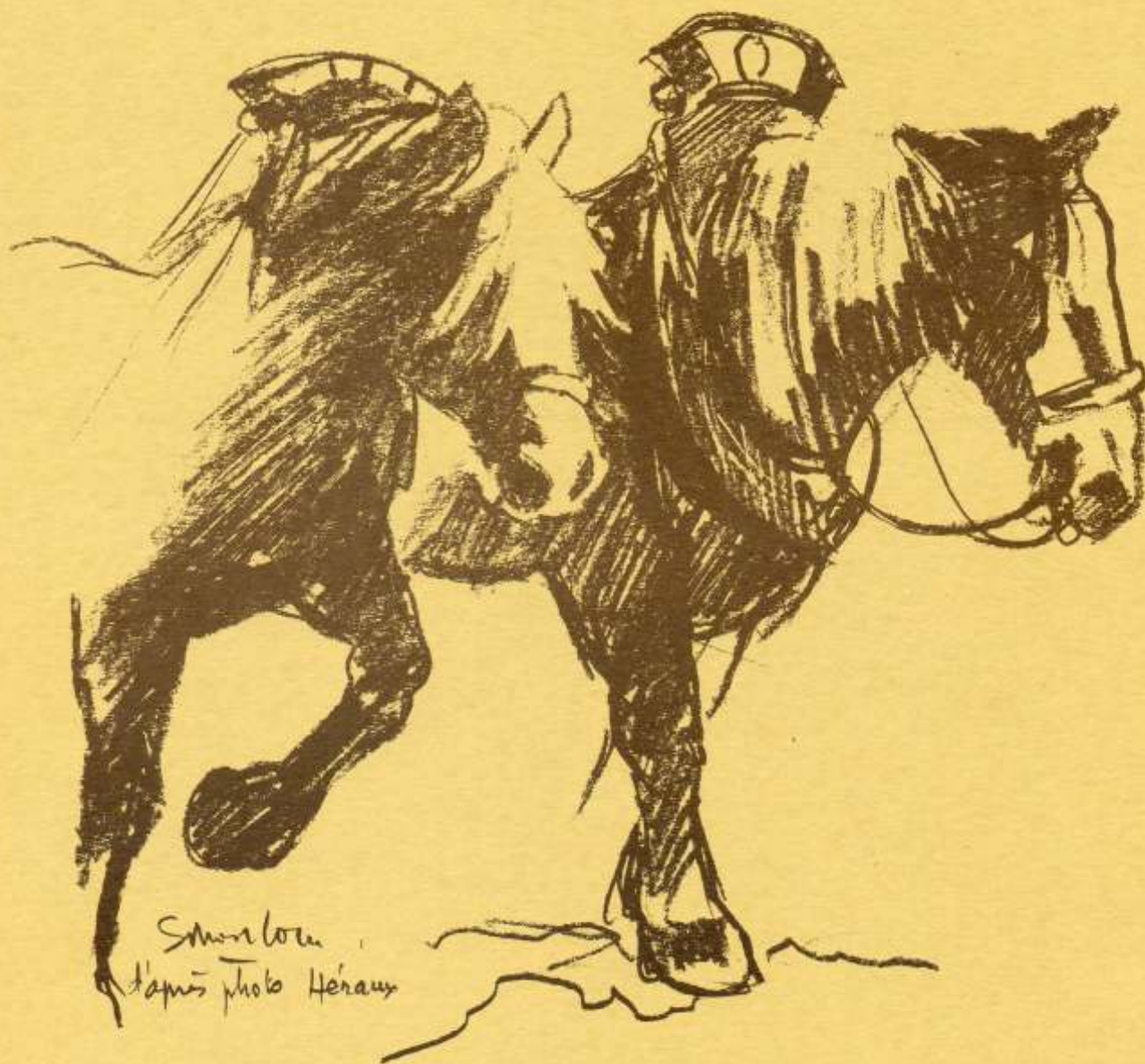


TERRES ARDENNAISES

Revue d'histoire et de géographie locales.



N°10 - MARS 1985

Trimestriel - Prix : 22 F

Le lancement en juin 82 du numéro 0, tiré à moins de mille exemplaires avec des moyens artisanaux, d'une nouvelle revue d'histoire-géographie témoignait d'un certain esprit d'aventure mais aussi d'une volonté prudente d'avancer à pas mesurés. Trois ans après ce ballon d'essai, nous sommes très heureux de constater que nos lectrices, nos lecteurs nous ont aidés à dépasser nos prévisions les plus optimistes. Nombreux parmi vous, nous ont demandé la réédition des premiers numéros : c'est chose faite pour les numéros 0 et 1 que vous pouvez acquérir à la F.O.L. ou auprès de votre libraire habituel.

Nous appuyant sur le succès de notre revue, nous avons décidé de passer à l'édition de livres. Fin 1984 est reparue la série, depuis longtemps épuisée des «Mamert» ; les sept romans de Jean Rogissart ont été publiés, par nos soins, en deux forts volumes abondamment illustrés par Simon Cocu et Rémi Fétrot. Nous vous proposons trois possibilités pour acheter les «Mamert» : 450 F, envoi franco, 425 F pris à la F.O.L. ou trois mensualités de 150 F. Si ce n'est déjà fait, ne résistez pas au plaisir de vous offrir ou d'offrir un splendide cadeau !

La nouveauté de cette année 85 est la sortie du livre de Didier Bigorgne : «Jean-Baptiste Clément, une page d'histoire ardennaise». Laissons un instant la plume à Henri Manceau qui écrit dans sa préface : «rien de mieux ne pourra jamais être écrit. Il est vrai qu'à longueur d'années, Didier Bigorgne avec son opiniâtreté, sa sensibilité, sa passion sociale, sa réflexion a tout trouvé et tout lu des archives du temps...». Celles et ceux qui lisent régulièrement les articles de Didier Bigorgne dans «Terres Ardennaises» partageront aisément ce point de vue.

Une souscription est ouverte au prix de 80 F, elle sera close le 25 avril ; le livre de Didier Bigorgne (environ 300 pages) sortira début mai et coûtera alors 110 F. Pour souscrire adressez-vous à la F.O.L., service Edition, 4, quai Mialaret - B.P. 71 - 08002 Charleville-Mézières.

Le Comité de rédaction.

TERRES ARDENNAISES

Revue trimestrielle de
la Fédération des Œuvres
Laiques des Ardennes.

Quai Mialaret - B.P. 71
08002 Charleville-Mézières
Cedex



Directeur de la publication :
Jacky TURQUIN

Secrétaire du comité
de rédaction :
Jacques LAMBERT



Comité de rédaction :

Didier BIGORGNE
Pascal CHAGOT
Jean CLERC
Simon COCU
Patrice GIELEN
Gérard GIULIANO
Jacques LAMBERT
Franck LOUIS
Michel MAHY
Léon MARQUET
Jean-Pierre PENISSON
Elisabeth PIRE
Michel TAMINE
Jacky TURQUIN

Abonnement :
80 F pour 4 numéros

F.O.L. - C.C.P.
1962 74 S Châlons



C.P.A.P. n°65054
Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1985

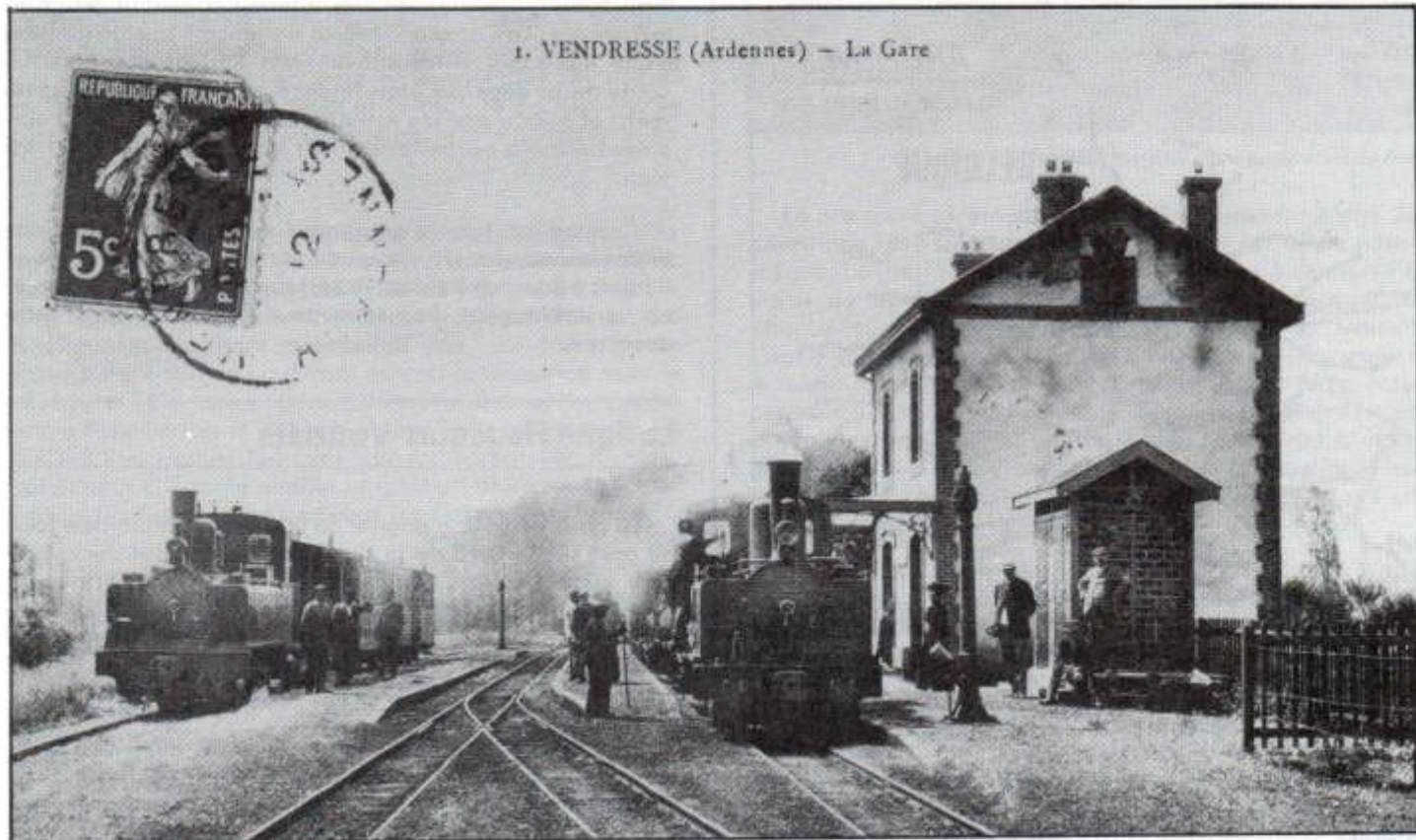
Sommaire

Le réseau sud des chemins de fer secondaires	
Michel COISTIA	page 1
L'école primaire sous l'ancien régime	
Michel CART	page 9
Histoire du cheval ardennais	
Jacques LAMBERT	page 16
Origines du cheval dans les Ardennes	
Jean-Pierre PENISSON	page 23
Mais où sont les maréchaux-ferrants d'antan ?	
Gérard GIULIANO	page 25
Le bourrelier	
Pascal CHAGOT	page 32
Le corps présent IV	
Jean CLERC	page 35
Histoire de terres	
Guy DECLEF	page 39
Léon Daumal	
Pascal SIGODA	page 41
Toponymie de Gespunsart (suite 1)	
Michel TAMINE	page 47
Le repassage de fin	
France-Marie ROUSSEAU	page 52
La verrerie de Monthermé	
Didier BIGORGNE	page 55

Le RÉSEAU SUD des chemins de fer secondaires

Vendresse

1. VENDRESSE (Ardennes) — La Gare



Les chemins de fer secondaires ou la naissance difficile des lignes du Tortillard.

La situation frontalière du département allait rendre difficile la mise en place d'un réseau ferré secondaire. La stratégie des militaires dans les années 1890 visait à empêcher une entrée trop facile d'éventuels envahisseurs en France. Pour cela les départements frontaliers ne devaient disposer que d'un minimum de voies de communication.

Après la guerre de 1870, le déclassement des places fortes de Rocroi, Les Ayvelles et Sedan jugées inadaptées à une défense efficace du territoire compte-tenu de l'évolution des techniques militaires et leur non-remplacement par d'autres systèmes de défense rendirent le département très vulnérable. Les militaires jugèrent que dans ces conditions, la création d'un réseau ferré, même à voie d'un mètre était dangereux car un envahisseur éventuel pourrait facilement l'utiliser. En effet, des réseaux de ce type existant un peu partout en Europe, il

disposerait aisément de matériel roulant et pourrait, sans problème, remettre en état un réseau qui avait été volontairement saboté pour retarder sa progression.

Bien entendu, cette analyse n'était pas partagée par les élus locaux. Ainsi dès 1884, le Conseil Général, sur le rapport de M. Mialaret, prenait la décision de principe de créer une liaison ferrée Vouziers-Raucourt avec embranchement sur Buzancy et prescrivait les études. Un projet fut donc établi auquel l'autorité militaire s'opposa jusqu'en 1892. Elle accepta alors un compromis qui constituera par la suite un lourd handicap pour le réseau secondaire : les voies ne mesureraient pas 1 m de large comme partout ailleurs mais 0,80 m. Les militaires pensaient qu'un réseau à 0,80 m serait difficilement transformable et ne supporterait pas du matériel trop lourd (matériel de guerre par exemple) et un trafic intense. (Les pentes et les courbes seraient plus fortes ; les ouvrages et l'infrastructure de la ligne insuffisamment résistants).

Le 27 juin 1892, le Conseil Municipal de Vouziers approuva l'avant-projet de la ligne Vouziers-Raucourt qui devait être soumis à enquête d'utilité publique, en émettant une réserve : «Le Chemin de fer d'intérêt local devant

immédiatement avant son arrivée dans la gare de la commune de Vouziers emprunter la route nationale n°46 et le grand pont sur lequel cette route traverse la rivière d'Aisne», le Conseil Municipal exigeait que le pont soit élargi «de manière que les largeurs de la chaussée et du trottoir conservé restassent ce qu'elles étaient». Les ingénieurs des Ponts et Chaussées (Rigaux et Henry) prévoyaient en effet que la voie serait établie sur le trottoir amont. Le 6 août et le 16 septembre 1892, le Conseil Municipal rappelait cette exigence en votant une subvention de 30.000 F pour la construction du chemin de fer. Malgré le soutien des hommes de l'art (les ingénieurs des Ponts et Chaussées) et du Conseil Général, la demande du Comité Municipal de Vouziers ne sera pas satisfai-



te, la voie empruntera la route et le pont ne sera pas élargi.

Par une loi parue au Journal Officiel n°219 du 14 août 1894, l'établissement d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local dans le département des Ardennes est déclaré d'utilité publique (Décret loi promulgué le 9 août 1894 par le Président de la République Casimir Périer et co-signé par Louis Barthou, Ministre des Travaux Publics et Poincaré, Ministre des Finances (1). Ainsi allait naître la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux (C.A.) qui devait recevoir du département la concession de la quasi totalité des lignes du département.

La concession de la construction et de la gestion des lignes s'est faite par soumissions à prix fixe. Il fallait que les soumissionnaires fassent une offre chiffrée au km (les soumissions se situaient entre 60.000 F et 100.000 F/km, elles devaient comprendre l'établissement de la voie : plate-forme ballastage, pose des voies, ouvrages, gares, châteaux d'eau, matériel roulant)...

Paul et Edmond Beldan associés à François Baert enlevèrent la concession de la ligne Raucourt-Vouziers.

Baert et Beldan étaient des entrepreneurs de travaux publics (plus tard Baert s'associera à Verney pour gérer la C.A.).

Par un bail de 50 ans signé le 9 août 1894 ils prenaient à leurs risques et périls la gestion de la Compagnie des Chemins de fer Départementaux (C.A.).

Le bail prévoyait qu'au bout de 30 ans le département aurait la possibilité de racheter le réseau, ce qu'il renonça à faire le 9 août 1924. En cas de déficit, les gérants supportaient intégralement les pertes, enregistrées dans un compte d'attente et récupérables sur les bénéfices ultérieurs, par contre en cas de gestion bénéficiaire, ils devaient partager l'excédent avec le Département.

Le financement du réseau se fit par des subventions versées par les communes desservies par le petit train (elles versaient environ 6.000 F par km de voies), par des industriels ou entrepreneurs intéressés par la desserte ferroviaire. Le Conseil Général ne lançait la construction d'une ligne que si les subventions étaient assurées. Le solde de la dépense était financé à 75% par le Département et à 25% par les soumissionnaires qui se remboursaient ensuite partiellement sur la gestion de la concession.

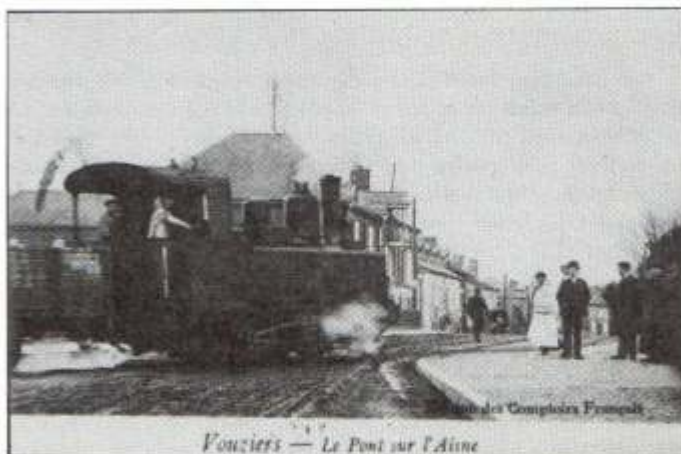
Comme on peut s'en rendre compte les conditions imposées aux constructeurs du tortillard étaient dures et il fallut à Baert et Beldan un sérieux esprit d'entreprise et un véritable goût du risque pour se lancer dans cette aventure.

La ligne Raucourt-Vouziers :

La gare de la Compagnie de l'Est étant implantée face au port sur le bord de la rivière d'Aisne, il fut décidé de bâtir la gare de la C.A. juste à côté pour permettre aussi bien la correspondance des voyageurs que le transfert des marchandises (une plaque tournante permettait d'amener les wagons du réseau à voie large au contact des petits wagons de la C.A.).

Pour placer la gare du tortillard entre la rivière et la gare de la ligne d'Amagne à Revigny et restituer à la compagnie de l'Est les terrains utilisés on s'attaqua à la falaise et on construisit le mur cyclopéen, véritable muraille d'une fabuleuse forteresse que l'on aperçoit lorsqu'on arrive à Vouziers par le vallonage.

La construction du mur coûta 270.000 F (rapport du Président Goutand, Conseiller Général - 13 avril 1904) (2).



La gare de la C.A. était très modeste. Une réserve de locomotives et un dépôt de marchandises furent également construits.

La ligne se dirigeait d'abord vers Chestres et s'enfonçait dans le défilé du Chesne en suivant la Fournelle. A Landèves il y avait halte. Les jeunes et les moins jeunes allaient ainsi jusqu'au chalet du Petit Banc où le père Cugnet, clarinettiste, avec deux autres vanniers, musiciens pour arrondir leurs fins de mois, animaient un bal champêtre très apprécié.

Puis, par Ballay, Quatre-Champs, Noirval, le petit train arrivait à Châtillon où se trouvait une gare de jonction. Une voie se prolongeait par Briouilles, Authé, Autruche et Harricourt (halte) jusqu'à Buzancy gare.

Une autre voie par Les Petites Armoises (halte) parvenait au Chesne. Elle poursuivait son chemin par Sauville, La Cassine, Vendresse, Malmy (halte), Chémery, Maisoncelle (halte) puis Raucourt. Une ligne à voie large reliait par la vallée de l'Ennemanne en desservant les usines métallurgiques d'Haraucourt et la filature de Remilly, le réseau à voie étroite à la ligne Charleville-Sedan-Stenay-Verdun.

Le 20 avril 1901, le Préfet déclarait d'utilité publique la ligne Attigny-Bâalons dont l'ouverture intervint en 1904. Le tracé de cette ligne passait par les villages de Charbogne, Suzanne, Tourteron, Guincourt, St-Loup-Terrier. De Bâalons, le tortillard descendait par une forte pente jusqu'à Poix-Terron où il était en correspondance avec le réseau à voie large, ligne Charleville-Reims. La rampe entre Poix-Terron et Bâalons était si forte qu'en automne les feuilles mortes humides qui tombaient sur la voie, suffisaient à le faire patiner et il fallait alors tout l'art du conducteur et du chauffeur pour surmonter la difficulté.

L'inauguration de la ligne eut lieu à Poix-Terron le jour même de la réélection du Conseil Municipal, le dimanche 15 mai 1904 (le Maire étant Pol Peltier). (3)

L'inauguration des tronçons Vouziers-Buzancy et Vouziers-Le Chesne ouverts à l'exploitation le 15 octobre 1897 allait soulever beaucoup de problèmes. Il ne fallait en effet pas froisser les susceptibilités des notables locaux, exacerber les rivalités politiques déjà vives et renforcer les chauvinismes de clocher... Un véritable casse-tête.

Monsieur Gobron, Conseiller Général du Canton de Buzancy qui avait été «le rapporteur infatigable de toutes les questions concernant la ligne» demanda qu'une inauguration intervint à Buzancy dès la fin des travaux, ces derniers s'achevant avant ceux de la portion de ligne Châtillon-Le Chesne. Le service grande vitesse (voyageurs + messagerie) de la ligne Vouziers-Buzancy fut ouvert le 15 octobre 1897 et celui de petite vitesse le 18 octobre 1897.

La ligne Vouziers-Châtillon-Le Chesne n'ouvrit son service grande vitesse que le 15 novembre 1897 et son service marchandise le 3 janvier 1898.

La liaison Le Chesne-Raucourt ne fut effective qu'à partir du 5 juin 1898. Monsieur le Docteur Martin, Maire et Conseiller Général du Chesne argua de l'importance de la commune qu'il administrait pour exiger que l'on attendit la fin de tous les travaux pour organiser à Le Chesne l'inauguration de ce qui lui apparaissait comme la ligne principale (Vouziers-Le Chesne) ; la portion Châtillon-Buzancy n'étant à ses yeux qu'une dérivation. Le Préfet arbitra ce conflit et un compromis fut trouvé. Une inauguration aurait lieu à Le Chesne pour les lignes Vouziers-Le Chesne et Châtillon-Buzancy ; une autre à Vouziers, à

l'issue des travaux de la liaison Vouziers-Raucourt. La seconde eut lieu le 21 août 1898 sous la présidence de Mr. Tillaye, Ministre des travaux publics. Elle se déroula devant l'Hôtel de Ville de Vouziers dans une extrême simplicité et dura tout au plus une demi-heure.



RAUCOURT - Le Ruisseau et la ligne du Chemin de Fer

La première cérémonie qui se déroula le dimanche 28 novembre 1897 sous une pluie abondante fut assez pittoresque. Le petit train spécial, fort bien décoré conduisit à partir de Vouziers toutes les personnalités jusqu'à Le Chesne où un grand banquet fut servi à la Mairie. L'après-midi le cortège se rendit à Buzancy non sans mal ; A cause de multiples arrêts imposés au petit train pour permettre à Mr. le Préfet de saluer les Maires des communes jalonnant la ligne ; la locomotive vint à manquer d'eau à Authé ! Un bal improvisé fit patienter les voyageurs ; la locomotive devant aller à Châtillon faire sa provision d'eau.

A 16 h. 20, le train parvint à Buzancy. La pluie n'a pas cessé et les invités arrivèrent fort mouillés à la Mairie où un lunch réconfortant leur fut servi. Ainsi s'achevait cette journée mémorable qui marquait solennellement le début de l'histoire du «Petit train», histoire qui s'achèvera dans l'indifférence quasi totale en 1933.

La ligne Vouziers-Le Châtelet :

La liaison Le Châtelet-Juniville était entrée en service depuis le 10 décembre 1900. La portion Vouziers-Juniville fut déclarée d'utilité publique le 18 avril 1904. Le 7 novembre de la même année il était procédé à l'adjudication des travaux. L'inauguration eut lieu le 10 novembre 1906.

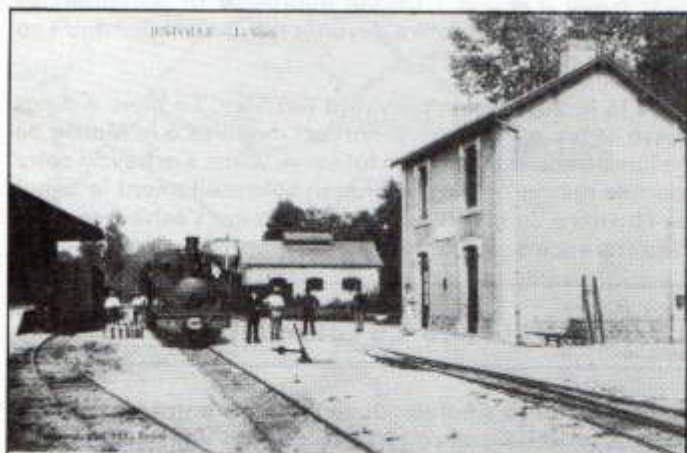
Une vive polémique opposa au sein du Conseil Municipal de Vouziers, Mr. Paul Caquot à Mr. Métillon. Le premier souhaitait que la ligne desserve Ste-Marie, Contreuve et Semide et puisse ainsi être utilisée pour le transport des betteraves jusqu'à la sucrerie implantée rue Gambetta (la SEMAT utilise encore aujourd'hui pour ses bureaux un bâtiment en briques de l'ancienne sucrerie). Le second défendait le tracé desservant Leffincourt, Tourcelles-Chaumont, Grivy-Loisy, Vrivy et Condé. En fin de compte la ligne desservit Sainte-Marie, Sugny, Contreuve, (la ligne suit le vallon de l'Indre) Machault, Mont-St-Remy, Pauvres, Ville-sur-Retourne, Bignicourt, Juniville, Alincourt, Neufelize, Le Châtelet (la ligne remonte la Retourne).

La gare des Marizy fut mise en service le 15 octobre 1905, plus d'un an avant l'ouverture de la ligne Vouziers-Juniville qui n'intervint que le 25 novembre 1906. Elle fut utilisée dans cette première période exclusivement pour

le service marchandises (petite vitesse). Cette gare était reliée à celle implantée à Vouziers-Est en bordure du canal.

Portrait d'un Tortillard - Anecdotes :

Les excellents clichés que nous avons pu rassembler donnent une bonne idée de l'allure du convoi qui était constitué généralement d'une locomotive à vapeur, d'un fourgon pour le transport de la poste, (un préposé des postes veillait sur les sacs postaux. Parfois il se livrait au tri du courrier. Ce wagon possédait une boîte aux lettres où les voyageurs pouvaient glisser leur courrier) et des bagages, de trois voitures voyageurs dans lesquelles pouvaient prendre place une quinzaine de voyageurs (1 voiture mixte 1ère classe avec coussins couverts en cuir et 2ème classe avec banquettes faites en lamelles de bois) et 2 voitures de 2ème classe ; en plus, un ou deux wagons de marchandises. Un wagon préfectoral s'ajoutait au convoi quand Monsieur le Préfet se déplaçait. Ce wagon «spécial» qui était garé à Buzancy servit jusqu'en 1914. Après la guerre l'élargissement des voies à 1 m le rendit inutilisable ; il ne fut pas remplacé, le Préfet se déplaça alors en automobile. Monsieur H. Mozaine se souvient pourtant que son père, cheminot, le conduisit visiter un splendide wagon-salon réservé au Préfet. Cette voiture conçue pour le réseau à voie d'un mètre fut envoyée à la ferraille en 1938. A-t-elle circulé sur le réseau sud ? Peut-être le savez-vous !



JUNIVILLE - La Gare

Jusqu'en 1914, 14 locomotives «Corpet et Louvet» construites à La Courneuve, de types 0.30 T et 0.12 T de 14 tonnes assurèrent la traction des convois dont la charge ne pouvait excéder 45 tonnes. Les machines portaient des noms de localités desservies par le réseau.

Les wagons et voitures voyageurs (au total 208 en service en 1914) étaient construits par «les ateliers du Nord de la France à Blanc-Misseron dans le Nord».

Les voitures voyageurs peintes en vert foncé comportaient à l'avant et à l'arrière une plate-forme couverte limitée par une balustrade métallique d'un mètre de haut environ dans laquelle s'ouvrait une porte grillagée. Le nom de la compagnie (C.A.), la classe de la voiture et son numéro figuraient, en gros caractères de cuivre sur les flancs de chaque voiture à l'avant et à l'arrière.

De fines moulures de bois, des mains courantes en cuivre (sur certaines voitures seulement) donnaient fière

allure à ces wagons qui rivalisaient avec ceux des réseaux à voie normale.

Chaque plate-forme permettait d'accéder à une porte qui ouvrait sur un couloir central qui allait d'un bout à l'autre du wagon. Sur chaque face latérale 5 fenêtres (munies de rideaux sommaires, permettaient d'apprécier le paysage qui défilait à la vitesse commerciale de 25 km/h. Le soir 2 lampes à pétrole placées à 2 coins diagonalement opposés éclairaient chaque voiture. Les cheminées d'aération de ces lampes qui pointent du toit sont repérables sur les photos.

Monsieur Saucourt René et Mr. Pierre Feucher m'affirmaient que l'hiver le chauffage des voitures était peu efficace, que les glaces se couvraient de givre et que les voyageurs battaient la semelle en cadence. Mr. Jules Soidez se souvient, quant à lui, que des bacs parallélépipédiques en cuivre couverts d'une grille, remplis d'eau chaude étaient placés parallèlement et à égale distance de 2 banquettes se faisant vis à vis. Les voyageurs y posaient leurs pieds pour se réchauffer. (Système bouillotte).

La locomotive consommait 10 kg environ de charbon au km et devait être régulièrement alimentée en eau. Des réservoirs en tôle de forme tronconique étaient implantés tous les 15 km (Le Châtelet-Juniville-Semide-Vouziers-Châtillon-Buzancy- Le Chesne-Vendresse-Raucourt-Bâalons-Poix-Terron et Attigny). Ces réservoirs furent tous détruits en 1918 par les Allemands. Ils furent reconstruits après guerre, en ciment et leur forme fut modifiée. Ils comportaient alors une cuve cylindrique portée par 4 pieds en béton (celui de la gare de Bâalons au bas de la côte de Bouvellemont est encore intact, un autre existe aussi à Châtillon).



CHATILLON-sur-BAR (Ardennes) - La Gare

Chaque convoi comportait 3 employés : le chauffeur, le mécanicien et un chef de train.

Dans les haltes, le service voyageurs (on l'appelle grande vitesse) était assuré, dans les stations, les services voyageurs et marchandises (petite vitesse) étaient prévus.

En 2ème classe le km était facturé 6 centimes, 9 centimes en 1ère classe. Jusqu'en 1914 chaque ligne fut desservie quotidiennement par 4 trains dans chaque sens.

Le tortillard transportait comme marchandises essentiellement des productions locales : le bois de sciage de Landèves, les grumes de bois à Vendresse, les fromages Deruelle à Quatre-Champs, l'osier, les objets finis en

vannerie, le blé en sacs, les pièces de vin, le charbon, les fruits (en particulier les cerises sur la ligne d'Attigny (4), les machines agricoles, les betteraves, les bestiaux, la paille, les trèfles, etc...

«Le petit tacot» assurait aussi le transport des colis postaux et du courrier. Monsieur Pierre Feucher se souvient : «A Pauvres, où nous habitions, la gare se trouvait à 900 m du village. Le chef de gare, une femme, prévenait les habitants de l'arrivée d'un colis à leur nom. Un piéton venait chaque jour en gare chercher le courrier et le portait au bureau du facteur-receveur qui en assurait la distribution».

Monsieur Percebois Louis qui fut chauffeur puis mécanicien sur le tortillard donne des informations intéressantes dans le témoignage qu'il livra au journaliste de l'Union (14 octobre 1966).

«Le petit train» était un service public qui fonctionnait bien. Nous avions un inspecteur à Vouziers qui ne rigolait pas. Il ne s'agissait pas de manquer les correspondances. Un cahier de réclamations se trouvait à la gare et malheur à celui qui ne respectait pas les horaires. Savez-vous que l'on allait alors de Buzancy (ou du Chesne) à Paris et qu'on en revenait dans la journée.

Départ à Buzancy à 5 h. 25 et retour à 21 h. 25. (De Vouziers par le réseau à voie normale on gagnait Amagne où on trouvait la correspondance pour Paris).

Parlant de son travail de mécanicien, Mr. Percebois ajoute :

«Notre journée était bien remplie. Jamais de fausses notes, jamais d'arrêts inattendus. Nous n'avions pas le temps et ceux qui parlent d'arrêts pour prendre des voyageurs en cours de route, de stationnements prolongés pour voir et laisser passer les vaches sur la voie, ceux-là ne sont pas sérieux».

Le service des employés de la C.A. était très lourd. Qu'on en juge.

Un chauffeur découchait un jour sur deux ; et cela trois semaines durant. La quatrième semaine il assurait avec le mécanicien l'entretien de sa loco (en particulier le détartrage de la chaudière). Cette opération d'entretien se faisait à Raucourt jusqu'en 1914 puis à la gare des Marizy après 1918 où les ateliers d'entretien furent reconstruits. Cette dernière semaine constituait un répit dans une vie professionnelle où les jours de congés étaient très rares.

Les journées de travail commençaient vers 4 h. pour s'achever vers 21 h.

Examinons à titre d'exemple le service d'un chauffeur :

Le Chesne	-	4 h. 30
Châtillon	4 h. 48 -	5 h. 03
Poix-Terron	7 h. 02 -	9 h. 02
Châtillon	11 h. 12 -	14 h. 12
Vendresse	15 h. 35 -	15 h. 40
Raucourt	16 h. 24 -	17 h. 20
Vendresse	18 h. 14 -	19 h. 40
Raucourt	20 h. 23	

Après avoir mis la loco en veilleuse, c'est-à-dire avoir préparé le foyer de la chaudière pour la nuit, le chauffeur se restaurait à «la gamelle» et se couchait avec son compagnon dans un dortoir sommaire installé dans la réserve à loco.



LE CHESNE (Ardennes) - La Gare

Le lendemain il fallait que la loco soit fringante pour le départ à 6 h. 30.

Raucourt	-	6 h. 30
Vendresse	7 h. 14 -	7 h. 36
Raucourt	8 h. 40 -	12 h. 51
Vendresse	13 h. 33 -	13 h. 43
Poix-Terron	14 h. 43 -	18 h. 30
Châtillon	20 h. 34 -	20 h. 50
Le Chesne	21 h. 10.	

Enfin à la maison, mais pas avant 22 h. ! La nuit sera courte car dès le lendemain le cycle de 2 jours reprend et il faudra se lever au plus tard à 3 h. 30.

Pourtant M. Percebois convient qu'il lui est arrivé des incidents cocasses. «En 1908 il y avait tant de neige dans la tranchée d'Authe qu'il fallut stopper. Les voyageurs descendirent et poussèrent. En pure perte, vous le pensez bien. On dut faire demi-tour et rentrer au dépôt. Dans la nuit la tranchée fut déblayée et on passa le lendemain».

«Une autre année en 1920, mais plus certainement en 1924 où le 3 novembre la cote 4,37 m reste la plus importante atteinte par la rivière, l'inondation entre Vouziers et Chestres nous empêcha de rouler pendant 2 jours. L'eau arrivait aux roues de la machine».

Pierre Feucher raconte : «C'était un de mes cousins qui conduisait le train. Je faisais le voyage à côté de lui sur la loco. C'était passionnant. La vitesse nous grisait. Sauf un jour entre Sugny et Ste-Marie, le convoi qui ralentissait fortement fut obligé de s'arrêter en montant la côte de «La Canette».

«Manque de pression de la vapeur» me dit mon cousin. En attendant que la pression remonte nous sommes descendus sur la voie et nous avons saucissonné sur le ballast, arrosant notre casse-croûte d'un canon de rouge, au grand ébahissement des 3 ou 4 voyageurs qui nous regardaient par les portières !

La pression revenue, la loco, après un coup de sifflet triomphant, reprit la voie pour nous emmener sans encombre à la gare des Marizy, terminus de notre voyage».

Pour démontrer le caractère non fondé de la légende qui voulait que le petit train remplisse sa fonction en flânant, oublieux des horaires, M. Percebois précise :

«Sachez que nous n'avions que 50 minutes pour aller de Buzancy à Vouziers avec 9 arrêts (Harricourt-Autruche-

Authe-Briuelles-Châtillon-Noirval-Quatre-Champs-Ballay-Landèves et Vouziers) et 2 ou 3 manœuvres pour accrocher les wagons».

Quand nous partions d'une gare et que nous apercevions essoufflé, un retardataire, nous lui criions : êtes-vous le Maire de La Horgne ? sans pour autant nous arrêter ! Il faut dire que le maire en question arrivant un jour en retard cria pour faire stopper le train qui démarrait : arrêtez ! arrêtez ! Je suis le Maire de La Horgne ! La réflexion fit le tour du réseau, d'où à chaque fois, la même remarque de notre part, quand un voyageur venait de manquer le train ...»

Un arrêté du 20 juin 1909 stipulait que l'appareil sonore à employer pour l'annonce du train serait la cloche ou le timbre dans les villes, faubourgs ou leurs abords immédiats et le sifflet à son grave en rase campagne.

La grande guerre :

En 1911, le département avait décidé de compléter le réseau existant en reliant Buzancy à Stenay; Beine (Marne) à Machault et de transformer en voie métrique les lignes Le Châtelet-Vouziers-Vendresse et l'embranchement de Châtillon à Buzancy. Malheureusement ces projets sont abandonnés par le déclenchement de la guerre. Le 21 août 1914 le service est suspendu (5) et la compagnie des chemins de fer départementaux évacue une partie de ses locomotives au Châtelet. Les bielles sont démontées puis enterrées dans un lieu secret ; les locomotives devenant ainsi inutilisables. Il faudra peu de temps aux Allemands pour fabriquer les pièces mécaniques indispensables à la remise en fonction des machines qui bien vite vont réutiliser la plus grande partie du réseau sud à 0,80 m.

Pour ravitailler le front de Champagne en matériel et en hommes, les Allemands ont un besoin absolu d'une ligne à voie normale (1,44 m) pouvant supporter un trafic

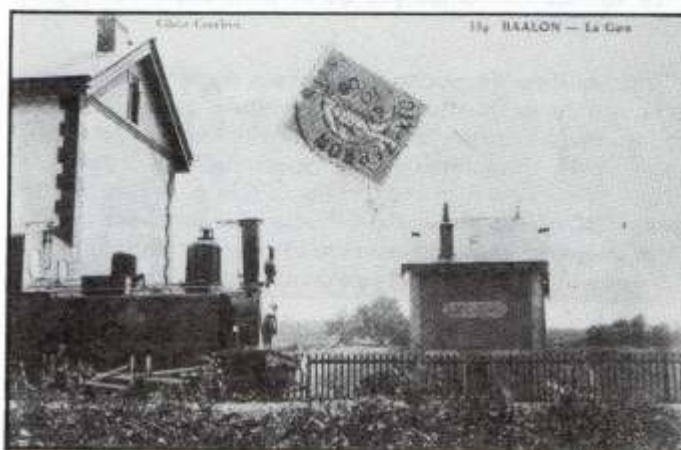


important et du matériel lourd. Ils vont utiliser le réseau ferré belge jusqu'à Muno, à la frontière française. Là, par un tunnel qu'ils percent ils atteignent Messempré et le réseau ferré ardennais (à voie de 1,44 m jusqu'à Autrecourt (par Carignan). Ils créent entièrement la ligne Autrecourt-Marcq-St-Juvin et la relient à la voie existante (Amagne-Vouziers-Apremont-Revigny) jusqu'à Savigny. De là, ils amènent la voie jusqu'à la plate-forme de la ligne du Châtelet.

Et c'est ainsi qu'une ligne à voie normale (1,44 m) remplace la voie étroite entre Vouziers et Le Châtelet avec un prolongement par Asfeld jusqu'à Saint-Erme (à 15 km de Laon). Entre Pauvres et Savigny, les Allemands doublent cette voie par une ligne stratégique à voie de 0,60 m faisant partie d'un réseau desservant le front de Champagne, une bretelle dessert l'énorme pièce d'artillerie construite par les Allemands à Semide. Une autre atteint St Morel où sont implantés divers silos de munitions (poudres et obus). Ainsi les Allemands assurent-ils efficacement le ravitaillement du front de l'Aisne.

La ligne permet aussi l'évacuation des villages proches du front, leurs habitants étant dirigés vers le Nord des Ardennes et la Belgique. Par la suite la ligne Vouziers-Raucourt-Poix-Terron-Attigny sera démontée et remplacée par une voie Decauville (0,60 m). Au Quartier Savary, un centre hospitalier très important est créé, qui recevra les blessés du front avant de les expédier vers l'arrière. Vouziers devient aussi un centre de repos et de détente pour les soldats relevés du front. Théâtre, cinéma et un immense casino font oublier aux soldats la dureté de la guerre.

En octobre 1918, la libération de Vouziers s'effectue au prix de la destruction quasi totale de la cité. Les deux gares n'échappent pas aux bombardements. La ligne qui les relie, les ponts sont détruits. A la fin des hostilités, le département reprend possession d'un réseau hétérogène (largeur des voies 0,60 et 1,44 m) et fort endommagé.



L'après-guerre - La fin du Tortillard :

De 1918 à 1923-1924, le réseau va être reconstruit et rénové. Baert et Verney vont exploiter 60 km de lignes à 0,60 m en régie, pour le Ministère des Régions libérées. Il est vital en effet que très vite des moyens de transport redeviennent fonctionnels. En utilisant du matériel militaire de «toutes nationalités» et des wagons à obus transformés en voitures voyageurs, des dessertes encore rares redonnent vie au réseau.

Le département profite de la reconstruction pour rendre homogène le réseau en démontant toutes les voies et en créant des lignes à voie métrique (largeur 1 m). La réparation et la rénovation furent financées par le Ministère des régions libérées dont Charles Reibel était le Ministre.

C'est ainsi que la ligne de Vouziers au Châtelet réouverte en 1924 bat un record encore inégalé. En 10 ans, cette ligne a connu quatre écartements (0,80 m - 1,44 m - 0,60 m - 1 m) ! (6)

La liaison du réseau Sud avec le reste du réseau départemental qui devait se faire par Chémery et Pont-à-Bar fut aussi abandonnée tout comme l'électrification des lignes. Ces renoncements, autant que l'essor de l'automobile, condamnaient à court terme le petit train.

En 1929, il fut question de raccorder la ligne du Châtelet à la grande ligne qui depuis le 19 janvier 1924 parvenait à la nouvelle gare (la gare actuelle).

Ce projet n'aboutit pas.

Par un décret du 30 octobre 1922 publié au J.O. du 4 novembre, il est décidé que le département encaissera les recettes de toute nature faites par la compagnie, déduction faite d'une prime allouée à la Compagnie pour l'intéresser au développement du trafic sur le réseau ardennais.

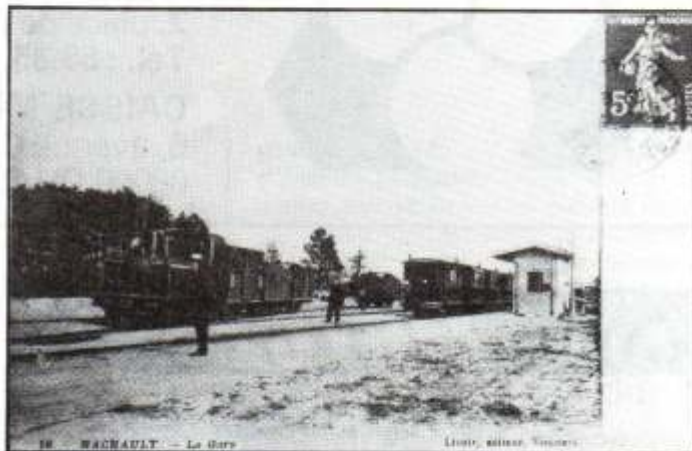
Le coût du fonctionnement avait été après la guerre multiplié par quatre, alors que le Conseil Général pour des considérations sociales n'avait autorisé qu'une multiplication par 3 du prix du billet d'avant-guerre. D'où un déficit qui ne devait que s'alourdir d'année en année.

Le remplacement des trains de voyageurs à vapeur par des automotrices (il s'agit en fait de camions militaires américains transformés) à essence construites par Baert et Verney avec à l'arrière une remorque à un essieu pour les bagages, inaugurées sur la ligne du Châtelet pour sa réouverture en 1924 ne devait pas constituer un progrès suffisant pour satisfaire des voyageurs rebutés de plus en plus par l'inconfort du matériel. De plus, le nouveau matériel ne remplaça l'ancien que très progressivement. La dernière loco à vapeur abandonna la ligne Vouziers-Raucourt en 1931. Pour tenter d'alléger le déficit on réduisit le trafic ce qui eut l'effet contraire (1 train par jour à partir de 1930). La crise économique de 1930 et 31 devait sonner le glas du réseau sud.

Depuis 1928, les cars de la S.A.T.E. (Société auxiliaire de Transports automobiles de l'Est) circulaient quotidiennement sur la ligne Apremont-Reims-Vouziers. Ils ne concurrençaient pas directement le petit train mais annonçaient néanmoins son déclin.

La Compagnie Ardennaise des Chemins de fer secondaires met en place à partir de 1929 un réseau départemental d'autobus qu'elle continuera de gérer jusqu'au 31 décembre 1946, date de constitution de la Régie Départementale des Transports des Ardennes (RDTA). Par ailleurs, elle crée des centres de camionnage à Poix-Terron,

Le Châtelet, Le Chesne, qui se substituent peu à peu au petit train et assurent le transfert des marchandises jusqu'aux grandes lignes. La concurrence est vive, «le progrès», comme on dit, est en marche. L'arrêt de l'exploitation du réseau sud fut décidé par le Conseil Général le 3 mai 1933. Sur la ligne Attigny-Bâlonis le dernier train circula le 7 juin 1933 et termina son voyage à 16 h. 30.



MACHAULT - La Gare

La disparition du petit train ne suscita pas de réaction de protestation de la population qui considérait ce moyen de transport périmé et accordait ses faveurs aux autobus plus confortables et plus modernes.

«Les Rapides de Champagne» remplacèrent ainsi la ligne du Châtelet. Le service de la poste fut assuré par des voitures automobiles. Le personnel dut se reconvertir, c'est ainsi que M. Percebois, à 45 ans, passa son permis pour conduire un camion du réseau.

Le 9 mars 1937, on décide le démantèlement du réseau puisque le Conseil Général décrète le déclassement des lignes et donc autorise leur liquidation.

Le 16 avril 1937, le Conseil Municipal de Vouziers charge le Maire d'acheter les terrains occupés sur le territoire de la commune par la ligne, et le ballast.

La plupart des communes prennent la même décision. Des usines rachètent les rails, des particuliers, les traverses (vendues 25 sous l'une).

Du matériel quasiment neuf est livré aux ferrailleurs.

L'irréversible est commis. Le tortillard disparaît à jamais.

Michel COISTIA

Le numéro 9 de Terres Ardennaises a traité du TORÉ (Gespunsart - Nouzonville).

Le numéro 11, juin 1985, traitera de la ligne Sedan - Bouillon.

Le numéro 13, janvier 1986, traitera de la ligne Mézières Signy-l'Abbaye - Wasigny - Renneville.

- (1) Histoire du Chesne Populeux par R. Hardy
- (2) Monographie de Mme Caquot-Journal.
- (3) Poix-Terron : Boulevard de l'équilibre de J.J. Leroux.
- (4) Témoignage de M. Percebois, L'Union 14 octobre 1966.
- (5) La vie du rail n°838 - Mars 62.
- (6) La vie du rail n°838 - Mars 62.

NOTES :

Michel Coistia a écrit un numéro spécial du curieux vouzinois sur les petits trains du Sud des Ardennes.

Pour tout renseignement : Contactez Claude Muguet - 2, rue A. Rimbaud - 08400 Vouziers.