

La Chronique du temps qui passe...

Pour cette édition 2019 du P'tit Sercussois, **Bernard Deram** vous décrit l'évolution des modes de transport dans nos campagnes

Comment ont évolué les moyens de se déplacer au village depuis une centaine d'années

Autrefois, les moyens de se déplacer dans nos villages étaient limités. Cependant, ils correspondaient aux besoins de l'époque où la complémentarité des professions exercées sur la commune permettait de satisfaire les besoins de ses habitants.

Sercus a compté 600 habitants avant la révolution, la population s'est réduite progressivement pour atteindre le nombre de 250 habitants en 1975 pour être de 450 à ce jour. Les Sercussois travaillaient sur place, la majorité le faisait dans les fermes où tout se faisait « à la main ». Quatre à cinq hectares suffisaient pour assurer le travail à plein temps d'un employé.



Rue d'Hazebrouck années 50 : Peugeot 203, vélos, mobylette, Simca Aronde, camion Citroën....

Le plein emploi était assuré, pas de longs déplacements, pas de chômage. Le plus souvent, dès la fin de la scolarité obligatoire, les jeunes accompagnaient leurs parents sans se poser de questions sur l'éventualité de faire un autre métier. La population vivait en circuit fermé, elle trouvait sur place ce dont elle avait besoin. Même si le pain était souvent fabriqué dans les fermes, un boulanger résidait dans le village. Il tenait avec son épouse un commerce d'alimentation, de fournitures scolaires, de cartes postales très en vogue autrefois, de mercerie et plein d'autres choses encore.

Sercus disposait d'un petit abattoir, de trois boucheries, d'autant d'épiceries auxquels s'ajoutaient plusieurs coiffeurs et cordonniers, d'un tailleur, d'un commerce de tissus, etc. On peut dire que pratiquement tous les corps de métier étaient présents, sans oublier les 17 estaminets répartis sur l'ensemble du territoire, où il était possible de s'informer et se distraire, une époque où il n'y avait ni télévision, ni téléphone, ni internet. Autant de raisons qui justifiaient le peu de moyens de déplacement, la marche suffisait le plus souvent. Toutefois, il n'est pas rare que pour se rendre à leur travail, certains n'hésitaient pas à faire plusieurs kilomètres. Ainsi Emile Rompais, le grand père de Monique Debacker, qui résidait au Moulin Fontaine, a travaillé longtemps à Boeseghem. Ou comme le racontait Jacques Denaes, son grand père originaire d'Oxelaere, venait à pied rendre visite à sa future épouse à la ferme où lui-même est né.

Tout comme de nombreux enfants qui habitaient loin du centre du village et qui devaient changer de chaussures pour rentrer dans l'école où il n'y avait même pas de cantine.

A cette époque, les chemins ressemblaient plutôt à des carrières recouvertes de cailloux du Boulonnais. Ils étaient entretenus par le cantonnier qui faisait aussi fonction de garde champêtre. Pour combler les nids de poules, il les remplissait de cailloux sur lesquels il ajoutait un peu de terre prélevée sur l'accotement pour les stabiliser. Mais Sercus fut un des premiers villages à avoir anticipé la nécessité d'avoir des chemins plus adaptés aux besoins du moment. Ainsi en 1960, au décès de Léon Courtois, qui exerça la fonction de maire pendant plus de 50 ans, tous les chemins de la commune étaient goudronnés, une priorité poursuivie par ses successeurs.

Le vélo, une alternative qui se développe.

Si de nos jours, la pratique du vélo est plutôt un loisir, autrefois il était un moyen de se déplacer plus rapidement et dans un rayon plus large. Il a permis aux jeunes gens de participer aux fêtes dans les villages voisins, de concourir aux carrousels, un jeu d'adresse pratiqué sur vélo ou sur voiturette tirée par un cheval, une fête qui se prolongeait par un bal qui se terminait à minuit.

La Chronique du temps qui passe...

Au départ, l'utilisation du vélo est réservée aux hommes et il est plutôt malvenu de le voir pratiquer par les dames, ainsi mes grands-mères ne savaient pas l'utiliser. Plus proche de nous, au début des années 50, des bandes de plusieurs dizaines de vélos venant de Lynde et Blarainghem passaient sur la départementale qui traverse Sercus pour se rendre à Cassel le lundi de Pâques, à Hazebrouck à la ducasse, à la mi-carême ou à Bailleul pour le carnaval dès 1956. Durant cette période où tout évolue très rapidement, des vélos avec assistance d'un moteur font leur apparition tels le « solex ».



A Hazebrouck, une usine située rue de Théroanne à l'emplacement où a été construite

l'école Jules Ferry, fabriquait des vélos « Lucer » qui avaient un réel succès. La fabrication a rapidement évolué vers la « Lucerette », comme la mobylette, voire le scooter. On n'arrête pas le progrès.



L'automobile bouscule les habitudes des villageois

Entre les deux guerres, le confort et la rapidité pour se déplacer séduisent les amateurs de véhicule. Ils sont souvent des notables, parfois des agriculteurs ou des commerçants, tel le boulanger Léon Huysen, le grand-père de Thérèse Penin, ou André Wasselinck dont l'épouse tenait l'estaminet « Au Coq » et qui exerçait la profession de « marchand de cochons ». Il remplaça son cheval et la charrette par une voiture « Chenard et Walcker » et une remorque afin de transporter plus rapidement ses animaux. Il savait se rendre disponible pour conduire en ville ses concitoyens qui ne disposaient pas de moyen de transport. C'était le « taxi occasionnel du village ». Toute sa vie, il circula sans assurance, prétendant être un chauffeur expérimenté qui ne provoquerait jamais d'accident. Il vécut très âgé et était l'adjoint de Léon et Bernard Courtois.

La guerre a brutalement mis fin à la circulation des autos

Sauf pour les utilisateurs bénéficiant de dérogation ou d'autorisation, la voiture à cheval qui était très utilisée à la campagne, connut un regain de pratique causé par les restrictions. Le cheval était présent dans toutes les fermes, « une trentaine dans la commune ». Il présentait l'avantage d'être disponible, de contourner les pénuries de carburant et d'attendre des jours meilleurs.

Dans les fermes les plus importantes, un cheval de selle « trotteur » était réservé aux travaux légers et aux sorties en voiture, des « calèches simples ». Dans les autres, un cheval docile et n'ayant pas peur de la circulation faisait l'affaire. Le cheval était attelé dans les brancards de la voiture, cela permettait de la reculer pour faire des manœuvres, elle était équipée de deux roues d'un grand diamètre et recouverte d'une bâche rabattable, elle était ouverte sur le devant pour permettre de



» parler » au cheval afin de l'orienter tout en accédant aux banquettes. L'hiver, pour se protéger du froid, on se couvrait les jambes avec une couverture. D'autres modèles plus sophistiqués disposaient de banquettes latérales, elles étaient entièrement fermées et on y accédait par une porte arrière. Un siège extérieur, mais

La Chronique du temps qui passe...

couvert, était réservé à l'avant pour la personne qui conduisait le cheval. A Sercus, seul Géry Mordacq, le grand-père de Chantal Ioss, possédait ce modèle. L'habitacle avait des vitres latérales et la carrosserie était composée d'éléments en bois verni comme les voitures américaines qui ont été importé en France après la guerre.

Le cheval, un moyen de traction polyvalent



Dans les villes comme à la campagne pour les mêmes raisons, les commerçants qui faisaient du porte à porte utilisaient les chevaux comme moyen de traction, tels les brasseurs, les marchands de charbon, l'épicier qui vendait aussi des légumes, et même les pompes funèbres. Cela avait au moins l'avantage de ne pas polluer l'atmosphère lors des arrêts fréquents.

Après des années de restriction, les jardiniers étaient très attentifs au passage des chevaux. Quand il arrivait que l'un d'eux se soulage sur la chaussée, ils se précipitaient pour récupérer le crottin pour fertiliser leur jardin. Telle était la situation au début des années 50, mais les besoins évoluent très rapidement et la population aspire à plus de confort.

L'automobile revient progressivement

Le conflit terminé, les anciens utilisateurs d'automobile s'impatientaient, mais l'Outil Industriel avait été détruit, les matières premières rares. Il a fallu s'armer de patience et dans un premier temps, on a vu venir des Etats-Unis des grosses voitures dont certaines étaient carrossées en bois. Progressivement, la fabrication a recommencé en France mais insuffisante pour faire face à la demande qui s'accélére. Il en était de même sur le marché de l'occasion dont leur équipement datait d'une autre époque. A titre d'exemple, le plus souvent elles n'étaient pas équipées de feu stop, ni d'indicateur de changement de direction. Il fallait alors baisser la vitre et indiquer à l'aide du bras la direction que l'on souhaitait emprunter. Une mise aux normes « oui déjà ! » a rendu obligatoire ces équipements.

C'est en 1947 que mes parents ont acheté une voiture, une 301 Peugeot. C'est Paul Blondel, le père de Marie-Paule Catoir, qui a appris mon père à la conduire. Paul conduisait un camion à la brasserie Legris à Lynde. Souvent, c'était le vendeur de la voiture qui se chargeait de la prise en main du véhicule pour se préparer au passage du permis de conduire, qui était plus facile à obtenir que de nos jours.



Depuis, les choses se sont précipitées. L'Agriculture n'a pas échappé à cette mutation. Avec l'arrivée du Diesel qui s'est généralisé en 1955, le tracteur a remplacé le cheval. L'agriculture se modernise pour satisfaire la demande et libérer la main d'œuvre nécessaire à l'industrie en plein essor. Cette période marque un tournant sans précédent et l'on prend conscience que nos choix nous fragilisent. Ainsi en 1956, le conflit qui oppose l'Egypte à la Grande Bretagne, la France et Israël pour le contrôle du canal de Suez, condamne le tracteur juste livré à rester au garage, faute de carburant. Mieux encore il a fallu se procurer du carburant auprès d'un parent déjà équipé pour en prendre livraison et faire la route depuis Lille.

Cette période accélère l'exode rural, provoque la destruction de nombreuses chaumières, la disparition du commerce local, nous rendant dépendants de la ville et privés d'équipements qui ne sont pas à la portée des petites communes... Qui accepterait un retour en arrière et serait prêt à renoncer aux évolutions qui ont marqué cette période. Pourtant on peut se poser une question « *Est-on aussi solidaire et plus heureux qu'autrefois ?* »

Bernard Deram