



BALADES CULTURELLES DANS LA MÉMOIRE

17^e saison - N° 135 - Dimanche 5 mai 2024

LA LIGNE DE TRAMWAYS POITIERS- SAINT-MARTIN-L'ARS

Il existe déjà de nombreux documents et études sur l'histoire des chemins de fer dans la Vienne, et plus particulièrement sur la ligne du tramway départemental qui desservait Gençay, entre Poitiers et Saint-Martin l'Ars (Voir notamment : « Quand le tramway développait Gençay – 1895-1933 », *Cahier des Balades Culturelles dans la Mémoire*, n° 5, décembre 2014).

Notre propos aujourd'hui est de rencontrer concrètement les vestiges de cette aventure de 40 années, qui a considérablement aidé au développement économique des principales communes traversées, et à la mobilité des habitants.

Il nous faut donc saluer l'audace et l'esprit d'entreprise des décideurs communaux et départementaux de l'époque, qui ont mis sur pied ce réseau dense de communication, en construisant une infrastructure remarquable de lignes, de gares, postes de garde-barrières... dans une vision du déplacement collectif, qui a brutalement été contestée et rendue inutile par la primauté grandissante de la circulation individuelle.

Nous ne parcourons que la moitié de cette ligne en partant de la gare de Gençay-Saint-Maurice jusqu'au terminus, la gare de Saint-Martin-l'Ars.

Pour donner satisfaction à la ville de Poitiers, le départ de la ligne avait été placé place du Petit Blossac en face du Pont-Neuf, suivant les boulevards extérieurs jusqu'à la gare principale du réseau, boulevard Pont-Achard. Cette première section, de 3,4 km de développement, constituait la « ligne des boulevards ». La voie continuait ensuite sur le boulevard Pont-Achard jusqu'au carrefour avec la rue du même nom, pénétrant dans les jardins, franchissant la ligne de Bordeaux sur un pont métallique d'environ 20 m d'ouverture biaisée...

Elle montait le coteau de la rive droite de la Boivre jusqu'à la jonction de la rue des Joncs et de la route de la Torchaie. Elle coupait ensuite la nationale 10,

suivait la route Saint-Martin et le chemin de Saint-Benoît avant de franchir le petit faîte de la Chaume et de redescendre, à flanc de coteau dans les rochers vers le Clain...

La ligne de tramway traversait alors la vallée par-dessus la station de Saint-Benoît sur un viaduc de 328 m de long et 20 m de haut. A la sor-



tie de cet ouvrage important pour un tramway, la ligne gagnait le plateau...



Elle venait, avant de franchir la ligne de Limoges, se raccorder à la route départementale 741 dont elle empruntait le côté droit jusqu'à l'entrée des Roches-Prémarie après avoir traversé la halte des Quatre z-Assiettes...



Quelques centaines de mètres après avoir traversé la route, elle franchissait, sur un pont métallique de 4 m d'ouverture, la route de Nouaillé et quittait la route de Gençay. A la sortie de l'agglomération, après avoir traversé la gare située en face de la mairie, elle reprenait le côté gauche de la route départementale 741...



La ligne s'éloignait à nouveau vers l'est pour traverser la Villedieu-du-Clain puis la gare,

située au nord de la route D 95 qui mène à Nieuil-L'Espoir...



Avant de franchir le pont de Gençay et afin d'augmenter son rayon de courbure...



La ligne prenait la droite de la route pour revenir immédiatement à gauche et entrer dans la cour de la gare. Elle contournait ensuite Gençay en montant au flanc gauche du coteau de la Clouère...



Elle rattrapait le côté ouest de la route départementale 741, passait la gare de Brion située au carrefour des routes D 741 et D 102...

Elle traversait une dernière fois la route après la gare de Saint-Secondin, située au carrefour des routes 741 et D 29...



On arrivait ensuite à Usson-du-Poitou où la gare était située au carrefour des routes D 741 et D 727...



Elle arrivait à Saint-Martin-l'Ars où la voie tournait à gauche pour se terminer à la gare, parallèlement à la ligne Civray au Blanc.



[Les chemins de fer de la Vienne. La ligne de Poitiers à Saint-Martin-l'Ars, par François Fisson et Robert Sexé. Aguiaine, 1^{er} janvier 1978, pp. 203-215.]



En plus des gares deux autres arrêts dit facultatifs existaient : Les Brousses entre Usson-du-Poitou et Saint-Secondin et La Voûte entre Gençay et la Villedieu-du-Clain.

En 1895, le prix des places au départ de Saint-Benoît et pour toutes les stations de la ligne,

pour Gençay 1.60 en 1^{ère} classe et 1.10 en 2^e classe.

Le tramway Poitiers à Saint-Martin-l'Ars devient un service postal entre Poitiers et Gençay. C'est au cours de sa séance du 21 avril 1903 que le Conseil général de la Vienne annonce que l'Administration vient de décider qu'à partir du 1^{er} mai, les trains n^{os} 3 et 5, 4 et 6 circulant sur cette ligne seront utilisés pour le transport des dépêches dans le parcours Poitiers à Gençay.

A cette occasion était créé, à la résidence de Poitiers, un emploi de courrier auxiliaire au salaire de de 220 francs par an et, à la résidence de Gençay, un autre emploi de courrier auxiliaire au salaire de 585 francs par an.



En 1908, le facteur convoyeur de Poitiers, M. Désiré Marchand mourait subitement à Gençay. Il était retraité de la gendarmerie au grade de brigadier. (*Le Petit Courrier* du 26 mars 1908)

Si le service des lettres ne semblait pas poser de problèmes, celui des colis déclencha une polémique importante entre un groupe d'habitants de Gençay et la direction d'exploitation du tramway :

« En vertu de quoi le tramway qui s'est refusé à toute entente avec l'administration des postes, se charge-t-il spontanément du service des colis postaux ? »

Les tarifs de transport du tramway sont supérieurs au prix de 0 fr.25, prix fixé pour les colis postaux délivrés, par le courrier, représentant de l'administration des postes.

Au profit de qui cette plus-value ? Et qui délivre à une administration étrangère au service des postes, des colis, qui étant dits postaux reviennent de droit au courrier ?... »

(*L'Avenir de la Vienne* du 19 février 1903)

