

À Rochefort, le tramway nommé désir n'est jamais arrivé

Kharrine Charov



Ce tramway à traction à air comprimé, ici en circulation à Bordeaux en 1915, avait été proposé pour Rochefort par M. Pazat qui envisageait trois lignes régulières en 1905. © Crédit photo : Archives La Mémoire de Bordeaux / Collection Francis Baudy

Pau, 35 000 habitants ; Roanne 35 000 aussi ; Poitiers 39 000 âmes ; toutes ces villes en sont déjà équipées à la fin du XIX^e siècle. Pourtant plus petites, **Royan, (7 200 habitants), Saintes (18 500)** et La Rochelle (26 800) ont aussi le leur à la même époque. Mais à Rochefort, forte pourtant de 34 000 résidents, toujours pas de tramway. Ce ne sont pourtant pas les projets qui ont manqué entre 1879 et 1914. Au nombre de cinq, ils ont tous capoté. L'Arcef (1) vient d'exhumer cette histoire à rebondissement.

Modernité

Depuis 1857, **le train arrive déjà à Rochefort**. Dans les villes qui attirent de plus en plus de monde, les transports en commun se développent : omnibus, traction à vapeur, traction à air comprimé, et enfin, la traction électrique par fils aériens ou caniveaux qui va devenir hégémonique et moins coûteuse. À la fin du XIX^e siècle, le rail est à la mode, l'autobus et l'automobile restent de doux rêves. Et puis, le tramway offre régularité, confort et surtout, un coût d'exploitation très bas au kilomètre.



Le tramway à vapeur « la vache noire » est arrivé à Saintes (ici avenue Gambetta) en 1894. Collection Hervé Daly / Saintes Actu

Onésime Monprofit est le premier entrepreneur à s'intéresser au marché rochefortais en 1879. Directeur **des trams de Saumur**, il envisage deux lignes de tram à vapeur : une de Tonnay-Charente à la place Vaudreuil, l'autre qui irait vers les faubourgs de Rochefort avec une correspondance place Colbert. Son dossier fait 120 pages. Il y décrit le traité de concession, le profil en long, les rues traversées et les stations, les types de rails, la place restante pour les véhicules et les charrettes, le matériel roulant pour voyageurs, messageries et marchandises et les ouvrages à réaliser.



Le tram de Royan conduisait aussi à la plage, ici la plage de Nauzan à Vaux-sur-Mer. Collection Docbarthou

Le ministère de la Guerre, celui de l'intérieur, celui des Travaux publics, le Département, les Ponts et Chaussées, le service maritime, la Préfecture ont aussi leur mot à dire. Cela complique les choses d'autant que les deux maires se bagarrent pour savoir quels seront les tarifs et qui va détenir la concession. Celui de Tonnay-Charente ne veut pas donner les pleins pouvoirs à son homologue de Rochefort ; il ne le fera finalement que sous la contrainte du préfet. Bref, les tergiversations durent trois ans jusqu'en 1882... pour rien.

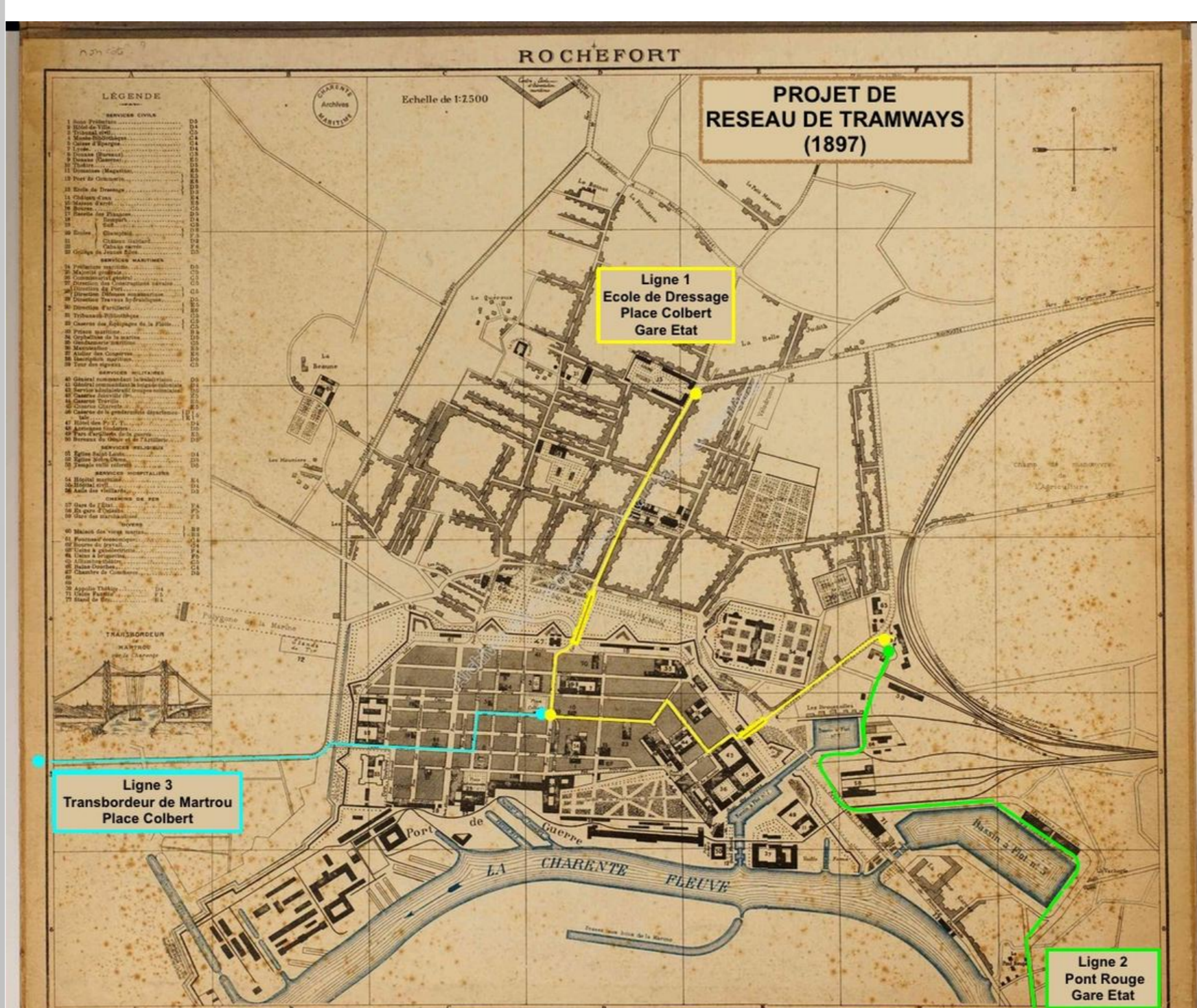


Le tram circula à La Rochelle, ici sur le port, de 1901 à 1929. Ville de La Rochelle

On entend à nouveau parler du tramway en 1895, avec l'apparition de la traction électrique. Édouard Cauderay de la **Compagnie générale de traction et d'électricité de Paris**, présente un deuxième projet de trois lignes. Il trouve anormal que Rochefort, **troisième port de France**, 34 000 habitants dont 3 000 ouvriers de l'arsenal et employés, couplée à Tonnay-Charente, 4 900 âmes, n'ait pas son tramway.

De guéguerre en guerre

Mais la guéguerre entre Rochefort et Tonnay-Charente continue. La première veut un tarif unique et un abonnement pour les ouvriers ; la deuxième réclame un pont pour enjamber la voie de chemin de fer au Pont rouge.



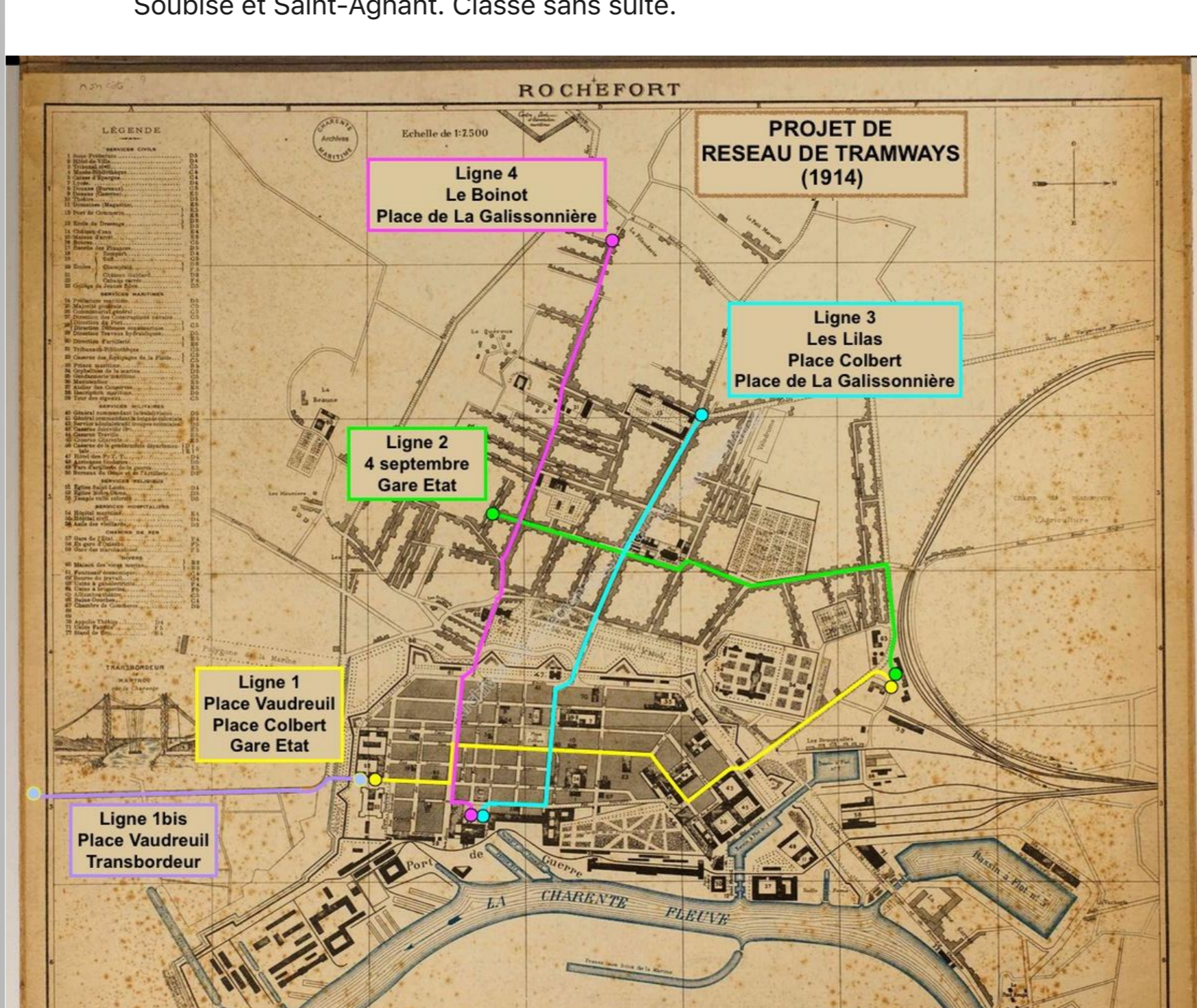
En 1895, Édouard Cauderay est le premier à proposer un tram de trois lignes à traction électrique. Arcef

Et puis, Cauderay préconise la construction d'usines de production d'électricité en périphérie pour alimenter son tram, mais aussi le transbordeur, tout en fournissant l'éclairage public et aux particuliers. Mais le directeur de l'usine de gaz, qui craint la concurrence, évoque les risques d'explosion et prétend que le tram ne doit pas passer sur ses canalisations. On est en 1905, Cauderay attend toujours l'arrêté ministériel, il part voir ailleurs.

Sur le même sujet

Mais son ex-adjoint et ingénieur électrique à Bordeaux, un certain Pazat, prend le relais. En 1905, il propose **un système de traction à air comprimé comme à La Rochelle**. Il se fait rembarrer, Rochefort veut de l'électricité. Lui avait pensé étendre le réseau urbain à Fouras, Port-des-Barques, Soubise et Saint-Agnant en faisant passer le tram sur une barge à vapeur pour traverser la Charente !

En 1908, Monsieur Griveau, ancien patron des fiacres et omnibus de Rochefort, vient de faire faillite. Il demande des subventions au maire pour l'aider, c'est niet. Alors il lui écrit à nouveau pour lui proposer un nouveau projet de tramway avec trois lignes sillonnant Rochefort, Tonnay-Charente, Soubise et Saint-Agnant. Classé sans suite.



En 1913, Ernest Girardin prévoyait un projet de tramway électrique sans rail à quatre lignes, avec une extension jusqu'au pont transbordeur. Arcef

En 1913, Ernest Girardin, ancien agent commercial de la société de chemin de fer Paris-Lyon-Marseille, débarque. Il présente un projet de quatre lignes de tramway électrique, mais sans rail, seulement alimenté par des fils aériens, un peu comme un trolleybus. L'investissement serait moins coûteux. et les négociations aboutissent en 1914 lorsque Girardin obtient la rétrocession sur arrêté d'utilité publique délivré en mai.

Le 3 août 1914, la Rochelle, en guerre. **Rochefort a d'autres chats à fouetter** que de se soucier du tram qui n'a jamais débarqué.

(1) Association de sauvegarde et de promotion du patrimoine en Pays rochefortais.