



**SAINT-PAUL d'EYJEAUX**

(Haute-Vienne)

**La Gare - Départ du Tram**

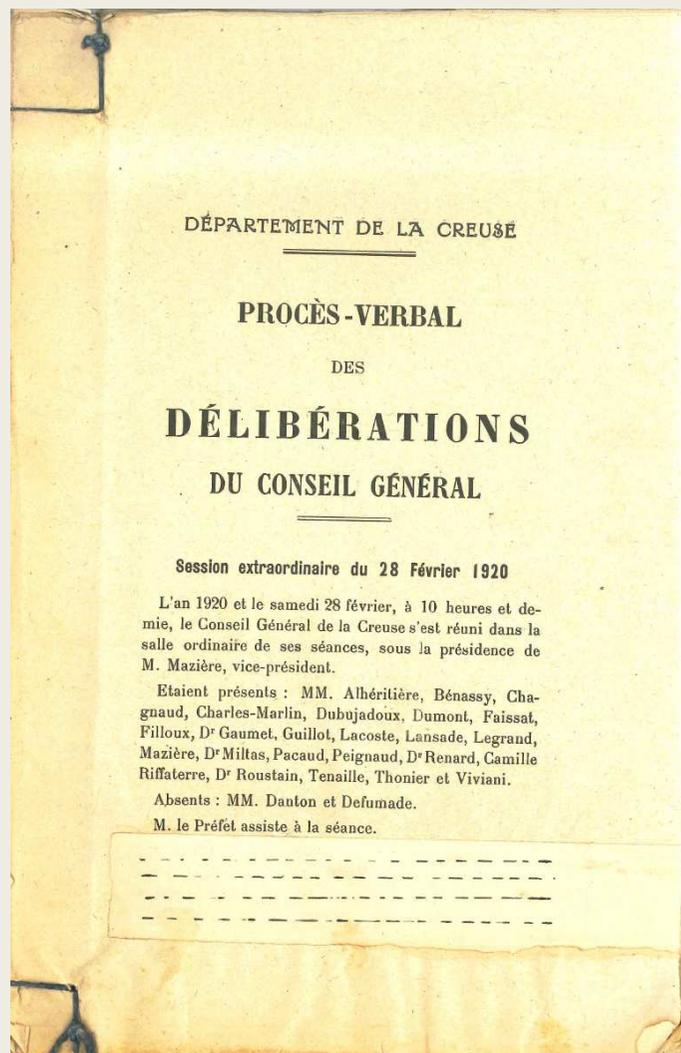




# DES TRAMWAYS EN CREUSE ?

Un vaste projet abandonné





# Introduction

Vaste projet n'ayant jamais vu le jour, tout a été pourtant mis en œuvre pour la réalisation des travaux. Sur une trentaine d'années, de 1887 au début des années 20, de nombreux projets de lignes de « chemin de fer à voie étroite » ont vu le jour en Creuse.

Ce document du mois s'appuie sur un **procès-verbal des délibérations du conseil général de 1920** (cote provisoire S0 1045/9 s'intégrant dans la sous-série 5S « Chemins de fer et tramways »).

A l'heure des chemins de fer et de l'émergence de l'automobile, puis des autobus, quelle place est-il accordé aux tramways ? Ce projet fait-il l'unanimité ? Quel est son coût, son tracé ? Le département peut-il fournir toutes les ressources nécessaires à sa construction, puis sa circulation, notamment en période d'après-guerre ? Autant de questions fondamentales qui mettent en lumière à la fois les enjeux de ce moyen de locomotion mais aussi les raisons d'un échec de construction.

# Les différentes lignes projetées en 1917

Les propositions de lignes sont nombreuses ; les tracés n'auront de cesse d'être modifiés. Voici celles retenues en 1917 :

## 1<sup>er</sup> réseau

- ❖ Vieilleville à La Souterraine avec amorce\* de Saint-Priest à Saint-Vaury
- ❖ Bonnat à Dun-le-Palleteau\*\*
- ❖ Dun-le-Palleteau à La Souterraine
- ❖ Felletin à Faux-la-Montagne avec amorce des quatre-routes à Royère près le Compeix
- ❖ Felletin à Crocq et à Létrade

## 2<sup>ème</sup> réseau

- ❖ Ligne de Saint-Vaury-Guéret-Sardent avec embranchement sur Bourganeuf
- ❖ Ligne de Busseau-d'Ahun-Saint-Sulpice-les-Champs et Vallières
- ❖ Jarnages-Cressat-Chénérailles

\* Bifurcation / \*\* Dun-le-Palestel

# Quels atouts pour le département ?

*M. Bénassy.* — Vous les vendrez car vos tramways développeront le trafic industriel.

p.61

Vous n'ignorez pas que le Compeix et la commune de Royère possèdent de très importantes carrières de pierre de taille qui n'attendent que des facilités d'expédition pour être mises en valeur. D'autre part, on peut remédier à la pénurie actuelle de la houille par l'emploi de la tourbe, et il ne faut pas oublier qu'il y a des tourbières à Royère.

p.52

des facilités de transactions

p.48

nos populations déshéritées.

p.48

## Un atout ECONOMIQUE avec le transport des marchandises et HUMAIN grâce à un désenclavement du territoire

Il s'agit en ce moment de savoir si la question offre un intérêt économique, si nous allons donner à nos populations qui ont fait pendant la guerre les sacrifices que vous savez, l'instrument de travail auquel elles ont droit. C'est la prospérité du département qui est en jeu. Nous sommes unanimes à déplorer que notre agriculture ne puisse bénéficier de transports à bon marché ; grâce à eux, le département de la Creuse deviendrait un des premiers départements de France. C'est sous cet angle qu'il faut envisager la question.

p.68

Or, nous ne faisons pas des tramways pour le transport des voyageurs, pour lesquels nos autobus suffiraient. Nous voulons faire surtout du transport de marchandises.

p.66

la gare de trans-

port la plus proche de Gentioux est à Felletin.

Bien d'autres cantons ne sont pas mieux desservis.

p.46

*M. le Rapporteur.* — Je vous demande pardon. Jusqu'à présent, nous n'avons pu obtenir le moindre transport de marchandises avec les autobus... ou si peu ! Nous ne transporterons que de la marchandise chère et pas lourde, mais pas une matière poudreuse.

*M. Guilloz.* — On peut même transporter des engrais.

*M. le Rapporteur.* — On ne le peut pas, à cause des prix de transport prohibitifs, surtout dans notre pays.

Ce ne sont donc pas les autobus qui développeront notre département, qui augmenteront la valeur de notre centime additionnel.

Nos tramways, au contraire, transporteront les matières, les matériaux, les engrais indispensables, et les mettront à la portée de tous.

Nos tramways sont à la Creuse — permettez-moi cette figure — ce que les chemins de fer sont à la France, et le ralentissement actuel des transports nous fait sentir quel désastre ce serait pour la France si elle en était privée. La construction de nos tramways s'impose d'autant plus que nous serons bientôt les seuls à ne pas en avoir.

p.43

# Les causes de l'abandon (1/2)

## LES AUTOBUS

Les tramways doivent faire face à l'émergence et la démocratisation des autobus. Ces derniers présentent un avantage financier (moins coûteux à entretenir) et économique (plus rapide).

L'échec du tramway n'est pas propre à la Creuse, bien qu'il n'en soit resté qu'à l'état de projet. A Paris, par exemple, où les lignes sont construites dès 1855, l'utilisation de ce mode de transport atteint son apogée dans les années 20. Or, cet âge d'or se clôt avec l'arrivée des autobus.

Il est intéressant de constater que le procès-verbal n'a pas ce recul historique puisque, contrairement à ce qu'avance M. le Rapporteur, les tramways ne remplaceront pas les autobus.

Nous avons déjà voté pour nos chemins quelques centaines de mille francs ; nous en avons encore à peu près autant à voter aujourd'hui. Nous aborderons ensuite la question des autobus qui, d'après les chiffres que m'a communiqués M. l'Ingénieur en chef, demanderont une subvention d'au moins 200.000 francs ; de plus les dégradations que les autobus font subir aux routes nous imposeront un nouveau sacrifice d'au moins 400.000 fr. Cela représente presque l'annuité demandée au département pour les tramways. Il n'est pas douteux cependant qu'au fur et à mesure que nos tramways se feront, l'annuité des autobus diminuera, et qu'elle finira par s'éteindre à peu près complètement, sauf pour quelques lignes d'autobus que nous aurons intérêt à conserver.

p.61

## TRAMWAY VAPEUR OU ELECTRIQUE ?

Fort de ses ressources minières, la Creuse penche naturellement vers l'utilisation du charbon. Cependant, l'arrivée de la Première Guerre mondiale interrompt le projet et ne permet plus l'utilisation de l'énergie fossile. A l'heure de l'arrivée progressive de l'électricité dans nos campagnes, le projet s'oriente alors vers l'utilisation des tractions électriques.

Est-ce à l'heure où les grands réseaux de chemins de fer vont peut être capter nos sources, à l'heure où nous manquons de charbon, qu'il peut être question de tramways à vapeur ? Je lisais, au cours de la campagne électorale, dans un journal publié par MM. Danton et Riffaterre, que nous sommes menacés d'une disette de charbon, et je crois que ce n'est pas contestable. J'y lisais aussi que les tramways de la Charente ne fonctionnent que deux jours par semaine, faute de charbon. Allons-nous donc dépenser une somme énorme, car il faudra une somme énorme, pour réaliser cette chose archaïque qu'on appelle des tramways à vapeur, alors que nous possédons à profusion l'énergie électrique ? La question des tramways à vapeur ne doit pas se poser dans l'après-guerre.

p.50

Le procès-verbal révèle des tensions entre les partisans et les adversaires d'un tel choix. En effet, la différence de coût est considérable et suppose un allongement du temps de travaux.

que coûterait en plus le kilomètre électrifié ? Pouvons-nous faire face à cette dépense qui serait beaucoup plus forte ? p.54

On propose à nouveau de passer à l'électrification de notre réseau. Soit ! Mais quand ? A quelle date ? p.54

Le conseil général statua en faveur du tramway électrique. En cas de refus de la part de l'administration supérieure car trop onéreux, le conseil général se rabattra sur le tramway vapeur.

# Les causes de l'abandon (2/2)

## LA SITUATION ECONOMIQUE

La situation économique d'après-guerre oblige à des restrictions. Les subventions sont réduites alors que le prix des matières premières (fer, acier, charbon) augmente. La question de rentabilité d'un tel projet se pose donc.

J'appelle votre attention sur la grande difficulté qu'il y a à faire des prix à échelle, des prix qui peuvent varier. Comment faire autrement dans la situation instable où nous nous trouvons ? Le projet de loi déposé a précisément pour but de tenir compte des augmentations.

*M. Faissat.* — Les rails ne seront employés que dans trois ans, et, d'ici là, il y a de grandes chances pour que le prix du fer ait baissé.

*M. Guillo.* — Si la hausse continue...!

*M. le Rapporteur.* — Si elle continue, aucun de nos travaux ne sera possible.

*M. Guillo.* — Pouvait-on la supposer il y a un an ou deux ? p.39

De plus, le département doit également investir dans d'autres projets comme la construction des chemins de fer ou l'entretien du réseau vicinal par exemple.

Enfin, la Grande Guerre entraîne une raréfaction de la main d'œuvre, les ouvriers étant soit « mutilés », tombés aux combats ou occupés à la reconstruction du pays.

Songez à la raréfaction de la main-d'œuvre.

Elle est due surtout à la disparition des morts glorieux de la grande guerre, et à l'incapacité de travail de nombreux mutilés. Elle est due également à cet immense chantier de travail qui vient de s'ouvrir dans les régions envahies dont la reconstruction demandera plusieurs années, et aussi, pour une bonne part, à l'application de la loi de la journée de huit heures. Tout fait supposer que ni le prix des matières premières, ni celui de la main-d'œuvre, et par conséquent le coût des travaux, ne sont près de baisser. Aucune raison ne pourrait donc être invoquée pour demander l'ajournement de la construction des tramways. L'ajournement, en l'état actuel de la question, équivaudrait à un refus déguisé, mais brutal quand même, avec toutes ses conséquences. p.45

Les conseillers mettent aussi en cause la journée de huit heures (loi de 1919) qui rallongerait le temps des travaux, les ouvriers ne pouvant travailler plus de huit heures par jour.

## UNE PARALYSIE DU PROJET

### L'INDECISION FACE AU TRACE

A l'image de la construction des voies de chemin de fer, l'intérêt qu'une ligne de tramway passe au sein d'une ville est grand. L'étude des tracés est donc sujet à débat, chaque maire défendant l'intérêt de sa commune.

Il y a près de 35 ans qu'à chacune de nos sessions nous revenons sur ce qui a été fait à la session précédente, et aujourd'hui nous n'avons pas encore abouti. p.41

Dès le début du projet, et ce jusqu'à son abandon, les tracés n'ont cessé d'être modifiés, des lignes sont tantôt rajoutées, tantôt supprimées, entraînant ainsi une paralysie de ce vaste programme.

### LES DESACCORDS ENTRE LES CONCESSIONNAIRES ET LE DEPARTEMENT

Les désaccords entre les concessionnaires retenus et le département entraînent également une paralysie administrative du projet. En effet, les modifications portant à la fois sur la composition du réseau, le tracé, les conventions, le cahier des charges, sont nombreuses et ralentissent un quelconque résultat.

# Conclusion

Bien que complémentaires avec les voies de chemin de fer, les lignes de tramway ne verront jamais le jour en Creuse. Il a pourtant existé une réelle volonté de moderniser les différents modes de transport et de couvrir un plus large territoire. Ce service de proximité aurait contribué à désenclaver certaines communes, notamment dans le sud de la Creuse, et à apporter un rayonnement économique par l'intermédiaire du transport de marchandises. Les lignes d'autobus s'avèreront moins coûteuses puisqu'elles ne nécessitent pas l'installation d'infrastructures onéreuses.

La survenue de la Première Guerre mondiale, les modifications incessantes des tracés, les divers désaccords internes au département ou avec les concessionnaires, la situation économique instable ont eu raison de ce projet, finalement abandonné. La Creuse reste ainsi un des rares départements français à ne pas avoir construit de chemins de fer départementaux.



# Bibliographie

Cotes citées dans le document :

Arch. dép. 23 : S0 1045/9, 23Fi 627

Arch. dép. 87 : 46 Fi 3277

- Archives départementales de la Creuse : **sous-série 5S** « Chemins de fer et tramways » (en cours de reclassement).
- FLONNEAU Mathieu, « La concurrence tramway-automobile au cours de l'entre-deux-guerres à Paris. Pour une relecture des représentations liées à la disparition des chemins de fer urbains », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 36-37, 2007, pp. 279-303.
- GARDON Sébastien (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Paris : Libel, 2018.
- LEFEVRE Pierre, *Petites histoires des transports ou Comment ont évolué les moyens de transport depuis leur invention*, Paris : Bayard, 2014.
- ROMBOURG Bernard, « Du tramway vapeur au tramway électrique », *Annuaire - Société d'histoire de Reichshoffen et environs*, 27, 2007, pp.36-38.
- TRICOIRE Jean, *Le Tramway en France*, Paris : La Vie du rail, 2007.