

## Les Chemins de Fer en Charente<sup>1</sup>

par Henry Le Diraison

### I - Naissance du Rail Charentais: Paris-Bordeaux

Le premier acte législatif faisant explicitement mention d'un projet de voie ferrée touchant la Charente est la loi du 11 juin 1842<sup>2</sup> relative à l'établissement de grandes lignes de chemin de fer. Ce texte, en effet, stipule dans son article premier:

"Il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant de *Paris*... sur la frontière d'*Espagne* par *Tours, Poitiers, Angoulême* et *Bayonne*".

La promulgation intervient alors que la ligne de *Paris* à *Orléans* n'est pas totalement ouverte puisque la deuxième section (de *Juvisy* à *Orléans*) ne sera inaugurée que le 7 mai 1843.

Avant la loi du 11 juin 1842, aucun plan d'ensemble n'avait été publié, et les diverses lignes déjà concédées, isolées les unes des autres, avaient pour origine des initiatives privées. La plupart étaient à caractère minier ou industriel.

La loi de 1842 marque donc un désir d'organisation du réseau, mais aussi la volonté de centrer ce réseau sur *Paris*. On voit se dessiner la grande toile d'araignée ayant pour centre la capitale et touchant, outre la frontière d'*Espagne* déjà citée, le littoral de l'*Océan* à *Nantes*, celui de la *Manche*, la frontière *Belge*, la frontière d'*Allemagne*, la *Méditerranée* et le *Centre*.

Les choses deviennent sérieuses avec la loi du 26 juillet 1844<sup>3</sup> relative à l'établissement du chemin de fer d'*Orléans* à *Bordeaux*, laquelle prescrit l'affectation d'une somme de 54 millions de francs pour la partie comprise entre *Tours* et *Bordeaux*. Le cahier des charges pour le bail d'exploitation précise que les stations principales seront établies "à ou près *Orléans, Blois, Amboise, Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême, Libourne* et *Bordeaux*".

Les études pour la recherche d'un tracé dans la traversée de la Charente aboutissent à une ligne générale touchant *Ruffec, Luxé, Vouillac, Chalonnes, Angoulême, Les Alliers, La Couronne, Montmoreau, Chalais* et *Champagne*. A Angoulême, on passera par le quartier de l'*Houmeau*, où la gare sera établie sur l'emplacement de l'ancienne *Ecole de Marine*, puis un tunnel de 780 mètres sous la vieille ville. Ce tracé, approuvé le 14 décembre 1844 par le *Conseil Général des Ponts et Chaussées*, avait été en concurrence avec un certain nombre de variantes dont l'une prévoyait d'éviter le tunnel à *Angoulême* au prix d'un passage sur la rive droite de la Charente avec gare en cul de sac dans l'île *Marquais*, solution proche de celles retenues à *Orléans* et à *Tours*.

Une ordonnance du 24 octobre 1844<sup>4</sup> avait approuvé l'adjudication de la ligne d'*Orléans* à *Bordeaux* pour une durée de 28 ans à MM. *Laurent, Luzarche, Mackensie* et *Cie*. Par une autre ordonnance (du 16 mai 1845)<sup>5</sup> est autorisée la constitution d'une société anonyme sous la dénomination de "*Compagnie du Chemin de Fer d'Orléans à Bordeaux*" qui se substitue aux adjudicataires. Enfin, alors que les travaux sont déjà très avancés, un décret du 27 mars 1852<sup>6</sup> autorise la fusion des *Compagnies de Paris à Orléans, du Centre, d'Orléans à Bordeaux* et de *Tours à Nantes* sous le nom de la première citée et approuve les conventions par lesquelles ces diverses sociétés font apport de leurs concessions. Le grand réseau d'*Orléans* est né, et les premiers trains qui rouleront en Charente le feront sous le sigle "*P.O.*"

<sup>1</sup> Communications présentées aux séances des 9 juin 1982 et 8 juin 1983.

<sup>2</sup> Bulletin des lois, 1er sem. 1842, N. 914, p. 481.

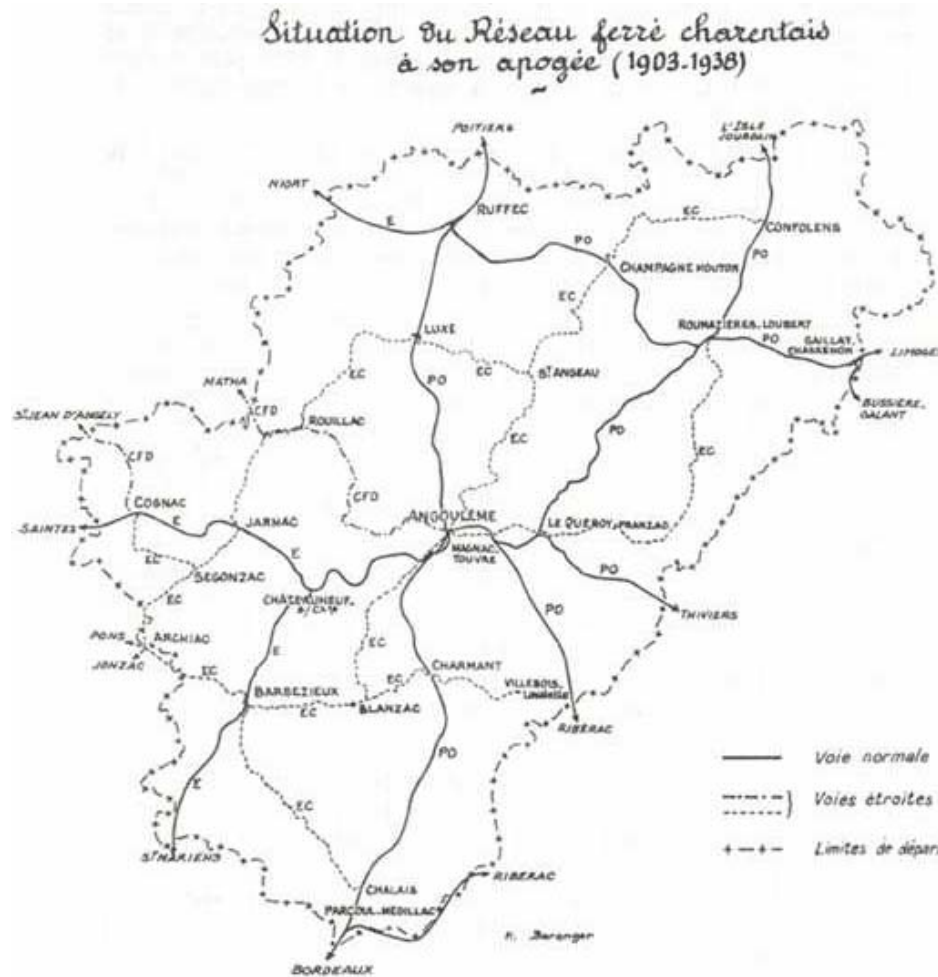
<sup>3</sup> B.L. 2e sem. 1844, N. 1118, p. 125.

<sup>4</sup> B.L. 2e sem. 1844, N. 1147, p. 690.

<sup>5</sup> B.L. 1er sem. 1845, N. 790, p. 993.

<sup>6</sup> B.L. 1er sem. 1852, N. 520, p. 1071.

C'est, en gros, à cette époque que se forment les grandes compagnies qui, absorbant les sociétés moins importantes, se partagent le territoire national. Outre la *Cie d'Orléans* qui règne sur une grande partie du *Sud-Ouest*, il y a l'*Ouest* qui s'étend sur la *Bretagne-Nord* et la *Normandie*, le *Nord*, le moins étendu mais pas le moins actif, l'*Est*, héritier de la *Cie de Paris à Strasbourg*, le *P.L.M.* né de la fusion du *Paris à Lyon* et du *Lyon à la Méditerranée*, et enfin, seul réseau n'ayant pas d'accès à *Paris*, le *Midi*.



Les travaux sont menés rondement, et un journaliste note, en ce début de 1852 que la pose des rails a commencé. Les acquisitions de terrains ont souvent été réalisées à l'amiable, mais, notamment dans les zones urbaines, on a parfois recours à l'expropriation.

Le 18 avril 1852, un communiqué du *Préfet* informe le public que les plans parcellaires des terrains à acquérir dans la commune d'Angoulême pour l'établissement des ateliers de réparation de

locomotives et de wagons sera déposé à la mairie du 20 au 27 avril. Quelques jours plus tard, la presse locale publie un avis annonçant la création par les "*Messageries Charentaises*" d'un nouveau service d'Angoulême à Limoges. Les rouliers croient encore à leur avenir!

Consultons la gazette dont la lecture est souvent précieuse pour la petite histoire. On peut lire le 9 juin 1852<sup>7</sup>, à l'occasion d'une avant-première sur Angoulême-Montmoreau:

*"A sept heures moins un quart, nous partons de l'Ecole de Marine, et nous nous enfonçons dans le tunnel. On disait il y a vingt ans: "J'aimerais mieux être à cent pieds sous terre!". Aujourd'hui on ne se tourmente pas pour si peu! A quelque distance d'Angoulême, nous rencontrons le courrier de Bordeaux qui nous apporte les dépêches du midi. Pauvres voitures, ou pour mieux dire, pauvres tortues qui n'avez rien de mieux à offrir que des chevaux au galop et quatre méchantes lieues à l'heure, votre règne est fini! Le postillon de la malle-poste passe près de nous en nous jetant les malédictions les plus amères, mais le convoi s'envole, précédé de son panache de blanche fumée".*

Lyrisme oblige... on en oublie les escarbilles! Puis ce sont:

<sup>7</sup> Journal "*Le Charentais*".

*"les épaisses ténèbres du tunnel de Livernan, après quoi on retrouve avec bonheur la lumière du soleil et l'azur des cieux"*.

Montmoreau étant le terme de ce "galop d'essai", c'est ensuite le retour en compagnie du Préfet qui vient d'achever sa tournée de révision.

Les travaux avancent normalement, mais, sur la section de Poitiers, ils menacent d'être paralysés par une grève au début de juillet. Les faits sont ainsi rapportés<sup>8</sup>:

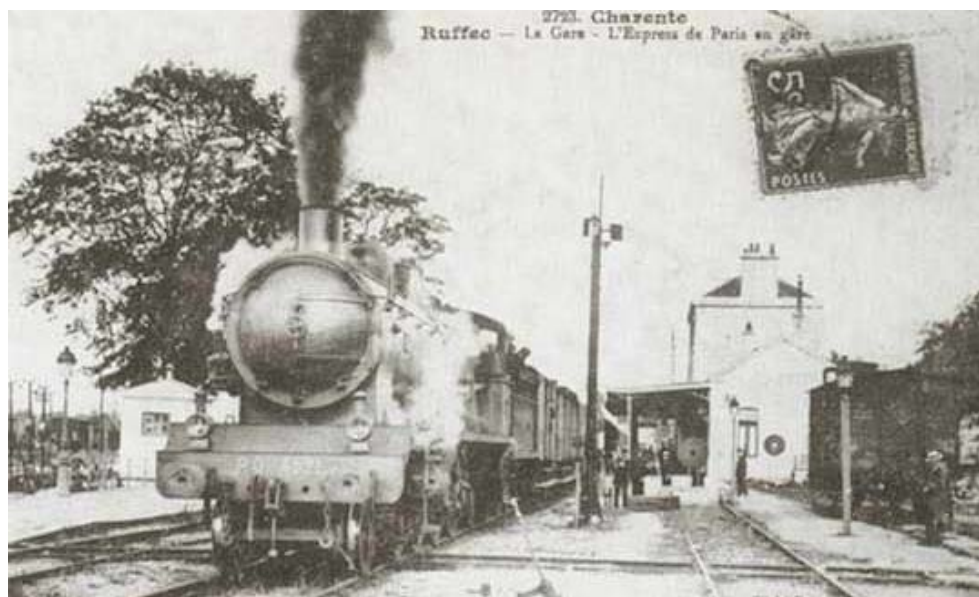
*"Samedi dernier, à quatre heures du soir, une estafette envoyée par M. le Juge de Paix du canton de Saint-Amant-de-Boixe apportait au Parquet la nouvelle qu'un rassemblement considérable d'ouvriers du Chemin de fer se dirigeait du chantier de Saint-Amant sur celui d'Angoulême dans le but d'arrêter les travaux sur toute la ligne, et d'organiser une grève générale. L'escorte appelée en renfort (deux brigades de Gendarmerie) rencontra à Vouillac un rassemblement de 300 hommes. Les ouvriers voulaient être payés à raison de 25 centimes par heure. On criait:*

*"A bas les entrepreneurs! Vive la régie!"*

Mais les autorités aux ordres du Prince-Président ne badinent pas avec les grèves, et tout rentre dans l'ordre après quelques arrestations suivies de congédiements...

Enfin, le 20 septembre 1852, c'est le grand événement ainsi relaté dans la presse locale<sup>9</sup>:

*"Angoulême est soudée à Bordeaux par d'indissolubles liens; témoins les 200 voyageurs qui ont parcouru la ligne en son entier, les uns partant de Bordeaux, les autres d'Angoulême, et qui ont échangé leurs saluts dans la gare de Chalais"*.



L'inauguration se fait sans solennité en l'absence du Prince-Président qui vient d'entreprendre une grande tournée des provinces françaises. Mais on se rattrape un peu plus tard, très exactement le 10 octobre, lorsque le futur Napoléon III parcourt son étape Bordeaux-Angoulême par le

chemin de fer. Le préfet et toutes les autorités charentaises se rendent à Chalais pour l'accueillir au seuil du département. Fleurs, discours, rien ne manque. De Chalais, le convoi ne devait plus s'arrêter qu'à Angoulême, mais à Montmoreau où se sont rassemblés plusieurs milliers d'habitants des communes environnantes, le Prince-Président fait rétrograder le train qui avait déjà dépassé la gare! Enfin, à 2 heures <sup>3</sup>/<sub>4</sub>:

*"le sifflet se fait entendre, le canon gronde, les cloches sonnent, Angoulême accueille son hôte illustre"*.

Brève visite, puisque le lendemain son Altesse Impériale gagne Rochefort par la route.

En janvier 1853, un tableau des horaires précise que les voyageurs qui feront le parcours total entre Paris et Bordeaux en utilisant pour le trajet de terre (Poitiers-Angoulême) les voitures "Les

<sup>8</sup> Journal "Le Charentais".

<sup>9</sup> Journal "Le Charentais".

*inversables*", pourront, au point de départ, faire enregistrer leurs bagages, les voitures de poste et les chevaux étant transportés par tous les trains sur la section d'*Angoulême* à Bordeaux.

Il faut attendre le 12 juillet 1853 pour voir la fin du hiatus existant entre *Poitiers* et *Angoulême*, et donc l'ouverture de la ligne dans sa totalité. La ligne entière est livrée au public sans cérémonie, et le service régulier commence le 18 juillet. Il y a chaque jour quatre trains de *Paris* à *Bordeaux*, le seul véritable express effectuant le parcours en un peu plus de treize heures.

Le point final des inaugurations est mis le 17 août avec la bénédiction de la gare de *Bordeaux-Bastide* par Mgr *Donnet*, archevêque de *Bordeaux*. Lors de l'ouverture, il était à *Rome* pour recevoir le chapeau de cardinal.



Ainsi se trouve achevée la première grande artère ferroviaire traversant la *Charente*. C'est encore aujourd'hui, et de loin, la plus importante.

Les choses n'allèrent pas toujours facilement, et le chemin de fer n'avait pas que des amis. Avant et pendant les

travaux, il y eut des protestations, des obstructions, des procès. Il y en a même alors que les trains circulent déjà. Ainsi, en 1855, soit trois ans après l'ouverture de la ligne, un particulier dont l'immeuble est situé au-dessus du tunnel d'*Angoulême* réalise que l'*Administration* a tout simplement omis de procéder à l'acquisition des tréfonds. Or, un tunnel est juridiquement assimilé à une mine, et les propriétaires du sol ont droit à des indemnités pour les galeries creusées en-dessous de ce sol. Le propriétaire en question amène quelques voisins (ignorant d'ailleurs tout de leurs droits), et la petite troupe met en demeure l'*Administration* d'accomplir les formalités d'expropriation alors (rappelons-le) que les trains roulent depuis trois ans. On fait naturellement état des préjudices (le mot "nuisance" n'était pas inventé); bruit, trépidations, mais aussi impossibilité de forer un puits, feignant d'ignorer que l'adduction d'eau existe déjà sur le "*Plateau*".

## II. La Compagnie des *Charentes*.

Dès avant l'ouverture de la ligne, on se préoccupe de l'extension du réseau, et, pour la *Charente*, on souhaite avant tout une transversale *Ouest-Est*. Mais les divergences commencent dès qu'on parle de tracé. Revenons donc quelques mois en arrière. Pour le tronçon *Ouest*, plusieurs suggestions sont faites par des personnes qualifiées ou non, intéressées ou pas. Ainsi, *Saint-Jean-d'Angély* revendique le droit d'être située sur le parcours de *La Rochelle* à *Angoulême*, mais c'est assez vite *Saintes* qui l'emporte avec un projet de *Rochefort* à *Angoulême* par la vallée de la *Charente*. Dès septembre 1852 un journaliste<sup>10</sup> affirme que le capital nécessaire est rassemblé, et que la concession est demandée au gouvernement:

*"Si les départements traversés viennent en aide aux constructeurs, ajoute-t-il, nul doute qu'au printemps prochain les travaux puissent être attaqués avec vigueur"*.

<sup>10</sup> Journal "*Le Charentais*".

C'est ce que l'on appelle prendre ses désirs pour des réalités, car il faudra encore quinze ans pour voir les trains relier *Rochefort* à *Angoulême*.

Pour le tronçon *Est*, la querelle prend l'allure d'une véritable bataille. On peut lire dans une feuille charentaise:

*"Pour mettre Bordeaux en communication avec Limoges, il est tout naturel d'utiliser le chemin de fer de Paris au moyen d'un embranchement"*.

Et de proposer pour origine à cet embranchement *Luxé* puis la vallée du *Son*, ou encore *Vouillac* et la vallée de l'*Argence*... Un autre journal, *"Le Périgord"* voit les choses différemment. Dans un article du 10 septembre 1852, il envisage (toujours pour aller de *Bordeaux* à *Limoges*) trois solutions; par *Libourne* et *Bergerac*, par *Coutras* et *Périgueux*, par *Montmoreau* et *Ribérac*. Ce troisième projet est qualifié de "moins ambitieux mais plus pratique", ce qui s'explique fort bien lorsqu'on apprend que le signataire est originaire de *Ribérac*. On le voit, les considérations techniques ou économiques ont finalement assez peu de place dans ces projets.

En avril 1853, on peut lire:

*"Tous les journaux s'occupent de la formation d'une puissante compagnie financière à laquelle serait concédé un chemin de fer de Bordeaux à Lyon"*.

Les tenants du tracé au départ de *Coutras* auront tôt fait de gagner la partie avec la concession octroyée au *Duc de Morny*, suivie en juillet de l'approbation des statuts de "*Grand Central de France*". On sait que *Morny*, fils naturel de la *Reine Hortense*, est le demi-frère de *Napoléon III*. De tels liens en font un personnage important, au demeurant assez dénué de scrupules. La concession comprend, entre autres, une ligne de *Limoges* à *Agen* par *Périgueux*, et une ligne de *Coutras* à *Périgueux*.



La création du "*Grand Central*" a pour effet immédiat en *Charente* d'envenimer la querelle des tracés vers *Limoges*, car si l'on écarte sans peine les projets peu réalistes partant de *Luxé* ou de *Montmoreau*, il reste que la ligne *Angoulême-Limoges*, la seule

qui soit assurée d'un réel avenir, louvoie entre des limites assez lâches. Les partisans du tracé par *La Rochefoucauld* et la vallée de la *Vienne* s'opposent aux "amis" du *Grand Central* qui veulent l'infléchir vers *Nontron*.

Le 3 août 1853, le *Duc Decazes*, président d'une société dénommée "*Compagnie du Chemin de Fer de La Rochelle à Angoulême*" fait halte dans cette dernière ville afin de s'occuper des affaires de "sa" ligne, y compris de ses éventuels prolongements vers l'est. Le commentateur de l'événement précise:

*"Il paraît que le projet d'inflexion par Nontron n'est pas mieux accueilli en Dordogne qu'en Charente..."*

Quoi qu'il en soit, le *Conseil* général examine le 20 août les divers projets, et, si le rapport du *Préfet* est visiblement orienté en faveur de *Nontron*, inversement, une très large majorité se dégage dans l'assemblée départementale en faveur de l'accès direct à *Limoges*.

Les choses sont-elles définitivement réglées? Pas du tout! Et le tronçon ouest est lui-même remis en question. On peut lire, en effet, dans "*l'Indépendant*" de *Saintes* le 18 novembre 1853:

*"Nous apprenons avec un vif regret que le projet de La Rochelle à Angoulême est sérieusement menacé. Il apparaît que des oppositions puissantes se sont présentées, et que rien n'est plus problématique que la réussite de ce projet. On assure que la compagnie à laquelle on a imposé, malgré elle, l'embranchement de Poitiers à La Rochelle et Rochefort (La Cie d'Orléans) fait une vive opposition et critique l'utilité et l'opportunité de ce nouveau chemin de fer. Bref, comme les grandes compagnies constituent aujourd'hui une véritable puissance, les adversaires de notre ligne l'auraient emporté"*.

Et, tandis que l'on s'interroge sur les suites d'un projet qui paraissait mûr, un journal de la *Vienne* soutient que le plus court chemin de *La Rochelle* à *Limoges* passe par *Poitiers*.

*"Il est rare que le bonheur ne rende pas égoïste, même en matière de chemin de fer"* conclut un confrère *Angoumois*in.

Il y a ainsi des hauts et des bas qu'il serait fastidieux d'énumérer jusqu'au début de 1861 où s'ouvre l'enquête d'utilité publique des projets de *Rochefort* à *Saintes* et de *Saintes* à *Angoulême*, sanctionnée dès le 14 juin par un décret<sup>11</sup> classant vingt cinq lignes dites "*de complément*" parmi lesquelles *Saintes-Angoulême* qui est enfin, si l'on ose dire, sur la bonne voie. La mise en adjudication est prescrite le 19 avril 1862, et ce sont des banquiers parisiens, "*Les fils de Louis Guilhou jeune*" qui l'emportent. Conformément au cahier des charges, les adjudicataires s'effacent devant une société anonyme qui prend la dénomination de "*Compagnie des Chemins de fer des Charentes*".



14 ANGOUÛME. — Vue prise de la Pontonne Charentaise. — LL.

S'il semble que le projet détaillé de la ligne entre *Saintes* et *Châteauneuf* ait été adopté sans grosses difficultés, le point d'aboutissement à *Angoulême* ne fait pas l'unanimité. Deux thèses principales s'affrontent celle de la *Compagnie* qui, ne voulant

pas être dépendante de sa puissante rivale, propose, après avoir suivi la vallée de la *Charente* jusqu'à *Saint-Michel*, de se raccorder à la ligne de *Bordeaux* au lieudit "*Les Ailiers*", souhaitant ainsi préserver l'avenir pour une gare séparée à *Angoulême* celle de l'ingénieur en chef qui préconise un itinéraire légèrement plus court quittant la vallée à *Châteauneuf* pour rejoindre *Roulet* et aboutir à *La Couronne*. La commission se prononce en faveur du premier tracé.

Si ce n'est une relative lenteur tant pour les acquisitions que pour les travaux, il n'y a rien de particulier à dire pour la construction de la ligne. Venons-en donc à son achèvement. Le 15 avril 1867, les trains circulent entre *Rochefort* et *Saintes*, et le 31 mai, avec la section *Saintes-Cognac*, sont livrés au public les premiers kilomètres charentais de la transversale.

<sup>11</sup> B.L. 2e sem. 1861, N. 953, p. 233.

La veille avait eu lieu l'inauguration officielle en présence d'*Anatole Lemerrier*, président du *Conseil* d'administration de la *Compagnie*, de MM. *Hennessy*, *Firino*, *Dupuy*, *Sazerac de Forges*, des *Sous-Préfets* et des *Maires*. Au banquet de 40 couverts, *Lemerrier* avait évoqué les difficultés surmontées... et celles à venir pour le prolongement vers *Limoges*.

Enfin, le 16 octobre, c'est l'inauguration de la section de *Cognac* à *Angoulême* sous la présidence du *Ministre des Travaux Publics*. Celui-ci reçoit plusieurs délégations notamment de *Saint-Junien* et de *Limoges* venues solliciter une décision en faveur du tracé par la vallée de la *Vienne* et, pour faire la balance, il reçoit également MM. *Laroche Joubert* et *Vallantin Dulac* défenseurs du tracé sud, car, en dépit des avis officiels donnés depuis plusieurs années, rien n'est encore décidé.

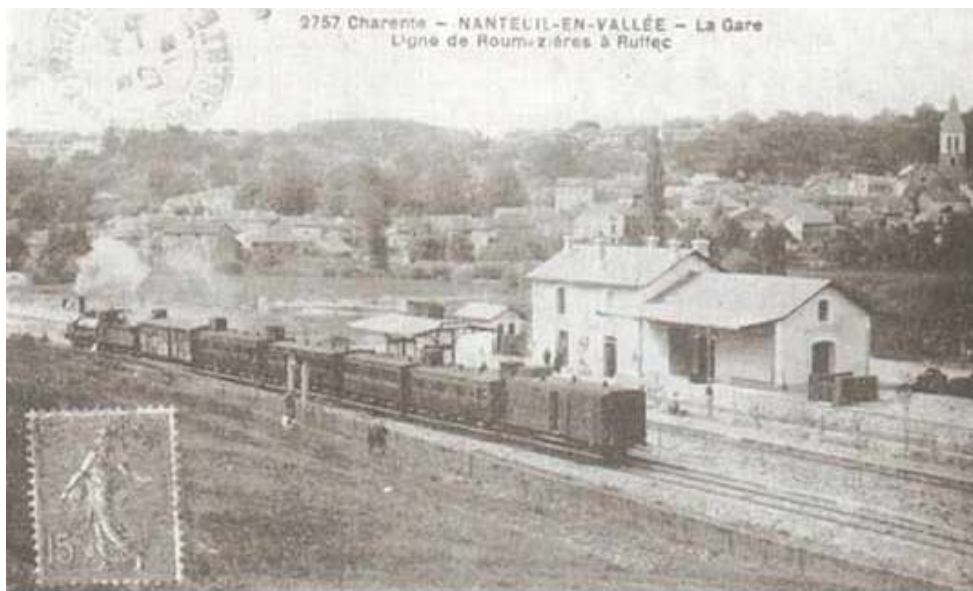
A une heure de l'après-midi, c'est le départ du "train d'honneur" de l'inauguration avec sa locomotive ornée de trophées, fleurs, drapeaux, et quelques wagons-salons prêtés par la *Compagnie d'Orléans*. Après arrêts à *Châteauneuf* et *Jarnac*, on arrive à *Cognac* sous une pluie torrentielle. Mgr *Cousseau*, évêque d'Angoulême procède à la bénédiction de la voie nouvelle. Dans son discours de circonstance, le prélat dit notamment:

*"A la fin du Xe siècle, le célèbre Gerbert, moine d'Aurillac, puis archevêque de Reims et de Ravenne et enfin pape sous le nom de Sylvestre II faisait mouvoir les moulins et même les orgues à la vapeur; par la violence de l'eau chauffée, "per aquae calefactae violentiam". Puis on s'est contenté pendant des siècles d'admirer cette merveilleuse invention sans s'aviser d'en tirer une utilité pratique..."*

A 5 heures <sup>1</sup>/<sub>2</sub> a lieu le banquet à la fin duquel *Anatole Lemerrier* s'adresse aux représentants de la *Compagnie d'Orléans*:

*"dont le voisinage, dit-il, est pour nous une force, car vous avez compris que notre modeste compagnie n'est pas une rivale, mais une auxiliaire"*.

La courtoisie et l'intérêt bien compris ont des exigences... Pour quelques années, les trains de la *Compagnie des Charentes* seront reçus à *Angoulême* à la gare d'*Orléans*.



Le tronçon *Ouest* achevé, on porte l'effort sur le tronçon *Est* pour lequel rien n'est encore réglé en dépit de la déconfiture du "*Grand Central*". Celui-ci, en effet, empêtré dans d'insolubles difficultés financières, a été déchu de ses droits en 1857, et ses dépouilles (lignes pour la

plupart à peine ébauchées) partagées entre le *P.O.* et le *P.L.M.* Il y a donc toujours les partisans du tracé par *La Rochefoucauld* et la vallée de la *Vienne* qui avancent parmi leurs arguments le trafic des minerais de *Taponnat* et *Nieuil* vers la fonderie de *Ruelle*, et les tenants du tracé *Sud* qui, nullement effrayés par la grandiloquence, font entrer leur projet dans une grande liaison stratégique entre les arsenaux maritimes de *Brest* à *Toulon* par *Rochefort*.

Le *Conseil Général* de la *Charente* délibère une nouvelle fois le 26 août 1867 et se prononce fort sagement en faveur du premier tracé. Il s'agit, avait dit le rapporteur, de joindre *Angoulême* à *Limoges* et non à la *Méditerranée*! En février 1868, le *Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées* se prononce

dans le même sens. Enfin, couronnement de beaucoup d'efforts, un décret du 18 juillet 1868<sup>12</sup> approuve la concession définitive à la *Cie des Charentes* d'une ligne d'*Angoulême* à *Limoges* par *Saint-Junien* et, compensation pour les habitants du *Périgord*, la concession éventuelle d'un embranchement vers *Nontron*.

Pour la petite histoire, notons qu'on profite de l'octroi de nouvelles concessions pour imposer à la *Compagnie* le rachat du pont de *Jarnac*. La gare est en effet située sur la rive opposée de la *Charente*, sur le territoire d'une autre commune (*Gondeville*) et les *Jarnacais* n'apprécient pas du tout l'obligation qui leur est faite d'acquitter un droit de péage au sortir de la gare pour se rendre dans leur ville.

Le dossier d'enquête pour l'établissement à *Angoulême* d'une gare propre à la *Cie des Charentes* est déposé en mai 1870. Le nouveau tracé abandonne près des *Alliers* la ligne venant de *Saintes* pour passer au-dessus du chemin de fer d'*Orléans*. Il reste ensuite à flanc de coteau jusqu'au voisinage du faubourg de la *Bussatte* qu'il traverse au moyen d'un tunnel de 500 mètres<sup>13</sup> permettant de placer la gare des *Charentes* en face de celle d'*Orléans* dont elle n'est séparée que par une avenue.

Conséquence de la guerre de 1870, la *Direction* de la compagnie des *Charentes* quitte la capitale pour *Saintes*, et les travaux sont fortement ralentis pendant quelques mois. En 1872, ils sont en cours sur certaines sections. Sur d'autres, ils sont retardés par la procédure d'expropriation. Afin de gagner du temps, le percement du tunnel est confié à une entreprise "provisoire" avant l'adjudication qui a lieu en juin.

En attendant sa gare propre, la *Cie des Charentes* éprouve d'énormes difficultés à la gare d'*Orléans*, provisoirement commune. Les voies sont tellement encombrées que le déchargement des wagons n'a lieu parfois qu'au bout de plusieurs semaines. Aussi, est-ce avec satisfaction que l'on voit approcher l'heure des inaugurations.



L'aiguille de raccordement des lignes de *Rochefort* et de *Limoges* est posée le 4 février 1875, et à la fin du mois, les journalistes sont invités à visiter la nouvelle gare d'*Angoulême-Charentes*. Le 31 mars, deux trains partent le matin d'*Angoulême* à l'effet de meubler toutes les gares et

stations. Le lendemain 1er avril, un train d'installation du personnel déraile à *Magnac*, heureusement sans graves conséquences. Puis le 14 avril, la commission de réception quitte la nouvelle gare pour parcourir l'ensemble de la ligne. A *Magnac*, on rappelle l'accident du début du mois pour dire que la *Compagnie* a de la corde de pendu dans ses voitures, allusion aux suites peu graves du déraillement. Le train gravit ensuite la "pente énorme" qui doit le conduire sur le plateau, et s'engage dans "l'immense forêt" de *Bois Blanc*. Pour la suite du voyage, on signale le pont sur la *Tardoire* et la gare de *La Rochefoucauld* "d'un modèle parfait". Avant *Saint-Junien*, on fait halte sur le viaduc de la *Vienne*, le plus bel ouvrage d'art de la ligne, puis on s'arrête longuement dans la capitale de la ganterie où est servi le banquet, présidé par *Mathieu Bodet*, ancien ministre et administrateur de la

<sup>12</sup> B.L. 2e sem. 1868, N. 1628, p. 315-317.

<sup>13</sup> Aujourd'hui tunnel routier.



*Compagnie*. Et l'on repart pour *Limoges* où la gare des *Charentes* (aujourd'hui *Limoges-Montjovis*) est jugée fort belle et confortable. Après retour à *Angoulême*, le train repart pour la visite de la nouvelle section ouverte entre cette gare et celle de *Saint-Michel*. On traverse lentement le nouveau tunnel (celui que nous parcourons aujourd'hui en voiture), on s'arrête au pont sur la route de *Montmoreau*, puis aux *Alliers* où l'on croise la voie *Paris-Bordeaux*, enfin à *Saint-Michel*, première station vers *Saintes*. L'ouverture au public a lieu sans autre cérémonie le 26 avril avec 3 trains dans chaque sens et une durée de parcours de 3 h 30 à 4 heures selon les trains.

### III - Du Réseau de l'Etat au plan *Freycinet*

Voici donc la *Charente* dotée de deux grandes voies ferrées se croisant à *Angoulême*. Mais il nous faut faire un petit retour en arrière pour évoquer une première fois les lignes dites "d'intérêt local". Dès les années 1860 on constatait un certain essoufflement de l'Etat dont le budget supportait la quasi-totalité des dépenses d'infrastructure des lignes nouvelles. Et devant l'engouement général des populations et des élus pour le nouveau mode de transport qui constituait un progrès considérable par rapport à la diligence, on en était venu à se tourner vers les collectivités locales, et spécialement vers les départements. Les Conseils généraux, en effet, réclamaient avec beaucoup d'insistance la création de lignes secondaires destinées à compléter le réseau principal.



L'Etat avait à faire face à des charges de plus en plus lourdes: garanties d'intérêts, annuités d'emprunts, participation directe à la construction de certaines lignes, concours aux petites compagnies en difficulté. Il fallait donc recourir

à un nouveau système dans lequel les ressources des départements et des communes seraient appelées à contribuer plus largement aux dépenses.

On s'inspirait de textes législatifs ou réglementaires déjà anciens applicables en matière de routes, tels le décret du 16 décembre 1811 ou la loi du 21 mai 1836 qui avaient permis d'augmenter considérablement le kilométrage des routes et chemins. Un département précurseur en matière de chemins de fer, le *Bas-Rhin*, avait, dès 1860, résolu d'appliquer à l'exécution d'un réseau départemental de chemins de fer les ressources de la vicinalité. Cet exemple réussi allait inspirer le législateur pour aboutir à la loi du 12 juillet 1865<sup>14</sup> sur les chemins de fer d'intérêt local.

Pour cette nouvelle catégorie de voies ferrées à propos desquelles on employait déjà le qualificatif "économiques", les prescriptions des cahiers des charges étaient considérablement allégées afin de diminuer les coûts: rayon des courbes réduits, voie unique généralisée, rails plus légers, absence de clôtures, bâtiments sommaires, signalisation simplifiée à l'extrême. Ainsi que cela avait été appliqué dans le *Bas-Rhin*, les ressources dégagées en application de la loi de 1836 sur les chemins vicinaux pouvaient être en partie affectées à la construction de lignes de chemin de fer.

Le premier département à faire application de la nouvelle loi du 12 juillet 1865 fut celui de l'*Eure*. Il le fit largement, beaucoup trop largement, et ne tarda pas à se trouver en difficulté. En *Charente*,

<sup>14</sup> B.L. 2e sem. 1865, N. 1314, p. 145.

traditionnellement, on est plus prudent. Après que le *Conseil Général* en eût longuement délibéré, on décide en 1868 la construction d'un court embranchement de *Barbezieux* à *Châteauneuf*. Un arrêté préfectoral du 29 avril prescrit l'enquête d'utilité publique, puis, celle-ci achevée, une convention est passée avec MM. *Pierre Mathieu-Bodet* et *Edouard Martell*, représentants d'une compagnie créée pour la circonstance: la "*Compagnie du Chemin de Fer de Barbezieux à Châteauneuf*". Les fonds proviennent du *Département* (800,000FF), de l'*Etat* (435,000FF) et des communes intéressées (50,000FF dont 25,000FF pour *Barbezieux*). L'utilité publique est prononcée par un décret du 15 mai 1869<sup>15</sup> qui autorise le *Département* à construire la ligne.

Les travaux durent trois ans, et la ligne est inaugurée le 17 septembre 1872.

"*Barbezieux, située sur la grand' route devenue déserte, écrit un journaliste*<sup>16</sup> *était laissée à l'écart par le chemin de fer; l'injustice est maintenant réparée*".

Parti de *Châteauneuf*, point de rendez-vous des invités, le convoi inaugural, après arrêts à *Malaville* et *Viville* arrive à *Barbezieux* avec son contingent de voyageurs de haut rang: préfet, députés, président de la *Compagnie*. Le public, quant à lui, devra attendre le 20 novembre pour prendre le train de *Barbezieux*. Pour l'anecdote, précisons que la locomotive portait le nom de *Barbezieux*. C'était, en effet, une coutume de certaines compagnies (coutume récemment reprise par la *S.N.C.F.*) de "baptiser" les locomotives du nom de villes desservies par le chemin de fer. Ainsi la "*Lison*" de "*La bête humaine*" qui portait le nom d'une gare du *Cotentin* dont *Lantier*, le héros du roman avait, par tendresse nous dit *Zola*, fait un nom de femme.

La première ligne d'intérêt local de la *Charente* restera fort longtemps seule de sa catégorie. Dix-sept années s'écouleront en effet avant l'ouverture de la deuxième.



Le *Conseil Général* est partagé entre le désir de créer son propre réseau et la crainte de supporter de trop lourdes charges. Aussi hésite-t-il souvent sur le classement à attribuer aux nombreux projets qui lui sont soumis. La lecture des procès-verbaux de délibérations est

édifiante à cet égard. Aussi bien les rapporteurs que le préfet mêlent allègrement les deux catégories, et telle ligne en projet apparaissant à une session dans le groupe d'intérêt local, passe dans le groupe d'intérêt général à la session suivante ou réciproquement.

L'*Etat* lui-même n'a pas de politique très cohérente, et les concessions sont souvent accordées au coup par coup. Il faudra attendre le fameux *Plan Freycinet* (loi du 17 juillet 1879) pour être exactement fixé sur les intentions de l'*Etat* en matière de chemin de fer.

Mais revenons à 1875, année où vient de s'ouvrir la ligne d'*Angoulême* à *Limoges*. La *Charente*, à ce moment, est dotée d'une grande ligne *Nord-Sud* (*Paris-Bordeaux*) exploitée par la *Compagnie d'Orléans*, d'une transversale *Ouest-Est* (*Saintes-Limoges*) domaine de la *Compagnie des Charentes*, et de la petite ligne d'intérêt local de *Châteauneuf* à *Barbezieux*.

<sup>15</sup> B.L. 2e sem. 1849, N. 1745, p. 301.

<sup>16</sup> "*La Charente*" du 14 septembre 1872.

La *Compagnie des Charentes*, dont la concession s'étend sur sept départements<sup>17</sup>, s'est vu attribuer en 1870 la concession du *Quéroy-Pranzac à Nontron*<sup>18</sup>, et en 1874 celle de *Niort à Ruffec*<sup>19</sup>, les deux à titre d'intérêt général. En outre, toujours en 1874, le Département lui a concédé la ligne de *Roumazières à Confolens* (intérêt local)<sup>20</sup>.

Malheureusement, les prévisions de trafic ont été trop optimistes, la modeste compagnie n'ayant accès à aucun centre de première importance. Aussi se trouve-t-elle bientôt au bord de la faillite. Le rachat par l'*Etat* ou la fusion avec le *P.O.* sont envisagés dès 1876, et c'est la première solution qui est finalement retenue. La loi du 18 mai 1878 crée le réseau des *Chemins de fer de l'Etat* par le rachat de dix petites compagnies (dont celle des *Charentes*) pour la plupart implantées dans l'*Ouest*<sup>21</sup>.

Le nouveau réseau ne brille ni par l'importance du trafic, ni par la cohérence. Il est constitué de "*pièces et de morceaux*", certaines lignes étant totalement isolées. Pour notre département, la liste des lignes rachetées comprend

- En exploitation: *Saintes à Limoges par Angoulême*

- En construction ou en projet: *Le Quéroy à Nontron; Niort à Ruffec; Confolens à Exideuil (Roumazières)*.

Cette dernière, jusqu'alors classée d'intérêt local, est incluse dans le réseau d'intérêt général. La *Compagnie de Barbezieux à Châteauneuf* échappe provisoirement au rachat.

D'autres lignes intéressant la *Charente* avaient été déclarées d'utilité publique sans toutefois être concédées: *Saillat à Bussière-Galant* et *Périgueux à Montmoreau* en 1875, *Confolens à l'Isle-Jourdain* en 1879. Enfin, une concession accordée en 1875 au *Baron de Montour* pour une ligne de *Marmande à Angoulême* avait été annulée dès 1878.

Le *Plan Freycinet* (du nom de son auteur, *Ministre des Travaux Publics*) est défini par la loi du 17 juillet 1879 dite "*de classement du réseau complémentaire pour la France continentale*"<sup>22</sup>. Ce réseau précise le cadre que s'est fixé l'*Etat* pour l'achèvement du réseau d'intérêt général. Il comprend un nombre impressionnant de lignes nouvelles, très exactement 181 réparties sur tout le territoire. Les débats, on s'en doute, sont longs et difficiles. Le résultat pour la *Charente* se solde par le classement des lignes de:

- 1- *Saint-Jean-d'Angély à Cognac*,
- 2- *Barbezieux à Montendre* (ou *Cavignac*),
- 3- *Confolens à Bellac*,
- 4- *Ruffec à Exideuil (Roumazières)*

...qui connaîtront des fortunes diverses: la première sera construite à voie étroite, la deuxième et la quatrième à voie normale, la troisième restera dans les cartons *Angoulême-Matha*, qui figurait sur une première liste, a finalement été renvoyée au ministre "*pour étude complémentaire*". Elle sera réalisée au titre de l'intérêt local.

Un historique détaillé dépasserait le cadre de la présente étude, et deviendrait vite fastidieux. Nous nous contenterons de reprendre la chronologie des ouvertures en y ajoutant de brefs commentaires pour celles qui le méritent.

*Saillat à Bussière-Galant* qui n'intéresse la *Charente* que pour trois petits kilomètres, construite par l'*Etat* mais non encore concédée, est ouverte le 28 décembre 1880. Située à la limite des départements de la *Charente* et de la *Haute-Vienne*, la gare d'embranchement donne lieu à une querelle *courtelinesque* entre les communes de *Saillat* et *Chassenon*<sup>23</sup>.

<sup>17</sup> *Vendée, Deux-Sèvres, Charente-Inférieure, Charente, Haute-Vienne, Dordogne, Gironde.*

<sup>18</sup> B.L. 1er sem. 1870, N. 1797, p. 442.

<sup>19</sup> B.L. 1er sem. 1874, N. 205, p. 801.

<sup>20</sup> B.L. 2e sem. 1874, N. 234, p. 661.

<sup>21</sup> B.L. 1er sem. 1878, N. 395, p. 801.

<sup>22</sup> B.L. 2e sem. 1879, N. 456, p. 6.

<sup>23</sup> Portant notamment sur le nom à attribuer à la station: "*Saillat-Chassenon*" ou "*Chassenon-Saillat*".

Le *Quéroy* à *Nontron* dont l'*Etat* a hérité des *Charentes*, est ouverte en deux temps car les grands viaducs sur la vallée du *Bandiat* retardent l'achèvement de l'ensemble. Une première section limitée à *Saint-Martin-le-Pin* est inaugurée le 12 décembre 1881 tandis que *Nontron* n'est desservie qu'à partir du 10 août 1883.

C'est également en 1883 qu'interviennent les échanges entre l'*Administration des Chemins de fer de l'Etat* et la *Compagnie d'Orléans*.

Une convention sanctionnée par la loi du 20 novembre 1883<sup>24</sup> approuve la cession par l'*Etat* des lignes situées à l'est de l'artère *Paris-Bordeaux*. Inversement, la *Compagnie d'Orléans* abandonne à l'*Etat* ses lignes situées à l'Ouest. Cette nouvelle répartition géographique met fin à une situation anarchique préjudiciable aux deux réseaux. Elle aboutit pour ce qui concerne la *Charente*, à la cession par l'*Etat* des lignes d'*Angoulême* à *Limoges*, du *Quéroy* à *Nontron* et de *Confolens* à *Exideuil* (*Roumazières*). En outre, le *P.O.* se voit attribuer *Saillat* à *Bussière-Galant*, déjà ouverte, et *Marmande* à *Angoulême*. Seules restent à l'*Etat* les lignes de *Niort* à *Ruffec* et de *Saintes* à *Angoulême*.

Dans le texte de la convention, *Périgueux* à *Montmoreau* est devenue *Périgueux* à *Ribérac*; c'est la conséquence d'interminables discussions sur le tracé final de cette ligne qui est remis en question en dépit de la déclaration d'utilité publique.

Les inaugurations se poursuivent. Ainsi, *Niort-Ruffec*, ouverte au trafic le 23 février 1885, est inaugurée le 1er mars par M. *Raynal*, *Ministre des Travaux Publics*. Enfin, *Roumazières* à *Confolens* voit rouler ses premiers trains le 31 juillet 1887.

#### IV - Le "*Petit Mairat*"

Au milieu de l'année 1887, c'est un réseau de 322 kilomètres (dont 19 d'intérêt local) qui sillonne le département de la *Charente*, un peu plus de 100 kilomètres étant d'autre part en construction ou en projet.



C'est, pensons-nous, le moment de revenir sur la question des voies ferrées d'intérêt local et des tramways. Le *Conseil Général*, nous l'avons constaté, n'avait pas fait montre d'un enthousiasme délirant pour la constitution du réseau départemental, et on en était resté à

l'unique petite ligne de *Barbezieux* à *Châteauneuf*. Pour le surplus, si les projets ne manquaient pas, on n'avait pu se mettre d'accord sur les priorités. Trois lignes, toutefois, avaient retenu l'attention dès l'origine: *Surgères* à *Cognac* par *Saint-Jean-d'Angély*, *Confolens* à *Exideuil* (*Roumazières*) et *Angoulême* à *Matha* par *Rouillac*.

La première, concédée par les deux départements intéressés dès 1869 et déclarée d'utilité publique en 1873, sera finalement incluse dans le *Plan Freycinet*, et donc classée d'intérêt général. Quant à *Confolens* à *Roumazières*, concédée à la *Compagnie des Charentes*, elle sera, elle aussi d'intérêt général lors de sa reprise par l'*Etat* en 1878.

<sup>24</sup> B.L. 1<sup>er</sup> sem. 1884, N. 834, p. 325.

La création du réseau de l'*Etat*, et la publication du *Plan Freycinet* avaient le mérite de clarifier la situation en fixant les limites de l'intervention de l'*Etat*. En principe, les projets non retenus ne peuvent éventuellement être réalisés que dans le cadre des réseaux d'intérêt local, à l'initiative des départements ou des communes.

Déchargé des projets classés d'intérêt général, l'*Assemblée* départementale se penche alors sur une ligne délaissée par le *Plan Freycinet*: celle d'*Angoulême* à *Rouillac* et *Matha*.

La *Compagnie de Chemins de Fer Départementaux* propose en avril 1883 un avant-projet d'*Angoulême* à la limite du département vers *Matha*. L'enquête publique est ouverte très rapidement, et donne lieu à un certain nombre de querelles sur le tracé. C'est ainsi que la commune d'*Hiersac* obtient que la ligne fasse une très large boucle pour la desservir. La déclaration d'utilité publique est prononcée par la loi du 7 juillet 1886 pour le tronçon d'*Angoulême* à *Rouillac*<sup>25</sup>. L'arrivée prochaine d'un intrus au chef-lieu n'est pas du goût de la *Compagnie d'Orléans*, mais un traité pour les échanges intervient cependant.



Le 18 novembre 1889 a lieu la reconnaissance officielle de la voie et la ligne est ouverte au trafic dès le lendemain avec 3 trains quotidiens dans chaque sens et une durée de parcours de 1 heure 30.

Le prolongement vers *Matha*, déclaré d'utilité publique le 4 juillet 1893<sup>26</sup> ne

passionne guère le département voisin de la *Charente-Inférieure*. Une commission interdépartementale chargée de fixer le "*point de soudure*" discute pendant des mois et des mois sur le tracé "*rouge*" qui a la préférence de nos voisins et le tracé "*bleu*" préconisé par la *Charente*. On voit mal les raisons de l'acharnement des parties à défendre l'un ou l'autre! Finalement, après une réunion infructueuse des deux *Conseils Généraux*, le ministre tranche le 28 février 1895 en faveur de la *Charente-Inférieure*. L'ouverture a lieu le 20 septembre 1896, mais l'inauguration officielle prévue pour le 4 octobre est repoussée afin de permettre aux élus d'assister aux fêtes organisées à l'occasion de la visite en *France* du *Tsar*.

Entre les deux ouvertures d'*Angoulême* à *Rouillac* et de *Rouillac* à *Matha* s'était intercalée le 2 avril 1895 celle du "*tramway*" de *Pons* à *Barbezieux*, déclaré d'utilité publique le 20 janvier 1893<sup>27</sup>. Cette ligne construite à l'initiative de la *Charente-Inférieure* faisait partie d'un important réseau décidé par le département voisin et concédé à un certain *Jeancard* qui avait créé pour la circonstance la *Compagnie des "Chemins de Fer Economiques des Charentes"*.

Grâce à ce petit tronçon, *Jeancard* prenait pied en *Charente*. Nous verrons qu'il s'y installera beaucoup plus largement.

Avec ces deux seules lignes d'intérêt local (*Angoulême*, *Rouillac*, *Matha* et *Pons* à *Barbezieux*) en service à la fin de 1896, *Barbezieux* à *Châteauneuf* ayant été finalement rachetée par l'*Etat* en 1893,

<sup>25</sup> B.L. 2e sem. 1886, N. 1027, p. 305.

<sup>26</sup> B.L. 2e sem. 1893, N. 1575, p. 389.

<sup>27</sup> B.L. 1<sup>er</sup> sem. 1893, N. 1537, p. 463.

on peut avoir l'impression que les charentais travaillent au coup par coup, sans vue d'ensemble. En fait, il y avait eu plusieurs tentatives pour créer un véritable réseau, mais on avait toujours reculé devant les dépenses.

Ainsi, dès 1877, un certain *Chabrier* avait proposé au *Département* un réseau à construire sur les accotements des routes pour desservir les chefs-lieux de canton délaissés par le réseau d'intérêt général. Puis en 1881, le *Conseil Général* avait repris l'idée à son compte en y incluant un court embranchement à voie normale de *Gensac-la-Pallue* à *Segonzac* où était prévue la construction d'une sucrerie. On envisageait, en effet, après la catastrophe du phylloxéra, de favoriser la culture de la betterave pour remplacer le vignoble anéanti. Le résultat de l'étude comprenait six petites antennes isolées les unes des autres et condamnées dès l'origine car elles n'auraient pas constitué un réseau cohérent et auraient été nécessairement d'exploitation coûteuse par la multiplication des ateliers, la sous-utilisation du matériel etc... Quoiqu'il en soit, le projet fut adopté et adjugé en 1885. Mais, le Ministre ayant réduit la subvention, le *Conseil Général* se fâcha et invita le *Préfet* à ne pas provoquer la déclaration d'utilité publique.

Il fallut ensuite attendre 1891 pour voir un nouveau projet d'ensemble. Curieusement, ce fut le *Préfet*, *M. Laroche* qui relança l'affaire en proposant un réseau à voie de 60 centimètres. Il s'agissait d'une sorte de ligne de ceinture tracée à une trentaine de kilomètres autour d'*Angoulême*. Le projet fut adjugé à la *Compagnie Française des Voies Ferrées Economiques* puis adressé au *Ministre* en 1894. Celui-ci demanda au *Conseil Général* de ramener la longueur de 388 à 187 kilomètres, mais chacun resta sur ses positions. Sans l'accord de l'autorité supérieure, la convention devint caduque et l'on retourna au cercle vicieux des commissions et des réunions stériles.

C'est en 1894 qu'entre en lice l'homme dont le nom restera attaché au réseau d'intérêt local *Adrien Paul Mairat*. Conseiller général de *Champagne-Mouton* à partir de 1894, il plaide aussitôt avec fougue la cause du *Chemin de fer*, et rapportera inlassablement pendant quinze ans au nom de la *Commission des travaux publics*. Suprême consécration pour ce zélé défenseur des "*tortillards*", après son élection à la députation en 1906, c'est sous le nom familier de "*Petit Mairat*" que les charentais désigneront le réseau, laissant dans l'oubli les noms de *Jeancard*, *Directeur de la Compagnie des Chemins de fer Economiques des Charentes* et de *Draux*, *Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées*.

Un nouveau plan est donc proposé par *Mairat* en août 1895. Il préfigure, en grande partie ce qui sera réalisé... 15 ans plus tard. Après avoir rappelé en détail l'historique et les avatars du réseau d'intérêt local, le rapporteur expose sa manière de voir le problème:

*"Nous ne devons pas regretter, dit-il notamment, de nous être attardés. Ce ne sont pas ceux qui défrichent qui recueillent les premiers fruits. Mettons-nous à l'œuvre en bénéficiant de l'expérience des autres. L'idée du réseau circulaire a donné de mauvais résultats là où on l'a mise en pratique, car il est nécessaire de converger vers des centres importants. Par ailleurs, on ne doit pas créer des tronçons isolés ou trop courts pour un embranchement de 4 km, les dépenses en matériel sont aussi élevées que pour 30 km, mais dans le premier cas le prix de revient kilométrique s'obtient en divisant la dépense par 4, dans le second par 30. Une longueur minima de 25 à 30 km par ligne paraît souhaitable".*

Sur la consistance du réseau, *Mairat* constate que onze cantons sont laissés à l'écart, et que l'idéal serait de les desservir tous, mais il estime que cela n'est pas réaliste, car trop coûteux, et il propose deux réseaux, l'un ferme, l'autre éventuel. Sur les conditions de construction, il préconise la voie métrique déjà adoptée pour *Rouillac* et par les départements voisins. Toute autre solution compromettrait de possibles jonctions. Pour l'exploitation on commencera sur la base de trois trains quotidiens dans chaque sens.

Le rapport s'achève bien évidemment (*In cauda venenum*) par les charges financières chiffrées à près de 12 millions de francs pour le réseau ferme et 4 millions pour le réseau éventuel, ce qui représente pour le *Département* une dépense annuelle de 284,000FF. Pour y faire face, il faut voter une imposition de 8.5 centimes.

Après une étude de détail par l'Ingénieur en chef, et examen par le *Conseil Général* réuni en session extraordinaire, un énième dossier est adressé au *Ministre* en 1896. En avril 1897, c'est un nouveau

refus de l'autorité de tutelle motivé par l'importance des charges le *Ministre* s'en tient à ses 187 kilomètres! A la session suivante du *Conseil Général*, une motion *Déroulède*, combattue par *Mairat*, est votée à une faible majorité c'est un nouvel "enterrement" des tramways<sup>28</sup>.

Passons rapidement sur les demandes de certains "francs tireurs" pour une ligne d'*Archiac* à *Saint-Fort-sur-le-Né* pompeusement baptisée "interdépartementale", et sur un projet de tramway électrique de *Mansle* à *Aigre* par *Luxé*. Plus sérieuse est la demande formulée en août 1898 par *Joseph Jeancard* dont le réseau des "Economiques des Charentes" fonctionne dans le département voisin avec son antenne sur *Barbezieux*. Il sollicite la concession d'une ligne de *Barbezieux* à *Angoulême* par *Blanzac*, et d'une autre d'*Archiac* à *Cognac* avec embranchement sur *Jarnac*. Habilement, il propose des liaisons depuis longtemps souhaitées par l'assemblée départementale en partant tout naturellement de son "port d'attache" charentais de *Barbezieux*.



Malheureusement pour lui, un fait nouveau le dessert, au moins provisoirement. Certains conseillers, impressionnés par les progrès de l'automobile se demandent s'il ne serait pas opportun de se tourner vers ce nouveau moyen de transport dont l'infrastructure existe déjà le

réseau routier. Le conseiller *Rambaud* prédit le succès de l'automobile et demande qu'on attende l'exposition internationale de 1900 pour évaluer les progrès. *Paul Déroulède* se borne à rappeler la récente décision de rejet des tramways.

Mais l'autre *Paul* (*Mairat*) a de la suite dans les idées. Il revient à la charge à la session d'avril 1899. Bien qu'ayant une opinion arrêtée sur le problème, il ne veut pas heurter de front les partisans de l'automobile, et propose la constitution d'une commission qui serait chargée d'étudier un réseau de chemin de fer "combiné avec les voitures automobiles". Avant la lettre, il invente la coordination du rail et de la route

A la session d'août 1899, *Mairat* a fourbi ses armes. Il rejette toute combinaison faisant intervenir l'automobile:

"moyen non encore susceptible, dit-il, d'assurer un service régulier de voyageurs et de marchandises."

Il rappelle qu'au récent concours de l'*Automobile Club de France*, sur 15 véhicules engagés, 7 seulement ont résisté aux épreuves qui exigeaient un service de 6 jours et un parcours de 300 kilomètres. En outre, mis à part l'omnibus de *Dion Bouton* qui a atteint la vitesse de 14 km/h, aucun concurrent n'a dépassé 11 km/h.

De session en session, l'affaire évolue peu à peu, et en janvier 1901, on vote le principe d'un réseau de 5 lignes fermes et 7 lignes éventuelles. Les choses paraissent devoir aller vite et en avril le *Conseil Général* autorise le *Préfet* à traiter avec la *Compagnie Française des Voies Ferrées Economiques* (la

<sup>28</sup> Du point de vue administratif, la distinction entre "tramways" et "chemins de fer" réside dans le fait que les premiers sont implantés sur le domaine public existant (accotements ou chaussées) tandis que les seconds nécessitent l'acquisition de terrains propres indépendants de la voirie.

malheureuse adjudicataire du réseau de ceinture) pour une ligne de *Cognac* à *Confolens*, et avec *Jeancard* pour les autres lignes du réseau ferme *Angoulême* à *Roumazières*, *Angoulême* à *Barbezieux*, *Blanzac* à *Villebois-Lavalette*, et *Barbezieux* à *Chalais*. Mais de nouvelles difficultés surgissent le service du contrôle n'a pas été consulté alors qu'il y a plusieurs traversées des lignes d'intérêt général (par exemple à *Luxé* ou à *Charmant*), et pour comble de malheur on apprend en 1902 que la *Compagnie Française des V.F.E.* est en liquidation judiciaire

En août 1903 l'ensemble du réseau est finalement confié à *Jeancard*, et en janvier 1904, une session extraordinaire (encore une!) arrête dans les détails la consistance des lignes. On a figolé au mètre près pour aboutir au tableau suivant

*Angoulême* à *Barbezieux* (par *Blanzac*)  
*Barbezieux* à *Chalais*  
*Angoulême* à *Confolens* (par *Saint-Angeau*)  
*Saint-Angeau* à *Segonzac*  
*Angoulême* à *Roumazières*  
*Archiac* à *Cognac* (par *Segonzac*)  
*Blanzac* à *Villebois-Lavalette*

soit au total 343 kilomètres 133 mètres. Sauf variantes de détail, le réseau a enfin trouvé sa configuration définitive.

Mais nous n'en sommes pas encore aux inaugurations. L'enquête sur les variantes se déroule en 1904 et les conférences entre services, ouvertes en 1905 sont souvent laborieuses, notamment avec l'autorité militaire pour le passage à proximité de l'arsenal de la *Madeleine*, et avec les grands réseaux (*Etat* et *Orléans*). Ceux-ci semblent avoir pour principe de tout rejeter en bloc, quitte à lâcher ensuite du lest. Le cas de *Confolens* mérite une mention particulière, car on y impose des modifications importantes entraînant un allongement non négligeable afin de recevoir la future ligne d'intérêt général de *Bellac*... qui ne sera jamais construite.

Une nouvelle convention est signée le 6 octobre 1906, et, aboutissement heureux de longues années de palabres, d'espoirs, de déceptions, la loi du 15 mars 1907<sup>29</sup> déclare d'utilité publique:

*"l'établissement dans le département de la Charente d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local à voie d'un mètre"*

comprenant les 7 lignes précédemment énumérées.

On va pouvoir enfin passer aux choses sérieuses. Mais la *D.U.P.* n'empêche pas les interventions pour infléchir certains tracés. Et puis l'heureux aboutissement du "*premier réseau*" enhardit les quémandeurs, et l'on voit, avant même les premières acquisitions de terrains, fleurir des projets plus ou moins réalistes qui, inlassablement, sont soumis au *Conseil Général* sous forme de vœux. Fort sagement, le rapporteur estime nécessaire de "*buffer*"<sup>30</sup> comme on dit en *Charente*, et de renvoyer l'examen de ces projets à plus tard, c'est-à-dire après achèvement des lignes dont la construction est entreprise.

Les enquêtes parcellaires sont menées rondement et en 1908 les acquisitions de terrains sont achevées dans une forte proportion. En avril 1909 l'état d'avancement des terrassements varie de 85 à 55 % pour les 4 lignes d'*Archiac* à *Cognac*, *Barbezieux* à *Chalais*, *Angoulême* à *Barbezieux* et *Blanzac* à *Villebois-Lavalette*. Pour les autres, les travaux ne font que commencer.

Des tractations ont lieu, sans succès, entre les *Tramways Electriques d'Angoulême* (qui fonctionnent depuis 1900) et *Jeancard* en vue de l'électrification de la traversée d'*Angoulême*, puis d'une utilisation en commun de la voie jusqu'à *La Couronne*.

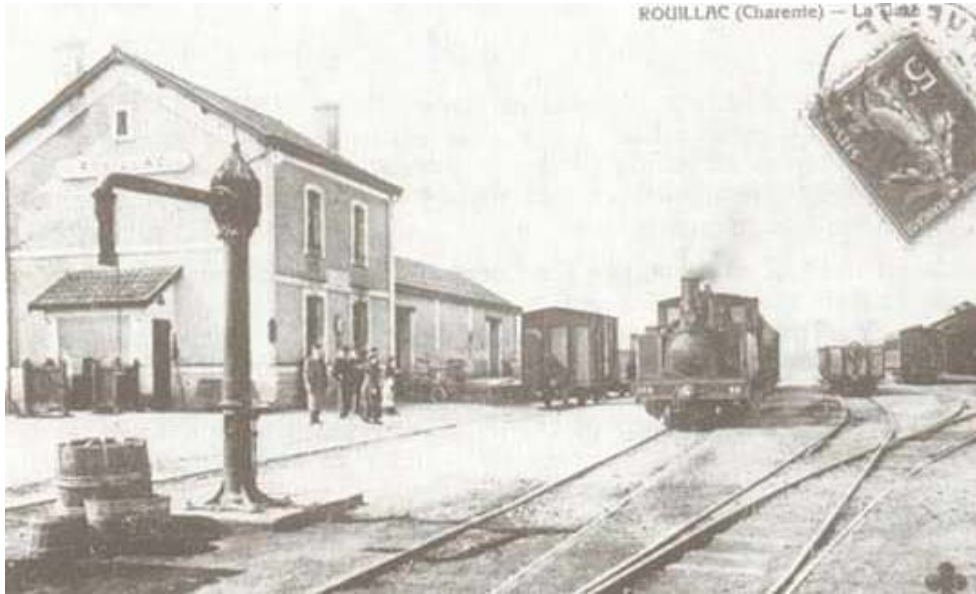
En avril 1910, les quatre lignes citées plus haut n'attendent plus que les trains. Mais en dépit de ces nouvelles réconfortantes, l'euphorie n'est pas générale. Ainsi, l'éditorialiste du "*Matin Charentais*" ironise sur *Mairat* "*Père des tramways*":

<sup>29</sup> B.L. 1<sup>er</sup> sem 1907, N. 2856, p. 681.

<sup>30</sup> souffler



"On dirait, écrit-il, que le pôle conseiller général de Champagne-Mouton, parce qu'il a balbutié un rapport dont les éléments lui ont été fournis par les services techniques, a sorti de sa poche les 343 kilomètres de tramways et les a donnés au département comme on offre une prise à son voisin".



Précisons que Mairat est directeur du journal "La Charente" farouche adversaire politique du "Matin Charentais".

Quoi qu'il en soit, on approche du dénouement. Le 31 mai a lieu la reconnaissance des sections Archiac-Cognac, Barbezieux-Blanzac et Bar-

bezieux-Chalais, et le 15 juin 1910, sans cérémonie, ces trois premières sections sont ouvertes au service "voyageurs", le service "marchandises" ne fonctionnant qu'à partir du 1er septembre. Y a-t-il eu par-ci par-là carrioles bousculées ou chevaux emballés? Le préfet publie le 16 juillet un arrêté réglementant la sécurité aux abords du chemin de fer. On y lit, notamment qu'il est interdit de:

"déranger, altérer ou modifier les voies, d'y laisser stationner des voitures ou des animaux".

En outre, tout conducteur circulant sur une route empruntée par la voie ferrée doit, à l'approche d'un train:

"prendre en main les guides de son équipage de façon à se rendre maître des chevaux".

Les travaux se poursuivent sans relâche sur le reste du réseau et la livraison du matériel roulant progresse régulièrement en septembre, 22 locomotives (sur les 40 prévues) sont arrivées. La section Archiac-Barbezieux du tramway de Pons, jusqu'alors exploitée par la Charente-Inférieure, est rattachée au réseau de la Charente, formant ainsi une seule ligne de Cognac à Barbezieux.

En 1911, les ouvertures se succèdent Angoulême (rue de Paris) à Blanzac le 1er février, Rouillac à Segonzac le 16 mars, Blanzac à Villebois-Lavalette, le 1er juin, Rouillac à Luxé le 1er Juillet, et Luxé à Saint-Angeau le 1er octobre. Outre la dernière section urbaine d'Angoulême-Blanzac, retardée par la construction de l'ouvrage en béton au-dessus des voies de l'Etat, les deux lignes non encore ouvertes d'Angoulême à Roumazières et à Confolens ont subi des aléas, notamment l'examen d'importantes variantes qui provoquent, dit-on, les "gémissements" de M. Jeancard.

Angoulême-Montbron fonctionne à partir du 1er mars 1912. Puis c'est le tour de la section d'Angoulême-Echange à Angoulême rue de Paris le 15 mai, en même temps que Saint-Angeau à Angoulême. Le 1er septembre les trains roulent entre Saint-Angeau et Champagne-Mouton et le 1er novembre entre Montbron et Roumazières. A la fin de 1912, il ne reste plus à ouvrir que Champagne-Mouton à Confolens. Ce sera chose faite le 1er juillet 1913.

Le premier réseau achevé, le Conseil Général subit une nouvelle fois l'assaut des quémandeurs, mais comme on peut l'imaginer, le "second réseau" ne verra jamais le jour. La Grande Guerre, puis les conditions économiques de l'après-guerre marqueront le coup d'arrêt définitif à l'expansion du chemin de fer et, avec le tocsin d'août 1914 sonne déjà le glas des "petits trains". C'est d'ailleurs cette date que choisit l'Assemblée départementale pour expérimenter deux lignes d'autobus. Une voiture de

dix places est mise en service entre *Confolens* et *Chabonais*, et une de vingt places entre *Angoulême* et *Mansle*. Mais à peine ont-ils quitté leur remise que les deux véhicules sont réquisitionnés par l'autorité militaire.

C'est donc la guerre. A la séance unique du *Conseil Général*, les élus ont d'autres préoccupations. On se contente de donner acte au préfet de ses communications et tous les projets sont mis en sommeil.

Précisons que pendant la longue gestation du réseau d'intérêt local, les lignes d'intérêt général s'étaient enrichies d'une centaine de kilomètres. 1894 avait vu l'ouverture de *Magnac-Touvre* à *Ribérac*, dernier chaînon du vieux projet d'*Angoulême* à *Marmande*. Puis, en 1901 c'était le tour de *Confolens* au *Vigeant* et à l'*Isle-Jourdain*, prolongement attendu de *Roumazières* à *Confolens*. En 1906 s'achevait la section de *Ribérac* à *Parcoull-Médillac*, aboutissement, après de rudes batailles entre les deux départements intéressés du projet qui devait primitivement relier *Périgueux* à *Ribérac* et *Montmoreau*. Cette ouverture était suivie de peu par le prolongement vers *Saint-Mariens* de la ligne de *Châteauneuf* à *Barbezieux*. Enfin, dernière ligne d'intérêt général ouverte en *Charente*, *Ruffec* à *Roumazières* était inaugurée le 9 octobre 1911.

## V - Déclin et Renouveau

Pendant les hostilités, les divers réseaux sont soumis à rude épreuve, et, si le service est considérablement réduit sur les lignes d'intérêt local, l'entretien des voies et du matériel y est très limité. En outre, un certain nombre de locomotives et de wagons sont réquisitionnés pour être utilisés sur les réseaux proches du front, notamment autour de *Verdun*.

Après les hostilités, on veut relancer l'économie, et le *Ministre des Travaux publics* ordonne en 1919 la reprise des études et travaux afin d'assurer l'emploi des démobilisés. Certains dossiers sont timidement rouverts, notamment celui de *Confolens* à *Bellac* pour l'intérêt général, et celui des liaisons avec la *Haute-Vienne* pour l'intérêt local. Mais ce n'est que feu de paille on recule devant les coûts, et les dossiers seront définitivement fermés en 1926.

La période faste du chemin de fer paraît révolue. On cherche par tous les moyens à réduire les déficits devenus chroniques. C'est ainsi que les "*Economiques*" qui ont envisagé dès 1922 l'emploi d'automotrices pour le service voyageurs mettent le projet à exécution en 1927. La livraison d'une première tranche de six automotrices à accumulateurs (système original très peu utilisé en *France*)<sup>31</sup> fait illusion pendant quelque temps. On constate, en effet, une augmentation de trafic de 20%, ce qui incite le *Conseil Général* à commander une nouvelle tranche de dix automotrices, afin d'achever ce que l'on appelle pompeusement "*l'électrification*" du réseau. Les dix nouveaux engins sont livrés en 1931, mais l'euphorie est de courte durée, car si les performances de ce matériel apportent une amélioration non négligeable, la situation financière est loin d'être brillante.

Les *C.F.D* confrontés aux mêmes problèmes, sont autorisés en 1932 à remplacer certains trains par des autobus, puis devant les résultats peu encourageants, mettent en service des automotrices à essence (on ne disait pas encore "*autorails*") sur la ligne de *Rouillac*.

Le démantèlement des réseaux d'intérêt local est largement entamé dans toute la *France*. La *Charente* n'y échappera pas.

Les grands réseaux, à une échelle différente, sont en proie aux mêmes difficultés. Les mesures d'économie amènent notamment la fusion des gares d'*Angoulême* avec report de tous les trains de voyageurs sur la gare d'*Orléans* et la fermeture à ce service de la section des *Alliers* à la gare de l'*Etat*. La deuxième voie, devenue inutile, est supprimée, ce qui permet aux "*Economiques*" de poser leur voie métrique à la place et d'éviter ainsi la dangereuse traversée d'*Angoulême* au niveau de la chaussée.

Puis, en 1934, ce sont les décrets dits "*de coordination des transports*" destinés à supprimer les doubles emplois entre les divers moyens (rail, route, voies navigables). On essaie de rationaliser l'exploitation les réseaux d'*Orléans* et du *Midi* sont fusionnés pour former le *P.O.-MIDI*. Enfin, le 1er

<sup>31</sup> Outre la *Charente*, seuls le *Morbihan* et la *Haute-Garonne* ont utilisé ce système.

janvier 1938, c'est la création de la *Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.)* qui reprend le patrimoine de tous les *Grands Réseaux*.

La même année, le *Conseil Général*, appelé à donner son avis sur le plan de coordination dans le département, propose au ministre la fermeture au trafic "voyageurs" de six lignes avec mise en place de services d'autobus. Et, comme il est beaucoup plus facile de fermer que d'ouvrir, le plan reçoit l'approbation du ministre dès le 19 août. Les trains de voyageurs sont donc supprimés le 1<sup>er</sup> septembre sur *Ruffec à Roumazières* puis le 2 octobre sur *Niort à Ruffec*, bientôt suivies de *Confolens à l'Isle-Jourdain*, *Magnac à Ribérac*, *Parcoult à Ribérac* et *Châteauneuf à Saint-Mariens*. Sombre année pour le rail, 1939 est cependant marquée à titre de compensation par l'électrification de la section *Tours-Angoulême*, l'ouverture totale jusqu'à *Bordeaux* ayant lieu le 25 mai 1939.

Sur le réseau d'intérêt local, le remplacement des automotrices par des autorails ne suffit pas à éponger le déficit. Le plan de coordination prévoit la fermeture totale du réseau avec échelonnement sur les trois années 1939, 40 et 41. Sans attendre l'approbation ministérielle, *Blanzac à Villebois* est fermée immédiatement, sans autobus de substitution. Puis les autobus remplacent les trains sur *Saint-Angeau-Segonzac*, *Barbezieux-Cognac* et *Barbezieux-Chalais* au cours de l'année 1939. La suite du programme prévoit la "mise sur route" d'*Angoulême-Barbezieux* en 1940 et des lignes de *Confolens* et de *Roumazières* en 1941. Les événements de 1940 sauvent provisoirement ces deux dernières lignes ainsi que celle de *Rouillac*.

Puis ce sont la guerre et l'occupation qui n'empêchent pas la fermeture au trafic voyageurs des lignes d'intérêt général de *Quéroy à Nontron*, de *Roumazières à Confolens* et de *Saillat à Bussières*.

Plus encore qu'en 1914-18, le rail paie un lourd tribut à la guerre, car les nœuds ferroviaires sont la cible privilégiée des bombardiers. Ainsi *Angoulême* en 1944. Comme dans toute la *France*, les "tortillards" survivants vont pendant quelques années contribuer au ravitaillement des citadins. L'exploitation est compliquée par l'existence de la ligne de démarcation qui coupe en deux le département, ce qui ne facilite pas les choses les lignes de *Confolens* et de *Roumazières* sont respectivement limitées à *Benest* et à *Pranzac*.

Après les hostilités, la concurrence de la route s'accroît, et on assiste à la fermeture totale de certaines lignes encore ouvertes au trafic marchandises. On procède par tronçons successifs, presque à la sauvette. Le grand public n'étant pas intéressé, la presse locale n'en fait même pas mention. Seuls les décrets de déclassement donnent une indication approximative.

Sur le réseau des "Economiques", la voie ferrée est totalement abandonnée en 1946. La ligne de *Rouillac* doit à son appartenance *C.F.C.* de survivre jusqu'au 1er avril 1950. La gare et la ligne au départ d'*Angoulême* ayant été détruites par les bombardements de 1944, les trains utilisent les installations des "Economiques" jusqu'à *Pisany*. Enfin, actes de décès officiels, les décrets de déclassement sont signés le 13 janvier 1949 pour le "*Petit Mairat*"<sup>32</sup> et le 6 mars 1951 pour la ligne de *Rouillac*<sup>33</sup>.

Sur les grands réseaux, les fermetures totales se succèdent jusqu'à nos jours pour ne laisser, outre les deux grandes artères *Nord-Sud* et *Ouest-Est* que trois courtes antennes *Barbezieux à Saint-Mariens*, *Roumazières à Confolens* et *Saillat à Rochechouart*.

A son apogée, le réseau ferré charentais avoisinait 850 kilomètres. Aujourd'hui il est réduit à un peu plus de 200, et l'on peut déjà pratiquer l'archéologie ferroviaire en allant au long des lignes disparues à la recherche de vestiges dont certains ont encore fière allure. Ainsi le pont de *Verteuil* sur la *Charente* et les viaducs sur l'*Argentor* et la *Sonnette*, auxquels on ne peut dénier une réelle valeur esthétique. Quant au tunnel de l'*Etat à Angoulême*, il est aujourd'hui emprunté par... les automobiles! Les gares et les maisonnettes de gardes-barrières ont généralement subsisté car réutilisées comme maisons d'habitation. Leur architecture caractéristique les désigne aux observateurs les moins avertis. Parmi les vestiges du réseau d'intérêt local, on peut encore voir les stations souvent utilisées par les services de l'*Équipement* et quelques modestes haltes affectées à divers usages dont celui d'*Abribus*".

<sup>32</sup> J.O. du 15 janvier 1949, p. 667.

<sup>33</sup> J.O. du 8 mars 1951, p. 2488.

Les ouvrages d'art sont rares et modestes. Quant aux tracés, ils ont été soit absorbés par les champs voisins, soit transformés en agréables sentiers, soit enfin recouverts de goudron au profit de la sacrosainte automobile; ainsi la rue *Paul Mairat* à *Angoulême* qui doit ses courbes et contre-courbes aux sinuosités de la ligne. Les petits trains n'ont pas seulement alimenté la chronique et soulevé les passions avant de voir le jour; ils ont rythmé la vie de nos campagnes pendant un demi-siècle. Quelques cartes postales nous conservent heureusement l'ambiance des stations où l'arrivée du train était un événement chaque jour renouvelé. Et les nombreuses anecdotes parfois "enjolivées" avec le temps (le train "*à la Dubout*" que l'on pousse dans les côtes) sont autant de témoignages d'un attachement qui dépasse le simple folklore.

Fort heureusement, le rail charentais n'est pas fait que de souvenirs. Il est encore bien vivant, et la ligne *Paris-Bordeaux* voyait passer, jusqu'à la mise en service du *T.G.V.*, les trains les plus rapides d'*Europe*. Avec l'espoir très sérieux de voir, un jour prochain, ce fameux *T.G.V.* s'arrêter en gare d'*Angoulême*, on peut penser que l'histoire du *Chemin de fer* en *Charente* qui vient d'être modestement retracée à grands traits pourra encore s'enrichir de nombreuses pages.

### Sources et Bibliographie

L'essentiel des sources de la présente étude est constitué par:

- la série "S" des archives départementales de la *Charente* (S 396 à S 611 et S 1655 à S 1752),
- la presse locale, notamment:

"*La Charente*" (à partir de 1872),  
"*La Petite Charente*" (à partir de 1882).  
"*Le Charentais*" (jusqu'en 1889),  
"*Le Matin Charentais*" (à partir de 1884),  
le "*Bulletin des lois*" (10e, 11e et 12e séries),  
les délibérations du *Conseil Général* de la *Charente*.

Si la bibliographie relative aux chemins de fer en général est abondante, il n'en est pas de même pour les chemins de fer en *Charente*. Citons cependant

*Combeau J.* – "L'installation des voies ferrées charentaises et ses conséquences".  
Monographie Ecole Normale d'Instituteurs, Angoulême 1960 (*Arch. dép. cote J. 1514*).  
*Jacquot A.* — "La Compagnie des *Charentes*". *Revue "Connaissance du rail"*, N. 21 et 22 (Mars, avril 1982).  
*Lartilleux H.* (1946). — "Géographie universelle des transports"» (tome 10~), *Bd. Chaix*.  
*Le Diraison H.* (1972-1976). — "Histoire du rail en Charente, *Revue "Ferrovie-Midi"*, N. 44 à 90.  
*Picard A.* (1884). — "Les chemins de fer français", *Bd. Rothschild*.  
*Riffaud J.* (1980). — "Le réseau des Charentes et des Deux-Sèvres de la Compagnie de chemins de fer départementaux », *Revue "Magazine des tramways à vapeur et des secondaires"*, N. 15.  
*Villain L.* (1962). — "Un siècle de matériel et traction sur le réseau d'*Orléans*". *Bd. Gozian*.  
*Villain L.* (1967). — "L'évolution du matériel des Chemins de fer de l'Etat", *Bd. Vincent, Fréal et Cie*.

Citons en outre pour mémoire quelques notes succinctes parues dans la revue "*La vie du rail*" et un certain nombre de monographies généralement à caractère polémique sur tel ou tel projet ou tracé.

Nous remercions notre ancien trésorier *H. Bentz*, d'avoir bien voulu nous autoriser à reproduire quelques cartes postales de sa précieuse collection, pour illustrer le présent mémoire.

La carte a été dessinée par notre collègue, *H. Baranger*.

