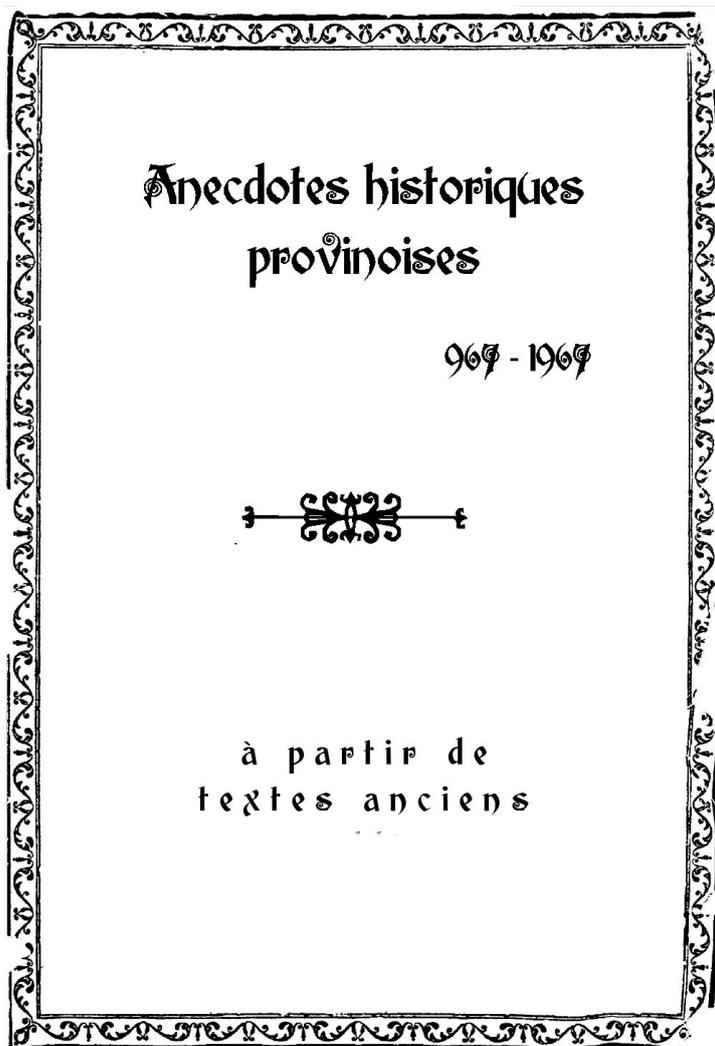


Anecdotes provinoises

1967 - 1967

Le chemin de fer 23





**Vous pouvez enrichir ce recueil
en proposant vos propres recherches, analyses
ou documents iconographiques.**

**Contact :
michel.leclercq@free.fr**



Dernière mise à jour : septembre 2019

Le chemin de fer

Ligne Don – Provin – Pont-à-Vendin (1869)

L'époque est au développement des voies ferrées, devenues indispensables au transport du charbon. En 1869, lors de la session du conseil général du département du Nord, le conseiller d'état chargé de l'administration du département fait part de quelques projets : *J'ai reçu [...] de la Compagnie du Chemin de Fer de Lille à Valenciennes une demande en concession, aussi comme ligne d'intérêt local et également sans garantie d'intérêt ni subvention, de tout un réseau de différents tronçons de chemins de fer destinés à faciliter le transport aux lieux de consommation des houilles des bassins du Pas-de-Calais et du Nord. Ce groupe, d'une étendue de 154 kilomètres dont 142 dans le département, se composerait [entre autres] d'une ligne d'Orchies à Hazebrouck par Carvin, Annœullin, Don, La Ventie, Estaires et Merville avec trois embranchements : de Carvin à Courrières, d'Annœullin à Pont-à-Vendin et de Don ou Wavrin à Armentières (suivent les autres lignes) (51).*

D'environ 87 kilomètres, cette ligne présente la particularité d'être composée *de cinq branches, partant toutes du village de Don, situé sur le chemin de fer de Lille à Béthune et sur le canal de la Haute-Deûle, et rayonnant vers le Sud-Ouest, le Sud, l'Est, le Nord et le Nord-Ouest.* Don est destiné à devenir un centre ferroviaire névralgique. Provin est situé sur le trajet, on ne parle pas encore de gare de Bauvin-Provin. *Les deux premières [branches] viennent plonger dans la partie centrale du bassin houiller du Pas-de-Calais, l'une par Provin et Meurchin jusqu'à Pont-à-Vendin, tête de ligne du chemin de fer de Pont-à-Vendin à Lens, sur la ligne d'Hazebrouck à Arras ; l'autre par Carvin, où elle se soude à la voie ferrée qui relie cette localité à la ligne de Lille à Douai jusqu'à Courrières, tête de ligne du chemin de fer de Courrières à Hénin-Liétard, sur la voie ferrée actuelle, qui raccorde Lens avec la ligne de Lille à Douai.*

L'ingénieur en chef terminera son rapport en notant que cette demande présente un caractère d'utilité suffisamment marqué pour motiver l'ouverture des enquêtes d'utilité publique sur les avant-projets présentés par cette Compagnie (51). Les membres de la commission imposèrent une condition qui atteste de leur clairvoyance : *Les chemins à concéder seraient exécutés à une voie, mais les terrains seraient acquis et les ouvrages d'art construits pour deux voies.*

Ligne de Don à Hénin-Liétard (1879)

La Compagnie de Lille à Valenciennes avait en 1873 obtenu la concession de cette ligne, déclarée d'utilité publique en 1874 et exploitée par la C^{ie} du Nord depuis 1875.

La ligne a été ouverte au public le 3 novembre 1879. [...] La ligne et ses ouvrages peuvent être considérés comme étant en bon état d'entretien. On exécute actuellement entre Don et Bauvin les travaux nécessaires pour recevoir la ligne en construction de Lens à Armentières et notamment l'adoucissement des déclivités aux abords du viaduc d'Annœullin sur le canal de la Deûle. Le doublement de ce viaduc est en cours d'exécution (63).

Cette ligne de chemin de fer, jusque-là d'intérêt local, sera incorporée dans le réseau d'intérêt général par la loi du 20 novembre 1883.

Ligne de Lens à Armentières (1879)

Déclarée d'utilité publique en 1879, la ligne Lens - Armentières est en pleine construction. Il a été décidé de construire une ligne à deux voies sur toute sa longueur.

Le ballastage et la pose des voies entre Lens et Bauvin-Provin, d'une part, et entre Bauvin-Provin [et Wavrin] d'autre part, ont fait l'objet de marchés passés avec la Compagnie du Nord, et approuvés par décision ministérielle du 8 avril 1882. [...] On espère pouvoir livrer à l'exploitation, vers la fin de 1882, la partie de la ligne de Lens à Armentières, comprise entre Lens et Bauvin-Provin, et vers le milieu de 1883, la partie de cette ligne comprise entre Bauvin-Provin et Armentières, si toutefois la fourniture du matériel peut être assurée en temps utile (63).

Le 23 juin 1882, une loi autorise le ministre des travaux publics à assurer l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer construites ou rachetées par l'État et non concédées ; il s'agit *de vingt-cinq lignes ou sections de ligne [...] dont la mise en exploitation aura lieu avant le 31 août 1882*. Dans cette liste figure la ligne *Lens à Bauvin-Provin (section de la ligne de Lens à Armentières), 14 kil.* (169).

Le 25 novembre 1882 un décret *approuve la convention passée avec la Compagnie du chemin de fer du Nord pour l'exploitation provisoire de la ligne de Lens à Bauvin-Provin* (169).

Cette ligne (Lens – Armentières) ne sera probablement pas ouverte au public avant 1883, précise l'ingénieur en chef Doniol le 18 juillet 1882, décrivant par ailleurs son trajet avec précision :

L'infrastructure de la ligne doit être établie partout à deux voies. Le tracé prend son origine, à l'est de la gare de Lens, à 1,637 m. 80 de l'axe du bâtiment des voyageurs de cette gare. Il traverse la vallée de la Souchez et se dirige en ligne droite vers la partie de l'embranchement des mines de Lens, située près du canal de la Haute-Deûle. Puis il franchit ce canal, arrive à Meurchin et aboutit à la station de Bauvin-Provin sur la ligne d'Hénin-Liétard à Don. Le tracé emprunte ensuite cette dernière ligne jusqu'à Don, ainsi que celle de Béthune à Lille depuis Don jusqu'à Wavrin. Enfin entre Wavrin et Armentières, le chemin suit à peu près en ligne droite, un tracé qui a été imposé par l'Autorité militaire.

Le parcours total entre les axes des bâtiments des voyageurs de Lens et d'Armentières est de 35 k. 074 m. 93 c. La longueur totale de la ligne à construire est de 32k. 701m. 13 c. dont 10 k. 899 m. 33 c. sur le département du Pas-de-Calais et 21 k. 801 m. 80 c. sur celui du Nord. Sauf une courbe de 400 m. de rayon au départ de la station de Bauvin-Provin et une de 350 mètres de rayon à l'arrivée de celle de Don, le rayon minimum des courbes est de 500 m. Le maximum des déclivités est de sept millimètres par mètre.

Dans le département du Pas-de-Calais il y a, comme stations, indépendamment de la gare de Lens, la halte de voyageurs de Sallau, la station de Loison, la station de Pont-à-Vendin raccordée à une gare d'eau sur le canal de la Deûle et la station de Meurchin. Les projets d'emplacement de ces stations ont été approuvés par décision ministérielle du 27 janvier 1880.

Dans le département du Nord, on compte, en dehors des stations et gares en exploitation de Bauvin-Provin, de Don, de Wavrin et d'Armentières, les deux stations d'Erquinghem-le-Sec et d'Ennetières-en-Weppes dont les projets d'emplacement ont été approuvés par l'Administration, le 7 décembre 1879 (63).

En fait, la section de Bauvin-Provin à Lens sera ouverte le 1^{er} décembre 1882 et le tronçon de Bauvin-Provin à Armentières le sera le 1^{er} février 1884. Auparavant la loi du 5 août 1883, avec une orthographe fantaisiste, aura autorisé l'exploitation de l'autre tronçon : *Beauvin-Provin à Armentières (section de la ligne de Lens à Armentières)*, 11 kilomètres. Le décret d'application sera publié le 24 octobre de la même année (170).

La totalité de la ligne de Lens à Armentières sera concédée à la Compagnie du Nord par la loi du 20 novembre 1883 (89). Concernant le tronçon Lens – Bauvin-Provin, le décret du 7 novembre 1882 approuvera la convention passée le 31 octobre précédent.

Seront mises en service à partir du 30 mars 1884 de grosses sonneries d'annonce sur la ligne de Bauvin-Provin à Armentières. (Rapport du Conseil général de 1884)

Le tronçon Lens - Bauvin / Provin (1882)

Ce décret précise que l'exploitation de cette ligne est provisoirement accordée à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, alors présidée par le baron Alphonse de Rothschild.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord se charge d'exploiter provisoirement la ligne de Lens à Bauvin-Provin avec son personnel, ses propres moyens et son matériel, de manière à ce que cette exploitation soit le moins onéreux pour le trésor. Le ministère se garde la possibilité de modifier les tarifs appliqués si cela devient nécessaire, et les taxes perçues seront établies d'après une base kilométrique, [...] les distances correspondant à l'itinéraire le plus court. [...] L'exploitation de la ligne de Lens à Bauvin-Provin restera, au point de vue du règlement des comptes d'exploitation, indépendante et distincte de l'exploitation des divers

réseaux concédés à la Compagnie du Nord. Ce bail valable jusqu'au 31 mars 1883 seulement, pourra être prolongé de neuf mois à la demande de l'état. À cette date, *la compagnie sera tenue de céder à l'État [...] le mobilier, l'outillage et les approvisionnements affectés à la ligne de Lens à Bauvin-Provin*. Les dépenses d'exploitation de la ligne, sauf celles relatives aux gares, seront prises en charge par l'état, tandis que *la Compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes*. La compagnie recevra une part des bénéfices, le montant des intérêts du capital *dépensé pour l'acquisition du mobilier des gares, de l'outillage et des approvisionnements, et pour l'augmentation de son matériel roulant et de ses ateliers* (90).

En 1900 le *Guide national et catholique du voyageur en France* (260) indique : *La ligne de Lille à Béthune passe par : [...]*

— 19 k. Don-Sainghin, commune d'Annœulin. Moulins et houillères de Don. Châteaux de Don.

À Don :

— Petite ligne du Nord, de 13 k, et sans intérêt, pour Seclin. [...]

De Don-Sainghin, la ligne de Lens passe par :

— 2 k. Marais d'Annœulin (Nord), commune d'Annœulin.

— 5 k. Bauvin-Provin, commune de Bauvin (Nord), où on rencontre la ligne d'Hénin-Liétard (260).

Le réseau dans les années 1880

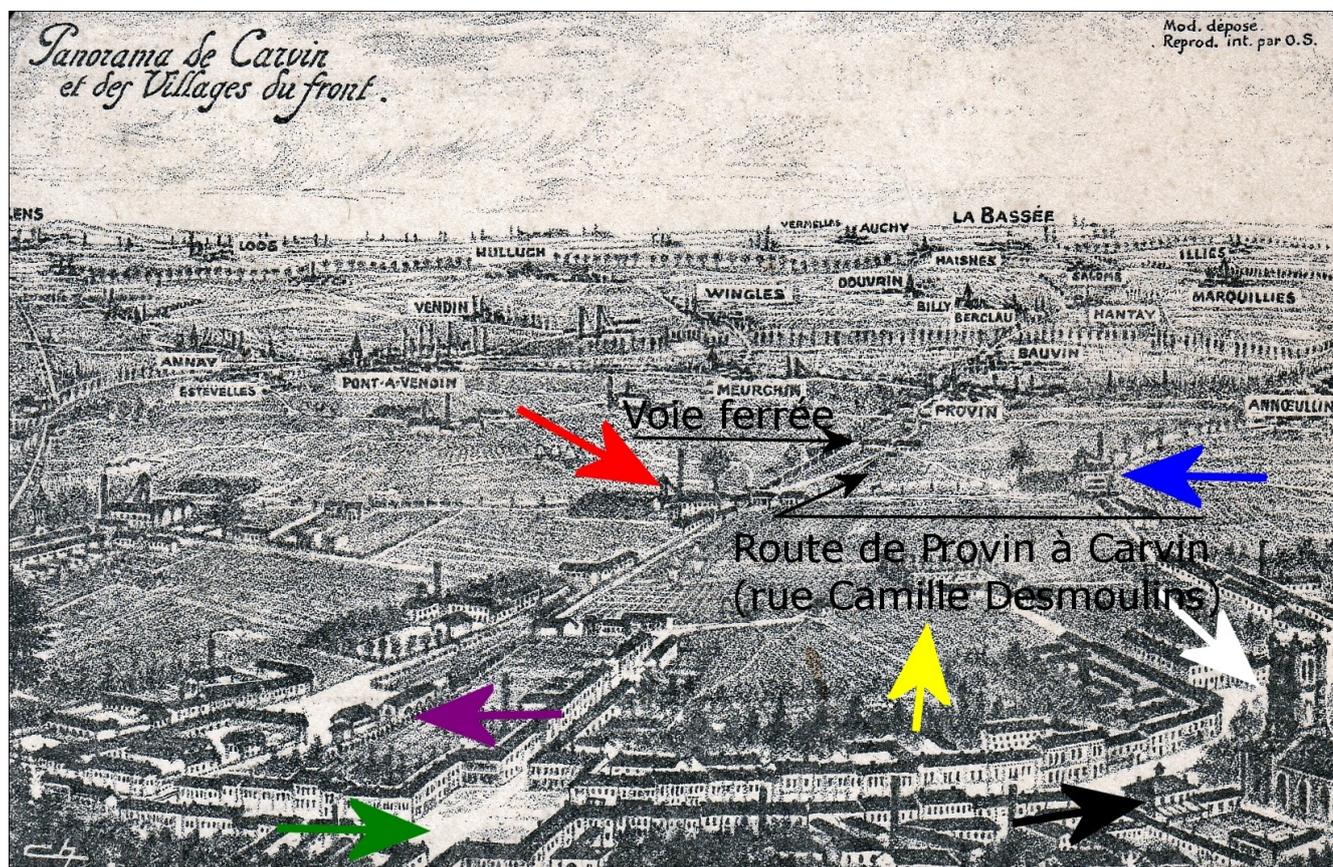
L'ensemble des lignes de chemin de fer qui viennent d'être décrites sont reprises dans l'ouvrage *Le Bassin houiller du Pas-de-Calais* d'Émile-Alexandre Vuillemin, édité en 1880 (49). J'ai reproduit leur tracé sur une carte actuelle, disponible sur le site InfoTerre (257).

En marron, la ligne actuelle Lens / Lille. En vert, les lignes désaffectées (avant 1942 pour la voie longeant la rue Camille Desmoulins) : la ligne Don / Hénin-Liétard passant par Carvin-Ville et la ligne Carvin-Ville / Carvin-Libercourt se raccordant à la ligne Lille / Douai.

Partant de Carvin-Ville, dans la direction de Provin, deux embranchements en arc de cercle desservaient vers Annœullin la fosse N°1 ouverte en 1857 (maintenant le hameau de Sainte-Barbe) et vers Meurchin la fosse N°2 en 1861 (détruite en 1914-1918). Les terrils* qui y étaient rattachés ont été complètement exploités.

(À ce sujet, on pourra lire avec intérêt l'*Histoire du petit train des mines de Carvin*, d'Alexandre Libert (258).)

La reproduction ci-dessous d'une carte postale, sans doute tirée d'après une photographie prise d'un ballon captif, éditée par l'imprimerie Plouvier & Chartreux (Carvin), est d'un intérêt indéniable. Postée par un soldat allemand, elle est datée de 1915 ; on y distingue à Carvin les fosses 1 et 2 (flèches bleue et rouge), le cimetière (flèche jaune), la grand-place (flèche verte), l'ancienne mairie puis tribunal (flèche noire), l'église Saint-Martin (flèche blanche), et, pour revenir à notre sujet, la gare (flèche violette) et le tracé de la voie ferrée vers Provin.



Le réseau dans les années 1920

L'extrait de carte (91) présenté ci-après (1929) précise clairement les lignes de chemin de fer qui traversaient Provin-Bauvin :

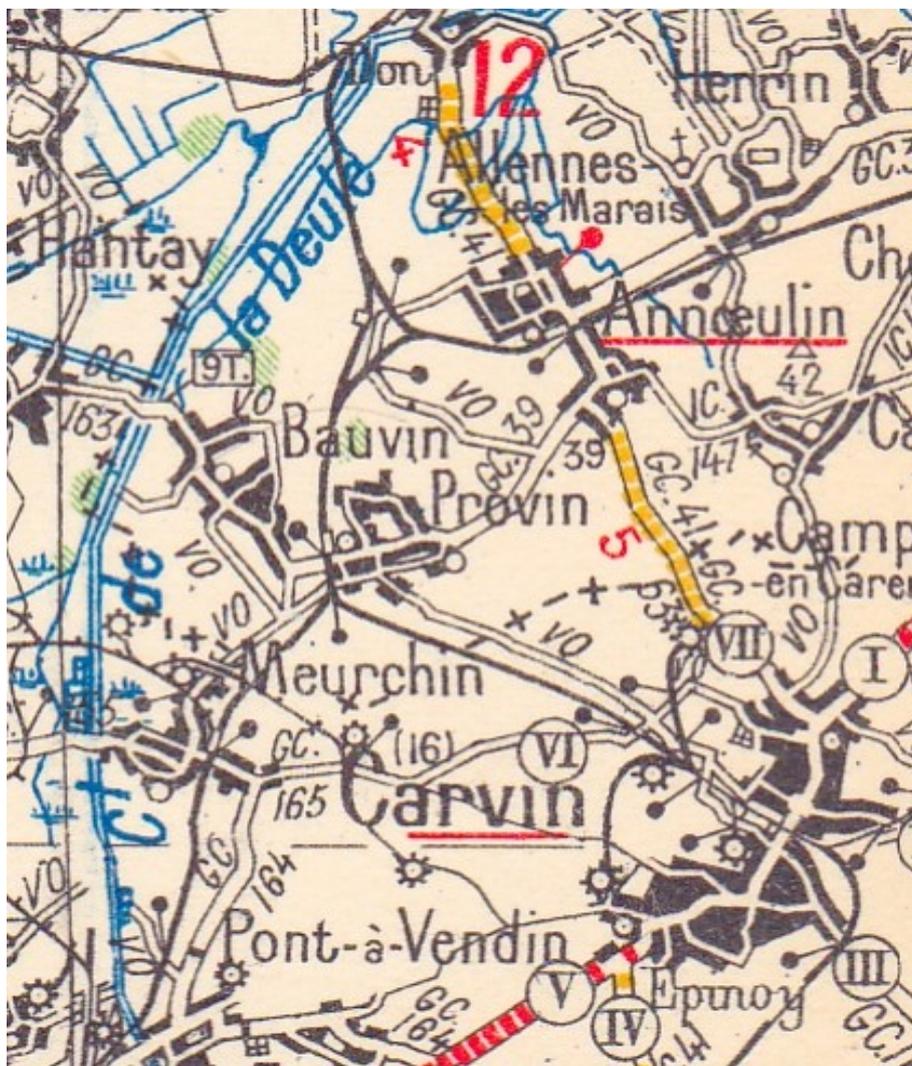
- Don – Lens par Pont-à-Vendin
- Don – Hénin-Liétard
- Don – Libercourt par Carvin

LÉGENDE

Lignes de la C ^{ie} du Nord desservies par des trains	}	Express ———
		Omnibus ———
Lignes étrangères au Réseau du Nord		- - - - -

(1929)





L'extrait ci-dessus date de 1927. On distingue sur cette carte Michelin N° 51 (197), à partir de la gare de Provin, la ligne qui file en direction de Lens via Pont-à-Vendin et la ligne qui desservait Libercourt via Carvin (lignes noires). Cette deuxième ligne prenait naissance à proximité de l'actuelle rue Lafayette puis longeait l'actuelle rue Camille Desmoulins.

Dans l'entrelacement des voies autour de notre localité (lignes noires), outre l'ancienne ligne Provin-Carvin on distingue l'ancienne ligne Don-Seclin par Annœullin.

Problème d'effectifs

Le 16 septembre 1924 le Conseil municipal doit se prononcer au sujet d'une gêne occasionnée par une suppression de poste. *Un certain nombre de cultivateurs et autres se plaignent que la Compagnie du Chemin de Fer du Nord a supprimé dernièrement la garde-barrière du passage à niveau N° 120, lieu-dit Le Marais,*

cependant très fréquenté, sans même demander l'avis du Maire et du Conseil municipal. Lesdits cultivateurs ou voituriers sont obligés de faire appel à une garde-barrière située à 200 mètres en aval de la gare pour faire fonctionner la barrière automatique qui se trouve très souvent fermée, et d'attendre quelquefois assez longtemps pour avoir le passage libre, ce qui est tout à la fois très dangereux en raison des accidents toujours à craindre [...] car la garde-barrière en aval de la gare [n'a] pas la visibilité sur ce passage à niveau en raison de la courbe qui existe, et une perte de temps assez sensible au moment où le temps presse pour rentrer les dernières récoltes qui ont déjà tant souffert et dans quelques jours ce sera l'arrachage et le charroi des betteraves et autres. [...] Le Conseil municipal proteste énergiquement contre ce procédé et invite Monsieur le Préfet à bien vouloir intervenir auprès de qui de droit pour le rétablissement du garde-barrière (198).

La gare de Bauvin-Provin

La décision de la Compagnie de Lille à Valenciennes d'établir une gare entre Bauvin et Provin, sur la ligne de Don à Hénin-Liétard, est approuvée par un arrêté du 30 mars 1875 (61). En 1880, la gare de Bauvin-Provin comptabilisait 11 735 voyageurs et celle de Don-Sainghin 4 508. En 1881, la gare de Bauvin-Provin en comptait 16 336 et celle de Don-Sainghin 4 111 (63). La gare de Bauvin-Provin restera cependant une gare de passage, alors que celle de Don, devenue plaque tournante, verra son trafic s'accroître.

Le 13 août 1921 Monsieur le Maire soumet à l'assemblée [le Conseil municipal] un projet de remaniement et d'agrandissement de la gare de Bauvin-Provin, qui comporte déviation du chemin de grande communication N° 39 et suppression des passages à niveau N° 100, 125, 127 et 128. Ce projet, établi par la Compagnie du Chemin de fer du Nord lui a été adressé par Monsieur l'agent voyer qui lui demande un avis écrit et motivé. Le Conseil, [...] considérant que ce remaniement serait désavantageux pour les voies de communication avec la commune de Bauvin, qu'il nuirait à l'embellissement de la commune de Provin, à la valeur des habitations et des propriétés avoisinant les viaducs en projet, aux commerçants installés actuellement aux environs de la gare, aux cultivateurs pour se rendre à leurs champs situés au-delà de la ligne du chemin, donne un avis défavorable au projet (198).

La Cie des Chemins de fer du Nord

Créée en 1845 par James de Rothschild, la Compagnie des Chemins de fer du Nord assurait le trafic dans la région Nord en particulier vers les régions minières et vers la Belgique et la Grande-Bretagne. La première ligne, ouverte en 1846 entre Paris et Douai / Lille, sera prolongée vers Valenciennes, Gand, Amiens et Boulogne. Dans la deuxième moitié du 19^e siècle, la Compagnie des Chemins de fer du Nord absorba les autres compagnies de la région (Picardie et Flandres, Nord-Est, Lille à Béthune, Lille à Valenciennes). Le réseau du Nord sera l'un des plus denses et des plus actifs du pays.



Le bâtiment principal de la gare vers 1950

Fin de non-recevoir

Le 1^{er} janvier 1938, la SNCF prendra le relais et regroupera toutes les concessions auparavant octroyées. Bien vite la demande dépassera l'offre, les voyageurs seront de plus en plus nombreux, les déplacements de plus en plus nécessaires vers les lieux de travail plus éloignés que jadis. Ainsi, le 6 novembre 1949, *le Conseil municipal de Provin [...] ému par les doléances de nombreux usagers de la région de Bauvin, Provin, Don, Meurchin, Billy-Berclau, etc., etc. sur le manque de transports rapides et aux heures adéquates attire l'attention de Monsieur le Préfet du Nord sur cet état de chose ; forme le vœu pour qu'une auto-motrice sur rails puisse fonctionner tous les jours, y compris les dimanches, sur le trajet de : 1° Départ Lille vers Lens de 7 ou 8 heures, 2° Départ de Lens vers Lille de 18 ou 19 heures.* Une copie est adressée au Service d'Exploitation Nord de la SNCF.

La réponse du préfet, en date du 29 décembre suivant, est catégorique : *M. le Chef du 2^e Arrondissement de l'Exploitation de la S.N.C.F. vient de me faire connaître que l'insuffisance des moyens ne permettent pas actuellement d'envisager la circulation de nouveaux mouvements. J'ai l'honneur de vous en informer* (250). La réponse de la SNCF reprenait les mêmes termes.

Alors que le 20 janvier 1952 le Conseil municipal décide de participer *aux frais d'électrification du passage à niveau N° 124*, la maison étant occupée par un agent de la SNCF (300), le 28 février suivant, à nouveau (296), [il] *attire l'attention de Monsieur le Préfet du Nord sur le sujet important ci-dessous :*

Toutes les localités de la ligne de Lens à Don se trouvent déshéritées vis-à-vis des autres par le manque de trains de voyageurs. D'autre part, de très nombreuses réclamations ont lieu à ce sujet de la part des populations de Bauvin, Provin, Billy-Berclau, etc.

Le service d'été pour les trains de voyageurs va changer le 10 mai 1952 ; à cette occasion ne vous serait-il pas possible d'intervenir auprès de la SNCF pour l'obtention d'autorails sur le parcours de Lens à Don-Sainghin ? Six autorails suffiraient : deux le matin, deux vers midi et deux le soir pour les correspondances de Paris via Lens et de Lille via Don-Sainghin, avec mise en marche les dimanches et jours de fête, pour permettre aux populations de se rendre dans leurs familles et de bénéficier des réductions accordées pour les Bains de Mer.

La réponse du préfet, le 3 avril 1952, fut la suivante : [...] La S.N.C.F. vient de me faire connaître que l'insuffisance du parc d'autorails ne lui permet pas, actuellement, d'envisager la création de ce mouvement.

Mécontent et désireux d'informer la population, le Conseil demandera que cette réponse soit insérée dans la presse (296).

La suppression de la ligne de voyageurs Lens - Lille par Don - Sainghin est à l'ordre du jour le 20 avril 1966 : Le Conseil municipal, considérant que 80 personnes (30 ouvriers et 50 écoliers) empruntent le seul train de voyageurs desservant la commune ; considérant que les écoliers empruntant ce train fréquentent les CET de Loos et Haubourdin, les seuls existant dans notre région ; que ces élèves ne pourront plus disposer d'aucun moyen de locomotion ; considérant que cette relation ferroviaire dessert une population d'environ 12.000 habitants, la gare de Bauvin - Provin desservant les communes de Bauvin, Provin et Billy-Berclau ; considérant que cette suppression entraînera des difficultés dans les moyens de transport utilisés par la population, que les autocars desservant actuellement la commune seront surchargés et que le transport est plus onéreux que par le fer ; proteste contre cette suppression, demande à M. le Préfet du Nord de bien vouloir intervenir auprès des services compétents pour maintenir cette liaison Lille - Lens par Don - Sainghin (300).

Le seul critère de maintien de la ligne étant la rentabilité, le 11 septembre 1968, il est fait donner connaissance d'une lettre de Mr le Préfet du Nord du 4 septembre 1968 relative à un éventuel remplacement du service ferroviaire voyageurs de la ligne Don - Sainghin - Lens. Le Conseil municipal [...], considérant que cette suppression entraînerait des difficultés dans les moyens de transport utilisés par la population, considérant que les autocars sont moins confortables, peu pratiques et risquent d'être surchargés par suite du nombre très important de voyageurs empruntant actuellement cette desserte ferroviaire, considérant que le service routier de remplacement prévu aura pour terminus la gare de Don - Sainghin, ce qui obligera les usagers se rendant au-delà de ces communes à emprunter un autre moyen de transport à partir de Don, ce qui entraînera de nombreux inconvénients et principalement pour les jeunes écoliers se rendant à Loos et Haubourdin, considérant que cette seule relation ferroviaire dessert une population d'environ 12.000 habitants, la gare de Bauvin - Provin desservant les communes de Bauvin, Provin et Billy-Berclau, vu la délibération du 20 avril 1966 par laquelle le Conseil municipal avait déjà protesté contre cette suppression, vu la lettre du 30 juillet 1966 par laquelle MM. les Maires de Bauvin et Provin protestaient également contre ce remplacement, [le Conseil municipal] émet un avis défavorable aux propositions du 14 mai 1968 présentées par la SNCF relatives au remplacement du service ferroviaire voyageurs Don - Sainghin - Lens par un service routier (302).

La protestation restera sans effet, les trains de voyageurs seront supprimés et remplacés en 1969 par un service d'autocars (302). Il fallut attendre 15 ans pour que la nécessité d'un transport rapide et fiable vers Lille ou Lens fût reconnue et en 1985 la ligne fut réouverte, avec participation financière de l'état et de la région. La gare de Bauvin-Provin reprit alors son activité et fut petit à petit modernisée.

Un autre projet de modernisation du réseau est décidé en avril 1971, contre l'avis des élus provinois : le *Conseil émet un avis défavorable au remplacement du PN 101 rue Victor Hugo par 2 demi-barrières avec signalisation lumineuse, vu la fréquentation très importante, surtout par les enfants* (302).

Conseils pour conserver la santé

Ne sont admis dans les Compagnies de chemins de fer que des agents de bonne santé. Leur intérêt le plus puissant est de la conserver en la défendant contre eux-mêmes et contre les autres. C'est pourquoi un livret a été écrit, en 1919, pour préserver chaque agent de toute maladie. Ce livret fourmille de conseils sur les sujets suivants : (93)

- Propreté sur soi,
- Propreté autour de soi,
- Alimentation,
- Boissons (eau, vin, bière, cidre, alcool),
- Lutttes contre les maladies transmissibles (fièvre typhoïde, tuberculose, syphilis, maladies de la peau).

L'auteur insiste également sur les ravages causés par l'alcool et le tabac et prévient des risques professionnels encourus :

Aux révisions de la vue qui se font administrativement à des périodes régulières, l'alcoolique n'a plus les aptitudes exigées et perd fatalement son emploi ; il n'en peut accuser que lui-même. Si l'abus du tabac s'ajoute à l'abus de l'alcool, la réforme s'impose bien plus tôt.

Tous les faits historiques et les anecdotes rapportés ici sont basés sur des écrits anciens (*reproduits en italique*) et les noms des auteurs, éditeurs, de tous les extraits, cartes, plans, cartes postales, photographies présentés sont référencés clairement dans le fascicule 001. Les mots peu courants (ancien français) y sont aussi expliqués dans leur contexte dans le glossaire ; ces mots sont suivis de *.