

Angoulême et son Tramway
Histoire des Transports
Urbains de 1900 à nos jours
Par Sébastien Fauconnet

Document inachevé - version du 25 Février 2008

I - Les transports en commun avant 1899

Les transports en commun sont encore balbutiants et dépendants en grande partie de la traction animale. En effet, ce sont en grande majorité des omnibus à chevaux qui ont le charge du transport public. Mais alors que le 20^e siècle commence, de nombreuses villes ont déjà pris la décision d'établir un système de Tramways à traction électrique

II - Naissance des tramways électriques

Le conseil municipal décida le 20 Juillet 1894 par treize voix contre six du principe de l'établissement d'un tramway électrique qui desservirait les quartiers périphériques et le plateau. Trois projets différents furent alors examinés.

a-Projet Nivet

Un premier projet avait été présenté en 1890 par Mr Nivet, ingénieur à Marans. Il s'agissait d'un projet coûteux comportant six lignes, qui ne retint pas l'attention du conseil municipal. Notons que dans ce projet, la ligne allant des gares aux halles centrales devait emprunter un tunnel creusé sous la rue de la corderie, et accéder aux halles par un ascenseur.

b-Projet Blanleuil et Vernaudon

Propose quatre lignes, ramené à deux pour des raisons de coût. L'une allant de la Place Bouillaud à La Madeleine, et l'autre de l'octroi de la Rue de Bordeaux pour aboutir à l'Octroi du Gond. C'est ce projet qui est dans un premier temps soumis à enquête publique, avant d'être abandonné par la majorité nouvellement élue le 20 Juin 1896. Blanleuil et Vernaudon attaquent la municipalité en justice, qui sera condamnée à leur régler 6000 Fr au titre des dommages et intérêts. Ce que confirme l'arrêt du Conseil d'Etat du 14 FEV 1902.

c-Projet Durand

C'est ce projet, comportant 5 lignes, qui sera finalement retenu. La Compagnie centrale des Tramways Electriques, qui est déjà gestionnaire de plusieurs réseaux en France, rafle la mise, et Mr Durand, son directeur, signe l'accord avec la municipalité le 31 Mars 1898, tandis que le décret déclarant le projet d'intérêt public est publié le 26 Décembre 1899.

III - La construction

La ville d'Angoulême subventionna la construction du réseau à hauteur de 40 000 Fr par kilomètre de ligne, en contrepartie, la société reversait 16% des recettes excédant annuellement 22 000 Fr par Kilomètre.

III - Le Réseau

Au maximum de son extension, le réseau était long de 22 662 m (20 717 m en prenant en compte les parties de ligne communes). Il était constitué de voies uniques à écartement d'un mètre avec des voies de croisement placés régulièrement et écartés de telle manière qu'il subsistait un espace de 50 cm entre deux voitures se croisant.

Le Service commençait à 8h00 pour se terminer à 20h entre le 1er Octobre et le 1er Mai, et à 21h entre le 1er Mai et le 1er Octobre.

Se référer au plan complet du réseau en annexe.

Pages suivantes: détail pour chaque ligne.

Ligne N°1 -Du Marché Neuf au Cimetière de Bardines

Liste des arrêts:

- 1-Place de l'hôtel de ville - Terminus
- 2-Place des Halles centrales
- 3-Place du palet
- 4-Carrefour de Bordeaux et place Dunois (papeteries Lacroix)
- 5-Garage du pont St Cybard
- 6-Rue du canal
- 7-Ecole des filles
- 8-Chemin des Joyeux
- 9-Chemin des Ponts secs
- 10-Octroi
- 11-Cimetière - Terminus

Ouverture: 11 Janvier 1901 pour la section allant de la place de l'Hotel de Ville (1) à la Croix Maillot (8). Il faudra une injonction du maire pour obtenir l'ouverture complète (jusqu'à l'arrêt 11) le 8 Novembre 1901.

Tarif²: 10 cts sur ligne seule/ 15 cts si correspondance avec une autre ligne.

Fréquence de desserte: Service aux 15 minutes avec 2 voitures.

Longueur¹: 2 606,90 m

Ligne N°2 - Du Jardin public aux gares et à Ruelle

Liste des arrêts:

- 1-Jardin vert - Terminus **avant** construction de la Ligne 6 le 20 Décembre 1907
- 2-Place St Pierre
- 3-Rond Point Carnot
- 4-Place Bouillaud - Terminus **après** construction de la ligne 6 le 20 Décembre 1907
- 5-Place des Halles
- 6-Place de l'Eperon
- 7-Garage Avenue de la République
- 8-Les gares (3)
- 9-Traversée de Rouillac
- 10-Place de la Madeleine
- 11-Octroi de Lunesse, Limite Angoulême / Ruelle - Terminus à partir du 19 Février 1932
- 12-Garage du Mérigot + 5cts soit 5cts de supplément.
- 13-Le buisson
- 14-Bureau de tabac Chaumontet + 5cts soit 10cts de supplément.
- 15-Place de l'Isle d'Espagnac
- 16-Les grands chemins
- 17-Maison d'ardoises + 5cts soit 15cts de supplément.
- 18-Garage de Bel air
- 19-Chemin des Légions
- 20-Maine-Gagnand
- 21-Passage à niveau à Ruelle- Terminus du 1er Janvier 1922 au 19 Février 1932
+ 5cts soit 20cts de supplément.
- 22-Carrefour de la Fonderie
- 23-Terminus jusqu'au 1er Janvier 1922 + 5cts soit 25cts de supplément.

Ouverture: Lundi 17 Décembre 1900

Tarif²: Dans les limites de la commune d'Angoulême: 10 cts sur ligne seule/ 15 cts si correspondance avec une autre ligne. Au delà de la limite de la commune d'Angoulême: tarif progressif selon la destination (voir liste des arrêts).

Fréquence de desserte: Service aux 10 minutes entre la Place bouillaud (4) et Les gares (8) et Service aux 20 minutes entre la Jardin vert (1) et Ruelle (23).

Le tout avec 5 voitures

Longueur¹: 6 976,81 m

Modifications: Tête de ligne ramené à Place Bouillaud (4) le 20/12/1907. Terminus ramené au PN de Ruelle (21) le 1er Janvier 1922, puis à la Route de Limoges (11) le 19 Février 1932.

(3) - Il y avait trois gares: Celle de la Compagnie d'Orléans, celle de l'Etat, et celle des Chemins de Fer Economiques de la Charente.

Les lignes 3 et 4 partagent une grande partie de leur itinéraire.

Lignes N°3 - Du Marché Neuf à la Bussatte

Liste des arrêts:

- 1-Place Bouillaud - Terminus des Lignes 3 et 4
- 2-Place des Halles centrales
- 3-Garage du Séminaire
- 4-Carrefour Périgueux
- 5-Champ de foire
- 6-Rue de la Gâtine
- 7-Garage Place de la Bussatte
- 8-Rue Châteaubrun - Fin de la partie commune aux lignes 3 et 4
- 9-Rue Corlieu ?
- 10-Place Victor-Hugo
- 11-Terminus de la ligne 3

Ouverture: 17 Décembre 1904

Tarif²: 10 cts sur ligne seule/ 15 cts si correspondance avec une autre ligne.

Fréquence de desserte: Aux 10 minutes avec 3 voitures

Longueur¹: 2 274,95

Ligne N°4 - Du Marché Neuf à La Place de la Madeleine

Liste des arrêts:

- 1-Place Bouillaud - Terminus des Lignes 3 et 4
- 2-Place des Halles centrales
- 3-Garage du Séminaire
- 4-Carrefour Périgueux
- 5-Champ de foire
- 6-Rue de la Gâtine
- 7-Garage Place de la Bussatte
- 8-Rue Châteaubrun - Fin de la partie commune aux lignes 3 et 4
- 9-Rue de Bourgon
- 10-Boulevard d'orfont
- 11-Avenue du 21e
- 12-Terminus de la ligne 4

Ouverture: Vendredi 21 Décembre 1900

Tarif²: 10 cts sur ligne seule/ 15 cts si correspondance avec une autre ligne.

Fréquence de desserte: Aux 10 minutes avec 3 voitures

Longueur¹: 2 308,67 m

Modifications: A partir du 17 Décembre 1904, la ligne N°4 partage une grande partie de son tracé avec la ligne ligne N°3 nouvellement créée.

Ligne N°5 - De Saint-Martin à la Rue de Paris

Après le dépôt de Tramways situé Face au cimetière du Gond, les Tramways vont prendre leur service à la limite entre la Ville d'Angoulême et la commune de L'Houmeau Pontouvre (aujourd'hui rebaptisée Gond-Pontouvre).

Liste des arrêts:

- 1-Rue Basse de l'Hémicycle - Terminus
- 2-Chemin de Vars
- 3-Rue de Corderant et rue basse Montmoreau
- 4-Chapelle de Bézines
- 5-Carrefour de Périgueux
- 6-Place de l'Eperon
- 7-Garage Place Rollin
- 8-Carrefour Mazagran
- 9-Pension Chavagnes
- 10-Place de l'Houmeau
- 11-Rue du Gond
- 12-Rue de Limoges
- 13-Octroi Rue de Paris
- 14-Octroi du Gond
- 15-Terminus

Voie de service continuant jusqu'à l'usine génératrice, face au cimetière du Gond.

Ouverture: Lundi 17 Décembre 1900

Tarif²: 10 cts sur ligne seule, les voyageurs de cette ligne sont exemptés du supplément de 5cts pour les correspondances avec la place du Marché-Neuf.

Fréquence de desserte: Service aux 15 minutes avec 2 voitures

Longueur¹: 2 933,00 m

Modifications:

Les lignes 6, 7 et 7bis sont trois portions d'une seule et même ligne

Ligne N°6 - Du Marché neuf à St Ausone

Liste des arrêts:

- 1-Place Bouillaud - Terminus des lignes 6 et 7
- 2-Rond Point Carnot
- 3-Place St Pierre
- 4-Jardin vert
- 5- <-- OUI ET ? -->
- 6-... - Fin de la partie commune aux lignes 6 et 7

Ouverture: Le 20 Décembre 1907

Tarif²: 10 cts sur ligne seule/ 15 cts si correspondance avec une autre ligne.

Fréquence de desserte: Service aux 15 minutes avec 2 voitures

Longueur¹: 1 1544,20 m

Modifications:

Ligne N°7 - De St Ausone aux Trois chênes

Liste des arrêts:

- 6-... - Fin de la partie commune aux lignes 6 et 7
- ...

Ouverture: Le 2 Avril 1916

Tarif²:

Fréquence de desserte: Service aux 15 minutes avec 2 voitures

Longueur¹: 2 153,50 m

Modifications:

Ligne N°7bis - Des Trois chênes à la Poudrerie

Liste des arrêts:

- 6-... - Fin de la partie commune aux lignes 6 et 7
- ...

Ouverture: Le 2 Avril 1916

Tarif²:

Fréquence de desserte: Service aux 15 minutes avec 2 voitures

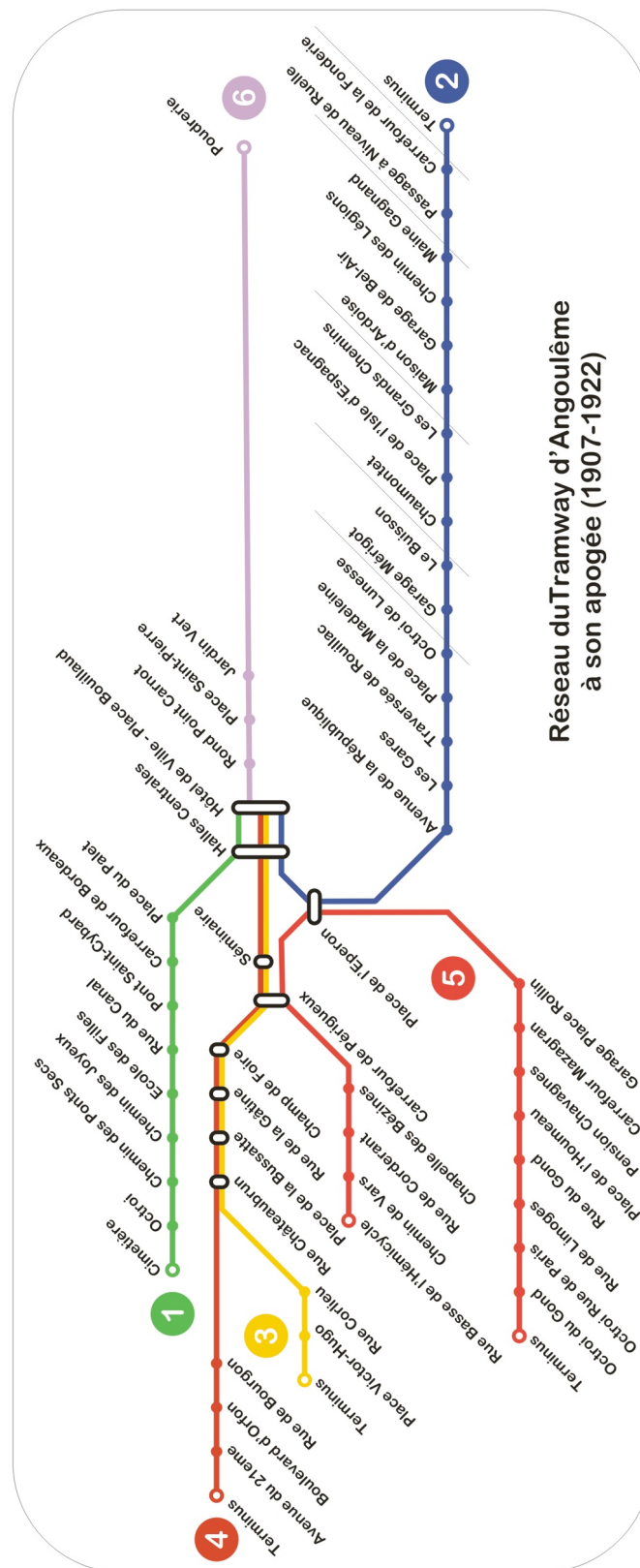
Longueur¹: 864,80 m

Modifications:

1: Les longueurs de lignes sont données en mètres, sans tenir compte des parties communes à plusieurs lignes.

2: Tarif tel que dans le cahier des charges du 15/11/1899, sans tenir compte des hausses successives. Se référer à la grille des tarifs originale, et à la grille des augmentations de tarif pour plus de précision

Plan du réseau dans un style plus actuel:



V - Le fonctionnement

1-Infrastructures

a-Abris

A l'origine étaient prévus trois abris:

- Place de l'hôtel de ville et Bouillaud, constitué par le Rez-de-chaussée du bureau de la compagnie Centrale de Tramways Electriques (Aujourd'hui le café faisant l'angle entre la Place de l'hotel de ville et la place bouillaud)
- Entre les deux gares de l'Etat et de Rouillac
- Prés de l'Entrée de la fonderie de Ruelle

Il était prévu d'ajouter d'autres emplacements par la suite en fonction de l'affluence des voyageurs.

b-Lignes aériennes

Les fils transversaux étaient fixés à une hauteur de 6,80 m au dessus du sol. Avec les transversaux de soutien, les cables aerien couraient entre 6,20 et 6,30 mètres au dessus de la voie. Ils étaient supportés soit par les poteaux susmentionnés, soit par des cables transversaux ancrés de part et d'autre de la rue sur des marquises facilement reconnaissables encore aujourd'hui

c-Voie ferrée

L'option choisie fut celle de la voie métrique (Rails Broca), fréquente à l'époque pour ce type d'infrastructure mais aussi pour des tortillards desservant les zones rurales. Pour l'anecdote, lors de l'arrêt de l'exploitation, des pans entiers du réseau furent noyés sous le bitume et le dernier tronçon de voie, face à l'école Jules Ferry dans le quartier de la gâtine, ne fut retiré qu'en 2004 à l'occasion de travaux de voirie.

2-Materiel roulant

Le parc d'origine était composé d'un total de 12 voitures assurant une réserve de quatre voitures en service normal. Il y avait deux moteurs électriques par voitures assurant 25 chevaux en marche normale, le courant de traction étant de 600 Volts.

Leur longueur était de 6,2 m, le compartiment intérieur de 3m sur 2m pouvant accueillir 12 personnes assises sur deux banquettes se faisant face, plus 12 personnes debout sur la plate-forme.

La vitesse de ces voitures était fixée dans le cahier des charges à 20 km/h en terrain plat, et 8 km/h en rampe.

La CCT bénéficiait en outre de remorques de 32 places qu'elle utilisait surtout sur la ligne de Ruelle.

VI - L' Exploitation

Depuis le début de l'exploitation des manquements aux règles de sécurité furent observés par l'administration, ainsi un rapport du Commissariat central daté du 8 Avril 1902 mettait en cause trois principaux problèmes liés à la sécurité des voyageurs et à la régularité du service. Il les exposaient en ces termes:

- "L'insuffisance des moyens de freinage." Nous y reviendront plus loin.
- "La tenue des agents, qui parfois abandonneraient leur voiture aux points terminus pour aller boire dans les estaminets." même si à la décharge du personnel de la CCT il reconnaît que ce fait n'avait pas pu être constaté. La CCT avait toutefois prévenu son personnel que toute personne prise en faute serait impitoyablement renvoyé.
- "L'irrégularité dans le croisement des tramways au garage de la bussatte: celui venant de l'hôtel de ville devant toujours attendre celui descendant de Grapillet." Cette irrégularité devait être résolue avec le déplacement dudit garage suite à la construction de la Ligne N°3.

Concernant l'insuffisance des moyens de freinage, la préfecture avait invité la CCT à étudier un dispositif de freinage d'urgence, et un arrêté préfectoral du 2 Septembre 1901 demandait leur généralisation à toutes les voitures avant six mois. La CCT fit preuve dans cette affaire d'une mauvaise volonté évidente: le délai fut poussé au 2 Juin 1902. A cette date seule une voiture était équipée. La préfecture prononça le 12 Aout 1902 un arrêté de mise en demeure d'une durée de cinq mois, qui fut prolongé deux fois, la compagnie arguant qu'une grève chez le fabricant empêchait la livraison des pièces. En Mars 1903 enfin, toutes les voitures étaient équipées. Il s'agissait d'un dispositif faisant descendre un patin sur la voie, à l'aide d'un volant, ce qui induisait normalement l'arrêt de la voiture.

Les excès de vitesse que faisaient régulièrement les wattmen rue de Périgueux firent l'objet d'une pétition déposée par les habitants du quartier en 1904. Cette Rue toute droite et en palier était l'une des plus dangereuses du réseau. Ainsi, en Novembre 1901, une petite fille y fut écrasée par une rame.

L'accident le plus grave se produisit le 16 Novembre 1914 à 16:40, lorsque la voiture N°22 chargée de 40 personnes, à destination de Ruelle quitta la voie en descendant la rue des Halles au tournant du marché couvert, défonça le parapet du rempart et alla s'écraser plus de 10 mètres en contrebas dans les jardins, faisant 11 morts et 26 blessés. Il s'agissait d'une voiture récente de grande capacité dite "grand modèle jaune". La cause de cet accident est probablement le blocage des roues provoqué par les freins, la voiture ayant glissé sur les pavés.

L'utilisation d'un matériel archaïque par du personnel peu formé aux règles de sécurité a finalement quoi qu'on en dise provoqué assez peu d'accidents sur toute la période d'exploitation.

VII - Le déclin et le déclassement du tramway au profit de l'Autobus

1 - A Angoulême

Le déclassement définitif du réseau intervint le 6 Octobre 1935 alors même que la concession n'avait pas encore expirée.

Les autobus qui sont mis en service ensuite sont gérés par la Compagnie des Tramways Electriques, le dépôt des autobus est situé dans l'ancienne usine motrice des Tramways, au Gond-Pontouvre, et les caractéristiques du réseau sont consignés dans le cahier des charges du 15 Décembre 1933. On distingue 8 lignes qui sont à peu de choses près identiques à l'ancien réseau de tramways.

- **La Ligne 1** reprend le tracé de la ligne N°1 du Tramway avec une prolongation du cimetière de Bardines jusqu'à St-Yrieix Les Planes. La desserte est aux 30 minutes avec 1 voiture. Une voiture est ajoutée de 14h à 16h, et de 16h à 19h pour un service au quart d'heure. Le service commence à 7h30 pour se terminer à 19h45.

- **La Ligne 2** reprend le tracé de la ligne N°2 du Tramway mais en restant dans les limites de la commune d'Angoulême. La desserte est aux 30 minutes avec 1 voiture. Une voiture est ajoutée de 14h à 16h, et de 16h à 19h pour un service au quart d'heure. Le service commence à 7h30 pour se terminer à 20h00.

- **La Ligne 3** reprend le tracé de la ligne de Tramways du même numéro, avec une desserte aux 30 minutes avec 1 voiture. Une voiture est ajoutée de 7h15 à 8h15, de 10h15 à 14h15, et de 16h15 à 19h00 pour un service au quart d'heure. Les deux lignes 3 et 4 sont gérées conjointement. Le service commence à 7h45 et se termine à 19h30.

- **La Ligne 4** reprend le tracé de la ligne de Tramways du même numéro et se prolonge jusqu'à Soyaux, avec une desserte aux 30 minutes avec 1 voiture. Une voiture est ajoutée de 7h15 à 8h15, de 10h15 à 14h15, et de 16h15 à 19h00 pour un service au quart d'heure. Les deux lignes 3 et 4 sont gérées conjointement. Le service commence à 7h30 et se termine à 20h00.

- **La Ligne 5** va de l'Houmeau/Corderie au carrefour de la Rue de Périgueux en reprennant une partie du tracé de l'ancienne Ligne 5 du Tramway. Le service est aux 24 minutes avec 1 voiture, avec 26 voyages par jour. Le service commence à 8h00 pour se terminer à 19h30.

- **La Ligne 6** reprend l'ancien tracé des lignes 6 et 7, de Bouillaud aux Trois-Chênes. Le service se fait avec 1 voiture pour 10 voyages par jour. Le service commence à 7h30 pour se terminer à 19h30.

- **La Ligne 7** va de Sillac à la Rue de Périgueux, avec 1 Voiture pour 4 Voyages par jour. Le service commence à 7h45 pour se terminer à 19h30.

- **La Ligne 8** va des Trois-Chênes à La Poudrerie.

Le tarif est de 65cts en semaine et de 75cts les Dimanches et Jours Fériés.

Le ticket ouvrier est institué, il permet de faire l'Aller/Retour dans la Journée pour 1Fr.

En 1936 la CCT entre en conflit avec la société des cars Robin Frères qui ont reçu l'autorisation d'effectuer un service libre d'autobus sur la commune de Saint Yrieix, concurrençant directement la CCT. Un accord intervient entre les deux compagnies qui se partageront l'exploitation. En fait, les cars Robin exploitent très peu de lignes mais ce sont les plus rentables. Et à l'aube de la guerre, c'est une très bonne opération.

Durant la seconde guerre mondiale, les pertes de la CCT ne cessent de se creuser.

1940	- 83 796,91 Fr
1941	- 125 688,00 Fr
1942	- 24 862,50 Fr
1943	- 320 195,80 Fr
1944	- 809 495,60 Fr

Courant 1941 plusieurs rapports penchent pour l'équipement du réseau en trolleybus pour économiser sur le carburant et sur la maintenance des autobus qui deviennent vite des gouffres financiers. Mais ce projet ne sera jamais mené à son terme.

IX - L'Après Guerre

1 - La disparition du tramway a Angoulême

En 1936, la Compagnie des Tramways de Charente était l'exploitant naturel du réseau, mais lourdement endetté, son réseau de tramways venant d'être démantelé par manque de rentabilité, elle rentre en conflit avec la société des Cars Robin frères qui a reçu l'autorisation d'effectuer un service libre d'autobus sur la commune de Saint-Yrieix, concurrençant directement la CTC. A l'aube de l'après-guerre les deux compagnies se partageront le réseau sous forme d'exploitation libérale pour Robin, et avec des tarifs réglementés par la ville d'Angoulême pour la CTC.

L'expérience du tramway à Angoulême aura donc durée somme toutes assez peu de temps, il n'aura pas survécu à l'entre-deux guerre, et à l'avènement progressif du tout-pétrole qui imposa le bus comme solution commode et rentable.

Les cars Robin et de Maillard, qui exploitèrent le réseau de transports en commun durant toutes les trente glorieuses sont toujours en activité et continuent d'effectuer certains services aux heures de pointe pour le compte de la STGA.

Le réseau actuel comprend 9 Lignes principales et 4 Petites Lignes et on ne peut s'empêcher de voir un héritage dans certains de leur tracé.

De la libération aux années 70, c'est la société Robin qui exploite seule le réseau, les tarifs sont réglementés, mais la gestion quotidienne est à la charge de Robin qui décide des cadences, de l'aménagement des bus, et des différentes lignes mises en place.

Historiquement, la société privée Robin créa la STGA en 1978, à la demande du "District du Grand Angoulême" sous forme de filiale commune. C'est donc la naissance d'une Société d'Economie Mixte, qui était la meilleure possibilité d'amener la puissance publique à la gestion du réseau de transport local, tout en laissant à l'opérateur historique la continuité de son exploitation.

Selon une première convention conclue entre le Syndicat Intercommunal du Grand Angoulême, prédécesseur du District, et la STGA le 2 mars 1983, la STGA assurait alors en gérance l'exploitation du transport public de voyageurs sur le territoire syndical.

Le succès financier fut au rendez-vous puisque la STGA racheta sa maison mère Robin et la vendit aux cars De Maillard en 1989. Laissant au district du grand Angoulême la majeure partie des parts sociales de la STGA, qu'elle céda à des investisseurs privés institutionnels. Les cars Robin effectuent encore aujourd'hui des opérations de sous-traitance en heures de pointe en ajoutant jusqu'à une quinzaine de bus sur le réseau de la STGA.

A l'échéance de l'ancienne convention, le 31 décembre 1997, le conseil de district a décidé de renouveler la délégation du service des transports publics urbains conformément à la procédure prévue par la loi du 29 janvier 1993. A l'issue de cette procédure, la délégation de service public de transports urbains a été confiée à la STGA, par convention d'une durée de dix ans, avec effet au 1er janvier 1998.

La Communauté d'Agglomération d'Angoulême est aujourd'hui l'autorité organisatrice en matière de transport public. Elle tire cette compétence de la loi et il ne s'agit pas pour elle d'une possibilité d'exercice mais d'une obligation légale. La ville d'Angoulême est peuplée de 45 000 habitants, et la COMAGA en regroupe 110 000. Il appartient donc à la COMAGA d'organiser un Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui prend en compte, outre les services de transport public à réaliser, les créations ou rénovation d'axes routiers, et les pôles d'échange multi-modaux.

La Société de Transport du Grand Angoulême, quand a elle, bénéficie, en tant que personne de droit privé d'une certaine autonomie de fonctionnement. Elle a pour mission de réaliser les objectifs définis et financés par la COMAGA en terme de transports en commun.

X- Bibliographie

C. GENET et H. LE DIRAISON - Tramway d'Angoulême (fascicule disponibles aux archives municipales

Ainsi que de nombreuses publications de la Société Historique et Archéologique de la Charente, par Henri LE DIRAISON

Remerciements:

STGA

De Maillard - Robin

Ville d'Angoulême - Section des travaux publics

Archives Municipales

Archives Départementales

Bibliothèque Universitaire de Poitiers

Société Archéologique et Historique de la Charente

La Charente Libre