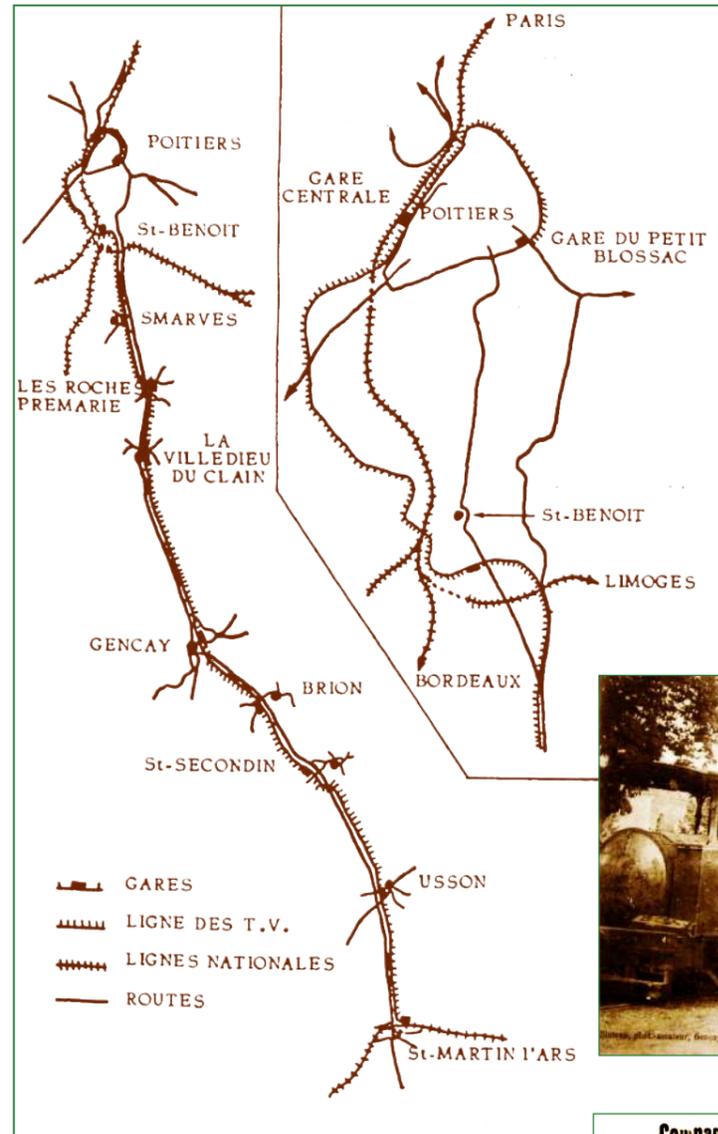


BALADES CULTURELLES DANS LA MÉMOIRE

18^e saison - N° 144 - Dimanche 4 mai 2025

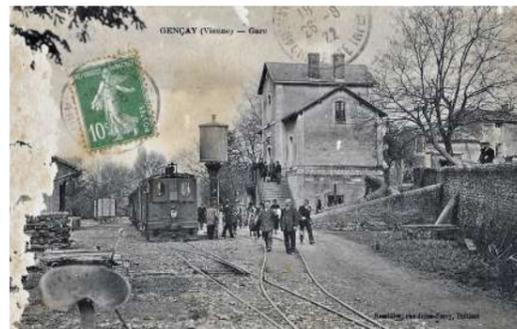
LA LIGNE DE TRAMWAY POITIERS-SAINT-MARTIN-L'ARS TRONÇON GENÇAY-POITIERS



Compagnie des Tramways de la Vienne
Ligne de Poitiers à Saint-Martin-Lars
 Service à partir du 9 mai 1917

N° des trains			N° des trains		
Stations	1	2 (a) 22	Stations	2 (a) 22	4
Poitiers (gare Cent.)	7 20	10 00	St Martin Lars	6 23	16 00
La Tranchée (h.)	7 20	10 09	Artron (A.F.)	6 41	15 26
St-Benoit viad. (A.F.)	7 43	10 23	Usson	6 51	15 35
St-Benoit Maurice (h.)	7 45	10 29	Les Brousses (A.F.)	7 03	15 45
Smarves (h.)	8 04	10 44	St-Secundin	7 18	16 00
Les Roches-Prémario	8 10	10 19	Brion	7 30	16 17
			Gençay-St Maurice	7 52	16 33
La Villedieu	8 30	17 10	Gençay-St Maurice	7 50	16 40
La Voûte (h.)	8 35	17 15	La Voûte (h.)	8 23	17 03
			La Voûte (h.)	8 35	17 15
Gençay-St-Maurice	9 10	17 50	La Villedieu	8 40	17 20
Brion	9 17	17 57	Les Roches-Prémario	8 52	17 31
St-Secundin	9 33	18 13	Smarves (h.)	9 08	17 46
Les Brousses (A.F.)	10 05	18 45	St-Benoit-Maurice (h.)	9 24	18 01
Usson	10 18	18 58	St-Benoit-viad. (A.F.)	9 30	18 07
Artron (A.F.)	10 28	19 08	La Tranchée (h.)	9 44	18 21
St-Martin-Lars	10 47	19 26	Poitiers (gare cent.)	9 53	18 30

NOTA. — A. Le train 2 n'a lieu que les mardis, mercredis, samedis et dimanches.
 B. — Le train 3 n'a lieu que les jeudis, mardis, vendredis et samedis.



En quittant la cour de la gare, le tramway traversait la route de Poitiers par une large courbe puis traversait le pont et montait la rampe de Galmoisin sur la côté droit de la route.

Il filait ensuite en direction de la halte de La Voûte qu'il atteignait en vingt-trois minutes. Selon plusieurs témoignages, la montée vers ce lieu était pénible au tramway et, comme raconté, les voyageurs, les hommes principalement, descendaient de leur wagon, et couraient jusqu'à la Cantine, un peu avant la Voûte où ils avaient le temps de vider un nouveau verre. D'autres racontent encore qu'en montant vers la Voûte par certains jours

de chaleur, la locomotive avait les roues qui patinaient sur les rails couverts de « bichots » (grosses sauterelles à ailes bleues ou rouges en poitevin). A cette halte le billet pour Poitiers était de 1,15 franc en première classe et de 0,75 franc en deuxième. Peut-être les passagers d'un de ces allers vers Poitiers avaient-ils eu la chance, en plus des balancements des voitures d'être bercés par le son du violon de l'instituteur de Brion qui, le jeudi, se rendait souvent à Poitiers et avait pris cette habitude.

Après douze minutes, le tramway arrivait à la Villedieu toujours sur le côté droit de la route de Poitiers où l'on peut encore voir la gare à l'entrée du bourg. C'est dans cette gare que



s'effectuait le croisement de plusieurs trains de cette ligne. Pour le trajet jusqu'à Poitiers, le billet de première classe se montait à 0,85 franc et en deuxième classe à 0,55 francs.

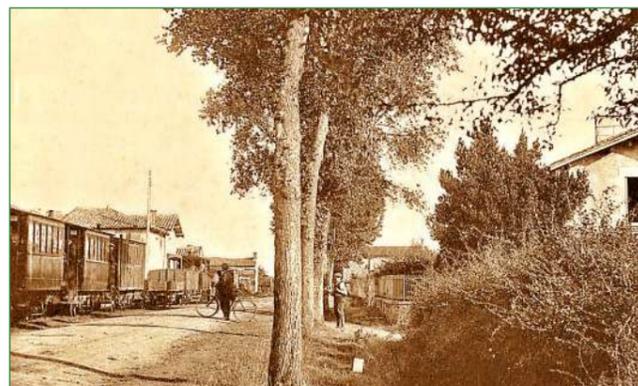
Après cinq minutes d'arrêt départ pour la station suivante des Roches-Prémarie.

La gare qui était face à la mairie était atteinte après une douzaine de minutes. Prix des billets : première classe 0,60 franc, deuxième classe 0,40 francs. Après un arrêt de onze minutes le tramway repartait. Il franchissait la route de Nouaillé sur un pont métallique de quatre mètres d'ouverture.



Quelques centaines de mètres plus loin, le tramway traversait la route de Poitiers quittant son côté droit pour son côté gauche.

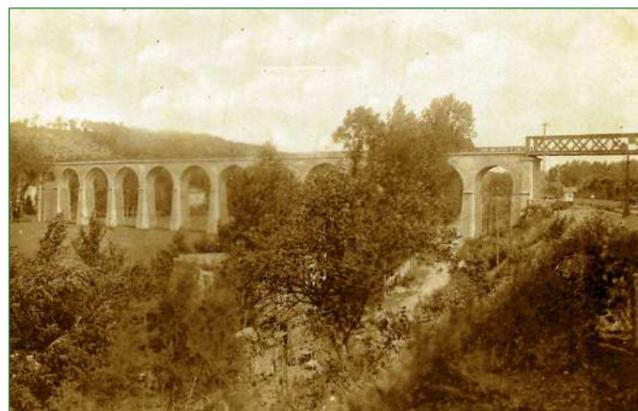
Un quart d'heure plus tard les voyageurs arrivaient à la halte des Quatre Z-Assiettes. L'arrêt y était de courte durée. Les horaires ne comportent pas deux indications comme pour l'arrivée et le départ de chaque station mais un seul, comme à la Voûte d'ailleurs. Prix des billets, en première classe 0,45 franc, et pour la deuxième classe 0,30 franc.



Le tramway franchissait la ligne de Limoges et quittait la route de Poitiers pour arriver à la halte de Saint-Benoît à Mauroc. Après cette halte, le convoi atteignait le viaduc, ce magnifique ouvrage d'art tout en pierre qui en-



jambait la vallée avec en-dessous la station de Saint-Benoît. Ce viaduc possède une longueur de 328 mètres et s'élève toujours aujourd'hui à une vingtaine de mètres.



On remontait alors à flanc de coteau à travers les rochers pour franchir les hauteurs de la Chaume. On suivait le chemin de Saint-Benoît, puis la rue Saint-Martin, jusqu'à la nationale 10 que le tramway traversait.

A la jonction de la rue des Joncs et de celle de la Torchaise, il descendait le coteau sur la rive droite de la Boivre puis franchissait la ligne de Bordeaux sur un pont métallique d'une ouverture biaise mesurant environ vingt mètres.

Après avoir pénétré dans les jardins, on arrivait à un carrefour entre le boulevard Pont-Achard avec la rue du même nom. La voie continuait sur ce boulevard. On venait de circuler sur une section de trois kilomètres quatre cent appelée la « ligne des boulevards » et on arrivait à la gare du tramway départemental. (Merci à François FISSON et Robert SEXÉ pour leur précieuse documentation dans *Aguaine*, mai-juin 1978 et juillet-août 1978)



Transport des dépêches avec le tramway

A la date du 1^{er} mai 1903 un transport des dépêches entre Poitiers et Gençay était mis en place après accord passé entre le Conseil général et la Compagnie des tramways.

Un réduit d'un mètre sur un mètre était aménagé dans un coin du fourgon à bagages pour cette activité.

Le premier convoyeur de la ligne fut monsieur Louis MERLIÈRE ex facteur auxiliaire du bureau de Gençay. Il devenait convoyeur sur la ligne de tramway avec résidence à Gençay.

Le viaduc de Saint-Benoît

Le viaduc est planté ici depuis 1892, date du début des premiers travaux pour construire un ouvrage d'art de 328 mètres de long, destiné au passage, du tramway qui reliera Poitiers à Saint-Martin-l'Ars.

Dans leur avant-projet, les concessionnaires retenus avaient imaginé un ouvrage entièrement métallique. Quatre ans après, c'est un ouvrage en pierre qui était à l'ordre du jour. Mais cette dernière réalisation se révéla impossible au dessus des lignes de chemin de fer de la Compagnie d'Orléans. On décida alors d'installer au dessus des voies de chemin de fer, un tablier métallique de quelque 40 mètres de long. En 1895, après maintes tergiversations, le conseil général autorisa la pose d'une seconde travée métallique de 40 mètres au dessus du lit du Clain. En effet, le ministère de l'Agriculture s'était opposé, pour des raisons de bon écoulement des eaux, à l'implantation d'énormes piles dans le lit de la rivière. Commencé en 1892, le viaduc sera finalement ouvert à la circulation des tramways le 5 juillet 1896. Un des ouvriers travaillant sur le chantier gagna un pari fou : plonger dans le Clain du haut de la deuxième travée. (Daniel BRUN. *La Nouvelle République* du 6 août 2022)

