

## SUJET(S)

Réseaux des mines de phosphate



## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

02370 – Hargicourt  
80748 – Templeux-le-GuéardAisne  
SommeSECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
80677.04M	/	ROISEL > HARGICOURT Chemin du Verguier	1895	1932
02370.01M	/	HARGICOURT – Chemin de Jeancourt > Vallée de Templeux	≥ 1895	≤ 1932
02370.03M	/	HARGICOURT - Chemin du Verguier > Bosquet Deligner	≥ 1895	≤ 1932
02370.04M	/	HARGICOURT - Chemin du Verguier > Le Buisson Delattre	1895	1932
02370.05S	/	HARGICOURT - Chemin du Verguier > BELLICOURT – La Pompe à Feu	≥ 1917	≤ 1921
02539.02S	/	NAUROY - Vallée Tiersaint > HARGICOURT - Vallée de la Cure	≥ 1914	≤ 1917

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

Roisel Hargicourt	<a href="#">Archéologie ferroviaire</a>
Déclaration d'utilité publique – 14/04/1900	<a href="#">Gallica</a>
Gazetteer of the Western Front: Hargicourt	<a href="#">The Long, Long Trail</a>
Conseil général du département de l'Aisne – Avril 1919	<a href="#">Gallica</a>
Conseil général du département de l'Aisne – Septembre 1921	<a href="#">Gallica</a>
Anciens travaux miniers en Picardie	<a href="#">BRGM</a>
Etude et recherche des dépôts de craie phosphatée	<a href="#">BRGM</a>

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



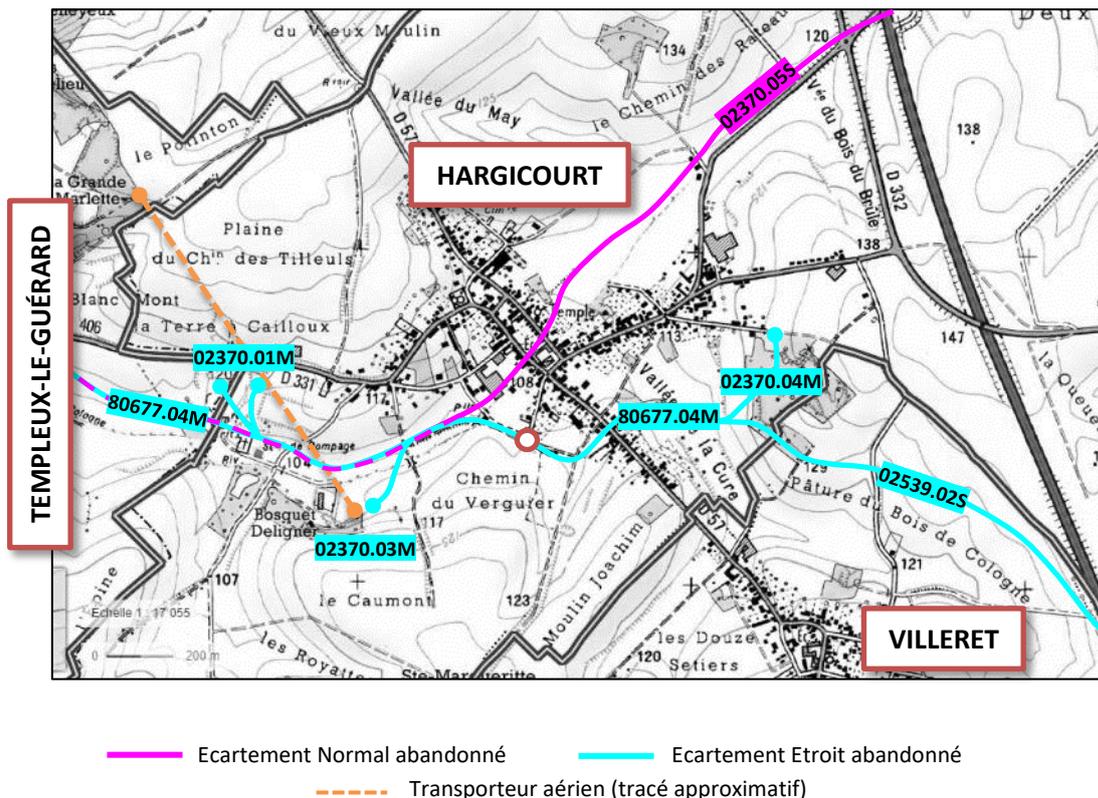
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

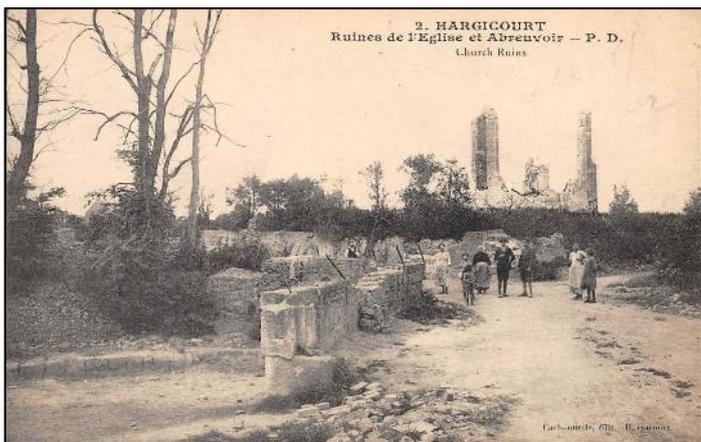
## LOCALISATION



**Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...**

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## UN PEU D'HISTOIRE



Le village d'Hargicourt est envahi à la fin du mois d'août 1914 par la 1<sup>ère</sup> armée allemande, sous le commandement du General [Alexander Heinrich Rudolph von Kluck](#) (1846-1934). Libéré après la *Bataille de la Marne* (5 – 12 septembre 1914), il est repris par les Allemands une semaine plus tard. Suivent deux rudes années d'occupation. Pendant la *Bataille de la Somme* (1<sup>er</sup> juillet – 18 novembre 1916) qui fait rage à une vingtaine de kilomètres plus à l'ouest, Hargicourt sert de lieu de repos pour les troupes allemandes. Elle abrite également des prisonniers russes et roumains

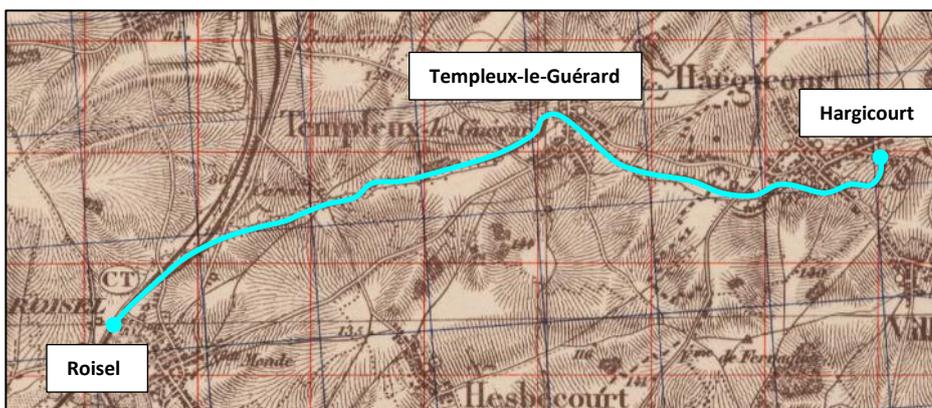
chargés de creuser les tranchées de la [Ligne Hindenburg](#), entre Bellicourt et Hargicourt. En mars 1917, l'armée allemande se replie stratégiquement sur cette ligne de défense s'appuyant sur *Canal de Saint-Quentin*. Les Allemands détruisent alors méthodiquement le village avant de l'évacuer.

## LE CHEMIN DE FER

La ligne de chemin de fer à écartement métrique de Roisel à Hargicourt a été ouverte en 1894, afin de permettre l'exploitation de mines de phosphates à Templeux-le-Guérand (80) et Hargicourt. Faute d'autorisation administrative, l'exploitation est interrompue en 1895. La ligne est déclarée d'utilité publique le 14 avril 1900. La concession est attribuée à **Mathieu MICHON** et **Paul GROSSELIN**. La ligne réouvre le 2 juillet 1901. Le 8 septembre 1901, la **C<sup>ie</sup> des chemins de fer d'intérêt local du Nord de la France (NF)** se substitue aux concessionnaires initiaux.



La gare d'Hargicourt

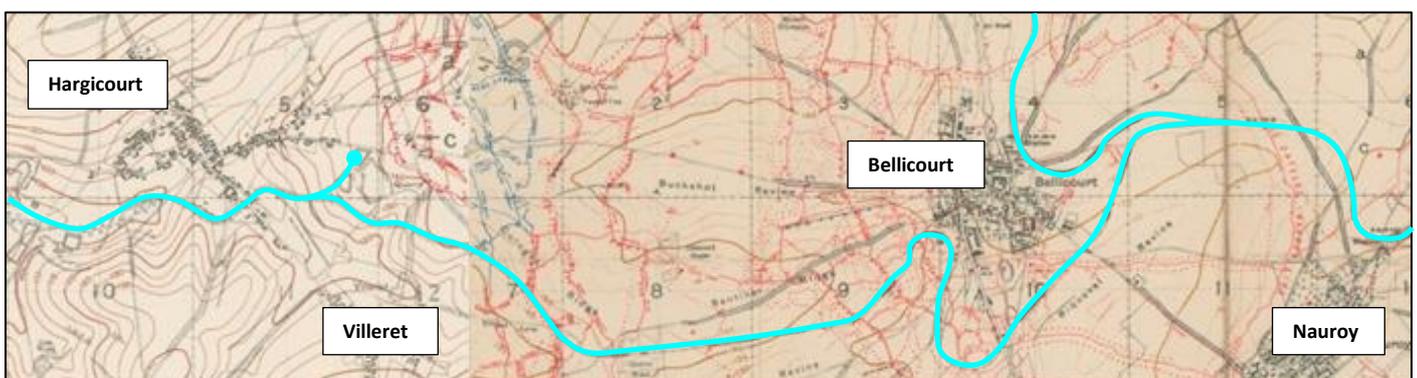


Carte Etat-major - 1916

La ligne prenait naissance en gare de Roisel puis remontait le *Ruisseau de La Cologne* en desservant les gares de Templeux-le-Guérand et d'Hargicourt. Elle se terminait au Point Kilométrique 7,9 ; la gare d'Hargicourt étant située au PK 6.85.

### Le prolongement allemand

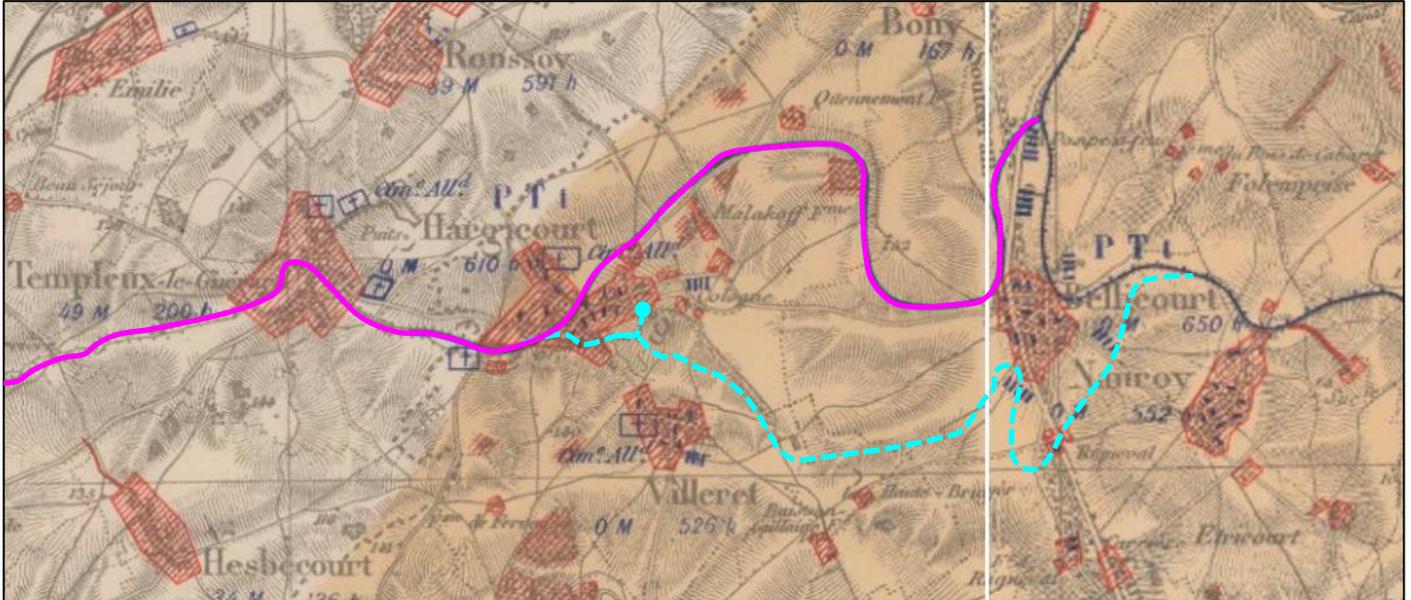
Le prolongement de la ligne jusqu'à Bellicourt avait été décidé vers 1912 et la déclaration d'utilité publique sur le point d'être obtenue en 1914, lorsque la Première Guerre mondiale éclatât. C'est donc sous l'occupation allemande que la ligne fut prolongée. La nouvelle section de ligne se greffait à l'entrée des mines de phosphate d'Hargicourt, à environ 500 mètres de la gare et se raccordait à la ligne CFC du Catelet-Gouy à Saint-Quentin-Cambrésis (1892-1954). Au cœur des combats entre les armées britanniques et allemandes, cette portion fut fortement endommagée.



Extraits des cartes des armées britanniques, juillet (Hargicourt / Villeret) et novembre 1917 (Bellicourt / Nauroy) – En rouge, les tranchées et réseaux allemands ; en bleu, les tranchées anglaises.

### Le prolongement britannique

Après les combats, l'armée britannique reconstruisit à l'écartement normal, la ligne de Roisel à Hargicourt et la prolongeât jusqu'à *La Pompe à Feux*, au nord de Bellicourt.



Carte spéciale des zones dévastées – Cambrai S.O. (Hargicourt / Villeret) et Cambrai S.E. (Bellicourt / Nauroy) - 1920



La gare d'Hargicourt

A la fin de la guerre, plusieurs débats ont lieu au sujet de la ligne Roisel-Hargicourt et de son prolongement jusqu'à *La Pompe à Feu* ; le matériel de voies appartenant aux britanniques. Les rapports du Conseil général du département de l'Aisne sont consultables sur le site de la Bibliothèque Nationale de France, [Gallica](#).

Au final, la section Roisel-Hargicourt sera remise à l'écartement métrique vers 1921 et la section Hargicourt-*La Pompe à Feu* sera déposée. Elle troublait la jouissance des cultivateurs.

### L'après-guerre

A partir de 1920, la ligne est exploitée par le **Ministère des Régions Libérées (MRL)**, puis de 1923 à 1927 par la **S<sup>té</sup> générale des chemins de Fer Economiques (SE)** et revient ensuite à la **C<sup>ie</sup> des chemins de fer d'intérêt local du Nord de la France (NF)**.

Le trafic était essentiellement lié aux mines de phosphate. Il n'y avait que deux ou trois allers-retours quotidiens pour les voyageurs. La ligne ferme le 31 décembre 1932.

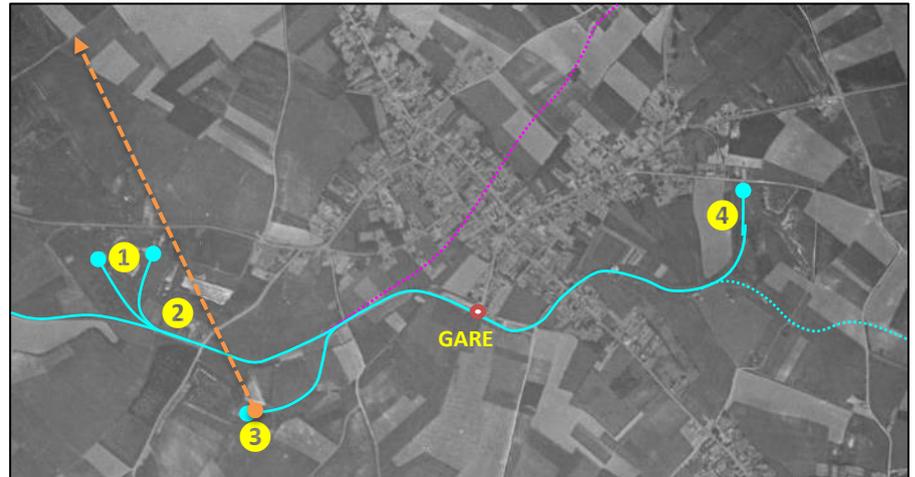


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

## LES EXPLOITATIONS DE PHOSPHATE

Grace aux cartes postales anciennes, 4 sites sont répertoriés. Ils sont repérés, ci-contre, par un numéro.

Les embranchements particuliers sont ceux mentionnés sur les cartes de 1917-1918. Celui le plus à l'ouest est à cheval sur les communes d'Hargicourt et Templeux-le-Guérand, et donc à cheval sur les départements de l'Aisne et de la Somme.



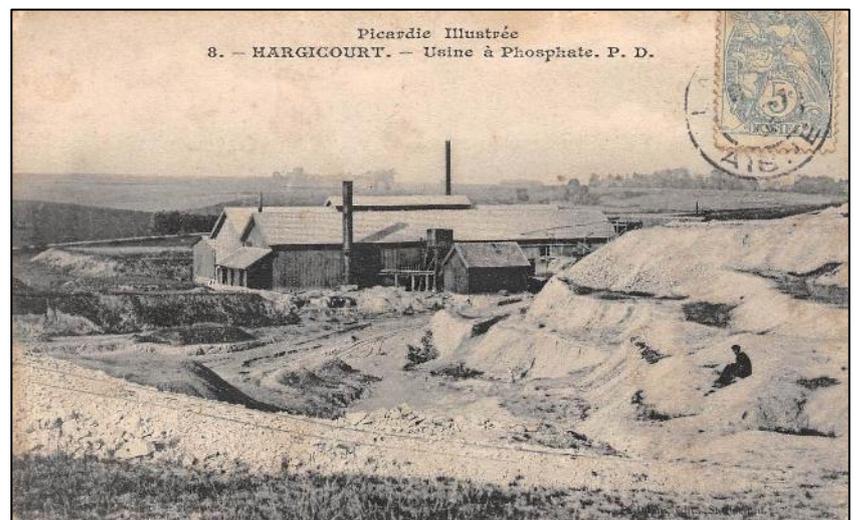
Vue aérienne IGN – 1939. En pointillés orange, le transporteur aérien

### L'exploitation n° 1



Cette première usine était située en limite communale, voire à cheval sur les deux communes. Elle était apparemment desservie par un EP à deux branches (02370.01M). Au fond, on peut apercevoir l'usine n° 3. L'usine n° 2 est hors champ, à gauche.

Ci-contre, l'usine est photographiée sous un autre angle, en direction du village de Templeux-le-Guérand. Des voies ferrées sont visibles, un peu large pour du *Decauville*. Il pourrait s'agir des voies à écartement métrique de l'EP.



## L'exploitation n° 2



L'usine n° 2 était située à proximité du passage à niveau du *Chemin de Jeancourt*. Aujourd'hui, cet emplacement est occupé par un cimetière militaire anglais. Les bâtiments et les maisons ont disparu.

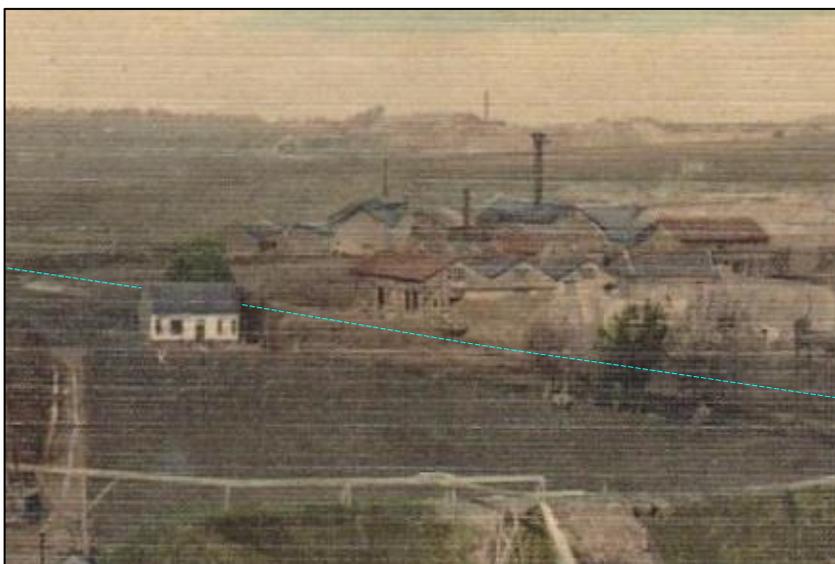
Sur la carte postale ci-contre, le ruisseau *La Cologne* passe au pied de l'arbre. Parallèlement au ruisseau, on peut apercevoir les rails du chemin fer de Roisel. Peut-être y avait-il un EP, mais si tel est le cas, il devait être très court. En arrière-plan, les pylônes d'un transporteur aérien sont visibles.

Le PN du *Chemin de Jeancourt*. La direction d'Hargicourt est à droite.

Ci-contre, la même usine est photographiée depuis le *Chemin de Jeancourt*, dos à Hargicourt. La maison à étage ci-dessus est masquée par le pont de sécurité du transporteur aérien.



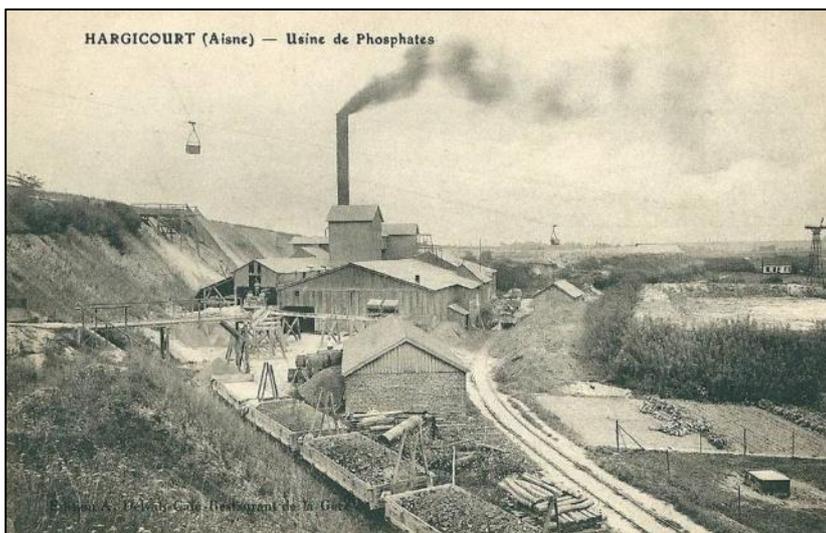
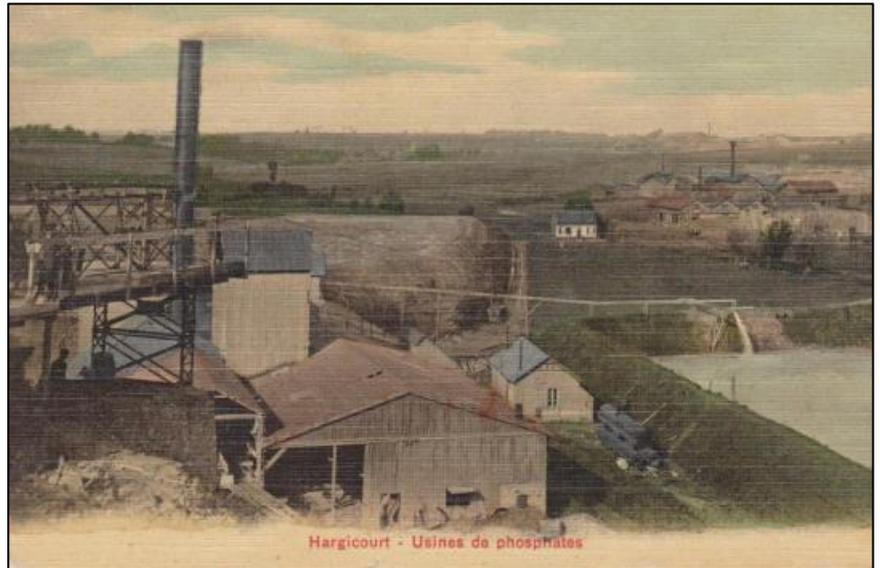
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Ci-contre, les usines n° 1 et 2, photographiées depuis l'usine n° 3. Elles semblent très proches, mais il s'agit d'un effet d'optique. Seulement 100 à 200 mètres séparaient les 3 usines les unes des autres. En arrière-plan, on peut discerner le village de Templeux-le-Guérand où étaient situées d'importantes mines de phosphate. Difficile à percevoir, à droite en bord de cliché, un pont de sécurité enjambe le chemin de fer, matérialisé par les pointillés bleus.

**L'exploitation n° 3**

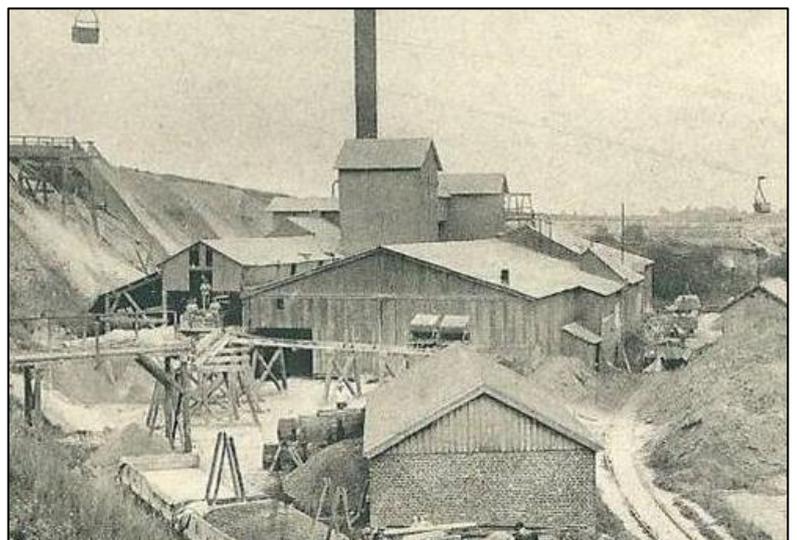
La troisième usine était située au *Bosquet Deligner*. Sur la carte postale ci-contre, elle est photographiée à proximité de la gare d'arrivée du transporteur aérien, en direction de des usines n° 2 et 3 visible au fond (zoom page précédente).

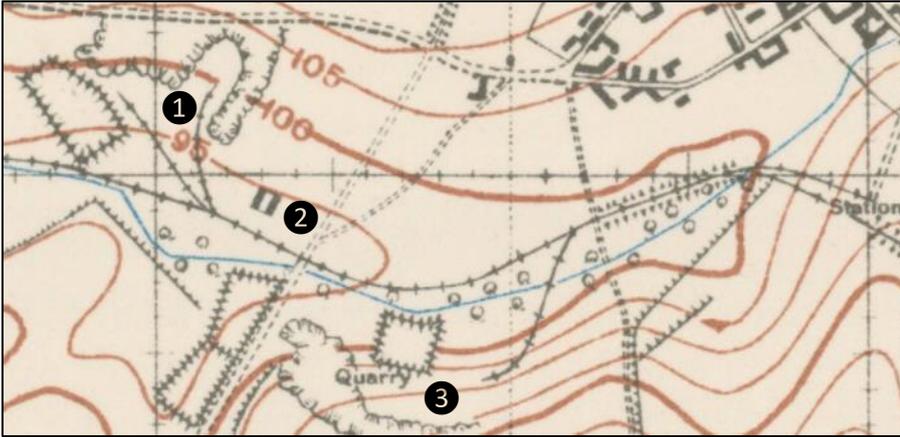


La même usine photographiée sous un autre angle. L'EP (02370.03M) est visible au premier plan, avec deux voies.

Cette usine appartenait vers 1910 à **MM. Quentin, Destombe & C<sup>ie</sup>**.

Deux wagonnets sont visibles. Les bennes provenaient des mines. Elles étaient prises en charge par le transporteur aérien, puis étaient repositionnées sur les châssis à leur arrivée à l'usine.





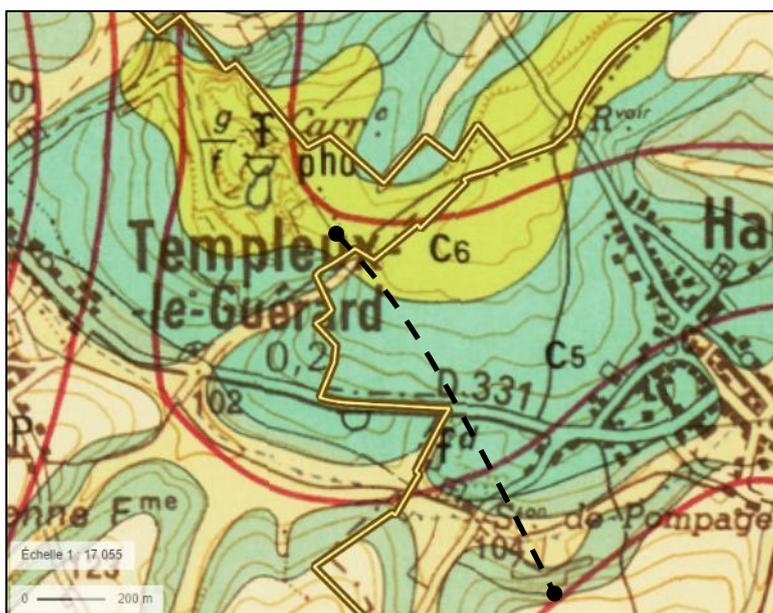
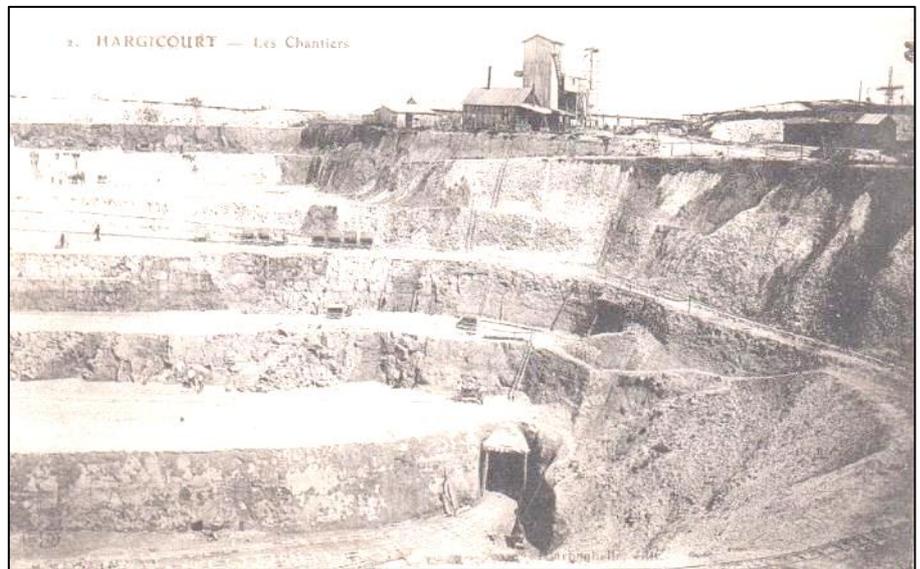
Carte armée britannique – 1917.

En résumé, les 3 usines sont reportées approximativement sur le plan ci-contre.

### Le transporteur aérien

Le transporteur aérien avait pour origine, les mines situées à Templeux-le-Guérard.

La carte postale ci-contre présente les mines de *La Grande Marlette* à Templeux-le-Guérard, avec un réseau *Decauville* de surface et souterrain. Même si elle est légendée comme étant à Hargicourt, la mine présente suffisamment de similitudes pour ne pas être confondu avec un autre site. En haut, à droite, on aperçoit le départ du transporteur aérien.



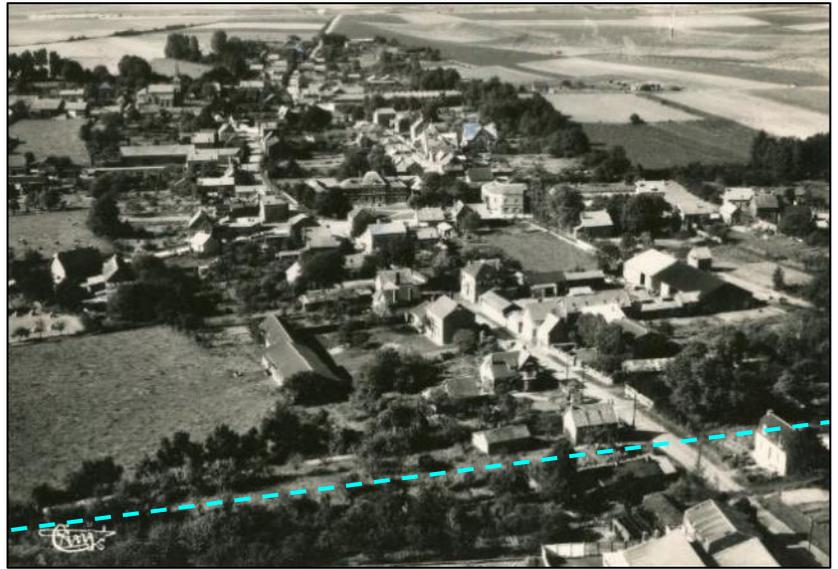
Carte géologique IGN. En pointillés noirs, l'orientation approximative du transporteur aérien.

Des expériences avaient été menées vers 1910 avec le transporteur aérien. Elles ont été publiées dans la *Revue de Mécanique* d'octobre 1911 et *Le Génie Civil* du 7 mai 1921. *La Revue de Mécanique* indique que le transporteur était monocâble et qu'il avait une longueur de 1 430 mètres. La différence de niveau entre les deux stations était de 20 mètres seulement ; nécessitant l'assistance d'un moteur électrique. *Le Génie Civil* précise que les bennes avaient un poids d'environ 100 kg à vide et une charge nette de 230 kg. Le débit était de 14 t/h à la vitesse de 1,75 m/s.

## L'exploitation n° 4

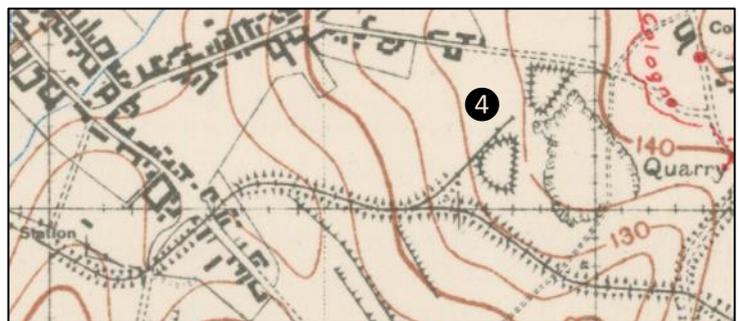
Cette 4<sup>ème</sup> exploitation minière était située à l'extrémité de la ligne de chemin de fer de Roisel à Hargicourt (EP 02370.04M).

Ci-contre, sur une photo postérieure à la fermeture de la ligne de chemin de fer, le tracé de la voie est matérialisé au croisement à niveau de la *Rue de Villeret*, entre la gare et l'usine.



Ci-contre, une rare carte postale de l'usine. Au fond à gauche, on peut apercevoir les maisons de la *Rue de l'Usine*.

La découverte d'un gisement de phosphate de chaux à Hargicourt remonte à la fin de l'année 1890. Les sondages se multiplient alors sous la direction des principaux phosphatiers : **Solway**, **Bernard**, **Desailly**, etc. A l'époque, 75 puits sont forcés dans un champ de 25 ares. L'exploitation débute en 1898. En 1899, la **Société Kulmann & C<sup>ie</sup>** est mentionnée. Durant la Première Guerre mondiale, l'exploitation cesse et les installations sont détruites.



Carte armée britannique – 1917