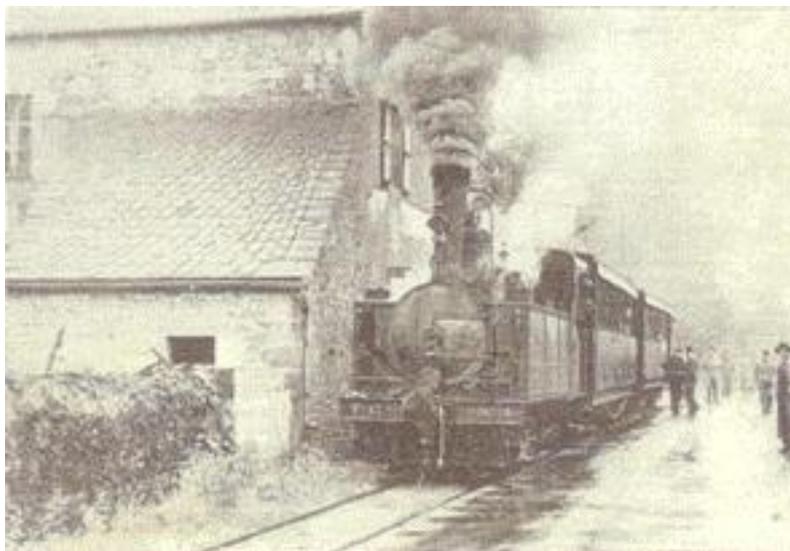


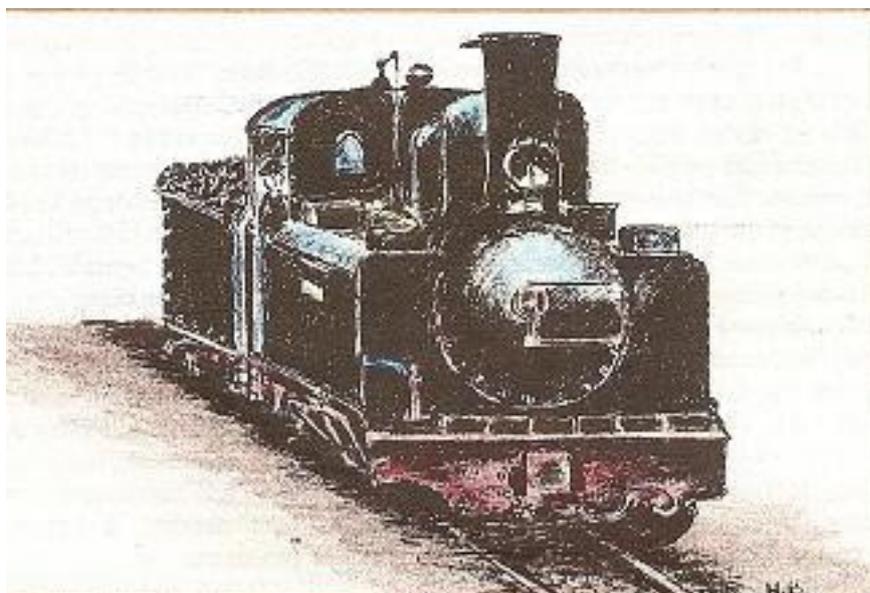
# Le petit train de la Semoy

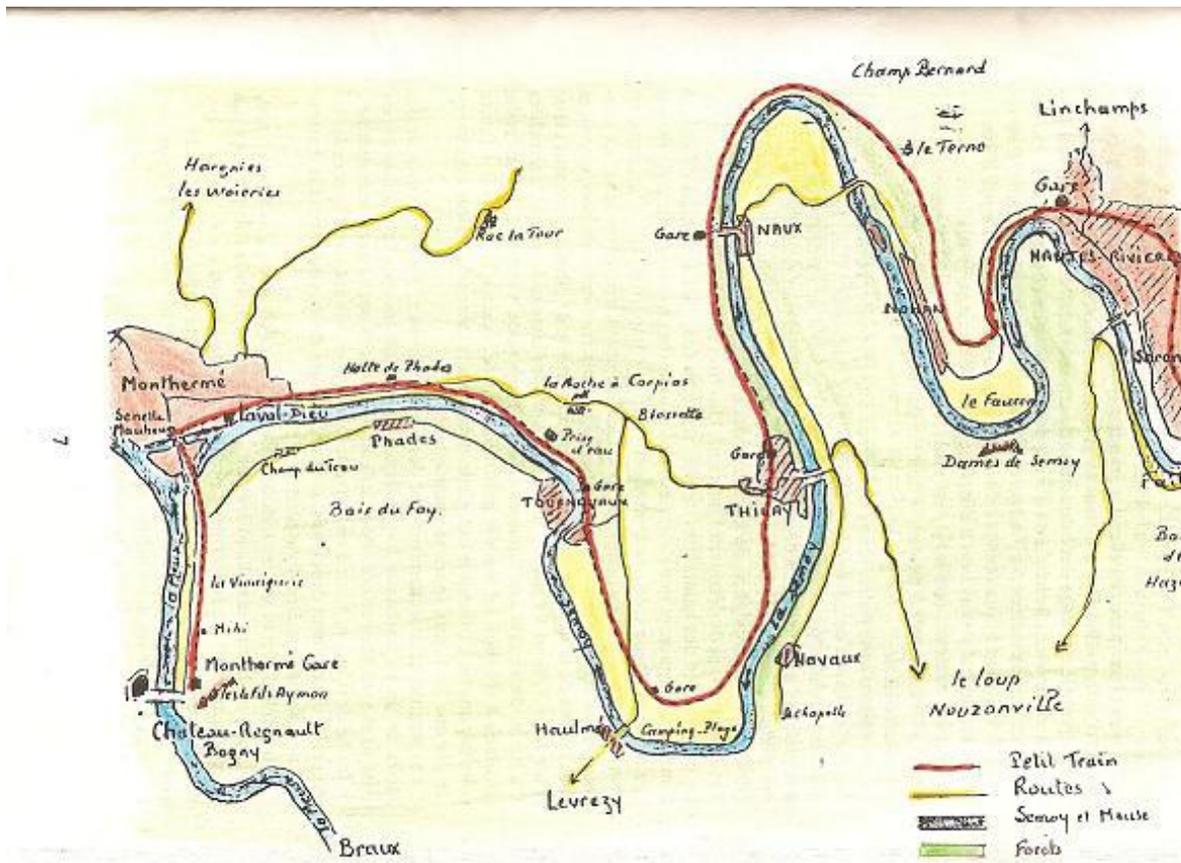
S'il vous arrive d'interroger des anciens du village sur le " petit train ", vous verrez leur visage s'éclairer et, le sourire aux lèvres, ils vous retraceront l'épopée de cet " être" cher avec une passion et une précision qui prouvent combien ce souvenir est gravé dans leur mémoire.



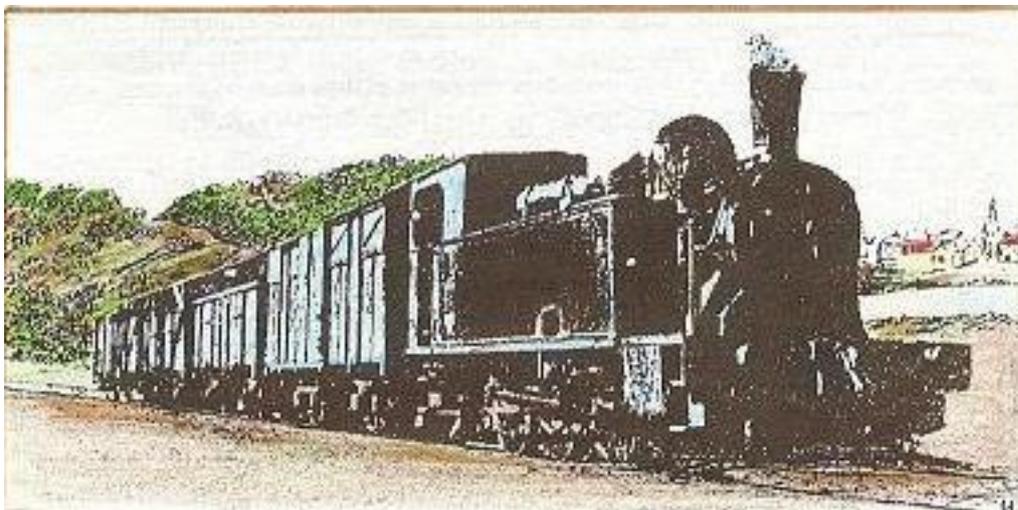
Pour ces anciens qui ont traversé avec lui des moments de bonheur mais aussi de guerre et de misère, pour les Thilaysiens qui ne résidaient pas encore au village à cette époque, et pour les jeunes qui n'ont connu ni la gare, ni le train, nous avons rassemblé des témoignages et des anecdotes. La plupart des renseignements nous ont été fournis par Messieurs Migeot, Muller, Pellerin, G.Thomé, Varoqueaux et Zucchi et nous les en remercions vivement, ainsi que toutes les personnes qui nous ont confié photos anciennes ou documents.

La voie ferrée Monthermé-Hautes-Rivières a été achevée peu après 1900. C'était une voie "métrique", c'est-à-dire que les rails étaient distants d'un mètre au lieu de 1,45m sur la ligne Charleville-Givet.





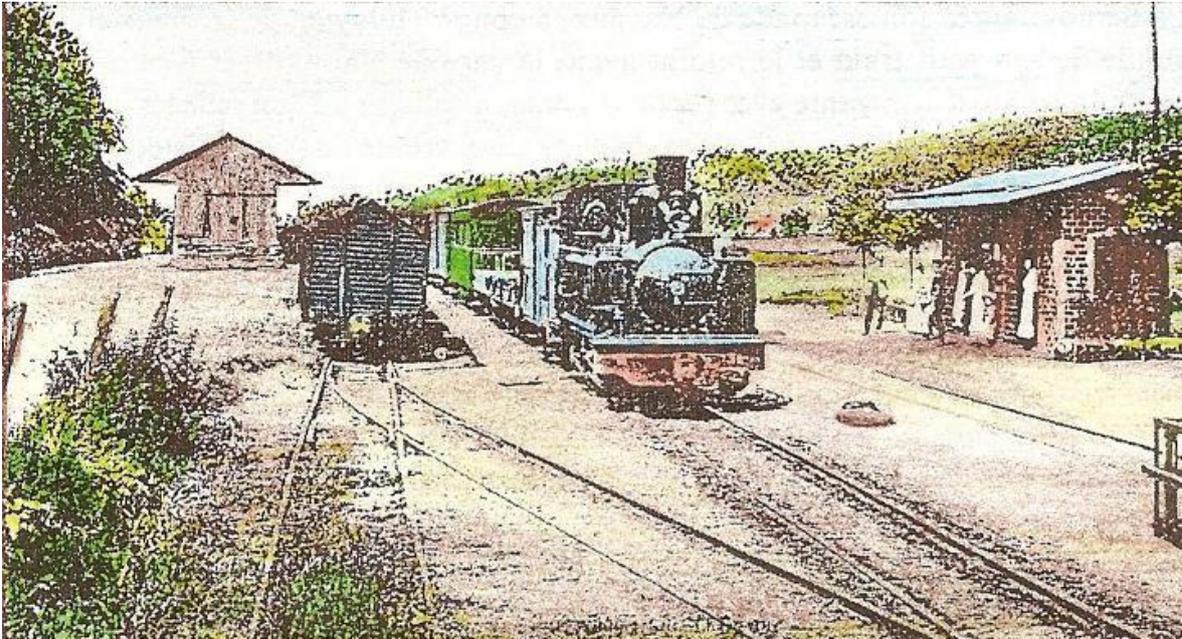
Le tronçon Haute-Rivières - Sorendal a été inauguré plus tard. Dès le début de la 1ère guerre mondiale, la voie ferrée a été démontée par les Allemands pour récupérer les rails et couper les voies de communication ; notre département a toujours été une "zone stratégique", et la population en a fait l'amère expérience au fil des siècles. En 1938, la voie ferrée a été prolongée jusqu'à la frontière ; la jonction avec la voie belge s'est effectuée au petit pont de Bohan, près de l'auberge du Printemps. Le petit train était tracté par une locomotive à vapeur "Corpé-Louvet" qui pesait 24 tonnes en ordre de marche. Dans le "tender" accolé à la loco étaient stockés le charbon et les briquettes de 10 kgs. Derrière suivaient 2 wagons de voyageurs, et un ou plusieurs wagons de marchandises.



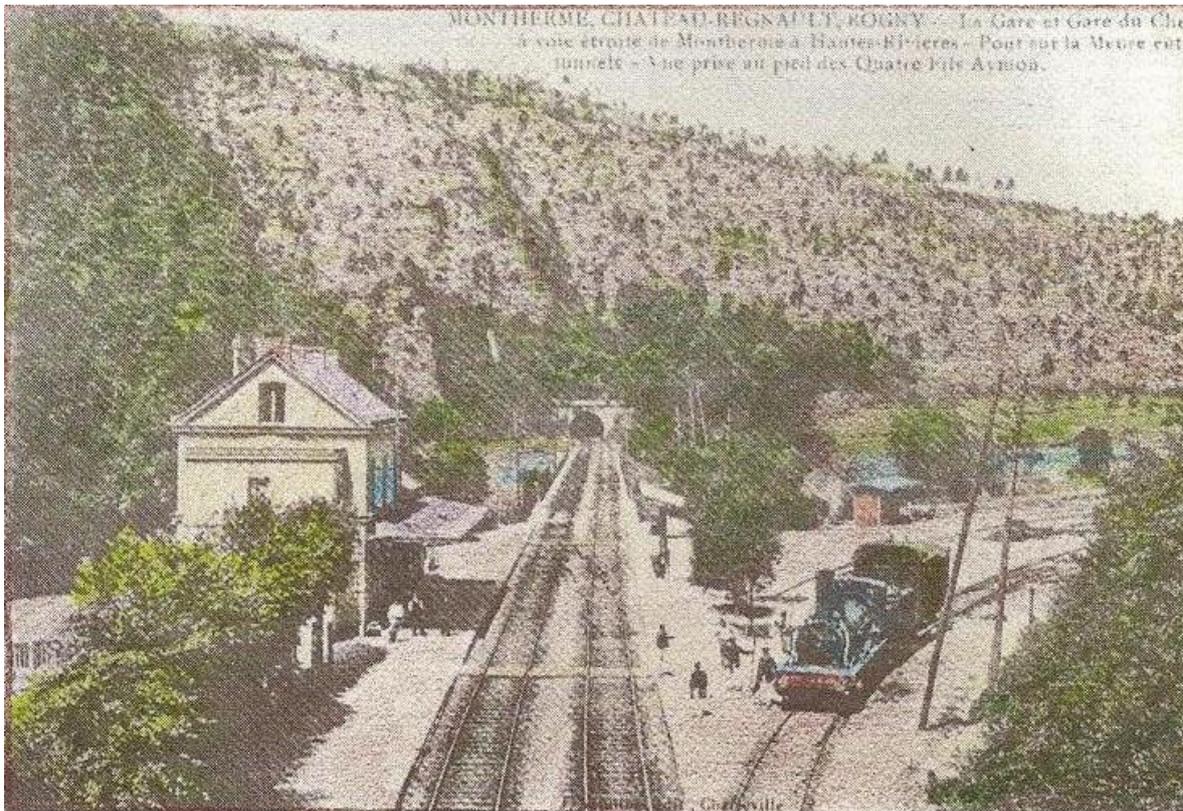
Dans la cabine, le mécanicien était aux commandes, tandis que le chauffeur alimentait la chaudière en combustible. Quant au chef de train, il dirigeait les manœuvres et surveillait le convoi.

A Thilay, Madame Armande Bouquignaud était chef de gare ; elle habitait 9, rue de la Motte avec sa fille Yvonne, et elle effectua pratiquement toute sa carrière au service du petit train.

Sur la gare, ainsi que le montre la photo d'époque, on trouvait une voie de garage, une voie de dégagement, une halle pour entreposer les marchandises et un abri pour les voyageurs.



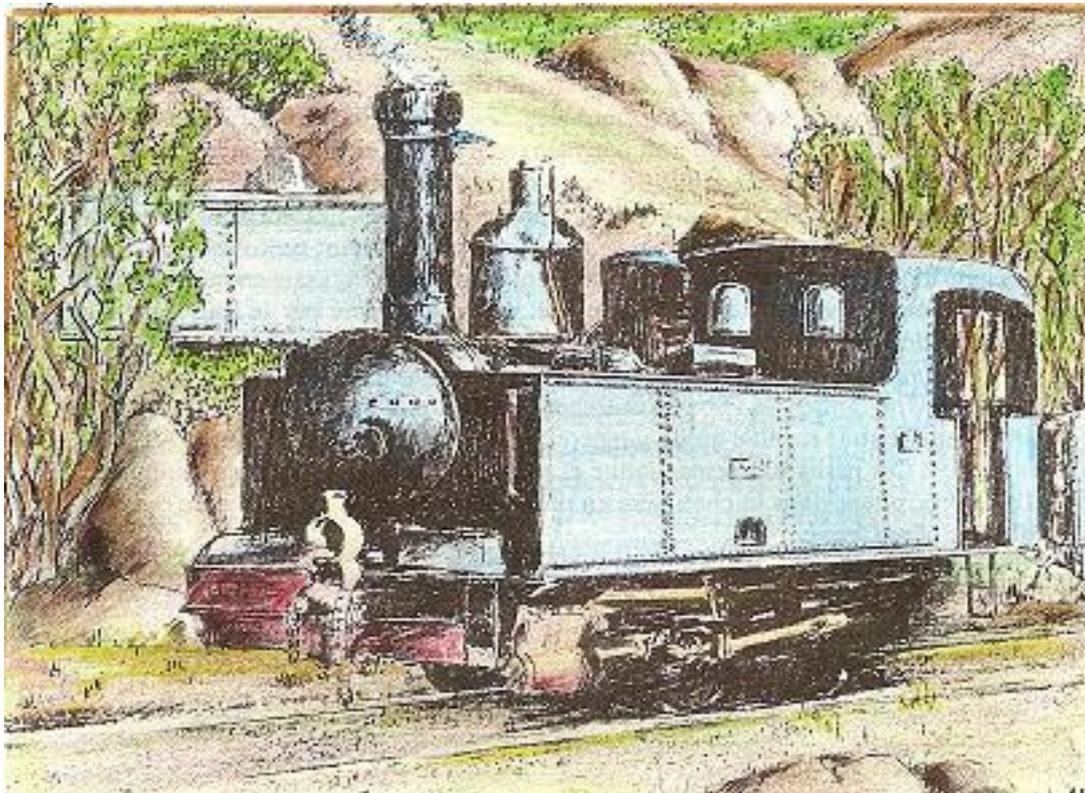
A Monthermé, la gare se trouvait à Laval-Dieu, face à la SEFAC, et jusqu'à la gare actuelle de Monthermé, deux voies étaient fixées sur les mêmes traverses (la voie étroite entre les 2 autres rails).



Pour se rendre à l'usine de Phades, les ouvriers descendaient du train sur le "plat de Phades" et traversaient la Semoy grâce à un "bac".

A Monthermé, Hautes-Rivières et Sorendal, une tournante permettait à la locomotive d'exécuter son demi-tour.

Un autre impératif technique existait : celui du ravitaillement en eau de la chaudière. A cet effet, une prise d'eau avait été aménagée à Tournavaux sous la Roche aux Corpas tandis qu'à Hautes-Rivières, un puits était creusé dans la nappe de la Semoy. Grâce à un ingénieux système, un jet de vapeur envoyé dans le puits refoulait l'eau dans le réservoir de la locomotive (quelques m3).



## L'âge d'or du petit train

A Thilay, l'industrie étant axée sur la métallurgie, le train devait à lui seul assurer le transport du charbon, de l'acier et des produits fabriqués. Excepté la boulonnerie Mangon et Rousseau qui possédait une voie de dérivation, les nombreuses autres usines devaient s'approvisionner depuis la gare.

Plusieurs charretiers locaux, tels que Messieurs Gilles et Thomé, puis les frères Laurent étaient chargés de faire la navette entre la gare et les usines. Pénible était la tâche pour décharger les wagons à la main. Les lourdes barres de fer étaient hissées sur des chariots à 4 roues tirés par deux chevaux, et le coke chargé à la fourche sur des tombereaux à bascule.

LE TRAFIC : 4 navettes avaient lieu chaque jour :

- descendantes (H-R vers Monthermé) 5h30-8h-12h30-17h
- montantes (Monthermé-H-R) 8h-10h30-14h-19h.

De 1934 à 1938, un service d'autobus a été créé entre Sorendal et Charleville.

En 1938, l'automotrice a remplacé le bus ; c'était un autorail à essence suivi d'une remorque à 2 roues. Cette remorque très instable « brinquebalait » dans tous les sens à en donner le mal de mer, à tel point que ce convoi fut surnommé le "yoyo".

## LES SOUVENIRS D'UN MECANO

Monsieur René Pellerin, aujourd'hui âgé de 62 ans, et qui réside à Braux, a travaillé sur la ligne de la Semoy de 1946 à 1950. Il était mécanicien sur autorail et chauffeur sur locomotive.

### En quoi consistait votre travail ?

"Je me levais à 3 heures du matin tous les jours. En 1949, alors que j'habitais Naux, je partais à bicyclette jusqu'à Hautes-Rivières pour "préparer" la loco. Je devais d'abord dégraisser la chaudière puis préparer le foyer, allumer et charger le charbon dans la tender en attendant que la pression monte.

En cours de journée, j'avais des heures libres, mais il fallait remettre cela pour le train du soir. Je rentrais chez moi peu avant 22 heures".

### Le train était-il rapide ?

"Ce n'était certainement pas le TGV !!!(éclats de rire). On roulait moins vite, non pas en fonction des courbes comme vous pourriez le penser, mais selon l'état de la voie aux différents endroits. Dans la descente de Tournavaux, on se permettait une pointe de "vitesse", mais seulement en autorail, car en train, n'oublions pas qu'il fallait stopper dans la descente pour faire le plein d'eau !"

### Et dans les côtes ?

" Par temps de brouillard ou de pluie fine, les rails étaient glissants. Nous faisons alors fonctionner les réserves à sable qui s'écoulaient devant les roues. Hélas, ce système ne suffisait pas toujours, et nous nous retrouvions bloqués à mi-côte. Il fallait alors décrocher, descendre, raccrocher les premiers et repartir enfin au complet... Il est arrivé de redescendre jusqu'au plat de Phade pour reprendre de l'élan!"

Une excuse pour ce brave petit train : la charge totale fixée à 80 tonnes maximum en dépassait souvent 120 ! ».

### Vous souvenez-vous d'un incident en particulier ?

"Oh que oui ! Cela se passait un soir d'hiver et la nuit était déjà tombée. Nous remontions vers les Hautes-Rivières lorsque soudain, sur la gare de Thilay, le train emprunta subitement la voie de garage. Impossible de stopper à temps : choc contre les wagons de marchandises, et déraillement de la loco.

Dans le fourgon, nous disposions de vérins et de matériel de dépannage. Avant de remettre la loco sur les rails, il a fallu changer les traverses abîmées et, grâce à l'aide précieuse des ...voyageurs, nous sommes repartis à 1 heure du matin.

Peu avant 1950, la voie n'était plus guère entretenue, et il nous arrivait de dérailler 4 fois par semaine car les tire-fonds ne tenaient plus et les rails s'écartaient.

A Naux, nous n'étions guère rassurés parce que la voie était très mauvaise et ... la Semoy juste en dessous".

### Que se passait-il lors d'un déraillement ?

" C'était très impressionnant sur le moment, mais heureusement sans gravité. Les roues rebondissaient de traverse en traverse ; les voyageurs étaient secoués comme des "pruniers", et les bagages tombaient jusqu'à l'immobilisation du convoi".

### Quelle formation devait suivre un mécano ?

"Les services de la "Traction" nous faisaient passer un permis spécial. En plus de la visite médicale annuelle, une parfaite connaissance du règlement s'imposait ; en voici par exemple l'un des articles : "interdiction de recharger la chaudière dans une gare ", ceci pour éviter de transformer les voyageurs en petits nègres".

## Le petit train ? Amusement des jeunes.



Sur la gare de Thilay, les enfants adoraient se "téléphoner" d'un bout à l'autre des wagons à l'arrêt. Pour ce faire, ils parlaient dans les tuyaux de freinage. Parfois, après avoir placé sur les rails un "lori" (plate-forme à 2 essieux utilisée par les ouvriers d'entretien), ils s'élançaient à toute allure en utilisant des bâtons comme les skieurs. Surpris par les coups de sifflet du train, ils sautaient de l'engin, et allaient même jusqu'à l'abandonner sur la voie.

Le raffinement extrême de la "plaisanterie" consistait à manœuvrer discrètement un aiguillage avant le passage du train. Ainsi, un beau jour, notre train de la Semoy a percuté et pulvérisé la porte de la boulonnerie Mangon.

Une ou plusieurs fois par an, les braises de la locomotive provoquaient un incendie dans la côte de Sousmont ou celle de Naux ; aussitôt l'alerte donnée par la sirène Mangon, les ouvriers quittaient leur usine pour combattre les flammes à coups de pelle et de branchages. Les jeunes apprentis de 14 ou 15 ans n'attendaient que cette occasion pour « souffler » un peu et s'offrir une récréation improvisée.

Pour les jeunes gens qui fréquentaient le CC(cours complémentaire) de Monthermé, et pour ceux qui se rendaient au bal du dimanche, le "yoyo" constituait un moment de défoulement très prisé. La lutte était chaude pour se trouver une place dans la remorque, endroit où s'agglutinaient tous les amateurs de chahut.

A Thilay, quand le contrôleur réclamait les billets, de jeunes resquilleurs sautaient en marche, car le train roulait au pas pour franchir la route de Monthermé.

Et pour les retardataires qui rataient le train à Thilay, il était possible de gagner Tournavaux à pied et de rattraper le convoi à la gare ou à la prise d'eau.



## LE TRAIN DE LA SEMOY, UN CONTREBANDIER DE TAILLE

Que de kilos de café, de tabac et de chocolat ont transité de Belgique en France grâce à sa complicité ! Même les gens de Charleville empruntaient le petit train pour se ravitailler à Hérissart ou dans les autres villages frontaliers.

Toutes les cachettes et toutes les astuces étaient bonnes pour déjouer la vigilance des douaniers de Monthermé qui fouillaient les bagages pendant le trajet.

A ce propos, voici une succulente anecdote relatée par Monsieur Pellerin qui remplaçait ce jour-là le chef de train : "Le train arrive de Sorendal, et les douaniers sont montés en cours de route. A Monthermé, l'un d'eux m'interpelle :- Dites donc, quand votre valise sera dans l'un des Wagons, veuillez nous prévenir avant le départ !- Moi, mais je n'ai pas de valise ! Que voulez-vous que j'en fasse ?

Réalisant qu'ils sont dupés par un contrebandier plein d'imagination, nos douaniers se précipitent vers les wagons mais bien sûr, plus de valise ni de voyageur ! "Monsieur Pellerin en rit encore.

---

Rien n'est plus douloureux que de perdre un ami. Et pourtant, combien d'amis ont disparu depuis cette époque ! Mais il en sera toujours un qui se confondra avec les autres parce qu'il faisait partie intégrante de la vie sociale et économique de la Vallée de la Semoy. A travers lui, on retrouve toute une manière de vivre et d'exister. N'allez surtout pas imaginer que la vie matérielle était plus douce ! Certes non. La génération actuelle a l'impression que la vie affective, sociale et sentimentale était plus riche et plus intense qu'aujourd'hui. Tout cet aspect nostalgique des choses, les Anciens le recréent si bien lorsqu'ils parlent de leur "petit train".

Il nous faudra beaucoup d'imagination dans 50 ans pour tenter d'éveiller un trouble chez nos arrière-petits enfants lorsqu'il faudra leur raconter nos souvenirs liés au TGV ou à l'ordinateur...

Mais le petit train ! quelle envie nous avons de faire fonctionner la machine à remonter le temps...

---