

Angoulême

Petit tour dans l'histoire du tramway en ville

Alors que l'agglomération peaufine son projet de busway, l'Association généalogique proposait hier une causerie ouverte à tous sur l'histoire locale des transports en commun.



L'accident de tramway du 16 novembre 1914 a fait 11 morts et 26 blessés. La voiture, qui venait de Bouillaud, devait s'arrêter devant l'hôtel de France, près des halles, mais a filé tout droit, défoncé le parapet des remparts et s'est écrasée dix mètres plus bas. ARCHIVES MUNICIPALES

Les brèves causeries historiques organisées par l'Association généalogique de Charente (AGC) touchent à tous les thèmes : l'arrivée des Mosellans et Alsaciens lors de l'Exode ou l'histoire des tuileries de Roumazières, par exemple. Elles sont ouvertes à tous, gratuites, et ne suivent généralement pas l'actualité. Hier, pourtant, une de ces causeries a pris une saveur particulière, à l'heure où l'agglomération va franchir une nouvelle étape en matière de transports en commun, avec le busway (notre dossier du 15 décembre).

Vieux clichés sur grand écran

Guy Andrieux, membre de l'Association généalogique (et par ailleurs responsable à la STGA), a en effet régalié les participants à l'assemblée générale de l'AGC avec son exposé sur « l'histoire des transports en commun à Angoulême et celle du terrible accident de tramway du 16 novembre 1914 », illustré, sur grand écran, par une kyrielle d'images du début du XXe siècle.

Le tout a provoqué des réactions, des questions et des applaudissements.

Il a rappelé, carte postale à l'appui, qu'avant l'arrivée du tramway, en 1900, les transports en commun urbains n'existaient pas à Angoulême. Les voyageurs utilisaient des transports privés, tirés par des chevaux.

On doit au maire Auguste Mulac la décision, en 1894, de doter la ville d'un tramway électrique. Trois projets ont été présentés à la municipalité et c'est celui de la Compagnie centrale des tramways électriques qui a été retenu. Elle gérait déjà d'autres réseaux en France.

Le décret d'utilité publique du projet a été signé en 1899. Un an plus tard, en 1900 tout rond, la première ligne de « l'agglomération » d'Angoulême était ouverte. Il y en aura sept en tout, mises en exploitation entre 1900 et 1916. Sans doute aucun, l'un des intérêts de la causerie qu'a proposée hier Guy Andrieux, c'est de voir, au fil du temps, la permanence du réseau angoumoisien. Si tout se transforme avec le temps, rien ne change fondamentalement. **Sept lignes**

Les sept lignes de tram de ce début de XXe siècle ressemblaient drôlement aux dessertes proposées aujourd'hui par les bus de la STGA. Elles reliaient le centre-ville à Bardines, Ruelle, la Bussatte, la Madeleine, la poudrerie aux Trois-Chênes... La place Bouillaud, déjà, était un nœud de transport en commun et donc, logiquement, l'un des trois arrêts avec abri (les autres étaient à la gare et devant la fonderie de Ruelle). Et déjà, les pentes d'Angoulême posaient problème : si le tram pouvait attendre 20 km/h sur le plat, il peinait à 8 km/h dans les côtes.

En partie à cause de cette configuration, les accidents furent nombreux. À peu près un par semaine, a relevé Guy Andrieux, qui a également nourri sa démonstration avec des coupures de presse.

Le plus grave de tous fut sans conteste celui du 16 novembre 1914, qui fit 11 morts et 26 blessés.

Jusqu'en 1933

Vers 17 heures, ce lundi soir, la voiture arrivait de Bouillaud sur la place des Halles. L'arrêt était devant l'hôtel de France. Le wattman (conducteur) n'a pas pu l'observer. La voiture a filé tout droit, défoncé le parapet du rempart et s'est écrasée dix mètres plus bas dans des jardins.

Le wattman a eu le temps d'avertir les passagers. Lui-même et deux passagers ont sauté. Malgré tout, le conducteur décéda de ses blessures deux jours plus tard, ce qui a permis de ne pas aller plus loin dans les recherches de responsabilité (état des freins ?). Il a fait partie des deux personnes décédées après l'accident.

Sans que cela soit directement lié à ce drame, les tramways ont été progressivement supplantés par les bus, pour s'arrêter en 1933. Les rails ont été laissés sur place. Ils ont été démontés au fur et à mesure des travaux de voirie. Encore en 2008, des morceaux de rails ont été trouvés place de l'Hôtel-de-ville, lorsqu'elle a été refaite.