

Le chemin de fer à Templeuve

L'idée de réunir Lille et Strasbourg par Valenciennes est émise en 1855. Il y a de nombreuses discussions sur le tracé et le maire de Templeuve, Eugène Baratte, réussit à faire passer la ligne par sa commune, au lieu de Cysoing. Cette décision est prise en 1864. Des travaux importants seront entrepris, avec de multiples expropriations, dévoiements de chemins, etc. En 1866 est décidé l'emplacement de la gare de Templeuve, qui sera inaugurée en 1869, juste avant la guerre qui mènera à la chute du Second Empire.

Pendant les travaux, deux autres lignes sont mises à l'étude. L'une doit relier Templeuve à Roubaix en passant par Cysoing ; elle ne sera jamais réalisée. L'autre envisage de créer une liaison entre Templeuve et Hazebrouck, raccordée à la ligne Lille-Valenciennes. Elle sera seulement entreprise en 1891, avec l'achat de terrains et le changement de voiries. Son tracé desservira Cappelle en Pévèle, Pont-à-Marcq, Pont-Thibault, Avelin, puis Seclin, et n'ira jamais plus loin que Don-Sainghin. Cette ligne est inaugurée le 10 janvier 1894.

La municipalité de Templeuve a demandé en 1888 qu'une gare soit installée à Canchomprez et une halte à la Croisette. Un embranchement doit aussi desservir la briqueterie. Cette ligne aura une grande activité suite au développement industriel du secteur. Mais après la seconde guerre mondiale, les lignes secondaires sont peu à peu abandonnées par la SNCF. Ainsi, le trafic des voyageurs est supprimé entre Seclin et Pont-à-Marcq en 1952, puis entre Templeuve et Pont-à-Marcq en 1953. Le trafic des marchandises cesse entre 1952 et 1976. Les solutions de remplacement proposées par la SNCF ne seront jamais mises en place, la briqueterie ayant opté pour une desserte par camion.

Cette ligne se retrouve aisément sur place, depuis la gare de Templeuve jusqu'à Pont-à-Marcq, notamment. Le remblai qui a occasionné la suppression du chemin des Quatre Ballots (entre la rue de Nomain et l'ancienne gare de Cappelle) sert de chemin piétonnier. Au-delà de la gare de Cappelle, le tracé emprunte la plaine des Sollières et parvient à la Croisette. Il y a des maisons de garde-barrière à l'angle des rues de Nomain et de la Callière, où se voit aussi un raccordement vers la ligne de Valenciennes. Une autre habitation de ce type est encore en place à la Croisette, avec les dépendances habituelles à ces petits logis d'où les barrières ont disparu depuis longtemps. Puis la voie se remarque au remblai jalonné de peupliers qui est parallèle à la route Orchies-Pont-à-Marcq, près de la ferme de Canchomprez et de la briqueterie. La gare de Canchomprez existe encore également, bâtie, comme les autres, selon des plans types. Les maisons de garde-barrière sont bâties avec soin, décorées généralement d'une frise de céramique (comme au passage à niveau de Huquin). Elles rappellent le souvenir d'une voie de chemin de fer qui a eu une importance capitale pour le développement de cette région.

Alain PLATEAUX