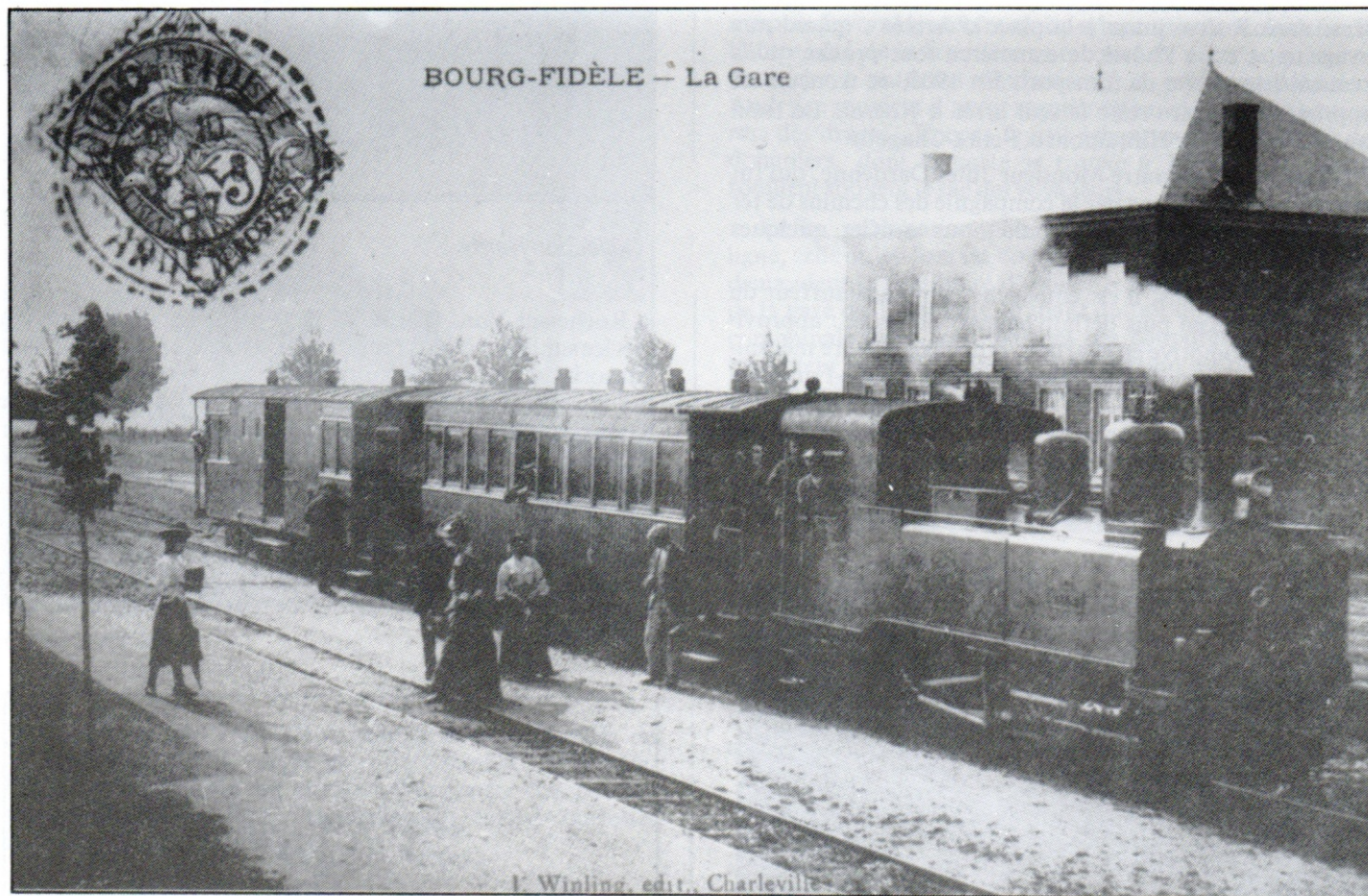


DU TREMBLOIS A LA FRONTIERE BELGE : LE TORTILLARD



Collection Hardy.

Nous poursuivons notre histoire des chemins de fer secondaires des Ardennes par l'étude de la ligne Tremblois-frontière belge par Rocroi et de son petit train : le "tortillard". Inaugurée en 1895, cette ligne était en projet depuis bien longtemps.

I - Aux origines de la ligne.

Dès 1839, dans un rapport d'inspiration visiblement Saint-Simoniennne, deux ingénieurs défendent le projet d'un chemin de fer Sedan-Charleville-la Belgique par Rocroi, afin de rejoindre le réseau belge d'entre Sambre et Meuse. Leurs Objectifs : d'une part, acheminer facilement la houille de Charleroi vers les forges des Ardennes, et le tout nouveau canal de la Meuse à l'Aisne ; d'autre part, faciliter le commerce avec la Belgique. Jusque là, comment s'effectuent les échanges ? En partie par la Meuse, mais elle n'est pas navigable toute l'année, sinon par charrois. Ainsi, la douane de Rocroi a vu entrer en France 65 000 tonnes de houille, 500 tonnes de bois, 300 tonnes de peaux et 220 tonnes de charbons de bois. En sens inverse, les exportations se montent à 3 500 tonnes d'ardoises, 2 600 tonnes de grains, 170 tonnes de vin.

Nos deux techniciens estiment donc qu'une voie ferrée serait amplement nécessaire.

En 1852, nouvelle étude, nouvel argument : cette ligne, qui serait perpendiculaire à la frontière permettrait d'acheminer rapidement des renforts en cas d'attaque : argument stratégique donc. Or, c'est un autre argument stratégique qui bloque la construction des lignes secondaires : les autorités militaires, récusant totalement le premier, estiment que des voies nouvelles seraient au contraire des axes de pénétration idéaux pour un éventuel ennemi. Elles s'y opposent donc formellement (1). Pourtant, sous la pression du conseil général, le génie militaire finit par céder, et en 1878, le raccordement de Rocroi à la liaison Charleville-Hirson est décidé.

C'est une victoire pour la région de Rocroi : à l'époque l'absence de desserte ferroviaire semblait une lacune insurmontable. Un témoin, H.-I. Carré, inspecteur d'académie, écrit, dans un recueil intitulé "petite géographie des Ardennes" : "Rocroi est un pays agricole ; sans chemin de fer, il est difficile qu'aucune industrie vienne jamais lui donner d'accroissement". C'est donc chose faite en 1895.

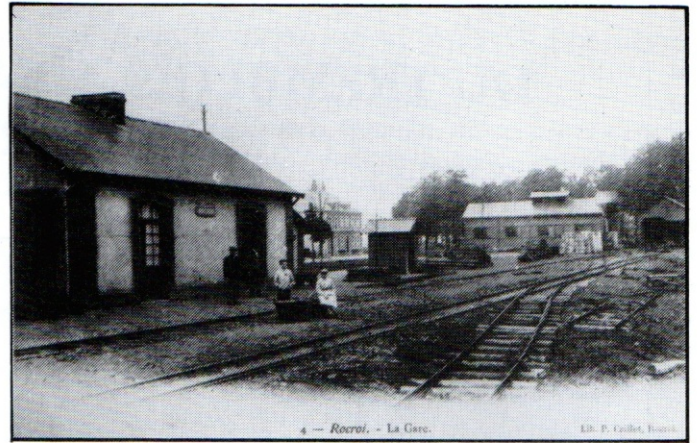
A une condition cependant : la voie nouvelle doit avoir des rails écartés de 80 centimètres, et non d'un mètre comme pour les constructions habituelles. Mais c'est un tel handicap quand on veut relier Rocroi à Couvin et Chimay, en Belgique que dès 1903, on démonte et on revient à la voie métrique. Bref, on a perdu du temps et de l'argent.

II - La vie quotidienne du tortillard.

Longue de 12 kilomètres entre le Tremblois et Rocroi, la ligne dessert initialement 2 autres arrêts : Bourg-Fidèle et Saint-Philomène. Au début du siècle, le tortillard s'enfonce même dans Rocroi jusqu'à la place d'Armes ; quand aux voyageurs, c'est à l'hôtel de commerce tout proche qu'ils prennent leurs titres de transport. En 1905, ce tronçon est supprimé, et la gare reste le seul arrêt à Rocroi. Le train poursuit ensuite sur Hiraumont et Petite-Chapelle.

Nous avons rencontré Monsieur Jules Dardenne, qui fut employé pendant 30 ans par la compagnie des chemins de fer départementaux ; il a bien voulu nous confier quelques souvenirs.

En 1924, à 25 ans, il est embauché comme chauffeur du tortillard, à l'essai puis définitivement. Son rôle : approvisionner la locomotive en charbon. Il devient ensuite mécanicien, c'est à dire conducteur. Il habite alors Rouge-Fontaine, un écart de Sévigny-la-Forêt, et c'est à Bicyclette qu'il vient prendre son service à Rocroi, à pieds quand la neige est trop abondante. Le tortillard effectue quatre aller-retours par jour, deux équipes sont associées à sa bonne marche : l'une de 5 heures du matin à 13 heures, l'autre de 13 heures à 21 heures.



Collection Hardy.

la Roche-sur-Yon. Rentré au pays en 1942, il reprend son service sur le tortillard, tout en étant affecté 2 mois par an par l'autorité d'occupation au transport des betteraves dans le sud du département, principalement vers la sucrerie de Saint-Germainmont. D'ailleurs, il verra son convoi dérailler chargé de 47 wagons de sucre destiné à l'Allemagne, sous l'action des FFI.

Et notre petit train ? Selon nos interlocuteurs, les occupants lui ont porté un coup en commençant à démonter ses rails entre la frontière et Rocroi, pour récupérer des matériaux utiles à leur effort de guerre. Jusque là, qui l'utilisait ?



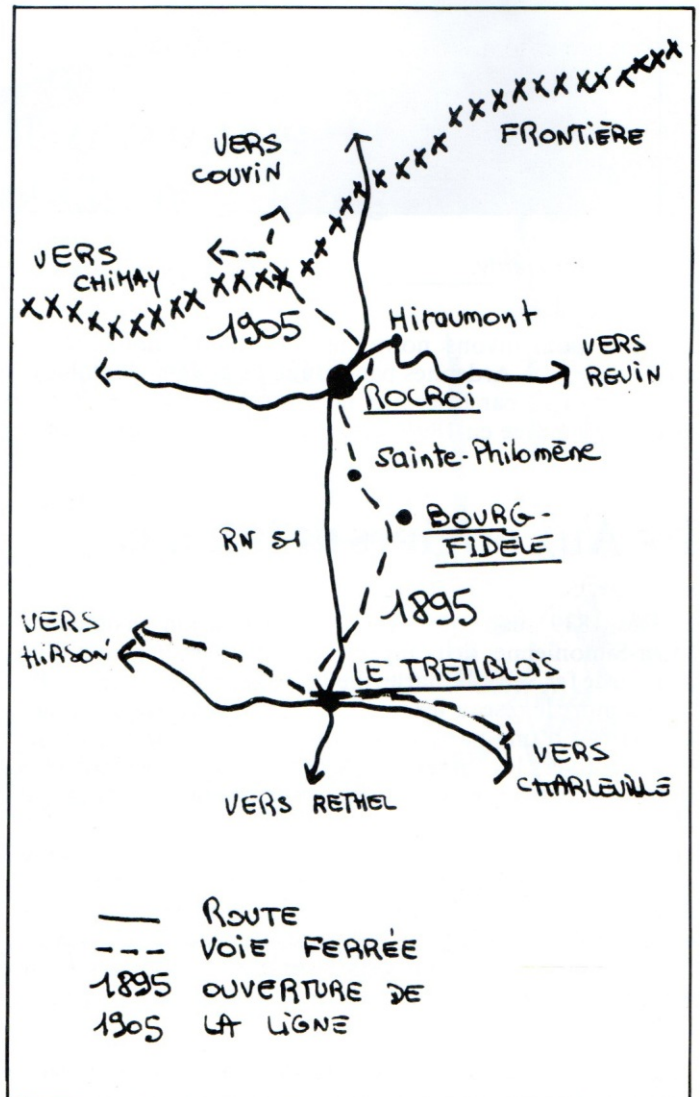
Collection Hardy.

A l'époque, pas de barrières, pas de signal aux passages à niveau, alors que le train traverse la nationale en plusieurs endroits, à l'entrée de Rocroi notamment. Seul moyen d'avertir de son arrivée : un très long sifflement, qui, selon un autre témoin, Monsieur Raoul Andry, s'accompagne des aboiements des chiens, blessés aux oreilles.

Pourtant, en près de 30 années de service, Monsieur Dardenne a connu peu d'accidents : dans les années trente, un choc avec une vache divaguant sur les rails, mais l'animal n'en meurt même pas ! Plus grave, un sombre matin d'hiver, vers 6 heures, une voiture heurte le convoi : beaucoup de dégâts matériel, un bras cassé et de multiples contusions. Les gendarmes de Rimogne, avertis, arrivent à bicyclette et dressent un constat.

Monsieur Dardenne travaille alors 8 heures par jour, avec 3 journées de repos par mois seulement. Le salaire est modeste, et comme beaucoup d'habitants du plateau, il tente d'améliorer son ordinaire. Toutefois, il n'élève pas quelques vaches, comme beaucoup mais accueille chez lui un dépôt de bière : la brasserie Huet, de Tournes lui accorde 2 centimes par litre vendu.

1940, l'exode. Jules Dardenne et sa famille gagnent l'ouest, il travaille quelques temps sur une ligne au départ de



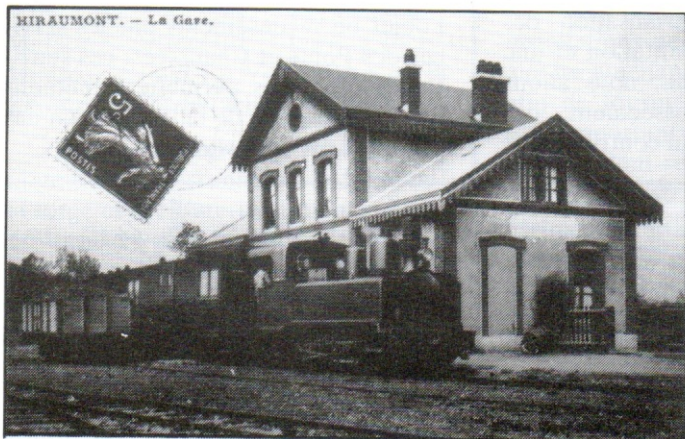
III - A qui sert le tortillard ?

D'abord, il approvisionne un grand nombre de fonderies en matières premières ; certaines possèdent une voie de raccordement à la ligne, et reçoivent directement minerai de fer, coke, sable. Citons le Croissant, l'Avenir, la Rocroyenne, la Sirène, la Société d'émaillerie la Céramique. Quant aux autres, elles ont recours à un voiturier, qui achemine ces produits depuis la gare : cas de la société Hersigny et des usines de Bourg-Fidèle. Les mêmes usines utilisent bien sûr les mêmes moyens pour disperser leur production.



Collection Hardy.

Nombreux sont ceux qui se rappellent les difficultés du tortillard à gravir la rampe entre le Tremblois et Bourg-Fidèle, alourdi qu'il était par son chargement (on pouvait alors sauter en marche, éventuellement cueillir quelques brins de muguet et le rejoindre...)



Collection Hardy.

Cette vocation économique qu'a eu le petit train confirme bien les analyses qui ont précédé sa naissance.

Seconde famille d'utilisateurs, les particuliers : ouvriers allant travailler çà ou là, camelots venant à Rocroi pour le marché, jeunes gens partant étudier à Charleville (tel, qui partait chaque matin, est devenu percepteur !) ; enfin, des promeneurs : dans l'entre-deux-guerres, le change est extrêmement favorable aux français, et tout semble moins cher de l'autre côté de la frontière ; au cours de notre enquête, on nous cite à plusieurs reprises café et tabac, et Monsieur Andry se souvient d'avoir régulièrement acheté des chaussures, des draps... Encore faut-il échapper à la vigilance des douaniers, dont le poste se trouve à Hiraumont, et qui fouillent souvent le sac des voyageurs.

Enfin, exploitation plus originale des ressources de la ligne, celle qu'en font les biscuiteries Rogeron : en 1948, elles demandent la possibilité d'utiliser le trop-plein de la citerne de la gare du Tremblois, arguant du fait que la distribution communale subit fréquemment des coupures, alors que le trop plein ne tarit jamais. L'autorisation est donnée par la compagnie, contre une redevance annuelle de 500 francs. Mais 1948, c'est presque la fin...

IV - Les dernières années du petit train.

1950, le conseil général décide du déclassement de la ligne. Le même sort est réservé au Toré et au Monthermé-Hautes-Rivières. Le trafic voyageurs est aussitôt suspendu, tandis que les marchandises bénéficient d'un sursis jusqu'en 1952.

Le tortillard a bien évidemment souffert d'une double concurrence : celle des autocars et celle des camions, qui ont réduit nombre d'utilisateurs et volume transporté. Ironie du sort, le fils de Jules Dardenne, Roger participa au démontage des voies, puis fut l'employé d'une société de transport par camions. Il transbordait, au Tremblois, les marchandises arrivées par la ligne Charleville-Hirson, et les acheminait jusqu'aux usines. Par la suite, les trains ne s'arrêteront même plus au Tremblois, les rails seront démontés ; seuls subsistent gares et abris, derniers témoins de ce tortillard que tant de Rocroyens évoquent aujourd'hui avec nostalgie.

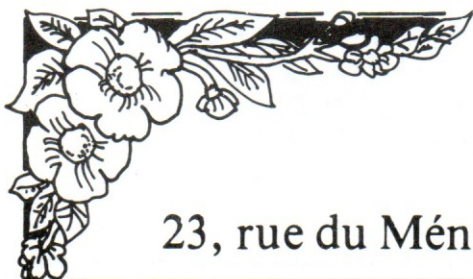
Catherine PONCELET.

(1) Voir l'article de Jacques LAMBERT dans T.A. n°9.

Nous tenons à remercier :

Monsieur et Madame Raoul ANDRY
Monsieur et Madame Jules DARDENNE
Monsieur Roger DARDENNE

Pour une documentation iconographique, se reporter à "La vie quotidienne sur le plateau de Rocroy" de G. NIVAL, A. BERNARD et M.F. BARBE.



Lingerie

Eglantine

23, rue du Ménil, 08200 SEDAN