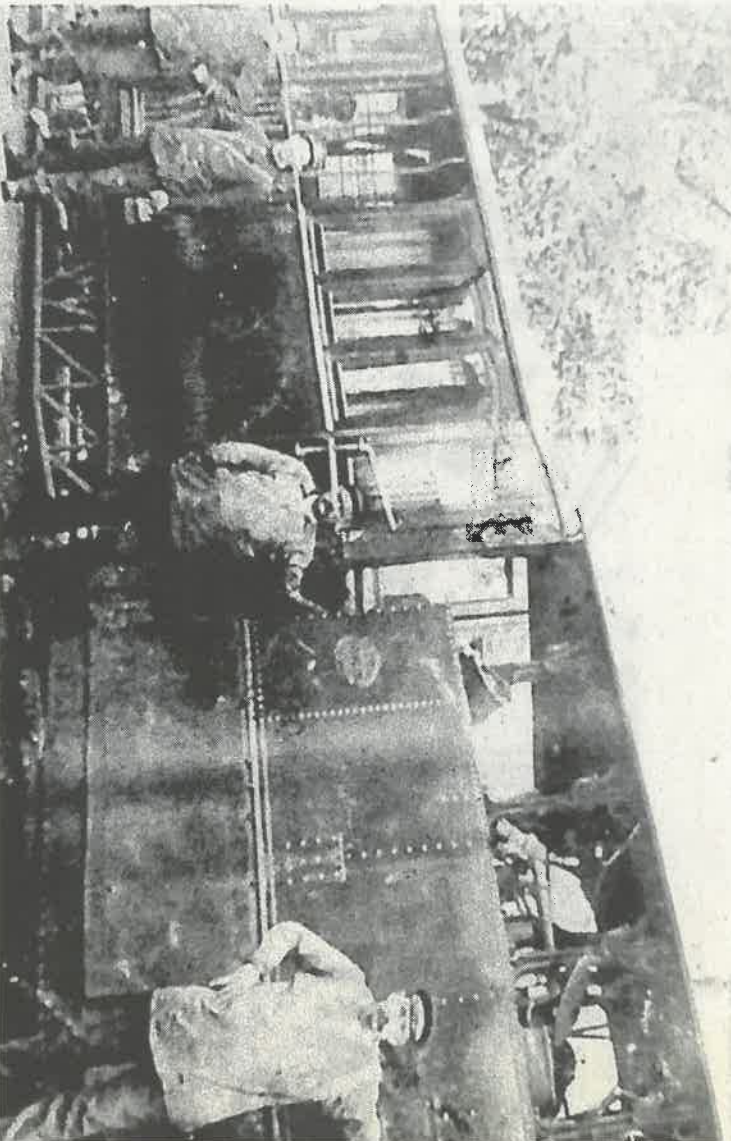


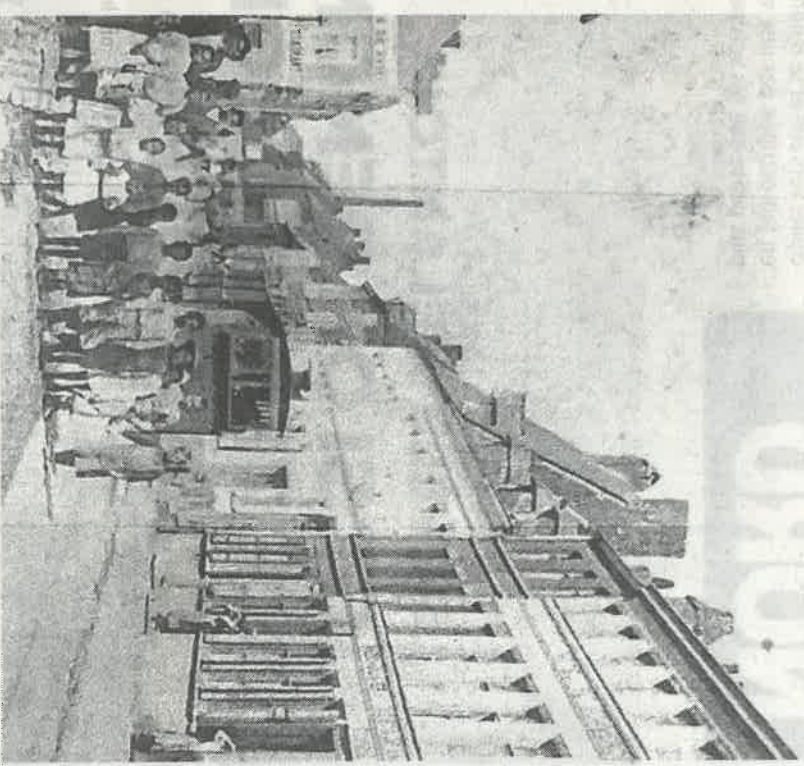
Ce tramway qui traversait le Pévèle-Mélantois, il y a encore 90 ans

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@lavoxdunord.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 CIRCUÉ 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, d'ici prenaient aussi 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 infailli-

sable d'anecdotes, nous reviendrons dans le second volet sur la construction de la ligne et découvrirons 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 Tillieu, à Sainghin-en-Mélan-tois, les habitants prenaient le train devant l'estaminet éponyme, qu'on aperçoit sur la droite.

