

Le tramway à La Rochelle

De 1901 à 1927, les motrices du tramway de La Rochelle venaient « biberonner » à Saint-Maurice. Il fallait environ 45 minutes pour traverser la ville en partant de Tasdon à destination de La Pallice, à une moyenne de 12 km/h.

Le dimanche 25 août 1901 est un jour d'inauguration à La Rochelle ; celui de la première ligne de tramway de la ville. A 7 heures 30, Alcide d'Orbigny le maire de la cité maritime, le député Charruyer, les membres du conseil municipal et ceux de la Chambre de commerce prennent place dans les trois voitures du tout nouveau tramway. Un périple qui les mène de la Place d'armes (actuelle Place de Verdun) pour se terminer à proximité du bassin à flot de La Pallice à la vitesse moyenne de 12 km/h. Arrivés sur le quai nord du bassin, les invités assistent au départ du Ligura, un des paquebots de la *Pacific Steam Navigation Compagny*, à destination des amériques. C'est, semble-t-il, un véritable baptême du feu pour tous les invités de ce voyage inaugural.

Un sénateur convié à cette « expédition » n'hésite pas à écrire ces quelques vers : « *Dans ce char aux superbes glaces, les conseillers enthousiastes, sont trente cinq pour seize places, mon dieu, qu'ils ont l'air... comprimés !* » Le sénateur en question ne manque pas d'humour puisque c'est un mélange d'air et de vapeur d'eau qui est employé comme fluide moteur pour le tramway rochelais.

De l'air comprimé

Les premiers projets d'un transport collectif de ce type à La Rochelle datent de 1883. Pendant une quinzaine d'années, le sujet ressort épisodiquement en conseil municipal ou dans les assemblées générales de la Chambre de

commerce. Il faut attendre 1896 pour que les élus rochelais décident la création d'une ligne. A cette époque trois possibilités techniques de propulsion s'offrent à eux : l'électricité, la vapeur ou l'air comprimé. Ils écartent rapidement la première solution qui nécessite la présence d'un réseau aérien, plus que regrettable dans une ville avec un cachet historique. C'est la technique de l'air comprimé qu'ils retiennent avec le procédé *Mekarski*⁽¹⁾. Un système déjà en exploitation à Nantes depuis 1879 pour le tramway de la ville.

Les débats autour du tracé de la ligne principale sont, semble-t-il, plutôt agités. Doit-on passer sous la grosse horloge ou par la rue Jean Guiton ? La commission réunie sur le sujet dit oui à quatre voix



contre trois. Doit-on desservir le quai nord ou le quai sud du bassin à flot ? C'est le quai nord, avec un terminus à proximité de l'écluse actuelle du bassin.

45 minutes pour traverser la ville

Les travaux débutent en juin 1899 et se terminent deux ans plus tard. Dans un premier temps, le tramway part du passage à niveau de Tasdon (le pont métallique n'existe pas encore) pour se terminer à La Pallice. Le choix de ce tracé répond probablement à deux besoins. D'un côté le faubourg de Tasdon qui est un quartier ouvrier, de l'autre le développement économique de la ville se fait autour des activités portuaires. Le port de commerce a une dizaine d'années d'existence au moment de la création du tramway. Les usines d'engrais et de produits chimiques y sont installées et les activités de fret très consommatrices de main d'œuvre se développent.

En partant du passage à niveau de Tasdon, le tramway longe et s'arrête devant la gare du réseau d'Orléans (emplacement actuel de l'hôtel Océanide). Les voyageurs arrivés en train peuvent ainsi facilement rejoindre le centre-ville ou La Pallice pour embarquer sur les transatlantiques. Le tramway emprunte le quai Valin, le quai Duperré, passe sous la grosse horloge, remonte la rue du Palais et la rue Chaudrier pour arriver sur la Place d'Armes qui fait office de station centrale. Les usagers partent ensuite vers La

Pallice en passant par l'avenue Carnot et le boulevard Emile Delmas. Aux deux extrémités de la ligne, les motrices font demi



297 - LA ROCHELLE - Avenue Carnot et l'Usine des Tramways à Saint-Maurice - L. C.
Le tramway devant l'usine-dépôt de Saint-Maurice.

tour grâce à des plaques tournantes manuelles. Les usagers n'hésitent pas à donner un coup de main au *wattman*⁽²⁾ et à la receveuse pour remettre la motrice et les wagons dans la bonne direction.

Il faut environ quarante cinq minutes pour traverser La Rochelle. Les départs ont lieu toutes les vingt minutes en semaine de 7 heures du matin à 22 heures. Un service est aussi assuré les dimanches et jours de fêtes. Selon les périodes, entre 1901 et 1927, et les aménagements des voies, la longueur du réseau est de 7 à 9 kilomètres.

Le biberonnage

Le premier tronçon construit part de la place d'Armes en direction de La Pallice et passe par le quartier de Saint-Maurice. Là, se trouve le dépôt des tramways. C'est dans cette usine, placée approximativement au milieu du tracé final, que les motrices viennent faire le plein d'air comprimé à la station dite de « biberonnage ».

Pour chaque trajet les motrices doivent « biberonner » à Saint-Maurice. Trois aménagements sont faits sur cette ligne.

En 1913, la construction du pont de Tasdon permet au tramway de franchir la ligne de chemin de fer et de pénétrer plus en avant dans le quartier. Un autre embranchement dessert le quartier du mail pour les amateurs de concert, de théâtre et les adeptes des bains de mer. Enfin, en haut de l'avenue Carnot, une autre ligne dessert le faubourg de Laleu jusqu'en 1913.

Le bus remplace le tramway

Durant toutes ces années, la ville de La Rochelle a confié la gestion de son réseau à une entreprise privée, la compagnie Nantaise. Après le premier conflit mondial, les relations entre cette société et son concédant, la ville, se sont détériorées ; le concessionnaire fermant des parties de la ligne jugées non rentables. Après d'âpres négociations, la ville rachète en 1927 la concession du tramway à la compagnie Nantaise. Durant deux ans, le tronçon entre la place d'Armes et La Pallice fut exploité en direct par la ville. A la même période elle crée un service régulier d'autobus en différents points de l'agglomération. Le 25 juin 1929 les motrices de l'ingénieur Louis Mékarsky laissent définitivement la place aux autobus d'Emile Delahaye.



260. LA ROCHELLE. La Tour de la Grosse Horloge.
Le tramway sous la grosse horloge

(1) Louis Mekariski, ingénieur polonais 1843 - 1923

(2) Wattman est le nom donné au conducteur du tramway