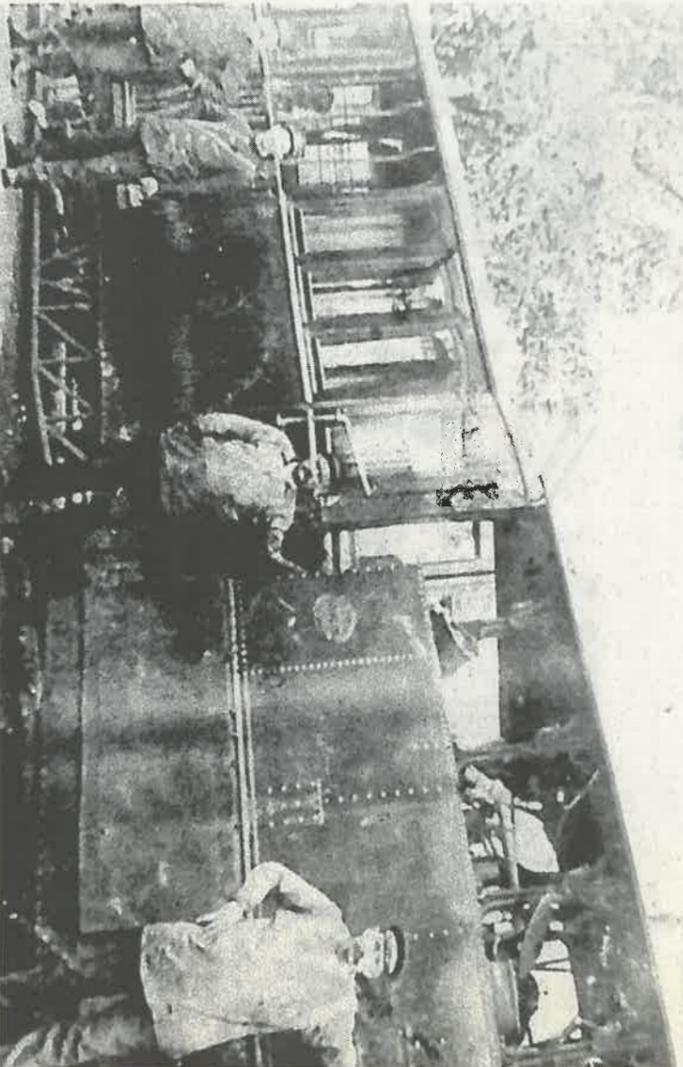


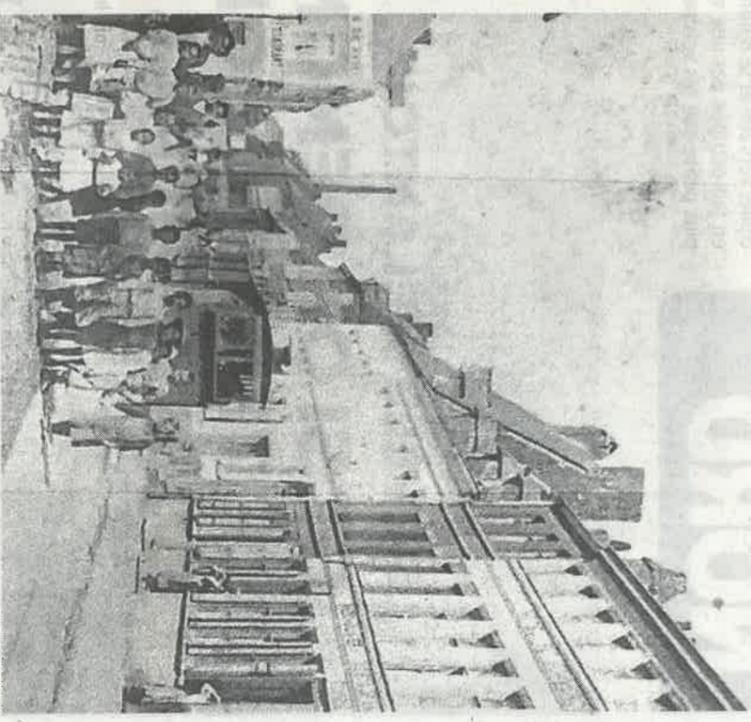
Ce tramway qui traversait le Pévèle-Mélantois, il y a encore 90 ans

SÉRIE D'ÉTÉ

Alors qu'on peut légitimement rêver à la relance d'un transport en commun sur la ligne SNCF Ascq-Orchies, et que de nouvelles lignes de tramway se profilent autour de Lille, coup de projecteur sur le tramway - version tortillard - qui a circulé pendant 35 ans entre Saint-Amand et Hellemmes. Premier volet de notre série.



Appelé « le Jujules », le « tortillard », le petit train qui traversait une partie du Pévèle-Mélantois faisait travailler un conducteur, un mécanicien et un receveur.



Des enfants devant le tortillard, dans le centre de Cysoing, dans la rue bien nommée Saint-Amand, devenue aujourd'hui rue Roger-Salengro.

PAR VIRGINIE BOULET
villeneuveascq@lavoixdunord.fr

PÉVÈLE-MÉLANTOIS.

C'est en 1893 que le département du Nord a été autorisé à construire cette ligne d'intérêt local entre Saint-Amand-les-Baux et Hellemmes. Sa construction - titanique par endroits - puis son exploitation ont été concédées pour une période de 60 ans aux Chemins de fer économiques du Nord (CEN). Des tramways ont commencé à circuler entre Lecelles et Hellemmes à partir de 1895 ; la portion entre Saint-Amand et Lecelles a ouvert un an plus tard.

IL A CIRCULÉ ENTRE 1896 ET 1933

Cette ligne desservait, en plus des communes précitées, Rumegies, Aix-les-Orchies, Mouchin, Bachy, Bourghelles, Cysoing, Bouvines, Sainghin-en-Mélan-tois et Lezennes, soit 32 km. À partir de Mouchin et jusque Sainghin, elle suit l'actuelle RD 955. Aux deux terminus, mais aussi à Lecelles et Bachy, une correspondance était assurée avec les « grands » chemins de fer. À Hellemmes, on pouvait aussi prendre une des lignes du tramway lillois.

Le tram cesse de circuler en

1932, ses voies sont déposées trois ans plus tard.

ON L'APPELAIT LE « P'TIT TRAIN DE SAINT-AMAND », « LE JUJU(LES) »...

... Mais aussi « le petit truc », « le machin », « le tortillard » : il faut dire qu'il ne pouvait pas aller à plus de 20 km/h. À cette vitesse, il fallait bien compter deux heures d'un terminus à l'autre... En début d'exploitation, il en fallait même plus, car les riverains étaient autorisés à héler le receveur du train pour qu'il s'arrête. Il s'agissait en fait de remorques tirées par des locomotives à vapeur. Les trains n'excédaient pas 60 m de long et dix voitures maximum. Ce tram assurait trois allers/retours par jour. On l'a aussi appelé « le Jujules », parce que le chauffeur et le mécanicien de l'époque s'appelaient tous les deux Jules. Il transportait des marchandises, blé, betteraves - dont les fameuses fâtaences de Saint-Amand vendues au Bazar de Wazemmes - du courrier... Et des hommes, bien sûr, notamment les tisserands à domicile qui rapportaient leurs pièces d'étoffe aux manufactures de Roubaix et sa région, et revenaient avec la matière première transportée en brouettes (d'où le terme de « brouetteux »).

« Des maçons prenaient ce tram pour partir huit jours construire les usines du versant nord-est », raconte le Cysonnien Alain Rouillard. Avec ce féru d'histoire locale, source inépuisable d'anecdotes, nous revivons dans le second volet sur la construction de la ligne et découvrons les vestiges et traces que « le Jujules » a laissés dans le paysage. ■

Des maçons prenaient ce tram pour partir huit jours construire les usines du versant nord-est.

À hauteur de la ferme du Tilleul, à Sainghin-en-Mélan-tois, les habitants prenaient le train devant l'estaminet éponyme, qu'on aperçoit sur la droite.

