

LE PETIT TRAIN DE MÉZIÈRES A WASIGNY



10. - MÉZIÈRES (Ardennes). — Gare du Chemin de fer départemental. D. D.

Photo communiquée par Mr. Yvon LAMBERT de Givet.

De l'origine à 1914 :

A la fin du XIX^e siècle, alors que le chemin de fer s'impose comme moyen de transport terrestre dominant, la commune de Signy-l'Abbaye se retrouve dans une situation critique, au centre d'un triangle formé par les lignes Rethel-Liart, Liart-Charleville, Charleville-Rethel mais sans aucune desserte ferroviaire pour la commune elle-même.

Dès lors, le conseil municipal consacre toute son énergie à obtenir cette desserte. Les notables locaux la réclament : les filateurs qui, de plus en plus, ajoutent à la force hydraulique de la Vaux (1) la force motrice de la vapeur pour actionner leurs métiers y voient la possibilité de réduire le coût de transport du charbon, les forestiers y voient l'accroissement des possibilités d'expédition des grumes, les forges du Hurtaut espèrent pouvoir augmenter leur production.

De nombreuses possibilités sont étudiées : une liaison Rethel-Rocroi

passant par Signy, un raccordement à la ligne Rethel-Charleville par Launois, ou à la ligne de Liart par Wasigny (2). Tous ces projets échouent parfois à cause du coût des travaux envisagés mais surtout à cause de l'opposition à la construction de voies secondaires dans les Ardennes de la part de l'Autorité militaire, laquelle voit dans ces chemins de fer des voies de pénétration toutes tracées en cas d'invasion.

Finalement la concession de 90 km de lignes secondaires est accordée en 1894 et la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux à voie étroite des Ardennes (CFDA) est créée. Mais l'Autorité militaire impose l'écartement de 0,80 m, écartement inusité pour lequel, espère-t-on, un éventuel envahisseur ne disposera d'aucun matériel.

Parmi ces 90 km de lignes, la CFDA met en construction un tronçon de 11 km entre Signy l'Abbaye et Wasigny, lequel est inauguré le 15 novembre 1897. Le premier train de

voyageurs emporte des jeunes recrues allant effectuer leur service militaire. Dès l'inauguration, les élus locaux réclament le prolongement de la ligne jusqu'à Mézières.

Ce prolongement est finalement obtenu, mais il n'entre en service que 11 ans plus tard, en 1908. Il est, lui, à l'écartement d'un mètre car l'écartement de 0,80 m a été abandonné, posant trop de problèmes pour le raccordement avec les réseaux secondaires des départements voisins et les chemins de fer vicinaux belges.

Si beaucoup appellent le chemin de fer de leurs vœux, son arrivée dans les villages provoque une petite révolution.

"Ma mère me racontait, nous dit Madame Belge de Thin-le-Moutier, que les gens étaient tout retournés par l'arrivée du petit train. On a détourné la rivière pour construire la gare. La ligne a été construite le long du Thin, là où se trouvaient les jardins, et beaucoup ont été coupés en

deux. Mais au lieu de s'arranger entre eux par des échanges, les gens ont gardé leurs deux moitiés de jardin. Quand on avait fait la première moitié, on traversait la voie pour faire l'autre. Et puis il y avait les ouvriers qui construisaient la voie. Ils étaient italiens, dans un village qui avait vécu plutôt replié sur lui-même !"

"J'étais alors tout gosse, se souvient Monsieur Albert Miser de Thin-le-Moutier : les ouvriers italiens nous étonnaient. On les avait logés derrière l'école. Le soir, après le travail, ils chantaient et dansaient entre eux. Ils jouaient à lancer des couteaux dans une cible. Et puis ils buvaient à la régalaade dans des gourdes en peau".

Jusqu'en 1914, le petit train remplissait bravement sa tâche avec quatre trains par jour dans chaque sens.

Le bouleversement de la Première Guerre Mondiale :

Dans les semaines qui suivent l'invasion, l'armée allemande bouleverse complètement le réseau de la CFDA pour l'accommoder à ses besoins logistiques, prolongeant des lignes, en démontant d'autres, portant plusieurs voies de 0,80 m à 1 m d'écartement. Tout cela est fait en un temps record, démontrant le peu de bien-fondé des objections de l'état-major français.

La ligne Mézières-Wasigny est conservée par les Allemands. Les grandes forêts de Thin et de Signy sont exploitées au maximum, sans souci de conservation, afin de fournir à l'armée le boisage nécessaire pour les tranchées et les abris.

Monsieur Albert Miser, alors adolescent resté à Thin-le-Moutier raconte : "Les Allemands avaient installé le long de la voie une grosse scierie actionnée par une énorme machine à vapeur et dans laquelle travaillaient des prisonniers russes, puis par la suite aussi des Roumains. Tous ces pauvres garçons étaient traités comme du bétail.

La scierie était alimentée par une petite voie d'écartement de 60 cm. Quand le secteur où circulait cette petite voie était coupé à blanc, on la démontait pour l'installer un peu plus loin et ça recommençait.

Les Allemands récupéraient tout. Les grumes étaient expédiées par le petit train. La sciure servait de litière pour les chevaux. A Signy, une scierie produisait des "rututus" (copeaux) pour faire des paillasses pour les soldats".

Le petit train est à cette époque très actif, mais à l'avantage quasi exclusif de l'occupant. En 1918, la ligne Wasigny-Mézières, comme toutes les autres lignes du département, est sérieusement endommagée par l'armée allemande en retraite qui la



Collection H. Hardy

fait sauter avec une cartouche de dynamite tous les cinquante mètres environ sur une grande partie de sa longueur.

Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, on fait de grands projets pour la réorganisation du réseau secondaire des Ardennes avec une généralisation de l'écartement à un mètre, une électrification totale, de nouvelles liaisons. Pour la ligne de Wasigny, il est prévu un prolongement jusqu'à la gare de Charleville, dépendant de la Compagnie de l'Est, par un raccordement avec les réseaux urbains de tramways électriques à

voie métrique de Charleville, Mézières et Mohon qui seraient rachetés par le Conseil Général du département. En fait ces réseaux urbains ne sont même pas remis entièrement en service et le petit train de Wasigny conserve son terminus à Mézières, à l'actuel dépôt des autobus de la RDTA (3).

En effet, faute d'argent, les projets de 1919 sont presque tous abandonnés l'un après l'autre et c'est un réseau secondaire réparé, mais non modernisé, qui reprend du service au début des années 1920. Ce manque de modernisation va peser lourd dans les années suivantes.



Collection H. Hardy

Des années vingt à la disparition

La ligne Mézières-Wasigny reprend son activité mais avec seulement deux trains par jour dans chaque sens au lieu de quatre avant 1914.

Monsieur Belge qui était alors chauffeur sur le petit train raconte : "Le train était composé de deux voitures de voyageurs, avec deux classes, et d'un fourgon postal dans lequel on mettait aussi les bagages encombrants. Parfois, il y avait en plus un ou deux wagons. Jamais plus car le train

SIGNY-L'ABBAYE (Ardennes) - La Gare



Collection H. Hardy

WASIGNY (Ardennes) - La Gare

Maurice Petit, Edit.



Collection H. Hardy



La gare de Thin-le-Moutier aujourd'hui (31-05-1986). Souvenir en ruines d'un passé pourtant proche. Photo J. DIEL.

n'aurait pas pu franchir la dure rampe entre Clavy et Neuville-les-This. Sur ces wagons supplémentaires, on transportait généralement soit des troncs d'arbres, soit du charbon et des briquettes destinés à alimenter la ligne Wasigny-Renneville.

On prenait le service à cinq heures du matin, à Signy l'Abbaye. On tournait la machine puis on chargeait l'eau, le charbon et les briquettes. En hiver, il fallait en plus allumer le chauffage des wagons. On partait vers sept heures.

Il y avait des arrêts à Lalobbe, La Neuville-les-Wasigny, Wasigny. Là, on tournait la machine et on réparait : La Neuville, Lalobbe, Signy, Thin-le-Moutier. Là, l'arrêt était un peu plus long parce qu'on reprenait de l'eau. Puis Warby, Clavy, Neuville-les-This, Sury, Prix-les-Mézières, Mézières.

A Mézières, on nettoyait le train, il y avait les manoeuvres en gare. Parfois, on faisait un train supplémentaire pour aller chercher du charbon et des briquettes. La voie serpentait dans les rues de la ville jusqu'à la gare de Mohon ! On ramenait notre chargement à Mézières puis départ pour Signy où notre service prenait fin à une heure de l'après-midi.

Une autre équipe nous remplaçait alors pour le service de l'après-midi.

Ca n'était pas comme sur un train de grande ligne. Les horaires n'étaient pas très rigides. Quand on avait de l'avance, on allait doucement. Quand on était en retard, on allait vite.

La mère Cochard, une marchande de quatre saisons de Mohon, avait l'habitude de laisser sa voiture et son âne stationner sur la voie pendant qu'elle allait se désaltérer au bistro du coin ! Quand on arrivait, on sifflait et elle sortait du café, furieuse et nous traitait de tous les noms quand on passait devant elle.

Et sur la rampe de Clavy, en hiver, quand il y avait de la neige, il fallait parfois mettre du sable sur les rails et faire descendre les voyageurs.

Mais la ligne Mézières-Wasigny a de plus en plus de problèmes. La vétusté du matériel, la concurrence de plus en plus vive de la route, le manque de raccordements, l'exode rural : tout joue contre les lignes secondaires. La crise économique des années 1930 vient donner le coup de grâce.

Que faire ? On pourrait, sur le modèle de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux de Belgique, restructurer, investir, moderniser, développer de nouveaux services, de nouvelles liaisons. Vers 1935, par cette politique, la SNCV a redressé une situation financière fort compromise quelques années auparavant.



Les colons de la Vénerie montent à la gare de Prix-les-Mézières - Signy l'Abbaye
Juillet-Août 1933 - Collection Marcel Lambert.

Mais de ce côté-ci de la frontière, on choisit une solution "malthusienne". On cherche à économiser avant tout, au détriment du service et des investissements.

En 1933, plusieurs lignes sont fermées. Wasigny-Mézières reste provisoirement en activité, mais avec un service d'autorails fort inconfortables ; en fait, il s'agit de camions modifiés.

Durant la Seconde Guerre Mondiale, l'activité cesse en mai 1940 pour ne reprendre qu'en 1941, avec à nouveau un véritable petit train à la place des autorails. Le manque d'essence pénalise alors les transports routiers et le petit train connaît un remarquable essor, comme toutes les lignes du réseau secondaire. Mais c'est là son chant du cygne.

Dès la fin de la guerre, les autobus reprennent leur activité. Le 1^{er} janvier 1947, le réseau de la CFDA est racheté par le département et concédé à la Régie Départementale des Transports Ardennais. Durant l'année 1947, la ligne Mézières-Wasigny est fermée au trafic voyageurs puis 1948 voit la fermeture aux marchandises. Quelques années plus tard, la voie est démontée, les terrains sont vendus.

Ne restent plus de ces quarante à cinquante années de petit train que les gares, les unes à l'abandon, les autres transformées en maisons d'habitation.

Jean DIEL

NOTES :

- 1) Cf. TA n° 6. Avril 1984. Jacques Lambert : "Les filatures de la Vaux".
- 2) Voir à ce propos l'article de J. Mathy paru dans le bulletin de la Société des Amis du Musée du Rethélois et du Porcien. N° 15. Octobre 1958.
- 3) La vie du rail n° 838 du 18.3.1962. "Les chemins de fer départementaux des Ardennes". Pages 55 et 56.

PH. GRENIER
machine de bureau

VENTE — RÉPARATION

Consultez un spécialiste en :

Machine à écrire **Brother** et **Olympia**
Caculatrice **Casio** et **Olympia** - Photocopieur **3M - Selex**
Caisse enregistreuse **Electro-Calcul** - Machine à dicter **Sanyo**

**C'est le choix - Les prix - Le service après-vente
et les nouveautés**

9, rue Colette - 08000 CHARLEVILLE-MÉZIÈRES - Tél. : 24.58.02.54



Froid
Électro-Ménager

Hoover - Laden - Brandt
Deville - Vedette - A.E.G.
Sauter

**Faites confiance à des
techniciens vendeurs**

TECHNICIENS SPECIALISTES T.V.
HI-FI - VIDÉO - MÉNAGER - FROID
Vente pièces détachées toutes marques

ANTENNE TV FM
SACS ASPIRATEURS

RADIO - MÉNAGER - SERVICE

Ventes et dépannages rapides toutes marques



8, rue Ternaux - 08200 SEDAN
(à côté des cycles Grelardon)
Tél. : 24.29.41.12

37, rue de Libreville - Charleville
(Angle de la rue Nivelet)
Tél. : 24.59.21.34