***A propos du Tortillard***

En référence au film **0256FN0005** de Raymond Payen

Dans les années 1850, le centre du Pas-de-Calais est un désert ferroviaire. Le département n’est desservi que sur ses extrémités est, nord et ouest par trois lignes :

- la ligne Paris/Lille, attribuée à la Compagnie de chemin de fer du Nord,

- la ligne Amiens/Abbeville/Boulogne exploitée dès l’hiver 1848, confiée à la Société Lafitte, Blount et Cie[[1]](#footnote-1),

- la ligne Lille/Calais.

La fièvre du chemin de fer gagne peu à peu les élus et les industriels. L’extension du bassin houiller entraîne l’extension du réseau avec la création de la ligne houillère confiée à la Compagnie du Nord. Les projets se portent ensuite vers l’ouest dans le cadre de la liaison Boulogne/Calais. La troisième étape est celle de la liaison entre l’axe Paris/Lille et le littoral. C’est la ligne Arras/Etaples qui est finalement retenue.

Parallèlement, le Conseil Général du Pas-de-Calais et l’Etat encouragent le développement du réseau secondaire, les voies ferrées d’intérêt local permettant le transport des voyageurs et des produits agricoles. C’est dans ce contexte qu’un projet de ligne à voie métrique reliant Aire-sur-la-Lys à Berck, soutenu par le conseiller général de Fruges Boudenoot, voit le jour le 2 juin 1889. Le tronçon Saint-Justin-Berck est inauguré le 9 juillet 1891 en présence du Ministre des Travaux Guyot et du Ministre des Affaires Etrangères Ribot. Le reste de la ligne de Montreuil à Rimeux-Gournay est mis en service en 1893. Elle empruntait la vallée de la Course, de l’Aa et des Baillons. La sinuosité de cette ligne a valu au train le surnom de « tortillard ». Il s’agissait d’une voie dite « métrique » car moins large qu’une voie normale. Elle permettait au train de monter plus facilement les pentes et de prendre des virages plus serrés. Cette seconde voie ferrée assurait le transport des marchandises, en particulier des betteraves et des silex, et des voyageurs. La sucrerie de Rang-du-Fliers disposait d’une bascule pour la pesée des betteraves à Rumilly, la Coopérative agricole de Verton à Recques-sur-Course, Beussent et Wailly-Beaucamp. La voie est fermée en 1955 et les installations sont démontées en 1970. Les gares sont vendues à des particuliers et transformées en habitations. La gare de Beussent a été reconvertie en mairie.

Les gares de la ligne Berck-Aire-sur-la-Lys sont des constructions fonctionnelles en brique, conçues de manière uniforme et représentatives du patrimoine ferroviaire français de l’époque. Un corps de bâtiment principal, de plan rectangulaire, est encadré par deux appentis. La disposition interne est simple : le vestibule, la salle des pas perdus, un local pour les bagages, un autre pour les marchandises et le bureau du chef de gare.

**Source page facebook cercle historique de Wimille et wikipedia**

Après la mise en service progressive des voies ferrées d'intérêt général sous l'égide de la Compagnie des chemins de fer du Nord au cours des années 1860 et 1870, il subsistait, à l'ouest du département, un vaste quadrilatère (délimité par les communes de Saint-Omer, Béthune, Saint-Pol-sur-Ternoise et Étaples) dépourvu du nouveau mode de communication.

La partie septentrionale de cet espace fut rapidement desservie par la ligne d'Anvin à Calais concédée à la Compagnie du Chemin de Fer d'Anvin à Calais et mise en service par étapes en 1881-1882.

Dès le début des années 1880, d'autres itinéraires étaient projetés plus au sud de cette première ligne et des élus sollicitent la création d'un tramway reliant Verton à Fruges.
Dès 1881, un citoyen britannique avait sollicité la concession d'un tramway de Verton à Aire-sur-la-Lys, desservant Montreuil, Hucqueliers, Fruges et Thérouanne mais, faute de moyens financiers suffisants, l'affaire demeura sans suite.

Il en fut de même pour la demande de construction, en 1882, d'un chemin de fer à voie normale entre Verton et Berck-Plage, station balnéaire connaissant un succès grandissant.
Le retrait du proposant, en 1885, mit également un terme à ce projet de desserte du littoral.

En 1886, M. Lambert, entrepreneur fort actif dans le domaine de la construction des chemins de fer d'intérêt local dans le nord du pays, se proposa d'établir une ligne d'Aire-sur-la-Lys à Berck-Plage. Cette dernière présentait la particularité, pour limiter les frais d'établissement, d'emprunter sur une courte section, les voies de l'itinéraire d'Anvin à Calais entre Fruges et Rimeux-Gournay.
De nombreux accords durent être signés avant que ne soit accordée la déclaration d'utilité publique le 12 décembre 1889 : concession à la Compagnie des Chemins de Fer d'Aire à Fruges et de Rimeux-Gournay à Berck (A.F.R.B.) chargée d'exploiter la ligne le 28 septembre 1886, contrat d'exploitation entre cette dernière et la Compagnie du Chemin de Fer d'Anvin à Calais (A.C.) pour la circulation sur le tronc commun le 2 avril 1887, convention d'avance de fonds avec la Compagnie des chemins de fer du Nord le 12 juin 18885.

La voie ferrée fut mise en service en plusieurs étapes de 1893 à 18996 :
- le 6 avril 1893 de Montreuil à Berck-Ville ;
- le 1er juin 1893 d'Aire-sur-la-Lys à Fruges ;
- le 30 juillet 1893 de Rimeux-Gournay à Montreuil ;
- le 1er septembre 1899 de Berck-Ville à Berck-Plage.

La ligne d'Aire-sur-la-Lys à Berck-Plage intègre la Compagnie générale de voies ferrées d'intérêt local (*VFIL*) en 1919, qui ferme la dernière section de la ligne comprise entre Rimeux - Gournay et Berck-Plage (et donc la gare de Beussent) le 1er mars 1955, sur décision du conseil général du Pas-de-Calais (propriétaire et financeur de l'infrastructure).

Établie à 33 mètres d'altitude, la gare de Beussent est située au point kilométrique (PK) 65,0 de la ligne, entre les haltes (détruites) d'Engoudsent et d'Inxent.

Entre l'ouverture de l'itinéraire et la Première Guerre mondiale, le service de la ligne fut assuré par des trains reflétant la diversité des trafics (agricole dans l'arrière-pays et balnéaire près de la côte). Deux navettes quotidiennes parcouraient la totalité de l'itinéraire entre Aire-sur-la-Lys et Berck-Plage, le plus rapide ne mettait pas moins de cinq pour parcourir les 97 kilomètres de la voie ferrée, soit une moyenne de 19,4 km/h. Pendant la Première Guerre mondiale, la ligne qui passe sous administration militaire sert à l'acheminement de troupes britanniques depuis les ports d'Étaples ou de Boulogne-sur-Mer ainsi qu'à l'éloignement de populations civiles du front.

La ligne est confiée, en 1919, à la Compagnie générale de voies ferrées d'intérêt local (dite CGV ou VFIL), en fait l'ancienne *Compagnie du Chemin de Fer d'Anvin à Calais* qui changea de dénomination pour gérer désormais les lignes de l'ouest et du sud-ouest du Pas-de-Calais (les voies ferrées Anvin - Calais, Aire-sur-la-Lys - Berck-Plage auxquelles s'ajoutait la courte antenne du tramway à vapeur d'Ardres à Pont-d'Ardres gérée par la société du même nom). Sur le plan financier et technique, cette fusion se révéla efficace à une époque durant laquelle l'augmentation du prix des matières premières et du coût de revient de la main d'œuvre plongeaient les voies ferrées d'intérêt local dans de graves difficultés de trésorerie..

Après la Seconde Guerre mondiale, la ligne survécut encore une dizaine d'années, bénéficiant de l'arrivée de matériel (des autorails Billard en particulier) provenant de voies ferrées d'intérêt local ayant arrêté leur exploitation. En 1952, il subsistait un aller-retour quotidien entre les deux terminus de la ligne. Malgré ces efforts de modernisation, le projet de mise à voie normale de la section Rang-du-Fliers - Berck-Plage, la concurrence des autocars, le déficit d'exploitation croissant eurent raison de la ligne dont le conseil général décida la fermeture en deux étapes, d'Aire-sur-la-Lys à Fruges ainsi que le tronc commun Fruges - Rimeux-Gournay au printemps 1954, de Rimeux-Gournay à Berck-Plage le 1er mars 1955.

1. Les deux compagnies fusionnent en 1852 au profit de la Compagnie du Nord. [↑](#footnote-ref-1)