

TRAINS DE LA FORGE, TRAINS DE LA SEMOY.

La vallée de la Semoy avant le chemin de fer.

La vallée de la Semoy, fleuron de l'Ardenne, est une gorge encaissée où l'on ne rencontre que «des rochers et des bois», comme le nota Ardouin-Dumazet dans son "Voyage dans le Nord-Est" (1901).

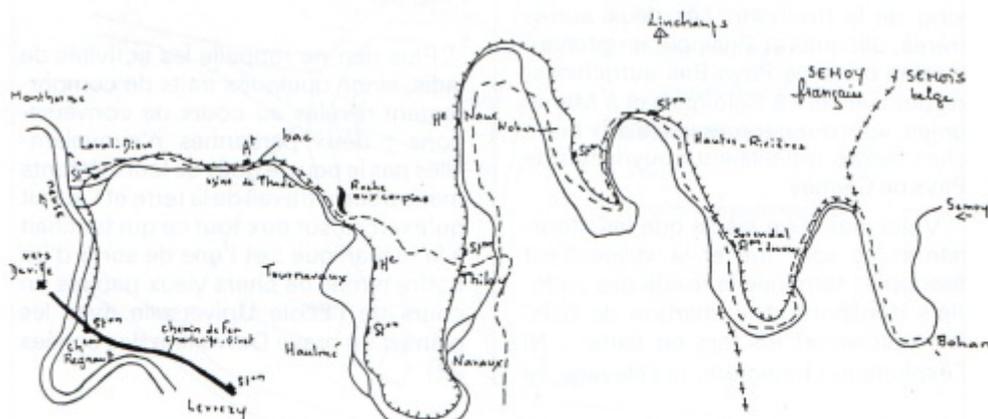
Des communications naturellement mauvaises freinèrent longtemps le développement économique et industriel de la Semoy.

Quels étaient jusque vers 1850 les moyens de communication entre les villages de la vallée, et entre cette dernière et la vallée de la Meuse ? D'abord de mauvais chemins, utilisés pour la plupart des transports par des gens de pied munis de hottes ou des ânes équipés de bâts. Puis la rivière, peu profonde, peu navigable, mais néanmoins empruntée par des barques légères.

L'un des rares documents conservés au sujet de cette voie est une requête des habitants de Nohan auprès de l'archevêque de Reims en date du 7 juin 1716. Ils désiraient obtenir la permission de faire leurs pâques en leur oratoire et non à Thilay, «vu la difficulté de se rendre à cette église par les mauvais temps et chemins montueux et difficiles, à moins que de passer deux fois la rivière de Semoy, ce qui ne se peut que très péniblement faire lorsqu'elle est débordée, à raison que sur cette rivière on ne se sert que de barques composées d'un seul arbre creusé avec la hache». Un autre témoin, toponymique celui-là, lieu-dit "le port" à Hautes-Rivières, rappelle un passé batelier lié aux activités des forges de Linchamps.

Bref on s'explique pourquoi la métallurgie locale, clouterie puis estampage et boulonnerie, n'ait pu se développer que malaisément : réception des matières premières et livraison des produits posaient constamment problème. Il est d'ailleurs intéressant de noter que le chemin de Nohan à Thilay, comme celui de Braux à Joigny, fut élargi lors de la crise de la clouterie en 1848 par les ouvriers réduits au chômage.

En 1850, les Ponts et Chaussées entreprirent de vastes travaux dans le massif : dérochement des mauvais passages, coupe de boucles de la Meuse, aménagement de routes. Ainsi ouvri-



La vallée de la Semoy (d'après cartes I.G.N 1831, 1855) échelle 1/60.000
 --- route Monthermé - Bahan
 - - - - - chemin de fer à voie étroite, 1800 à 1850
 St^m station, H^e halte, A^t arrêt



rent-ils une voie directe Monthermé-Thilay, après avoir fait parler pic et poudre dans le Corpia, redoutable éperon rocheux.

Les habitants de la vallée auraient désormais un accès aisé au port, plus tard à la gare de Monthermé.

L'établissement d'une ligne de chemin de fer compléterait le programme de désenclavement.

La ligne.

Dans le dernier tiers du XIX^{ème} siècle, l'intensification de l'activité métallurgique amena les industriels de la Semoy à réclamer l'établissement d'une ligne. Pourtant celle-ci vit le jour tardivement. Seuls les habitants de Haulmé et de Tournavaux ne souffrirent pas trop de la situation : depuis les

années 1860 ils se rendaient à Levrézy par les bois, gagnant la plus proche des gares de la ligne Charleville-Givet.

Une tradition locale (injustifiée ?) veut que les directeurs de la boulonnerie de Bogny, la "grosse boutique", se soient opposés à la création d'une ligne qui aurait par trop avantage leurs concurrents.

Installée enfin en 1900 de Monthermé à Hautes-Rivières, la voie suivit le fil de la vallée, surplombant la rivière et, bien souvent, entaillant le roc.

De 1900...

«Nos anciens se rappellent encore avoir vu partir le train, paré de drapeaux tricolores, pour une destinée qui devait durer jusque la dernière guerre. Son panache de fumée blanche, sa turbulence et ses longs sifflements devaient égayer et régler en même temps, pendant cette période, la vie active de la petite vallée». (Marcelle Hugueville-Diseur).

En 1912, on prolongea la ligne par un tronçon Hautes-Rivières-Sorendal. La gare de Sorendal, qui ferait aussi office de douane, fut inaugurée le même jour que la mairie de Hautes-Rivières.

La voie connut bien des vicissitudes. Démontée par les Allemands durant la Grande Guerre, elle fut refaite rapidement après l'armistice puis prolongée jusqu'à la frontière par un tronçon Sorendal-Bohan ... que ces mêmes Allemands anéantirent pendant la Seconde Guerre mondiale.

...à 1950.

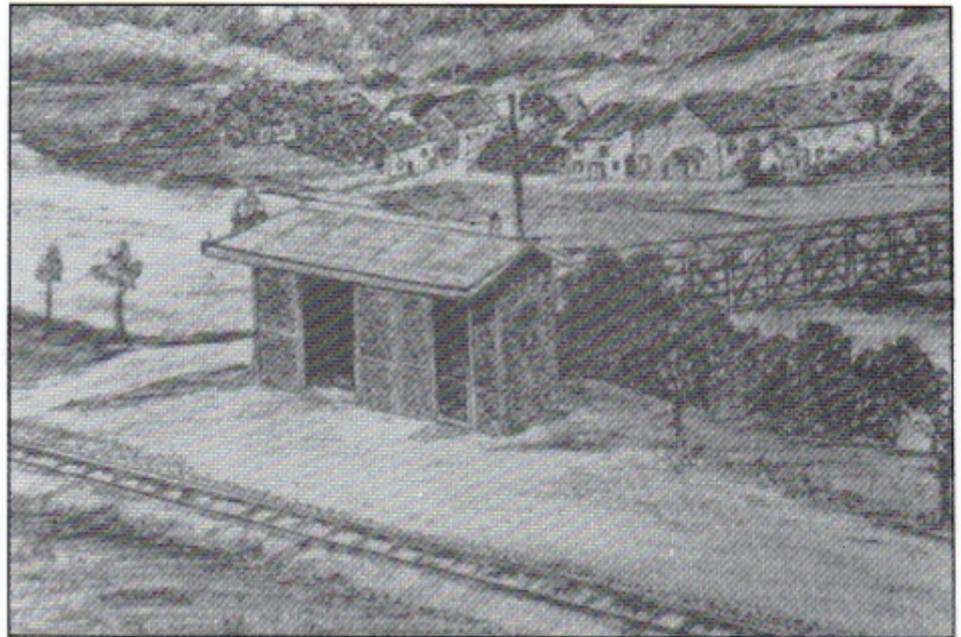
La ligne fonctionna tant bien que mal jusqu'en 1950. La concurrence des camions et autobus, ainsi que la gestion déficitaire de la Compagnie Départementale, entraînèrent sa disparition, contemporaine de celle d'une autre ligne d'intérêt industriel, Nouzon-Gespunsart.

«Rien n'est plus douloureux que de perdre un ami», disent aujourd'hui encore les nostalgiques du "p'tit train".

"Tortillard", "yoyo" et lorry.

Le premier "P'tit train" de la Semoy était un "tortillard" à vapeur, composé d'une locomotive Corpet-Louvet et son tender à charbon, de deux wagons de voyageurs (à plate-forme) et de plusieurs wagons de marchandises.

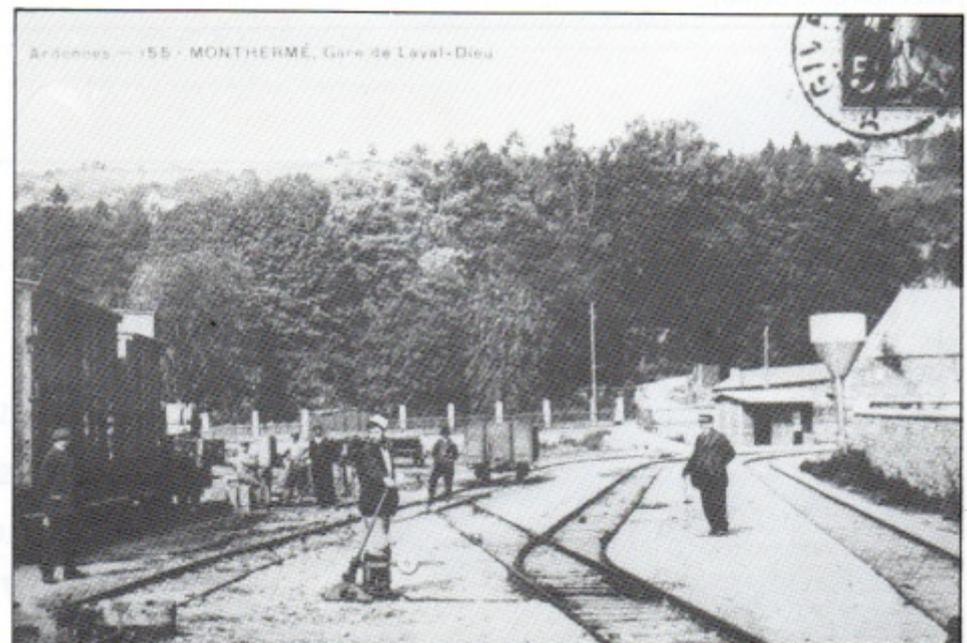
Le ravitaillement en eau de la Corpet-Louvet fut assuré par des prises d'eau souvent pittoresques. A Tournavaux, une prise aménagée sous la Roche-aux-Corpias recueillait l'eau coulant de la



Naux au temps du chemin de fer : la voie, la halte, la passerelle. Au fond, le village (dessin d'après une carte postale ancienne, "Thilay, pays des basses rivières").

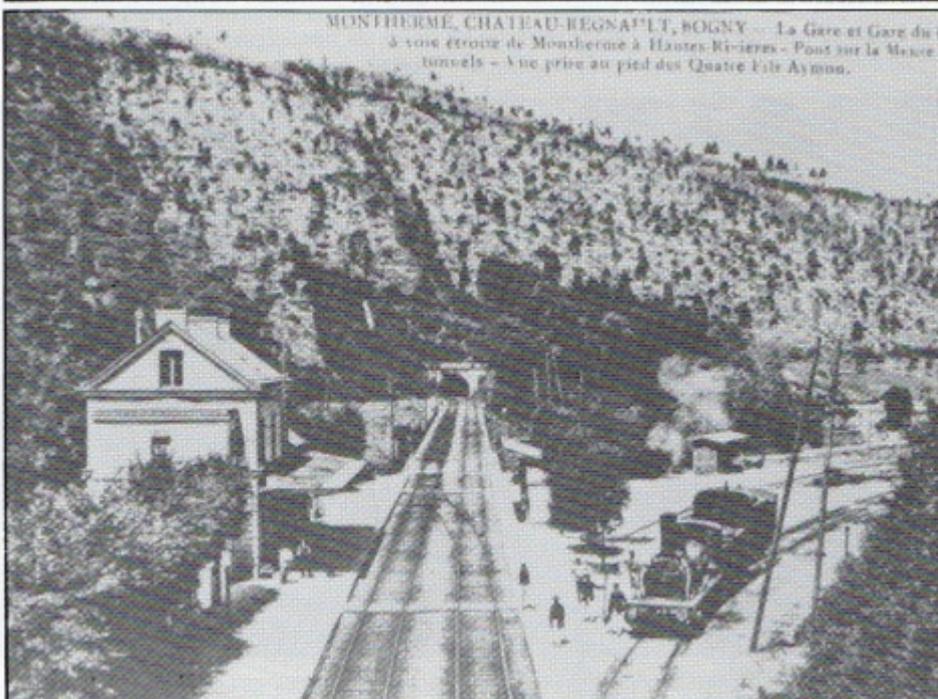


Naux, état actuel : la voie et la halte ont disparu. Les arbres ont grandi et masquent en partie la passerelle métallique - qui tient bon - et le village.





Vallée de la Meuse. — Monthermé. — Gare de Laval-Dieu



MONTHERMÉ, CHATEAU-REGNAULT, BOGNY — La Gare et Gare du C à voie étroite de Monthermé à Hautes-Rivières - Pont sur la Meuse et tunnels - Vue prise au pied des Quatre Fils Aymon.

Monthermé - A gauche, la voie normale ; à droite, la voie métrique partant en direction de la Semoy.



La Vallée de la Meuse
21. CHATEAU-REGNAULT — Départ de Train
Ligne départementale de Monthermé à Hautes-Rivières

côte ; à Hautes-Rivières, un puits avait été creusé dans la nappe de la Semoy. Un jet de vapeur envoyé dans ce puits refoulait l'eau dans le réservoir de la locomotive.

Les wagons de voyageurs comportèrent jusqu'en 1925-26 une première classe, munie de sièges rembourrés, où montaient les notables locaux. Un de ces wagons abritait un local pour la poste. Y voyageait le courrier remis à Monthermé par le convoyeur de l'Est au convoyeur attaché au petit train ou, après suppression de ce poste vers 1930-35, au chef de train lui-même.

Le train effectuait quatre navettes par jour. A Monthermé, Hautes-Rivières et Sorendal, une plaque tournante permettait à la loco d'exécuter son demi-tour. Les déraillements étaient peu fréquents (trois de 1936 à 1950), au contraire des incendies. Le tortillard traversant des bois touffus, il arrivait que des charbons rouges s'échappent de la Corpet-Louvet et mettent le feu aux broussailles environnantes. Alors les sirènes des boutiques donnaient l'alerte et les ouvriers, munis de pelles, quittaient la forge pour éteindre le sinistre.

Les incidents n'étaient pas rares. Signalons par exemple que la locomotive arriva un jour en gare de Thilay accompagnée seulement de son tender et d'un wagon de marchandises, le reste du convoi étant demeuré à Haulmé...

Une anecdote tragi-comique nous a été confiée par un ancien ouvrier affecté à l'entretien de la voie. Entre la gare de Monthermé-Château-Regnault et la gare de Laval-Dieu, la voie étroite "s'encastrait" dans une voie normale, dérivation de l'usine Senelle-Maubeuge. Or il advint qu'un train de marchandises s'engageât sur la dérivation alors que les ouvriers de l'entretien de la ligne de Semoy, non prévenus, faisaient une pose, juchés sur un lorry (wagonnet plat servant à ranger outils et traverses) en pleine voie... Le sauve-qui-peut fut général.

De 1934 à 1938, la création d'un service d'autobus pour voyageurs cantonna la ligne dans le transport de marchandises. En 1938, on mit en service un autorail à essence réservé aux voyageurs ; parfaitement inconfortable et brinquebalant, le nouveau train prit vite le surnom de "yoyo". Contrairement au tortillard, dont la lenteur est devenue proverbiale, le yoyo se permettait, dit-on, une pointe de vitesse dans la descente de Tournavaux !

Le poumon des boutiques.

La fonction essentielle de la ligne était d'assurer le transport des métaux,

des combustibles et des produits finis pour les usines de la Vallée.

Les matières premières, une fois arrivées à la gare S.N.C.F. de Monthermé, devaient être déchargées et rechargées sur des wagons "voie étroite". En 1948 seulement l'adoption de wagons montés sur bogies, passant directement d'une ligne à l'autre, permit d'éviter toute manipulation.

Trois usines de la Semoy possédaient une voie de dérivation : Mangon-Rousseau à Thilay, Dauxin à Hautes-Rivières et Manquillet à Sorendal. L'embranchement Mangon-Rousseau aboutissait directement dans le parc à fers de la boulonnerie ; l'aiguillage était défectueux et, un jour mémorable, le train emprunta l'embranchement et pulvérisa la porte de l'entreprise.

Toutefois la majorité des boutiques faisait appel à des charretiers, opérant de fréquents va-et-vient entre gares et usines, chargeant les barres de fer ou les produits fabriqués sur des chariots et le coke sur des tombereaux à bascules. Les plus importantes boutiques avaient un charretier attiré, les autres se groupaient, notamment par hameau. Ainsi les fabriques de Navaux, pendant l'entre-deux-guerres, employèrent-elles un nommé Noël Laurent.

La ligne des boutiques était enfin la ligne des ouvriers. Ceux qui travaillaient aux forges de Phade empruntaient le train jusqu'au "plat de Phade", puis passaient la Semoy grâce à un bac. Les



autres, les estampeurs, les boulonniers, ont été croqués dans une nouvelle intitulée "le petit train de la Semoy" écrite par Charles Thomas peu après la fermeture de la ligne. Texte amer, qui montre que le "p'tit train" regretté par tous, embelli par le souvenir, fut aussi parfois ressenti comme un train triste. «Tous les jours ils doivent revenir. Ils se connaissent tous. Ils sont là de bon matin, glacés, piétinant, avec la même musette, les mêmes frusques fatiguées, les mêmes engelures, formant

les mêmes groupes, jetant les mêmes blagues, en route pour le même atelier et qui n'ont plus rien à attendre que leur tortillard (...) Les habitudes, les maigres histoires de gamelles, de boulons, de syndicats, de ferrailles, de pinard, vous les enfilez, vous les jouez, vous les vivez (...) Toutes les filles à l'arrêt se précipitent, me bousculent avec des rires effrontés, le portillon crisse, leur galopade s'estompe dans le brouillard, au bout du pont, vers le brasier des boutiques...»

Agnès PARIS.

Une évocation complète du train de la Semoy a été publiée dans le bulletin municipal d'information de Thilay, n°2, décembre 1984.

A lire également :

- "Thilay, pays des basses rivières", groupe Soleil d'automne, Thilay, 1984.

- "Le petit train de la Semoy", Charles Thomas, in **Présence ardennaise**, n°7, été 1951.

Je remercie particulièrement M. Maurice Varoqueaux, ancien employé à l'entretien de la voie, pour son témoignage.



L'autre immobilier :

- *Vendez plus vite,*
 - *C'est plus sûr*
- avec AVIC**



- *Nous achetons également directement tous biens immobiliers.*
- *Paiement comptant.*