

Le P'TIT MONGY

Bulletin d'informations de l'AMITRAM

N° 138 - 2^{ème} trimestre 2020

Controllers, un travail
d'orfèvre

Reconstruction du

Pont Rouge

Retour sur les

tramways de Nice

Conte ferroviaire :

leçon d'histoire-géo

Tram et bus dessinés

Tourcoing 39/45

La ligne Leers-Roncq
chapitre 5



AMITRAM

Le P'tit Mongy

LE BULLETIN D'INFORMATIONS DE L'AMITRAM

Le **P'tit Mongy** est un trimestriel édité par l' **AMITRAM** (Association du Musée International des Transports Métropolitains)
Directeur de publication : Christophe Meurisse,
Comité de rédaction : Denis Barbaix, Marc Breuze, Claude Gay, Marc Lenfant, Christophe Meurisse, Marc Valynseele, Benoit Verley.

Sécrétariat et adresse postale:

AMITRAM

BP 50045

59873 MARQUETTE-LEZ-LILLE cedex

Téléphone : Office du Val de Deûle :

03 28 38 84 21

e-mail : contact@amitram.asso.fr

site internet : <http://amitram.asso.fr>



AMITRAM : **Président fondateur** : Claude Gay, **Président du Conseil** : Christophe Meurisse **Vice-Présidents** : Marc Breuze, Thierry Ducatez, Bernard Lepla.

Secrétaire général : Jean-François Henssens,

Trésorier : Michel Vandebussche.

Administrateurs : Denis Barbaix, Philippe Chollier, Patrick Destombes, Bernard Hedin.

L'**AMITRAM** est une association régie par la loi de 1901 enregistrée en préfecture du Nord sous le numéro W59 5007 881.

Numéro 138 imprimé par Transpole

Le **P'tit Mongy** **ISSN : 1960-8063**

L'**AMITRAM** décline toutes responsabilités quant aux documents qui lui sont soumis.

Editorial

Nous espérons que vous et vos proches n'ont pas été touchés par le Covid-19 et que cette période de confinement ne vous a pas été trop pénible. De mon côté, j'ai remarqué que les membres de l' **AMITRAM** avaient tous un virus bien présents en eux mais bien plus sympathique que celui contre lequel nous devons prendre des précautions. Ce virus est celui qui donne le besoin de garder présent les moyens de transport en commun qui ont sillonné nos rues du temps de nos parents, grands-parents et arrière grands-parents. C'est humoristiquement ce que représente cette couverture de ce bulletin. En effet, depuis 1968, les membres fondateurs ont vraiment les transports en commun dans le sang et l'ont propagés autour d'eux. Seulement, aucune analyse médicale ne saura trouver la trace de ce virus mais une chose est sûre, ce n'est pas dangereux et ça amène le sourire à ceux qui viennent nous voir.

Nous avons appris la disparition de David Avital. Un témoignage de son implication au sein de l' **AMITRAM** est donné par Marc Breuze. Le bureau présente à sa famille ses sincères condoléances.

En atelier, Régis a réalisé, il y a plusieurs années, un travail de restauration importante sur les controllers de la motrice 638 (premier véhicule de l' **AMITRAM**.) Il a transmis ses photos afin d'agrémenter l'article sur cette tâche méticuleuse qu'il a réalisée.

Un petit voyage pour rêver aux vacances vous est proposé avec les tramways d'Avignon, de Nice et un conte ferroviaire.

Benoît poursuit le voyage dans le temps sur la ligne de tramway de Leers – Roncq avec le cinquième chapitre nous menant du "Pied-de-Boeuf" au "Blanc-Four".

Le confinement étant propice à la lecture, Benoît nous présente la bande dessinée Tourcoing 39/45.

Nous finissons ce bulletin avec la page destinée à la jeunesse, relatant les tout débuts du transport en commun en France.

Voici entre autre ce que nous vous proposons dans ce nouveau bulletin. Je vous souhaite une agréable lecture de ce premier bulletin entièrement conçu et réalisé en confinement.

Christophe Meurisse

N'oubliez pas votre
cotisation annuelle :

35 € minimum !!!



Pour la première fois le virus des membres de l'**AMITRAM** a été dévoilé au grand public.

Sommaire du numéro 138 :

Edito :	page 2
Vie de l'AMITRAM :	
In memoriam David Avital	page 3
Un travail d'orfèvre	page 4
Brève :	
Travaux aériens à Muhouse	page 5
Culture transport en commun :	
Reconstruction du Pont Rouge	pages 6 et 7
La réapparition du tramway d'Avignon	pages 8 et 9
Retour sur le tramway de Nice	pages 10 et 11
La 420 entre dans l'histoire (humoristique)	pages 12 et 13
Conte ferroviaire, leçon d'histoire-géo	pages 14 à 17
La ligne Leers-Roncq, chapitre 5	pages 18 à 20
Tram et bus dessinés : Tourcoing 39/45	pages 21 à 23
Page jeunes	
Les débuts du transport en commun suite 1	page 24

Bulletin d'adhésion page 13

Photo de couverture : photo composition sur le virus des membres de l'AMITRAM. (D. Barbaix)



David Avital, un sauveteur :

Le dimanche 9 février 2020 s'est éteint un personnage important pour l'**AMITRAM**, je veux parler de David Avital.

Homme très connu dans les milieux d'affaires lillois, il avait été le relai pour notre association.

En 1982, nous étions à la recherche d'un local qui puisse abriter notre collection naissante et cette quête s'était révélée infructueuse, à notre grand désespoir, tant et si bien que les membres du Conseil d'administration s'en étaient lamentés lors de notre assemblée générale à laquelle assistait bien entendu nos membres de l'époque... et un personnage qui y avait pris place écoutait attentivement nos exposés.

A l'issue de la réunion, il s'est levé et, de sa voix un peu rauque, il nous a demandé de quel espace nous aurions besoin.

Après un échange de vues, il nous a proposé la cour de l'usine Le Blan sise avenue de Bretagne.

Ce n'était certes qu'un site non couvert, mais clos et protégé. L'affaire fut rapidement conclue et notre collection d'alors a pris place dans ce lieu gratuit bordé des impressionnants bâtiments de l'ex usine textile Le Blan transformée en espace « Nord tertiaire » par David Avital et qui deviendra par la suite « Euratechnologies ».

Les faits se sont déroulés en 1982 et nous avons occupé ce site jusqu'en janvier 1984, date à laquelle la Ville de Marquette, en la personne de Monsieur Marescaux maire de Marquette à l'époque, nous a accueillis.

On peut dire sans exagération que David Avital a porté dans ses bras le « bébé **AMITRAM** » d'alors et que, sans son intervention, notre association n'existerait plus, privant ainsi la région lilloise d'un patrimoine prodigieux de matériels de transports urbains et d'un volume impressionnant d'archives.

David Avital fut notre « père spirituel » et que, de là où il est maintenant, nous souhaitons qu'il puisse jeter un regard bienveillant sur le développement de l'**AMITRAM** et la naissance du futur centre historique des transports urbains de la Métropole Européenne de Lille. David, nous pensons tous à toi et à ta famille.



David Avital



Assemblée Générale de 1983 dans les locaux de l'ex usine Le Blan. (Photo M.Breuze)



Près de l'usine Le Blan, nos premiers véhicules sont exposés lors du 20ème anniversaire de l'**AMITRAM**.



Du travail d'orfèvre :

Il y a déjà bien longtemps (peut-être une dizaine d'années), j'avais confié à Régis, notre mécano, la tâche de nettoyer, remettre en état et remplacer des pièces manquantes sur les controllers* de notre motrice 638. Courageusement, calmement, méthodiquement, Régis s'est attelé à ce travail qui lui a demandé environ 6 mois. Et, à l'époque, Régis a eu la très bonne idée de photographier les différentes étapes de ce travail minutieux. En observant la suite des documents, on se rend compte...



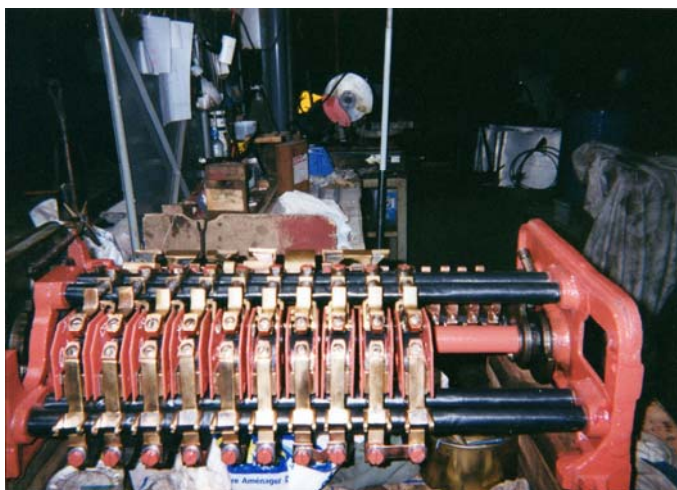
Etat de départ du controller. La rouille est présente sur toutes les parties ferreuses.



Vue latérale du controller et ses pièces à dérouiller.



Après un bon coup de ponçage, les parties ferreuses ont été repeintes et remontées, prêtes à recevoir les autres pièces.



La structure est dotée de ses contacts et le câblage tout aussi méticuleux peut commencer.



Le voici maintenant complètement câblé.



◀ *Le controller est maintenant redressé prêt à recevoir son carénage. Il est rutilant comme un sou neuf !*

Les deux organes qui ne pèsent pas loin de 100 kg chacun, étaient dégradés, sales, ils avaient été malmenés.

Notre mécano a dû démonter les deux colonnes, nettoyer les pièces, en reconstituer certaines et peindre son travail achevé avant de poser de nouveaux pare-étincelles et remonter le tout.

Prochainement, les deux controllers reprendront leur place sur les deux plateformes de la 638 avant l'achèvement des planchers de ces plateformes et la pose des barres de protection du wattman.

Un beau travail à mettre à l'actif de nos bénévoles.

Merci Régis

Photos Régis Mercier **AMITRAM**

*Le controller est la pièce essentielle pour piloter les tramways. C'est par lui que passent les informations du wattman aux moteurs. Le pilote du tramway passe les crans de marche avant, de montée en puissance et décélérations. Ces principales fonctions doivent être bien synchronisées afin que le moteur ne reçoive pas un ordre de décélération en même temps qu'une accélération sinon je vous laisse imaginer le scénario électrique....



Des travaux aériens à Mulhouse :

Un correspondant de l'**AMITRAM** nous a envoyé cet article de la "Dernière Nouvelle d'Alsace" daté du 25 avril 2020 :

A Mulhouse, le tram garde la ligne.

Des travaux se sont déroulés toute la semaine sur la ligne 2 du tram, du Champ-de-foire aux Coteaux, pour changer des portions de câble synthétique et permettre à la ligne électrique de rester opérationnelle.



Les techniciens de la maintenance de Soléa travaillent sur la ligne 2 du tram. Photo L'Alsace /Jean-François FREY

Pour une fois, ce fichu coronavirus n'y est pour rien : si les trams ne circulent plus depuis lundi entre le Champ-de-foire et les Coteaux, c'est pour assurer des travaux de maintenance programmés bien avant la période de confinement. En revanche, si seulement 30 % du trafic sont actuellement assuré sur toutes les lignes, là, évidemment, le virus est le principal responsable. « Par contre, nous assurons la continuité du trafic le long de la ligne avec la mise en place de bus de substitution. Mais ils s'arrêtent à Nation et ne peuvent desservir le dernier arrêt Coteaux », précise Matthieu Schoch, responsable information clients et communication externe.

La date des travaux menés par une équipe du service Infrastructures fixes de Soléa avait été calée pendant les vacances scolaires. « C'est une période d'entretien courant qui a commencé lundi jusqu'à ce soir. On change les « kevlar » de la ligne aérienne pour les remplacer par du parafil ou de l'inox », précise Gérald Vuillaume, responsable des infrastructures fixes.



Photo L'Alsace /Jean-François FREY



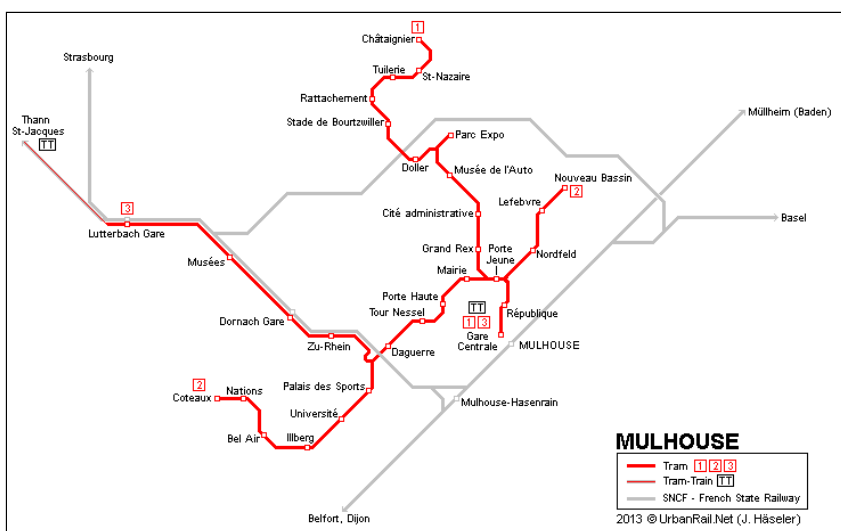
Photo L'Alsace /Jean-François FREY

Maintenance sur le câble principal

En termes moins techniques, il s'agit de changer des portions de câble synthétique - dite « ligne de contact » - arrivées en fin de vie après 15 ans de bons et loyaux services pour les remplacer par d'autres câbles en parafil (un autre polymère) ou en inox et qui permettent à la ligne principale (en cuivre) de fonctionner correctement. Les techniciens Soléa travaillent avec un véhicule Unimog rail-route équipé d'une nacelle. « On en profite pour faire de la maintenance sur le câble principal », précise le chef d'équipe Jérémy Vaisseau, au moment même où les techniciens dans la nacelle réparent le câble principal en cuivre qui assure l'alimentation électrique des trams. « La hauteur du câble en cuivre est de 15 mm. Aux endroits où on arrive à 9 mm, on change ». Pas question pour le moment de prévoir le changement complet du câble, donc les techniciens font des réparations ponctuelles.

« Le prochain chantier sur les « kevlar » se déroulera au mois d'août dans le secteur Porte Jeune, mais de nuit pour ne pas impacter le trafic », précise Gérald Vuillaume. En espérant que d'ici là, la circulation des trams, bus et trams-train soit revenue à la normale. Après le passage d'une rame d'essai ce vendredi 24 avril à 14 h, la circulation des trams sur l'intégralité de la ligne 2 devrait reprendre à 17 h.

Plan du réseau tramway mulhousien. Source Urbanrail.



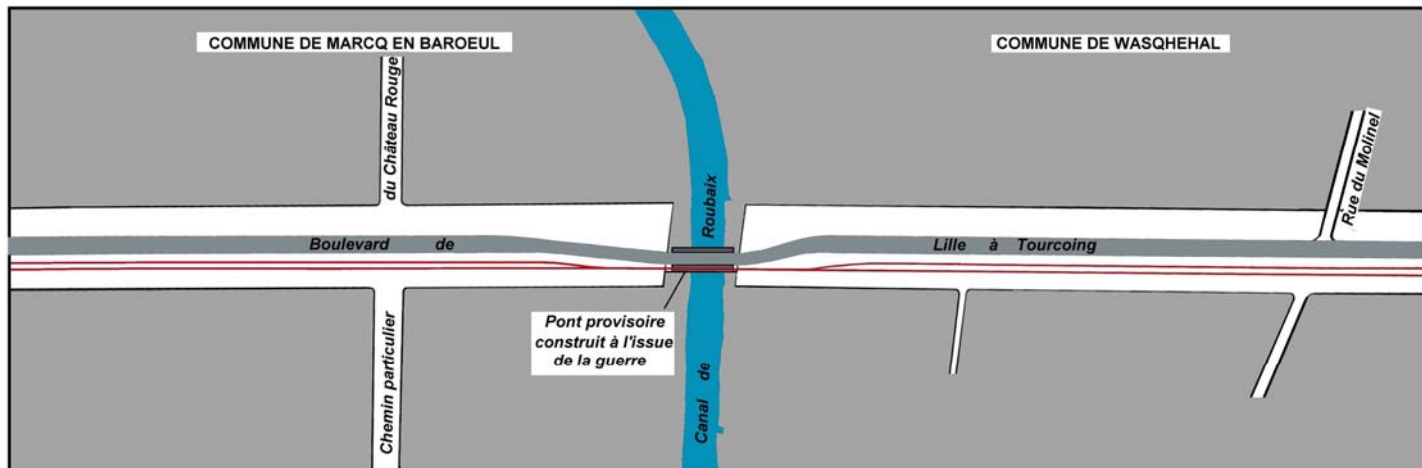
Reconstruction du Pont Rouge :

Les archives sauvegardées de l'E.L.R.T. ne cessent de nous révéler des informations sur la vie et l'évolution de ce réseau.

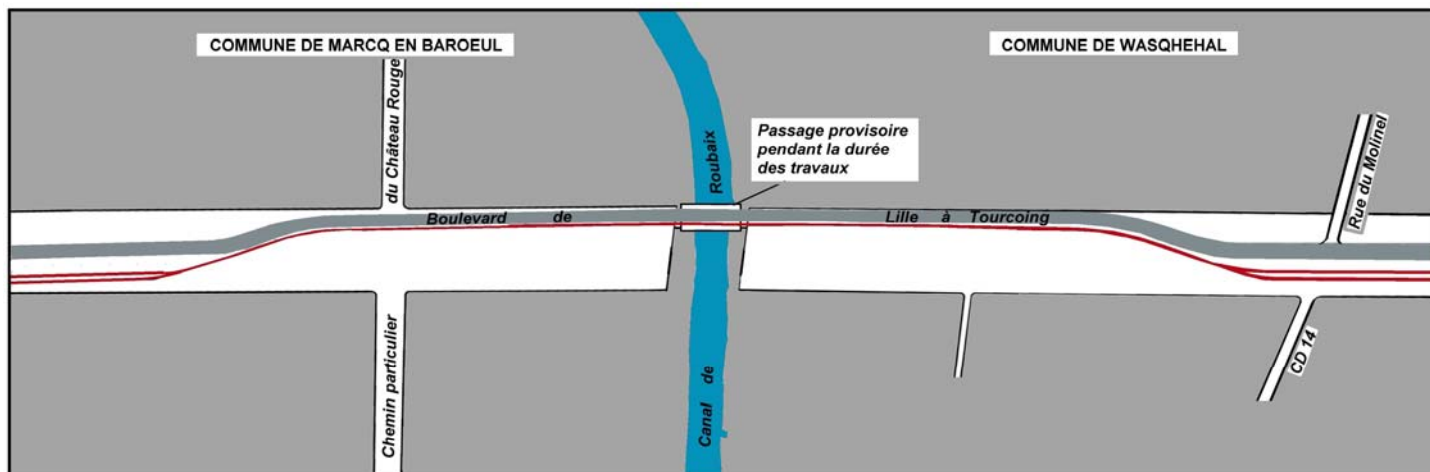
Ainsi avons-nous retrouvé les plans des voies provisoires du Mongy Lille-Tourcoing lors des travaux de reconstruction du « Pont Rouge » à Marcq-en-Barœul, enjambant le canal de Roubaix (La Marque).

En 1940, lors du retrait des troupes françaises, le pont avait été dynamité, interrompant toute circulation routière et ferroviaire et fluviale.

Dans un premier temps, une passerelle piétons fut construite, mais les tramways devaient s'arrêter de part et d'autre, obligeant les voyageurs du tramway à subir un transbordement et un passage sur cette frêle passerelle. Du matériel du Mongy avait pu être transféré en passant par Roubaix et la ligne du C barré. Puis le Département reconstruisit un pont provisoire en bois avec poutrelles métalliques de soutien. Cet ouvrage n'occupait qu'une partie de la largeur du boulevard de la Marne, côté amont de la Marque (vers Wasquehal) ; la chaussée routière était réduite à deux voies et le tramway utilisait une voie unique avec signalisation lumineuse de sécurité.



Retranscription de la partie du plan n° 3334 du 15-11-1957, présentant le tracé des voies existant.



Retranscription de la partie du plan 3334 du 15-11-1957, montrant la déviation des voies pendant la construction des ponts définitifs.

Demain 27 novembre 1955

MARCO en Barœul

Le pont du Château-Rouge est en voie de reconstruction

Le vieux pont de bois du Château-Rouge aura bientôt vécu.

Le pont du Château-Rouge a déjà fait couler beaucoup d'encre. Nombreuses furent les interventions faites au Conseil général et les réclamations des usagers du boulevard de Tourcoing, pour faire reconstruire d'une façon définitive cet ouvrage d'art, démolé en mai 1940, sur une artère au trafic intense.

Après quinze années, des crédits

ont enfin été votés, pour la réfection du pont du Château-Rouge. Depuis quelques semaines, les premiers travaux ont commencé : abattage d'arbres, dégagement des anciennes culées, etc...

Le nouveau pont aura une largeur de 50 mètres, c'est-à-dire la largeur du boulevard, avec ses trois chaussées, sa ligne de tramway et ses trottoirs.

Afin de ne pas entraver la circulation pendant les travaux qui dureront deux ans, l'ouvrage sera construit en deux fractions. Les rampes d'accès seront rehaussées de trois mètres, car l'ouvrage sera construit plus long et plus haut que le précédent, en prévision de l'élargissement du canal qui doit permettre le passage de péniches de 900 et 1300 tonnes.

A la fin de l'année 1955, la presse locale annonce que le projet de reconstruction définitive du pont est enfin programmé après 15 années de pont provisoire !

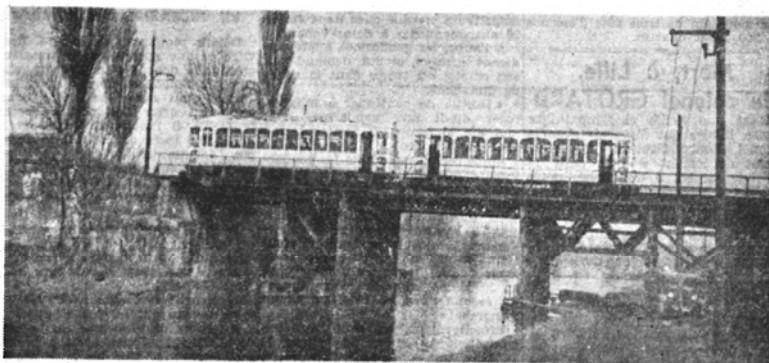


Sigle de l'E.L.R.T. arborant les casquettes du wattman. (photo D.Barbaix)



Reconstruction du Pont Rouge (suite) :

Un projet de réfection du pont du Château-Rouge prévoit la construction de quatre ponts indépendants dont la largeur totale sera celle du boulevard ~1955



LE PONT PROVISOIRE ACTUEL DU CHATEAU ROUGE

Démoli en mai 1940 par l'armée française, le pont du Château-Rouge, qui enjambe la Marque, sur le boulevard de la Marne, vers Tourcoing, avait été remplacé par un pont provisoire, afin de ne pas trop gêner le trafic routier entre Lille et Tourcoing. Six ans après la guerre, ce pont provisoire existe encore et oblige automobiles et tramways, à une certaine prudence. Il semble que sa reconstruction ait été envisagée, car le service des voies navigables vient de réaliser un projet de réfection dont voici les grandes lignes. Le tablier en béton précontraint aura une portée de 43 mètres et une largeur de 50 mètres, soit la

largeur du boulevard ; il comprendra une chaussée principale de 9 mètres ; deux chaussées latérales de 6 mètres ; deux voies pour les tramways ; une piste cyclable et une piste équestre, ainsi que six trottoirs pour piétons. L'ensemble sera composé de 47 poutres semblables, qui formeront l'armature de quatre ponts indépendants : les deux ponts de bordure supporteront les chaussées latérales ; les deux autres au centre, la chaussée principale et les voies de tramways. Les rampes d'accès auront une longueur de 200 mètres vers Lille et de 77 m. vers Tourcoing. Étant donnée la composition

de cet ouvrage en quatre ponts, la circulation sera maintenue pendant la durée des travaux, les ponts étant construits l'un après l'autre. Ce projet sera soumis aux intéressés, c'est-à-dire, les ponts et chaussées, la municipalité, la compagnie de l'E.L.R.T., qui donneront leur avis. Évidemment les travaux ne seront pas entrepris cette année ; il faudra attendre que les crédits y soient affectés ; il est néanmoins de bon augure de constater que les services de reconstruction s'occupent du pont du Château-Rouge ; souhaitons que les projets sortent rapidement de leur carton et que les travaux soient

Coupage de journal datant vraisemblablement de 1955. (Archive AMITRAM)

L'édification se déroulera en deux temps, une première moitié, côté aval (vers Marquette) dont l'achèvement devrait se situer en juillet 1957... ?

Les Voies Navigables de France souhaitant le passage des péniches de 900 à 1 000 tonnes, la Marque sera élargie et le tirant d'air augmenté. Les nouvelles culées sont fondées à 13 mètres de profondeur et les rampes d'accès surélevées de 3 mètres avec l'apport de 50 000m³ de terre.

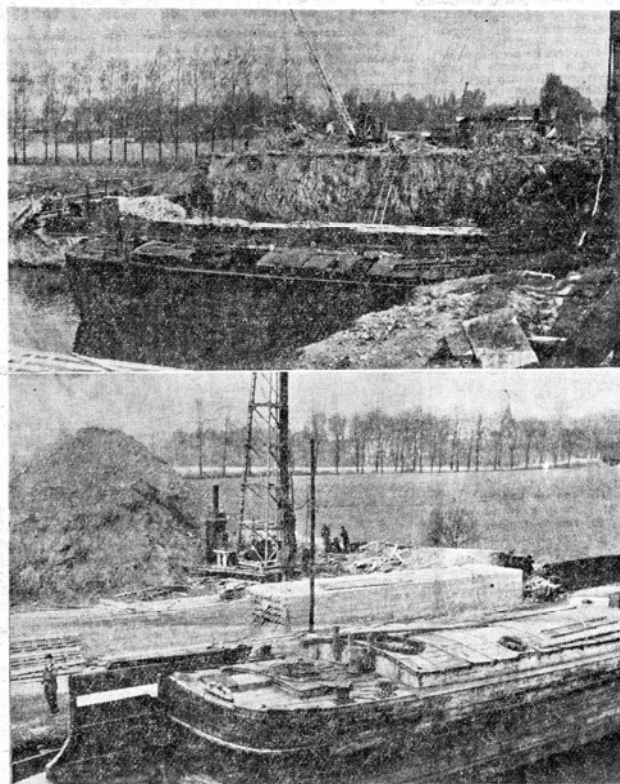
Lorsque ce demi-ouvrage fut achevé la chaussée routière et la voie du tram (voie unique) déviées côté aval avec une longue déviation de la voie ferrée suivant les plans ELRT que nous avons eu la chance de retrouver. Cette déviation à voie unique prenait effet au carrefour du « Cartelot » pour rejoindre la double voie vers Lille à l'emplacement actuel de l'arrêt « Cerisaie ».

Dans les années 58/60 le vieux pont provisoire est détruit pour laisser la place au demi-pont côté amont. A l'issue de plus de quatre années de travaux, le boulevard a pris son aspect que nous connaissons tous.

Le schéma simplifié de la situation entre 1940 et 1960 joint aux plans E.L.R.T. éclairera nos amis lecteurs sur un point d'histoire... mais, nous n'avons hélas pas de photos matérialisant ce site majeur du boulevard de la Marne.

MARCO en Barœul

La reconstruction du pont du Château-Rouge



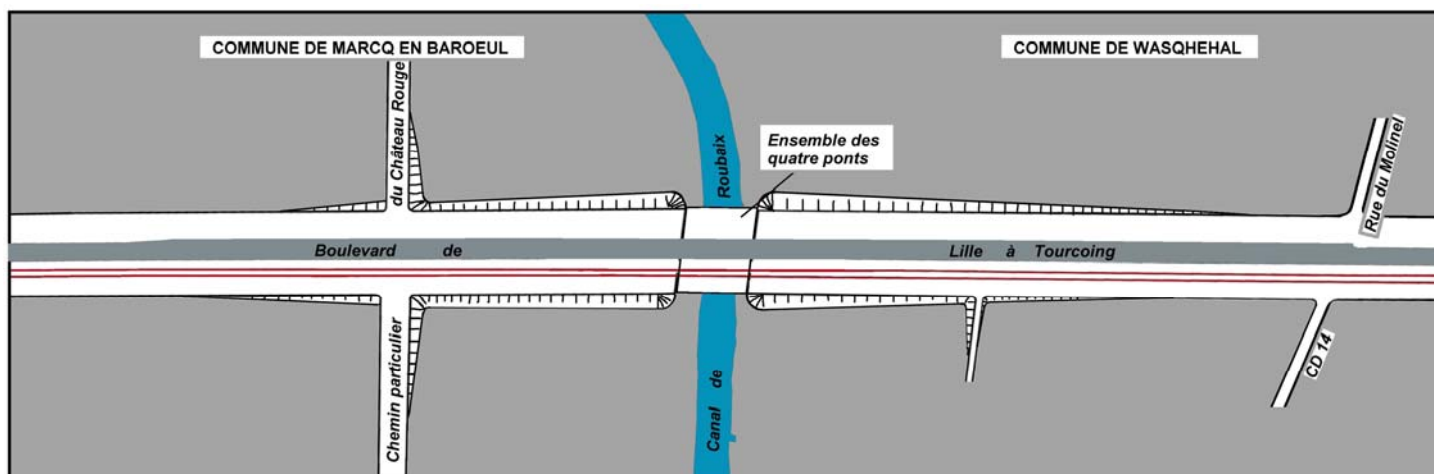
Des deux côtés du canal de la Marque, on travaille à la construction des culées

Le pont de bois provisoire du «Château Rouge», qui a remplacé l'ouvrage démoli en mai 1940, après bien sûr le passage de nombreuses interventions de la commune, du Conseil général et du Syndicat d'initiative de Tourcoing, les Pouvoirs publics ont enfin débrouillé les crédits nécessaires au remplacement d'un ouvrage devenu un danger public. Le chantier a été ouvert au début de janvier. Les sondages ont permis d'établir que le bon sol se trouvait à

treize mètres de profondeur. Ce sont donc des pieux de treize mètres qui seront enfoncés dans le sol pour soutenir les culées du pont. Il en faudra 460 environ d'un poids de 1 tonne 200 pour l'ensemble de l'ouvrage. Des ouvriers dégagent actuellement à la grue et au marteau piqueur les deux côtés de la rive, où seront placées les culées. Le tablier du pont sera formé de vingt et une poutres en béton pré-

contraint de 43 mètres. La largeur du pont aura 50 m. 14, comme le grand boulevard. L'ouvrage sera relevé de trois mètres pour permettre le passage de péniches de plus gros tonnage. Cela nécessitera l'apport de 50 000 mètres cubes de terre. Les travaux seront effectués en deux parties pour éviter l'arrêt de la circulation sur cette importante artère. Le premier passage sera terminé vers juillet 1957 et l'ensemble de l'ouvrage en 1961.

Coupage de journal du 14 mars 1956. (Archives AMITRAM)



Retranscription du plan n° 3423 du 24-06-1960, montrant le rétablissement des voies sur l'ouvrage définitif.

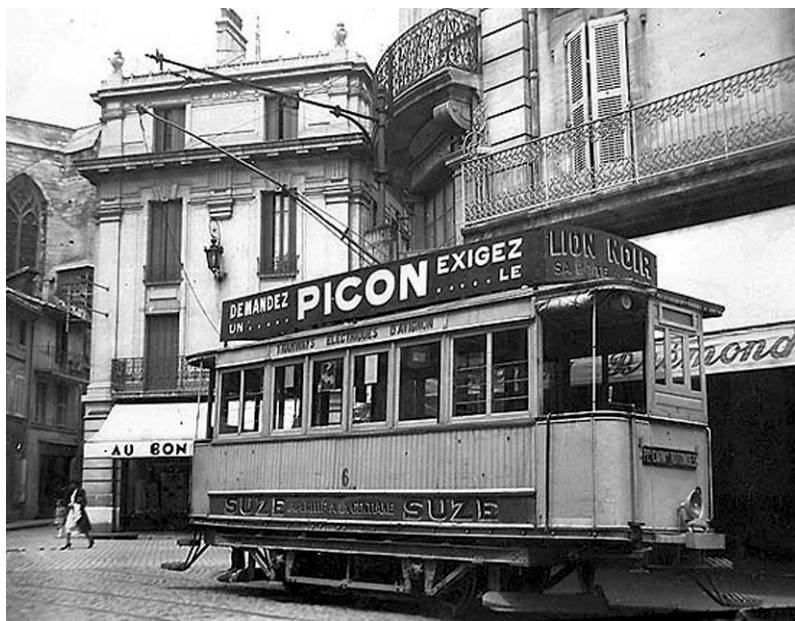
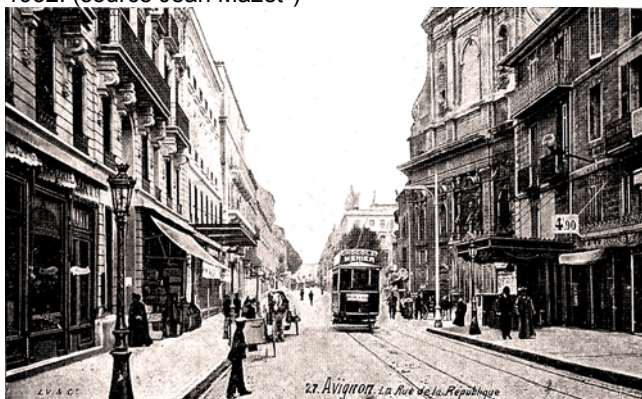


Le réapparition du tramway à Avignon :

Le 19 octobre 2019 a été inaugurée la ligne 1 du tramway d'Avignon en présence de la chanteuse Mireille Mathieu, du président de la région, Renaud Muselier, du maire d'Avignon Cécile Helle et de l'ancien président du Grand Avignon, Jean-Marc Roubaud. Après 80 ans d'absence, le tramway circule de nouveau dans la ville. Profitons-en pour retracer brièvement l'histoire du tramway de cette ville.

Histoire :

Le premier tramway a été inauguré en 1899. Ce réseau, qui est l'un des premiers déployés par une ville moyenne en France, possédait ses dépôts (au lieu-dit du Clos des Trams) et sa propre usine électrique. La ligne, longue de 17 km, comptait 6 rames. La Compagnie des tramways électriques d'Avignon a employé jusqu'à 90 salariés pour l'entretien; la gestion et l'exploitation du tramway. En 1902, pour une population de 46 000 habitants, presque deux millions de passagers l'utilisaient. Il cessa de circuler en 1932. (source Jean Mazet*)



Tramway stationnant place Carnot à Avignon dans les années 20. (photo internet)

◀ Carte postale du tramway d'Avignon (photo Cparama)

*Jean Mazet, âgé de 87 ans collectionne infatigablement les souvenirs de ces illustres tramways et a écrit en 2004 un ouvrage de référence sur ce mode de transport intitulé "Avignon les tramways, le temps retrouvé".

Le retour du tramway :

Le 27 septembre 2010, les élus du Grand Avignon votent à l'unanimité la création d'un réseau de tramways et la restructuration complète des transports en communs.

En Mai 2012, un tracé de la ligne de tramway sur un axe Est-Ouest, long de 9,2 km est dévoilé et l'appel d'offre pour le matériel roulant (24 rames) est lancé.

Fin 2013, la nouvelle maire élue, décide d'annuler le projet. Après d'âpres négociations, le projet de tramway est sauvé et lui est adjoint en complémentarité, la construction de lignes de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) nommé Chron'hop.

La construction de la première ligne de tramway, a démarré officiellement le 17 octobre 2016 et fut terminée en décembre 2018.

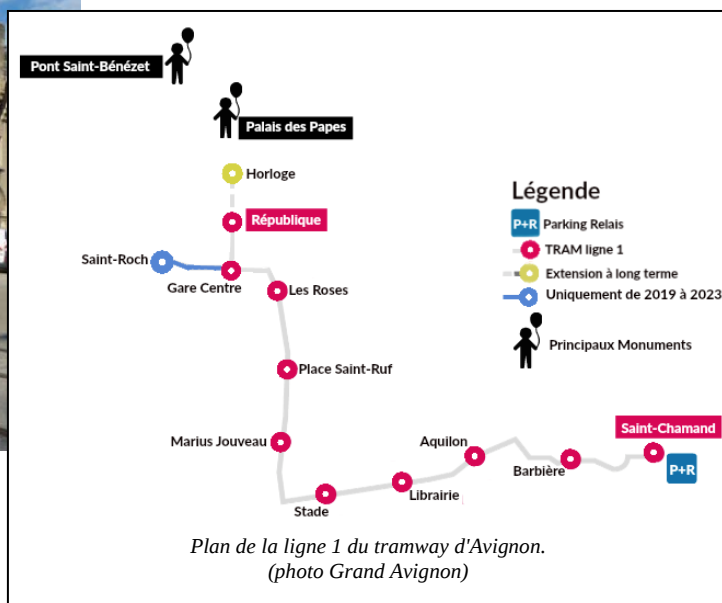
Le 9 mars 2018, les élus du Grand Avignon ont validé le projet de la ligne 2 du tramway (T2)). Les travaux débuteront en 2021, pour une mise en service en 2023.



Panneau d'annonce des travaux du tram. (photo Grand Avignon)



Le nouveau tramway d'Avignon circule depuis le 19 octobre 2019. (photo Grand Avignon)



Le réapparition du tramway à Avignon (suite) :

Le Matériel :

Le Grand Avignon a su mobiliser, autour de son projet, les industriels les plus réputés dans la construction de ce type d'équipements. Il a eu l'opportunité de choisir parmi trois offres de grande qualité. Devant l'Italien AnsaldoBreda et l'Espagnol Caf, c'est l'offre du constructeur français Alstom qui s'est distinguée à l'issue d'une procédure de consultation conduite avec précision et rigueur par la Commission d'appels d'offres.

Alstom a donc été retenu pour la fabrication, la conception et la livraison du tramway du Grand Avignon. Le tramway est de la gamme Citadis Compact. Les rames sont longues de 24 mètres, d'une capacité de 150 passagers et permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite.



Au niveau de l'aménagement intérieur, les larges baies vitrées, la climatisation et l'information en temps réel assurent aux voyageurs confort, sécurité et bien-être. Les portes doubles à l'avant favorisent les échanges de passagers et permettent de diminuer les temps d'arrêt en station. Pour anticiper les évolutions de trafic de l'agglomération du Grand Avignon, les rames, conçues pour être extensibles, pourront accueillir deux modules supplémentaires.



Intérieur du tramway d'Avignon. (Photo Alstom)

Le Citadis Compact du Grand Avignon a été conçu et assemblé en France sur les sites industriels suivants :

- La Rochelle pour la conception et l'assemblage des rames,
- Ornans pour la conception et fabrication des moteurs,
- Le Creusot pour les bogies,
- Tarbes pour les équipements électriques et électroniques de la chaîne de traction,
- Valenciennes pour le système de contrôle des commandes,
- Villeurbanne pour l'électronique embarquée,
- Saint Ouen pour les activités de design.



Deux photographies glanées sur internet, avec les tramways sillonnant les six kilomètres de la ligne avignonnaise.



Retour sur le tramway de Nice :

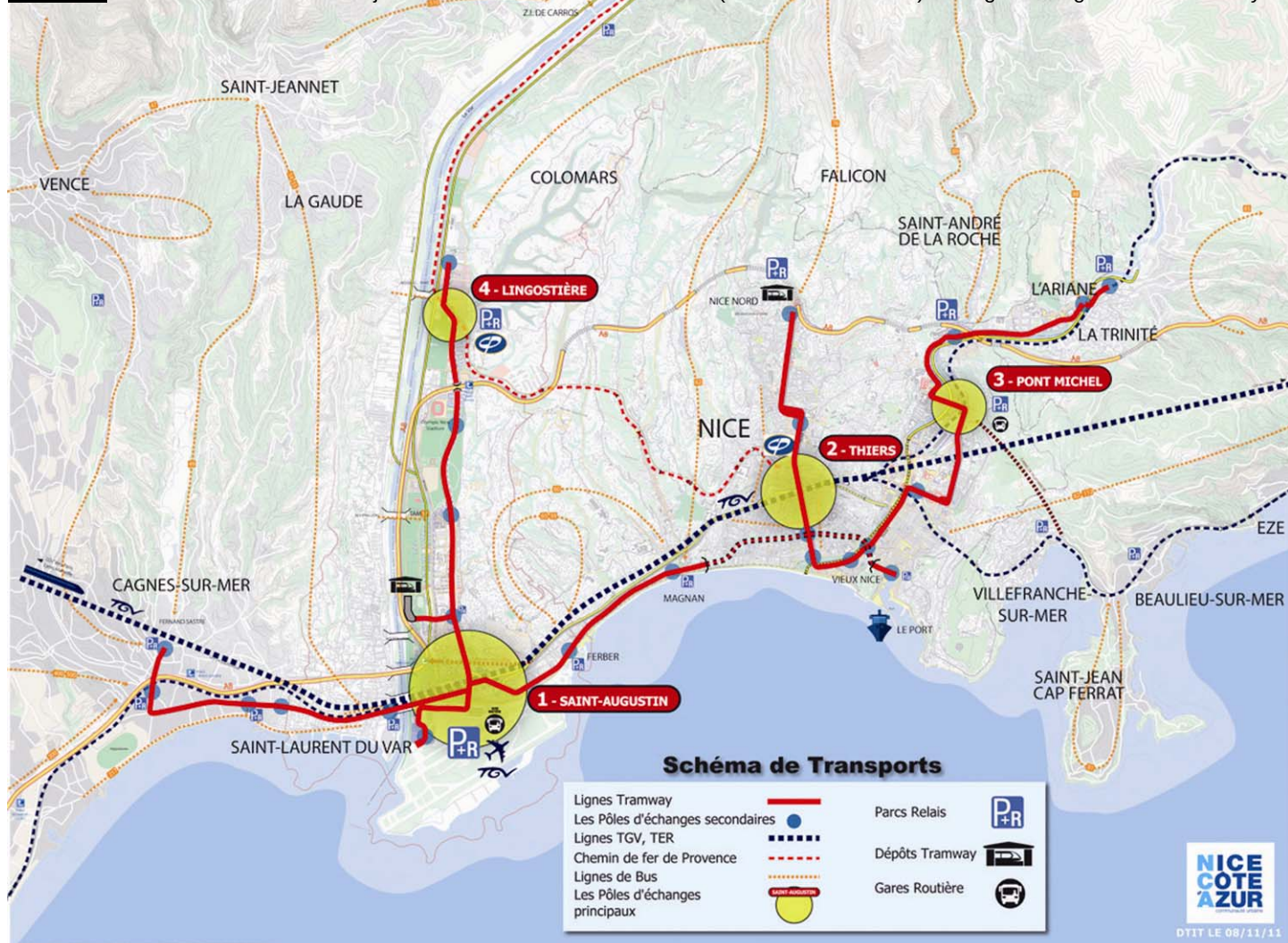
Dans notre précédent bulletin, nous avons évoqué brièvement, dans les nouveaux tramways en France, l'inauguration du nouveau tronçon de la ligne 2 du tramway. Il nous a paru important de développer un peu plus sur le sujet car le matériel mis en oeuvre il y a déjà un an mérite de s'y attarder, d'autant plus qu'en novembre 2019 s'ouvrait la 3ème ligne.

Rappel de l'historique du nouveau tramway de Nice :

La ligne 1 a été mise en service le 26 novembre 2007 entre les terminus de Henri Sappia et Pont Michel. Initialement prévue pour transporter 65 000 voyageurs, elle fut rapidement sollicitée par les Niçois et Niçoises. En 2013 cette ligne fut prolongée vers Pasteur, permettant ainsi de desservir son quartier et le centre hospitalier universitaire.

Le 4 décembre 2009, le conseil communautaire adopte et valide le schéma des transports 2009 à 2030. (voir carte ci-dessous)

La ligne 2 a été mise en service le 30 juin 2018 entre les stations CADAM (Centre ADministratif) et Magnan. La gratuité du tramway a



été effective jusqu'au 2 septembre 2018. Un temps envisagé de passer le long de la célèbre promenade des anglais pour des raisons financières, ce tracé controversé a été abandonné pour passer en centre ville. En revanche, un tunnel de 3,6 km a été creusé desservant 5 stations. Sur cette ligne, circule le tramway Alstom Citadis X05. Ce tramway, à l'image de celui de Bordeaux circule sur des tronçons dépourvus de ligne aérienne afin de préserver le paysage urbain. Cette technologie a été bien entendu innovée. Nous y reviendrons à la fin de cet article. Le 28 juin 2019, une nouvelle section de la ligne 2 est ouverte, mettant le terminus à l'aéroport de Nice. Cette jonction, garantit aux usagers de l'aéroport un accès au coeur de ville. La ligne 2 est longue de 8,6 km dont 3,6 km en tunnel.

VIVRE À NICE

uy

Inauguration du tronçon Jean Médecin - Aéroport-CADAM

L'inauguration de la ligne 2 de tramway, tronçon Jean Médecin / Aéroport - CADAM, le vendredi 28 juin à 15h30 à l'angle du boulevard Victor Hugo et de l'avenue Jean Médecin. À cette occasion, les lignes 1 & 2 de tramway seront gratuites tout le week-end ! PROFITEZ-EN !



La ligne 3 a été mise en service le 13 novembre 2019 entre les stations Aéroport et Saint Isidore. Un prolongement vers le Nord à Lingostière doit être fait d'ici 2030.



Le tramway Citadis X05 :



Une rame Citadis X05 niçoise. (Photo Astom)

Les rames Citadis X05 choisies pour la ligne Ouest-Est et la ligne 3 du tramway, présentent un véritable condensé d'innovations technologiques.

La société Alstom a amélioré sa technologie d'alimentation par le sol, déjà déployée notamment sur le tramway de Bordeaux. À Nice, l'innovation complémentaire qui a été déployée consiste à utiliser le SRS (Système de Recharge Statique par le sol) développé par Alstom. C'est une première mondiale. Grâce à lui, le tramway est rechargé rapidement en électricité lorsqu'il est à l'arrêt en station et ce en moins de 20 secondes, de façon automatique, selon la technique du "biberonnage" et lors du freinage. Chaque rame roule sur batteries, situées en toiture, entre chaque arrêt. En station, la recharge s'effectue avec des patins de captation. Ces batteries sont rechargées en 20 secondes et sont capables de stocker jusqu'à 13,5 kWh de réserve d'énergie. Le tramway repart jusqu'au prochain arrêt où se renouvelle le rechargement en courant. Le tramway fonctionne donc en totale autonomie entre deux stations.

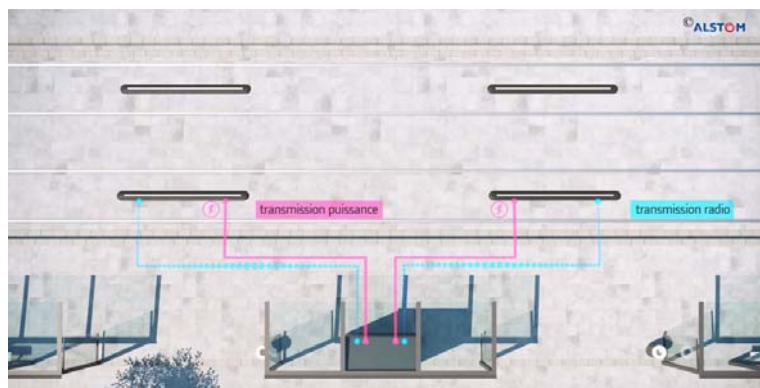


Schéma de rechargement des batteries en station. (photo Transport urbain canal blog)



Plaque de rechargement rapide en station. (photo wikipédia)



Détail du système de captation pour le rechargement.

L'avantage de cette technologie dite du "biberonnage" est d'être ponctuelle, ce qui réduit le coût des travaux par rapport à une alimentation par le sol ou aérienne en continu qui serait installée tout le long d'une ligne. En déployant ce système

SRS à Nice pour la première fois, Alstom entend faire de la ligne 2 du tramway niçois une vitrine technologique pour séduire de nouveaux clients en France et à l'export.



Le nez du tramway niçois. (photo Alstom)

La 420 entre dans l'histoire (humoristique) :

C'était le temps où il valait mieux avoir la peau sous les draps chauds plutôt que d'avoir chaud sous les drapeaux (Raymond Devos).

Nous sommes à Lille le 6 septembre 1944 pendant la libération de la ville. Un journaliste sillonne les rues à la recherche de personnes acceptant d'être interrogées sur la guerre dans la région. Il est petit, connu du quartier, bien élevé (bien qu'il soit petit) et s'appelle Quin. Il a cependant un défaut (petit, il le fallait), il bégaié. D'ailleurs sa mère, le soir en le couchant, pour se moquer gentiment de lui, lui chantait : « Dors mon petit Quin... Quin ». L'on retrouve là, l'origine de cette chanson très populaire à Lille.

Nous revenons donc dans les rues de Lille où Mr Quin arrête une dame pour l'interroger :

« -Bon... Bonjour mada...madame, puis-je vous... vous poser une question ?

-Oui monsieur

-Com... Comment vous appelez vous ?

-Adèle

-Vous ... vous venez de quelle ville ?

-Lille

-Que pensez-vous de cette guerre ? (j'ai enlevé les bégaiements, afin d'éviter de remplir trois pages) »

La dame répond et Mr Quin résume les dires de celle-ci en débutant par cette phrase :

« -Je cite Adèle de Lille... » (Citadelle de Lille, faut la trouver celle-là).

Puis Mr. Quin interroge d'autres personnes. Et voici une autre dame :

« -Comment vous appelez vous ?

-Emma

-Peel » (prononcer pile), répartit monsieur Quin. Il pensait peut-être à ce qui allait devenir un feuilleton très célèbre à la télévision

« Chapeau melon et bottes de cuir » avec Patrick Mc Nee qui nous a malheureusement quittés récemment¹. C'était un visionnaire ce Mr. Quin et avait beaucoup d'humour malgré son handicap.

« -Non, moi c'est Emma Hus de Wambrechies. Je vis en communauté avec mes sœurs et un ami qui est abbé, s'appelant Pierre et qui a l'intention, dès la guerre finie, de fonder une association qui portera mon nom "La Communauté d'Emma Hus" pour me remercier de mon action envers les pauvres. (vous avez maintenant la réponse à la question angoissante "Pourquoi Emma Hus ?"). D'ailleurs, Pierre en ce moment est en déplacement avec son camion. Il livre des bières (funéraires, faut pas confondre) avec des compagnons. Pensez, s'il est sous pression ! Il faut savoir encaisser. Il roule, il roule, mais cela ne rapporte rien (c'est de cette période que vient ce fameux dicton "pierre qui roule n'amasse pas mousse". C'est normal, ce n'était pas de la bonne bière...). Je disais donc, je vis avec mes deux sœurs.

Il y a Angèle Hus, elle vit avec un peintre depuis un certain temps. Il aime les décors champêtres. Il s'appelle Millet. Les rumeurs disent qu'il est très serein (c'est normal quand on s'appelle Millet). Angèle en profite pour prier un peu pendant les douze coups de midi (L'histoire ne dit pas si Jean-Luc Reichman a apprécié qu'on lui fauche son idée).

(Pour les historiens, vous avez là, l'origine de ce tableau très connu "L'Angèle Hus de Millet").

Les sœurs Hus étant très connues sur Wambrechies et ayant un caractère bien trempé, une façon de vivre avec des habitudes et des gestes coutumiers, quand les habitants de cette ville parlaient d'elles, ils disaient qu'elles avaient des "Hus et coutumes", d'où l'origine de cette expression.

Là-dessus Mr. Quin se met à rire car les sœurs Hus lui font penser à une autre famille qu'il connaît bien. Un de ses amis a quatre filles. Il s'appelle Amédée Rincette et ses enfants Emma Rincette, Justine Rincette, Corinne Rincette et Germaine Rincette. Mr Quin, pour faire rire tout le monde, disait qu'à la longue on prend de la bouteille, Rincette après Rincette.

Et les questions se succèdent... Jusqu'au moment où une voix se fait entendre de plus en plus fort. « Lille est libérée... Lille est libérée ».

Nous sommes près de l'Opéra, où précisément la 420 (le tramway) arrive au loin. Cette machine majestueuse venait de terminer son tour de scène.

Elle allait à l'Opéra plusieurs fois par jour et ne s'en lassait pas. Les voyageurs ayant entendu ce message furent envahis d'une joie immense, s'embrassant, se congratulant, passant d'un côté à l'autre du tramway en dansant, pour partager leur bonheur et se féliciter d'une probable fin de la guerre tant espérée. Il faut ajouter qu'il y avait aussi autour de l'Opéra les tramways (que l'on appelait aussi cars) de la compagnie de Lille

Les Américains présents en ce moment regardent ce spectacle et l'un d'eux ne sachant pas détourner ses yeux des femmes qu'il voyait, s'écria « Les poules, ah les poules ! »

Il n'en avait pas vu depuis des lustres.

Mr Quin ayant entendu cela, lui dit :

« -Comment t'appelles-tu ?

-Miller

-Sais-tu comment on dit poule en patois du Nord ?

-Non, monsieur

-Eh bien, on dit "gléne", et à partir de maintenant, je t'appellerai Glenn Miller ».

Le hasard fut aussi que ce Miller était musicien dans le civil et cela a une grande importance.



Blason de Lille dans les années 1940.



Les motrices 400 devant l'opéra de Lille (Photo collection D. Paquet)

¹ L'actrice Diana Rigg tenait le rôle d'Emma Peel dans ce feuilleton



La 420 entre dans l'histoire (humoristique) (suite) :

Glenn Miller voyant la 420 demanda à Mr Quin :

« - D'où vient cette machine ?

-Elle vient de Roubaix ou de Tourcoing. C'est le Mongy.

-Pourquoi ton "J" ?

-Ce n'est pas le mien, c'est celui d'Alfred Mongy (Ingénieur de la Mairie de Lille qui a inventé le tracé du parcours du tramway allant de Lille à Roubaix ou Tourcoing et qui existe toujours à l'heure actuelle).

Il est à noter qu'à l'origine une troisième voie partait du Croisé Laroche vers Marcq Bourg. Celle-ci fut supprimée dans les années 70.

D'ailleurs, tu as le bonjour d'Alfred ! (Vous avez donc ici l'origine de cette fameuse expression)

Il est heureux, vous venez de libérer la ville et il pourra continuer à inventer d'autres choses.

-Et que font ces voyageurs ?

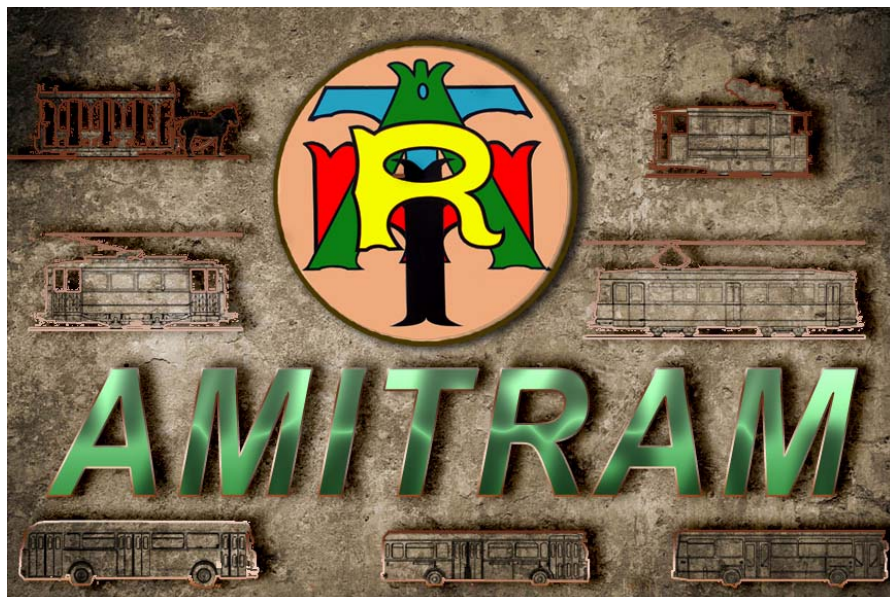
-Ils font du bogie-bogie. Ils passent d'un côté à l'autre du tramway en dansant parce qu'ils sont contents.

-« Wahoo » s'écria Glenn Miller (ce cri sera repris par un grand magasin concernant une carte d'achat pour les citadins allant dans une certaine grande surface : Fallait la trouver aussi celle-là !)

Ah, ils font du bougi-bougi (ces paroles étant prononcées avec l'accent américain bien entendu). Cela me donne une idée.

-Cela pourrait être une nouvelle danse ?» suggéra Mr Quin.

La guerre finie, les Américains n'étant jamais en retard (soit-disant) sur les nouveautés, l'on vit un chef d'orchestre s'appelant Glenn Miller lancer une danse endiablée nommée Boogie Woogie (ce qui est normal vu que la 420 tirait une remorque et que cela faisait boogie-wagon) qui est une pâle copie de notre Bogie-Bogie créé dans notre 420, fierté de notre patrimoine régional... De ce fait, la 420 connut une renommée inégalée aux Etats-Unis. Oui, Mesdames, Messieurs, je le répète, notre association **AMITRAM** a, en son sein, un joyau que l'on peut montrer à tout le monde, le symbole d'une création artistique et culturelle grâce à la 420. Merci aux villes de Marquette et de Wambrechies qui abritent ces merveilles (car il y a aussi la 432) et quand Marquette rie, le vieil art... en sort. Les grands moulins de mon cœur (chers à Michel Legrand) pardon, Moulins de Paris (entreprise de minoterie) tournèrent de joie, mais finirent quand même en 1983 de se faire rouler dans la farine.



Plaque commémorative virtuelle créée sur ordinateur par un membre de l'**AMITRAM**.

Lilloises, Lillois, Roubaisiennes, Roubaisiens, Tourquennoises, Tourquennois, je vous remercie d'avoir contribué à cette œuvre grandiose.

Vive l' **AMITRAM**, qui participe à la conservation de patrimoine régional, national et mondial.

Allons enfants de la patrie le jour de gloire...

Bulletin d'adhésion à l'**AMITRAM** (A découper ou à photocopier)

En devenant membre, vous nous aidez par votre cotisation de **35 €** pour 12 mois. Mais vous pouvez aussi, si vous le désirez, vous intégrer dans une équipe de travail : les tâches sont multiples et variées (menuiserie, mécanique, tôlerie, électricité, conduite, vente...). Vous rejoindrez ainsi un groupe d'amis, car l'amitié est le ciment de notre association.

E-mail : contact@amitram.asso.fr

<http://amitram.asso.fr>

A envoyer à :

**AMITRAM – BP 50045
59873 MARQUETTE lez LILLE cedex**

NOM :

Prénom :

Adresse : Code postal : Ville :

Téléphone : Portable : E-mail :

Date de naissance : Permis de conduire : B C D (entourer les permis détenus)

Joindre un chèque de 35 € à l'ordre de l'**AMITRAM** ou faire un virement à :

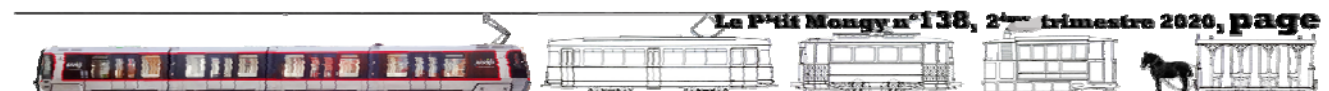
AMITRAM Crédit du Nord, domiciliation Villen ascq annappes IBAN FR76 3007 6029 2422 2670 0020 005

Date

Signature

Dès réception du chèque, nous vous ferons parvenir
votre carte d'adhérent avec notre prochain bulletin

Bulletin d'adhésion tiré du Pit Mongy



Conte ferroviaire : leçon d'histoire-géo

-Olá! Quem é você, o "Azul"?

-Hello! Sorry, I do not understand. I was sleeping.

-Ha! Entendo, voce nao fala portugues.

-I understand : no, I do not speak Portuguese.

-OK. So. What is your language ?

-I speak afrikaans, english, french.

-Tu parles français ! C'est chouette : parlons français, ça me fera des révisions. Je ne le parle jamais plus depuis que je suis cloîtré dans ce musée. Je l'avais appris au contact des touristes que je baladais dans les ruelles de Lisbonne.

-D'accord ! Moi aussi j'ai appris le français auprès des touristes.

-Dis-moi, c'est quoi l'afrikaans ?

-C'est la langue de mon pays.

-Ton pays ? Il s'appelle comment ce pays ?

-L'Afrique du sud. Et l'afrikaans c'est ma langue natale. C'était la langue des Boers, les blancs d'origine néerlandaise résidant en Afrique du Sud. Les racines de cette langue sont pour l'essentiel néerlandaises, quoiqu'elle comporte de nombreux ajouts de langues africaines ainsi que des langues anglaise, portugaise et française.

-Dis-donc, tu viens de loin !

-Oui, de l'hémisphère sud. Mais dis-moi, je n'ai pas compris la question que tu m'as posé quand tu m'as réveillé ?

-Olá! Quem é você, o "azul" : ça veut dire : Qu'est-ce que tu fais-là, le Bleu ? En référence à la couleur bleu de ton uniforme. Je ne t'ai jamais vu ici.

-Non, je suis arrivé cette nuit, mais tu dormais à freins serrés.

Toi, tu es là depuis longtemps ?

-Oh oui ! Depuis ma retraite, il y a déjà plus de vingt ans. Tu sais, la vieillesse est un naufrage. Je ne sais plus qui a dit cela ? Je crois que c'est un "Grand" général français au sujet d'un "Vieux" maréchal ! Lorsque j'étais en service, j'étais si fier de me faufiler dans les ruelles en pente du vieux Lisbonne. Qu'est-ce que j'ai pu faire peur aux automobilistes qui me croisaient ! Ils en devenaient "verts" de frousse. (D'habitude on parle de peur bleue, mais j'ai préféré une autre couleur pour ne pas te vexer)

Depuis plus des lustres, je faisais la ligne 28, la plus spectaculaire. Mes copains et moi, on nous appelle les eléctricos, parfois même, remodelados qui veut dire "remis à neuf". Certains ont survécu et déambulent encore aujourd'hui sur des voies de 900 mm, mais moi, paraît-il, j'étais trop vieux pour me soumettre aux normes européennes. C'est bien navrant.

Nous, les vieux, nous sommes nés au début du siècle dernier, en 1901 pour les plus anciens. Nous avons bien sûr subi des renovations successives, les dernières en 1995-1996, période d'arrivée des nos "descendants" les trams 501 à 510, rames modernes à trois caisses sur trois bogies construites par Siemens/CAF/Soretame. Il ne subsiste à Lisbonne que deux lignes de tramways traditionnels. La 44 qui démarre de la Place du Commerce pour longer le Tage jusqu'au quartier de Belem, célèbre pour sa tour.

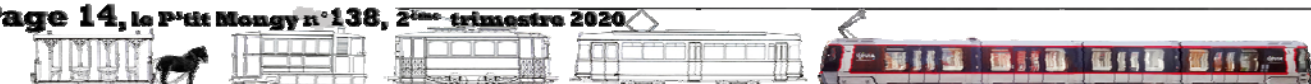


La ligne 28, incontournable, a aussi heureusement été préservée. Elle est tortueuse à foison, ses dénivellations sont folles. Les rues qu'elle emprunte comportent des virages bien trop serrés et des changements de pente très abrupts. Moi, le n°1, je m'y amusai comme un fou.

Hélas, c'est fini. Il ne me reste que les souvenirs de ces excitantes chevauchées...



Les nouveaux tramways, les bus et les métros nous ont envoyés à la retraite.



Mais, ils ne sont pas les seuls. Nous avons aussi subi une épidémie de poux dévastateurs plébicités par les touristes. Ce sont ces pousse pousse scooterisés qui envahissent nos rues, et qui nous polluent l'atmosphère de leurs gaz d'échappement. Ils ont un nom ridicule : tuk-tuk !



Mais revenons à nous.

Au fait, toi, qu'est-ce tu viens faire ici ? Tu n'es ni un tramway ni un bus ni un métro, et tu n'as jamais circulé au Portugal !

-Je suis victime d'un échange culturel entre nos pays. D'une corniche de l'Océan indien à quelques 300 kilomètres de la ville du Cap, me voilà déporté en Europe dans une ville située sur les rives d'un fleuve. Passer d'un fougueux océan à une rivière navigable, de paysages de rêve à une ville polluée : quelle déchéance ! A peine arrivé ici, je n'ai qu'un désir : m'en évader !

-Tu sais, on est pas si mal ici. Même si je regrette mes tours de roues, je ne m'y ennuie pas. Ce musée où nous sommes actuellement, qu'on appelle le Carris reçoit de très nombreux visiteurs. 20 000 l'année dernière. Mes collègues exposés les passionnent : tramways, bus et engins bizarres (je te classerais dans ces derniers, si tu restais !). Pour tout dire, je suis un privilégié car je fais encore tourner mes roues. Sur quelques deux cents mètres, j'emmène les visteurs au hall d'exposition principal. Je suis en quelque sorte en préretraite.



Tu t'habitueras ici. Nous sommes une bande de bons copains. Les touristes nous font marrer avec leurs manies de vieux collectionneurs. On ne se prend pas trop la tête, sauf avec les enfants qui parfois nous chahutent un peu.

-J'ai les mêmes à la maison et je veux vite les retrouver, et surtout, de nouveau les promener sur les côtes de l'Océan Indien.

-Tu m'intéresses. Dis-m'en plus. Tu les baladais au bord de l'eau ?

-Eh oui, mon gars. C'était génial. Ils respiraient le bon air et moi je carburais à plein gaz ! C'était le bonheur.

-A plein gaz ! Tu n'es donc pas électrique ?

-Non, je suis une sorte de petit autorail, comme vous dites en Europe. Je peux m'accoupler avec mes semblables et, même avec une ou deux remorques non motorisées. Je suis un membre du « Diaz express ». Je circule dans la région d'Afrique du sud appelée la Route des Jardins entre les villes de George et de Mossel Bay. Mon parcours offre une vue magnifique sur l'Océan et les estuaires tapissés de la flore de la contrée du Cap. Des points d'arrêt situés sur ma ligne proposent des excursions touristiques et culinaires. Pendant la saison, on observe les baleines depuis mon bord.



-Pas mal. Je comprends que tu sois nostalgique. L'air de la mer te manque.

Tu sais, la mer n'est pas loin d'ici.

-Je sais. Et le port non plus !

-Ouais, mais ça n'est pas très joli, un port.

-Peut-être, mais des bateaux y sont amarrés, et il y a un qui retient mon attention.

-Comment cela. Tu es allé au port ?

-Evidemment, c'est par voie maritime que je suis passé de l'Océan indien à Lisbonne où ils m'ont débarqué. Je me suis réveillé quand ma caisse d'emballage en bois a heurté le quai. Je n'ai aucun souvenir ni de mon embarquement ni de mon périple naval. Ils m'avaient probablement drogué avec un additif « seveso » mélangé à mon carburant. A mon réveil sur ce quai, j'étais complètement encalminé et grippé.

-Tu as subi un rapt ?

-Pas tout à fait. Ils m'avaient mis au courant de mon exil à Lisbonne. Je voulais y échapper. Je m'étais laissé dériver sur une voie en impasse qui m'a mené dans un fourré touffu. Malheureusement, ils m'y ont retrouvé puis anesthésié, peut-être pas suffisamment. Je me suis réveillé avant d'arriver ici et dans le port de Lisbonne mon phare gauche a reconnu la caravelle de Diaz qui y était amarrée. Cela me donne beaucoup d'espoir.

Je me suis aussi aperçu que des voies ferroviaires longeaient le Tage depuis le port jusqu'ici...

-Tu es très observateur.

-Je suis surtout obsédé par mon retour chez moi.

-Je ne comprends pas bien ce que tu veux faire. Et Diaz par ci, et Diaz par là. C'est quoi, c'est qui, ce Diaz ?

-Comment, tu ne connais pas Bartholomeu Diaz ? C'est un de tes compatriotes portugais. C'était un grand navigateur. Il figure en bonne place sur le Monument des Navigateurs ici, dans le quartier de Belem.

-J'en connais des navigateurs : Christophe Colomb, Magellan, Vasco de Gama et bien d'autres... mais pas ce Diaz. Il n'a rien du faire d'exceptionnel !

-Non, tiens !

Je peux te poser une question ? Tu as des notions d'histoire et de géographie ?

-Oui, bien sûr. J'ai beaucoup appris des touristes du monde entier que j'ai côtoyés. Mais vas-y, pose-moi ta question.

-Tu sais donc quel est le nom du premier navigateur à avoir franchi le cap le plus au sud de l'Afrique et tu sais aussi quel est le nom de ce cap le plus austral de ce continent.

-Facile : Vasco de Gama et Cap de Bonne Espérance. J't'en bouche un coin avec mes connaissances !

-Pas si sûr. Cela se voit que tu n'as pas fréquenté l'école de Marc et Yvette Breuze, ces éminents membres de l'AMITRAM, tu sais, l'association internationale des amis des tramways.

-Comment ?

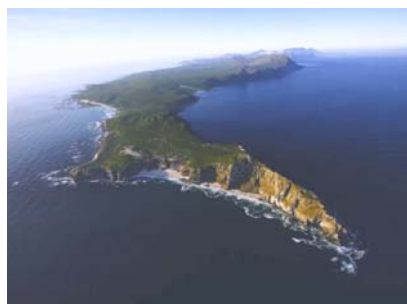
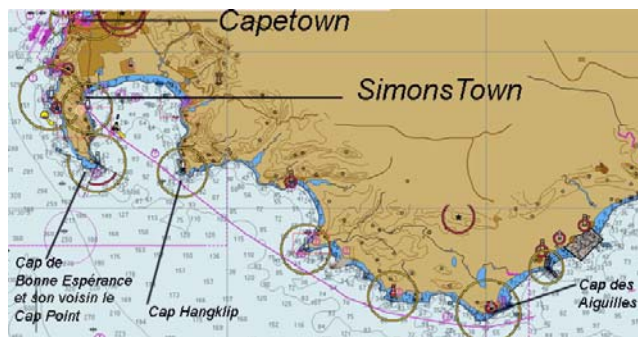
-Ils t'auraient appris, que même si Vasco de Gama a bien été le premier à rejoindre les Indes en contournant le sud de l'Afrique en 1497, exploit dont il tire sa renommée, il n'a pas été le premier à franchir le point extrême de l'Afrique. C'est notre ami Bartholomeu qui l'a fait en 1487 !¹

-Je ne savais pas.

-De même, Marc et Yvette Breuze t'auraient appris que le cap le plus au sud de l'Afrique n'était pas le Cap de Bonne Espérance, mais le Cap Agulhas ou Cap des Aiguilles. Ne sois pas complexé par ton ignorance, ces deux illustres Français, la navigatrice Isabelle Autissier et l'Académicien porte-plume de Mitterrand Erik Orsenna, font la même erreur que toi dans leur livre « Passer par le Nord, la nouvelle voie maritime » en écrivant : « Tout au long du XV^e siècle, d'innombrables bateaux partis du Portugal, longèrent l'interminable continent africain, désespérant d'en atteindre l'extrémité. Enfin, Vasco de Gama doubla le cap dit d'abord des Tempêtes avant de devenir de Bonne Espérance. »

-J'avoue mon ignorance.

-Je ne t'en blâme pas, le Cap de Bonne Espérance est un site si grandiose qu'il fait oublier le pauvre Cap des Aiguilles qui n'a rien de spectaculaire. Et Bartholomeu Diaz, s'il a franchi le premier le cap africain, n'a pas prolongé sa navigation vers les Indes et s'est limité à remonter l'océan Indien sur 300 kilomètres, jusqu'à Mossel Bay, d'où je viens. Il en a eu le très grand mérite. Il fut le premier à descendre si bas vers le Sud, et souvenons-nous qu'à l'époque franchir l'équateur était particulièrement déconseillé. Ne disait-on pas que l'enfer s'y situait et que les navigateurs auraient péri dans les flammes à son approche.



◀ Cap de Bonne Espérance

Cap des Aiguilles ▶



¹ Le maître d'école aurait pu dire que, bien avant, les Carthaginois ont été soupçonnés d'avoir fait le tour de l'Afrique ?



-Ce Diaz me paraît avoir une forte influence sur toi.

-C'est vrai ! Il faut dire qu'à Mossel Bay, ville accueillant une de mes principales gares, un beau musée lui est consacré. En temps normal, sa caravelle reconstituée y demeure. On y trouve également The Post Office Tree est un arbre nouveau, situé tout près de l'endroit où se situe la source où les navigateurs se ravitaillaient en eau lors de leurs escales. Dès 1501, les bateaux de commerce naviguant vers l'Asie et faisant escale à Mossel Bay prirent



l'habitude de laisser ici du courrier, dans une chaussure attachée à l'arbre, en faisant le plein d'eau. Les bateaux revenant des pays orientaux et en route pour l'Europe récupéraient ce courrier pour le distribuer dès leur arrivée. L'habitude fut conservée durant plusieurs siècles, et, aujourd'hui encore, on peut poster ses cartes dans la chaussure en pierre située devant l'arbre. C'est, de fait, la première poste du pays, vieille comme l'arbre, de plus de cinq siècles.



-Cette caravelle, c'est celle que tu as repérée au port de Lisbonne ?

-Exactement. Là-bas, ils ont eu l'idée de refaire avec elle, quelque peu modernisée, le périple de Diaz, d'abord dans le sens sud-nord, ce qui a été réalisé il y a quelques mois, avant un retour prochain à Mossel Bay.

-Et alors, toi tu... [A cet instant une sirène stridente se fait entendre]

Excuse-moi, le Bleu. Il faut que l'on cesse notre conversation. Je dois aller travailler, les premiers visiteurs arrivent au musée. A cette heure, ce sont des passionnés de tramways.

Ce dialogue entre le Bleu et moi-même remonte à quelques six mois. Nous le reprenions chaque soir après mon service.

Il s'est peu à peu habitué à sa condition sédentaire. Il trouvait, me semblait-il, du plaisir à se faire visiter et même à se faire caresser son gros ventre par les enfants.

Et puis, un matin, en me réveillant, j'ai eu la surprise de constater qu'il n'était plus à son emplacement. L'affolement régnait chez les responsables du musée. Son départ ne leur incombait pas. Le Bleu s'était évadé. Il avait mis son projet initial à exécution, sans jamais m'en reparler. Cela m'a attristé.

Je n'eus plus de nouvelle de lui...Jusqu'au jour, il y a quelques semaines, où je saisis la conversation à mon bord d'un visiteur du musée qui s'adressait à l'un de ses collègues :

« Tu as vu sur le journal qu'ils ont trouvé un passager clandestin dans une vieille caravelle restaurée qui voguait plein sud sur l'Atlantique. Aucun pays africain ne voulait l'accueillir puisqu'il ne répondait pas aux critères d'immigré politique. Les lois internationales lui imposaient un retour dans son pays d'origine, ce qui fut mis en application par son débarquement dans une ville perdue aux fins fonds de l'Afrique australe appelée Mossel Bay. »

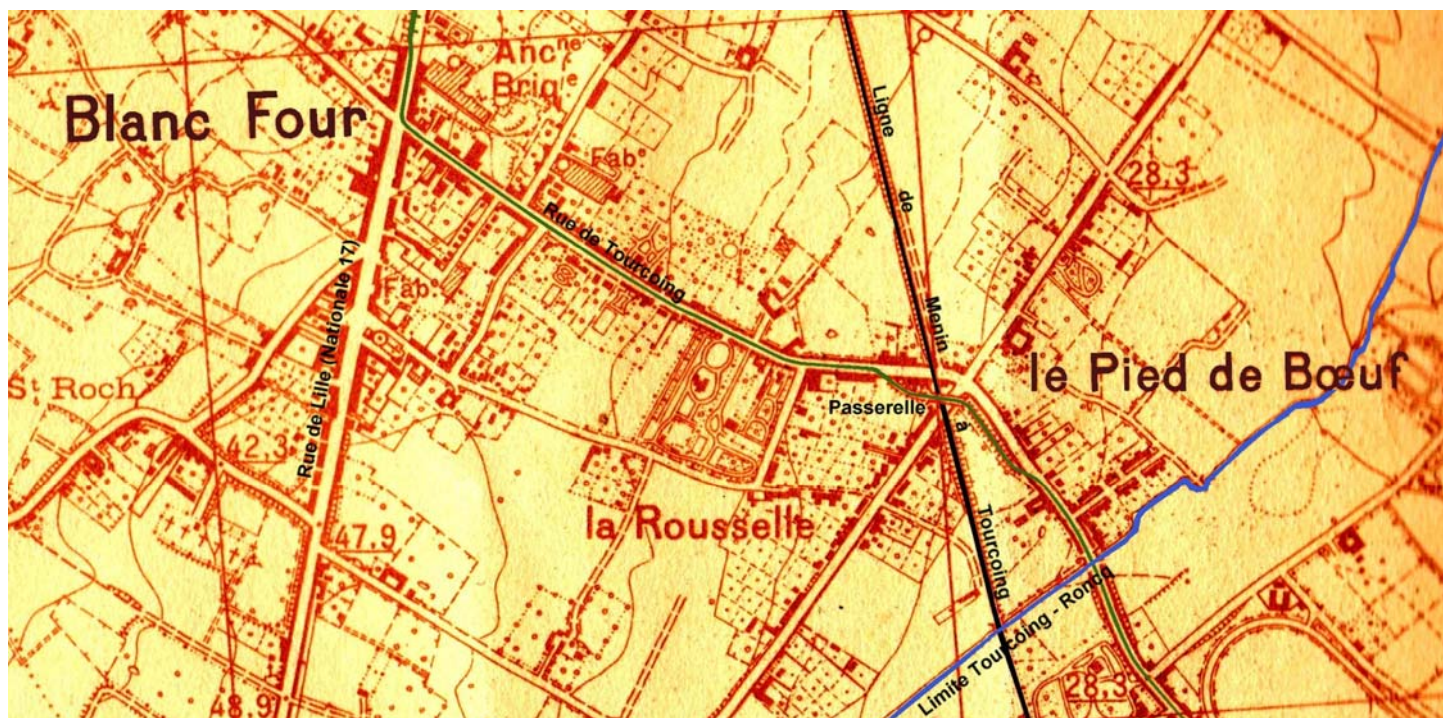
Ainsi, le Bleu avait retrouvé son cher pays, son Océan Indien et ses voies ferrées. Je l'imagine heureux de promener de nouveau ses passagers.

Je ne sais comment il s'y est pris pour rejoindre la caravelle de Diaz amarrée au port de Lisbonne. C'est un mystère pour moi. Il était mon ami.

Un jour, peut-être, je véhiculerai dans le musée un capitaine au long cours. Je lui donnerai alors une lettre destinée au Bleu dans laquelle je lui souhaiterai tout le bonheur du monde. Je demanderai au capitaine de poster ce courrier dans la chaussure du musée Diaz de Mossel Bay. Là, je suis sûr que le Bleu en prendra possession. Il y lira le témoignage de mon amitié et je lui ferai part de mon désir de le rejoindre, par je ne sais encore quel moyen : la caravelle de Diaz, si elle revient un jour jusqu'ici, un navire marchand, un avion-cargo, un songe ferroviaire... Je vais y réfléchir.

Signé le tram n°1



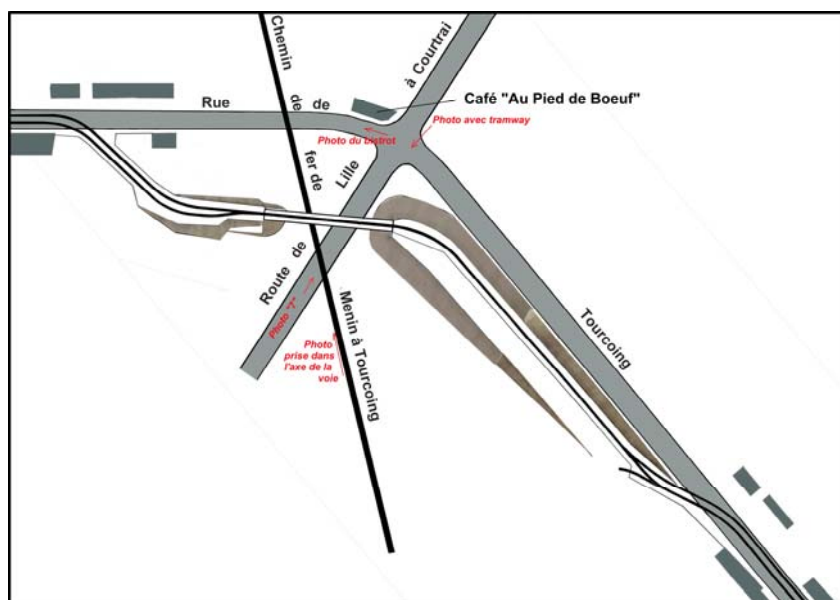


La ligne quitte le territoire de Tourcoing par l'octroi au lieu-dit les Orions et entre dans la commune de Roncq par la rue de Tourcoing.

Lors de sa mise en service en 1912, le terminus était fixé provisoirement au « Pied-de-Bœuf », au voisinage de la traversée de la ligne des chemins de fer du Nord Menin – Tourcoing. Ceux-ci voyaient d'un mauvais œil une traversée à niveau et s'inquiétaient d'une éventuelle concurrence vis-à-vis du trafic induit par les lignes interurbaines. Auparavant, vers 1909, un avant-projet des TRT proposait le prolongement de la ligne P au-delà de la rue de Roncq à travers champs vers le centre de la ville, aboutissant au niveau de l'église St-Piat, évitant ainsi les croisements avec la voie ferrée. Il n'y sera pas donné suite, la ville souhaitant la desserte par une zone plus urbanisée vers Le Blanc-Four. En 1914, la décision est enfin prise de construire la section Roncq – Halluin à partir du Pied-de-Bœuf, mais l'avènement de la guerre reporte sa réalisation aux années 1920. Une passerelle est ainsi érigée au voisinage des deux passages à niveau à la fin de l'année 1922.



Ligne R vers 1930, la motrice 680 (?) à l'octroi de Tourcoing (archives Marc Breuze)



Retranscription d'un extrait du plan 5552 du 14 nov 1944. A l'amorce de la rampe côté Tourcoing est représentée une voie de décharge.

Nota : le doublement de la voie entre le Pied-de-Bœuf et le Blanc-Four n'a jamais été réalisé.



CULTURE TRAM

par Benoît VERLEY

E.L.R.T. Ligne Leers – Roncq – Halluin (chapitre 5 suite)

Le site du Pied-de-Bœuf tient son nom d'un café de la fin du XIX^{ème} siècle situé à proximité du passage à niveau de la rue de Tourcoing. (Les photos et documents proviennent, sauf mention contraire, des archives de Marc Breuze)



Dans les années 1920, le Pied-de-Bœuf faisait face à un passage à niveau à barrière coulissante. En 1912, il accueillait les voyageurs au terminus du Trammway, avant que celui-ci n'enjambe le chemin de fer et la rue du Dronckaert pour rejoindre la rue de Lille, dès 1922. Les plaques de rue qui étaient fixées sur le bistrot ont été commandées le 26 août 1895. La preuve que la café est bien centenaire ! (Coll. Jacqueline Verhulst)

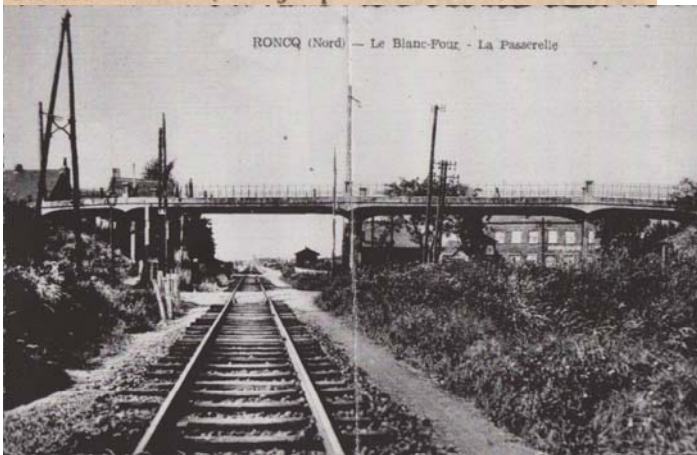


Photo prise dans l'axe de la voie ferrée vers Menin. « Le Pied-de-Bœuf » apparaît à droite derrière la passerelle.



Photo présentant une motrice type 600 circulant sur la passerelle au-dessus de la route de Lille à Courtrai. Transversalement, la rue de Tourcoing, avec les panneaux indicateurs « Tourcoing » à gauche et « Roncq et Halluin » à droite.

A l'époque où le Pied-de-Bœuf était un des nombreux bistrots de la rue du Dronckaert. Sa porte était accessible par quelques marches sur le trottoir. (Collection Jacqueline Verhulst)



Photographies du café « Le Pied-de-Bœuf » issues de coupures d'un journal local. (Mme Verhulst fut adhérente de l'AMITRAM)



Photo « 7 » prise dans l'axe de la route de Lille à Courtrai. « Le Pied-de-Bœuf » figure derrière la passerelle.



Une voiture de service et d'entretien de la ligne est à l'arrêt au Pied-de-Bœuf. (NDLR : sur la voie de décharge) Le conducteur pose fièrement devant le photographe. A l'arrière, nous apercevons une partie de la passerelle. (Légende et photo tirées de « Roncq, mémoire en images ». Editions Alan Sutton)



CULTURE TRAM

par Benoît VERLEY

E.L.R.T. Ligne Leers – Roncq – Halluin (chapitre 5 suite)

La passerelle assura son service jusqu'au 11 janvier 1954, date de l'arrêt de la circulation de la ligne R. Elle fut démantelée en 1957. Les photos sont issues d'un reportage de Marc Breuze.



(A suivre)



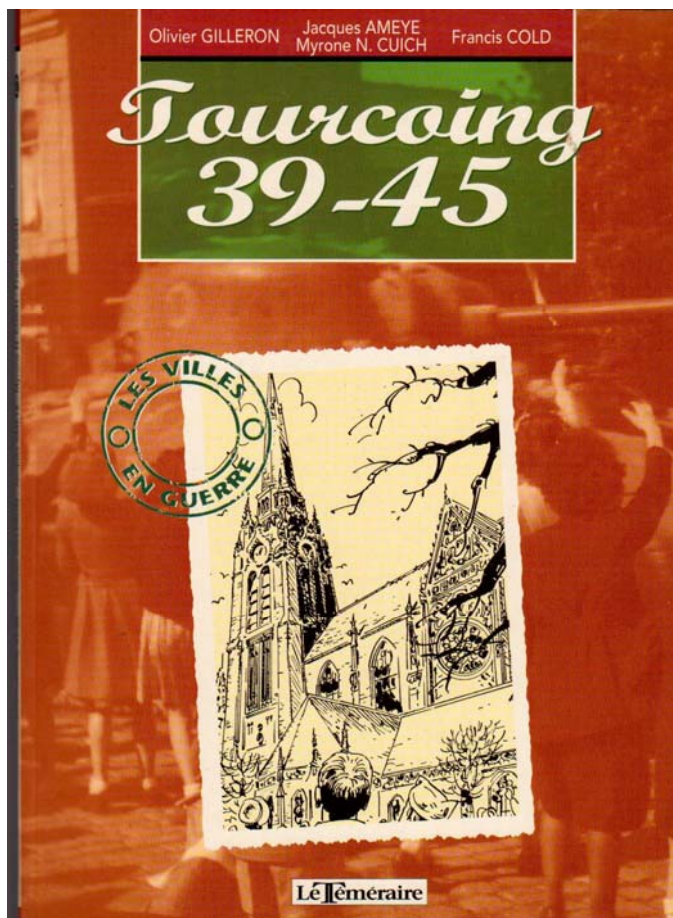
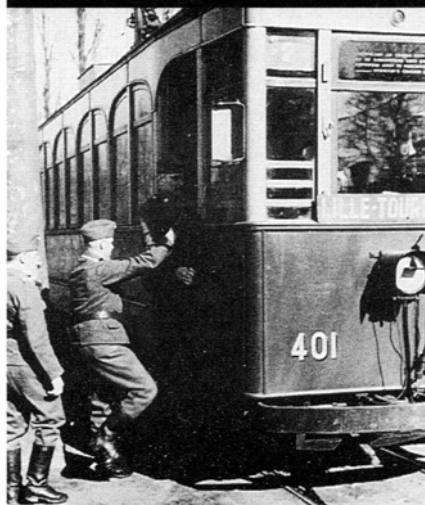
Tourcoing 39-45

Cet album décrit sous forme de bande dessinée l'histoire de la ville au cours de cette période. Il fait partie de la collection « Villes en guerre » aux éditions « Le Téméraire », paru en 1994, écrit et dessiné par Olivier Gilleron, Jacques Ameys, Myrone N. Cuich et Francis Cold.

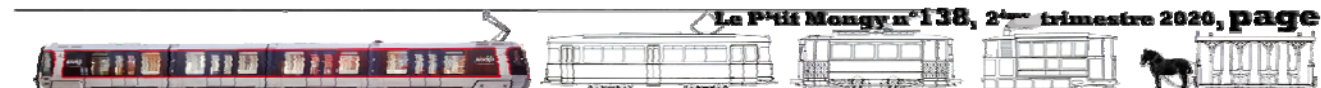
Au lendemain d'une année de « drôle de guerre », Tourcoing devient le Q. G. de la 15^{ème} armée puis de la 16^{ème} armée du Reich. Aux réquisitions des biens et d'immeubles, aux restrictions s'ajoute alors le pesant fardeau du secret imposé par l'autorité allemande concernant les quartiers situés entre le pont hydraulique et celui du chemin de fer. L'occupant y développe un puissant centre de renseignement et d'écoute qui sera le premier à capter, sans être pris au sérieux par la Wehrmacht, les fameux vers de Verlaine annonçant le débarquement en Normandie.

Les services occupaient toute la partie gauche du boulevard de la Marne et se prolongeaient jusqu'au boulevard Carnot à Mouvaux. Ils étaient installés dans une quinzaine d'habitations dont les résidents étaient évacués et dans quelques-unes réquisitionnées ainsi que dans trois bunkers. Maintenir le secret autour de ces installations impliquait des restrictions de passage pour les riverains et les véhicules circulant sur les boulevards.

Des aviateurs de la Luftwaffe montent dans le mongy à l'arrêt Faidherbe à Mouvaux



Le central téléphonique aux 37 et 39 Avenue de la Marne. Les fenêtres ont été murées sur une hauteur d'un mètre et le signe V peint sur les portes veut dire "Verboten" (interdit). L'accès de la chaussée latérale est interdit par une barrière.





La mémoire de ces événements est perpétuée dans le « Musée du 5 juin 1944 » qui a pris place dans le bunker principal* construit à l'époque. Il est devenu le « Musée de la seconde guerre mondiale, message Verlaine** » sous ses aspects plus généraux (Mur de l'Atlantique, guerre des ondes, fonctionnement de l'état-major...).

Le bunker, laissé à l'abandon, est réhabilité par l'association déjà existante*** dès 1986 et réaménagé pour les présentations.

* 4bis avenue de la Marne 59200 Tourcoing.

** diffusé en deux parties : « Les sanglots longs des violons de l'automne » annonçant le lancement de l'opération « Overlord » et « Bercent mon cœur d'une langue monotone » révélant l'imminence du débarquement.

*** museedu5juin1944.asso.fr.



(photo asso.)

L'article d'un journal local présente ce musée et relate les souvenirs de Gaston Willaert, membre de l'**AMITRAM**, jeune garçon à l'époque, particulièrement ses parcours en tramway. (Wikipedia)

Les Allemands reviennent en 1940...

Quand les Allemands reviennent un peu plus de vingt ans après la Première Guerre mondiale, ils s'installent de nouveau le long du Grand Boulevard.

Pourquoi ? Il n'y a pas d'écrit précis là-dessus, juste des analyses à partir de témoignages qui intéressent aujourd'hui les membres de l'association du Message Verlaine, installée dans un bunker à la frontière de Mouvaux et Tourcoing. Gaston Willaert en est membre et aussi un des guides. La principale hypothèse est que les gradés se souvenaient du secteur et de ses grandes propriétés. Ils étaient souvent liés à des grandes familles allemandes en lien d'affaires avec les grands du textile du secteur. De plus, les Allemands étaient certains que le débarquement se ferait dans le Pas-de-Calais. De fait, ils n'étaient pas trop près de la côte et pas trop loin de la Belgique. Ils y ont donc installé le gros poste de commandement de la

XV^e armée, forte de 250 000 hommes.

Gaston Willaert se souvient qu'il se rendait de Wasquehal au lycée Colbert tous les jours en tramway. Il a vu se construire les bunkers du secteur. On a en compte treize, dont beaucoup existent encore au cœur de grandes propriétés. Le plus important accueille le musée Message Verlaine. Les Allemands logeaient dans les grandes propriétés et ce sont eux qui y ont fait creuser de nombreuses piscines !

Jamais bombardé

Le secteur n'a jamais été bombardé alors que les Alliés savaient qu'il abritait une partie du haut commandement ! L'hypothèse avancée aujourd'hui est étonnante mais très crédible. Les Anglais étaient parvenus à percer les codes de la machine Enigma qui codait tous les messages de l'état-major allemand et n'avaient de fait aucune raison de se priver d'une source d'information sous surveillance. A Mouvaux, on trouvait de nombreux

spécialistes des écoutes, des techniciens de haut niveau capables d'utiliser des matériels de pointe comme les premiers enregistrements magnétiques signés BASF. Une technique que les Américains ne possédaient pas encore ! Contrairement aux légendes, Gaston Willaert se rappelle que le tramway n'a jamais roulé avec des fenêtres noircies ou les persiennes fermées. « On avait tout le loisir de regarder dehors et il n'y avait pas de sentinelle dedans. » Ce n'est qu'en 1943 que l'avant des voitures a été réservé aux Allemands. Une zone interdite ? « J'y passais quatre fois par jour sans difficultés... » Les bunkers ont été construits à partir de 1942 par des entreprises belges et françaises. La proximité du canal permettrait l'acheminement de matières premières.

En septembre 1944, ils sont repartis, cette fois sans faire sauter les ponts et en laissant les grandes habitations en bon état. Quelques mois plus tôt, c'est dans ce bunker qu'avait été enregistré le poème de Verlaine annonçant le débarquement. ■



Le musée du 5 juin 1944 est installé dans le bunker le plus important, à la frontière entre Mouvaux et Tourcoing.



Le début des transports en commun en région parisienne : des années 800 à 1600

Jusque l'an 1185, les rues des villes étaient en terre couverte par les déchets urbains. La plupart des personnes se déplaçaient à pied ou à cheval et seul les chariots de victuailles y roulaient.

Le roi Philippe Auguste, ordonna le pavage des principales rues.

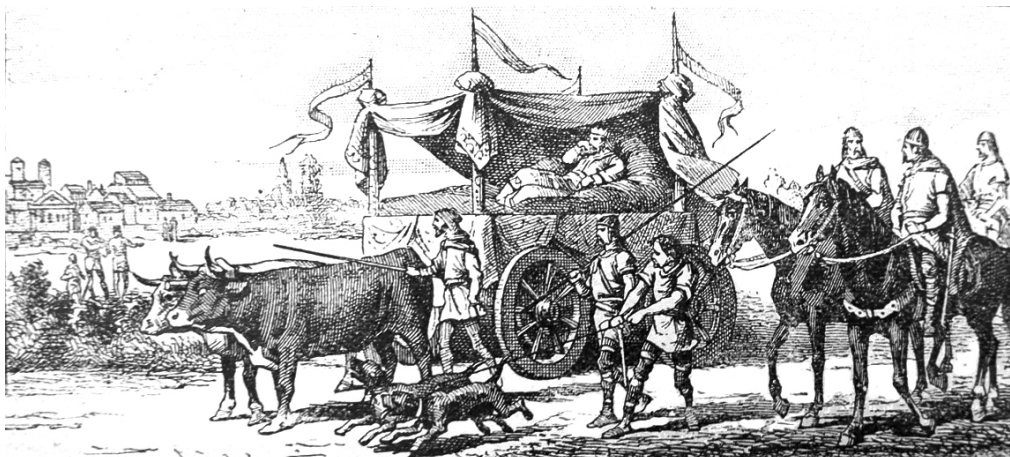
Le roi et quelques grands nobles utilisèrent des charrettes. Elles sont lourdes et peu maniables.

Sous le règne de François Premier, apparaît le carrosse à baldaquin couvrant le châssis. Des suspensions rudimentaires et un avant-train tournant améliore le confort. Seul le roi roule ainsi.

En 1550, il n'existe que 3 carrosses à Paris. Ensuite, le privilège de circulation royale est levé et les nobles utilisèrent en nombre ce nouveau moyen de circulation.

Il y tellement de carrosses en ville en 1563 que le roi Charles IX en fait sévèrement réduire son utilisation.

À la fin du XVI^{ème} siècle, un nouveau mode de transport léger voit le jour. C'est le siège à porteurs. Au XVII^{ème} siècle il se répand dans toutes les villes de France et d'Europe.



Pour un roi, lourde charrette de transport sans système de direction sur les roues avant. Sers-toi de l'exemple dans la vignette ci-contre pour colorier ce dessin.



Chaise à porteurs dans les rues des villes du XVII^{ème} siècles.

Suite au prochain numéro

