

TRAMWAYS DE CLERMONT-FERRAND

La concession d'une ligne de tramway entre Monferrand et Royat avec embranchement vers la gare est attribuée à monsieur Jean Claret ingénieur, le 27 janvier 1888 (décret 19055, bulletin 1156 IIIème série).

Ce dernier crée la société en commandite *Jean Claret & Cie*. À cette dernière se substitue en date du 13 décembre 1893, la *Compagnie des tramways électriques de Clermont-Ferrand* créée le 2 mai de cette même année. En 1911, le 23 décembre, la *Compagnie des tramways électriques de Clermont-Ferrand* fusionne avec la Compagnie du chemin de fer de Clermont-Ferrand au sommet du Puy-de-Dôme pour former la *Compagnie des tramways de Clermont-Ferrand et du Puy-de-Dôme*.

Le courant est fourni par une usine située à Monferrand dans le dépôt. Le courant est distribué à la tension de 500 volts. À l'origine, l'alimentation des véhicules se fait par une ligne aérienne constituée de d'un tube de cuivre. La prise de courant s'effectue par un système de navette coulissante à l'intérieur de ce tube, fendu dans sa partie inférieure. Cette navette est tirée par le tramway. Ce système est analogue à celui qui équipa en Suisse le tramway Vevey-Montreux-Chillon à son ouverture en 1888. Il était réalisé par la firme *Cuneod Sautter & Cie* basée à Genève. Monsieur Jean Claret avait appliqué une innovation sur le tramway clermontois : le retour du courant se faisait par le rail et non par un deuxième conducteur aérien comme à Vevey. En 1907, une ligne aérienne classique est installée et les véhicules équipés d'une prise de courant par perche.

La première ligne du tramway de Clermont-Ferrand est mise en service le 7 janvier 1890 par la *Compagnie des tramways électriques de Clermont-Ferrand*. Le tramway de Clermont-Ferrand se distingue dès son ouverture en utilisant les premiers véhicules à traction électrique et alimentation par trolley mis en service en France. Le système d'alimentation électrique étant identique à celui du Tramway Vevey-Montreux-Chillon en Suisse.

La première ligne à voie métrique reliait Monferrand à la place de Jaude. Rapidement un prolongement est ouvert jusqu'à Royat empruntant l'avenue des Thermes. Vingt-deux « voitures » à deux essieux (tous moteurs pour grimper les pentes) assurent le service. En 1902, une section entre la place de Jaude et la place Delille, via la place Gaillard est ouverte. Puis en 1913, une liaison vers la gare, via les Salins, ainsi qu'une courte section entre la place Gaillard et le quartier Fontgrière sont mises en service. En 1914, une ligne est ouverte reliant Beaumont au centre-ville, via l'actuelle avenue de la Libération, suivant le trajet de l'actuelle ligne 4.

Détail des lignes

- Monferrand - Place de Jaude - Royat (6,6 km): ouverture en 1890; suppression en 1956;
- Place de Jaude - Gare (0,9 km): ouverture en 1890; suppression en 1956;
- Place Delille - Boulevard de la Pyramide - Place de Jaude (1,6 km): ouverture en 1895; suppression en 1917.

Juste avant la guerre de 1914-1918, le parc est modernisé. Tout au long de la première moitié du XX^e siècle, le matériel roulant neuf est régulièrement acquis afin de faire face à la croissance du trafic et à l'ouverture de nouvelles lignes. En 1932, le parc est constitué de 33 motrices et 24 remorques.

Au lendemain de la Grande guerre, la ligne de Beaumont est prolongée jusqu'au site de la vallée de l'Artière à Ceyrat. Dès lors de nombreux clermontois vont pouvoir aller au vert le dimanche et sur la grande rue de Ceyrat (ancienne nationale) vont se développer de nombreux restaurants et autres buvettes. En 1928, une liaison vers Aubière est créée suivant le trajet de l'actuelle ligne 3, via l'avenue Léon Blum.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le tramway clermontois n'a que légèrement souffert des restrictions. Malgré un matériel roulant datant des années 1930, le service reste de qualité et apprécié des usagers. Toutefois, les préceptes urbanistiques ont changé et il faut faire place à la voiture. Un grand programme « d'amélioration de la circulation » à Clermont-Ferrand est mis en place. Il prévoit la création de boulevards urbains élargis grâce à la suppression des alignements d'arbres, de nombreuses mises en sens uniques, la création de nombreux carrefours à feux et la suppression du tramway qui, situé en milieu de chaussée, « obstrue » la circulation des automobiles lors de ses arrêts. Ainsi dès 1950, les lignes sont progressivement remplacées par des bus.

Le réseau disparaît entre 1933 et 1956. Le dernier tramway clermontois sur rail roula le 17 mars 1956, il est remplacé par un réseau de lignes d'autobus. En de nombreux endroits, les rails et pavés sont simplement recouverts d'asphalte et non supprimés.



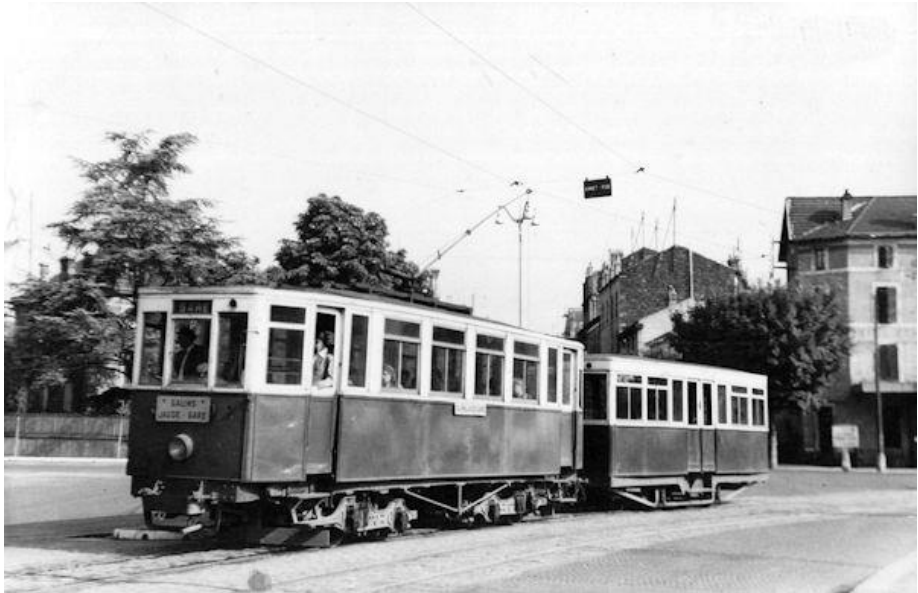
Action au porteur de la Compagnie des Chemins de fer de Clermont-Ferrand au sommet du Puy-de-Dôme



Le tramway, sur l'avenue de Royat



Croisement de deux tramways, place Gaillard



Le tramway (photo)