

Saisissez votre recherche...



✕ FERMER



ACTUS HISTOIRE

Le Tramway de Soissons

Un service inauguré il y a 110 ans. Pourtant, c'est dès 1895 que la Ville de Soissons projeta d'étudier la mise en place d'un service de tramway.

Mis en ligne le 04 février 2022

Au mois de mai de la même année, Edouard Cauderay, ingénieur chez la

Thomson-Houston, proposa l'établissement et l'exploitation de deux lignes électrifiées : de la gare de Soissons-Nord à la rue du Commerce ; du Faubourg Saint-Waast à la halte Saint-Christophe. Le tarif était alors estimé de 15 à 20 centimes par trajet. Il signa un traité de rétrocession des lignes avec la Ville, le 27 juin 1895.

Toutefois, il fallu attendre 1901 pour que la déclaration d'utilité publique d'une ligne à voie métrique de Soissons à Rethel soit lancée.

En mars 1901, le Département de l'Aisne autorisa la Compagnie des chemins de fer de la Banlieue de Reims et extensions (CBR), concessionnaire de la ligne Soissons-Rethel, à exploiter la partie entre la gare de Soissons-Nord et la halte du faubourg Saint-Waast. La convention signée avait pour but d'établir un service intensif de voyageurs et annulait, par conséquent, le projet d'Edouard Cauderay. Cette ligne représentait une infrastructure de tramway urbain sur laquelle la compagnie CBR faisait circuler des automotrices à vapeur, en reliant ainsi, le Faubourg Saint-Waast à la gare de Soissons-Nord.

Un avenant à la convention stipulait que la Ville de Soissons fournissait le matériel roulant nécessaire et fixait la composition de ce matériel.

En 1903, la Ville fit alors l'acquisition du matériel roulant, composé de deux automotrices à vapeur (chauffées au coke et provenant du constructeur Purrey de Bordeaux) et de deux voitures remorques. Les voitures devaient contenir au moins 24 places pour les automotrices et 32 places pour les remorques, en une seule classe.

Quant aux travaux de construction de la ligne, ils s'achevèrent en septembre 1903. Le tronçon urbain devait supporter en plus du tramway, les trains de la ligne de Soissons-Rethel.

Le tramway fut inauguré le 25 septembre 1903, et l'exploitation fut autorisée dès le lendemain.

La convention prévoyait un service intensif voyageurs de 20 allers-retours par jour, en correspondance avec les trains en gare de Soissons-Nord. La vitesse de 12 km à l'heure permettait d'effectuer un trajet en une quinzaine de minutes.

Le service intensif passait par le Pont du mail, le Port, le rempart Lardier, la rue Gambetta et l'avenue de la Gare, avec une dizaine d'arrêts pour prendre ou déposer les voyageurs.

Le succès fut évident, au point qu'en 1905, la Ville demanda l'étude d'une seconde ligne pour desservir les quartiers ouest.

En revanche, l'exploitation intensive posait problème au niveau du matériel. En cas de panne, le service était fortement perturbé. C'est pourquoi, en janvier 1907, le Conseil municipal de Soissons demanda la possibilité d'acquérir une troisième automotrice. Les deux premières, constamment utilisées, se révélaient fragiles. Les objectifs étaient d'avoir une automotrice de réserve en cas de

problème et de fournir un plus grand nombre de places. Néanmoins, la CBR ne donna pas suite à ces demandes.

En 1910, l'insuffisance fut encore soulevée. Le Conseil municipal renouvela sa demande pour une seconde ligne et s'interrogea sur la mise en place d'une ligne autobus dans la partie ouest de la ville, qui aurait concurrencé le tramway.

Lors de la Première Guerre mondiale, la ligne fut en grande partie détruite. De plus, l'armée avait transformé la ligne CBR, située au-delà de Soissons, en ligne à voie normale. La continuité de la liaison depuis la gare de Soissons-Nord était détruite.

En 1919, la section de Soissons-Nord à Soissons-Port fut remise en service et raccordée à la ligne de Soissons à Oulchy-Brény, des Chemins de fer Départementaux de l'Aisne (CFDA).

En 1920, le rétablissement provisoire de l'ancien Pont du mail permit à la voie métrique de rejoindre Soissons au Faubourg Saint-Waast.

Cette situation a amené le Département à considérer l'ancienne convention caduque et à passer avec la CBR une nouvelle convention, le 21 juin 1921, pour l'exploitation en régie de la ligne modifiée. Celle-ci devait régler jusqu'au 31 décembre 1925, la reprise de l'exploitation de la ligne à voie normale de Soissons-Rethel. Le tronçon urbain, lui, continuait à être utilisé par les convois de la CFDA. Cependant, ces conditions modifièrent totalement l'exploitation du service intensif et conduisirent à son abandon.

Après 1945, et malgré des essais de navettes par autorail jusque 1948, le trajet de la gare de Soissons-Nord au quartier Saint-Waast se fit par navettes autobus.



Sources :

Archives municipales de Soissons, cote 20/7

F. BRIFFAUT, « Les tramways de Soissons », *Connaissance du rail*, n°65, 1986.

Images :

© Musée de Soissons – Soissons, Coll. Guy Lafleur



[≡ RETOUR À LA LISTE](#)



SOISSONS

VILLE DE SOISSONS

PLACE DE L'HÔTEL DE VILLE 02200 SOISSONS

☎ **03 23 59 90 00**

@ **CONTACTEZ-NOUS**

