

FOCUS

DE LA GARE DE SAINT-OMER À LA STATION



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE
DIRE

Visuel de couverture :
La gare de Saint-Omer, été 2019.
Cliché Carl Peterolff.

SOMMAIRE

P.4 L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER DANS L'AUDOMAROIS

- > Contexte général
- > Mise en place de la ligne Lille-Calais
- > La première gare de Saint-Omer

P.9 LE PROJET DE NOUVELLE GARE

- > L'exiguïté des infrastructures existantes
- > Le projet et sa mise en oeuvre
- > Une cathédrale ferroviaire
- > Redessiner le quartier

P.17 LES GRANDES HEURES DU FERROVIAIRE AUDOMAROIS

- > La gare des maraîchers
- > Voyageurs et marchandises
- > Une nouvelle population

P.21 UNE INFRASTRUCTURE AU COEUR DES CONFLITS MONDIAUX

- > La Grande guerre
- > Le second conflit mondial

P.29 LA GARE À LA RECHERCHE D'UN SECOND SOUFFLE (1945-1979)

- > La Reconstruction
- > L'étiollement du trafic
- > Un équipement en perte de vitesse

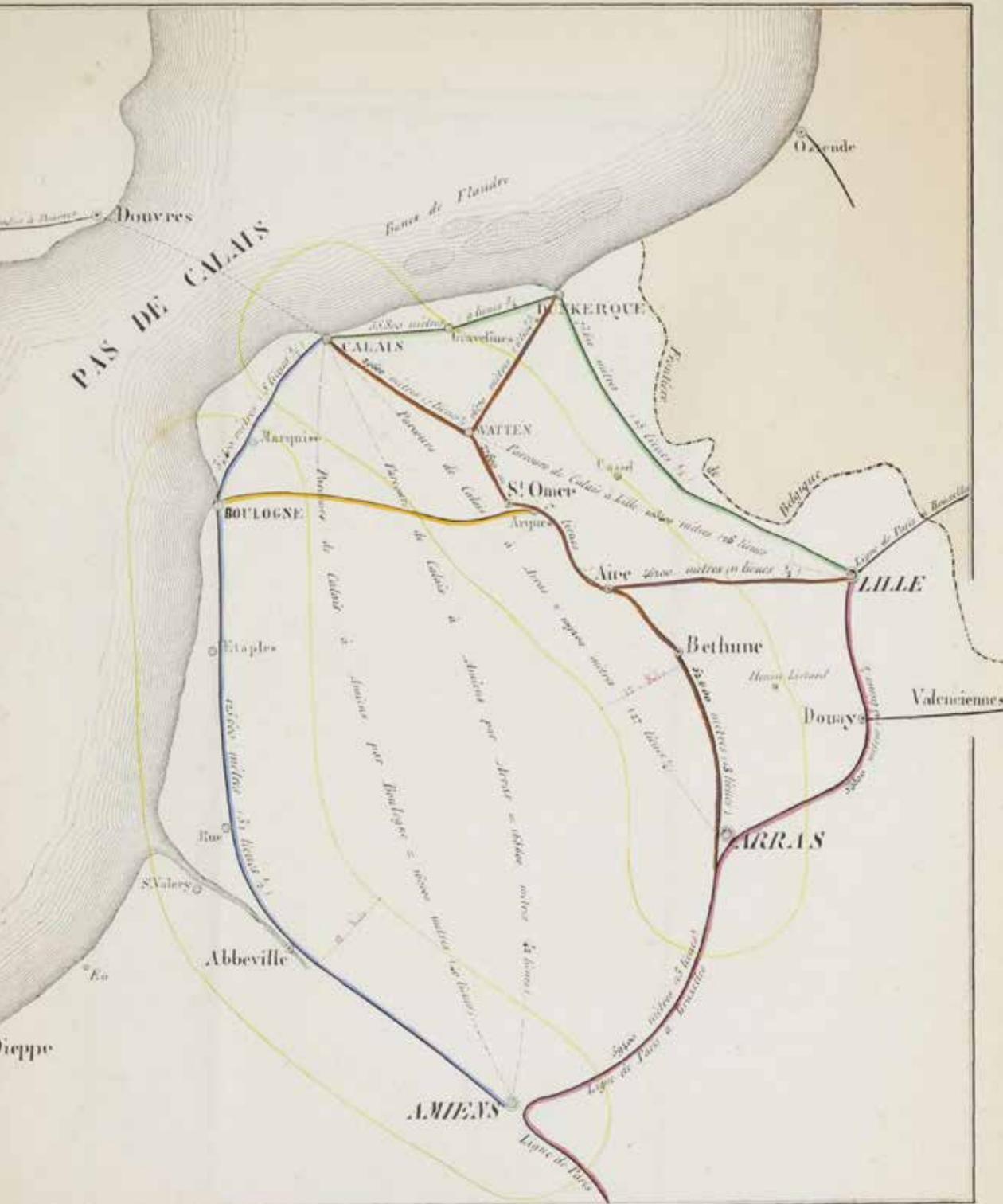
P.33 DES DÉFIS NOUVEAUX (1980-2019)

- > Reconnaissance patrimoniale
- > Regain de fréquentation
- > Modernisation et TGV
- > L'intégration aux politiques locales

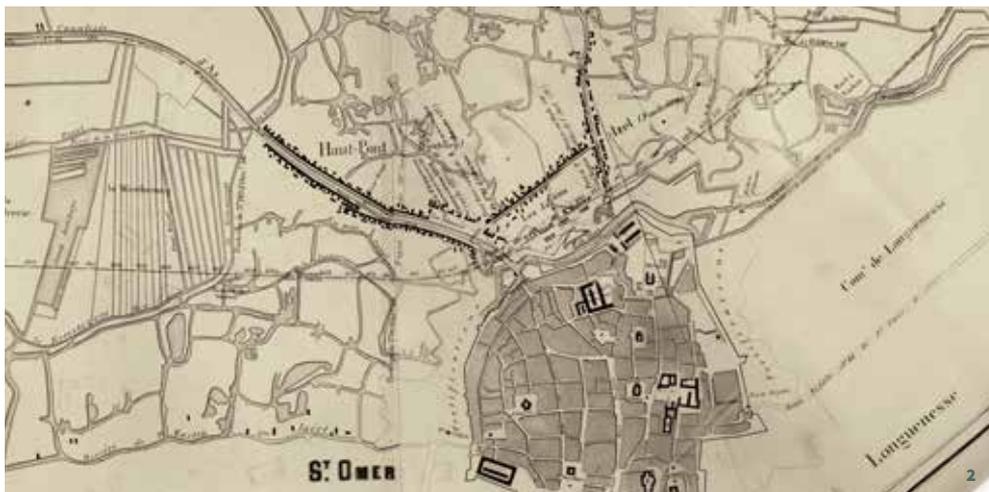
P.43 LES LIGNES SECONDAIRES ET LE PATRIMOINE FERROVIAIRE

- > La ligne Saint-Omer – Boulogne
- > Les Voies métriques : La ligne Anvin à Calais et Aire – Berck-sur-Mer
- > Modernisation et Fermeture
- > Le patrimoine ferroviaire du Pays d'art et d'histoire

Chemins de Fer du Nord de la France.



L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER DANS L'AUDOMANOIS



2. Lors de la construction de la ligne Lille-Calais, Saint-Omer milite pour un contournement du marais par l'ouest mais ses édiles n'obtiennent pas gain de cause. 1848. BAPSO, archives communales, 20.

CONTEXTE GÉNÉRAL

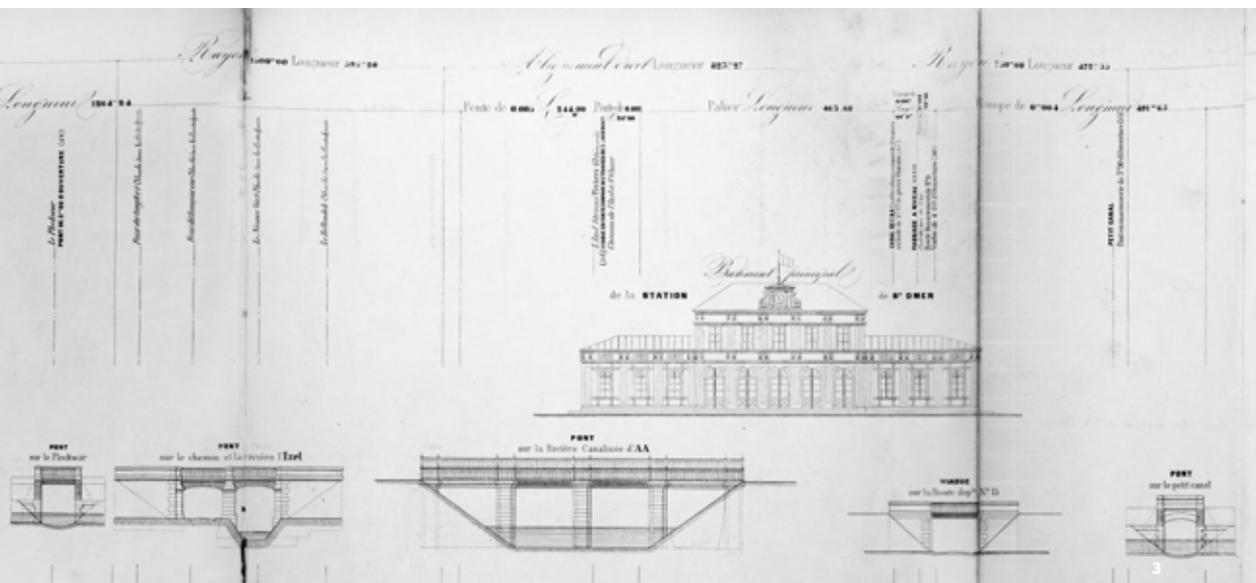
Au XIX^{ème} siècle, le transport par voie de chemin de fer s'est développé en France et en Europe, grâce à la création des locomotives à vapeur. L'arrivée du train à Saint-Omer, et plus généralement dans la région Nord Pas-de-Calais, a été relativement complexe. En effet, l'enjeu de la mise en place du réseau ferré était alors la liaison entre Paris et les ports de la Manche, Dunkerque, Calais et Boulogne, et donc par extension, les liaisons entre Paris, Lille et la Belgique. Les trois grands ports régionaux se livraient une véritable bataille d'intérêts. À cette époque, la région avait des enjeux économiques particuliers, comme les Houillères.

1. **Projet de ligne française anglo-belge avec embranchements à Watten, Aire et Arques. 1842, collection privée.**

MISE EN PLACE DE LA LIGNE LILLE-CALAIS

Lille et Dunkerque forment une «alliance» qui appuie dès 1843 la mise en place de l'embranchement vers les ports à partir d'Hazebrouck. D'autres villes (Boulogne, Aire-sur-la-Lys...) se défendent en proposant une ligne passant par les grandes villes du Pas-de-Calais. Saint-Omer a conscience de sa place géographique (sur la route de Calais) mais elle intervient peu dans les pourparlers.

Certains dénoncent son manque de combativité pour obtenir une place importante sur le réseau. La ville conteste l'établissement du chemin de fer, qui viendrait - soi-disant - perturber l'économie locale liée au marais. Cependant, B. Level explique que ces contestations sont restées secondaires et que « c'est le poids des intérêts économiques des puissants qui l'a emporté ».



LA PREMIÈRE GARE DE SAINT-OMER

Comme pour le mot port, la gare désignait à l'origine l'ensemble des installations nécessaires au trafic : ateliers, bâtiment voyageur, halle de marchandises... La première gare de Saint-Omer sort de terre en 1848, elle est inaugurée le 3 septembre. Les bâtiments sont implantés à mi-chemin entre la porte de Lyzel et la porte du Haut-Pont, à l'extérieur des remparts de la ville. Les installations sont alors très modestes.

Ce premier «BV» est en effet un petit bâtiment construit en matériaux légers et ne possédant qu'un seul niveau. Il regroupe à la fois le bureau du chef de gare, une salle des bagages et une salle d'attente mais la billetterie est un espace extrêmement restreint établi sous un auvent. Selon François Ringot, maire de Saint-Omer, sa ville avait «le privilège, peu enviable, de posséder la seule gare des chemins de fer français où la distribution des billets se faisait en plein air».

Malgré l'indéniable insuffisance de l'infrastructure, cette première gare n'est pas complètement dénuée d'intérêt architectural. La grande sobriété du bâtiment est relativisée par un petit fronton central surmonté d'une niche d'inspiration néogothique.



3. Profil en long de la voie Hazebrouck-Calais : la gare projetée et les ouvrages d'art aux abords de Saint-Omer, 1848. BAPSO, archives communales, 20.

4. L'entrée de la gare, deuxième moitié du 19^e siècle, BAPSO, 41 Fi 3_92.

5. La première gare de Saint-Omer. BAPSO, 41 Fi 3_92.
6. Le quartier de la gare avant les grands aménagements de 1903. Au premier plan sont visibles le café de la gare et la passerelle métallique reliant la ville aux voies ferrées. A l'arrière-plan se profilent les infrastructures ferroviaires. BAPSO, 41 Fi 10_142.



5



6

LE MÉMORIAL ARTESIEN

JOURNAL RÉPUBLICAIN QUOTIDIEN

FONDÉ EN 1830

Rédaction & Administration : 26, RUE WISSOCQ, 26

ST-OMER

ANNONCES JUDICIAIRES
ET COMMERCIALES

IMPRIMERIE
Administrative & Commerciale

PROGNS, STATUS ET RÈGLEMENTS
DE SOCIÉTÉS

IMPRIMÉS DE TOUTE NATURE

SPECIALITÉ D'AFFICHES
DES ÉCRITS ÉLÉGANTS

AFFICHES GRAND FORMAT
pour Écoles, Salons, Sociétés, etc.

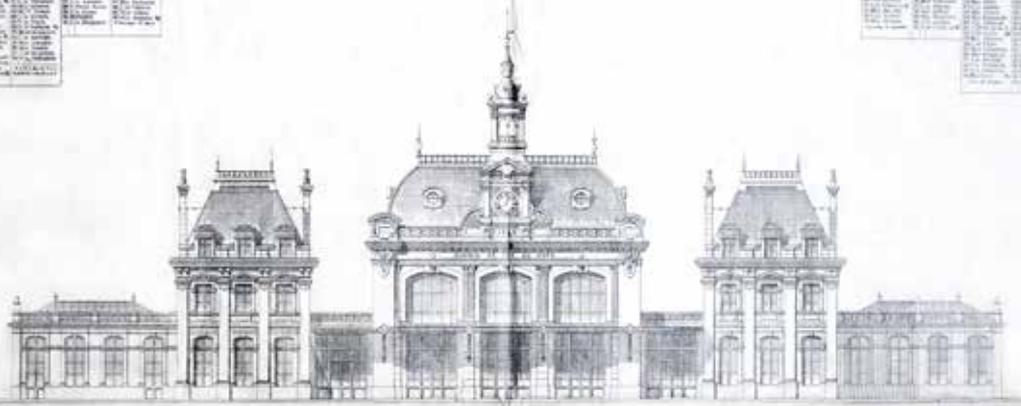
PROSPECTUS ET CIRCULAIRES

Cartes de Visite
à LA MODE

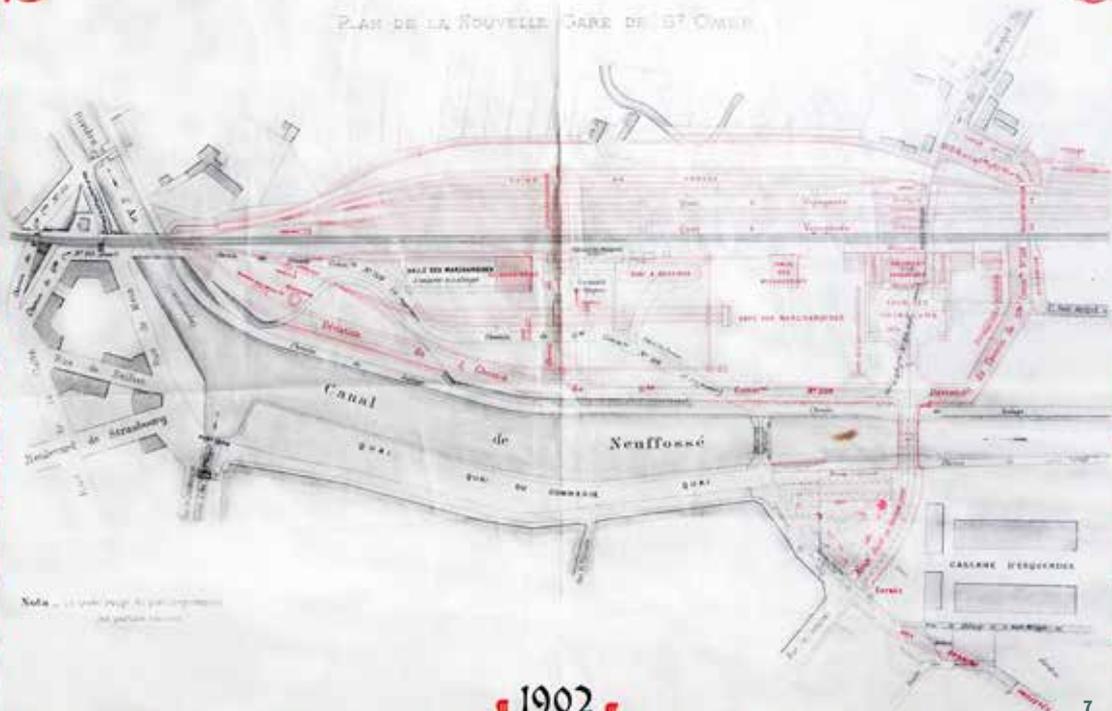
MARS		AVRIL	
1	2	1	2
3	4	3	4
5	6	5	6
7	8	7	8
9	10	9	10
11	12	11	12
13	14	13	14
15	16	15	16
17	18	17	18
19	20	19	20
21	22	21	22
23	24	23	24
25	26	25	26
27	28	27	28
29	30	29	30
31		31	

1902 - JUIL. AOÛT		SEPTEMBRE OCTOBRE	
1	2	1	2
3	4	3	4
5	6	5	6
7	8	7	8
9	10	9	10
11	12	11	12
13	14	13	14
15	16	15	16
17	18	17	18
19	20	19	20
21	22	21	22
23	24	23	24
25	26	25	26
27	28	27	28
29	30	29	30
31		31	

ÉLEVATION CÔTÉ DE LA COUR DES VOYAGEURS



PLAN DE LA NOUVELLE GARE DE ST-OMER



Nota - Le plan de la gare est communiqué
à la gare de Neufossé.

1902

LE PROJET

DE NOUVELLE GARE



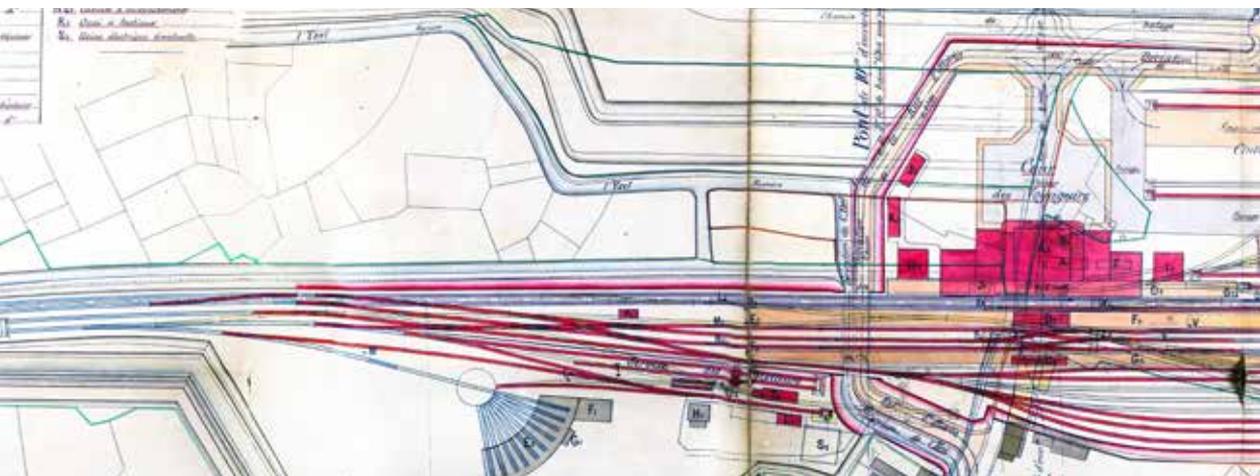
l'EXIGUÏTÉ DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Dans les années 1860, des industriels locaux, appuyés par la Chambre de Commerce de Saint-Omer, mais aussi par d'autres institutions (Service des Ponts et Chaussées, Conseil Général du Pas-de-Calais...) expriment par pétition l'insuffisance des installations de la gare face à l'augmentation du trafic, cette situation provoquant des retards dans l'expédition des marchandises. La Compagnie des Chemins de Fer du Nord fait les mêmes constats. Durant les décennies suivantes, les difficultés vont même crescendo.

Alors qu'à l'origine la gare audomaroise n'est qu'un point d'arrêt sur la ligne d'Hazebroeck à Calais, elle devient par la suite une gare « à 5 branches », c'est-à-dire le terminus ou une desserte de cinq lignes différentes. Les plus importantes sont celle de Boulogne via la vallée de l'Aa, mise en service en juin 1874 et celle de Berguette, vers la vallée de la Lys, inaugurée quatre années plus tard. Par ailleurs, il faut encore ajouter la ligne de Dunkerque via Bourbourg et bien sûr l'axe historique Calais-Hazebroeck.

7. Calendrier de l'année 1902 figurant la façade de la gare et le plan définitif des infrastructures. BAPSO, 6Z 16. Numérisation Carl Peterloff.

8. Le réseau ferré en 1905. Depuis Saint-Omer, des liaisons vers Berguette, Bourbourg, Boulogne, Calais et Hazebroeck sont possibles. Collection privée.



LE PROJET ET SA MISE EN OEUVRE

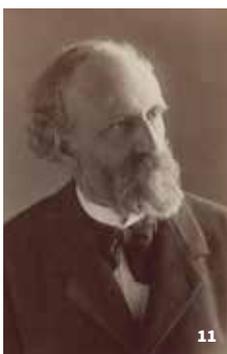
Les premiers projets d'agrandissement de la gare de Saint-Omer sont présentés en 1897, différentes versions sont produites avant d'aboutir au plan général définitif. Il est prévu d'utiliser des terrains rendus disponibles à l'issue du démantèlement des fortifications. La réalisation de la nouvelle gare, longtemps attendue, résulte pour bonne part des efforts de deux hommes politiques influents, Alexandre Ribot, député de Saint-Omer et François Ringot, Sénateur-Maire de Saint-Omer. L'émergence de cette infrastructure majeure symbolisant la modernité de la ville est en effet conditionnée durant plusieurs années par la réussite de leurs actions pour convaincre les différentes autorités intéressées à l'affaire.

Si Alexandre Ribot utilise son entourage pour convaincre les Chemins de Fer du Nord de programmer rapidement les travaux, il interpelle également à plusieurs reprises le ministre des travaux publics au sujet des lenteurs de l'approbation du projet par les services de l'Etat. C'est en partie parce que ceux-ci sont particulièrement nombreux à plancher sur le cas audomarois.

Pour ce qui concerne l'Armée, les négociations avec les autorités communales au sujet des échanges de terrain utiles à la réalisation du grand projet débutent en 1891. Les différents services des Ponts-et-Chaussées statuent quant à eux successivement sur les modifications de voiries nécessaires et le service de la Navigation intervient à plusieurs reprises au sujet des ouvrages enjambant l'Aa.

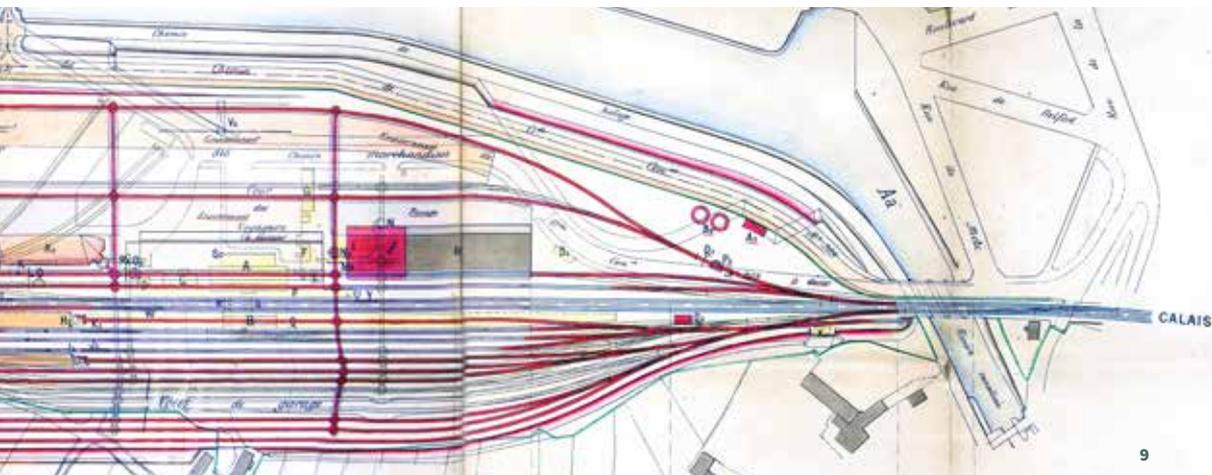


10



11

9. Un avant-projet d'agrandissement des infrastructures ferroviaires, 1898-1899. BAPSO, archives communales, 20. Numérisation Carl Peterolff.
 10. Portrait de François Ringot. Saint-Omer, Musée Sandelin.
 11. Portrait d'Alexandre Ribot. Bibliothèque nationale de France.



9

Les travaux de la gare sont déclarés d'utilité publique le 2 avril 1900. Le projet définitif, élaboré par Clément Ligny, architecte de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, est validé en 1901. La construction s'étale de 1902 à 1904, elle est initiée par le battage des 672 pieux nécessaires aux fondations. Elle se poursuit par la réalisation des maçonneries et par l'édification d'une charpente métallique d'apparence classique mais tout à fait novatrice d'un point de vue technique.

Toutefois, à côté de ces considérations relatives à ce qui est communément appelé le « bâtiment voyageur » par les cheminots, le chantier de la gare comporte l'édification ou la modification de bien d'autres infrastructures. Côté Calais, la nouvelle halle de marchandises mesure désormais plus de 83 m de long, une halle de messagerie est construite et le quai à bestiaux est agrandi. Côté Lille, une lampisterie est installée et la capacité d'accueil du dépôt des machines est triplé pour recevoir 15 machines. Par ailleurs, le réseau viarie est considérablement développé pour faire face à l'augmentation continue du trafic de marchandises. Outre la création de voies de garage, cet effort se matérialise par la création des 3 postes d'aiguillage assurant la sécurité des manœuvres et par l'apparition d'un charriot transbordeur électrique.

L'inauguration de la nouvelle gare donne lieu à deux jours de réjouissance. Les 12 et 13 juin 1904, les façades de Saint-Omer sont garnies de centaines de drapeaux tricolores destinés à accueillir le ministre Gaston Doumergue, présidant les cérémonies. Ce dernier pose également la première pierre du pont fixe en face de la gare, dont la construction débute.

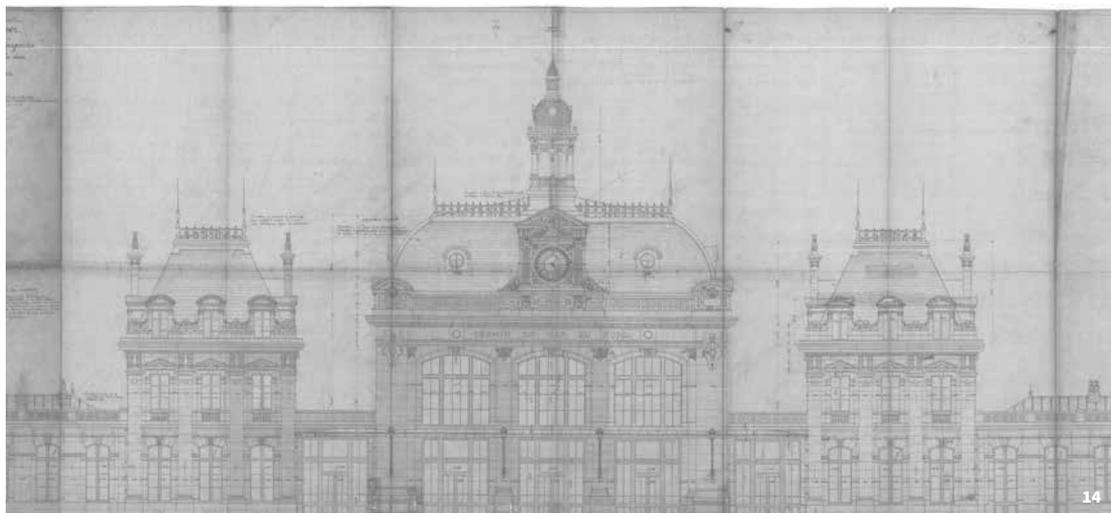


12



13

- 12. Le « Bâtiment Voyageur » et la halle de messagerie en cours de construction. 1903-1904. Collection privée.
- 13. Venue de Gaston Doumergue, ministre des Colonies à Saint-Omer. Bibliothèque d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, collection famille Desceliers.



14

UNE CATHÉDRALE FERROVIAIRE

Les plans de la gare de Saint-Omer sont dressés par un architecte de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, Clément Ligny. Ce dernier a également conçu les gares de Cambrai, de Valenciennes et d'autres en région parisienne (Epinay-sur-Seine, Gennevilliers, Saint-Gratien). L'infrastructure audomaroise est remarquable par sa monumentalité et son style architectural. Elle fait davantage penser à un château du XVIIème siècle qu'à une gare.

Sa composition et la décoration traduisent la majesté de l'édifice. Les pavillons et les basses ailes s'organisent de façon symétrique autour du corps central. Son vocabulaire architectural est issu du répertoire antique (triglyphes, frontons, pilastres). Des caducées en bas-relief figurent l'attribut de Mercure, le dieu romain protecteur des commerçants et des voyageurs. Tout ceci concourt à faire de cette gare un bel exemple d'architecture néoclassique. L'ensemble fait preuve de rigueur et de sobriété, contrairement aux foisonnements du style baroque.

L'utilisation de matériaux comme la pierre (pierre bleue de Soignies et pierre blanche de Creil) et l'ardoise renvoie à des édifices nobles. Enfin, le jardin en façade rappelle également l'environnement d'un château.



15



16



17



18

Ces choix sont d'autant plus surprenants qu'à cette époque, l'architecture industrielle est dominée par l'utilisation du fer et du verre. A l'image de l'aménagement intérieur réalisé peu de temps auparavant à la gare d'Arras par Sidney Dunnett, la recherche de la fonctionnalité du lieu est importante : les grands volumes permettent l'installation d'un vaste bureau central au fond du vestibule, offrant ainsi la possibilité de multiplier les guichets.

Le voyageur peut ensuite se diriger vers le guichet des bagages ou celui des télégraphes et messageries.

Enfin, des salles d'attente spacieuses et confortables précèdent l'accès aux quais. Cette distribution se prête à une exploitation économique et hygiéniste : la surveillance s'exerce plus facilement, les employés peuvent changer de poste en fonction des besoins.



6500. — ST.-OMER — La Gare - Salle des Pas-Perdus

19

14. Façade de la gare, côté cour.

Plan dressé par Clément Ligny.

Archives SNCF.

15. L'horloge de la gare, frappée du millésime 1903 et surmontée des armes de Saint-Omer.

Cliché Carl Peterloff.

16. Le caducée de Mercure, symbole protecteur des voyageurs et des commerçants.

Cliché Carl Peterloff.

17. Pilastre composite.

Cliché Carl Peterloff.

18. Bandeau «Saint-Omer» en lave émaillée.

Cliché Carl Peterloff.

19. La salle des pas perdus. BAPSO, 1Fi.



20

REDESSINER LE QUARTIER

Au-delà des infrastructures ferroviaires, le chantier de la gare se présente aussi comme une restructuration de l'espace entre Saint-Omer et ses faubourgs. Deux objectifs sont poursuivis, il s'agit d'abord de désenclaver le Haut-Pont et le quartier de Lyzel et ensuite de réaliser une véritable porte d'entrée de la ville.

L'amélioration des moyens de communication avec les faubourgs passe par la modification des ouvrages d'art ferroviaires et fluviaux.

Tandis que le modeste pont tournant et la passerelle sur le canal sont supprimés pour laisser place à un large ouvrage métallique conçu dans les forges de Hautmont, les deux ponts de chemin de fer barrant l'accès aux faubourgs sont élargis et rehaussés de manière à faciliter le passage des rares automobiles, des charrettes et des tombereaux.

L'entreprise d'embellissement projetée arrive quant à elle durablement ce quartier au reste de la ville. Si un square et le vaste parvis de la gare sont réalisés dans une logique esthétique, la modification du point de franchissement du canal et le nouvel emplacement de la gare obéissent à une volonté plus grande. Le nouvel édifice et le pont y menant constituent le prolongement de la rue Carnot, un des axes structurants de la cité médiévale.

La gare et son parvis sont ainsi reliés à l'enclos de la cathédrale. Symboliquement les origines de la ville et sa vitrine la plus moderne forment une seule et même perspective architecturale illustrant l'histoire de Saint-Omer. La réalisation de l'opération implique de gros aménagements au niveau du quartier d'Esqueredes. Au cours de l'année 1904, les bâtiments d'entrée et un manège sont détruits pour laisser place à la voie et au square. Ces infrastructures sont progressivement reconstruites à l'arrière de l'ensemble foncier détenu par l'Armée.

20. Cliché pris depuis la partie sommitale de la gare.

La nouvelle perspective architecturale est identifiable. Au-delà du nouveau pont et de son embranchement sur la partie basse de la rue Carnot [rue François Ringot], se profile la silhouette de la cathédrale. BAPSO, 40Fi 1499.

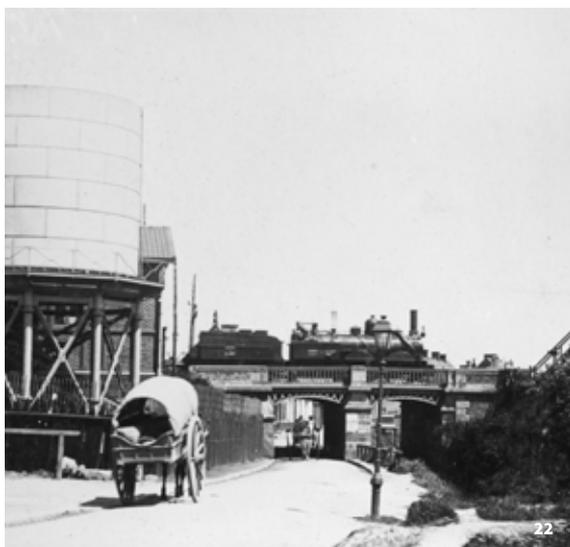
21. La passerelle de Lyzel, le pont-tournant et les bâtiments du quartier d'Esqueredes. Ces éléments sont supprimés pour permettre l'aménagement de la nouvelle liaison entre la ville et la gare. Collection privée.

22 et 23. L'ancien pont de Lyzel et celui réalisé au cours des travaux de 1903-1905. BAPSO, 41Fi 2_106 et collection famille Desceliers.

24. Pose du nouveau pont sur le canal. BAPSO, collection famille Desceliers.



21



22



23



15

24



LES GRANDES HEURES DU FERROVIAIRE AUDOMAROIS

LA GARE DES MARAÎCHERS

En plus d'être un lieu d'ostentation pour l'image de la ville, la nouvelle gare est un puissant levier de développement du territoire. L'importance donnée aux installations ferroviaires en 1904 répond à l'augmentation du trafic et encourage la croissance de l'économie locale. Les productions agricoles et maraîchères sont les premières à profiter des atouts du rail. Les choux-fleurs sont expédiés à grande vitesse jusqu'à Paris et dans l'Est de la France, en Belgique et en Angleterre. En 1890, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, grâce à l'intervention d'A. Ribot, met en place des tarifs spécifiques pour avantager les maraîchers. Par conséquent, les exportations de légumes audomarois via le réseau ferroviaire croissent considérablement. Alors qu'en 1880, environ 3000 tonnes de denrées sont expédiées, 14000 tonnes le sont en 1907. Des pics sont atteints à certaines périodes de l'année. A elle seule, l'exportation des produits maraîchers nécessite l'emploi de 4800 wagons entre juillet et septembre 1922.

D'ailleurs, ce trait particulier des expéditions audomaroises justifie de nouveaux aménagements après la Première Guerre mondiale. En 1923, la modeste halle de messagerie est allongée pour donner naissance au bâtiment communément connu sous le nom de halle aux choux.



25. Train de voyageurs de la compagnie des Chemins de Fer du Nord. BAPSO, collection famille Desceliers.

26. Embarquement de légumes dans la cour de marchandises. Deuxième moitié du XIXème siècle. BAPSO, Fi.

27. La cour de marchandises en 1990, à droite de l'image l'ancienne halle aux choux. Cliché La Voix du Nord.

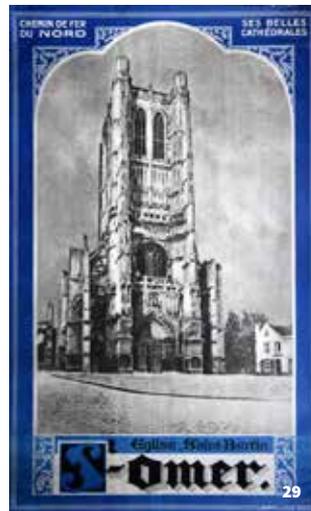


28

VOYAGEURS ET MARCHANDISES

Bien avant le règne presque sans partage de l'automobile, la gare de Saint-Omer draine un flot conséquent de voyageurs puisqu'un peu moins de 300 000 personnes l'empruntent entre septembre 1921 et septembre 1922. Toutefois, elle est avant tout une gare de marchandises conséquente. Il est facile de constater que dans le sillage des aménagements de 1902-1904, une grande filature de jute est venue s'installer à côté d'elle pour bénéficier des avantages d'un embranchement ferroviaire particulier, mais surtout il faut noter que la plupart des usines du secteur tirent parti du réseau ferré.

De Lumbres jusqu'à Arques, papeteries, minoteries, verreries et cimenterie sont alimentées en charbon par des convois transitant par Saint-Omer. Il en est de même pour les établissements industriels installés en ville et pour une partie de ceux bordant le canal de Neuffossé. Dans l'autre sens, beaucoup des productions transitent via la cour des marchandises audomaroise. Au tout début du XXe siècle, au moins 50 000 tonnes de denrées diverses y sont annuellement chargées, déchargées ou rechargées d'un train à un autre à Saint-Omer.

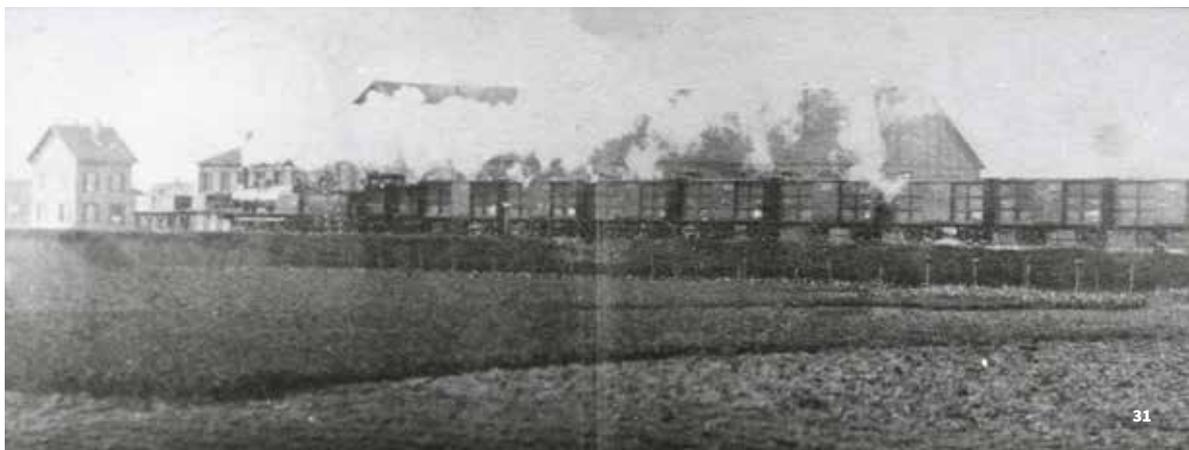


28. Embarquement sur le quai. BAPSO, 40Fi 1588.

29. Affiche promotionnelle éditée par la Compagnie des Chemin de Fer du Nord. Bibliothèque d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, Fi. 30. Récépissé à remettre à l'expéditeur d'un colis en gare de Saint-Omer. Collection privée.



30



31. Train de marchandises dépassant le dépôt de machines de Saint-Omer. Deuxième moitié du XIXe siècle. Collection privée.

UNE NOUVELLE POPULATION

Ces opérations de manutention alimentent en partie les 26 trains de marchandises présents chaque jour sur les voies audomaroises, elles sont réalisées par les cheminots, dont le nombre va croissant au début du XXe siècle.

Cette nouvelle population s'installe dans les rues proches de la gare, en particulier dans les faubourgs où 92 foyers de cheminots sont présents en 1911. D'autres s'établissent dans les quartiers de la ville, notamment rue de Théroouanne où 25 employés des chemins de fer sont recensés en 1921.

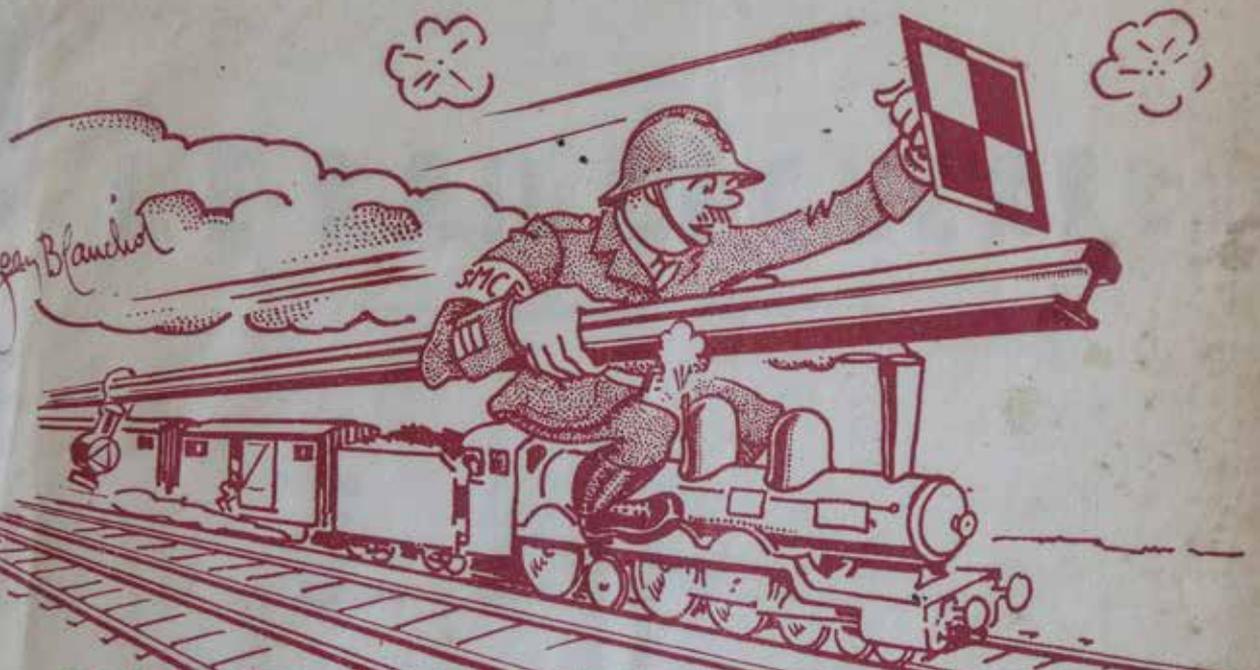
Dans les faubourgs, jusqu'alors, la population vivait en autonomie par rapport à la ville. Elle avait sa langue (le flamand), ses traditions, ses coutumes et l'endogamie y était courante. Avec l'arrivée des cheminots et de l'école laïque, le français se répand, un brassage de population commence à s'opérer. Petit à petit, les faubourgs et la ville se rencontrent.



32. Machine de manutention à chaudière verticale utilisée pour les manœuvres de wagons de marchandises. Collection privée.

33. La halle de marchandises. Cliché Carl Peterolff.

34. Série d'habitations construite rue de la Poissonnerie durant la seconde moitié du XIXe siècle pour les cheminots de Saint-Omer. Cliché PAH.



LE RAIL EN GUERRE

n° 42 BULLETIN DU S.M.C.F.

à mon cher collègue
au Maire de la plus jolie, la plus
calme petite ville du Nord de la France
que j'ai l'honneur de défendre, de mes
meux

Bien amicalement
le Commissaire Militaire de 5^e Orne,

Jean Couvreur
Chirurgien Dentiste



UNE INFRASTRUCTURE DANS LES CONFLITS MONDIAUX



36. Embarquement du 8^e ou du 208^e R.I. dans la cour de marchandises, 1914, BAPSO, collection famille Desceliers.

LA GRANDE GUERRE

Le trafic à partir de la gare de Saint-Omer n'a jamais été aussi important que durant la Grande guerre. Dès le début du conflit, elle est le point de départ des régiments audomarois vers le front mais ce sont les armées britanniques qui vont être les principales utilisatrices des infrastructures ferroviaires. La présence en ville de leur grand quartier général entraîne celles d'unités ayant fortement recours au rail comme les services postaux et à l'occasion, la gare est le décor des passages en revue consécutifs à la venue d'hôtes prestigieux.

35. Le rail en guerre, bulletin de liaison du « S.M.C.F. », accompagné d'une dédicace au maire de Saint-Omer. Novembre 1939. Collection privée.



37. Le maréchal Haig attendant l'arrivée du général italien Cadorna sur le parvis de la gare en mars 1916. Les troupes en revue appartiennent à la garde d'honneur des Artists Rifles. IWM Q 485.



38



39

Surtout, elle est un point stratégique pour la logistique britannique. Elle permet l'acheminement des hommes et du matériel de l'arrière à trois des principaux fronts tenus par les Britanniques : celui de Flandre maritime, celui d'Armentières et celui de la région de Béthune. En plus du trafic ordinaire, 2 trains pouvant contenir chacun 900 hommes stationnent constamment aux environs de Saint-Omer à partir de 1915 pour pouvoir à un éventuel besoin de transports de troupes. En outre, à intervalles réguliers des cortèges de permissionnaires y passent pour regagner les zones portuaires.

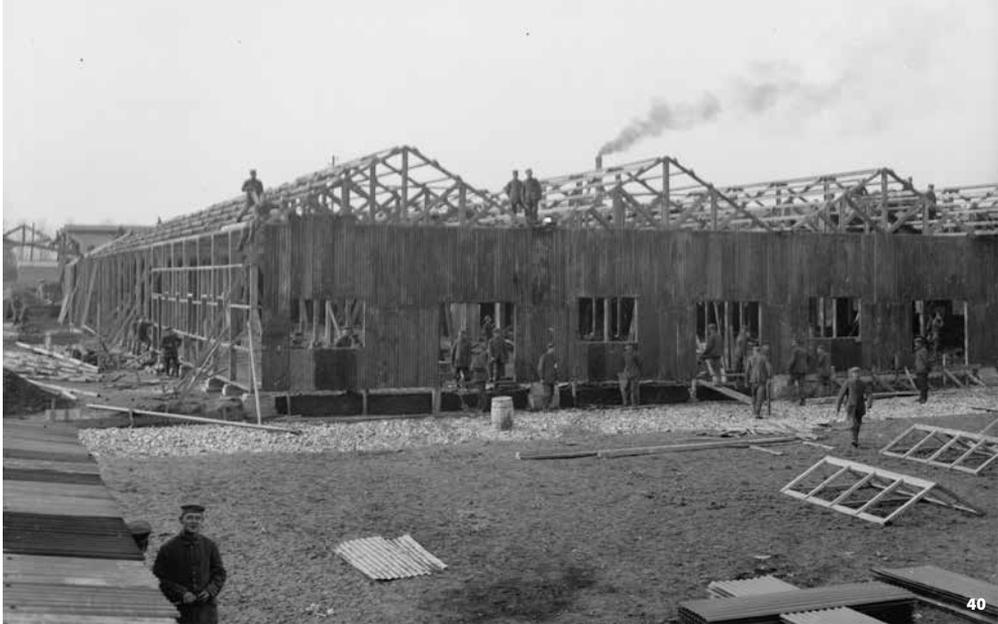
Point de transit pour quantité de soldats, elle voit ses abords réquisitionnés pour l'établissement d'infrastructures facilitant l'ordinaire du combattant. Une *church army* où le soldat peut se reposer, se divertir et éventuellement prier, est installée sur son parvis. D'ailleurs, c'est tout l'actuel quartier de la gare qui se couvre d'équipements militaires. Une série de blanchisseries est construite au Brockus en 1917 et la filature Vandesmet est d'abord utilisée comme hôpital avant d'être reconvertie en usine de réparation de véhicules. Cette concentration de moyens sur un petit secteur n'est pas sans susciter la curiosité des armées allemandes. Celles-ci n'ont de cesse de réaliser des missions d'espionnage aérien au cours du conflit et la gare est bombardée à plusieurs reprises.

38 : Départs de sous-officiers britanniques en permission. IWM 383.

39 : Convoi militaire britannique. BAPSO, collection famille Desceliers.

40 et 41 : Blanchisserie construite dans le quartier du Brockus et son personnel féminin. IWM Q 29543 et 29568.

42 : Arrivée de Scots Guards à Saint-Omer en mai 1917. IWM Q17615.







LE SECOND CONFLIT MONDIAL

Une vingtaine d'années plus tard, la gare de Saint-Omer redevient un théâtre d'opération au début du second conflit mondial.

Le 23 mai 1940, Français, Belges et Britanniques y mènent un combat pour retarder la progression allemande vers Dunkerque. Si ces affrontements d'arrière-garde sont souvent brefs, ils n'en sont pas moins meurtriers pour autant. 36 soldats britanniques, plusieurs soldats français et un belge y perdent la vie et sont inhumés provisoirement dans le square de la Gare. L'occupation qui suit est lourde. Dès la signature de la convention d'armistice, les Allemands entendent disposer pleinement des infrastructures de la S.N.C.F.

A Saint-Omer, *l'eisenbahn betriebsdirektion*, à savoir la branche de l'armée allemande chargée de l'exploitation des chemins de fer, ordonne la réalisation de travaux tout au long du conflit. Ceux-ci touchent les bâtiments qui doivent abriter du personnel allemand mais ils ont surtout trait à l'aménagement du réseau.

Au cours de l'automne 1940, des modifications d'aiguillage sont réalisées et au cours de l'année 1941 des entreprises de plus grande envergure sont effectuées pour augmenter le trafic de la gare. Il s'agit notamment d'accroître les capacités de stockage de la cour de marchandises en accaparant des terrains alentour. Ces aménagements se poursuivent au cours des années 1942 et 1943 avec le prolongement de certains quais et la réalisation d'un nouveau, spécifiquement dédié à l'aviation.

La plupart de ces travaux sont exécutés par des entreprises allemandes mais payées par la S.N.C.F. malgré une certaine résistance administrative prenant la forme de protestations constantes de la part des agents de la S.N.C.F.

43. Convoi allemand dans la cour de marchandises. Collection privée.

44. « La Bretonne », canon français détruit dans le square de la gare au cours des combats du 23 mai. BAPSO, Fi.

45. Tombes de soldats français et anglais dans le square de la gare. Collection privée.



La gare est aussi un lieu depuis lequel une bataille de renseignement se joue entre la résistance et l'occupant. Quelques cheminots parmi lesquels se trouvent les dénommés Blanchet et Bultel fournissent des informations à l'Organisation Civile et Militaire de Saint-Omer au sujet des horaires de trains et de la nature des convois transportés par les Allemands. Il en est peut-être de même pour le chef de manœuvre Dufour et pour deux autres cheminots nommés Boutoille et Germe.



46. Vue de la halle des pas perdus après le bombardement du 28 avril 1942. Collection Hugues Chevalier.
 47. Désiré Didry, arrêté à la gare. Ce grand résistant audomarois est par la suite transféré à la prison de Loos avant d'être déporté à la prison de Bochum. Condamné à mort, il est décapité le 30 juin 1943. Collection René Lesage, <https://resistancepasdecalais.fr>.
 48. Le bombardement du 28 avril 1942. Collection Hugues Chevalier.
 49. Plaque commémorative dans la halle des pas perdus. Cliché Carl Peterloff.



LA GARE À LA RECHERCHE D'UN SECOND SOUFFLE (1945-1979)



LA RECONSTRUCTION

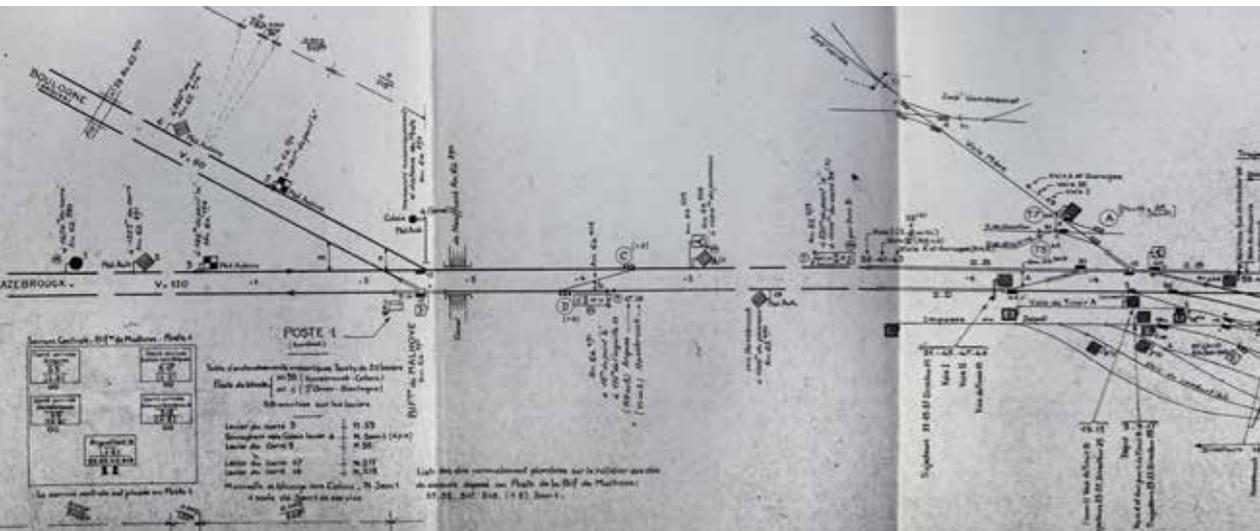
L'après-guerre s'ouvre sur la nécessité de reconstruire la gare et le réseau ferré endommagés par les bombardements. Ces infrastructures sont en effet vitales pour redémarrer l'économie et acheminer les denrées de première nécessité ou les matériaux utiles à la Reconstruction. Au cours de 1947, toutes les lignes desservant Saint-Omer sont progressivement rétablies et au plus tard l'année suivante, la reconstruction de la gare et des bâtiments annexes est achevée. L'intérieur du « bâtiment voyageur » est complètement modernisé, en revanche, les façades et les toitures sont rebâties à l'identique. Fait notable, c'est à cette époque que disparaît l'inscription « Chemin de Fer du Nord » sur la façade du parvis car son maintien ne se justifie pas suite à la création de la S.N.C.F. dix ans plus tôt.

Par ailleurs, on fait appel au propre fils du sculpteur ayant réalisé les caducées en 1903 pour restaurer et recréer ces derniers. Toutefois, la gare ne conserve son aspect d'origine que pour peu de temps encore. Vraisemblablement en 1962, le lanternon et les épis de faitage surmontant les toitures sont démontés.



50. La gare et son quartier au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. La cour de marchandises est toujours utilisée. A l'arrière-plan, le dépôt de machines et sa rotonde sont encore présents. Collection privée.
51. La gare en cours de reconstruction. Archives SNCF.

52. Reconstruction du dépôt de machines. Archives SNCF.



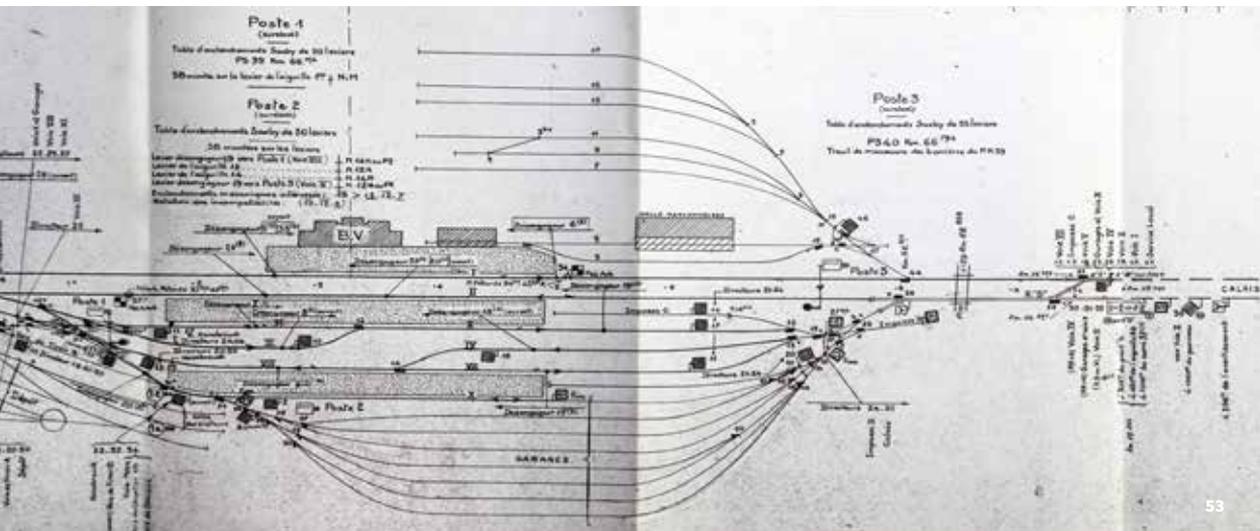
L'ETIOLEMENT DU TRAFIC

L'aspect de la gare évolue donc quelques peu durant cette période, mais c'est surtout son activité et son rôle dans le microcosme économique audomarois qui changent fortement entre 1950 et 1980. La période faste du rail est désormais révolue, aussi le temps est-il plutôt caractérisé par une perte de dynamisme. Le trafic de voyageurs souffre indéniablement de l'arrêt de la ligne menant à Berguette en octobre 1954 et de celui de la ligne de Boulogne en 1959 mais d'autres facteurs éloignent les individus du train. A côté du peu de dessertes offertes pour diverses destinations et de la vétusté de certains trains, il faut évidemment déjà citer la croissance du nombre d'automobiles et un premier changement d'habitude des usagers. Par ailleurs, les aménagements réalisés pour faciliter les trajets de ces derniers sont peu nombreux, même si quelques liaisons en bus à destination des communes environnant Saint-Omer sont établies au départ de la gare avant 1965.

Le constat diffère quelques peu pour ce qui concerne les flux de marchandises. Les lignes vers Boulogne et Berguette fonctionnent toujours pour le fret et le développement des industries du secteur, à savoir la verrerie, les papeteries et l'usine de céramique Gilson, accompagne la croissance du trafic au moins jusqu'au milieu des années 1960. Aussi, en 1963, la S.C.N.F. innove par l'implantation d'un service de camionnage venant compléter son service d'acheminement de colis dans un rayon de 20 km autour de la cité audomaroise.



Depuis Théroüanne, jusqu'à Watten et Fauquembergues, les entreprises ont la possibilité de faire parvenir leurs colis arrivés en gare de Saint-Omer ou d'en expédier vers celle-ci. Malgré ces signes encourageants, des tendances lourdes conduisent irrémédiablement à l'érosion du fret à compter des années 1970. Plus souple et moins coûteux, le camion est un concurrent de plus en plus fort et les soubresauts de l'économie après le premier choc pétrolier de 1973 impliquent une diminution du volume d'échanges. Plus localement, la modernisation des industries initiée durant la décennie 1960 entraîne la disparition des convois de charbon au profit des camions-citernes chargés de fuel. Symboliquement, les années 1970 correspondent également avec l'arrêt des expéditions de choux-fleurs via le rail suite à la réorganisation du processus de vente de ce produit. Par ailleurs, l'aménagement du territoire est orienté vers la route.



En 1973, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme recommande le maintien des emprises des anciennes lignes vers Bourbourg et Berguette afin de ne pas hypothéquer un éventuel développement futur mais son grand projet de mobilité est la rocade qui entrera progressivement en service au cours des années 1980.

UN ÉQUIPEMENT EN PERTE DE VITESSE

Ce ralentissement des activités n'est pas sans conséquence pour l'envergure de la gare et son personnel. Inutilisé depuis déjà un certain temps, le dépôt de machines disparaît et la modernisation du réseau sera longtemps conditionnée par la réalisation d'un grand projet : le tunnel sous la Manche. Surtout, les activités pilotées depuis l'infrastructure audomaroise sont sérieusement remises en question par la S.N.C.F. Dès 1966, des rumeurs font état d'une possible suppression du trafic de détail – colis – mais la mobilisation des élus du tout jeune district empêche peut-être le projet d'aller plus avant.

Bien plus réelle est la fusion des agences S.N.C.F. de Calais et Saint-Omer qui, en 1968, prive les industriels locaux d'un interlocuteur sur place pour l'organisation des flux de marchandises.

A la tête des activités commerciales des gares de Watten, Eblinghem, Renescure, Arques, Blendecques, Wizernes, Lumbres, Wardrecques et Blaringhem, l'agence S.N.C.F. de Saint-Omer est alors « dopée » par le développement industriel du territoire mais son rayonnement demeure trop faible pour figurer en bonne place dans le schéma de réorganisation commerciale des chemins de fer français. Combiné à d'autres facteurs importants comme la disparition de certains métiers consécutive à la modernisation des équipements et la contraction du réseau précitée, l'étiollement des activités pratiquées à la gare de Saint-Omer se traduit par une diminution conséquente du nombre de cheminots. Alors qu'ils sont 300 en 1948, ils ne sont plus que 35 en 1985.



- 53. Plan technique du réseau ferré aux abords de la gare, signaux et enclenchements, 1958. Collection privée.
- 54. 1964, 1978 et 1995 : Des années 1960 à la décennie 90, la fréquentation de la cour de marchandises a irrémédiablement chuté. Clichés IGN.
- 55. Le transport des choux-fleurs par camions. BAPSO, 40 Fi 2015.
- 56. La Voix du Nord, 1968.



DES DÉFIS NOUVEAUX (1980-2019)

A compter des années 1980, la gare de Saint-Omer enregistre à la fois un regain de trafic et une première reconnaissance de ses qualités architecturales. Parallèlement, elle est de plus en plus investie par les politiques publiques locales. Son désenclavement est en effet perçu comme un enjeu décisif de l'aménagement du territoire. Toutefois, la question du devenir des bâtiments et du foncier les entourant se pose de façon récurrente.

RECONNAISSANCE PATRIMONIALE

La gare bénéficie d'une inscription au titre des monuments historiques le 28 décembre 1984. Cette décision s'inscrit dans un plan national de protection du patrimoine ferroviaire, elle est le signe de la reconnaissance officielle de l'intérêt architectural du bâtiment.

Au niveau local, ses qualités esthétiques étaient déjà vantées de longue date mais l'époque correspond également à une plus grande démonstration de l'affection que les Audomarois portent à leur gare. A la fin janvier 1980, Jacques Grare, sous-chef de gare, y réalise une première exposition consacrée à l'histoire du monument en employant des vitrines publicitaires vacantes. Six années plus tard, une autre y est organisée en partenariat entre la S.N.C.F. et l'Association des Poètes et Artistes de la Région Audomaroise et un concert de l'harmonie municipale s'y tient. Aussi, les 90 ans du chantier de la gare sont célébrés en grandes pompes au cours des Journées du Patrimoine de 1993. Effectué dans le cadre des Fêtes de l'Histoire, cet anniversaire donne lieu à une reconstitution de la cérémonie d'inauguration de la gare en 1904. De même, le centenaire du monument est fêté en 2004 par la ville de Saint-Omer avec la S.N.C.F. et l'Association du Chemin de Fer Touristique de la Vallée de l'Aa qui achemine une locomotive à vapeur dans la cour de marchandises et permet la venue d'automobiles anciennes sur le parvis.

Le service Ville d'art et d'histoire réalise quant à lui une exposition consacrée à l'évolution de la gare et de son quartier, édite un catalogue et deux brochures, des circuits de découverte autour de la gare : « côté ville » et « côté marais ».



57. Les infrastructures ferroviaires en 2019.
Au premier plan [partie enherbée], l'ancienne cour de marchandises. Au second plan, la gare routière.
Cliché Carl Peterloff.

58. Les fêtes de l'Histoire organisées sur le parvis de la gare en septembre 1993, à l'occasion des 90 ans de la construction de la gare. Collection Jean-Claude Renaux.

59. Venue d'une locomotive à vapeur en gare de Saint-Omer, journées du Patrimoine 2004, centenaire de la gare. Collection Jean-Marc Chambelland.



REGAIN DE FRÉQUENTATION

Au cours de la décennie 1980, le trafic reprend peu à peu des couleurs. Pendant une courte période, le fret retrouve de la vigueur. Ceci s'explique par le maintien de quelques gros clients locaux comme la Verrerie-Cristallerie d'Arques, les Caves Saint-Arnould ou la cimenterie de Lumbres et par une volonté de la S.N.C.F. d'assouplir ses structures et ses méthodes.

En 1984, la gare devient un équipement « multifonctions », c'est-à-dire que son chef de gare bénéficie d'une certaine autonomie pour organiser le trafic de marchandises sur les tronçons séparant Saint-Omer des gares de Lumbres, Arques, Wizernes, Blendecques, Wardrecques et Eblinghem. Aussi, des efforts sont réalisés pour moderniser la gestion de ce réseau, via l'informatique notamment. Toutefois, c'est le trafic de voyageurs qui offre les perspectives les plus prometteuses et les plus durables.

Là encore, la S.N.C.F. innove pour accroître le taux de remplissage de ses trains. La gare multifonctions dispose désormais d'un ordinateur pour réserver des billets et comme sur l'ensemble du réseau ferré français, une nouvelle tarification est progressivement mise en place (carré jeune, offre en direction des familles et carte vermeil pour les plus de 60 ans en 1986). Surtout, le chemin de fer est maintenant au cœur des problématiques du conseil régional.

Dans le sillage de l'émergence de ses compétences – loi du 5 juillet 1972 relative à la création des établissements publics régionaux puis acte 1 de la décentralisation en 1983 – apparaît le premier Schéma Régional de Transport qui aboutit à la création des rames TCR (Transport Collectif Régional), ancêtres du TER (Train Express Régional). Au terme d'un accord entre l'Etat, la Région et la S.N.C.F., la prise en charge du renouvellement du matériel roulant est effectuée par la puissance publique mais les liaisons entre les villes sont multipliées et des efforts pour rendre le train moins coûteux pour l'utilisateur sont réalisés. A Saint-Omer, les départs vers Hazebrouck ont ainsi désormais lieu tous les quarts d'heure entre 6h et 8h à partir de l'été 1986 et une hausse de 5% de voyageurs est déjà enregistrée en 1985. Durant ladite année, la fréquentation de la gare peut atteindre jusqu'à 2200 montées et descentes quotidiennes. Les décennies suivantes voient la fréquentation augmenter encore pour avoisiner les 2700 usagers quotidiens à la fin des années 2000.

Le 10 décembre 2011, dans le cadre de la convention d'exploitation entre la Région et la SNCF, l'offre évolue afin de mettre en place un horaire cadencé. L'agglomération dispose alors de trains directs plus nombreux vers Lille mais les liaisons directes avec Boulogne-sur-Mer ou Arras se voient réorganisées pour se faire en correspondance sur Calais ou Hazebrouck. Le nombre d'usagers par jour va alors diminuer les premières années puis connaître un léger regain et se stabiliser en 2013. La gare enregistre ces dernières années environ 2500 voyageurs par jour.

60. La salle des Pas Perdus au cours des années 1990. Collection Ville de Saint-Omer.

61. Train régional à destination de Lille-Flandres, 1993. Collection La Voix du Nord.

62. Le réseau ferré côté Haut-Pont, le poste d'aiguillage est toujours présent. Collection AUD.

63. Poste d'aiguillage de type « Saxby » en usage avant le P.R.C.I. Collection Jean-Claude Renaux.

64. Moniteur du P.R.C.I. Collection La Voix du Nord.



MODERNISATION ET TGV

La gare de Saint-Omer retrouve donc son rôle originel de point d'embarquement et de débarquement en direction de Calais et de Lille. En revanche, l'agglomération qu'elle dessert pèse peu dans les grandes réalisations ferroviaires des années 1990.

Par conséquent, ladite gare est largement oubliée de ces grands projets, même si à leur faveur son réseau en sort renouvelé. Inauguré en 1994, le tunnel sous la Manche a pour conséquence indirecte l'électrification de la ligne entre Calais et Hazebrouck et la modernisation des outils de gestion du réseau en bordure de la gare de Saint-Omer. En effet, l'existence d'un itinéraire de secours est indispensable à l'opérationnalité du tunnel et c'est la ligne précitée qui est retenue pour jouer ce rôle. Par conséquent, l'installation des caténaires électriques, repoussée depuis 1965, est entérinée au cours de l'année 1988 et achevée en 1993.

Élément non négligeable, cette électrification permet la circulation de rames plus rapides et pouvant tracter des charges plus conséquentes. Deux années auparavant, les postes d'aiguillage audomarois utilisés depuis 1903 avaient été abandonnés au profit d'un poste à relais à commande informatisée (P.R.C.I.). A cette date, l'exemplaire audomarois du P.R.C.I. représente la plus grande infrastructure du type en France mais elle est dépassée par son homologue calaisienne peu de temps après.





La seconde grande affaire ferroviaire des années 1990 est incontestablement l'émergence du TGV dans le Nord. En 1988, il est acté que la ligne à grande vitesse reliant Lille au futur tunnel sous la Manche ne passera pas à Saint-Omer mais qu'elle traversera sa région d'est en ouest par Eperlecques et Zouafques. Plus grave, le schéma de desserte du TGV Nord ne prévoit pas de desservir Saint-Omer. Son agglomération est alors la seule du Pas-de-Calais à être privée de liaison à grande vitesse, ce qui provoque de nombreux remous au sein des autorités locales.

Au-delà du sentiment d'être écarté de ce qui est alors perçu comme le grand axe de développement pour le début du XXI^e siècle, cette absence est considérée comme catastrophique en terme d'image pour le territoire. Ne pas figurer sur la carte du TGV est le signe d'un enclavement désastreux pour les perspectives économiques locales. Par conséquent, sous la houlette des élus et de la Chambre de Commerce, une association baptisée « un TGV pour l'Audomarois » est mise en place pour réclamer une liaison entre Saint-Omer et la capitale. Dès le début, la S.N.C.F. estime qu'une telle liaison ne serait pas rentable mais devant l'insistance des édiles, relayée par l'autorité régionale, une solution de compromis est trouvée au cours de l'année 1993. En effet, une convention est signée entre la S.N.C.F. la Région, le District et la Chambre de Commerce.

Elle prévoit la création de la ligne désirée mais le risque lié à son exploitation est partagé entre les différentes entités. Si celle-ci est déficitaire, les pouvoirs locaux s'engagent à dédommager la S.N.C.F. C'est sur ces bases que Saint-Omer devient la 14^e agglomération du Nord-Pas-de-Calais à accueillir le TGV. Celui-ci assure son premier trajet vers Paris depuis la cité audomaroise le 23 janvier 1994, après que la veille, une rame ait été baptisée « Saint-Omer ». Dès le mois de mai suivant, la presse commence à s'alarmer du manque de fréquentation du TGV et en vérité, ce dernier ne trouvera jamais réellement sa clientèle. Au lieu des 90 voyageurs escomptés chaque jour, seulement une trentaine fréquente cette ligne et après plusieurs reconductions de la convention précitée, la ligne est finalement supprimée le 31 décembre 2011.

65. Affiche publicitaire de la ligne Saint-Omer-Paris. Collection La Voix du Nord.
66. Rame TGV baptisée «Saint-Omer». Collection La Voix du Nord.



67. Enquête réalisée par l'association « un T.G.V. pour l'Audomarois » dans le but d'évaluer la fréquentation d'une possible liaison Saint-Omer-Paris. Archives AUD.



68

L'INTÉGRATION AUX POLITIQUES LOCALES

Malgré ce revers, la gare se renforce peu à peu en profitant d'une meilleure intégration dans les politiques publiques locales. Son désenclavement est assurément une des grandes questions de l'aménagement du territoire de Saint-Omer depuis les années 1980.

Dès la décennie précédente, des premiers jalons sont posés, mais c'est à l'intérieur du Plan d'Occupation des Sols de Longuenesse qu'apparaît de façon tangible un itinéraire routier permettant de connecter le sud de l'agglomération à la gare via un prolongement de la rue Rembrandt, un pont sur le canal et une jonction par le Brockus. Plusieurs fois ajourné mais réapparaissant sans cesse sous des formes plus ou moins modifiées, ce projet complexe n'a pas encore vu le jour.

Le désenclavement passe également par la faculté de l'intercommunalité à améliorer la mobilité des individus en direction de la gare.

En 2004, l'agglomération de Saint-Omer est une des dernières du Nord-Pas-de-Calais à se doter d'un service de transport en commun mais celui-ci voit progressivement ses actions s'élargir et à partir de 2013 la gare de Saint-Omer en devient véritablement le pivot.

68. Les premiers aménagements autour de la gare : la création d'un parking sur l'ancienne cour de marchandises en 1991. Collection ville de Saint-Omer.



68



69

68. La gare routière. Cliché Denis Paillard.

69. La passerelle piétonne reliant la gare au reste de la ville. Cliché Denis Paillard.

L'ambition d'aménager ce secteur en pôle d'échanges multimodal se concrétise alors par la construction, sur le parvis de la gare routière desservant toutes les lignes de bus de l'agglomération, d'un parking d'environ 400 places sur l'ancien dépôt de machines (parking de Lyzel) permettant la piétonisation du parvis après la restauration complète de son pavage.

Ces actions sont poursuivies par une seconde phase d'aménagements comprenant la réalisation en 2017 d'une passerelle piétonne enjambant le canal et reliant la gare au centre-ville via l'allée des Marronniers puis le bas de la rue de Dunkerque, la création d'un parking payant de 70 places en 2015, l'extension de celui de l'Europe en 2019 et l'aménagement de nouveaux services ayant trait à la mobilité dans les bâtiments de la gare en cours de reconversion.

En 2011, la question du devenir des infrastructures ferroviaires s'est en effet posée de façon implacable. La lampisterie et la halle de marchandises avaient déjà perdu leur utilité depuis un certain temps, mais l'effondrement d'un plafond dans la salle des pas perdus est venu jeter un doute sur l'avenir de la gare.

La fermeture du bâtiment a alors mis en lumière la nécessité criante de se préoccuper de la reconversion des édifices de la S.N.C.F. pour éviter de possibles destructions, comme ce fut le cas en 1996/97 pour la halle aux choux jouxtant le pavillon Calais. Surdimensionnées, la halle de marchandises et la gare ne répondent plus aux usages contemporains des chemins de fer, il en est de même pour la lampisterie.



70

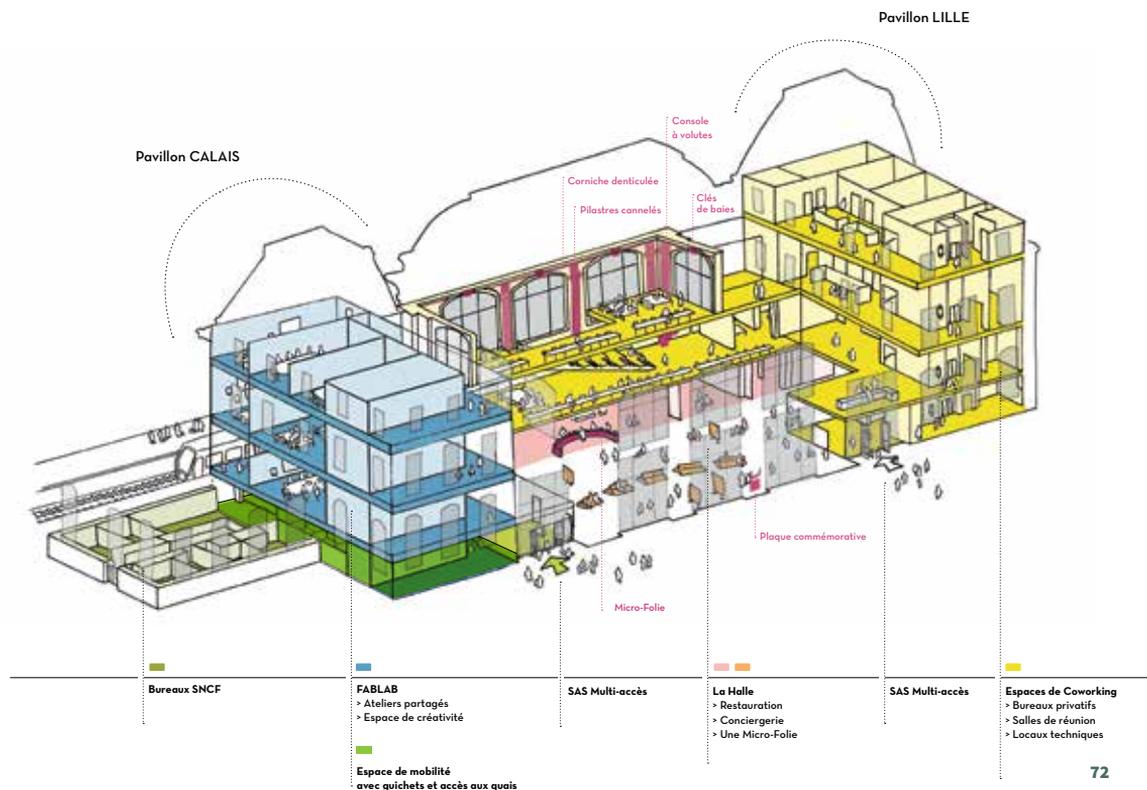


71

70. La salle des Pas Perdus quelques mois avant sa fermeture. Collection AUD.
71. La gare au cours de sa période de fermeture. La billetterie de la SNCF est alors installée dans un préfabriqué situé à côté du pavillon Calais. Collection AUD.

Par conséquent, sous l'impulsion du Sous-Préfet une dynamique est initiée en 2014 pour mettre en œuvre une stratégie d'actions sur la revitalisation des bâtiments. Tous les pouvoirs publics et la S.N.C.F. sont invités à engager une réflexion commune, ce nouvel élan se traduisant par la réalisation d'un protocole d'études partenarial.

Au terme de ce dernier, la S.N.C.F. exprime ses besoins sur site, à savoir 300 m² pour l'exploitation ferroviaire, et se déclare ouverte à une possible cession des bâtiments. Dans le même temps, l'Agglomération et la ville de Saint-Omer s'engagent à continuer les actions relatives au pôle d'échanges multimodal et en 2015 une étude est lancée pour créer un pôle numérique dans l'ancienne gare.



Celle-ci se concrétise par un projet de tiers-lieu, c'est-à-dire un espace d'échanges et d'expression propice aux nouvelles formes de travail et à l'émergence d'usages innovants des ressources numériques. Le 3 février 2016, le conseil communautaire de la C.A.P.S.O. acte l'acquisition de la gare et de la lampisterie pour 200000 euros et celle de la réhabilitation des bâtiments le 17 mai 2016. Baptisé « la Station », le projet définitif débouche sur la restauration de la gare et l'ouverture en son sein d'un nouvel équipement au cours de l'automne 2019.

Outre la présence d'un espace mobilité mutualisé entre la SNCF et Mouveo, le délégataire du réseau de transport urbain, la gare abrite désormais un Fab-Lab, c'est-à-dire un espace d'expérimentation garni d'outils de prototypage (imprimantes 3D, découpeuses laser, brodeuses numériques...) et une grande zone de coworking composée notamment de bureaux modulables et de salles de réunions pouvant être loués pour un temps donné.

La lampisterie abritera quant à elle un relais mobilité (espace de location de vélos, guichet de service...).



72. L'organisation de l'espace à l'intérieur de la Station. Schéma AUD.
73. La halle. Cliché Carl Peterolff.



74



75



76

74. Les enjeux de redynamisation du quartier de la gare. Schéma AUD.
 75 et 76. La façade restaurée côté parvis et sa marquise. Clichés Peterloff.

Par ailleurs, ces reconversions s'inscrivent dans le cadre d'un projet plus large, celui de la requalification de l'ensemble du quartier entourant la gare (30ha).

Formalisé dans un Plan Guide de Composition Urbaine (PGCU) par l'agence d'urbanisme et de développement, il envisage le développement d'un programme de renouvellement urbain mêlant amélioration de l'habitat, requalification de friches d'activités, production de logements, redynamisation économique et commerciale et reconquête des espaces publics. Pour ce qui concerne son application sur les anciennes infrastructures de la S.N.C.F., un protocole d'achat entre la S.N.C.F. et la C.A.P.S.O. est signé au cours de l'été 2019. Prévoyant la cession de la zone fret et de la halle de marchandises à l'Agglomération en 2022, il pose les premiers jalons concrets d'un possible réinvestissement du secteur par cette dernière qui projette d'y implanter une centaine de logements et des infrastructures tertiaires.



LES LIGNES SECONDAIRES ET LE PATRIMOINE FERROVIAIRE

En complément du réseau général reliant les principales villes et ports du territoire métropolitain, les villes ou les départements souhaitent mettre en place un réseau desservant des localités de moindre importance. Notamment sous la pression des collectivités locales, plusieurs lois sont promulguées au cours du XIX^{ème} siècle. La première en 1865, loi Migneret, permet aux communes et aux départements, de réaliser, elles-mêmes ou par des concessions, des voies de chemin de fer (trains ou tramway), sous le contrôle de l'Etat.

Suite à de nombreux abus (développement anarchique, prise illégale d'intérêt...), cette loi est complétée par celle du 11 juin 1880 renforçant le rôle de l'Etat lors de la création de ces lignes (la réalisation d'une voie est soumise à l'accord du Conseil général des ponts et chaussées et le Conseil d'Etat, condition de financement par l'Etat). Cette loi facilite également l'aménagement de voies métriques. Ces lignes d'écartement moindre, 1 mètre, voire moins, permettent des aménagements moins coûteux : les expropriations nécessaires sont plus faibles du fait de la moindre emprise foncière ; le matériel, plus souple et plus léger, permet également de réaliser des courbes de rayon plus faible, limitant ainsi la longueur des voies.

77. La locomotive à vapeur de l'Association du Chemin de Fer Touristique de la Vallée de l'Aa. Collection CFTVA.

78. La vallée de l'Aa à hauteur de Blendecques, la ligne de Boulogne à Saint-Omer dessert les papeteries établies dans la commune. Collection Alban Simon.

79. La ligne de Berguette à hauteur de Wardrecques. Collection privée.



LA LIGNE SAINT-OMER – BOULOGNE

Concédée à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord-est en 1869 et inaugurée en 1874, cette ligne est prévue pour être le prolongement de la ligne Armentières – Berguette. Celui-ci sera effectif en 1878 et passera par Aire et Arques, en longeant le canal de Neufossé. Dans cette dernière localité, une bifurcation est créée pour connecter la gare de Saint-Omer à cette nouvelle ligne. Elle permet d'une part de relier le port de Boulogne et le littoral à la Belgique et d'autre part de desservir les vallées industrielles de la Lys et de l'Aa. Avec le développement de l'industrie papetière, notamment les Avot, de nouvelles gares sont construites après l'inauguration, comme celle de Blendecques (1894).





Le déclassement a lieu en plusieurs étapes : en 1959, le tronçon Saint-Omer – Desvres est fermé aux voyageurs puis, en 1969, c'est au tour de celui reliant Desvres à Boulogne. La voie en direction d'Armentières l'est plus tardivement, par étapes entre 1972 et 1994. Il reste aujourd'hui deux portions exploitées pour le fret : Desvres – Boulogne et Arques – Lumbres, desservant la cimenterie Eqiom. Cette dernière, valorisée par l'association du chemin touristique de la vallée de l'Aa, voit circuler du matériel roulant ancien comme une locomotive vapeur, des autorails et une locomotive diesel.

LES VOIES MÉTRIQUES : LA LIGNE ANVIN À CALAIS ET AIRE – BERCK-SUR-MER

La première est inaugurée en trois tronçons entre l'été 1881 et l'automne 1882. Longue de 94 kilomètres, elle permet une traversée d'est en ouest du département grâce à sa connexion à la ligne Arras – Etaples à Anvin et dessert plusieurs chefs-lieux jusque-là enclavés (Fruges, Fauquembergues, Guînes). A Lumbres, point de jonction avec la ligne Saint-Omer – Boulogne, le transbordement entre les deux lignes est possible : les marchandises peuvent passer d'un train à l'autre grâce à une surélévée ; complétant ce dispositif, une série de plaques tournantes permet de manœuvrer les trains. Ce système décrit comme coûteux et peu fonctionnel est finalement peu utilisé. Lumbres accueille également l'atelier de réparation de la ligne dont le chef a autorité sur tous les mécaniciens des dépôts de Guînes, Tournehem et Fruges.

Fait original, sur cette voie et sur le tronçon Tournehem – Calais, circulent des voitures munies de bogies. Ces châssis, indépendants de la caisse de la voiture, permettent une meilleure inscription du véhicule dans les courbes.

Hormis le tronçon entre Calais et Guînes, voire Tournehem, sur lequel le trafic est particulièrement important notamment grâce aux trajets des ouvriers et à la production des tulle délocalisée à la campagne, le reste du parcours est sous exploité dès les années 1890.



80. Le quartier de la gare à Delettes au début du XXe siècle. Collection Pascal Dernoncourt.
81. La gare de Tournehem-sur-la-Hem. Collection privée.



82

Les phosphatières de Fauquembergues, les briqueteries et cimenteries ou la paille pour la pâte à papier emplissent mal les wagons et surtout ne réalisent qu'un court trajet du fait de la jonction de Lumbres.

Comme pour la voie Anvin – Calais, avec laquelle elle partage un tronçon commun aux abords de Fruges, la ligne Aire – Berck est mise en service en plusieurs temps : d'abord le tronçon Montreuil – Berck en 1891, puis le tronçon Aire – Fruges en 1893. Son aménagement répond aux mêmes enjeux que la voie décrite précédemment : désenclavement de l'ouest du département et transport de marchandises, notamment les betteraves, ce qui explique la présence de gares dans les petits bourgs ruraux : Mametz, Crecques, Théroüanne, Delettes, Coyecques... Cette ligne est plus soumise à la saisonnalité particulièrement sur la dernière portion de son parcours (Montreuil – Berck)

Ces deux lignes sont regroupées, en même temps que d'autres, au sein de la Compagnie générale de voies ferrées d'intérêt local en 1919. L'atelier de la ligne Anvin – Calais situé à Lumbres est repris et le matériel roulant y est produit (autorail 411, locotracteurs 351...).

MODERNISATION ET FERMETURE

Rapidement concurrencées par le transport par route, différentes tentatives de modernisation sont réalisées, notamment le remplacement des locomotives à charbon par des Michelinés et des automotrices sur certains tronçons dès les années 1930. Ce matériel plus rapide ne parvient pas à enrayer la chute du transport de marchandises et de voyageurs. Le lendemain de la Seconde Guerre mondiale sonne le glas des lignes d'intérêt local. A la faible rentabilité due au manque de trafic, aux coûts d'entretien et aux aléas climatiques (les crues de la Lys peuvent épisodiquement empêcher le trafic), s'ajoute la concurrence du transport routier. Plus léger et plus souple, ce dernier offre un temps de voyage plus court et moins cher. En août 1952, les premiers tronçons sont fermés aux voyageurs sur la ligne Aire – Berck (Aire – Fruges et Anvin – Fruges), les marchandises suivent de peu. La totalité des deux lignes ferment le 28 février 1955, suite au refus du Conseil général d'accorder la subvention traditionnellement allouée aux voies ferrées d'intérêt local.



83

82. La ligne de Boulogne, fermée au service voyageurs en 1959. Cliché Carl Peterolff.
83. Micheliné (autorail léger).
Collection Jean-Paul Dufour.



BLENDÉCOUES



84. La gare de Blendecques. Cliché AUD.

85. La gare d'Arques. Cliché Carl Peterolff.

86. La gare de Théroouanne. Cliché AUD.

87. Maison de garde-barrière à Serques. Cliché AUD.

LE PATRIMOINE FERROVIAIRE DU PAYS D'ART ET D'HISTOIRE

Si les maisons de garde-barrière possèdent généralement un seul niveau carré surmonté de combles aménagés, les gares en possèdent deux : l'accueil du public se faisant au rez-de-chaussée, le logement du chef de gare est établi à l'étage. De plus, les gares possèdent différentes dépendances : un petit bâtiment contigu sert de halle de marchandises, tandis qu'un petit entrepôt est en général construit à l'écart de la gare pour accueillir les toilettes et la lampisterie, réserve de lampes à pétrole que le chef de gare peut agiter de nuit pour signaler la station. Selon les stations, un atelier de réparation (Arques) et des voies de garage (Wizernes, Tournehem) peuvent compléter l'ensemble.

L'intérêt des lignes est de pouvoir transporter des marchandises, leur emplacement dépend donc fréquemment de celui des usines ou des lieux de production plutôt que des habitations. Si le maire de Théroouanne obtient que la gare soit située au centre du bourg et non près de la râperie comme il fut un temps envisagé, pour d'autres villages (Blendecques, Wardrecques-Racquinghem), la desserte des usines (tuileries, briqueterie), l'a emportée.

Malgré un certain nombre de différences, tous ces bâtiments sont construits en brique et possèdent des chaînages d'angle, des corniches et des baies mis en valeur par un traitement en ressaut.

Parmi ces bâtiments, deux groupes peuvent être distingués : un premier formé par les bâtiments des lignes aménagées entre les années 1874 et 1881. Leurs baies sont cintrées, certaines d'entre elles possèdent une clé (gare d'Arques). La travée centrale des gares de Wardrecques-Racquinghem et Wizernes est encadrée de pilastres montant jusqu'à la corniche ; les briques de l'allège de la baie du deuxième niveau sont disposées de manière à créer des motifs de losanges. Le second groupe incorpore les gares de la ligne Aire – Fruges. Ici, les linteaux droits sont composés d'une poutre métallique à fleurons surmontée d'une corniche en brique et les ancrages de tirants présentent un motif de rosace.





Bien que d'un gabarit plus imposant, la gare de Blendecques peut figurer dans ce groupe. Alors qu'une halte existe déjà le long du chemin d'Heuringhem (rue George Sand), un nouveau bâtiment est inauguré en 1894 à proximité du hameau de la Croix et des papeteries Avot-Vallée. On y trouve les linteaux droits mais le sommet de la façade est traité par une frise dentée se poursuivant sur les pignons. Cette corniche et une autre plus basse forment des encadrements dans lesquels s'inscrivent, en céramique, le nom de la gare et « chemin de fer ». La travée centrale de la gare de Wizernes est encadrée de pilastres montant jusqu'à la corniche ; les briques de l'allège de la baie du deuxième niveau sont disposées de manière à créer des motifs de losanges.

Exception notable, la gare de Watten-Eperlecques est un témoin de l'architecture de la seconde Reconstruction : également construite en brique, les baies sont marquées par un encadrement de béton peint en blanc cassé. L'absence d'un premier étage carré est ici compensée par de hauts combles accueillant le logement du chef de gare.

La présence de la voie ferrée se ressent également dans la toponymie : les différentes rue de la gare, rue de la halte ou encore du pont de fer rappelle le passage de la voie ferrée et d'infrastructures liées à son exploitation.

Les lignes désaffectées sont encore perceptibles dans le paysage : l'emprise des voies démantelées a été convertie en chemin agricole ou sentier de randonnée ; les traverses récupérées malgré leur toxicité délimitent maintenant certaines pâtures. D'un point de vue administratif, leur tracé marque encore de nos jours la limite de parcelles cadastrales.



Du fait de la topographie du territoire, l'essentiel des ouvrages d'art visibles sur le territoire sont des ponts, représentant un large panel : de ceux permettant aux voies uniques et métriques d'enjamber la Hem ou la Lys au viaduc de la Haute-Colme permettant aux TGV de franchir le marais. Les ponts des voies métriques sont composés d'un simple tablier métallique posé sur des piles de briques comme à Tournehem ou Delettes ; leur garde-corps peut tenir de la simple barrière ou encore être plein comme à Moulin-le-Comte.

Les ponts d'Arques, celui enjambant le canal de Neufossé à proximité de l'ascenseur à bateaux et celui de la bifurcation de Malhôte, bien que d'époque différentes, ont une caractéristique commune résidant dans l'emploi d'un treillis de type Warren avec montants.

L'aménagement de la ligne à grande vitesse a occasionné de nombreux travaux d'ouvrages. La ligne contournant le territoire intercommunal, ce dernier est peu touché. Peuvent être toutefois notées des expériences novatrices comme à Zouafques où la ligne passant sous l'autoroute A26 déjà aménagée, le pont a été construit en deux moitiés correspondant aux chaussées. Chaque partie étant ensuite placée sur un radier de guidage et glissée dans le remblai sous la voie, en évacuant la terre au fur et à mesure.

Parmi les réalisations sur cette ligne, le viaduc de la Haute-Colme, long de 1827 mètres, figure parmi les plus longs d'Europe. Enjambant le canal de la Haute-Colme et l'Aa, le tablier composé de sept sections en métal et béton repose sur 469 pieux de fondation plongeant à une trentaine de mètres de profondeur.

88. La gare de Watten-Eperlecques. Cliché AUD.

89. L'ancienne ligne Aire-Fruges à hauteur de Mametz. Cliché AUD.

90. Le pont de la voie ferrée à Arques. Cliché Carl Peterolff.



La gare, été 2019. Cliché Carl Peterloff.

Bibliographie :

P. BREEMERSCH et J.M. DECELLE, Le chemin de fer dans le Pas-de-Calais : des origines à 1914, Archives Départementales du Pas-de-Calais, 1993.

D. DELATTRE, Les chemins de fer du Pas-de-Calais au début du XXe siècle, éditions Delattre, 2012.

R. DUFAY, 1940-1944, La vie dans l'Audomarois sous l'Occupation, 1990.

N. FAVIER, « La reconstruction de l'arrondissement de Saint-Omer », Reconstruire le Nord-Pas-de-Calais après la Seconde Guerre mondiale (1944-1958), Septentrion, 2017.

J. GRARE, Historique de la gare de Saint-Omer.

R. LESAGE, 100 figures de la Résistance dans le Pas-de-Calais, Éditions les Échos du Pas-de-Calais, novembre 2013 B.LEVEL, « L'arrivée du chemin de fer dans le Pas-de-Calais, la réaction des Audomarois », Bulletin de la Société des Antiquaires de la Morinie, tome 24, juillet 2002.

J. PAGNIEZ, Les cheminots du Nord, pionniers du Rail, éditions La Voix du Nord, 2009.

C. SCHELLES, Gares, Ateliers du voyages 1837-1937, Desclée de Brouwer - rempart, 1993.

Remerciements :

Nous tenons à remercier pour leur collaboration à cette brochure : Bibliothèque d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, Centre National des Archives Historiques de la SNCF, Musée de l'Hôtel Sandelin, Service Documentation de la Voix du Nord, Laurence Bacart, Julie Ballanfat, Matthieu Becuwe, Cherifa Ben Iken, Jean-Michel Billaut, Jean-Marc Chambelland, Hugues Chevalier, Thierry Deltour, Pascal Dernoncourt, Odile Dufly, Jean-Paul Dufour,

Philippe Duval, Jacques Grare, Georges Lejosne, René Lesage, Jean-Yves Noël, Hélène Nowak, Carl Peterloff, Jean-Claude Renaux, Romain Saffré, Alban Simon, Yves Smague, Pauline Spinnewyn, Jean-Marc Szuba.

Cette brochure a été réalisée par l'Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure

Rédaction :

Mathias Boudot
Philippe Queste
Maxence Watelle

Conception et réalisation graphique :

Lise Debiegne

Impression :

Novembre 2019 - 2000ex

Focus N°11 - De la gare de Saint-Omer à la Station.

La collection « Focus » des Villes et Pays d'art et d'histoire met à l'honneur l'histoire d'un monument, d'une population, d'un lieu ou une typologie patrimoniale. Elle s'appuie sur des travaux de recherche et prend la forme de synthèses documentaires accessibles au plus grand nombre.

Monsieur le Ministre [...], vous avez admiré [...] le magnifique monument dont les plans sont dus au remarquable Clément Ligny, architecte de la Compagnie du Nord ; [...] il a triomphé de toutes les difficultés résultant de la mauvaise composition du sol. François Ringot, Discours d'inauguration de la gare, 1904

Depuis 2014, l'Agence d'Urbanisme et de Développement porte le label national «Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer» attribué par le Ministère de la Culture aux territoires mettant en œuvre des actions d'animation et de valorisation de leur architecture et de leur patrimoine. Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les 191 Villes et Pays d'art et d'histoire de France mettent en scène le patrimoine dans sa diversité.

Retrouvez toutes nos publications et notre programmation culturelle :

• **Agence d'Urbanisme et de Développement**

**Pays de Saint-Omer – Flandre Intérieure
labellisée Pays d'art et d'histoire**

Centre administratif Saint-Louis
Rue Saint-Sépulcre CS 90 128
62 503 Saint-Omer Cedex
pah@aud-stomer.fr
Tél : 03.21.38.01.62
www.aud-stomer.fr
www.patrimoines-saint-omer.fr

• **Office de Tourisme et des Congrès
du Pays de Saint-Omer**

7, place Victor Hugo
62500 Saint-Omer
www.tourisme-saintomer.com
contact@tourisme-saintomer.com
Tél : 03.21.98.08.51

• **Maison de l'Archéologie**

Place de la Morinie
62 129 Théroouanne
maisons-pah@aud-stomer.fr
Tél : 06.43.85.15.47
www.patrimoines-saint-omer.fr

