

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Le projet : Une liaison ferroviaire de Fives à la frontière belge, dans la direction de Tournai et construction d'une gare à Baisieux.

Reliant la gare de Lille à celle de Baisieux, la ligne se raccorde ensuite, à la frontière, avec le réseau belge, permettant une liaison ferroviaire entre Lille et Tournai.



Gare de Lille



Gare de Tournai

En 1860 le chemin de fer déjà arrivé à Lille continue à se développer, le 16 juin 1862 une convention est signée entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de Fer du Nord pour l'établissement d'un « chemin de fer de Lille à la frontière belge, dans la direction de Tournai » cette convention est concédée à titre définitif par le décret du 6 juillet 1862 déclarant la ligne d'utilité publique et approuvant la convention de concession.

Imaginez que vous êtes un Basilien ou une Basilienne du 19ème siècle, nous sommes en 1862 et vous apprenez que le village sera traversé, dans 2 ou 3 ans, par une ligne de chemin fer. À cette époque, dans les campagnes françaises, les bruits courent que les trains à vapeur sont dangereux, ils font peur au bétail, on dit que les vaches et les moutons sont affolés au passage de ces monstres de fer, sur les chemins à proximité des rails, les chevaux de trait effrayés par les locomotives, risquent de s'emballer et causer de graves accidents, on dit aussi que les passagers des chemins de fer sont choqués par la vitesse du train, les voyageurs n'arrivent pas à maîtriser le paysage qui défile et disparaît trop vite en face de lui. On dit même que certaines personnes, hantées par le stress et l'insécurité, sont dans une condition de fragilité qui les conduit à la folie. Bien entendu ces informations sont colportées par des gens qui ont tout à perdre avec l'arrivée de ce chemin de fer.

Construction de la gare

On peut s'imaginer qu'à Baisieux, dans ces années 1862 à 1864, des architectes et des ingénieurs de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord viennent régulièrement à la mairie pour négocier les achats de terrains, afin d'y installer les infrastructures des voies et de la future gare, il faut savoir que la Compagnie des Chemins de Fer du Nord avait prévu d'installer cette gare plus proche de la frontière. En allant vers la Belgique, elle devait être installée au niveau du second passage à niveau actuel (rue de Templeuve), c'est le maire de l'époque, Mr Aimé Florent Carrez, qui aurait mis son veto et fait déplacer l'implantation de la gare à Petit-Baisieux, c'était beaucoup plus intéressant pour certains agriculteurs basiliens, qui possédaient de bonnes terres près de la frontière. À Petit-Baisieux une partie des terres était des marais que la commune possédait, ce qui rendait la transaction plus facile.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Le visage de Baisieux aurait été bien différent si la gare avait été construite au niveau de la rue de Templeuve, les alentours auraient eu de nombreux commerces et habitations.

La construction des gares au 19ème siècle

A cette époque, la compagnie des Chemins de Fer du Nord, imposait à ses architectes un cahier des charges pour les infrastructures des gares, en fait les gares étaient divisées en 3 classes, 1ère pour les grandes villes, 2ème pour les petites villes, 3ème pour les villages, Baisieux est probablement une gare de 3ème classe améliorée en raison de son implantation près de la frontière Franco-Belge.

L'intérieur d'une gare frontière au 19ème siècle

Le programme de base comprenait un hall (assez vaste à Baisieux), le bureau du chef de gare, les guichets pour la vente des billets, le service des bagages avec une bascule, une lampisterie, la ou les salles d'attente (à l'époque 3 classes pour voyager 1er, 2ème, 3ème) certaines gares (comme Blandain gare frontière en Belgique) avaient des salles d'attentes différentes en fonction des classes de billets, la gare de Baisieux avait-elle plusieurs salles d'attente ? Nous n'avons rien trouvé à ce sujet. Des locaux destinés à la douane pour la fouille des voyageurs et des bagages étaient également prévus, il y avait le logement du chef de gare, des logements de fonction pour les douaniers, une salle de repos pour les agents de la gare, des toilettes hommes et dames.

L'extérieur d'une gare au 19ème siècle

Cette partie de la gare contenait l'ensemble des voies principales destinées à l'arrivée et au départ des trains, et des voies dites de service pour effectuer les manœuvres nécessaires pour les machines. Il fallait aussi des aiguillages à main pour changer de voie, une signalisation pour éviter que les trains ne se rencontrent, une ou plusieurs colonnes à eau pour les locomotives à vapeur. Les voies principales qui devaient recevoir les voyageurs à l'arrivée comme au départ étaient totalement bordées de trottoirs et souvent couvertes par des charpentes métalliques vitrées. Cette disposition était largement recommandée par les ingénieurs comme le soulignait A. Perdonnet : « Nous recommandons de faire, autant que possible, descendre les voyageurs de voiture ou de les y faire monter à couvert »



La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

1865, on ouvre la ligne



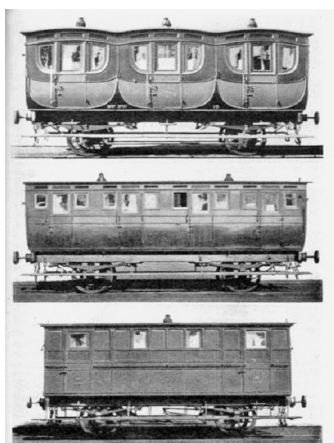
Gare frontière de Baisieux (F)



Gare frontière de Blandain (B)

Le 1er décembre 1865, ouverture de la ligne internationale de Lille à Tournai, la mise en service se fait simultanément sur la ligne française de Lille à Baisieux frontière, et sur la ligne belge de Tournai à Blandain frontière (station belge mise en service le même jour). Ce jour, la Compagnie des chemins de fer du Nord met en service, la station de Baisieux qui est établie à un kilomètre du village de Baisieux qui compte 1997 habitants, la frontière avec la Belgique est à 2 km. On suppose que les 3 maisons de garde-barrières de Baisieux : près de la gare, rue de Templeuve et rue des Plats Fossés ont été mises en service en même temps que la gare. À noter que la même année, la station d'Ascq et ses 3 maisons de garde-barrières sont également mises en service.

Les Basilien(nes) commencent à voyager



3 classes pour voyager en 1865

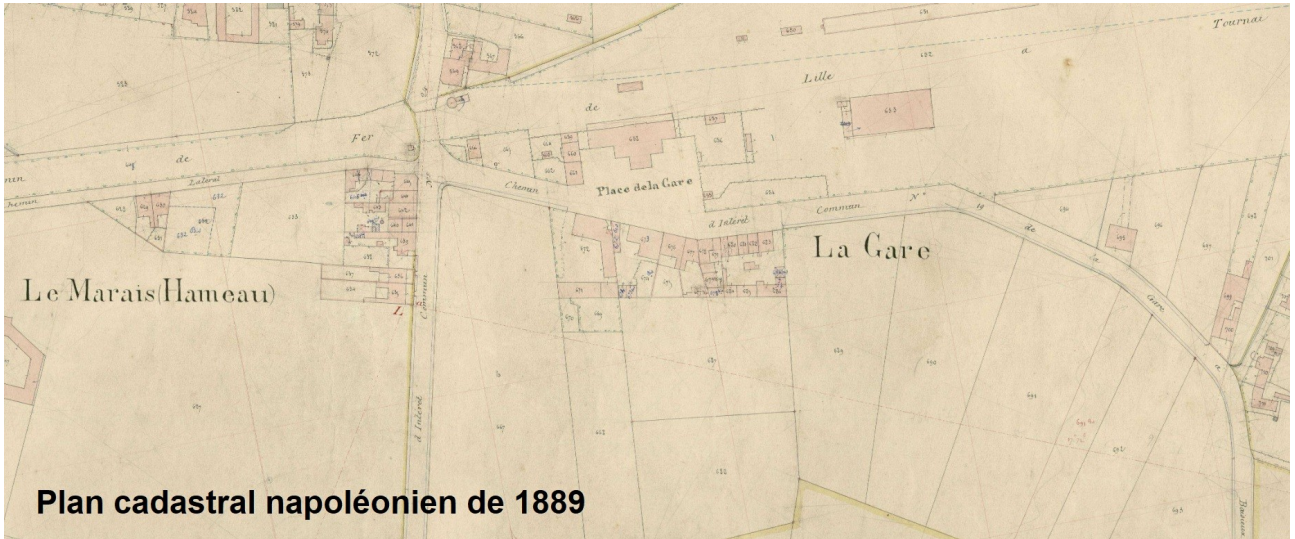
On peut aisément s'imaginer la scène, en cette année 1865, des hommes et des femmes de Baisieux, dont certains n'ayant jamais franchi le territoire de notre village, découvrent et visitent la gare, un lieu qu'ils n'avaient jamais vu auparavant, puis certains se lancent dans l'aventure, acheter un billet pour un petit voyage, Lille par exemple, il y a 3 classes différentes à l'époque, les plus modestes se contentent de la 3ème. Les billets achetés, ils doivent ensuite faire peser leurs bagages, la compagnie accorde 30 kg gratuits par voyageur, au-delà il faut payer ! Et l'aventure dans le futur commence, comparé à la diligence, à la calèche ou au fiacre, le train permet de se déplacer à des vitesses inimaginables qui peuvent atteindre les 30 km/h.

Le quartier de la gare s'agrandi

En regardant le cadastre napoléonien de Baisieux de 1889 (ci-dessous), on peut remarquer que des habitations se construisent très vite autour des infrastructures ferroviaires, si l'on regarde les photos anciennes, des commerces s'installent, la poste en 1881, à la fin du 19ème siècle le quartier de la gare commence à être très fréquenté.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord

La Gare de Baisieux



Plan cadastral napoléonien de 1889



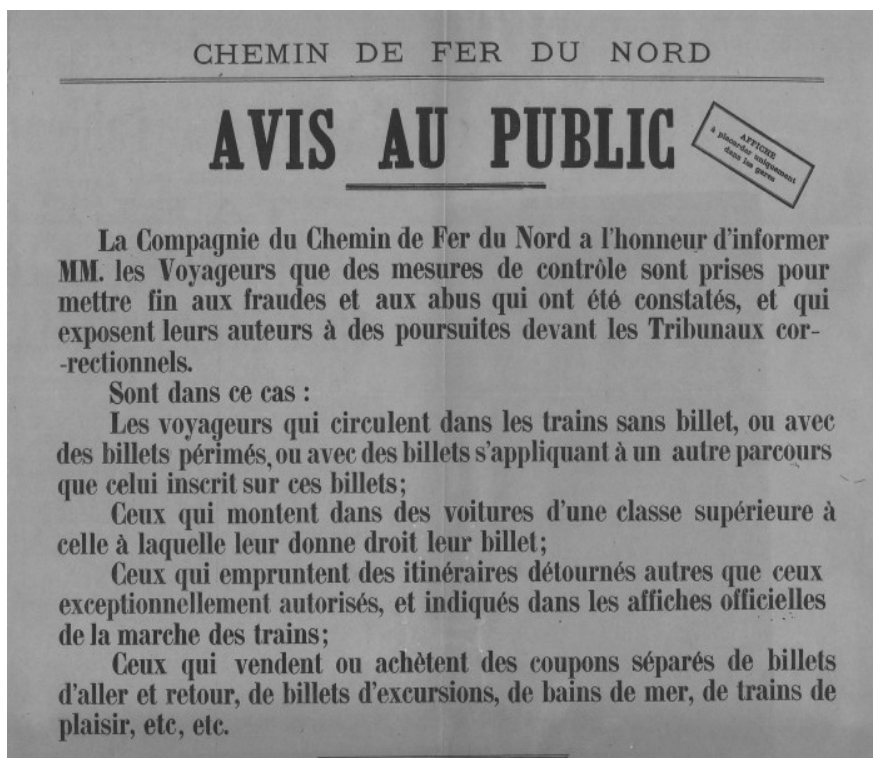
La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux



Déjà au 19ème siècle, qui dit trains, dit délits des usagers !

En cette seconde moitié du 19ème siècle, la compagnie des Chemins de fer du Nord constate une augmentation importante des délits dans ses gares et ses trains, et des mesures de prévention sont d'abord prises pour dissuader les fraudeurs et tricheurs en imprimant des affiches qui seront visibles dans chaque gare.

Les délits les plus importants concernent les billets des voyageurs. Le plus fréquent consiste à voyager sans titre de transport, par l'oubli involontaire de son billet, de son abonnement, ou par resquillage. La compagnie édite alors plusieurs séries d'avis pour affichage dans les gares, afin d'avertir les voyageurs des mesures de contrôle (voir l'avis ci-dessous datant de 1895,



Source : ANMT, Compagnie du chemin de fer du Nord, 202 AQ 1633, © ANMT).ainsi que des ordres de service pour le personnel de la compagnie à être vigilant pour éviter ces délits (voir ordre de service ci-joint datant de 1895,Source : ANMT, Compagnie du chemin de fer du Nord, 202 AQ 1633, © ANMT)

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Puis les mesures s'amplifient, les coordonnées des récidivistes sont inscrites dans la presse locale

Les resquilleurs récidivistes sont punis par les tribunaux civils à des amendes importantes pour l'époque, accompagnées d'une période d'affichage sur le réseau ferroviaire, avec leurs noms et prénoms ainsi que l'adresse de leurs domiciles, et pour alourdir la peine un insert dans la presse locale, le tout étant de dissuader les futurs fraudeurs.

(Source FRAUDES, FRONTIÈRES ET TERRITOIRES (XIIIÈ-XXIÈ SIÈCLE) de Béatrice Touchelay)

Rôle des douaniers de Baisieux au 19ème siècle

La gare de Baisieux a été l'un des premiers postes douaniers en France. Des bâtiments pour loger les douaniers furent construits en même temps que la gare de Baisieux, ils ont été surnommés "la caserne des douanes", de nos jours ils sont toujours visibles sur la place Jean Baptiste Lebas à gauche de la gare. Dans la gare, un local était destiné aux fouilles des voyageurs et bagages qui traversaient la frontière pour entrer en France.

(Source pour certains écrits : FRAUDES, FRONTIÈRES ET TERRITOIRES (XIIIème-XXIème SIÈCLE) de Béatrice Touchelay)

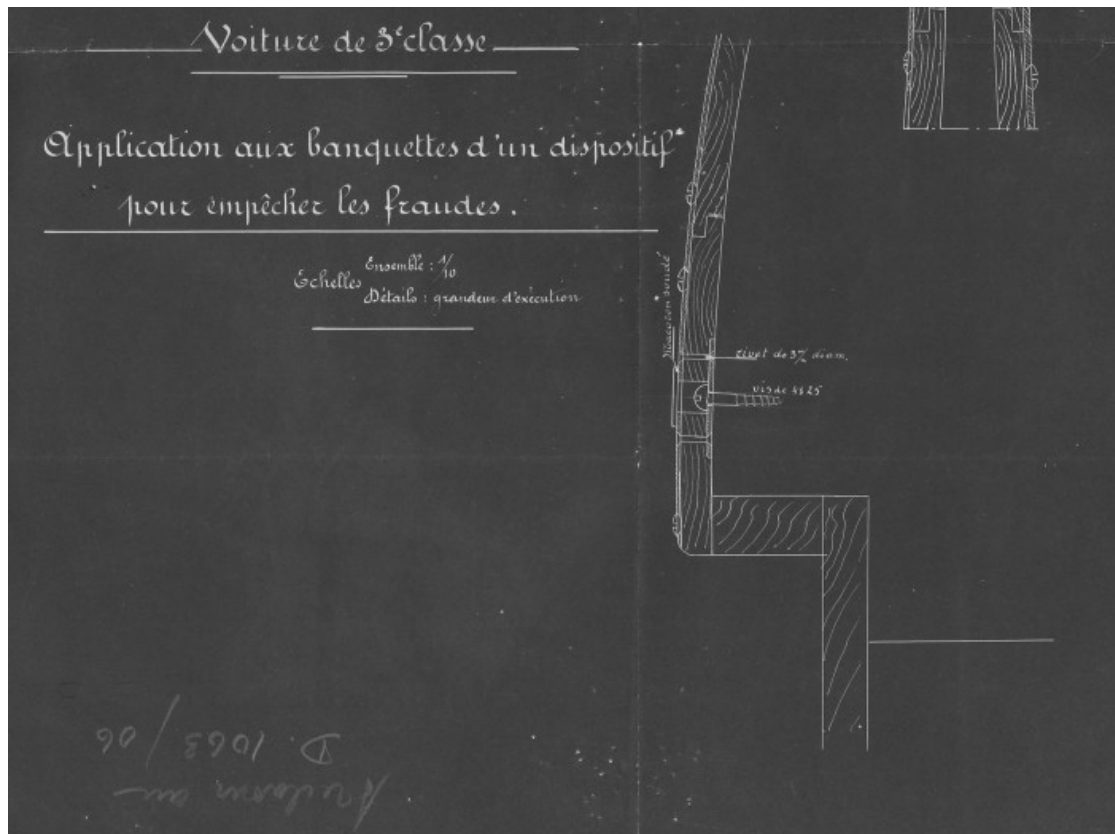
Tous les trains s'arrêtaient à Baisieux pour être contrôlés par la douane et éventuellement par la gendarmerie, il faut dire que même à cette époque, les contrebandes d'armes, de tabac (cigarettes, cigares, ballots), de vanilline, de poivre, bijoux, or et argent, etc., en provenance de pays voisins comme la Belgique, où leur prix était moindre, devenaient de plus en plus fréquentes.

Les contrebandiers cachaient leurs marchandises sur eux, dans des bagages, dans des caisses ou dans les compartiments derrière des sièges dans des interstices entre le capitonnage et la paroi des compartiments.

Ce sont ces mêmes espaces dérobés et autres cachettes possibles que, par la suite, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord chercha à supprimer dans les voitures de 3e classe comme le montre un plan en 1906 (voir Plan d'un dispositif anti-fraude sur les banquettes des compartiments de 3e classe ci-dessous)

Source : ANMT, Compagnie du chemin de fer du Nord, 202 AQ 1632, © ANMT.)

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux



Des cheminots fraudaient aussi


Des agents de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord se laissaient aussi tenter par la fraude, le plus souvent par la contrebande de marchandises en provenance de la Belgique, ou marchandises de France vers la Belgique. Ils étaient bien autorisés à introduire en France une certaine quantité de marchandises étrangères normalement soumises à des taxes, mais quelques produits étaient considérés comme des provisions de route, soit au total 100 à 250 g de tabac, café et autres denrées, il y avait une tolérance sur des dépassements, mais aucune pitié de la part des douaniers sur les grandes quantités retrouvées dans des cachettes spécialement aménagées à bord des trains ou dans les locaux des gares (derrière des parois, radiateurs, armoires techniques, etc.), auxquelles seuls ces agents avaient accès. Une fois découverts, les agents finissaient toujours par avouer. Ils devaient payer une amende et parfois ils étaient arrêtés s'il s'avérait que la quantité était importante, ou que le trafic de contrebande durait depuis longtemps. Ils étaient ensuite jugés par le tribunal civil et pouvaient être emprisonnés : la contrebande d'un kilo de tabac par un conducteur lui valait 500 francs d'amende et trois jours de prison.

Double peine pour les fraudeurs de la compagnie, exemple à Baisieux

En plus de la justice, il y avait une punition disciplinaire infligée par la compagnie. En fonction de la nature et de la durée de la fraude, tout en tenant compte de l'ancienneté et de la manière de servir de l'agent, celui-ci recevait un avertissement, parfois avec un déplacement dans une autre région où il n'aurait plus à traverser des frontières, mais bien plus si ce n'était pas la première fois, il pouvait être dégradé et déplacé, voire révoqué.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Le 10 novembre 1867, le conducteur du Train 590 et son graisseur, dont le train arrivait de Belgique, se sont fait prendre à Baisieux par la douane avec 1 kg de tabac pour le conducteur nommé Bailleul, et 2 paquets de tabac pour environ 1 demi kg pour le graisseur nommé Grapft, La marchandise fut saisie et un procès verbal fut dressé par la douane à la charge de Bailleul. La gare de Baisieux fit, le même jour, un rapport adressé à l'ingénieur en chef d'exploitation (voir la copie de ce rapport pour fraude ci-dessous)



N° *M.*

1^{re} DIVISION. EXPLOITATION.

EXTRAIT DES RAPPORTS
ADRESSÉS A L'INGÉNIEUR CHEF DE L'EXPLOITATION.

DATES.	EXTRAITS.	OBSERVATIONS.
1867 10 Nov ^{rs}	<p style="text-align: center;">Copie d'un rapport de la gare de Baisieux.</p> <p>An train 590, la douane a saisi au conducteur Bailleul, près d'un Kilogramme de tabac. Il a été dressé procès-verbal à la charge de cet agent. En outre, le graisseur Grapft, de Paris, avait deux paquets de tabac, pesant environ 1/2 Kilog., la douane les a également saisi, sans néanmoins faire de procès-verbal.</p>	<p style="text-align: center;">Note de Monsieur Pétiet.</p> <p>M^{rs} Chouin fera une proposition!</p>

M. Chouin

Monsieur

Vu :

Pour l'ingénieur Chef de l'Exploitation :

[Signature]
L'ingénieur inspecteur principal.

PARIS le 13 9 67

[Signature]

Mod. 354. (Imp. Sim. L. Engel) 6. 04 - 8000.

Les trains du 19ème siècle et le monde du travail

Une pétition de novembre 1891, demande à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, pour les ouvriers de Willems, Baisieux et Camphin-en-Pévèle, l'organisation d'un train ouvrier supplémentaire de Baisieux à Lille le matin, et vice versa pour le retour le soir. Le conseil municipal approuve à l'unanimité.

En 1899, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, après avoir étudié la mise en service d'un train ouvrier, avec des voitures de 3ème classe, qui partirait de Baisieux vers 5h00 du matin, et de Lille pour le retour vers 8h00 du soir, envoie aux mairies concernées des imprimés, ces imprimés sont en fait des engagements destinés aux ouvriers, à prendre un abonnement hebdomadaire, ces engagements pré-remplis sont à compléter et à signer par ces mairies et les ouvriers concernés. La Compagnie des Chemins de Fer du Nord veut avoir la certitude d'un nombre suffisant d'ouvriers qui prendraient un abonnement, il ne faut pas oublier que les compagnies de chemin de fer de l'époque sont privées et ne sont pas un service public, et gagner de l'argent est prioritaire pour elles.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

(Voir l'imprimé demande de création d'un train ouvrier entre Baisieux et Lille ci-dessous).

Prière à chaque intéressé de remplir la formule ci-contre et de la déposer au BUFFET de la GARE de BAISIEUX

DEMANDE
de
Création d'un Train ouvrier
entre BAISIEUX et LILLE

Je soussigné Pluquet
Nom : _____
Prénom : Jean-Baptiste
Profession : Employé au chemin de fer
Domicile : Willems
travaillant au dehors et en ce moment chez Monsieur Adrien de
Thambrin de fer (Profession) : _____ à Hellouan
pour le cas où il serait mis en vigueur par la C^e du Chemin de
fer du Nord un Train dit ouvrier, c'est-à-dire partant de Baisieux
vers cinq heures du matin et de Lille vers huit heures du soir,
m'engage à prendre un abonnement hebdomadaire.
Fait à Willems, le 7 Décembre 1899.
Pluquet

Le Maire de la Commune de Willems
soussigné atteste et certifie que le S^r Pluquet Jean-Baptiste
est bien domicilié dans cette commune, qu'il est ouvrier
_____ et qu'il travaille au dehors.
Il légalise en outre sa signature apposée ci-dessus.
Fait à Willems, le 7 Décembre 1899.

16811 - Delamar et Dubar, Lille.

Un buffet de la gare à Baisieux ?

Sur l'imprimé cité dans le texte ci-dessus, Demande de création d'un train ouvrier, il est noté de bas en haut **"Prière à chaque intéressé de remplir la formule ci-contre et de la déposer au BUFFET de la GARE de Baisieux"**, donc il y aurait eu un buffet de gare à la gare de Baisieux en 1899 ? ou est-ce une erreur de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord lors de l'écriture de son imprimé ? Mais rien d'étonnant, car c'était une gare frontière et les trains s'arrêtaient suffisamment longtemps pour la douane, cet éventuel buffet n'était peut-être qu'une simple buvette, vendant des petits encas, et les voyageurs avaient donc le temps d'y d'aller pour se désaltérer. Une raison supplémentaire, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord avait tout intérêt à équiper ses locaux, destinés aux voyageurs, de buffets de gare, car elle percevait un loyer de la part du buffetier et des pourcentages sur tout ce qui était vendu dans ses gares. Voir ce site qui décrit très bien les buffets de gare d'antan: <https://rail-en-vaucluse.blog4ever.com/10-minutes-d-arret-buffet>

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Le messenger, un service très utile pour les voyageurs

Pour les voyageurs partant ou arrivant à Baisieux, ils pouvaient utiliser les services du messenger : à l'aide d'une voiture attelée à un cheval, il conduisait les voyageurs chez eux ou allait les chercher pour les ramener à la gare, en fait c'était l'ancêtre du taxi, et pour Baisieux le messenger se situait au Café de la Gare, voir sur la photo ci-dessous datant de 1900, la calèche devant le café appartenant à l'époque à Daniel Sprit, sur la façade il était indiqué "Café de la Gare, Écurie, Estaminet"



1906 La Reine Alexandra passe à Baisieux

En mars 1906, le train spécial de la reine d'Angleterre en provenance de la Belgique passe à Baisieux, en effet la Reine Alexandra épouse du roi d'Angleterre Édouard VII revenait des funérailles de son père, le Roi du Danemark Christian IX (Après plus de 40 ans de règne, le roi Christian IX meurt fin janvier 1906 en son palais de résidence à Amalienborg, à l'âge de 87 ans.)

1909, le roi et la reine d'Angleterre se sont arrêtés à Baisieux

Le 09 février 1909, à 4h18, le train spécial, emmenant le Roi Edouard VII et son épouse la Reine Alexandra en Allemagne, s'arrêta quelques instants à la gare de Baisieux pour les formalités d'usage puis il reprit sa route vers la Belgique.

En effet le Roi et la Reine se rendaient à Berlin pour rencontrer l'empereur Guillaume II. Le convoi royal tiré par une locomotive dite "chocolat" de la Compagnie des Chemin de Fer du Nord se composait de deux voitures françaises à couloir, deux salons

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

royaux anglais, un sleeping, un wagon-restaurant-salon, une voiture mixte allemande avec première et deuxième classe, un fourgon allemand. Sur la locomotive avaient pris place Monsieur Lechelle chef du mouvement de la traction, et monsieur Legoaster inspecteur principal.

Depuis Calais et jusqu'à la frontière belge, un service de sécurité important était placé le long des voies sur tout l'itinéraire, avec un déploiement de gendarmes et douaniers sous les ordres de commissaires et d'inspecteurs de police. La gare de Baisieux était également sécurisée, par le commissaire Faudot de la brigade mobile, secondé par deux inspecteurs.

Extrait du Journal de Roubaix du mardi 09 février 1909

BAISIEUX

Passage du roi et de la reine d'Angleterre

Le train spécial emmenant le roi Edouard VII et la reine d'Angleterre en Allemagne, a franchi la gare frontière à 4 heures 18, sans incident. Le convoi royal, trainé par une machine dite « chocolat », de la Compagnie du Nord, se composait de huit voitures, dont deux voitures françaises à couloir, deux salons royaux anglais, un sleeping, un wagon-restaurant-salon, une voiture mixte allemande, avec premières et deuxième classes, plus un fourgon allemand. Sur la locomotive avaient pris place MM. Lechelle, chef du mouvement de la traction et M. Legoaster, inspecteur principal.

Après un court arrêt à la gare pour les formalités d'usage, le train royal a repris sa course vers la Belgique, à une très vive allure.

Inutile de dire qu'un très important service de surveillance avait été organisé sur toute la ligne, depuis Calais jusqu'à la frontière belge. C'est ainsi qu'on remarquait sur les voies ferrées un déploiement de gendarmes et de douaniers, sous la direction de commissaires et d'inspecteurs de police.

A la gare de Baisieux, le service était sous les ordres de M. Faudot, accompagné de deux inspecteurs.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Durant la guerre de 14/18, les Allemands procédèrent à des travaux d'extension de la gare, en particulier par l'aménagement d'installations du génie. Ils en profitèrent pour créer une voie d'accès, qui fut appelée le Boulevard, entre la rue de Willems et le chemin de Breuze.

En 1919, le conseil remarqua que les ouvriers de tous corps de métiers, travaillant à Lille avant guerre, ne pouvaient plus s'y rendre, par manque de moyens de communication. Le conseil demanda donc au préfet d'intervenir auprès de la compagnie des chemins de fer, pour rétablir un train le matin à 6h00 jusqu'à Hellemmes et Lille, avec retour le soir. Le train de retour étant à 17h00, et cet horaire étant trop tôt, il fut demandé ultérieurement que ce train soit retardé à 18/19h00.

En Mars 1920, eu lieu une visite des ingénieurs de la Compagnie des Chemins de fer du Nord pour décider de la suppression du passage à niveau entre la Malterie et Breuze, du chemin macadamisé dit le Boulevard, de la reconstruction du tunnel sous la voie ferrée entre Breuze et Grand Baisieux. L'ensemble de ces mesures fut fermement demandé par le conseil. Mais ce dossier resta de nombreuses années en souffrance. En novembre 1928 le conseil excédé demanda le soutien de la préfecture pour intervenir auprès de la compagnie des chemins de fer, en raison de l'état lamentable d'isolement des habitants de Breuze, en effet le chemin de fer, propriétaire du Boulevard, interdisait parfois le passage, le PN était supprimé et le tunnel n'était pas reconstruit, ce qu'il aurait fallu absolument faire. L'accord arriva en 1929.

En août 2020, le conseil municipal rappela qu'il était de notoriété publique que bon nombre d'ouvriers de Baisieux et communes environnantes, travaillant à Lille, le soir finissaient leur travail à 17h00/17h30. Ces ouvriers demandaient la création d'un train au départ de Lille vers 18h15 car le train de 18h40 était retardé. Ils demandaient aussi la création d'un train le matin entre 7h30 et 8h00. Un avis très favorable fut donné à ce souhait des habitants de Baisieux et alentours. En novembre de la même année, outre les nombreux ouvriers, beaucoup de jeunes gens et jeunes filles suivaient des cours professionnels à Lille de 8h00 à 17h00. Une demande fut adressée au préfet pour un nouveau train et des modifications d'horaires.

De 1922 à 1924, en raison de la forte augmentation du trafic, on décida de la création d'au moins 4 nouvelles voies de garage sur 550 m de long. À cet effet le Boulevard fut déplacé, et 27876 m² furent cédés à la Compagnie des Chemin de Fer du Nord, ils appartenaient à : Fruit Bayart, Herbaux Narcisse, Deffontaines Achille, Vve Constant Louis, Maes Jules de Blandain, Deffontaines Roger et Masquelier Pierre de Willems.

En 1927, par l'intermédiaire d'un conseiller municipal (ébéniste et travaillant à Lille), une demande fut adressée à la compagnie des chemin de fer pour le train dit " les zoulous" partant de la gare de Baisieux jusqu'à Fives, aille jusqu'à la gare de Lille et que tous les ouvriers puissent le prendre.

Après étude depuis 1930, d'importants travaux d'amélioration de la gare furent décidés : reconstruction du bâtiment voyageur et éclairage électrique. Un passage supérieur au-dessus des voies fut même envisagé avec suppression du passage à niveau et déplacement du Boulevard. Le devis était de 10 670 000 F, avec subvention de 1 500 000 F des chemins de fer. On décida la fixation de surtaxes locales temporaires indexées sur les divers services. Le conseil félicita le maire et son adjoint pour la bonne conduite des négociations.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Mais en 1933, le conseil regretta la lenteur de la mise en route des travaux. En raison de la crise, il y avait une baisse sensible du trafic international avec perte de surtaxes, le projet était devenu trop onéreux. En conséquence, on ne fit pas l'abri pour voyageurs, la largeur des routes et trottoirs fut réduite, le passage à niveau numéro 15 fut maintenu, et le boulevard qui devait céder sa place au passage supérieur envisagé, resta à proximité des voies ferrées. Le devis fut ainsi ramené à 3 500 000 F et fut encore réduit en 1935, bien que l'on décida d'aménager la salle de visite de la douane et d'y installer la lumière électrique.

Et l'on recommença encore et encore. Les Basiliens disaient : La gare est aux chemins de fer, c'est à lui de faire ! On voulait élargir le Boulevard, faire deux larges trottoirs, macadamiser, et bien il a fallu revenir en arrière. Le coût des travaux ayant augmenté de 50% par suite de l'inflation, on demanda un emprunt de 390 000 F dont les annuités seraient couvertes par les surtaxes prévues.

Enfin en Mars 1940, en raison des événements (guerre 39/45), on ne pouvait plus faire les travaux, et on remboursa les 175 000 F d'acompte d'emprunt déjà reçus.

Guerre 39/45

Juin 1940, d'abord rappelons que depuis le 01 janvier 1938, les 5 grandes compagnies ferroviaires du pays étaient fusionnées pour donner naissance à la SNCF (Société nationale des chemins de fer français).

Le réseau français comptait alors 515.000 cheminots et 42.700 km de voies.

L'Allemagne nazie venait d'envahir le pays et l'armistice fut signé le 22 juin 1940, dont la convention prévoyait, entre-autres, la mise à disposition « pleine et entière » des chemins de fer français au chef allemand des transports. Ainsi la Wehrmacht Verkehrs Direktion imposa la présence de cheminots allemands chargés de surveiller l'exploitation du réseau par leurs homologues français. À partir de 1942, elle utilisa également le réseau ferré français pour la déportation des Juifs depuis la France. Les conditions imposées par l'occupant suscitérent un sentiment de rejet parmi la communauté cheminote qui manifesta son opposition par des grèves et des actes de résistance au quotidien, et pour une partie, un engagement dans la lutte armée par des actes de sabotage et de renseignement.

Pendant la guerre, en 1943, les voitures à compartiments séparés et banquettes bois, furent remplacées par des voitures métalliques, de grande longueur à couloir central, provenant de la banlieue parisienne.

1943 et 1944 fut la période où le trafic a été le plus intense. Les trains composés de 12 à 15 voitures étaient bondés, au point que des voyageurs restaient à quai en gare de Lille. Pour les trains de Lille-Baisieux-Belgique, ils étaient bondés aussi, il s'agissait essentiellement de nombreux Belges venus s'approvisionner en France au marché noir : pain, viande, œufs, et d'autres victuailles, pour eux mêmes, ou pour les échanger ou revendre. Les douaniers étaient aussi du voyage et firent de nombreuses saisies, mais la majorité des marchandises passaient grâce au dîme en nature, et par l'impossibilité de retenir ou d'arrêter cette masse de voyageurs. Avec ce marché noir important, la halte de contrôle de douane à la gare de Baisieux durait très longtemps. Le marché noir s'est développé également à la gare de Baisieux avec entre-autres les briques de charbons.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord **La Gare de Baisieux**

Pendant la seconde guerre mondiale, à la gare de Baisieux, la résistance a beaucoup utilisé les lieux et a été active. Le 6 et 18 novembre 1943, l'usine Ducatillon à Willems, la plus importante de la région pour la fabrication des graisses et huiles minérales, fut mise hors d'usage par un sabotage qui provoqua une perte de 430 tonnes d'huiles minérales.

Un fait important mérite d'être signalé concernant le massacre d'Ascq : dans la nuit du 01 au 02 avril 1944, la résistance locale d'Ascq plaça une charge d'explosifs sur l'aiguillage près de la rue principale du village, ils visaient un train de marchandises allemand. Mais à Baisieux, entre l'express Bruxelles-Lille et le train de marchandises prévus, vint s'intercaler le premier convoi de la 12ème division SS Hitlerjugend en provenance de Bruxelles pour la Normandie, train n°649.355 (9872 n° français), il arriva donc à la place du train de marchandises à Ascq, ce que ne pouvait pas savoir le groupe de résistants, et il faut savoir que c'étaient les occupants qui décidaient de l'ordre de circulation des convois. En Gare de Baisieux, comme dans d'autres gares, en plus des cheminots français, il y avait 24h sur 24 des soldats et des agents allemands spécialistes des circulations ferroviaires.

Mais voyons ce qui s'est passé en gare de Baisieux

(Source <http://beaucoudray.free.fr/ascq2.htm>) Le convoi des Waffen-SS arriva à Baisieux-frontière à 21 h 51, il fut reçu sur une voie de garage, pour laisser passer un express et un train de marchandises. Quatre agents des chemins de fer étaient de service à cette heure : le facteur-enregistreur Jules Horbé de Gruson, Noël Demouveaux de Flers, Henri Leclercq de Tourcoing et Louis Bearez de Baisieux. À plusieurs reprises, Horbé sortit sur le quai pour son service, notamment pour le passage de l'express Bruxelles-Lille, ce train passé il ne remarqua rien d'anormal. Il constata que la troupe du train des waffen-SS se trouvait principalement depuis le centre jusqu'à la queue du train. De son côté Demouveaux passa près du train pour relever les numéros des wagons transporteurs. Peu de temps avant que le convoi ne reparte, quelques coups de feu éclatèrent près de lui et furent entendus par le F.E.N. Horbé occupé à l'intérieur de son bureau de la gare et par le garde-voie Fiévet, de surveillance près de la gare de Baisieux. Demouveaux manifesta ses craintes aux sentinelles du train qui lui déclarèrent que leurs camarades étaient quelque peu avinés, mais qu'il n'y avait pas de danger. Tandis que les Waffen-SS criaient et chantaient dans leurs wagons, le chef du convoi et officier SS, l'Obersturmführer Walter Hauck, se renseigna sur la suite de son itinéraire, et apprit par un agent du chemin de fer allemand que l'express régulier Bruxelles-Lille venait de passer. Étant donné, d'après l'Ordonnance I. C. n° 2 du General-Feldmarschal Speerle, que les bandes de terroristes étaient particulièrement actives dans les régions à traverser, Hauck demanda, à l'agent allemand présent dans la gare, de mettre son train en marche immédiatement derrière l'express Bruxelles-Lille". Sa demande fut exécutée et son train fut expédié 10 minutes après l'express à la place du train de marchandises de l'armée allemande qui resta à Baisieux.

Après un arrêt de 43 minutes en gare, le convoi repartit donc de Baisieux à 22h34 et on annonça son passage pour 22h44 au facteur-enregistreur Élie Derache, de permanence en gare d'Ascq.

Les explosifs posés sur l'aiguillage, près du passage à niveau, n'ont fait que légèrement dérailer la locomotive et les deux premiers wagons seulement chargés de

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord **La Gare de Baisieux**

matériel militaire. Aucun blessé n'était à déplorer parmi les SS. Cependant la population de ce petit bourg, jusque-là sans histoire, se trouva brutalement confrontée à la guerre totale menée par les nazis : la rafle commença à 23h15 et dura pendant deux heures, 86 hommes vivants à Ascq ou de passage dans le village furent assassinés par les SS, prenant prétexte d'un déraillement de train pour laisser déferler leur folie meurtrière.

Années 50/60

Dans ces années, la gare de Baisieux avait encore des voies de garage, et donc à une certaine époque (années 50 /début 60) quelques trains de la journée démarraient ou avaient leur terminus à Baisieux, exemple en 1955, le matin, le train 2702 qui était sur voie de garage était placé sur voie principale vers 5h30/6h00, pour départ vers Lille à 6h27. Le mécanicien et son chauffeur avaient assuré un train Lille Baisieux la veille au soir, et ils dormaient à l'hôtel (de la Gare ?) pour être sur place, et donc assurer le premier train du matin de 6h27. Dans ce premier train, c'était en grande majorité les ouvriers, les employés des ateliers d'Hellemmes et de l'usine de Fives qui se rendaient au travail, pas de tel portable à l'époque, alors en attendant l'heure du départ, il y avait des parties de belote endiablées dans le hall en attendant l'heure du départ.

Pour infos, composition de l'équipage d'une locomotive à vapeur: Le mécanicien était le seul maître à bord (à la SNCF on les appelait les seigneurs du rail) c'est lui qui conduisait le train, qui veillait au bon entretien de sa machine, quand au chauffeur, son travail était de charger la chaudière de la loco avec du charbon qu'il prenait dans le tender avec une pelle.

Les Basiliens s'en souviendront ! Dans ces années 50/60, les trains qu'ils empruntaient étaient composés avec du matériel très robuste (voiture B11) de couleur vert foncé qui était tiré par des locomotives à vapeur (photo ci-dessous). C'était impressionnant à voir et à entendre, pour arracher son lourd convoi la machine crachait sa vapeur, comme si elle respirait très fort pour délivrer toute sa puissance, le sifflet bien spécifique pour signaler l'arrivée du train aux passages routiers traversant les voies, pour beaucoup de Basilien(nes) c'est un souvenir inoubliable. À cette époque il y avait aussi des autorails Picasso rouge et blanc, avec le poste de conduite surélevé.



Le Café de la gare, sous Jules Dumont dans les années 50/60

Chez Jules Dumont, il y avait bien sûr des chambres pour les voyageurs, en plus d'être cafetier il était réparateur de vélos, il avait toute une clientèle d'ouvriers qui venaient prendre le train pour les ateliers d'Hellemmes, l'usine de Fives, et pour Lille, tous ces

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

messieurs garaient leur vélo dans l'ancienne écurie qui communiquait directement avec la salle du café. Voici le rituel, on arrivait, on garait son vélo dans l'ancienne écurie, on passait dans le café où une vingtaine de genièvre étaient versés sur le comptoir, on saluait Jules et on buvait cul-sec son verre, puis le plein de carburant étant fait on allait prendre son train. Le soir, mouvement inverse, mais devant une chope, tranquillement sans être pris par le temps. En fait, Jules allait au guichet de la gare acheter les abonnements hebdomadaires pour les ouvriers qui le souhaitaient, et il percevait un forfait de chaque ouvrier : le prix de l'abonnement + 6 genièvres + 6 chopes, et tout le monde était content ! Autres avantages : Les vélos étaient à l'abri des intempéries, et si l'on avait un problème mécanique avec sa bicyclette, Jules, qui était réparateur de vélos, avait tout le temps de la dépanner avant le retour de son propriétaire le soir.

Fêtes autour de la gare

Souvenons-nous de la ducasse de la gare, avec son manège d'auto-tamponneuses sur la place, et surtout des bals qui avaient lieu à cette occasion dans le hall de la gare. À la fin des années 50, il y a même eu un combat de catch dans la gare.

Il y avait aussi les concours de chevaux de trait dans la cour où se situait la halle marchandise. Ces concours s'appelaient "studbook", le stud-book définit des critères pour une race, et les chevaux référencés dans ce registre remplissent forcément ces critères. Ce sont donc des chevaux idéaux afin de faire progresser la race. Ces manifestations ont ramené beaucoup de monde à Baisieux.

Trafic marchandises

La halle marchandise fut construite au 19^{ème} siècle, elle apparaît déjà sur le cadastre Napoléonien de Baisieux de 1889 ci-joint. Au début du 20^{ème} siècle, des usines commencent à s'installer sur le territoire de Baisieux, et des voies de dessertes sont construites pour les entreprises installées près de la gare, comme :

La Malterie Seydl créée en 1903 au lieu-dit Le Touquet, la Malterie disposait alors d'une voie particulière et d'un embranchement ferroviaire.

La société manufacture du Nord Balatum créée en 1923 au lieu-dit Le Touquet, disposait aussi d'un embranchement ferroviaire.

Puis plus tard, IMPERATOR s'installa, en 1974, le long d'un embranchement de la voie-ferrée, car l'approvisionnement des huiles en fûts par la route montrait ses limites.

Et enfin Bernard LEPERS négoce et conditionnement de pommes de terre.



La Compagnie des Chemins de Fer du Nord La Gare de Baisieux

Des TGV et des Eurostars sont passés pendant plus d'un an à Baisieux

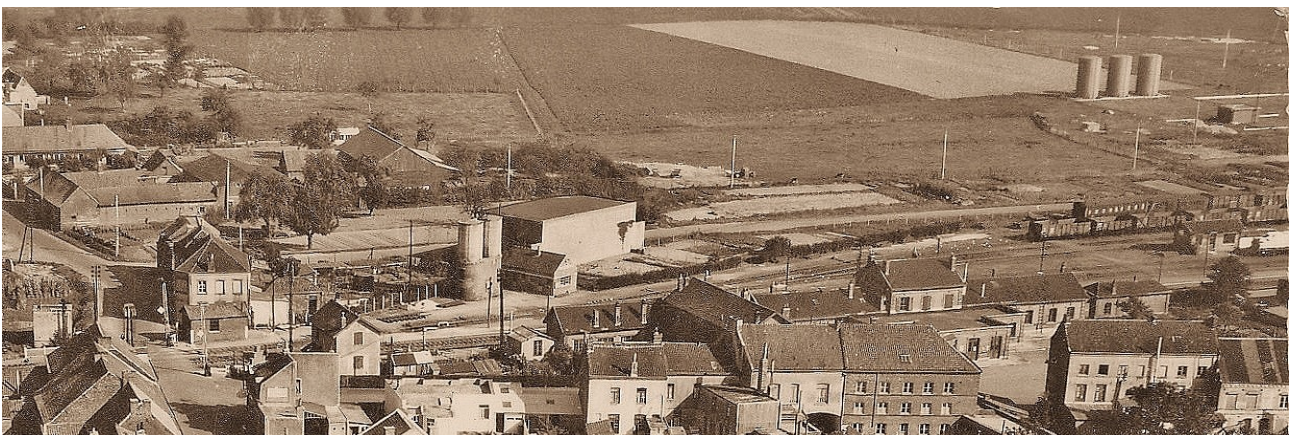


La ligne Lille-Flandres - Baisieux - Blandain - Tournai a été électrifiée en 1993, en dépit des réticences de la SNCF jugeant l'investissement non rentable, la SNCB, confrontée au problème du retard des chantiers de la ligne à grande vitesse Paris - Bruxelles sur le territoire belge, considérait ce point frontalier comme une solution de secours, mais aussi comme une voie d'accès au réseau TGV français pour sa clientèle du Hainaut Occidental. Finalement électrifiée, cette ligne frontalière a été dotée d'une section de séparation du courant car la France utilise du 25000 volts en alternatif et la Belgique du 3000 volts en continu, avec une zone neutre à Froyennes en territoire belge. En attendant la mise en service de la première section belge de ligne à grande vitesse, le passage du trafic TGV Paris- Bruxelles fut alors possible de janvier 1995 au 01 juin 1996 avec des rames du type tricourant, et la ligne a aussi accueilli jusqu'en 1998, le trafic Eurostar Londres - Bruxelles, car la ligne à grande vitesse belge n'était toujours pas ouverte sur la totalité de son tracé jusqu'à Bruxelles.

20ème et 21ème Siècle

Dans les années 90, les voies de garage n'étant plus utilisées, elles ont été démontées, les embranchements et leurs aiguillages vers les voies de desserte des entreprises ont été également neutralisés.

En 2018, les 2 quais ont été remis aux normes et modernisés, rehaussement à 55 cm, ajout de bandes d'éveil à la vigilance, et amélioration de l'éclairage. 3 aiguillages, hors services depuis de nombreuses années, ont été démontés et remplacés par de la voie ferrée classique.



Recherches menées par Frédéric WETZEL