

## COMPLEMENT SUR LE TRAMWAY DE SOISSONS

par M. Bernard ANCIEN

Président de la Société Historique de SOISSONS

*(Notre N° 9 de Janvier 1980 contenait une étude sur les tramways de Picardie, et notamment des monographies sur les réseaux les moins connus des villes de l'Aisne, Tergnier - La Fère, Château-Thierry, Soissons. Pour cette dernière, nous avons composé notre article à partir des renseignements fournis par les archives municipales de la ville. M. Bernard ANCIEN, Président de la Société Historique de Soissons, à qui nous avons demandé des précisions sur la ligne urbaine de Soissons, nous a adressé une lettre à ce sujet, qui nous est malheureusement parvenue trop tard pour être utilisée dans l'article de janvier dernier. Nous en publions ici le texte intégral, lequel nous apporte maints compléments importants et répond à certaines de nos interrogations. Nous remercions bien vivement M. ANCIEN d'avoir bien voulu compléter ainsi notre enquête. - La Rédaction).*

La ville de Soissons végéta jusqu'à l'aube de notre siècle, parce qu'elle était place de guerre, donc contrainte d'observer des servitudes militaires, qui interdisait à la fois tout développement urbain et l'implantation industrielle. Les lignes de chemin de fer elles-mêmes, comme la dernière venue, celle de Compiègne ouverte en 1881, avaient été contraintes de contourner la zone militaire. La ville forte enfin se vit déclassée en 1885 : on songea alors à l'implantation d'un tramway.

Le projet se heurtait à divers obstacles : la ville était petite, sa population se réduisait à 13.500 habitants ; ses rues étaient trop étroites pour recevoir une voie ferrée. En revanche l'éloignement de ses deux gares (du Nord et St Christophe) comme celle d'une autre que l'on envisageait à St Waast, sur la rive droite de la rivière, incitèrent à étudier la réalisation du tramway.

Cela traina au point qu'un soldat de la garnison, M. Lacordelle, qui devait faire sa carrière dans la musique et le théâtre, composa une revue locale dont le titre était : " En attendant le tramway " ...

La création d'un nouveau pont en 1903, celui du Mail, permit le franchissement de la rivière ; la ligne put partir du faubourg St Waast, de là se poser sur les fortifications rasées en longeant le port, jusqu'à la place de la République. Il fut ensuite nécessaire d'élargir l'avenue de la gare, au détriment de deux de ses rangées de platanes que l'on abattit. L'inauguration officielle de la ligne eut lieu le 24 septembre 1903, en présence du Sous-Préfet.

Le matériel se composait d'une automotrice, avec parfois un wagon, ou bien, aux beaux jours un plateau muni de sièges et d'un dais. De St Waast à la grande gare le parcours durait 10 minutes, comprenant deux sections où le prix était fixé à 0,10 F en 2ème classe, 0,15 F en 1ère.

Bientôt deux compagnies différentes complétèrent le réseau ferroviaire soissonnais, toutes deux propriétaires de lignes à voie métrique qui, pour la traversée de la ville, empruntaient les rails du tramway. D'abord la C.B.R. (Compagnie de la banlieue de Reims) dont la ligne, inaugurée en 1904, joignait Soissons à Reims. Puis les chemins de fer départementaux avec la ligne d'Oulchy - Breny (cette dernière station si-

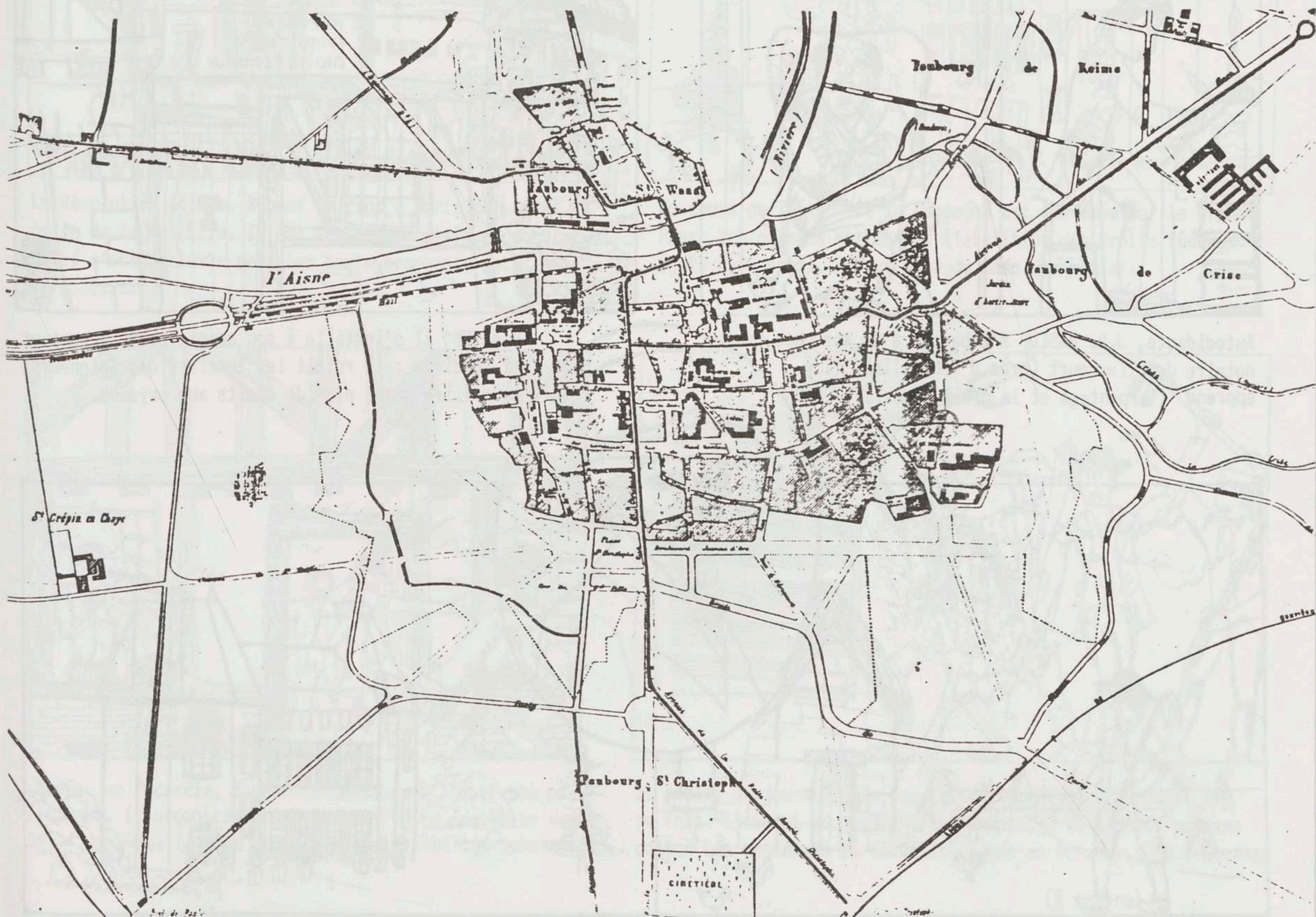
tuée sur Paris Reims, réseau de l'Est), inaugurée en 1907. On construisit alors une petite gare sur le port ainsi qu'un abri métallique sur la place de la République.

La circulation fut intense. Le tramway effectuait 20 parcours de St Waast à la Gare du Nord, échelonnés chaque jour de 6 H 17 à 20 H 04 ; dans l'autre sens, on trouvait 21 trajets de 6 H 40 à 22 H 15. La C.B.R. y ajouta 5 allers-retours aux mêmes arrêts, tandis que le "Tacot", alias le "Taube" d'Oulchy, ajoutait encore 4 parcours dans chaque sens.

Il faut dire qu'alors les grandes voies ferrées bénéficiaient d'une forte clientèle voyageurs ; la ligne de Paris ne comptait pas moins de 12 ou 13 allers-retours quotidiens, celle de Reims 10 et celle de Compiègne 5. C'est de cette clientèle, plus que des déplacements urbains, que bénéficia le tramway soissonnais, lequel fonctionna dans les mêmes conditions, sans augmentation de tarif, jusqu'au premier conflit mondial.

Le tramway tenta de renaître en 1922 à la faveur de l'établissement d'une passerelle provisoire sur la rivière, doublant celle du Mail. Puis après 1924 son parcours fut raccourci par l'utilisation du pont Gambetta que l'on venait de construire.

L'automotrice circulait encore en 1930, mais ses sorties se limitaient à 5 jours par semaine, ses allées et venues étant adaptées aux horaires de passage des trains de grande ligne. Le tramway se mit à souffrir de la concurrence des cars particuliers ou même de grands hôtels, comme ceux de la Croix d'Or et du Lion Rouge. Les cars étaient plus chers mais circulaient dans toute la ville. Malgré la coordination, les chemins de fer secondaires du Nord Est (depuis la fusion avec les Chemins de fer départementaux en 1922) en furent réduits à instituer un service urbain par autorcars. On ne comptait plus en 1953 que 6 ou 7 parcours quotidiens.



Premier projet de réseau comportant 2 lignes en traction électrique (E. Candevay - 1895) Arch. Mun. de Soissons - 02