

# Le chemin de fer à Vieux-Condé

## 1° Le chemin de fer d'Anzin à Péruwelz

### a/ Premier projet Dervaux

Dès 1868, M. Ferdinand Dervaux, fabricant de grosse ferronnerie à Vieux-Condé, avait demandé l'autorisation d'étudier un chemin de fer de Valenciennes à la Belgique, situé sur la berge de contre-halage de l'Escaut. Il obtint un refus, car un grand nombre de lignes étaient en construction à cette époque et le moment n'était pas opportun pour des entreprises de cette nature.

### b/ Deuxième projet Dervaux

En 1859, M. Ferdinand Dervaux étudie un nouveau projet se rapprochant de Fresnes ; il traverse en outre dans toute sa longueur jusqu'à la frontière, un terrain houiller en grande partie inexploité parce que trop éloigné de l'Escaut.

Le 15 octobre 1860, M. Dervaux présente un mémoire pour la création d'une voie ferrée destinée à mettre en communication avec la France et la Belgique, « *une des fractions les plus populeuses et les plus industrielles de l'arrondissement de Valenciennes* ». Cette voie desservirait Bruay, Fresnes, Condé, Péruwelz et se raccorderait à Basècles, sur la ligne Mons-Audenaerde.

Mais en mars 1861, le conseil d'administration de la Compagnie des Mines de Thivencelles et Fresnes-Midi présente des observations et veut modifier le tracé. La Compagnie subirait une concurrence sévère de la part de celles d'Anzin et de Vicoigne desservies par le fer. En effet, nombre de ses établissements ne seraient pas reliés à la ligne. Ce projet n'aboutit pas.

### c/ Projet présenté par les Mines d'Anzin.

Le 5 février 1867, la Compagnie sollicite auprès du ministre des Travaux Publics, la concession d'un chemin de fer « *destiné à former le prolongement vers la frontière belge de la ligne de Somain à Anzin.* »

L'enquête d'utilité publique se déroula du 22 mai au 12 juin 1867. Mais en décembre, la Compagnie se plaint au préfet des retards « *si la concession était accordée prochainement, nous serions en mesure de commencer au printemps des travaux qui fourniraient à la classe ouvrière, dans les temps difficiles qu'elle traverse, une occupation précieuse pour elle ...* »

Enfin, le 24 octobre 1868, un décret impérial déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Anzin à la frontière belge en direction de Péruwelz.

La ligne atteint Vieux-Condé en 1872. Le tronçon Vieux-Condé-Péruwelz est réalisé le 9 août 1874, avec raccordement sur le réseau belge à cette dernière gare.

La rue Oscar Loriau (ex Chemin Grand-Père) fut donc traversée en biais par la voie ferrée.

C'est une particularité unique qui restera très longtemps l'apanage de la Compagnie d'Anzin : la gare de Vieux-Condé sera la seule du réseau à bénéficier d'un statut international avec l'implantation d'un poste des douanes.

## 2° L'inauguration

Le 1<sup>er</sup> juin 1874 le chemin de fer des mines d'Anzin nouvellement prolongé inaugurerait le transport des voyageurs jusqu'à Vieux-Condé.

*« Le lundi 1<sup>er</sup> juin 1874, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer d'Anzin à Vieux-Condé, cette commune était en grande fête ; toutes les maisons s'étaient pavées des couleurs nationales pour recevoir les étrangers et les invités parmi lesquels se trouvaient M. le directeur général de la Compagnie des Mines d'Anzin, des directeurs, inspecteurs et chefs de service, l'inspecteur général et le chef du mouvement des chemins de fer belges, qui étaient venus pour assister à l'ouverture de la voie. Une charmante réception leur a été faite à la gare par la municipalité de Vieux-Condé. Pendant toute la journée, la plus grande animation n'a cessé de régner au milieu de cette population laborieuse, enchantée de posséder enfin un chemin de fer. La musique de Vieux-Condé a joué sur la place depuis cinq heures jusqu'à sept heures du soir et de huit heures à neuf heures et demie. Elle s'est également fait entendre devant les salons de Cercle où un punch d'honneur était offert aux étrangers. Les principales habitations étaient brillamment illuminées et l'on remarquait principalement l'illumination de la mairie et celle du Cercle. Le soir, des membres de cette société, précédés de la musique, ont reconduit les invités à la gare et ceux-ci se sont retirés tout enthousiasmés de la réception si sympathique et si pleine de cordialité qui leur avait été faite par les habitants de cette excellente commune de Vieux-Condé. »*

L'Echo de la Frontière du jeudi 4 juin 1874

## 3° Evénements

Le 31 mai 1944, au cours d'un bombardement aérien, le mécanicien Edmond Guignard fut tué sur sa locomotive (la 040T Cail n°96, immatriculée plus tard E3). Une plaque commémorative fut apposée sur la machine après la guerre. Une autre plaque fut scellée sur la façade de la gare. Elle précise que ce bombardement avait fait une deuxième victime, le visiteur Jules Douchy.

En 1972, le trafic de marchandises est arrêté entre Vieux-Condé et Péruwelz.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1974, la section Vieux-Condé-Péruwelz est fermée à tout trafic, cent ans après l'ouverture de la voie.

En octobre 1975, les HBNPC procèdent à la dépose de la voie entre Vieux-Condé et la frontière belge, soit 3.5km. Pourtant cette liaison avait été reprise dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.

En 1982, la fosse Lavaleresse cesse toute activité. Le 15 mai, dans le cadre de manifestations organisées par le lycée technique de Vieux-Condé, une locomotive à vapeur, la « CA04 » du chemin de fer des Trois Vallées de Mariembourg (Belgique) effectue quelques évolutions devant la gare.

En 1984, disparaissent les bâtiments voyageurs de la gare de Vieux-Condé.

## 4° La gare de Vieux-Condé

Les gares extrêmes d'Anzin et de Vieux-Condé sont dotées de bâtiments voyageurs assez importants

C'est la gare frontière avec des installations importantes pour le contrôle des douanes :

les différents locaux sont attribués aux vérificateurs et commis, au receveur, au sous-inspecteur, aux emballeurs, au lieutenant, au corps de garde. S'y ajoutent deux salles d'attente, le bureau du chef de gare, le local du télégraphe, la lampisterie. A l'étage, côté droit se trouve le logement du receveur des douanes et côté gauche le logement du chef de gare.

Cette gare a été démolie en 1984.

Sources : *Le chemin de fer d'Anzin* par Gabriel Grépier