

SUJET(S)

Chemin de fer des carrières du Hauty



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

02495 – Mondrepuis

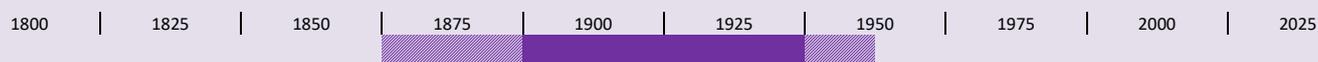
59012 – Anor

59249 – Fourmies

Aisne
NordSECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
02381.05N	229 000	HIRSON > ANOR	1869	En service
59012.00M	/	ANOR gare > MONDREPUIS Hauty Carrière Ouest	≥ 1869	≤ 1918
02495.01M	/	MONDREPUIS Route Forestière du Bois d'Hauty Cote 226 > MONDREPUIS Hauty Carrière Ouest	≤ 1897	≤ 1929
02495.02M	/	MONDREPUIS Route Forestière du Bois d'Hauty Cote 226 > MONDREPUIS Hauty Carrière Est	≤ 1897	≤ 1951
59012.05M	/	ANOR gare > MONDREPUIS Route Forestière du Bois d'Hauty Cote 226	≤ 1897	≤ 1951

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Bulletin de la Société Géologique de France, Volume 10

[Google Livre](#)

La Revue septentrionale : organe des Rosati et des sociétés savantes,...

[Gallica](#)

Journal de Fourmies 21/10/1897

[Gallica](#)

Journal de Fourmies 17/10/1919 – L'Explosion du Hauty

[Gallica](#)

La Thiérache : recueil de documents ...

[Gallica](#)

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

irsp-contact@sfr.fr

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



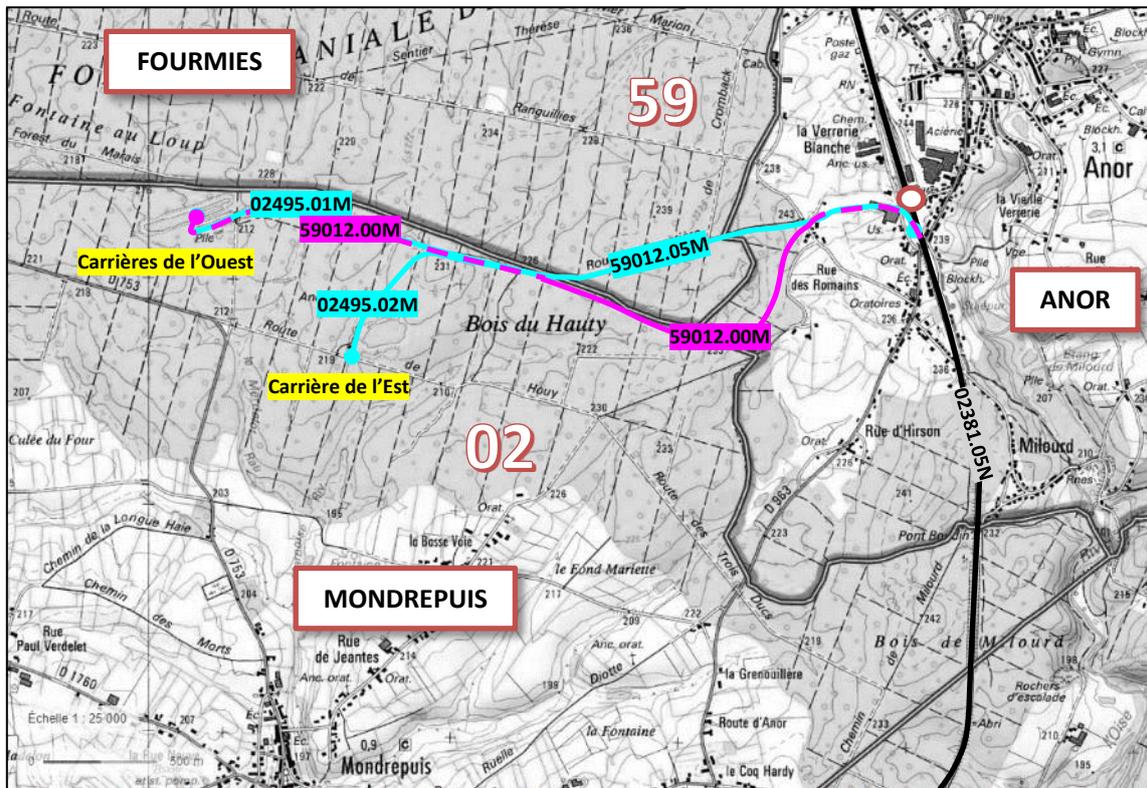
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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



— Ecartement Normal en service — Ecartement Etroit abandonné
— Ecartement Normal abandonné

PRESENTATION

Dans les *Bois du Hauty*, deux carrières sont mentionnées en septembre 1853 dans le volume 10 du **Bulletin de la Société Géologique de France**. Elles sont distantes de 100 mètres et l'une d'elles est abandonnée. Il s'agit des carrières que nous nommons arbitrairement « *de l'Ouest* » dans cette étude. Une seconde carrière est ouverte par la suite, à environ 500 mètres au sud-est de la précédente. Nous la nommons arbitrairement « *de l'Est* ».

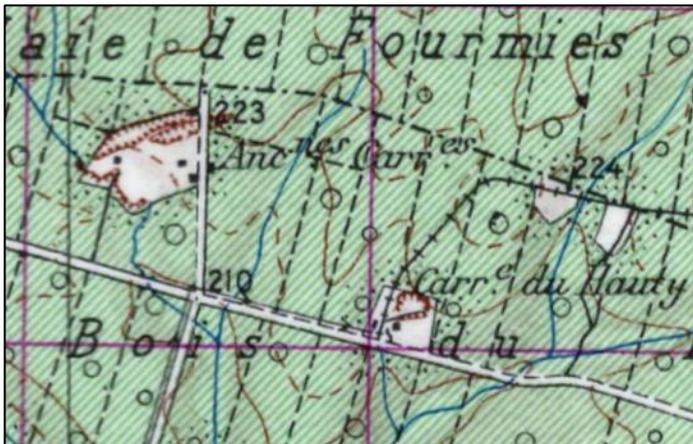
Le chemin de fer est mentionné dans le **Journal de Fourmies** du 21 octobre 1897 (voir encadré). Il l'est également dans le n°8 de **La Revue Septentrionale** du 5 août 1905. Une visite des carrières du *Hauty* et de *Milourd* (Anor) est alors organisée par *Les Rosati du Hainaut et de la Thiérache*¹. A cette époque, les carrières du *Hauty* appartiennent à **M. MOREAU**. Le retour des convives s'effectue par « *le joli sentier longeant la voie du chemin de fer qui relie les carrières à la gare d'Anor* ».

Journal de Fourmies n°1968 – 21 octobre 1897

« Un autre accident est arrivé, également la semaine dernière, sur la petite ligne qui relie la gare d'Anor aux carrières du Hauty. Le sieur Gaudriaux Eugène, 61 ans, carrier, était monté, avec d'autres ouvriers rentrant du travail, sur un wagonnet chargé de pierres ; un choc s'étant produit, le train étant en marche, le wagonnet versa avec tout son chargement. On retira Gaudriaux de dessous les pierres, qui l'avaient en partie recouvert, et on le transporta à son domicile, Rue d'Hurson. Le malheureux avait une côte brisée et de nombreuses contusions sur tout le corps. »

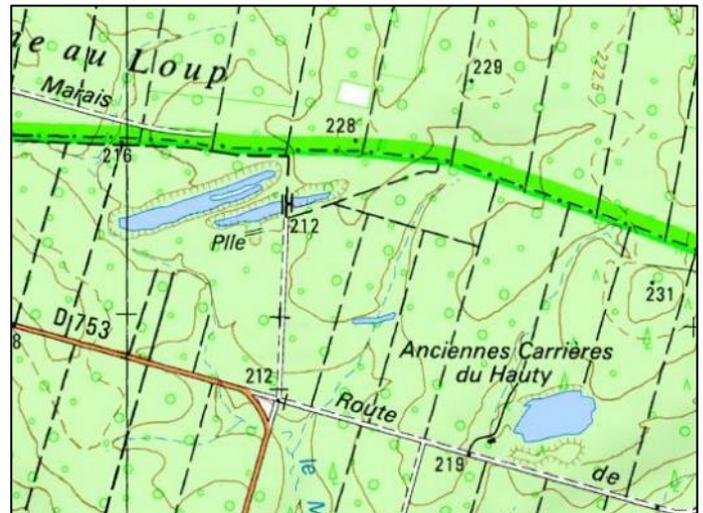
¹ « Société Savante et Amicales »

LES CARRIERES



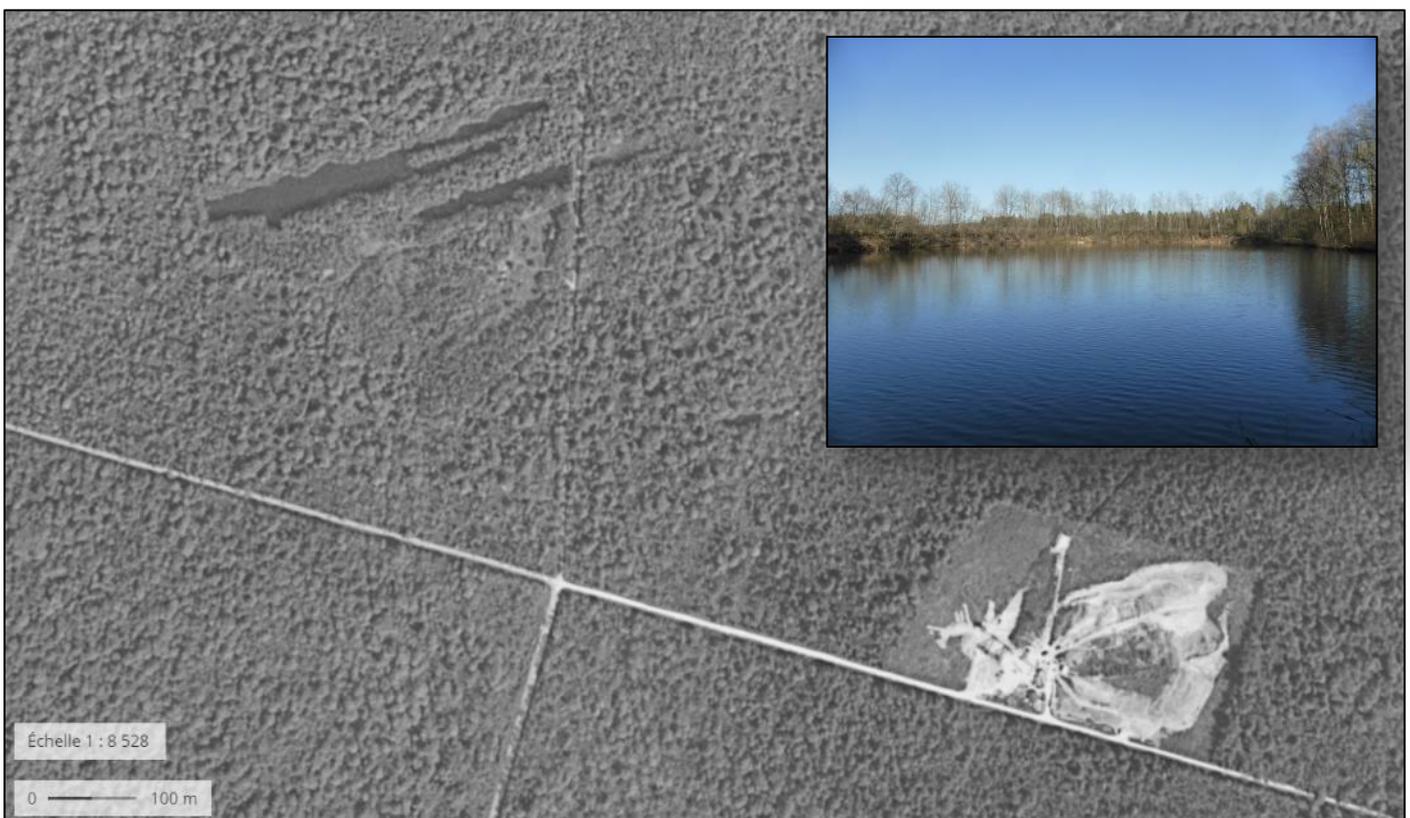
Carte IGN - 1929

Les deux zones d'exploitation sont repérées sur les cartes IGN. Sur celle de 1929, les carrières de l'Ouest sont indiquées comme anciennes, mais non noyées. La voie ferrée n'y parvient plus. Les carrières de l'Est sont exploitées. Elles sont à cette période le point de départ du chemin de fer vers la gare d'Anor.



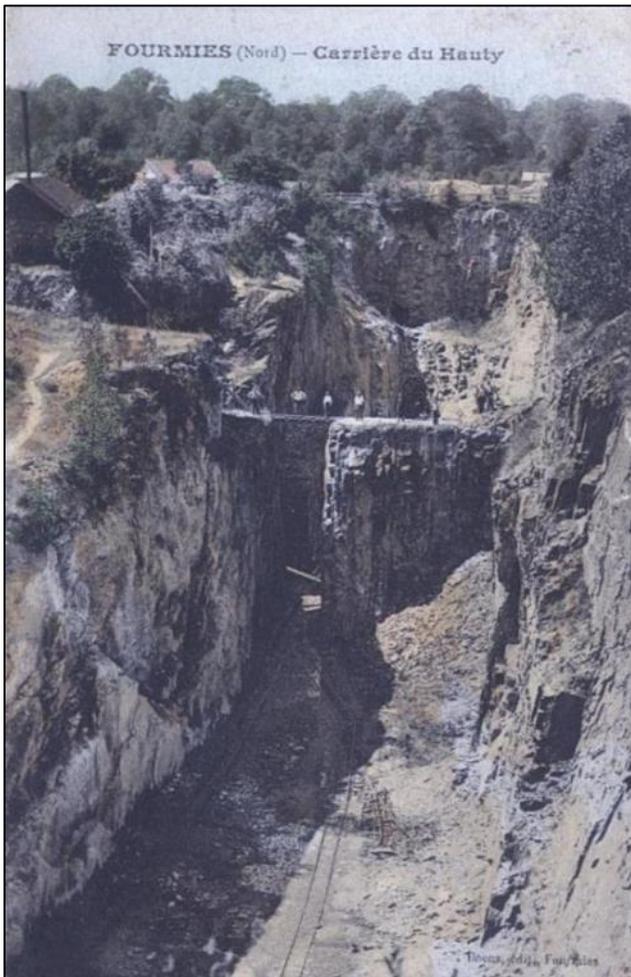
Carte IGN - 2006

Ci-dessous, sur la vue aérienne de 1949, seules les carrières de l'Ouest sont noyées. En 1951, c'est aussi le cas des carrières de l'Est, signalant ainsi la fin de l'exploitation.



Vue aérienne IGN - 1949. En médaillon, la carrière de l'Est.

Les carrières de l'Ouest



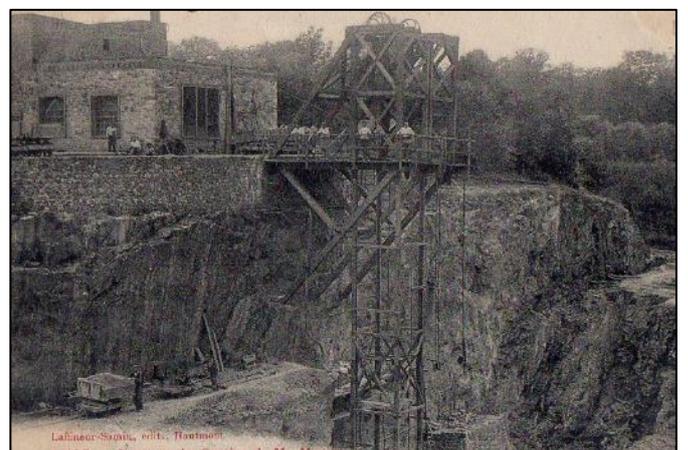
Les carrières de l'Ouest sont étroites et profondes et doivent être approchées avec d'extrêmes précautions. A certains endroits, la profondeur atteint 22 mètres.

Pour y accéder et remonter les pierres, un monte-charge avait été installé. Un petit réseau de type *Decauville* parcourait le fond.

On ne sait exactement quels matériaux étaient extraits de ces carrières ? Diverses sources évoquent de l'ardoise, du grès d'Anor, des pavés, des pierres de remblais... La carte postale page suivante montre des tas de roches de différents calibres. Il y avait sans doute un peu de tout cela, selon les couches rencontrées et exploitées.



Au début du XX^e siècle,
la machinerie du monte-charge et du matériel Decauville.



Le monte-charge

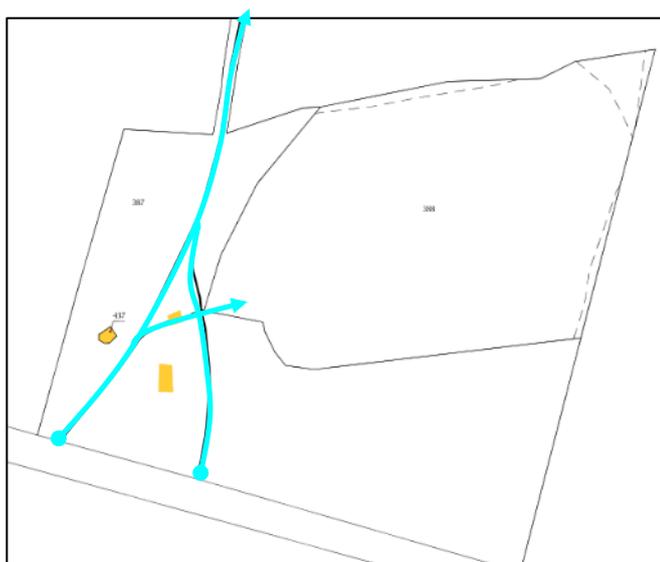
La carrière de l'Est

Ci-contre, deux cartes postales anciennes de la carrière. Les wagonnets utilisés sont ici de type Decauville avec benne à bascule.

Le petit plan incliné ci-contre est localisé dans l'ovale ci-dessous.



Vue aérienne IGN – 1951



Contrairement aux carrières de l'Ouest, le réseau de la carrière de l'Est est toujours mentionné sur le cadastre (voir ci-contre). Il est inventorié **02495.02M**.

Carrière de l'Est...

Les carrières du Hauty comportaient une carrière Ouest et une carrière Est. **Mais cette dernière est souvent confondue avec autre carrière située à l'est d'Anor mais qui n'a rien à voir avec les précédentes si ce n'est qu'elle appartenait également à M. MOREAU.**



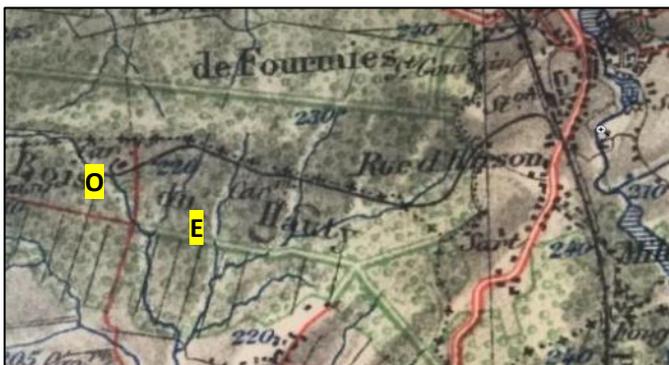
Il existait un petit réseau de type Decauville au fond, mais il n'y a aucune trace de chemin de fer vers la gare. Tout comme la carrière Est du Hauty, cette carrière est aujourd'hui noyée. D'où les confusions...



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

irsp-contact@sfr.fr

LE CHEMIN DE FER



L'itinéraire du chemin de fer à voie normale entre la carrière de l'Ouest et la gare d'Anor (SDL **59012.00M**) est connu grâce à une carte de la fin du XIX^{ème} siècle (ci-contre). Ce tracé est confirmé par une seconde carte datant de 1918 (ci-dessous). La voie dessert alors les carrières de l'Ouest [O] et de l'Est [E].

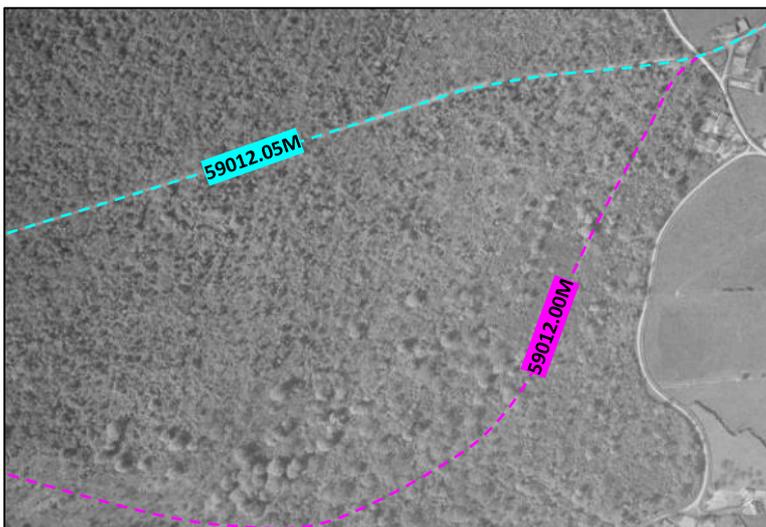
Sur ces deux cartes, cette voie de liaison est indiquée comme étant à l'écartement normal. Mais c'est du matériel Decauville à voie étroite qui était utilisé sur site comme le montrent les images de la page 4.





Par contre, sur la carte de 1929 ci-contre, la voie est signalée comme étroite et présente un itinéraire vers Anor plus direct (SDL **59012.05M**). Les deux tracés sont reportés page suivante.

Pourquoi ce changement d'écartement ? Pendant la première guerre mondiale, les carrières vont être utilisées par l'occupant allemand pour stocker des munitions. Mais à la fin du conflit, une violente explosion détruit la plateforme voie normale (voir pages 10 à 13). La carrière Est continuant à être exploitée après guerre, nous émettons alors l'hypothèse qu'une voie étroite a été posée pour remplacer la ligne d'origine, mais sur un itinéraire différent afin d'éviter la zone interdite en raison de sa dangerosité. Ce que confirme la carte de 1929.



Ci-contre, les deux itinéraires entre les carrières et Anor.

En violet, la voie normale d'origine, détruite en 1919.

En bleu clair, la voie étroite de remplacement, sans doute constituée de surplus militaires de la guerre.

Ci-contre, zoom sur la fausse bifurcation située à proximité du Camp des Romains, juste à l'ouest d'Anor.



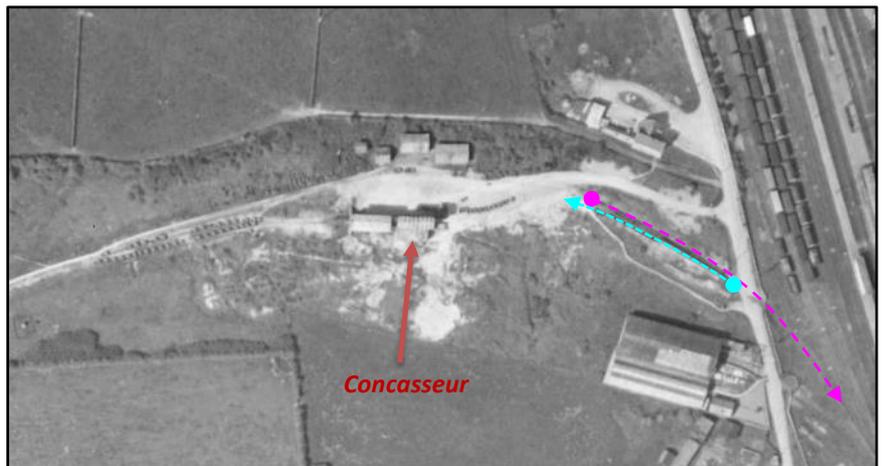
Et ci-dessous, les deux chemins visibles en mai 2013.



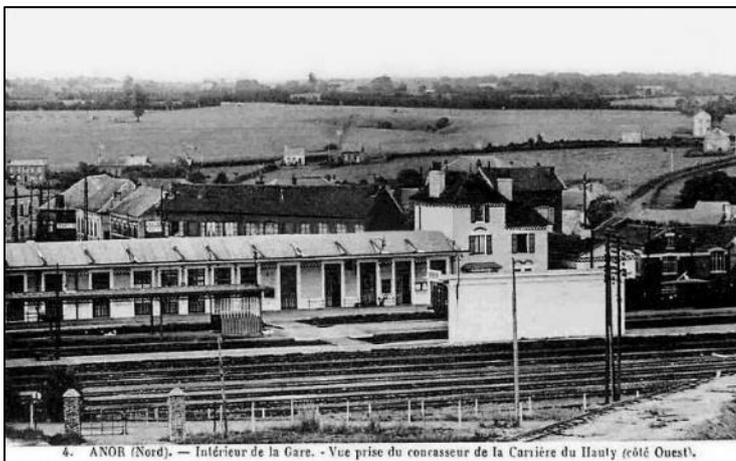
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

A l'origine, la voie normale se greffait à la ligne d'Hirson à Anor² au nord du pont au-dessus de l'actuelle D963.

Plus tard, la voie étroite arriva au niveau d'un quai de transbordement (tracés en pointillés) et l'ancienne voie normale devint simple embranchement particulier. La gare ayant été détruite pendant le premier conflit mondial, la configuration antérieure est inconnue.



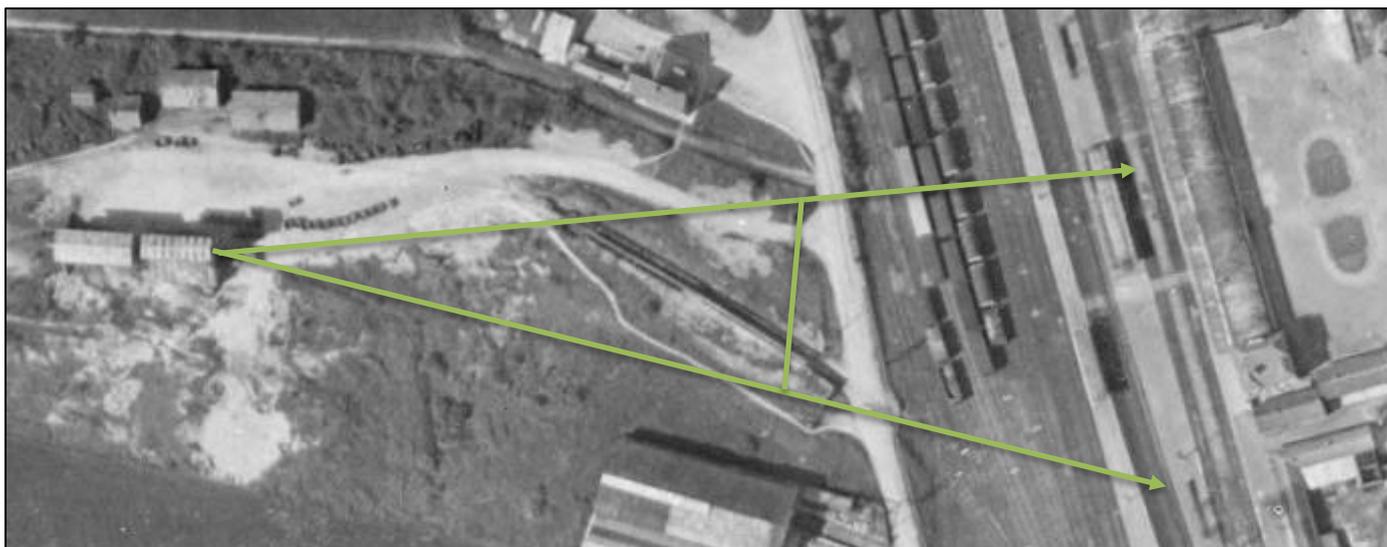
Vue aérienne IGN – 1951



Il n'existerait pas de carte postale du concasseur. Son existence est attestée par les légendes de photos de la gare d'Anor. A noter en bas à droite, la voie Decauville du quai de transbordement.

Les flèches de la photo de la page suivante indiquent l'angle de prise de vue de la photo ci-contre ; confirmant ainsi l'emplacement du concasseur.

² Ouverte le 28 mai 1868



Vue aérienne IGN – 1951

Autre vue de la gare avec dans l'ovale, le quai de transbordement.



LE DEPOT DE MUNITION

Durant la première guerre mondiale, l'armée allemande transforma les carrières en dépôt de munitions. A la fin du conflit, le site fut exploité par l'armée française pour détruire des munitions préalablement récupérées dans la région de Maubeuge. Ramassées sur le terrain au moyen de véhicules hippomobiles, elles étaient ensuite transférées par chemin de fer entre le Nord-Avesnois et Anor.



Le [Journal de Fourmies n°126](#) du vendredi 9 mai 1919

Le stockage et le démantèlement de ces munitions présentait un énorme risque. Le *Journal de Fourmies* relate trois accidents (ci-contre, celui du 4 mai 1919) dont l'un, celui du 11 août 1919 (voir ci-dessous), fut particulièrement dramatique, causant 9 morts et un blessé grave.

Des extraits de l'article³ relatant l'accident survenu le lundi 11 août sont reproduits ci-après.

Journal de Fourmies n°3912 – 17 août 1919

Lundi vers 15 heures et demie, une violente explosion ébranlait l'air et brisait des vitres aux approches du bois d'Anor, sur le territoire de Mondrepuis notamment. Cette explosion fut suivie de plusieurs autres. Elles avaient pour théâtre le bois domanial de Fourmies, à proximité des carrières du Hauty, où les Allemands ont laissé un dépôt de munitions considérable.

C'est dans ce dépôt que déjà, il y a trois mois, des explosions se produisirent un samedi soir, donnant à ceux qui ne l'ont pas vécue, une faible idée de ce que fut pour les habitants de notre ville la terrible nuit du 8 au 9 novembre 1918 [ndlr : nuit où l'occupant allemand fit exploser deux trains de munitions en gare de Fourmies].

Lundi, c'est vers la queue d'un train comprenant 70 wagons d'obus de 77 et garé sur la petite voie qui relie la gare d'Anor aux Carrières du Hauty, que la première explosion se produisit, non par suite de la chute d'un engin des mains d'un prisonnier boche, comme on l'a dit, mais vraisemblablement en raison de la forte chaleur qui a, nous a-t-on déclaré, provoqué le durcissement d'une certaine quantité de poudre retirée des douilles ces derniers temps.

[...]

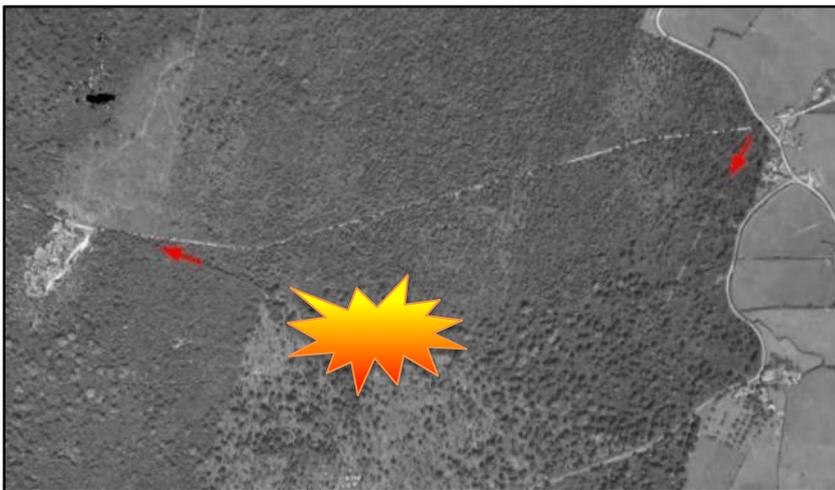
Mardi après-midi, les explosions ont recommencé et plusieurs autres wagons ont sauté. Il reste encore à cet endroit des milliers d'obus ; aussi engageons-nous fortement nos concitoyens à ne pas s'aventurer en ce moment dans toute cette partie de la forêt.

[...]

Depuis plus de neuf mois que ces tas et wagons de munitions sont abandonnés à cet endroit, certains wagons à moins de 100 mètres des habitations d'Anor les plus proches, il semble que des mesures plus sérieuses de précautions eussent dû être prises. Les habitants d'Anor ont déjà pétitionné pour qu'on éloigne d'eux ce danger permanent de destruction et de mort, mais sans grand succès. [...]

³ L'intégralité de l'article peut être téléchargé sur le site de la Bibliothèque Nationale de France Gallica sous ce lien : [Gallica](#).

Contrairement à l'accident du 4 mai qui s'est produit dans l'une des carrières et a concerné du matériel roulant Decauville, les deux photos du drame du 11 août ci-dessous confirment que l'explosion a eu lieu sur la voie de liaison entre Anor et les carrières, avec implication de wagons à écartement normal. Ce matériel semble d'ailleurs être d'origine allemande.



L'explosion a eu lieu dans le secteur repéré ci-contre.

Aujourd'hui encore, le lieu en garde les stigmates et des cratères sont clairement visibles.



Des explosions se firent entendre à nouveau le 28 août 1919. L'article évoque la réfection de la voie de chemin de fer entre Fourmies et Anor, mais a priori sans rapport avec l'accident du 11 août.

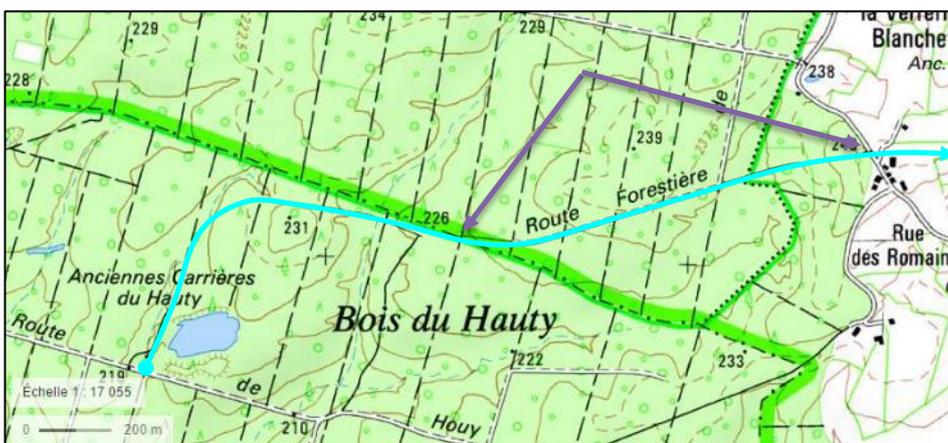
Explosions au Hauty
De fortes explosions se sont produites à nouveau, jeudi avant-midi, dans les dépôts boches du Hauty.
Parmi les engins qui ont éclaté, se trouvaient certainement des obus lacrymogènes, car un certain nombre de personnes ont été plus ou moins incommodées, notamment tous les ouvriers occupés à la réfection de la voie du chemin de fer, entre Fourmies et Anor.

Le [Journal de Fourmies n°3914](#) du dimanche 31 août 1919

Pour finir, sur cette vue aérienne de 1951 prise après abandon de la carrière de l'Est, il y a tout lieu de penser que l'ovale vert montre un ancien wagon à voie normale, peut-être vestige du dépôt militaire. Les cercles rouges entourent par contre des wagonnets Decauville.

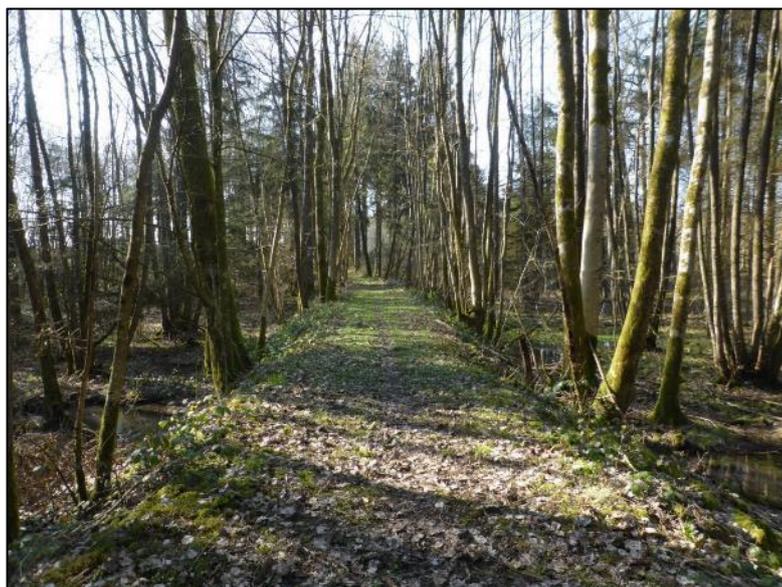


PROMENADE DANS LES BOIS DU HAUTY



Sur les communes de Fourmies et d'Anor, il est possible de parcourir l'ancienne plateforme indiquée sur la carte de 1929, sur environ 1,2 km (route forestière).

Ci-contre, la plateforme sur sa portion située sur la commune de Fourmies.



ATTENTION : La promenade dans ces bois peut-être dangereuse

Des engins de guerre peuvent encore traîner sur le sol ou sous les feuilles

Ne les toucher en aucun cas et signaler leur présence au plus vite à la plus proche gendarmerie



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

irsp-contact@sfr.fr