



<http://www.rp59.fr>

# Racines et Patrimoine En Avesnois

## Le mot du président

Bientôt Noël et la nouvelle année

L'année n'est pas terminée, mais nous pouvons déjà affirmer qu'elle a été bien remplie.

Vous avez été nombreux à demander des copies d'actes, en passant par le forum, ou sur le mail personnel.

La base de données « actes en ligne » dépasse les 522 000 entrées. Il est possible d'y trouver les dépouillements de naissances de 94 communes ou paroisses, 138 pour les mariages et 78 pour les décès.

De nombreuses mises à jour sont effectuées, grâce aux nombreux bénévoles, qu'il faut remercier pour leur travail.

Vous pouvez nous aider en participant au dépouillement partiel d'une commune ou d'une table décennale.

Pour cela contactez-moi par mail ou lors d'une permanence.

Les Archives du Nord ont mis leurs archives en ligne. Certains d'entre vous ont pu découvrir la difficulté de rechercher des actes. Toutes les périodes ne sont pas disponibles; l'association continue donc de donner des copies d'actes pour de nombreuses communes.

Je profite du bulletin pour lancer l'appel à cotisation pour l'année 2012.

L'adhésion est fixée à 15 euros. Vous trouverez le bulletin d'adhésion sur le site <http://www.rp59.fr> ou page 24 de ce bulletin.

Je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année

Alain Delfosse

### **DANS CE NUMÉRO :**

Le mot du président	1
Les outils	1
Les sociétés de musique	2
Les kiosques de Rousies	4
Les enfants trouvés	5
Un directeur de forges	6
Morts violentes	9
Le tramway de Maubeuge	10
Calendrier des permanences	23
Bulletin d'adhésion	24

## Quelques outils à votre disposition

Le forum internet

<http://fr.groups.yahoo.com/group/avesnois/>

La base de données « actes en ligne »

<http://www.rp59.fr> onglet « actes en ligne »

La table des mariages

<http://www.rp59.fr> onglet « table des mariages »

La liste des communes numérisées

<http://www.rp59.fr> onglet « numérisations »

# LES SOCIÉTÉS DE MUSIQUE DE ROUSIES

## LA FANFARE DE ROUSIES

Le 12/08/1884, le conseil municipal sous la présidence d'Emile PILLARD, maire, approuve la création dans la commune d'une société de musique dite Fanfare, et décide que la demande présentée par Mr JEANNET, président, sera transmise à Mr le préfet avec avis favorable « sous réserves toutefois que cette société libre n'entraînera la commune à aucune dépense ».

Autorisée par arrêté préfectoral n°243 en date du 15/09/1884, la société « la fanfare » a pour président Michel JEANNET, pour vice président Elie ANDERLESSE, et pour secrétaire trésorier Adolphe FEVRIER. Le chef de musique est Ernest WILLAME. A sa création, elle est composée de 24 exécutants, non compris le chef de musique.

Le 31/05/1888, elle modifie ses statuts au local de la société, chez Mme Veuve TELLIER, comme suit : « la dissolution de la société arrivant,, pour n'importe quel motif que ce soit, les œuvres musicales, le drapeau, les médailles, et tout le matériel sans aucune exception, ni réserve, seront cédées à Mr Ernest WILLAME chef de la société actuelle, en récompense de ses bons et loyaux services, sa direction gratuite, mais en prenant à sa charge la liquidation du passif s'il y a lieu, et sous bénéfice d'inventaire ».

Le président est alors Ernest STAINCQ, le vice président est Adonis ROBERT.

Ont validé la modification le président et le vice président, le chef, 9 membres de la commission et 23 membres exécutants, dont le renouvellement par rapport à 1884 est de deux tiers. Victor LACHAPELLE, le futur président de la fanfare communale, est membre de la commission.

Le 10/08/1890, la maire écrit au préfet du Nord pour demander la dissolution de cette société dont « le président, le vice président et ses membres exécutants au nombre de vingt environ, se sont toujours ingéniés à créer des embarras à son prédécesseur et à lui-même ».

Elle a été dissoute par l'arrêté préfectoral N°227 en date du 25/08/1890

Pour échapper à toute poursuite, elle réduit le nombre de ses sociétaires à 19 et prend le nom de « **les 19 de Rousies** ». Elle continue ses répétitions comme par le passé dans un local situé au dessus du débit de boissons qui leur sert de local. Le 23/11/1890, elle se rend à l'église où elle exécuta plusieurs morceaux de musique, ce qui provoque une nouvelle plainte du maire de Rousies, qui dresse un procès verbal. Le sous préfet pense qu'une église ne peut être considérée comme lieu public. « Le maire peut interdire aux sociétés musicales de jouer dans les rues, places et autres lieux publics, mais il ne pourra atteindre les « dix-neufs de Rousies » dans leur local, non public, dans d'autres communes ou enfin dans l'église ». Le préfet considère qu'il ne lui appartient pas d'apprécier la légalité du procès verbal, et renvoie vers le procureur de la république.

Le 27/11/1890, la maire de Rousies écrit au préfet du Nord : « Dernièrement un journal réactionnaire de Maubeuge annonçait pompeusement que le dimanche 26 octobre 1890, la fanfare libre des dix-neuf de Rousies allait donner un concert sur la place publique de Cerfontaine. La pluie empêcha le concert d'avoir lieu et les musiciens durent se contenter des cabarets dudit Cerfontaine. Cette musique, chaudement patronnée par le curé de Rousies, s'est rendue avec son drapeau et membres exécutants revêtus de leurs insignes dans le cœur de l'église de ladite commune dimanche 23 courant et y a exécuté divers morceaux. Dans l'après midi, ses membres exécutants ayant à leur tête leur chef et leur président parcoururent les rues en chantant « la Revue de Boulanger » et ils entraient dans les cabarets pour jouer un morceau de leur répertoire ».

## LA MUSIQUE COMMUNALE

Le premier président est Victor LACHAPELLE, le secrétaire est Jules HUARD, et le chef de musique est Louis NAUVELAERS. Le 5 avril 1887, la commission de cette société demande au conseil municipal l'autorisation de créer une fanfare municipale qui prendrait le nom de "**musique communale**", indiquant que, vu le peu de ressources actuelles de la commune, aucun secours ne sera demandé.

Le conseil municipal accepte le 11 avril, "attendu que le chef et les exécutants de cette fanfare mettent gracieusement leurs talents et leur dévouement à la disposition de la municipalité de Rousies. Le règlement (statuts) a été rédigé le 22 avril 1887. Une demande est adressée au Préfet du Nord, qui autorise la création par l'**arrêté 98 du 28 avril 1887**.

La **musique communale** est devenue **fanfare de Rousies**, puis, en 1986, **harmonie municipale de Rousies**.

## HARMONIE MUNICIPALE DE ROUSIES

Liste non exhaustive en ce qui concerne la période 1887-1944

ANNEES	PRESIDENTS	ANNEES	CHEFS
1887- création	LACHAPELLE Victor	1887- création	NAUVELAERS
1906	POUPLIER Emile	1894	BOUSET Emile
1907	BRUCKERT	1907	LENGRAND Auguste
1914-1919	ARRET (guerre)	1907	POUPLIER Emile
1919	POUPLIER Emile	1914-1919	ARRET (guerre)
		1919	HARBONNIER Charles
1927	FILLIEUR Victor	1925	HARBONNIER Charles
			DEFOSSEZ Anicet
1939-1944	ARRET (guerre)	1925-1929	WILLAME Ernest
1944	POUPLIER Emile		DUBUQUOIT
1945-1946	LOOST		BASTIEN Roméo
1946-1952	DEFOSSEZ Paul		DUMONT
1952-1960	ETAMPE Léon	1939-1944	ARRET (guerre)
1960-1977	DOYEN Paul	1944	POUPLIER Emile
1977-1991	GALLEZ Emile	1945-1963	GILLION Samuel
1991-2001	CANU Bruno	1963-1982	GILMANT Victor
2001	HASSELIN Bernard	1982	GALLEZ Anne Marie

**Emile POUPLIER** : né à Rousies le 18 juillet 1881. En 1890, il s'inscrit au cours de solfège. Trois ans plus tard il entrait à la fanfare communale. Il avait obtenu son premier instrument, un alto, grâce à un brillant succès au certificat d'études. Il effectua sa première sortie pour l'inauguration du monument Carnot à Maubeuge. Il fut nommé chef en 1906, et dirigeât de longues années la fanfare locale, ainsi que le cours de solfège. La fanfare s'arrêta 5 ans pendant la première guerre. Il reforma la fanfare en 1919 avec comme chef Charles HARBONNIER. Maire de 1921 à 1932, il ne délaissa pas la musique. Après une interruption pendant la seconde guerre mondiale, il prend en mains la fanfare, qu'il laissera à Samuel GILLION l'année suivante. Fin 1955, il fêtait sa 65<sup>e</sup> Sainte Cécile. Il était titulaire de l'Etoile Fédérale et avait été nommé officier d'académie en 1951.

**Samuel GILLION** : il devint chef de la fanfare après la dernière guerre, succédant à Ernest WILLIAME, DUBUQUEUX, Roméo BASTIEN et Emile POUPLIER. Il fit de la modeste société roséenne l'une des plus réputées de la région. Il était également chef de la musique de Ferrière, et un compositeur averti. Il a été nommé officier d'académie en 1951.

**Henri SOURIS** : entré dans la fanfare en 1918, il sera pendant 45 ans membre de la commission, professeur pendant 20 ans, et musicien pendant 73 ans. Il est décédé le 10 novembre 1991.

**Achille AUBRY** : tambour de valeur, il était titulaire de l'Etoile fédérale pour 50 années de service dans les sociétés musicales de Recquignies et Rousies.

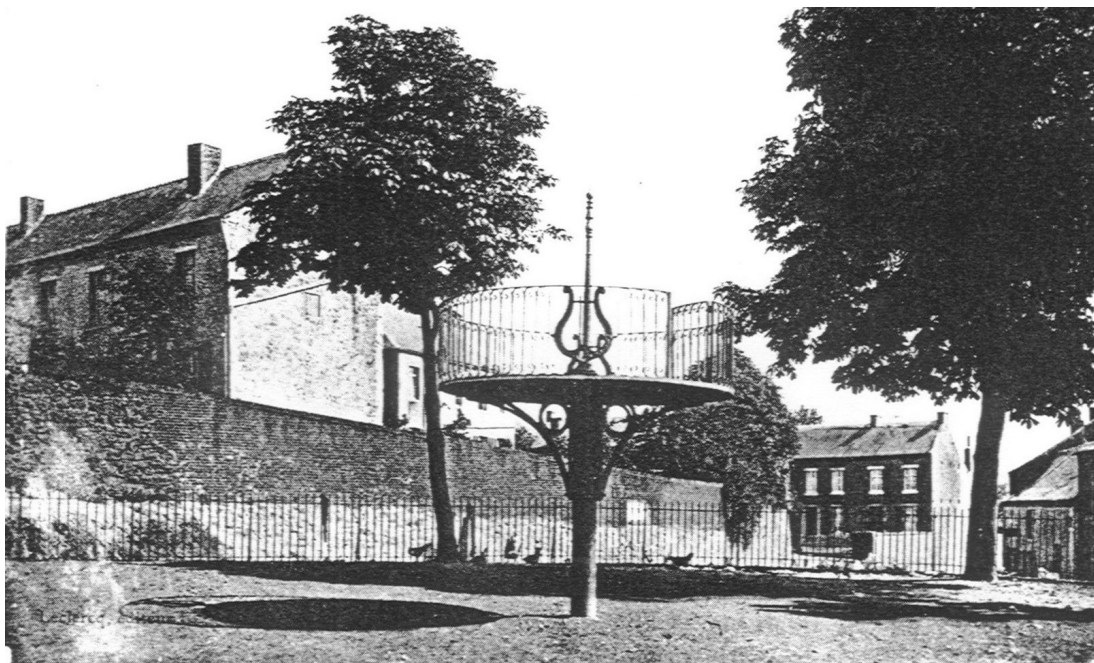


## LES PLACES ET KIOSQUES A DANSER

Jusqu'au début des années 30, la place du village était située en face de l'église. En 1608, deux beaux grands chênes l'ornaient, écrivait Paul MASSON, le maire de l'époque.

En 1903, les marronniers ont remplacé les chênes. Prosper CERISER, alors maire, propose la construction d'un kiosque. M. Gravet LECAT emporte le marché. Il devra être fabriqué et installé pour le six juin 1903, date de la ducasse. Il sera construit en fonte, sera circulaire avec quatre lyres et plancher en tôles striées, monté sur une colonne. Son poids sera de onze cents kilogrammes, et son prix posé est de six cents francs.

En 1925, la place est transformée. Le monument aux morts est installé à la place du kiosque. Rousies restera sans kiosque jusqu'en 1931, date à laquelle la Société des Glaces fera construire à ses frais un kiosque octogone en béton ; installé sur la nouvelle place, face à la mairie. Devenu dangereux, ce kiosque sera démoli en 1969.



# LESCALIER ET LACHAPELLE: DES ENFANTS TROUVES

Il nous arrive parfois de trouver, dans nos recherches dans les différents registres paroissiaux ou d'état-civil, de rencontrer des baptêmes d'enfants trouvés.

Les prénoms sont souvent ceux du parrain ou de la marraine. Les noms peuvent faire référence au lieu où l'enfant a été découvert, à la saison, à des objets usuels, des fleurs, des fruits, etc

Les trois cas ci-dessous viennent de Limont Fontaine (1752—Jean François Lachapelle), Rousies (1794—Louis Alexis Lescalier) et Sivry (1736 - Nicolas Joseph De la Chapelle de Sautain).

L'an mil sept cent cinquante deux fut baptisé le deux de juillet Jean François qu'on a surnommé la chapelle pour avoir été exposé et trouvé auprès d'une chapelle dans la paroisse de Limont dont les pères et mères sont inconnus fut parrain Jean Philippe Vandermaete et marraine Marie Françoise Laurent tous deux de cette paroisse qui ont signé tous deux  
 Jean Philippe Vandermaete  
 Marie Françoise Laurent

L'an 1736 le 16 juin a été baptisé nicolas joseph de la chapelle de sautain illegitime trouvé par les gens de loi sur la seville de la dite chapelle age de 13 jours selon le jugement de la sage femme le parrain nicolas carenas la marraine marie joseph gille tous deux de cette paroisse. Bergelès ont signé  
 nicolas Carenas  
 Marie joseph gillet  
 Jean n'importe pas;

à la maison du Citoyen alexis hautin ou dit dit hautin et la femme ont déclaré que l'enfant dont il s'agit étoit couvert d'un petit mouchoir sur la face et bien emmitonné et une serviette dessus sa tête qui étoit couverte de deux petits bonnets, et un bégain; ce fait avons dressé le présent procès verbal Et renvoyons la municipalité de rousies au Directeur du District d'arrouas pour faire par eux tout ce qui leur verra à ce sujet et avons signé: Carpent; D'après la lecture de ce procès verbal que Louis Joseph Neuhies et Alexis Cassier Joseph hautin ont déclaré être conforme à la vérité et la représentation qui m'a été faite de l'enfant qui y est désigné; j'ai donné à cet enfant les noms de Louis Alexis Lescalier; et j'ai rédigé en vertu des pouvoirs qui me sont délégués le présent acte que benoit Joseph Carpent juge de paix; Louis Joseph Neuhies et Alexis Cassier Joseph hautin ont signé avec moi; fait à la Maison Commune de rousies les jours mois et an que dessus

Carpent Louis Joseph Neuhies

## Un Directeur d'un autre temps

Les forges de Recquignies , une des usines fondatrices du futur Groupe Vallourec sont établies en 1907. La tradition orale attribue à l'architecte Jean Lafitte la construction des bureaux de Recquignies, ainsi que ceux de l'usine de tubes d'Aulnoye-Aymeries.

Les forges s'associent aux Tubes de Louvroil en 1920 (Société Louvroil et Recquignies) puis à l'usine métallurgique de Montbard en 1937 (Société Louvroil Montbard Aulnoye). Une association en participation pour la commercialisation est créée vers 1930 par les usines de Valenciennes, Louvroil et Recquignies qui devient la société Vallourec en 1957.

Durant la grande guerre Fernand Valentin, mon arrière grand-père maternel, est membre de la Direction des Forges dont il deviendra seul Directeur lorsqu'elles s'associeront à Louvroil.

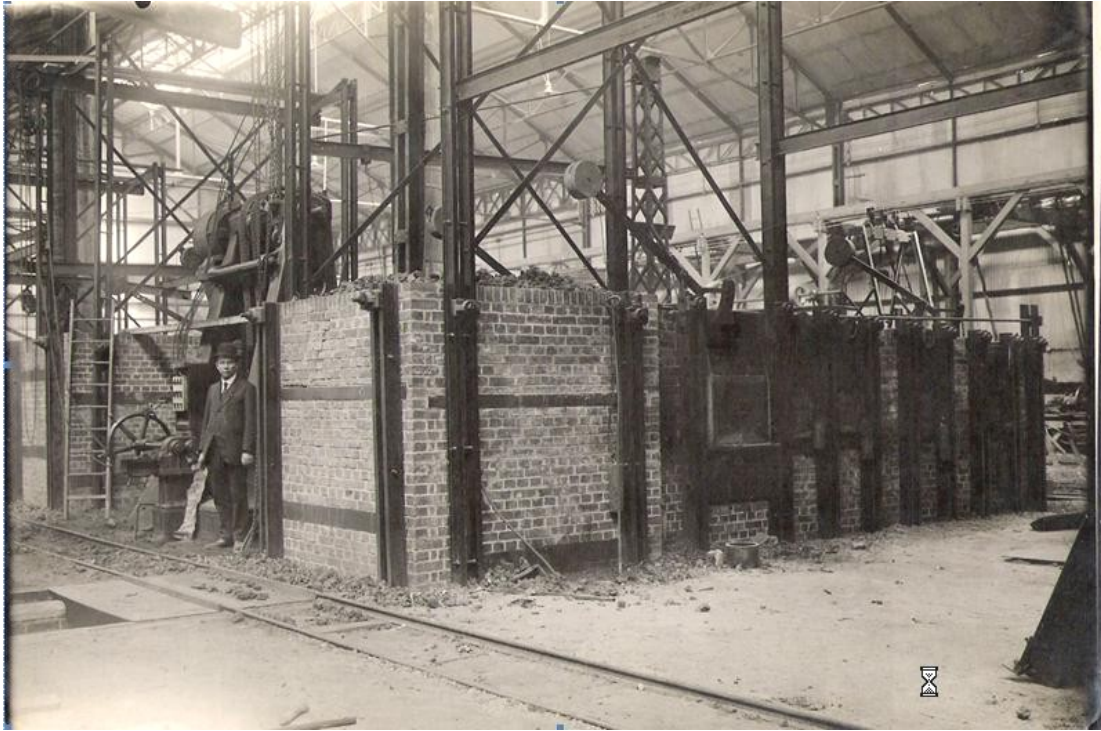
Fernand naquit à La Louvière en 1877 d'une famille originaire de Sénéffe ; dès l'âge de douze ans il travaille dans les mines du **Bois-du-Luc** , l'un des plus anciens charbonnages de Belgique se situant à Hou-deng-Aimeries, actuelle commune de La Louvière, et dont l'activité a cessé en 1973.



Avec l'aide de ses parents Adolphe et Marie Thérèse, il décroche un diplôme d'ingénieur « à la force du poignet » et opte pour un poste à Recquignies.

Constamment sur le terrain il fait l'admiration de ses ouvriers ( on le voit en chapeau melon sur la photo ci-contre) car il n'hésite pas à mettre la main à la pâte.

A cette époque les Aciéries de Longwy ont des participations dans les Ateliers et constructions du Nord de la France dont Louvroil & Recquignies ; c'est pourquoi Fernand Valentin se rend souvent à Aubervilliers ou dans l'Est pour défendre les intérêts de son usine comme en témoigne cette photo de 1916 où il se trouve troisième assis à partir de la gauche.



Les allemands confisquent les machines de l'usine et les transfèrent en Allemagne pour fabriquer des obus, tandis qu' Aubervilliers est occupé pour les mêmes raisons.



Cette action révolte Fernand qui se chargera de récupérer lui-même ses machines après la guerre.

En tant que directeur il occupe « le château », maison du directeur de la société Louvroil- Recquignies et bien connue des habitants du village.

Alors que Fernand et sa famille s'apprêtent à vivre des jours heureux, la deuxième guerre mondiale va à nouveau abattre un déluge de feu sur la France et l'Avesnois.

L'usine de Recquignies est fortement endommagée, le château quasiment détruit comme en témoignent ces photos.



Il achète plusieurs maisons à Rousies, rue du Grand-Fort où il résidera une dizaine d'années avant d'emménager rue de Rousies à Maubeuge, toujours en bordure de l'avenue de Ferrière.

Son épouse décède en 1959 ; il rejoint sa fille Simone et son gendre, chef du magasin et des expéditions de Vallourec à Aulnoye Aymeries où il décèdera en 1963 à l'âge de 86 ans après avoir dirigé sa famille comme son entreprise, humainement et loyalement

F.P





## Traces d'histoire

Dans la série traces d'histoire, nous allons aborder l'un des sujets de l'histoire moderne du Val de Sambre aujourd'hui disparu.

Il s'agit d'un moyen de transport local : le tramway.

### La création d'un réseau de tramway en région de Maubeuge :

Comme partout en France, la « Révolution industrielle » nécessite plus en plus de main d'œuvre, en particulier dans notre région pour tout ce qui touche le fer et sa transformation.

A l'opposé, la conquête de l'énergie est la cause d'une baisse de la main d'œuvre utile en zones agricoles.

Le progrès se traduit en notre région par une production florissante de :

- de métaux ferreux (fonte et acier) et de leur transformation,
- de produits céramiques (carrelage en particulier),
- de produits de consommations.

Pour produire plus, outre l'amélioration des technologies, il faut augmenter le nombre de salariés. Dans notre région, 2 solutions seront employées :

Créer de nouvelles zones d'habitat à proximité immédiate de l'industrie. Ce sera le cas du quartier de Sous-le-bois, où l'industriel n'hésita pas à déplacer la main d'œuvre qualifiée comme les « bras » en les expatriant de leur région et pays d'origine (le bassin de Charleroi, en Belgique), d'autant qu'elle était moins coûteuse à cette époque. L'afflux de main-d'œuvre donne au quartier un nouveau visage. On bâtit, réorganise, densifie et le redessine. Un presbytère, un cimetière, une école, une bibliothèque et un hospice sont construits. Apparaissent les caisses d'Épargne et de secours, facilitant les ouvriers à l'accession de leur logement.

Cette solution ne peut être employée que si l'on possède des terrains immenses sans contrarier l'extension potentielle de l'emprise des sites de production ni encore moins les enclaver.

Déplacer le plus de personnel possible tout en leur permettant de conserver leur habitat initial sans pour autant l'héberger. Pour cela, il faut toutefois lui faciliter le transport, surtout s'il réside à quelques kilomètres du lieu de travail. En ce cas, des transports en commun répondent à cette demande tout en évitant un encombrement des cheminements par emploi de moyens de transport individuel (vélo...) Autre avantage : éviter la baisse de productivité par une fatigue trop importante due aux déplacements.

Finis les cochers, calèches et longs déplacements pédestres. Il vaut mieux créer de nouveaux moyens de transport en commun.

Utilisant l'énergie mieux domestiquée, le tramway répond à cette attente en reprenant un parcours parfaitement matérialisé par un guide permanent : les rails.

Il ne reste plus qu'à réguler les horaires de passage en des points fixes pour obtenir la fiabilité impérieuse aux horaires de début et fin de poste du personnel des entreprises.

Dans une majorité de sites, les premiers transports en commun portant le nom de tramway furent hippomobiles (traction animale : le cheval) puis modifiés en traction vapeur avant d'être alimentés par la « fée électricité ».

En Val de Sambre, à l'image de son grand frère, le cheval de fer, ce qui fut le premier moyen de transport en commun local sur rails portera le nom de « train de Villers » et non celui de tramway. Nous ne traiterons pas de ce sujet dans le présent article.

Le second moyen local de transport (et seul à porter le nom de tramway) sera celui traité ce jour.



## Projet, études et réalisation :

La compagnie, sous forme de société anonyme, portera le nom de :

***Compagnie des tramways électriques régionaux de Maubeuge***

Les statuts furent déposés chez les notaires le 22 avril 1902.

Le réseau sera déclaré d'utilité publique par décret en date du 7 mai 1902.

Les premiers travaux furent entrepris très rapidement, la première mise en service intervenant dès le 1<sup>er</sup> septembre 1903.

Un décret modificatif paraîtra le 13 avril 1904 (Objet : tracé de la ligne 2).

Parce que s'approcher trop de la frontière pouvait avoir un impact favorable à l'ennemi potentiel, parce que ce dernier est régulièrement entré par la Belgique, certaines lignes ne sortirent jamais des cartons, en particulier l'une d'elle devait joindre Maubeuge à Jeumont, ville frontière avec la Belgique.

Il ne faut d'ailleurs pas oublier que l'interlocuteur privilégié et obligatoire lors de l'établissement de ce type de projet n'est autre que le Génie militaire et que toute modification ou utilisation d'un point fortifié est soumise à son aval.

Hors de question de faciliter la marche de l'ennemi ni encore moins de lui fournir un support à son artillerie mobile.

## Partie technique :

1) **Energie** : La seule et unique énergie utilisée sera l'électricité, tout d'abord produite par la compagnie elle-même puis en 1908 par la centrale de Jeumont, suite à l'accroissement des besoins en énergie du réseau ferré.

Particularité de la Centrale de la Cie : l'eau nécessaire aux machines à vapeur produisant l'électricité sera puisée dans la rivière Sambre. Elle refroidit la machinerie et devient vapeur. Toutefois, la place disponible comme la rentabilité d'une production privée d'électricité auront raison de cet équipement et de son éventuelle extension.

2) **Voie** : Tout comme son aîné, le « train de Villers » sus nommé, l'écartement des voies sera de 1 mètre (voie métrique).

Le tram circule tantôt en site propre où les rails sont des rails de profil classique, tantôt en ville où est utilisé le rail à gorge inclus dans un support, généralement le pavage de la chaussée, très rarement une dalle en béton.

L'un des concepteurs du rail à gorge en matière de tramway est plus connu pour une autre raison qui est également ferroviaire. Il s'agit de Léon Francq, né en 1848 à Maubeuge.

Celui-ci a laissé son nom aux célèbres locomotives à vapeur sans foyer qui furent justement inventées pour des réseaux de tramways avant d'être transposé aux usines chimiques.

### 3) Aspect du matériel roulant :

a) **Confort et matériel moteur** : Initialement, chacune des motrices présentait deux plates-formes ouvertes, avant et arrière. Le poste de conduite, occupé par le wattman, était donc ouvert « à tous vents » et l'exposait à la totalité des intempéries. De même, dans la partie centrale réservée aux passagers, aucune « voiture » n'était pourvue d'un moyen de chauffage, ce qui en faisait un moyen de transport des plus spartiates.

b) **Particularité d'aspect** : Alors que les autres compagnies s'équiperont d'un matériel pourvu généralement de 6 vitres sur chaque face latérale de l'habitacle réservé aux passagers, celui de notre étude ne comportera que 5 vitres de quasi même dimensions. Au premier coup d'œil, ce point permet d'écarter les cartes postales anciennes mal localisées.



Cela s'explique par une économie sur le prix mais aussi par les faibles rayons de giration en zone urbaine. Donc le matériel est à empattement court (entraxe entre chacun des 2 essieux). Même si cela se traduit par une meilleure adhérence des roues sur la voie, cela rend le fonctionnement du matériel plus saccadé à puissance motrice égale, d'où usure prématurée des contacts électriques en particulier au niveau des rupteurs maniés par les wattmen : pas de vitesses mécaniques sur le matériel roulant mais une série de plots liant les éléments électriques provoquant la variation de vitesse de la motorisation électrique.

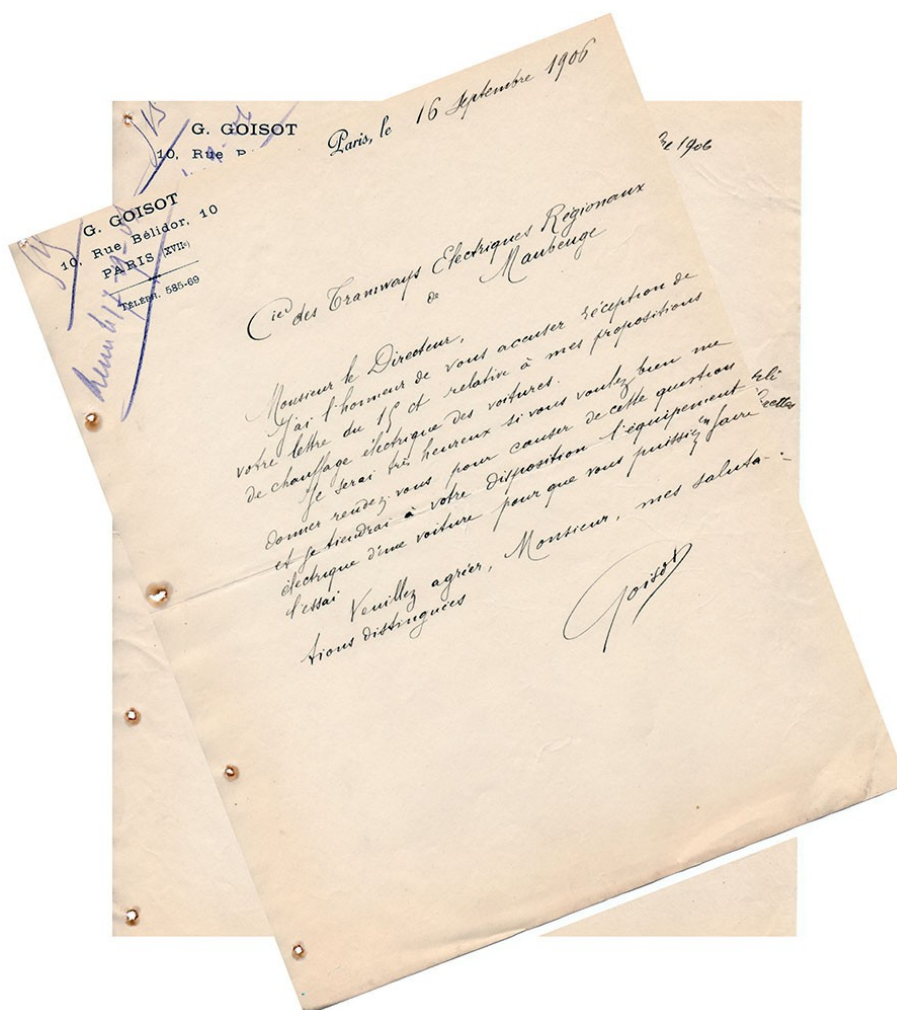
c) **Matériel remorqué** : La demande de transport devenant trop importante pour la capacité du réseau, des « baladeuses » (remorques tractées, donc sans motorisation propre) firent une brève apparition. Rapidement, l'usage de ce matériel fut abandonné, la puissance des motrices ne permettant pas d'assurer une traction suffisante dans les montées ni de préserver la sécurité lors de la descente des plus grandes cotes. De plus, le seul moyen de protection des voyageurs étant des rideaux latéraux, cela ne répondait plus aux impératifs de confort du public sauf en période d'été ou lors des grandes manifestations.

d) **Modifications du matériel roulant** : Pour parer à cet inconfort, des travaux furent entrepris sur la totalité du matériel roulant.

En premier, sous forme d'une singulière transformation, digne du « plus affreux des bricolages », chaque voiture fut vestibulée, donnant ce profil que l'on ne retrouva sur aucun autre réseau de par le monde.



En second, les jours d'hiver, les passagers avaient froid. Le réseau maubeugeois ne se sentait pas mis à l'index. Déjà, en 1906, des démarches avaient été entreprises pour la fourniture de chaufferettes électriques.



Ses homologues, les extensions de Tramways de Douai et Tramways de Dunkerque, ne présentaient pas plus d'appareil de chauffage. Pourquoi placer de rudimentaires chaufferettes alimentées au charbon de bois comprimé alors que cela coute cher, est peu efficace et manque d'hygiène ? Tels étaient les prétextes utilisés par les dirigeants des compagnies pour ne pas s'exécuter. Pire, pour contourner la règle, un recours existait et permettait d'obtenir l'indemnisation de ce type de charge. Pourquoi se priver ? Finalement, chacun des véhicules fut équipé de chaufferettes, certes à l'efficacité relative mais toutefois appréciable par grand frima.

## Exploitation :

1) **durée de vie** : Chaque des 5 lignes constituant le réseau aura une durée de vie inégale.

Les motifs : les grands conflits mondiaux, la rentabilité, les progrès d'autres moyens de transport en commun et la plus complète absence de renouvellement du parc roulant. On améliora mais ne changea rien.

2) **Organisation du réseau** :

- Le point commun à l'ensemble des lignes est implanté à l'angle formé par la porte de Mons et de la poudrière, sur une place pavée : la place du marché aux chevaux. Abrisé par la Place forte due à Vauban, il se trouve au nord et en haut de la Ville. 4 voies parallèles formant terminus sont pourvues d'aiguillages de tête comme en entrée, ce qui permettait un échange simple de voie aux wattmen.

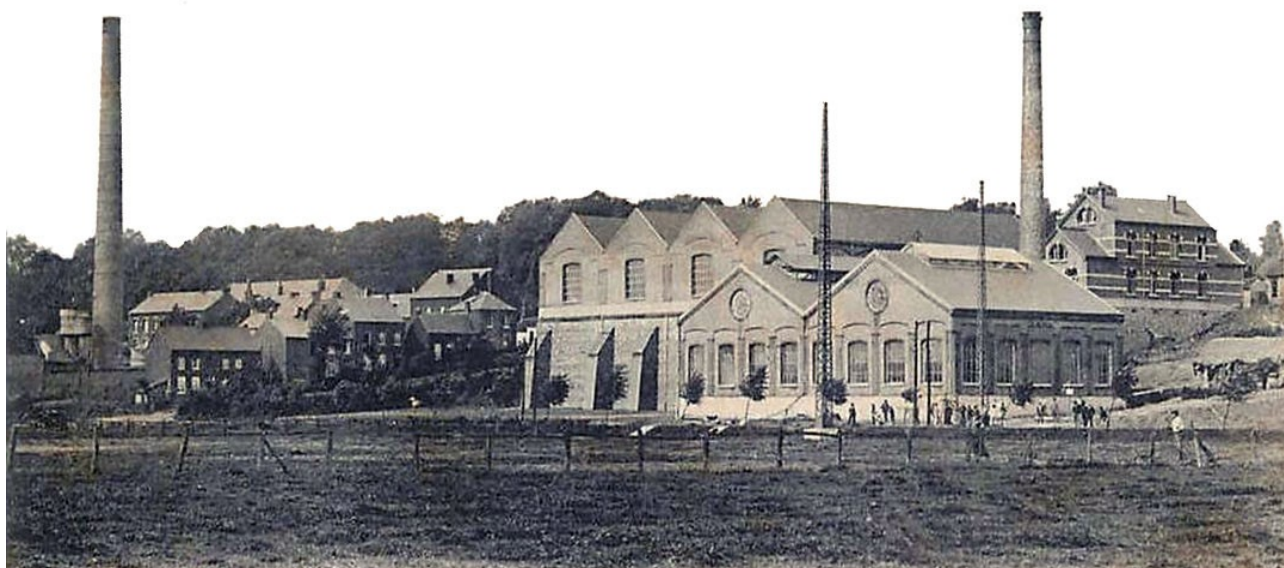
- Un second nœud, au sud de la Ville, en sortie de la Porte de France, plusieurs lignes se croisent, desservant Ferrière-la-Grande, la gare de Maubeuge et aussi Hautmont par Louvroil.

- Un autre lieu privilégié : la gare de Maubeuge. Sur sa place, une double voie en impasse constitue le terminus de la ligne du centre ville de Maubeuge. Elle donne communication avec le chemin de fer du Nord (le futur réseau SNCF), mais aussi avec le train de Villers dont le réseau prend naissance et le longe sur le flanc opposé aux bureaux de la gare. Ce dernier le croise même pour accéder à la « petite vitesse » (les halls marchandises de la gare)

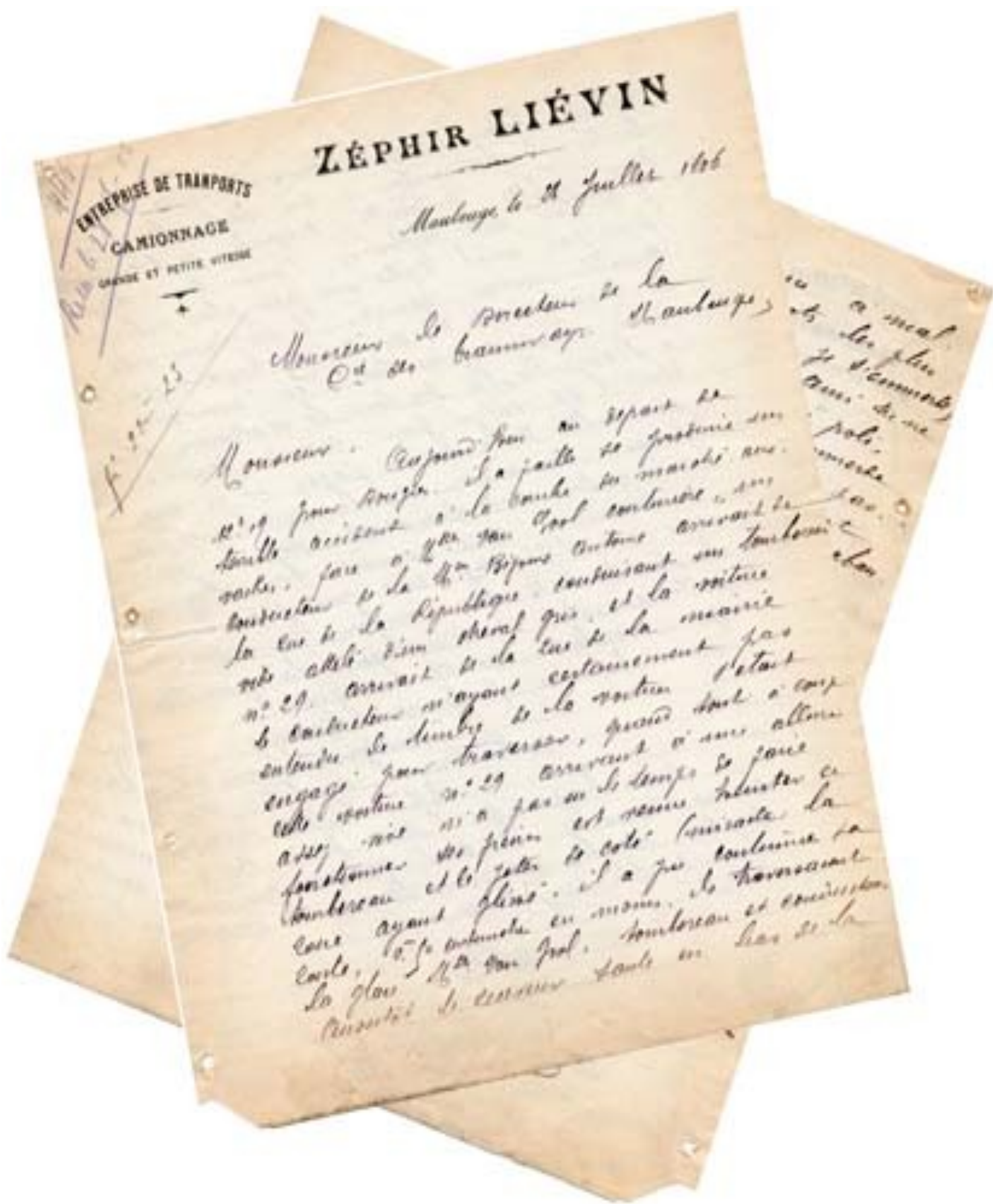
- Dernier nœud entre lignes : entre les 2 lignes desservant la ville d'Hautmont, une partie du parcours sera commune, à proximité de la gare.

- Bien entendu, pas de fonctionnement sans entretien ni réparation : les ateliers seront placés à l'ouest de la Ville de Maubeuge, en plein quartier industriel, et porteront le nom d'« usine des tramways ». Celle-ci, située rue d'Hautmont, face au château Maintenon, domine la rivière Sambre à grands coups de remblais et maçonneries. Ce sera l'unique atelier.

A ces pieds, la centrale électrique propre à la compagnie citée plus haut, longe le chemin de hallage. Sacrifiant, de par le manque de place, la sécurité apportée par la forteresse de Vauban, le lieu choisi est toutefois peu éloigné de celle-ci, à courte distance de la porte d'entrée des eaux (ouest de la Ville).



- Le reste du réseau et donc sa plus grande généralité sera à voie unique, simplement marqué par quelques voies d'évitement sur une courte distance, pour permettre une exploitation accrue du réseau en permettant le croisement de tramways circulant en sens inverse.



### 3) Comportement du personnel, sécurité du réseau, accidents :

Par chance, les archives municipales de Maubeuge possèdent toute une année de rapports, notes et procès verbaux de la Cie : l'année 1906. On se doit d'y relever, outre des comportements anormaux, échanges verbaux du personnel envers les clients de fortes traces d'incivilité des usagers, source d'incidents et même d'accidents.

Comme partout, les « mauvais payeurs » et « jamais contents » sont aussi légion

Là ne s'arrêtent pas les confrontations.

Alors que les réseaux de transport en commun locaux ne croisent jamais les voies ferrées du réseau national sur un même niveau (Ligne 1, les 3 points D), il n'en est pas de même entre petits réseaux.

Le train de Villers croisera le chemin de l'un des tramways, rue d'Hautmont à Maubeuge. (Ligne 1, point A)

Autre accident plus spectaculaire encore, le tramway est couché sur le flanc et écrasé sous le poids d'une locomotive industrielle débouchant d'un site industriel à Hautmont. (Ligne 1, point E)

Pire encore, à Ferrière-la-Grande (Ligne 3), un ennemi plus sournois a raison d'un autre tramway au bas de la côte de la Machine : les intempéries. Nous étions mi-décembre 1942, le soir, juste après la sortie des classes et des usines. Bondé, son centre de gravité était relativement haut, la voie très humide, les freins se montrèrent inefficaces.

Cette fois le tram déraile, se couche sur le flanc et blesse grièvement plusieurs occupants.

Le nom de « péril jaune » marquera définitivement la mémoire des habitants de notre région, en allusion à la teinte des flancs du matériel.

Autre point qui nous paraîtrait impensable de nos jours :

Se protéger des intempéries est bien, mais si cela est à l'encontre de la sécurité ....

Le Conseil général du nord se voit contraint le 6 mai 1930 d'émettre « le vœu » que les postes de conduite du matériel roulant soient équipés d'un essuie-glace face au wattman, en analogie aux automobilistes !

Heureusement, un autre moyen de communication, cette fois lien indispensable entre personnes et familles éloignées, été fortement utilisé à cette période : la carte postale avec sa représentation photographique des lieux de vie ou de passage.

Pour notre plus grand bonheur, le tramway sera en Val de Sambre l'objet animé le plus représenté (et de très loin) sur les cartes postales d'époque, bien plus encore que les véhicules automobiles !

Voici donc une série d'affiches réalisées par nos soins et présentées à deux reprises en exposition, à l'Office du tourisme de Maubeuge.

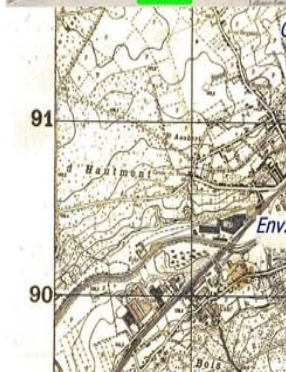
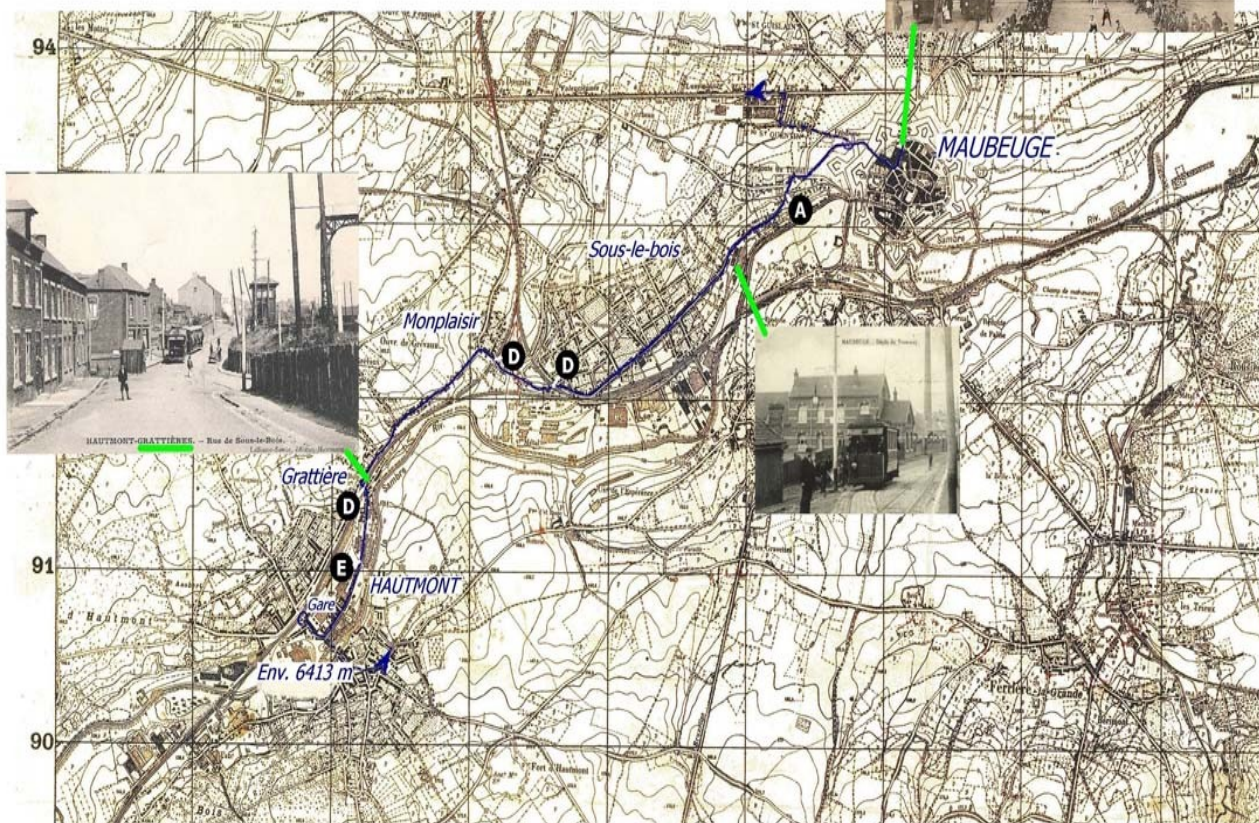
## Les 5 lignes de tramway :

**Cartographie et représentation photographique de chacun des parcours :**



## LE TRAMWAY (ligne 1)

MAUBEUGE / Sous-le-Bois / Grattières / HAUTMONT



Cette ligne croise :

- à niveau le train de Villers en **A**,
- à trois reprises, sous ou au dessus d'un pont, le chemin de fer en **D**,
- à niveau la très dangereuse sortie de la Providence en **E**.

La voie spéciale créée  
par les Allemands.



Le départ,

A gauche, la poudrière.

(Aujourd'hui remplacée par le CCAS)

A droite, la Porte de Mons.

(Maison Folies)



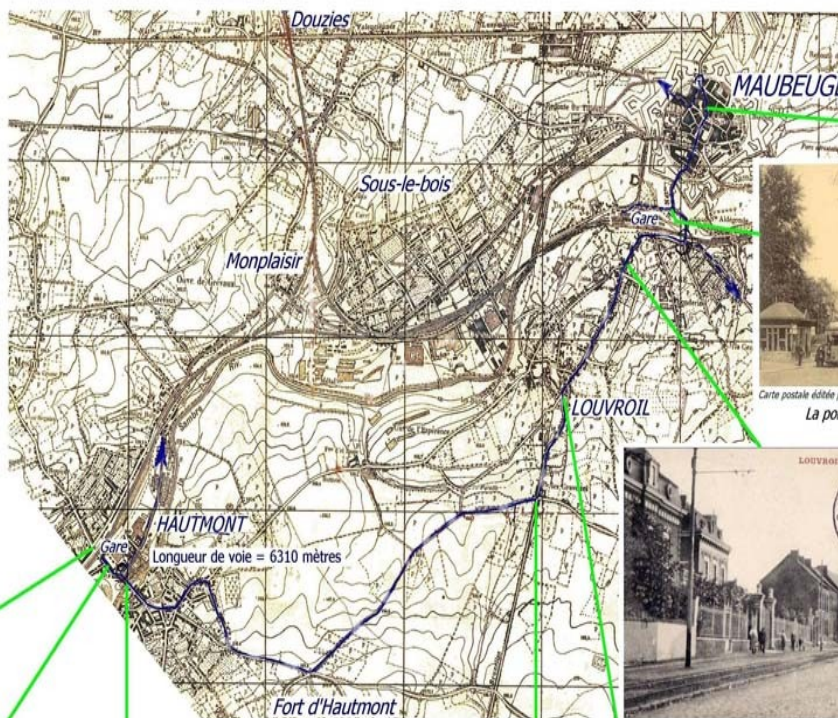
Un peu plus loin,  
rue d'Hautmont à Sous-le-Bois



Cette ligne, la plus rentable, ne cédera le pas qu'aux bus, en 1951.

## Le tramway (Ligne 2)

### MAUBEUGE - Porte de Mons / HAUTMONT - gare par LOUVROIL



La rue de Mons à MAUBEUGE



Carte postale éditée pour l'occupant entre septembre 1914 et octobre 1918  
La porte de France à MAUBEUGE



- HAUTMONT - Le tram au terminus,  
face au passage à niveau



- HAUTMONT -  
Rue de la gare et sa voie de croisement



- HAUTMONT -  
Le pont sur la Sambre  
avant sa destruction



LOUVROIL - Depuis la route d'Avesnes,  
le Faubourg Saint-Marceau



Au bas de la route d'Avesnes à LOUVROIL, en 1913



LOUVROIL,  
entre le 1er septembre 1903 et 1909

*Le pont du moulin, le pont de la porte de France à Maubeuge  
et le pont sur la Sambre à Hautmont, seront détruits lors de la  
fuite de l'occupant en novembre 1918.*

*Malgré de multiples réclamations, jamais  
elle ne sera remise en service.*

Ville de Maubeuge, séance du Conseil municipal du 14 août 1924, écarté sous la présidence de M. Bataille Antoine, Maire.

Le conseil municipal, considérant :

- que depuis l'Armistice, la Cie n'a remis en service que les lignes de Fossies et d'Hautmont par Sous-le-bois, négligeant l'établissement de celles de Douzies et d'Hautmont par Louvroil,
  - que l'abandon de ces deux lignes est une gêne pour les populations des quartiers qu'elles desservaient et cause un réel préjudice au commerce local,
  - que si la Cie a hésité à reconstruire ces lignes pour des raisons financières, elle ne peut plus faire ressortir cet argument étant attendu que ses quartiers ont aujourd'hui une population assez dense pour assurer des recettes normales à la Cie,
- émet le vœu que la Cie des Tramways régionaux de Maubeuge fasse procéder au plus tôt au établissement des lignes dont il s'agit.

# Le tramway (Ligne 3)

## MAUBEUGE Porte de Mons ROUSIES FERRIERE-LA-GRANDE



- Porte de Mons à MAUBEUGE -  
Attention au départ !  
Dans 22 minutes, ils seront au terminus  
des voyageurs, sur la place de Ferrière-la-Grande



En passant par la rue de Mons à MAUBEUGE



puis la place d'armes,



le pont du moulin (un peu avant l'invasion),



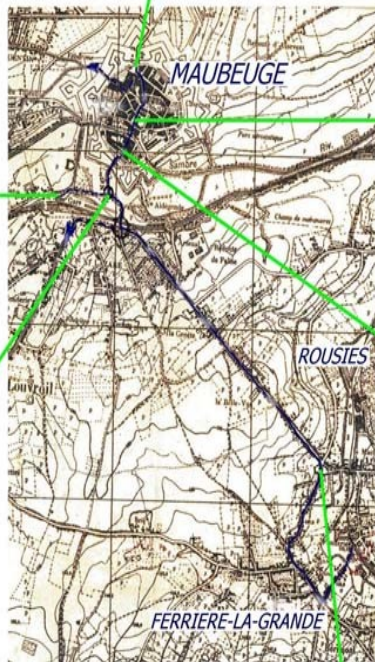
la rue de France, juste avant la Porte de France,



Après la gare de Maubeuge, nous  
repreons la rue de Ferrière à Maubeuge,



... en passant par la route de Ferrière à ROUSIES,



Le tram s'arrête face à la gare de MAUBEUGE



Il repasse à l'extérieur de la Porte de France  
pour aller en direction de ROUSIES.



Photo prise au croisement de la Belle-Vue  
Une motrice (sans pare-brise à l'origine),  
deux wattmans, un receveur et un contrôleur

En 1910, le prix du trajet était  
de 15 centimes (gare)  
plus 25 centimes pour le terminus



... puis le carrefour de "La Machine"  
à FERRIERE-LA-GRANDE,



... pour arriver au terminus des voyageurs,  
sur la place de FERRIERE-LA-GRANDE.

Après les destructions de novembre 1918,  
cette ligne reprendra son activité le 3 décembre 1922.

# Le tramway (Ligne 4) De la Porte de Mons à la gare de Douzies.



Nous descendons vers Douzies, après avoir longé la route de Valenciennes,



... nous passons sur le pont de la Flamenne,



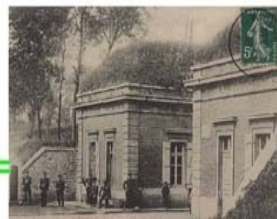
... et posons sous le pont du chemin de fer de la ligne Paris à Bruxelles,



... avant d'arriver en gare de Douzies, dont voici les quais sur la petite ligne vers Bavay.



Après avoir croisé en **B** le train de Villers, nous voici à l'arrêt de la rue du Progrès, Faubourg Saint-Quentin.



... et sortons de la place forte, sous les yeux des soldats qui gardent la Porte de Bavay.



... nous empruntons la rue de la République,



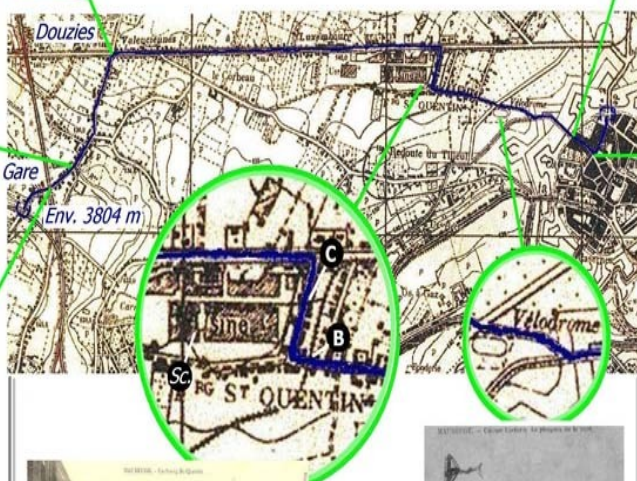
... puis le théâtre, au centre de la photo,



... en passant devant l'hôtel de Ville, à gauche,



Au départ, dos à la Porte de Mons,



En **C**, face aux portes de l'usine Sculfort **Sc**, le tramway croise une seconde fois les voies du train de Villers.



L'entrée de l'usine Sculfort et Fockedeley **Sc**.



Vous lisez bien vélodrome et non piscine !



Cette fois, plus de doute, nous sommes bien au vélodrome, longé par deux lignes de tramway.

Non rentable aux yeux de la Compagnie, le réseau est amputé de la ligne de Douzies en 1925. Cette ligne ne sera jamais remise en service.

# Le tramway (Ligne 5)

De la Porte de Mons ...



Place du Marché aux herbes

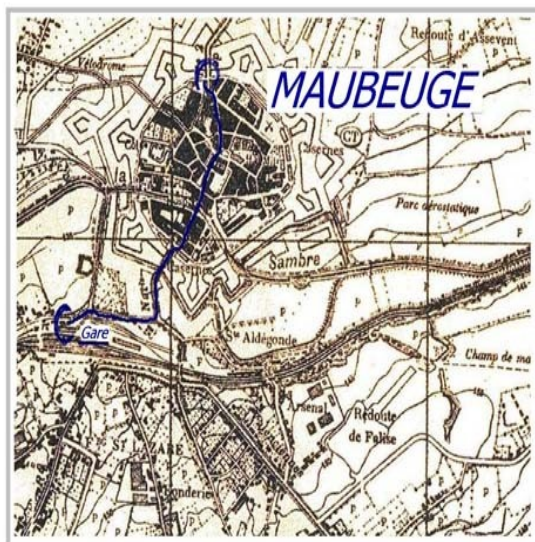
Une voie spéciale due aux allemands



Rue de Mons



La place d'armes



Le pont avant destruction



Depuis la rue de France vers la place d'armes

Le pont sera détruit par les allemands



...et après destruction



... à la gare de Maubeuge



Porte de France, depuis l'extérieur des remparts



L'avenue de la gare

L'intérieur de la ville est coupé en deux parties par la destruction du pont.

Dans un second temps, il faut évoquer le plus gros aléa de fonctionnement du réseau : la première guerre mondiale.

Outre le fait que le réseau se trouvera placé sous l'autorité de l'occupant (gouvernement de l'Etape) dès les premiers jours du conflit, il faut signaler que le dit occupant compléta les voies en leur adjoignant 2 extensions,

- l'une sur la ligne 5, en centre ville, pour desservir l'hôpital militaire,
- la seconde, ligne 1, dans son parcours au sein du quartier de Sous-le-bois, cette fois pour un nouveau besoin spécifique engendré par l'atrocité du conflit : le nouvel hôpital, le « lazaret ».

Outre cet apport, l'ennemi, pour mieux protéger sa fuite en fin de conflit, n'hésita pas à détruire les ponts.

## *En partant, l'ennemi détruit les ponts le 8 novembre 1918*



*et laisse bien d'autres traces de son passage ...*

Les ponts sont aussi des points de passage obligés des tramways.

Bien que des ponts provisoires palliaient à cet obstacle insurmontable pour un engin sur roues, la remise en service s'étala sur plusieurs années et causa la perte définitive d'une partie du réseau.

Le réseau ne comprend plus dans les années 30 que trois lignes :

La ligne 1, partant de la place de la Grisoëlle, dessert Hautmont (grand place) via Sous-le-Bois.

La ligne 2, partant de la place de la Grisoëlle, dessert le carrefour St-Marceau à Louvroil (au carrefour formé par la route d'Avesnes et la route de Landrecies, cette dernière menant à Hautmont en longeant l'actuel lac du Paradis), via la porte de France à Maubeuge et Louvroil centre.

La ligne 3, partant de la place de la Grisoëlle, dessert Ferrière-la-Grande (grand place) via la porte de France à Maubeuge, Rousies et le carrefour de la Machine à Ferrière-la-Grande.

Le second conflit mondial n'arrangea rien, quasi aucune partie du réseau n'étant épargnée.

Aussi, par exemple, la ligne Maubeuge/Hautmont par Sous-le-Bois officia jusqu'en 1940, date à laquelle elle fut détruite et jamais reconstruite.

Toutefois, la rentabilité aura définitivement raison du réseau, celle-ci n'hésitant pas à franchir le dernier cap en procédant à la mise en service de lignes d'autocar.

**Base documentaire et cartes postales: bibliothèque et collection privée de l'auteur,**

**Alain HUBLAU**

**Affiches d'exposition : Racines et Patrimoine**

**Courriers anciens : Archives municipales de la Ville de Maubeuge**

### Calendrier fin 2011 et premier semestre 2012

*1er et 3e mercredis de 17h30 à 19h00*

dates	horaires	
mercredi 07/12/2011	17h30 à 19h00	permanence
mercredi 21/12/2011	17h30 à 19h00	permanence
mercredi 04/01/2012	17h30 à 19h00	permanence
mercredi 18/01/2012	17h30 à 19h00	permanence
mercredi 01/02/2012	17h30 à 19h00	permanence
mercredi 15/02/2012	17h30 à 19h00	permanence
mercredi 07/03/2012	17h30 à 19h00	permanence
mercredi 21/03/2012	17h30 à 19h00	permanence
samedi 15/09/2012	09h00 à 18h00	salon Scaldobrésia 2012
dimanche 16/09/2012	09h00 à 18h00	salon Scaldobrésia 2012
samedi 01/12/2012	17h30 à 19h00	salon Ardennes Généalogie
dimanche 02/12/2012	17h30 à 19h00	salon Ardennes Généalogie

# Association Racines et Patrimoine

## Demande ou renouvellement d'adhésion 2012

Je soussigné(e) : M. Mme Mlle

Adh N° :

Adresse :

Code postal :

Commune :

Mail :

Site internet http://

**Cotisation annuelle 2012 : 15,00 €**

**Cotisation annuelle 2012 : 25,00 € (couple)**

**Ordre** : Association Racines et Patrimoine

CCP : 1722556N026

Code IBAN : FR 88 20041 01005 1722556N026 64

Etablissement bancaire : LA POSTE

Code BIC SWIFT PSSTFRPPLIL

Ci-joint la somme de : ..... € par

chèque bancaire ou postal  espèces

Virement

Je désire être contacté pour effectuer le dépouillement partiel ou complet d'une commune, ou d'une table décennale.

OUI NON

A , le

Signature :

Adresse postale : Alain Delfosse - Association Racines et Patrimoine,  
7 hameau des saules, 59131 Rousies

En cas de virement, envoyer le bulletin par mail : [alain-delfosse@wanadoo.fr](mailto:alain-delfosse@wanadoo.fr)





Vous pouvez essayer les logiciels GENEATIQUE et HEREDIS sur les ordinateurs de l'association lors d'une permanence ou lors d'un salon



[www.cdip.com](http://www.cdip.com)



[www.heredis.com](http://www.heredis.com)