



<http://www.rp59.fr>

Racines et Patrimoine En Avesnois

Le mot du président

Notre assemblée générale s'est tenue le 15 février 2012. Ce fut l'occasion de rappeler les actions qui ont fait de 2011 une année riche en événements. Parmi nos expositions et salons, nous pouvons citer: le week-end portes ouvertes les 9 et 10 avril à Rousies, avec la participation des associations Ardenne Généalogie, Généalogie Aisne, et le Cercle de Seneffe, l'exposition du jeudi de l'ascension, l'exposition « les anciens tramways » à l'office du tourisme de Maubeuge, du 16 au 23 septembre, la participation aux portes ouvertes de l'association Ardenne Généalogie à Villers Semeuse le 24 septembre, et au salon généalogique de Philippeville les 19 et 20 novembre.

Côté histoire locale, nous avons collecté de nombreux documents qui nous serviront pour nos prochaines expositions. De nombreux documents ont été recherchés et photographiés aux archives départementales et aux archives communales de Maubeuge, qui nous permettront de rédiger des articles tant pour le bulletin trimestriel que pour les conférences et expositions.

Les permanences ont eu lieu deux fois par semaine.

Le site internet, dont la présentation a été refaite, a reçu de nombreuses visites. Le forum de l'association a reçu 2940 messages.

La base de données « actes en ligne » a été créée en début d'année 2008. Elle contient actuellement 528167 entrées, soit 16% de plus que l'an dernier (+73364). Il y a eu 29768 visites

en 2011. Plus besoin de poser une question sur le forum quand on peut trouver la solution soi-même dans la base de données. Les recherches sont facilitées. Merci à tous ceux qui contribuent aux dépouillements.

Les registres paroissiaux et d'état-civil des 151 communes de l'Avesnois sont disponibles. Cela représente des centaines de milliers d'actes. Merci aux photographes pour leur travail et leur disponibilité. Depuis novembre, le nombre de demandes de copies d'actes a diminué, avec l'ouverture des archives en ligne sur le site des Archives Départementales. .



Depuis décembre 2010, notre association propose un bulletin disponible sur internet. Le numéro 7 sortira en juin. De nombreuses pages d'histoire locale y sont présentées par nos historiens locaux.

Notre association comptait 118 adhérents en 2011, contre 69 adhérents en 2010, en nette progression. Elle rejoint cette année l'Union Régionale des Associations de Généalogie (URAG).

Les membres du CA étant élus pour trois ans, le bureau a été maintenu dans ses fonctions

Alain Delfosse

DANS CE NUMÉRO :

Le mot du président	1
La chapelle Poulet	2
Bersillies: les enclaves	5
Un ministre Avesnois	7
La manufacture d'armes	8
La confraternité du scapulaire	10
Une bière Jeumontoise	12
Le train de Villers	14
Calendrier des permanences	25

PATRIMOINE LOCAL ROSEEN:

LA CHAPELLE POULET

Dieudonné POULET était propriétaire rentier à Rousies. Lors de la souscription faite pour construire l'église de Rousies, il avait été l'un des plus gros donateurs. Pour abaisser le coût de la construction de celle-ci, il avait permis que soient réalisées les briques sur un terrain lui appartenant.

Célibataire, son légataire universel est son frère Alexandre, abbé de son état.

Dieudonné Joseph POULET est décédé le 27/03/1879 à Rousies, rue du bois des bons pères, où il était né le 22/07/1806; il est fils de Thomas et de Marie Rose MANFROY.

Par testaments olographes passés le 13/04/1867 devant Me Walrand notaire, il lègue:

- ♦ une pièce de terre de 1ha 71ca dit le corbeau, à la fabrique de l'église de Rousies pour une valeur de 11238,50 francs.
- ♦ deux pièces de terre de 1ha 87ca et 1ha 80 ca, dit le petit et grand moinerie situées à la Narbonnière, au bureau de bienfaisance de la commune, pour une valeur de 14796,90 francs .

Ces legs sont soumis à conditions. Voici le texte intégral des deux legs :

*« Je soussigné Dieudonné Poulet, propriétaire demeurant à Rousies, donne à la fabrique de l'Eglise de Rousies après mon décès un hectare septante deux ares de pâture dit le corbeau, tenant au levant à Félicien Julien, au midi au chemin de Recquignies, du couchant à Jean Baptiste Colnion, et au nord à Cuisset Désiré, **pour faire chanter des messes** avec l'argent du rapport de la dite pâture, à l'intention de notre famille qui se compose de Thomas Poulet, père, Marie Rose Manfroi, ma mère, Hélène Broudehous ma soeur, Joséphine Broudehous, Thomas Poulet fils, Dieudonné Poulet, Alexandre Poulet et Louis Poulet, bien entendu avec le fermage de chaque année à compter du jour de mon décès, à raison de cinq francs la messe ».*

Fait à Rousies le treize avril mil huit cent soixante treize. Signé Alexandre Poulet

*« Je soussigné Dieudonné Poulet, propriétaire demeurant à Rousies, donne après mon décès au bureau de bienfaisance de Rousies, **pour les pauvres de cette commune et l'entretien de ma chapelle**, un hectare quatre vingt sept ares soixante trois centiares de pâture dit le petit et le grand moinerie, fache de narbonnière, tenant du levant à Catherine et Charlotte Huar, du midi au donateur et au chemin de fer, et au nord à la rivière de Solre, bien entendu le fermage de chaque année.*

Je soussigné Dieudonné Poulet, propriétaire rentier demeurant à Rousies, donne au bureau de bienfaisance de cette commune; un hectare quatre vingt ares, et vingt sept centiares de terre sur la fache narbonnière, tenant du levant à la veuve Soumilion de Recquignies, du midi à François Pouplier, du couchant à Dubuiset, et au nord au chemin de fer.

*Et autorise ledit bureau de bienfaisance de Rousies à vendre la terre ci dessous désignée **pour payer les frais des deux parties de biens ci-dessous désignées**, c'est à dire pour la fabrique et le bureau de bienfaisance de Rousies, et s'il y a trop d'argent en ferez **une répartition aux pauvres de Rousies**, et s'il en manque mes héritiers paieront le restant ou mon héritier premier mon frère ».*

Fait à Rousies le treize avril mil huit cent soixante treize. Signé Alexandre Poulet

Le 11 juillet 1879, le conseil municipal de Rousies, en présence de Messieurs Willamme Désiré et Luc, Colnion, Laurent, Neuilles, Lachapelle, Drousies, Grégoire, Hensell (maire) et Staincq, étant absents Messieurs Prévot et Thomas, accepte cette donation avec les quelques obligations qu'elle impose.

Comme observé avec d'autres legs, la commune et le bureau de bienfaisance s'opposent à l'église et à sa fabrique. Ce qui donne lieu à de nombreux échanges de courrier entre le Maire, le Sous Préfet, le Préfet et le ministère.

En septembre 1879, le Ministre du culte demande un complément d'instruction.

Le 12 novembre 1879, le maire de Rousies, François Hensell, écrit au sous-préfet: « depuis que vous m'avez retourné le dossier ci-joint, m'invitant à m'entendre avec le légataire universel soit pour ajouter une modification à la clause du testament concernant l'entretien de sa chapelle, soit pour donner à cette clause une interprétation définie et faire ainsi disparaître toute cause et discussion entre monsieur le curé et le bureau de bienfaisance, j'ai fait plusieurs démarches tant auprès de monsieur le curé que monsieur l'abbé Poulet, frère du défunt et légataire universel.

Monsieur le curé voudrait que le bureau de bienfaisance consacraît une somme de cinquante francs inscrite à son budget non seulement pour l'entretien du petit édifice dont il s'agit mais encore pour donner plus d'éclat à la chapelle lorsqu'elle sert de reposoir aux processions ce qui arrive trois ou quatre fois dans l'année.

Les membres du bureau de bienfaisance que j'ai consultés sont d'avis que l'on doit tenir en bon état de réparation le petit bâtiment tant intérieurement qu'extérieurement mais il ne peut être question d'orner la chapelle aux jours de processions, que ce soin est l'affaire de la fabrique ou mieux des fidèles qui déploieront toute la pompe que monsieur le curé leur demandera de déployer.

Monsieur l'abbé Poulet de son côté après être convenu avec moi que les mots "entretien de ma chapelle" sont vagues et pourront donner lieu à des discussions puisqu'il n'est pas spécifié de somme à y consacrer, ni soin à y donner, ni contrôle quelconque à y exercer; qu'ainsi le bureau de bienfaisance est libre de faire comme il l'entendra, et finit cependant dans notre dernière entrevue par me dire qu'il ne pouvait rien changer à ce qu'avait fait son frère ».

Le 1 février 1880, le maire de Rousies, François Hensell, écrit au préfet: « je m'empresse de répondre à votre lettre Quant à l'édifice que le testateur a décoré du nom de chapelle, c'est un simple ex voto dédié à la vierge, situé à l'extrémité nord du village le long d'un chemin et qui sert de reposoir aux processions. C'est une petite construction en pierre de taille couverte en ardoises, ouverte sur le devant et contenant à l'intérieur un petit autel sur lequel se trouve placée la statue de la vierge. Tout le monument n'a que quatre mètres de large sur trois de profondeur. L'entretien en sera minime pour de longues années car il est nouvellement bâti et l'intérieur n'a besoin que d'être garanti contre les dégradations que pourraient y faire des enfants ou des passants mal avisés ».



Photo: Alain Delfosse - 2009

Le 29 mars 1880, le préfet écrit à Monsieur le Ministre de l'intérieur et des cultes: « En réponse à votre dépêche du 16 de ce mois, j'ai l'honneur de vous informer qu'il résulte du testament du Sieur Poulet et des renseignements recueillis, que la chapelle dont il est parlé dans ce testament lui appartenait personnellement.

Dans votre dépêche du 2 septembre 1879, réclamant un complément d'instruction, vous aviez vous même, M. le Ministre, constaté que l'édifice en question était la propriété du Sieur Poulet ».

Le 26 juillet 1880, Le Président de la République, Jules Grévy, donne un avis favorable à l'acceptation des legs.

La chapelle est située en bordure de la rue de la grimpette.

Aucune date de construction n'a été trouvée pour l'instant. Monsieur François Hensell mentionne, en 1880, qu'elle est « nouvellement construite ». La construction pourrait donc dater du début des années 1860.

Sur les portes de la chapelle, des fers forgés représentant l'Agneau Pascal surmonté d'une croix rayonnante. Des épis de blé et de la vigne avec des grappes de raisin complètent la symbolique de la vie chrétienne.

A l'intérieur se trouve un autel en marbre et au sol, une croix noire au centre de la mosaïque.

Sur le fronton un monogramme avec les initiales M et A enseignent au passant qu'à l'origine la chapelle était dédiée à la Vierge Marie.

En 1984, la commission municipale de l'environnement est dirigée par Pierre Roche, adjoint aux fêtes et à l'environnement. Un article paru dans le bulletin municipal mentionne :

« Chapelle rue de la grimpette.

Cette chapelle est actuellement en triste état, seule la toiture subsiste.

Deux solutions se présentent : la démolir ou la rénover ; il serait dommage de supprimer une des plus vieilles bâtisses de notre commune. Mais le prix de la rénovation serait bien élevé, c'est pourquoi nous faisons appel aux volontaires ; inscription en mairie.

Mais au fait, de quelle année date-t-elle ? Même les anciens ne peuvent mettre une date sur l'année de sa construction, et qui l'a fait construire ? Les avis sont partagés : certains diront qu'elle a pour origine la famille Thomas, d'autres la famille Poulet. Si vous possédez quelques renseignements sur son histoire, vous pouvez en informer la Commission municipale de l'environnement.»

Répondant à son appel, Monsieur Julien TAQUET, maintenant disparu, fut la cheville ouvrière des premiers travaux de restauration.



En 2005, la commune reprend la restauration de la chapelle. En 2008, la restauration extérieure est terminée. En février de la même année, dans le cadre de la préparation des 140 ans de l'édification de l'église, le doyen de la paroisse et l'équipe paroissiale soumettent le vœu de la consacrer, pour l'occasion, à Notre Dame de Rosière. Une statue est commandée. Mais la chapelle appartient à la mairie, qui a un choix différent pour la dédicace.

Elle sera inaugurée le mercredi 12 mai 2010 par le conseil municipal dans le cadre des festivités communales, en présence de Monsieur le Doyen André DRAPPIER et de quelques roséens.

Dédiée à la Vierge par son fondateur, elle est actuellement dédiée à Notre Dame de la Salette.

Après le discours de Monsieur le Maire, la fille de Monsieur TAQUET coupa le ruban tenu par deux roséennes. Après l'histoire des apparitions de Notre Dame de la Salette, la chorale entonna le chant : La première en chemin ... La bénédiction suivit la mise en place de la statue. Ce fut ensuite un moment de ferveur par la récitation d'une dizaine de chapelet. La distribution d'une image souvenir de Notre Dame de la Salette et la lecture de la prière clôtura la cérémonie. (extrait du site paroissial)

Patrimoine local, objet d'un legs, il est dommage que la dédicace ait été modifiée. La chapelle restera pour un certain temps encore, pour les anciens, « la chapelle Poulet », chapelle de la Vierge Marie.



AN 13: LES ENCLAVES DU TERRITOIRE DE BERSILLIES

Le 9 pluviôse an 8 une pétition est présentée par la commune de Bersillies à celle de Maubeuge pour rayer des états de sections les bois nationaux dit Grand Bois Rivière Plantis et le bois particulier défriché dit le bois brûlé faisant 120 journaux de superficie

La commune de Maubeuge répond le 17 thermidor an 8 que les bois ont toujours fait parti du territoire de Maubeuge.

Les deux communes ont inscrit ces bois aux rôles d'imposition.

Un rapport indique que ces bois sont enclavés dans le territoire de Maubeuge, sans toucher à celle de Bersillies, et doivent faire partie de cette première. Il en va de même pour la ferme du Sart.

La ferme du Rotteux doit faire partie de la commune de Gognies Chaussée "auquel elle tient de tout côté".

La ferme du Héron doit être réunie à la commune de Mairieux la Glisuelle.

Le terroir dit des mottes se trouvant enclavé entre les territoires des communes de Feignies, Gognies Chaussée et la Longueville, est éloigné de plus d'une lieue du point le plus proche de la commune de Bersillies. Les habitants demandent le raccordement au territoire de la commune de La Longueville.

Le 26 vendémiaire an 13, le Préfet rend l'arrêté suivant:

article 1^{er}

A partir du 1^{er} vendémiaire an 14 les parties de terre ci après désignées qui dépendent actuellement de la commune de Bersillies qui sont enclavés dans le territoire de celle de Mairieux la Glisuelle feront partie de la dite commune de Mairieux la Glisuelle

Cela consiste en un ensemble de terres labourables, pour une superficie de 33 journaux, soit environ 16 hectares

Article 2^e

A partir du 1^{er} vendémiaire an 14 les parties de terre ci après désignées qui dépendent actuellement de la commune de Mairieux la Glisuelle dépendront de la commune de Bersillies. Cela consiste en un ensemble de terres labourables, pour une superficie de 35 journaux, soit environ 17 hectares

Article 3^e

Le bois défriché appelé le bois brûlé qui indûment imposé par double emploi aux rôles de Bersillies et Maubeuge, et qui appartient au Sr Martin, fera définitivement partie du territoire de la commune de Maubeuge. La superficie est de 120 hectares.

La ferme appelée du Sart appartenant au sieur Dusart de la Roquette occupée par les héritiers Mercier dépendant de la commune de Bersillies sera aussi réunie au territoire de Maubeuge. La ferme consiste en une maison et dépendances, jardin, pâture, prairie et terres labourables pour une superficie de 69 journaux, soit environ 33 hectares.

Article 4^e La ferme du rotteleux appartenant au sieur François Lottiau occupée par lui-même qui se trouve séparée des limites de la commune de Bersillies par les bois dessus désignés, fera partie du territoire de la commune de Gognies Chaussée.

La ferme consiste en une maison et dépendances, jardin, pâture, prairie et terres labourables pour une superficie de 231,5 journaux, soit environ 110 hectares.

Article 5^e La ferme du Héron appartenant au sieur Vandebuch d'Ecaussine, occupée par le sieur Zéphirin Ducarne, qui est séparée par les bois cy relatés fera partie de la commune de Mairieux la Glisuelle.

La ferme consiste en une maison et dépendances, jardin, pâture, prairie et terres labourables pour une superficie de 248 journaux, soit environ 118 hectares.

Article 6^e La section F dites des Mottes dépendant de la commune de Bersillies, et qui est enclavée dans le territoire des communes de Feignies, La Longueville, Gognies Chaussée, fera partie du territoire de La Longueville.

Elle consiste en une maison et dépendances, jardin, pâture, prairie, bois et terres labourables pour une superficie de 95 journaux, soit environ 46 hectares.

Article 10^e Les droits de parcours, pâturages, usage, glanage et autre qui appartiennent aux habitants des communes dénommées leur seront respectivement conservés

La commune de Bersillies perd ainsi 371 hectares de superficie et ne gagne que 17 hectares, soit un déficit de 354 hectares. Les communes de Bersillies, Mairieux la Glisuelle, Gognies Chaussée et La Longueville avaient à l'époque le même chef lieu de canton: Feignies.

(Sources: archives municipales de Maubeuge— AD)



Quelques mesures anciennes.

Le journal est la surface que pouvait labourer une charrue en un jour, et donc variable suivant la nature du sol. Par commodité, dans toutes les possessions des dames du chapitre Saint Aldegonde, la même valeur est appliquée. Le document étudié donne pour valeur d'un journal 47 ares 47 centiares. Le bonnier vaut trois journaux ; un quarteron est le quart du journal et vaut trente six verges.

Un bonnier = trois journaux = 12 quarterons = 432 verges = 142,41 ares

Les poids et mesure varient d'une ville à l'autre, d'une province à l'autre. Par le décret du 1er Août 1793, la Convention Nationale avait tenté de remédier à cet état de fait. Le système métrique voit le jour: « On appellera mètre, la mesure de longueur égale à la dix millionième partie de l'arc du méridien terrestre compris entre le pôle boréal et l'équateur ».

Il fallut attendre la loi du 4 Juillet 1837, applicable au 1er Janvier 1840, pour que les anciennes mesures se voient interdire sous peine d'amende

Marc LAFFINEUR: Un ministre originaire le l'Avesnois:

Né le 10 Août 1945 à Maubeuge, il est docteur en médecine.

Premier vice-président de l'Assemblée nationale, depuis 2007, secrétaire national de l'UMP, depuis 2008, il est depuis juin 2011, [secrétaire d'Etat auprès du ministre de la Défense et des Anciens Combattants](#)

La nomination au gouvernement vient en fait couronner une carrière débutée dans le Maine-et-Loire où il s'est installé à la fin des années 1970. Quittant le Nord et Maubeuge où il avait passé sa scolarité au collège Notre-Dame. « Il a fait ses études de médecine et d'anesthésiste à Lille, explique André Laffineur, l'un de ses frères vivant à Rousies. Ensuite, il a pu s'associer au sein d'une clinique privée à Angers et il s'est installé là-bas. » Là-bas, c'est à Avrillé, dans la banlieue angevine, dont il est devenu maire en 1983. « Il a toujours été motivé par l'idée de servir son pays », décrit Paul Laffineur, un autre de ses frères, qui vit à Bavay. Lui fut clerc de notaire dans l'étude d'un autre enfant Laffineur, à Berlaimont. Marc est en effet le benjamin de seize enfants, douze garçons et quatre filles.

Une immense fratrie qui n'a pas coupé les liens : « Nous nous retrouvons chaque année, à Cambrai, chez notre soeur, raconte André. Nous pouvons parfois être jusqu'à 190. » Et ces rendez-vous, Marc Laffineur tâche de ne pas les rater, assurent ses frères, malgré son engagement politique qui l'a contraint à abandonner son activité médicale. « Notre père était très patriote, témoigne encore Paul. Notre frère aîné, Jean, était militaire de carrière, pilote dans l'armée de l'air, nous avons toujours eu le culte de la patrie. Et notre père s'intéressait aussi de près à la politique même s'il n'en faisait pas : Marc a baigné là-dedans. » Du coup, à André comme à Paul, la nomination de Marc auprès des anciens combattants semble logique à plus d'un titre. « C'était un événement pré-



visible depuis des années », estime André, eu égard au parcours politique de son frère. « Ça me fait plaisir, note de son côté Paul, qui a pu avoir Marc au téléphone pour le féliciter. C'est un beau parcours.

Marc a toujours été très dynamique, enfant déjà. C'était aussi un bon joueur de tennis, il a gagné le tournoi de Maubeuge. Chaque fois, qu'il l'a pu, il a voulu repasser rue de Douzies... » C'est à Sous-le-Bois, en effet, qu'Armand Laffineur et son épouse Claire ont vécu pendant plus d'un demi-siècle, y élevant leurs enfants. Médecin, Armand Laffineur avait été président de l'Ordre départemental. Il avait aussi présidé pendant près de trente ans la fanfare de Sous-le-Bois. Mais la renommée de la famille Laffineur ne s'arrête pas à Maubeuge. Armand était né à Hautmont. Comme son propre père, Aristide qui avait épousé Sidonie Samin : l'imprimerie Laffineur-Samin, précurseur dans l'édition de cartes postales, c'était eux. Phénix Industries, à Rousies, a aussi fait partie du patrimoine familial : Armand en a été le président-directeur général André y a été directeur commercial, et Michel, voisin d'André à Rousies, président.

Alors, un Maubeugeois ministre, ça inspire quoi à nos politiques locaux ? « Je le connais depuis un moment et je suis ravie, s'enthousiasme la députée UMP Christine Marin. Il n'a pas oublié ses origines et je pense qu'il aura l'occasion de remonter des choses pour nous au gouvernement. » Ce que Rémi Pauvros n'exclut pas : « Je l'ai rencontré en novembre et nous avons évoqué Maubeuge, se souvient le maire PS. Je me réjouis pour la ville au-delà de nos divergences politiques.

C'est bien, si ça peut nous permettre d'avoir quelques échos au gouvernement. » Dans un même ensemble, les deux élus comptent bien que le secrétaire d'État réservera une visite à sa ville de naissance.

(La Voix du Nord - Juillet 2011)

1779: DENOMBREMENT DES OUVRIERS DE LA MANUFACTURE ROYALE D'ARMES DE MAUBEUGE

Le dénombrement des ouvriers de la manufacture d'armes de Maubeuge indique 554 ouvriers répartis en 21 métiers.

Ces ouvriers habitent, pour la plupart Maubeuge (58%), Ferrière la Grande (20%), Louvroil (8%) et Rousies (5%).

Les 9% restant viennent des communes de Pont sur Sambre, Boussois, Cerfontaine, Elesmes, Jeumont, Assevent, Dourlers, Dimechaux, Vieux Reng, Mairieux, Ferrière la Petite, Neuf Mesnil, Colletet, Bousignies, Aibes, Hautmont, Villers, Feignies, Lez Fontaine et Beugnies

Quelques définitions:

Platineurs: ils confectionnaient le mécanisme détente-percussion fixé sur la platine

canonnier: celui qui forge les canons

Compasser un canon d'arme à feu portative: en vérifier l'épaisseur au moyen d'une espèce de compas à grandes branches

adoucir: Polir, ôter les aspérités.

noix: Pièce de la platine, soit d'un fusil, soit d'un pistolet, où le marteau (autrefois le chien) est fixé, et sur laquelle agit le grand ressort ; elle a deux crans, l'un dit du repos, l'autre du bandé,



Détail de la platine gravée M^{re} R^{le} de Maubeuge



METIERS	Maîtres	Compagnons	Elèves	Ferrière Gde	Rousies	Maubeuge	Louvroil
macteurs	2	3		4			
canonniers	19	21		31		1	
employés à la forerie	3	7	14	25	1		
émouleurs	4			3	1		
dresseurs compasseurs	4			4		1	
garnisseurs	5	5	1	7	3	1	
adoucisateurs	1	5		2	3		
charpentiers des mines	1	2		3		92	19
platineurs	27	83	31	13	11	83	2
forgeurs limeurs	62	24	23	3	1		14
faiseurs de baguettes	2	12				1	
fondeur	1					1	
faiseurs d'étaux	3	1				2	
faiseurs de noix	2					2	
faiseurs de tirebourse	2						
forgeurs de baïonnettes	4	6		10		20	1
aiguiseurs de baïonnettes	5			5		38	
monteurs	21	1	3		2	70	5
equipeurs monteurs	16	11	23		4	4	
equipeurs monteurs	29	12	39		3		
graveurs	2	2					
Total : 544	215	195	134	110	29	316	41

Quelques notes historiques:

Louis Lutaud écrivait, dans l'histoire de Ferrière la Grande: « Des lettres de Louis XIV autorisèrent le sieur Daret, en 1704, à fonder à Maubeuge une manufacture royale d'armes ; la fille de cet industriel épousa Pompée Hennemont, dernier prévôt de Maubeuge.

En 1715, M. Daret fit construire à Ferrière-la-grande, un établissement qui fut appelé "la machine", il fit édifier à proximité, un corps de logis, superbe habitation qui est aujourd'hui la propriété de M. Delattre. Un atelier fut également construit au "Bois Castiau", c'est là que l'on fabriquait les baïonnettes et les baguettes de fusils, tandis que les armes à feu sortaient des ateliers de la Machine.

La fabrication des armes fut supprimée dans les usines d'Hautmont et de Ferrière-la-Grande en 1829.

En 1777, un accident mortel eut lieu à la manufacture d'armes de Ferrière, lors de l'essayage de 150 canons de fusils. Deux capitaines d'infanterie royale furent tués et le sieur Pierre Joseph Gillet, foreur de canons de fusils, eut la cuisse cassée et transpercée; il obtint une pension et fut plus tard nommé réviseur. Le Maréchal Soult supprima la manufacture d'armes de Maubeuge, le 6 décembre 1835.

Ferrière-la-Grande, qui devait toute sa prospérité à la présence de sa manufacture d'armes, aurait souffert, si M. Pierre François Dumont n'était venu construire en 1830 les premiers hauts fourneaux au coke destinés à produire la fonte d'affinage et de moulage avec les minerais de la contrée ».

Le Préfet du Nord écrivait en 1804: « Toutes les circonstances semblaient se réunir pour fixer la manufacture d'armes dans ces contrées; d'une part un pays hérissé de places fortes, qui étaient toujours un des plus sanglants théâtres des combats, ...D'un autre côté, un grand nombre de forges et usines en fer, présentaient à proximité, des ressources abondantes pour la fabrication.

Cette manufacture est composée de plusieurs bâtiments, dont certains à l'intérieur même de la ville, et les autres à 5 kilomètres, sur le territoire de Ferrière la Grande. Ceux-ci comprennent quatre usines à forer et émoudre les canons, une platinerie, des magasins au fer et au charbon, des ateliers et des logements pour les maîtres d'usines, pour les forgeurs et autres ouvriers. Ces usines sont placées sur la petite rivière de Rousies, qui les fait mouvoir.

La manufacture appartient au sieur FELIX et compagnie. Elle est surveillée par un officier d'artillerie.

Avant la révolution elle employait 418 ouvriers, et fournissait des fusils d'infanterie modèle 1777, des mousquetons et pistolets. Les fusils entraient pour deux tiers dans les produits de la fabrication. Elle emploie maintenant 460 ouvriers qui confectionnent des fusils d'infanterie modèle 1777, des mousquetons de hussards et des pistolets de cavalerie.



Mécanisme de pistolet



Le fusil modèle 1777

On fait aussi des armes de luxe pour le commerce, en petite quantité.

Les ouvriers sont payés à la pièce. Antérieurement à 1789, les armes rebutées ou devenues hors de service, étaient montées à neuf et vendues à des armateurs pour la traite des nègres, ou à la compagnie des Indes. Cette fabrication serait plus considérable, si, dans les temps de sécheresse, l'activité n'était ralentie par l'insuffisance du volume d'eau. Mais les entrepreneurs vont remédier à cet inconvénient en construisant une nouvelle usine à Hautmont, sur la Sambre. Les fers et aciers qu'on y emploie se tirent en partie du département de l'Ourthe, et en partie des forges de l'arrondissement d'Avesnes.

Le gouvernement rembourse les dépenses à l'entrepreneur pour une moyenne annuelle de 950 000 francs, lui laissant un bénéfice de 57 000 francs ».

La liste des ouvriers de la manufacture d'armes pour les années 1779 et 1786 est consultable sur la base de données. Sources Archives Municipales de Maubeuge— transcription JG et AH

Recquignies:

La Confraternité du Scapulaire du Carmel

A la fin d'un registre paroissial de Recquignies, nous pouvons trouver la liste des membres de la confraternité du scapulaire du Carmel, commune par commune, à partir de l'année 1684, jusqu'en 1693. Voici l'intitulé de cette liste :

« Livre des noms des confrères et consœurs de la confraternité de la Bienheureuse Vierge Marie du Mont Carmel ou des saints scapulaires dans l'église paroissiale de Recquignies, fondée en l'année qui dépassa le millénaire de six cent quatre-vingt quatre comme le révèle la Bulle [du Pape Innocent XI] obtenue par Adrien Moreau alors curé de cette même paroisse. »

La Confraternité du Scapulaire du Carmel est une association de fidèles qui, tendant à la perfection de la charité dans le monde selon l'esprit de l'Ordre du Carmel, participent à sa vie et aux grâces spirituelles dans une intime communion de pensée, d'idéal et d'œuvre avec Marie leur Sainte Patronne.

Le Mont Carmel est un promontoire au nord de la Palestine non loin de Nazareth. Il servit de retraite au prophète Élie et à ses disciples, et devint le refuge de tous ceux qui attendaient le Sauveur. Devenus chrétiens à la première prédication des Apôtres, ces disciples d'Élie et d'Élisée construisirent en ce lieu le premier oratoire dédié à la Très Sainte Vierge Marie, ce qui leur valut le nom de « frères de la Bienheureuse Vierge Marie du Mont Carmel ».

Au XIIIème siècle, l'Ordre chassé par l'avance des musulmans dut émigrer en Occident. Dans la nuit du 15 au 16 juillet 1251, la Très Sainte Vierge apparut à Saint Simon Stock, nouveau général de l'Ordre du Carmel, alors qu'il priait dans un couvent en Angleterre. Elle lui conféra de ses augustes mains le Scapulaire, vêtement distinctif des anciens Ordres d'Occident, et fit cette promesse :

« Quiconque mourra revêtu de cet habit sera préservé des flammes éternelles ».

Cette promesse s'étant répandue parmi le Peuple chrétien, de pieux fidèles se mirent à porter sous leurs vêtements une réduction du Scapulaire.

Ce petit scapulaire est propre aux confrères religieux d'un autre ordre ou aux laïques, admis dans la confrérie. Il se compose de deux petits morceaux de drap de laine de six centimètres de côté, de couleur brune, réunis par un cordon.

Le scapulaire doit être porté jour et nuit, en dessous ou au dessus des vêtements.

Le 16 Décembre 1910, le Pape Saint Pie X décide de rendre le port du scapulaire encore plus pratique : par un décret du Saint Office, il affecte à une médaille tous les privilèges et toutes les indulgences du scapulaire qu'il remplace. Cette médaille représente sur l'avvers le Sacré-Cœur de Jésus et sur le Revers la Vierge Marie,

Les indulgences: une indulgence plénière (remise de la totalité des peines dues pour nos péchés) est accordée :

- ♦ le jour où l'on reçoit pour la première fois le Scapulaire
- ♦ - à la fête de Notre-Dame du Mont Carmel le 16 juillet, du saint prophète Élie le 20 juillet, de sainte Thérèse de l'Enfant Jésus le 1er octobre, de tous les saints de l'Ordre du Carmel le 14 novembre, de sainte Thérèse de Jésus le 15 octobre, de saint Jean de la Croix le 14 décembre, de saint Simon Stock le 16 mai.

A ces différents jours, on peut gagner cette indulgence plénière à condition de se confesser dans la semaine, communier le jour même, prier pour le Pape (par exemple un "Notre-Père" et un « Je vous salue Marie »), lire pendant une demie heure au moins l'écriture sainte, ou réciter, sans interruption, un chapelet dans une église, en prenant le temps de méditer les mystères.

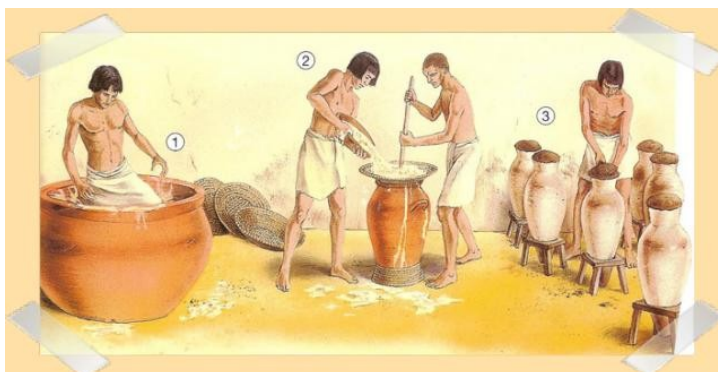
Il faut par ailleurs avoir une intégrité de vie et une pureté de mœurs qui rende dignes de la protection maternelle et des promesses de la Sainte Vierge.

LISTE DES MEMBRES DE LA CONFRATERNITE

ville	nom	prénom	ville	nom	prénom
Assevent	BREHIER	Nicolas	Recquignies	BREHIER	Marie
Assevent	BREHIER	Anne	Recquignies	BLAREAU	Marie
Assevent	SACREZ	Marie Madeleine Françoise	Recquignies	DEFROMONT	Anne
Boussois	MARPENEAU	Monsieur	Recquignies	CUNIÉ	Jeanne
Boussois	MARPENEAU	Anne Marie	Recquignies	DEBEHAGNE	Françoise
Boussois	MARPENEAU	Marie Thérèse	Recquignies	DEHECQ	Jacques
Boussois	BRASSELET	Jean	Recquignies	DEHECQ	Nicolas
Boussois	CARION	Izembar	Recquignies	DEHECQ	Jacqueline
Boussois	SCOHIER	Jean	Recquignies	SOMMILLON	Pierre
Boussois	BOUCHER	Jeanne	Recquignies	BREHIER	Nicolas
Boussois	GUILBAUT	Marie	Recquignies	DERBAIX	Jeanne
Boussois	CARION	Adrienne Anthoinette	Recquignies	DEBEHAGNE	Barbe
Boussois	SCOHIER	Agnès	Recquignies	DEBEAUVOIS	Anne Aldegonde
Boussois	FOURNIER	Marie	Recquignies	MOUCHEUX	Gilles
Boussois	MATTHON	Isabeau	Recquignies	GALLEZ	Jenne
Boussois	DELOIRE	Jean Jacques	Recquignies	HANOIS	Jacques
Boussois	FISSIAU	Jean	Recquignies	MINE	Martin
Boussois	DELANNOY	François	Recquignies	BERTRAND	Charlotte
Boussois	DUBOIS	Jeanne	Recquignies	SOMILLON	Marie Joseph
Boussois	DELANOY	Jaspart	Recquignies	WILAME	Bartholome
Boussois	SALADIN	Jacqueline	Recquignies	LEBON	François
Boussois	CARION	Michel François	Recquignies	NICHEMAND	Antoine
Boussois	DENAMUR	Elisabeth	Recquignies	PIERART	Anne Marie
Boussois	SALADIN	Michel François	Recquignies	FROIMON	Jean
Boussois	JULIEN	Anne Marie	Recquignies	X	Marie Philippe
Boussois	FOSSET	Guislain	Recquignies	LIXON	Marguerite
Boussois	GODIN	Marie Marguerite	Recquignies	DECHERG	Marie Anne
Boussois	DEHAIN	Marie	Recquignies	LEJEUNE	Jean
Cerfontaine	DEDIE	Jacques	Recquignies	PIERET	Pierre
Feignies	MOREAU	Jacques	Recquignies	BOMBLE	Gaspart
Feignies	DARDENNE	Margueritte	Recquignies	MOUCHEUR	Anne
Ferrière la Gde	CARION	Hermès	Recquignies	FUSTENNE	Jacqueline
Ferrière la Gde	MOUSTIER	Françoise	Rocq	ARMAND	Paule
Ferrière la Gde	BAUDART	Nicolas	Rocq	CAMBIER	Guislain
Ferrière la Gde	BOULENGER	Benoît	Rocq	DESNEUX	Marie
Ferrière la Pte	SCOUVAU	Catherine	Rocq	FIENET	Jacqueline
Ferrière la Pte	JULIEN	François	Rocq	BERTRAND	Aldegonde
Marpent	LAURENT	Philippe	Rocq	DINEUR	Pierre
Marpent	GUILBAUT	Mathieu	Rocq	LEDOUX	Marie Jeanne
Marpent	FISSEAU	Martin	Rocq	DINEUR	Margueritte
Marpent	CANTINAUX	Henry	Rocq	FORMIEU	Antoinette
Marpent	DESNEUX	Marie Françoise	Rocq	LEDOUX	Augustine
Marpent	LALOIAU	Henry	Rousies	HONROY	Marie
Marpent	MONFILS	Anne Marie	Rousies	WERY	Jean
Marpent	HERBECQUE	Albertine	Rousies	WERY	Jeanne
Ostergnies	BOULANGER	Marie	Rousies	DUTROY	Quintin Henry
Ostergnies	MATOT	Marie	Rousies	DUTROY	Jenne
Ostergnies	MONFILS	Jean	Rousies	JULIEN	François
Recquignies	MORVAU	Adrien	Rousies	JULIEN	Jules
Recquignies	DUPONT	Hubert	Rousies	HORIER	Margueritte
Recquignies	BREHIER	Françoise	Rousies	JULIEN	Pierre
Recquignies	CARION	N			

JEUMONT: UNE ANCIENNE FABRIQUE DE BIÈRE

Lorsqu'on déguste une bonne bière posons nous réellement la question « d'où vient elle ».
Certainement pas et pourtant Les égyptiens furent les premiers à réfléchir à sa fabrication.



Puis vint la fabrication artisanale dont le Nord en fit une réputation.



A Jeumont, durant les années 1800 la population n'était pas nombreuse, aussi la fabrication de la bière n'était pas bien grande, produite par de petites brasseries telle celle de la famille ANSIAU.

Vers 1850, Antoine-Joseph RICHE vint faire l'acquisition d'une de ces brasseries à Jeumont.



Antoine Joseph RICHE est né à Bersillies en 1810 de parents cultivateurs et propriétaires de la cense dite d'Hautmont, du nom de l'ancienne abbaye à laquelle elle avait appartenu avant la révolution. Il était apparenté avec les familles les plus notables de Maubeuge et des environs. Après son mariage avec Marie Anne Adèle Pitot en 1834 il alla s'établir commerçant à la frontière belge proche de Jeumont.

La brasserie Riche devint « La Fraternelle » et prit vite de l'essor. Antoine Joseph se vit attribuer plusieurs brevets dont celui-ci concernant un filtre.

Brevet de Concession délivré à
 M. Biche, Brasseur à Jeumont, arrond^{em} d' Avesnes,
 Nord.
 Pour un filtre Économique,
 propre à clarifier et à guérir toutes bières filantes, troubles ou
 Malades, et à rendre Potables les ramassés ou les fonds de tonneaux.

Brevet du filtre



La place de la république autrefois

Aidé par un de ses fils, César (1841-1896), il utilisa des recettes pour perfectionner la conservation de la bière, telle celle des moines (cf ci-dessous), ce qui contribua à la renommée de sa brasserie reprise, à son décès, par sa fille Symphorose (1847-1924) dont le mari Justin Potvin devint directeur, et personnalité très connue à Jeumont notamment par son poste de vice président de la société de Symphonie de l'époque.

Les bâtiments autrefois situés au fond à droite de la place de la République ont été détruits.

Par 50 bectols de bière. Lorsque le vin est
 versé dans le Chaudier on met dedans
 3^e d'alun, d'alun blanc ou noir de l'eau
 Pour le bon goût de la bière et la Conservation
 Par 50 bect. au moment d' Mettre le brouillon
 dedans, on met dedans 2 onces de Chaux de girofle
 et 1 livre d'avis vert.

Recette de la bière des moines (extrait)

Traces d'histoire

Dans la série traces d'histoire, après avoir décrit le réseau de tramway dans le numéro précédent, nous allons aborder le second sujet de l'histoire moderne du Val de Sambre aujourd'hui disparu. Il s'agit d'un moyen de transport local : le train de Villers.

Une voie ferrée d'intérêt local : Le train de Villers

Une **voie ferrée d'intérêt local** est une ligne de chemin de fer secondaire construite par des collectivités locales françaises. De nos jours, on les retrouve parfois sous le sigle VFIL. Desservant des zones rurales peu peuplées qui n'étaient pas irriguées par le réseau d'intérêt général, celui-ci étant la concession des grandes Compagnies¹, ces voies de chemin de fer étaient construites et exploitées à l'économie.

LA NAISSANCE DES RÉSEAUX LOCAUX ET LA LOI

La notion de voie ferrée d'intérêt local (VFIL) naquit à l'initiative d'un préfet, celui du Bas-Rhin.

Se basant sur les dispositions de la Loi du 21 mai 1836, il utilisa ses pouvoirs de préfet en matière de chemins de grande communication. Le département dont il avait la charge fut le précurseur en matière de chemins de fer d'intérêt local, dès 1859. Les autres départements, envieux des économies engendrées par ce mode de transport, en vérifièrent par enquête ses qualités, ce qui aboutit à la Loi du 12 juillet 1865. Par celle-ci, les départements et communes furent autorisés à implanter en nom propre ou sous forme de concession, de nouveaux réseaux de chemin de fer. Principale réserve, le contrôle de l'État est impératif en échange de son concours. Une grande autonomie était accordée aux collectivités locales sur les plans technique et financier.

Parce qu'en échange de création de tels réseaux, de fortes subventions de l'État édictées par la Loi encouragèrent la spéculation, de nombreux réseaux ne virent le jour que sur papier, parfois sur le terrain, mais bien souvent furent abandonnés au premier obstacle technique. Logiquement, l'État voulut supprimer la possibilité de tels abus.

Charles de Freycinet, ministre des travaux publics reçut la charge de création d'un réseau national ferré cohérent et complet. Le rail devait desservir un maximum de chefs-lieux de canton, en particulier dans les régions dépourvues de ce moyen de transport. Le ministre, sous la dénomination de plan Freycinet, déposa un projet de Loi réparti en 2 thèmes distincts :

- ♦ Le premier concernait principalement les grands réseaux dont celui de notre région : les chemins de fer du Nord. Il sera mis en application par la Loi du 17 juillet 1879,
- ♦ Le second, se résumant à dresser un inventaire des réseaux d'intérêt local fondés sur les bases de la Loi du 12 juillet 1865, ne répondait pas aux attentes des départements en matière de répartition équitable des lieux à desservir et ne sera jamais promulgué.

Le coup de fouet gouvernemental

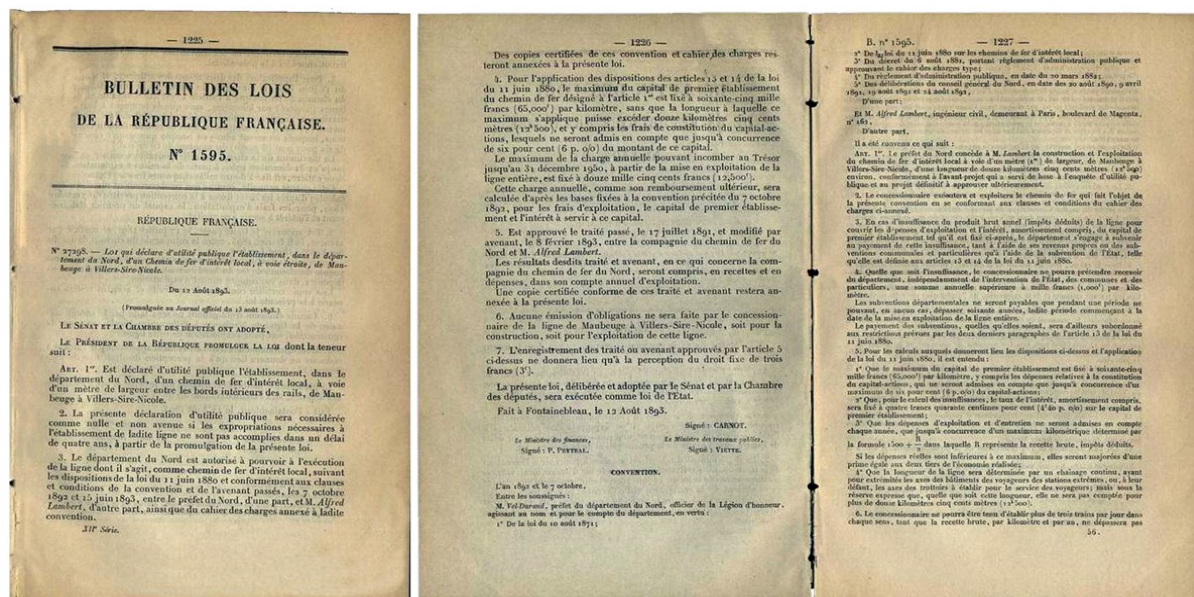
Pour obtenir un résultat à hauteur des attentes gouvernementales tout en encadrant les conditions d'attribution des subventions d'Etat, fut votée le 11 juin 1880 une nouvelle loi.

L'effet escompté ne tarda pas à se traduire dans les faits par une extension considérable du réseau, au point de le porter des 2187 km existants au moment du vote de la Loi de 1880 à 17 653 km en 1913.¹

RESEAU LOCAL DE CHEMIN DE FER

C'est le cas du réseau connu dans notre région sous l'appellation « Le train de Villers ».

Créé sur les bases de cette Loi, il sera déclaré d'utilité publique par la Loi n°27298 du 12 Août 1893.



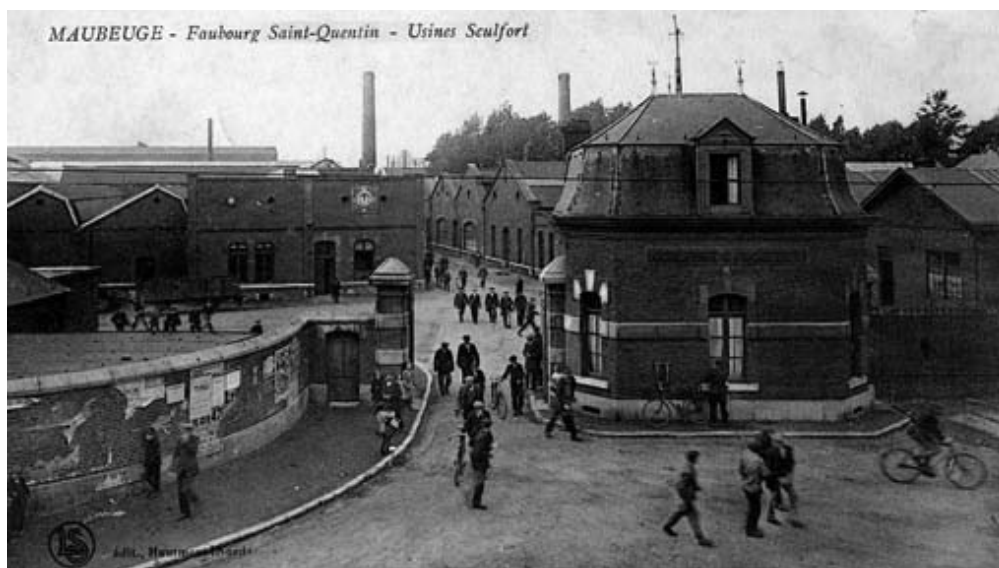
Ce nouveau réseau, accordé à M. Alfred LAMBERT, sera à voie métrique : l'écartement entre rails sera de 1 mètre. La longueur de voie autorisée est de 12 km 500.

A moins de dépasser un seuil minimum de recette, fixé par la Loi, il ne sera réalisé qu'un maximum de 3 allers et retours par jour.

Son parcours : il part de la gare de Maubeuge, non pas côté des quais et voies de son grand frère, le chemin de fer du Nord, mais au long du parking face à la gare. C'est de là que partiront les voyageurs, en direction de Villers-sire-Nicole.

Pourquoi relier deux lieux qui nous paraissent aussi différents de nos jours ?

A Villers-sire-Nicole comme à Maubeuge sont implantées les 2 usines d'un même industriel, connus en dernière date sous la dénomination des usines Sculfort. De plus, dans cette petite commune aujourd'hui désertée par l'industrie, d'autres activités économiques, attrayantes en matière de marchandises à transporter, y sont implantées. Les 2 sites Sculfort seront le client le plus important de la Compagnie. Cela permet bien entendu aux ouvriers de rejoindre leur lieu de travail sans pour autant quitter leur résidence, en campagne.





Une locomotive face aux ateliers de Villers-sire-Nicole

Toutefois, desservir par voie ferrée la petite commune de Villers-sire-Nicole, frontalière avec la Belgique, éveille les doutes en matière de sécurité nationale, le chemin de fer constituant un moyen rapide de déplacement de troupes et de matériel.

Aussi, sur avis du Génie militaire, à quelques kilomètres de la place forte de Maubeuge, la voie sera prévue rapidement démontable en cas de conflit. De plus, la ligne sera implantée sous protection des bouches à feu des forts Serré de Rivières, en cours d'implantation tout autour de la place forte de Vauban à Maubeuge.

L'INAUGURATION

Ce sera en grande pompe que le train parcourra son premier trajet le 15 mars 1896. Il appartenait alors à la compagnie du chemin de fer de Maubeuge à Villers-sire-Nicole. Ultérieurement, il intégrera la Compagnie générale des voies ferrées d'intérêt local.

POURQUOI TRAIN ET NON TRAMWAY ?

Les rails n'ont rien de bien comparable avec ceux de leur grand frère, les chemins de fer du Nord :

Il s'agit de rails Vignole, un type de rail léger dont le poids au mètre oscillait entre 9 et 35 kg en fonction de l'écartement. Ce sera du rail de 20 kg au mètre dans notre cas. Comme pour la majorité des autres réseaux d'intérêt local, les rails seront écartés de 1 mètre. On parle donc de voie métrique.

La voie de Maubeuge à Mairieux sera implantée en accotement de la route.

Toutefois, parce que le rayon de braquage et la pente maximum admissible par les locomotives ne permettait pas d'autre solution, des zones en « site propre » seront utilisées, cela grevant le budget initial de la compagnie par des acquisitions financières compensatoires. C'est le cas dans la portion de trajet en sortie du Pont Rouge à Maubeuge.

Le train de Villers

De MAUBEUGE - gare à VILLERS-SIRE-NICOLE



Le train de Villers traverse la route de Mons face au Fort des Sarts.



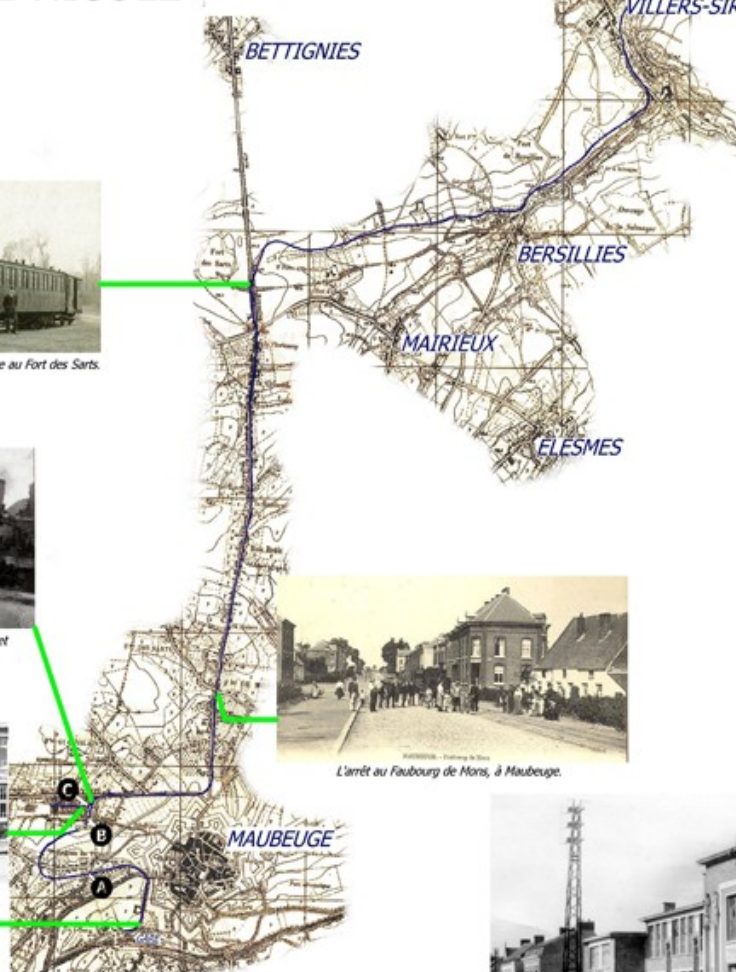
L'arrêt des voyageurs et, à gauche, la voie et l'embranchement vers l'usine Sculfort.



Face aux bureaux de l'usine Sculfort.



Le train de Villers, un peu avant l'abattoir.



A trois reprises, le train de Villers croise les lignes du tramway :
 - en **A**, la ligne vers Hautmont par Sous-le-bois.
 - en **B** et **C**, la ligne vers Douzies.



Au terminus, face à la gare de Villers.

VILLERS-SIRE-NICOLE

BETTIGNIES

BERSILLIES

MAIRIEUX

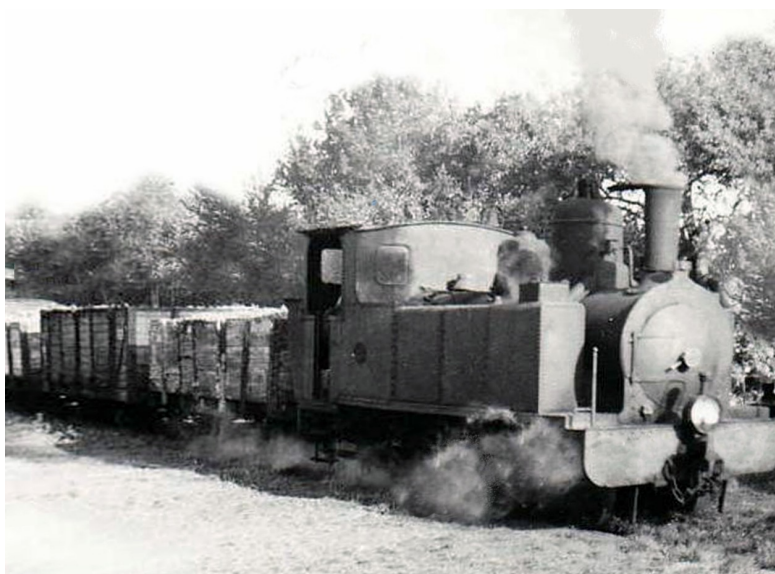
ELESMES

MAUBEUGE

L'arrêt au Faubourg de Mons, à Maubeuge.



Affiche d'exposition Racine et Patrimoine en septembre 2010 à Maubeuge



Le train de Villers en entrée de son parcours campagnard

Du 8^{ème} kilomètre, à Mairieux, jusqu'au terminus de Villers-sire-Nicole, il faudra suivre le chemin des champs pour desservir au passage (au 10^{ème} kilomètre) la gare de Bersillies.



- Aux environs de Bersillies -

Cela sera le caractère déterminant pour l'appellation de ce moyen de locomotion. Le réseau, long de 12050 mètres ne comporte que 4800 mètres sur voies publiques. A l'inverse des réseaux équipés de locomotives à vapeur (Lille en 1880, Valenciennes dès le 1^{er} juin 1881 et Fourmies/Wignehies en 1884), il s'agit donc bien d'un train et non d'un tramway.

Et pourtant, le matériel roulant ressemble étrangement à celui des réseaux de tramway à vapeur, bien souvent les locomotives sont des machines identiques, y compris les essieux dont les roues sont au même écartement de 1 mètre.

1902 MAUBEUGE A VILLERS-SIRE-NICOLE (1 ^{re} , 2 ^e classes.)														
(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis	(c) cl. 2 ^e cl. dis
de Maubeuge	MAUBEUGE...dép.	6 48	mid. 15	6 25	7 35	9 22	2 25	VILLERS-SIRE-NICOLE...dép.	5 52	11 15	5 38	7 11	9 6	2 7
" 25 "	RUE D'HAUTMONT(ar.)(1)	6 55	mid. 20	6 30	7 40	9 27	2 30	VILLERS-S.-N. (gar.)(1)	5 44	10 27	4 34	6 23	8 18	1 19
" 25 "	FR ST-ANTOINE(arr.)(1)	7 1	mid. 25	6 33	7 43	9 30	2 33	BERSILLIES.....	5 41	10 34	4 45	6 30	8 25	1 26
" 25 "	FR ST-QUENTIN(arr.)(1)	7 5	mid. 28	6 36	7 46	9 32	2 36	MAIRIEUX.....	5 17	10 40	4 54	6 38	8 31	1 32
" 25 "	FR DE VALENCES(gar.)(1)	7 9	mid. 29	6 39	7 49	9 36	2 39	LA GRISOELLE(arrêt)(1)	5 21	10 41	4 58	6 40	8 35	1 36
" 25 "	PORTE DE MONS(arr.)(1)	7 11	mid. 31	6 41	7 51	9 38	2 41	LA BAILLEUE(arrêt)(1)	5 24	10 47	5 2	6 43	8 38	1 39
" 25 "	R. D'ALSACE-LOR.(ar.)(1)	7 13	mid. 33	6 43	7 53	9 40	2 43	LE BOIS-DEULE(arr.)(1)	5 27	10 50	5 5	6 46	8 41	1 42
" 30 "	FR DE MONS (arrêt)(1)	7 16	mid. 36	6 46	7 56	9 43	2 46	FR DE MONS (arrêt)(1)	5 31	10 54	5 9	6 50	8 45	1 46
" 40 "	LE BOIS-DEULE(arr.)(1)	7 20	mid. 40	6 50	8 0	9 47	2 50	R. D'ALSACE-LOR.(ar.)(1)	5 34	10 57	5 12	6 53	8 48	1 49
" 45 "	LA BANLIEUE(arrêt)(1)	7 24	mid. 43	6 53	8 3	9 50	2 53	PORTE DE MONS(arr.)(1)	5 36	10 59	5 14	6 55	8 50	1 51
" 45 "	LA GRISOELLE(arrêt)(1)	7 27	mid. 46	6 56	8 6	9 53	2 56	FR DE VALENCES(gar.)(1)	5 38	11 1	5 17	6 57	8 52	1 53
" 60 "	MAIRIEUX.....	7 34	mid. 51	7 1	8 11	9 58	3 1	FR ST-QUENTIN(arr.)(1)	5 41	11 4	5 23	7 0	8 55	1 56
" 75 "	BERSILLIES.....	7 41	mid. 57	7 7	8 17	10 4	3 7	FR ST-ANTOINE(arr.)(1)	5 44	11 7	5 26	7 3	8 58	1 59
" 85 "	VILLERS-S.-N. (gar.)(1)	7 53	mid. 59	7 13	8 23	10 10	3 13	RUE D'HAUTMONT (ar.)(1)	5 47	11 10	5 31	7 6	9 1	2 2
" 1 "	VILLERS-SIRE-NIC. arr.	7 58	1 7	7 17	8 27	10 14	3 17	MAUBEUGE...arr.	5 52	11 15	5 38	7 11	9 6	2 7

(a) Ces trains n'ont lieu que les dimanches et fêtes, le 1^{er} mercredi du mois et le 18 de chaque mois. Lorsque le 18 tombe un dimanche, les trains ont lieu le lundi. — (b) Ces trains ont également lieu le samedi. — (c) Les ouvriers munis de cartes d'abonnement hebdomadaire sont admis dans ces trains. — (1) Ouvert au service des voyageurs sans bagages ni chiens.

- Horaires du train de Villers en 1902 -

Notre train de Villers ne pénètre d'ailleurs pas dans la place forte de Vauban mais la contourne. En particulier, partant de la gare de Maubeuge, il ne rejoint pas la Porte de France mais longe la route jusqu'au Pont Rouge (son principal ouvrage d'art). Après avoir franchi la Sambre sur ce pont, il quitte la route jusqu'aux ateliers de l'usine maubeugeoise de Sculfort.

Pour desservir ce site, il sera créé une halte pour les voyageurs, et en gage de rentabilité sera même construit un embranchement particulier propre au site industriel.

DESCRIPTIF DU RESEAU

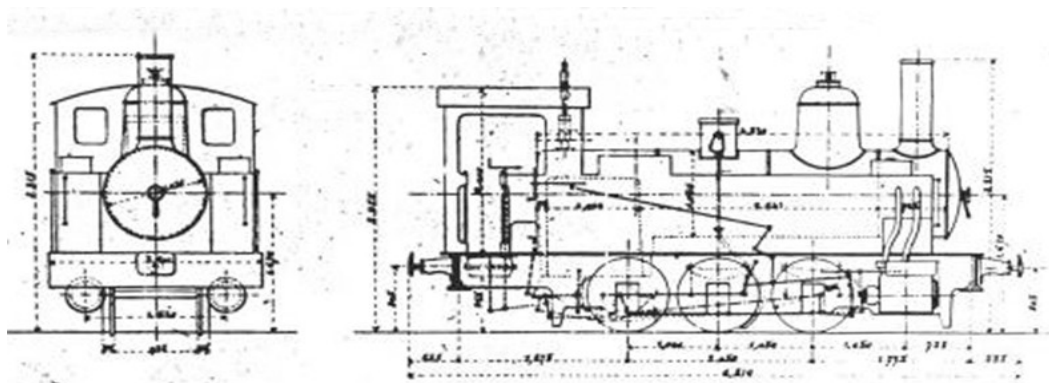
I) Le matériel roulant :

des locomotives à vapeur à 3 essieux tirant des voitures pour les voyageurs et quelques wagons destinés aux marchandises. Les locomotives sont de type tender (le charbon n'est pas stocké dans un tender remorqué). Les puristes vous parleraient donc de 030T.

Leur volume est réduit :

- ♦ car il faut respecter un faible gabarit,
- ♦ parce qu'il lui faut circuler en zone urbanisée et que la faible longueur des convois ne nécessite pas des machines de forte puissance.

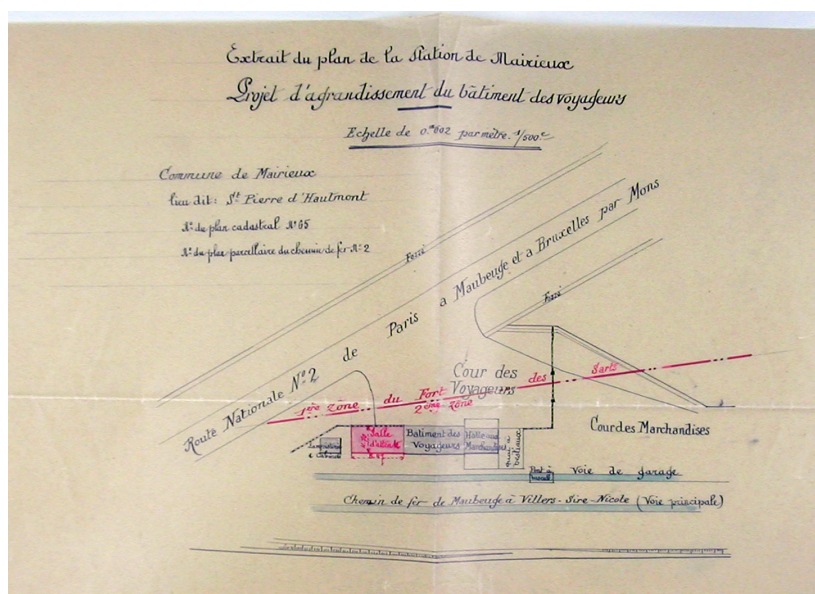
Ce n'est pas pour autant qu'il faut y voir un quelconque brin de médiocrité. La taille est certes réduite par rapport aux « monstres du réseau national » mais la fiabilité n'est pas une question d'échelle. L'énergie de la vapeur est très bien maîtrisée à cette époque et les améliorations régulières.



- Extrait du plan des locomotives -

II) Les haltes et gares :

Seules 2 véritables gares seront implantées sur son trajet : l'une à Mairieux, la seconde au terminus voyageurs de Villers-sire-Nicole.



- Voici le plan d'une extension de la halte de Mairieux -

Dans ces 2 communes, une halle marchandise sera aussi implantée. On distingue parfaitement sa forme sur d'anciennes cartes postales du terminus de Villers. Pour les autre arrêts, il faut parler de halte, y compris à Maubeuge, où les bureaux voyageurs des chemins de fer seront partagés avec lui.



- Panneau indicateur du quai de Maubeuge -

A Maubeuge :

- ♦ la gare marchandise servira aussi pour les 2 réseaux,
- ♦ un petit centre technique comportant une voie de stockage de matériel roulant, une voie d'évitement et une plaque tournante. Ces 2 derniers équipements sont dus au fait que les locomotives ne peuvent fonctionner en marche arrière sur le réseau, car la visibilité du mécanicien serait limitée à un seul côté du convoi, compromettant fortement la sécurité, en particulier lors des circulations au long des voies publiques.

Le fonctionnement était assez singulier, car outre le panache de vapeur, de belles « crasses » ne manquaient pas de noircir le minois des voyageurs mais aussi les façades. Le bruit si caractéristique des machines ne suffisait pas pour autant à étouffer les grincements du métal des roues sur les rails. Quant au coup de sifflet, il en a assourdi plus d'un, imprudent au point de vouloir trop s'approcher de la source de chaleur si caractéristique de la chaudière. Que de rires du mécanicien qui n'en était pas à sa première plaisanterie ! Aussi, ce train restera dans le cœur des maubeugeois comme de ceux des habitants du Val-de-Sambre, jusqu'à sa disparition.



- Face à la gare de Villers-sire-Nicole -

Souvent, les anciens nous comptent leurs souvenirs d'hivers. Il était alors courant de devoir descendre du train pour pousser le train en période de gel, en particulier à proximité de la halte du rond point de la porte de Mons. Que de doigts collés sur le métal glacé des wagons, que de sueur pour faire reprendre la marche du petit tortillard ! Mais le jeu en valait la chandelle pour les écoliers. Glissade des uns, patinage des roues de l'autre, étaient synonyme de retard « légal » à l'école ... Pff !!!

III) Les signaux de chemin de fer et la sécurité du réseau :

Parce que le réseau ne comporte que très peu de locomotives, la signalisation était quasi inexistante, tout au plus quelques passages à niveaux qui ont plus l'aspect d'un portail délimitant un site (celui de la petite vitesse à Maubeuge) que celui d'une barrière à but sécuritaire.

D'ailleurs, lorsqu'il croiserait sur un même niveau les rails de son cadet, le tramway de Maubeuge, aucun signal n'est visible sur les différentes vues des réseaux.

Dans sa traversée de la route de Mons, lorsqu'il prenait la direction de Bersillies, une croix de Saint-André ne fit son apparition que dans les années 1930 !

Par beau temps, la vitesse maximale entre arrêts est faible, le 30 km heure étant la vitesse « la plus folle » des convois. Et encore ! En zone habitée, pas question de s'aventurer à dépasser la vitesse d'un homme au pas.

De ce fait, bruit et vitesse limitée sont gages de sécurité. Peu d'incidents dans la mémoire de nos anciens et dans les documents d'époque. Tout juste quelques photos d'une confrontation musclée entre notre train et le « Péril jaune », lui véritable tramway maubeugeois, au carrefour entre les 2 réseaux formé par la rue du Trieu au vin et la rue d'Hautmont à Maubeuge. (Voir l'article qui lui est consacré dans le dernier numéro de notre revue.)

Ce qui devait arriver arriva !!



Le tramway de la ligne 1, percuté par le train de Villers.

(Source : Archives Départementales du Nord)

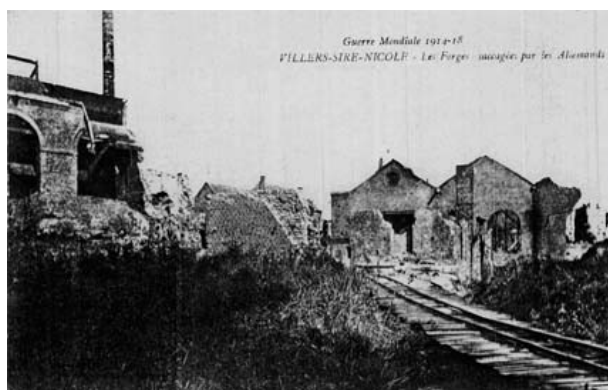
D'ailleurs, les compagnies ne se faisaient pas de cadeaux. Des courriers datés de 1906 (Archives municipales de Maubeuge) entre les 2 compagnies sont là pour le rappeler.

Si l'un modifie son réseau, il se garde bien d'en informer l'autre, même aux croisements des 2 réseaux, quitte à interrompre pendant plusieurs jours tous trafics.

Mais là n'est pas le plus gros obstacle au fonctionnement du réseau.

En début de document, nous évoquions les soucis de défense nationale. Malheureusement, le 1^{er} conflit mondial eu un impact lourd sur la marche des trains.

Non seulement l'ennemi ne se priva pas de détruire une partie de celui-ci mais il fit disparaître aussi à jamais la raison d'être primitive du terminus de Villers-sire-Nicole en détruisant les ateliers de Sculfort comme une bonne partie des lieux marquants de la commune (église,...).



-Dans un premier temps, les rails réutilisables (parce que non détruits ou mis en sécurité à l'approche de l'ennemi) furent réemployés pour la création d'une voie d'approvisionnement du local du dirigeable. Si avant 1914, un aérostat français y trouvait refuge, l'ennemi prolongea le bâtiment et y créa la nouvelle base d'un ballon dirigeable, un Zeppelin, le LZ113. Pour lui fournir les approvisionnements nécessaires à son objectif militaire, le réseau fut conservé de la gare de Maubeuge jusqu'à la route de Mons, avant de bifurquer sur la nouvelle voie en direction du parc du dirigeable (situé dans le quartier du Pont-Allant, en pied de Sambre). N'oublions d'ailleurs pas que Maubeuge est alors sous la coupe (la main de fer pour être plus réaliste) du gouvernement de l'Etape.

Après le 1^{er} conflit mondial, l'ennemi ayant démoli au maximum l'industrie et les infrastructures de transport, se posa la nécessité d'accompagner le plus gros client industriel de la Compagnie dans ses perspectives de rétablissement. Son nouveau site sera regroupé en totalité dans son usine initiale, au faubourg St Quentin à Maubeuge. Plus rien ne reverra le jour à Villers-sire-Nicole. Cette destination industrielle sera donc abandonnée.

Inversement, pour mieux répondre aux attentes de l'industriel, il n'était plus pensable de décharger le matériel nécessaire au fonctionnement de l'usine en gare de Maubeuge puis de le transborder dans les petits wagons du train de Villers, pour finalement le décharger quelques heures plus tard dans les ateliers de l'usine.

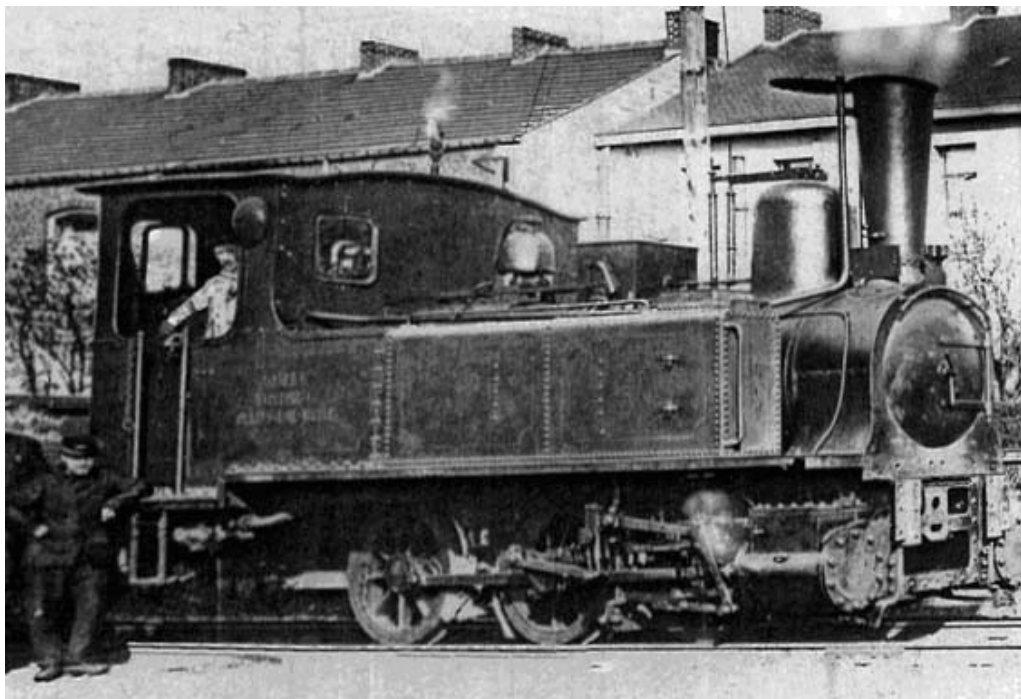
Pire encore, les rails de notre tortillard n'admettaient pas les charges lourdes et pourtant les produits finis de l'usine présentaient un volume et un poids de plus en plus grand. Plutôt que de donner le champ libre aux transports routiers, le réseau fut pourvu de 2 rails supplémentaires encadrant les rails à l'écartement métrique initial.

Donc, nous aurons dorénavant de la gare de Maubeuge au faubourg Saint-Quentin deux rails extérieurs écartés de 1 mètre 438 encadrant 2 rails écartés de 1 mètre. Les locomotives seront aussi dotées de 2 tampons à écartement standard du réseau national en supplément du tampon central qui ne sert que pour l'ensemble de l'ancien réseau.

Les travaux furent rondement menés de novembre 1925 à février 1926.

L'usine Sculfort de Maubeuge subit aussi les mêmes transformations.

En grande pompe, tout comme aux premiers tours de roue de la mise en exploitation, le tracé renforcé sera inauguré le 2 avril 1926.



- 2 avril 1926 : Pause photo au faubourg Saint-Quentin -

Voilà un nouveau souffle pour le train de Villers.

Mais c'était sans compter sur un nouveau désastre, le second conflit mondial.

Le cœur de la Ville ayant été détruit dès 1940, plus aucune structure ne retenait la volonté de préserver le réseau, tant l'impératif besoin de reconstruire la ville était vital. De plus, l'ennemi ne s'était pas privé de démanteler l'industrie. Le « gagne pain » de la Compagnie étant avant tout l'industrie et non le transport des passagers, pas question de mettre en service des autorails moins gourmands en énergie comme dans certains autres réseaux. Les véhicules routiers, camions et bus, donnèrent les derniers coups de boutoir et effacèrent toute raison d'être du réseau.

L'arrêt de l'exploitation

Certains réseaux avaient encore quelques besoins en vieilles machines. L'une des locomotives a rejoint l'Oise où elle était encore visible récemment. Quant aux voitures de voyageurs, elles furent stockées à la « petite vitesse », en gare marchandise de Maubeuge, et furent démantelées derrière les plaques en béton séparant le site de la rue de la gare. Aucune information sur les wagons de marchandises, sans doute « tous ferrailés ».



- Une locomotive maubeugeoise dans l'Oise ! -



- L'une des voitures voyageurs, face aux bâtiments Lurçat, avenue de la gare -

Le train de Villers dans la mémoire :

Alors que le train ne parcourait que 12 kilomètres entre ses 2 terminus, à une vitesse moyenne inférieure à 20 km/h, la lenteur, le confort rudimentaire de ce chemin de fer secondaire est passé dans la légende populaire.

De nos jours encore, il suffit de prononcer « *Train de Villers* » aux anciens de la région de Maubeuge pour voir aussitôt rejaillir leurs souvenirs, comme s'il allait déboucher au prochain carrefour. Belle preuve qu'un petit train peut marquer l'histoire du Val de Sambre !

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

Affiche d'exposition : Association Racines et Patrimoine

Bibliographie

- Sampité, Les chemins de fer à faible trafic en France : Lignes secondaires des grands réseaux, chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur - établissement et exploitation, Baudry et Cie, 1888 (réimpression 2010 par BiblioLife), 467 p. (ISBN 9781145904347) « Étude comparative des lois du 12 juillet 1865 et du 11 juin 1880 », p. 35-42

-Michel GODIN Le p'tit train de Villers : 1896, 100 ans déjà ! : Maubeuge-Villers Sire Nicole, 12,480 km en 52 minutes

Pour en savoir plus :

Principaux constructeurs de locomotives des VFIL français : Pinguely, Corpet-Louvet, Tubize

Où voir une multitude de vieilles machines restaurées et circulant sur un réseau, à quelques kilomètres de chez nous : Chemin de fer des 3 vallées à Mariembourg, Ardennes belges, (B) CF3V

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 permanences

Les premiers et troisièmes mercredis de chaque mois

Local associatif : 25 rue de Maubeuge à Rousies



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

