

## SUJET(S)

Réseau du tramway à air comprimé



RT1

## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

17300 – La Rochelle



Charente-Maritime



## N°RSU

## Section de ligne

## Ouverture

## Fermeture

Sans objet

Coligny -&gt; Tasdon

1901

≤ 1924

Sans objet

Coligny -&gt; Le Mail

1901

1924

Sans objet

Coligny -&gt; La Pallice

1901

1929

Sans objet

embranchement de Laleu

1901

1913



## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

Journal officiel de la République française – 29 janvier 1898

[Gallica](#)

Tramway de La Rochelle

[Wikipédia](#)[Le tramway à La Rochelle](#)Inventaire Poitou-Charente – [La Rochelle](#)

Tramway de La Rochelle

[Gertrude-diffusion](#)[Le port de la Pallice, à l'origine des réseaux de l'ouest rochelais](#)

IFF – Géographie Ferroviaire

[Fiche vs17/300.u](#)

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

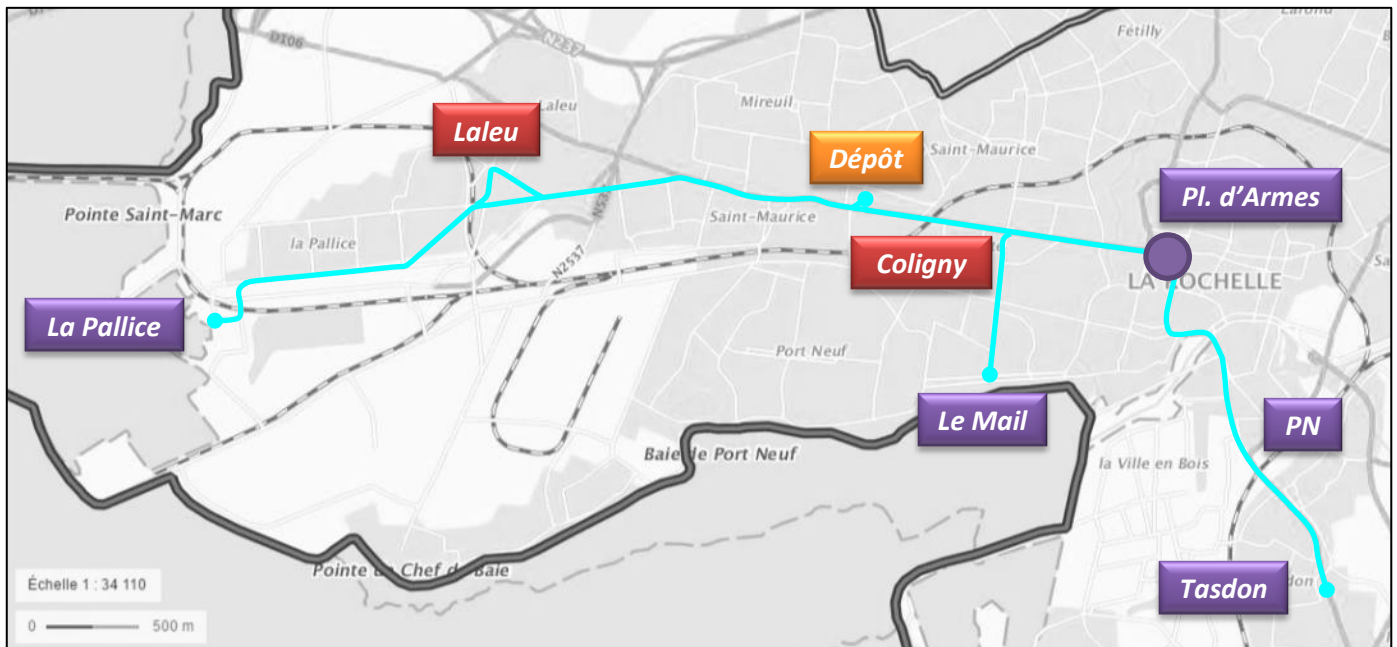
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

## LE PLAN DU RESEAU

Terminus

Jonctions

Dépôt



Le réseau mesura jusqu'à environ 9 km de long.

## LES LIGNES

Il y avait à priori 3 lignes régulières :

- Tasdon ↔ La Pallice, avec origine au PN ou à l'octroi de Tasdon ;
- Place d'Armes (ci-contre) ↔ La Pallice ;
- Place d'Armes ↔ Le Mail.

La portion Place d'Armes ↔ Coligny était ainsi parcourue par l'ensemble des rames.



## HISTORIQUE

Les premiers projets d'un transport collectif datent de 1883, mais il faut attendre 1896 pour que les élus rochelais décident la création d'une ligne de tramway entre *Tasdon* et *La Pallice*. A cette époque trois techniques de propulsion s'offrent à la municipalité : l'électricité, la vapeur ou l'air comprimé. Elle écarte rapidement la première solution qui nécessite la présence d'un réseau aérien, plus que regrettable dans une ville avec un cachet historique. C'est la technique de l'air comprimé qui est retenue avec le procédé Mekarski, un système déjà en exploitation à Nantes depuis 1879.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Le 30 décembre 1897 ([J.O. du 29 janvier 1898](#)), le réseau est concédé par la ville à M. [Louis MERKASKI](#) (1843-1923), puis rétrocédé à la **C<sup>e</sup> des Tramways de Nantes** (CTN) le 7 janvier 1899. Une convention entre la CTN et la ville de La Rochelle est établie le 16 juillet 1927, pour le transfert de la concession afin d'assurer une exploitation en régie municipale. Le réseau cesse son activité le 25 décembre 1929 (ou 25 juin 1929, selon les sources).

## LES SEGMENTS DE LIGNE

*Les segments de lignes sont définis à partir de l'intersection de la ligne principale Tasdon – La Pallice et de l'embranchement du Mail, nommé par convention « Coligny ». Ils sont étudiés dans le sens des aiguilles d'une montre autour de cet axe. L'embranchement de Laleu est étudié en dernier.*

### Le carrefour de Coligny



Sauf mention contraire, les vues aériennes IGN sont datées de 1921

Ci-contre, la bifurcation de *Coligny*, située à l'intersection des actuelles avenues du *Général Leclerc* (ex *Carnot*), de *Coligny*, *Edmond Grasset* (ex *Carnot*) et *Aristide Briand*.

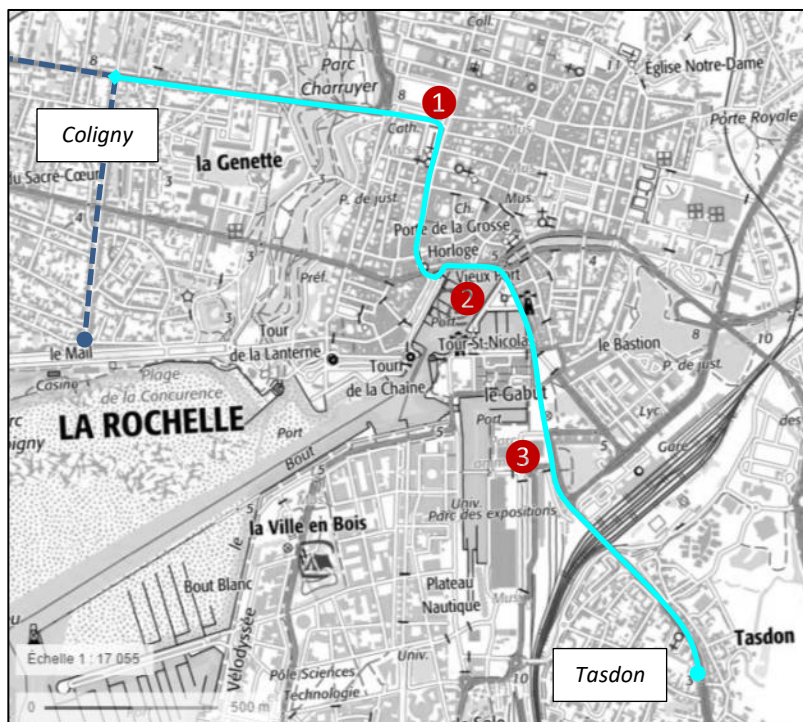
A gauche, la voie part en direction de *La Pallice*. Au sud, elle rejoint *Le Mail*. A droite, elle part vers *Tasdon*.

Il n'existait pas de ligne régulière entre *La Pallice* et *Le Mail*, d'où l'inutilité d'une liaison directe entre les deux branches.



## De Coligny à Tasdon

La portion du carrefour de Coligny à Tasdon ouvre le 25 août 1901. Elle desservait la Place d'Armes (Place Verdun) ①, le Vieux-Port ② et l'ancienne gare de l'Etat ③. Par manque de rentabilité, la portion de la Place Verdun à Tasdon ferme le 23 avril 1924.

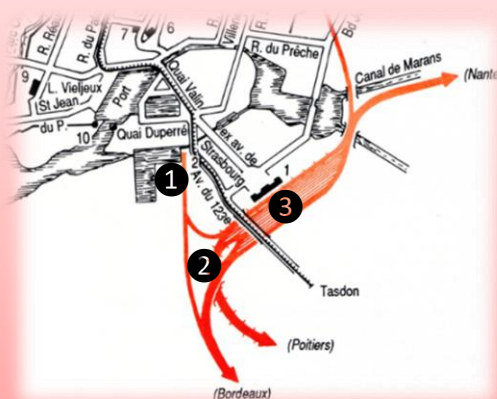


## LES 3 GARES DE LA ROCHELLE

La gare de la C<sup>ie</sup> du Paris-Orléans ① est mise en service le 6 septembre 1857, alors que celle-ci ouvre à l'exploitation, la section de Niort à La Rochelle. La gare passe à l'Etat le 10 février 1884.

Située au sud de celle de la C<sup>ie</sup> du PO, la gare de la C<sup>ie</sup> des Charentes ② ouvre provisoirement le 17 juin 1872, suite à la mise en service le 14 mars 1871, de la section de La Roche-sur-Yon à La Rochelle. Le prolongement jusqu'à la gare de Rochefort est inauguré le 29 décembre de la même année. La gare prend sa forme définitive le 12 août 1875. L'Etat rachète la C<sup>ie</sup> des Charentes le 12 janvier 1878. La gare est détruite au milieu des années 1970.

L'Etat débute la construction de la nouvelle gare ③ en 1909, à l'extrémité Sud de l'ouvrage à cornes. Sa construction, interrompue par la Première Guerre mondiale, ne reprend qu'en 1919. La nouvelle gare est inaugurée le 19 novembre 1922. L'ancienne gare de la C<sup>ie</sup> du PO est reconvertie en gare marchandise.



Le Chalet de l'Octroi (ci-contre), était situé Avenue Carnot (Av. du G<sup>al</sup> Leclerc), au niveau du Parc Charruyer. La vue est prise en direction de La Pallice.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, une voiture circule *Avenue Carnot* (Av. du *G<sup>al</sup> Leclerc*), dans la traversée du *Parc Charruyer*. La photo est prise en direction du centre-ville.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

La voie arrivait à l'entrée de la *Place d'Armes*, centre du réseau (ci-contre). Deux voies parallèles permettaient le stationnement et la manœuvre des rames. Un triangle permettait le retournement des voitures.

Ci-dessous, 4 photographies de la place, au sud-est de laquelle sont situés l'ancien hôpital militaire d'*Auffrédy* et la cathédrale *Saint-Louis* (XVIII<sup>e</sup>).



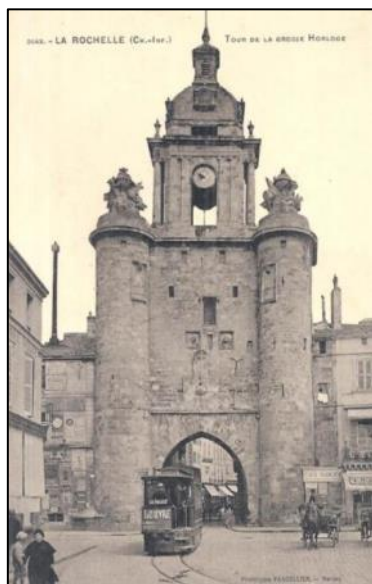
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



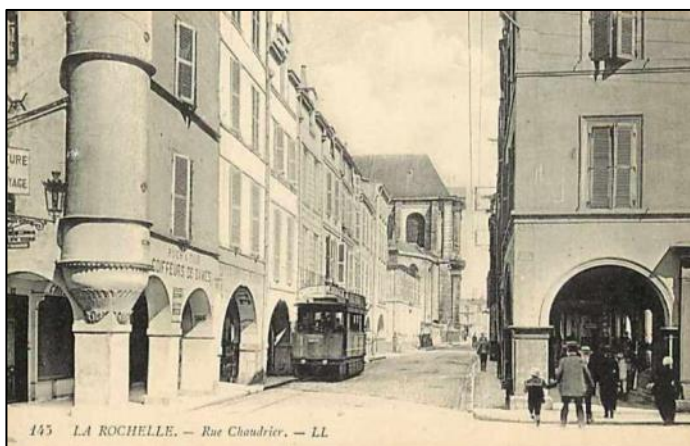
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Après un virage à angle droit, la voie empruntait ensuite la *Rue Chaudrier*, la *Rue du Palais*, et la *Rue de La Grosse Horloge*. Elle débouchait *Quai Duperré* en passant sous *La Grosse Horloge*.



En arrivant sur le *Quai Duperré*, la voie contournait la statue de l'amiral, inaugurée en 1869 et longeait le *Bassin d'Échouage* (*Vieux-Port*)



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



La ligne enjambait le *Canal Maubec* (ci-contre) puis s'engageait sur le *Quai Valin* (ci-dessous) avant de traverser les fortifications par la *Porte Saint-Nicolas* (ou *Porte Napoléon* ou de *La Gare*, selon les époques).



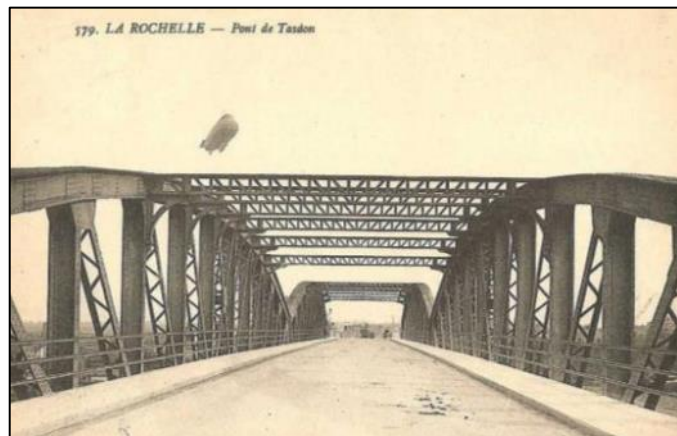
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

En raison de l'étroitesse des ouvertures et éviter les face-à-face, la voie était dédoublée. Cette porte construite au XIII<sup>e</sup> siècle, est détruite vers 1910.

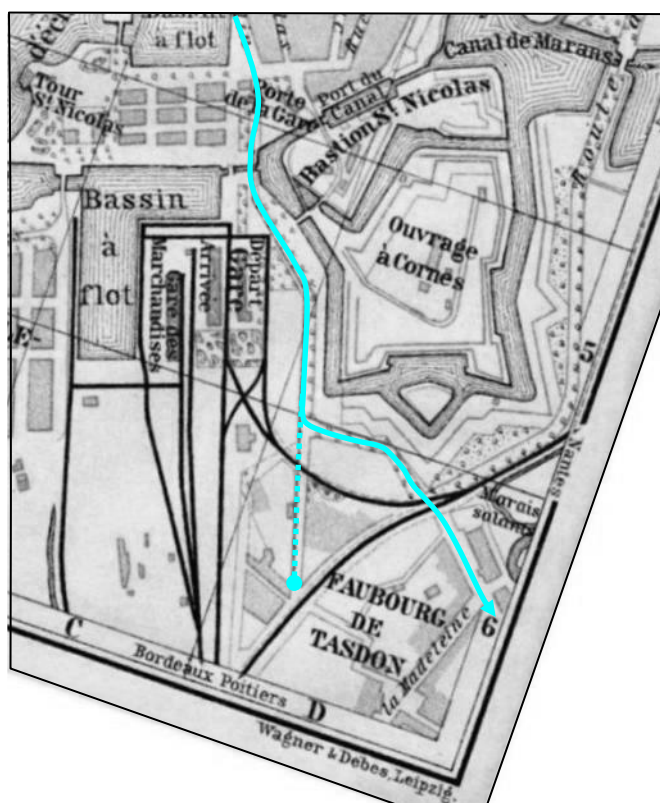


Les deux plans ci-dessous présentent l'entrée sud de la ville, avant et après la construction de la nouvelle gare. Déclarée d'utilité publique en 1906, sa construction va profondément modifier le secteur : destruction du *Bastion Saint-Nicolas* et de l'*Ouvrage à Cornes*, construction du *Pont de Tasdon* (ci-contre).

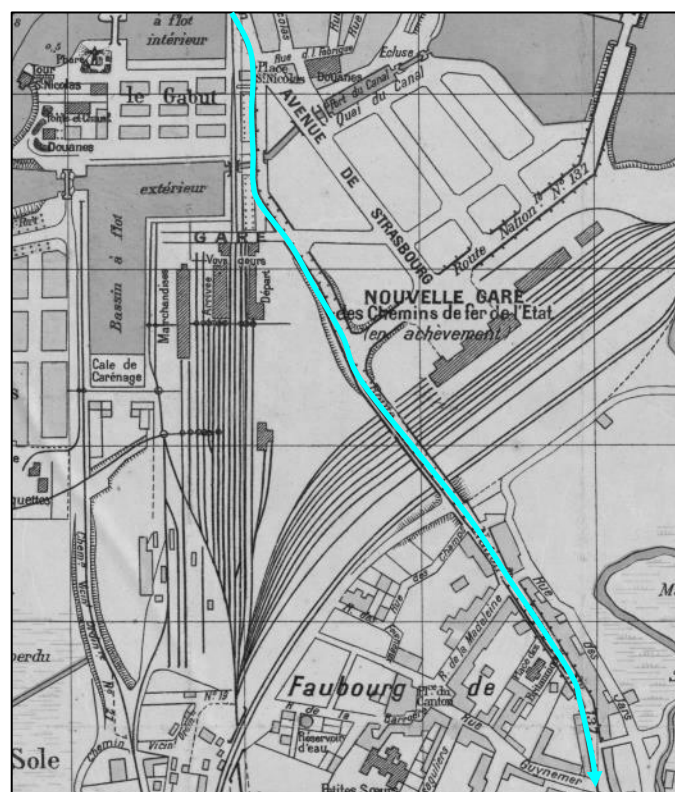
Sur le plan de 1907, le terminus du tramway est approximativement situé dans le prolongement de l'actuelle *Rue Alfred de Musset* (tracé en pointillés). Ceci est peu probable car selon le cahier des charges de 1897, le terminus doit être situé à l'octroi de *Tasdon*.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



1907



1923

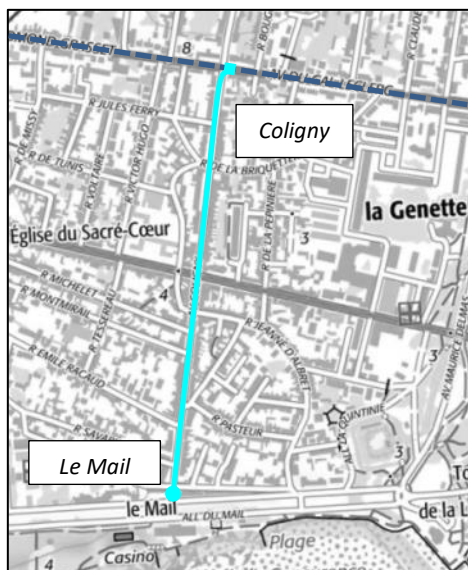


Le cahier des charges prévoit en effet que sur les 30 trains journaliers, au minimum 3 doivent partir de l'octroi de *Tasdon* ; les autres pouvant partir du passage à niveau du chemin de fer. C'est la preuve que la voie devait franchir celles de la ligne Nantes – La Rochelle. Mais il est possible que leur traversée ait été refusée par le PO...

A partir de 1913, la construction du pont du *Tasdon*, permit d'éviter le PN.

Le terminus de la ligne était situé au niveau de l'actuel n°100 de la *Rue Emile Normandin*, arrêt de bus « *Octroi* ».

## De Coligny au Mail



Cette courte antenne de 790 mètres permettait de desservir les bains de mer, le casino et sa salle de concert. Ci-dessous, dos au *Mail*, une voiture circule au niveau de l'actuel n°13.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Dans une partie de son parcours, l'embranchement est posé en site propre. Au point le plus bas de la rue (voir profil ci-contre), la voie est posée sur un remblai assez haut (photo ci-dessous), afin de diminuer la pente et d'éviter à la montée, une trop grande dépense d'air comprimé. Entre le carrefour des avenues *Guiton* et *Coligny* et le terminus du *Mail*, les rails sont encastrés dans la chaussée. Là, en laissant la remorque sur l'évitement, une plaque tournante permettait de faire effectuer un demi-tour à la motrice et reconstituer l'attelage.



Exploité normalement jusqu'au milieu de la guerre 1914-1918, la desserte du *Mail* n'offrit plus ensuite de recettes suffisantes. Sur l'insistance de la municipalité, la CTN consentit à en poursuivre l'exploitation mais de façon épisodique, en saison d'été seulement. Finalement, après bien des reprises, cette ligne sera définitivement abandonnée en mai 1924.

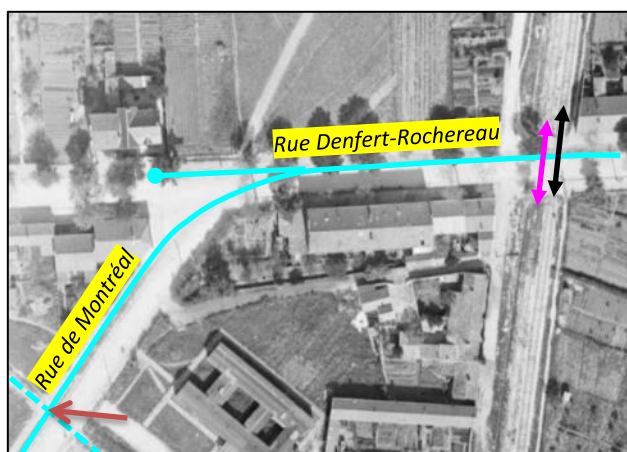
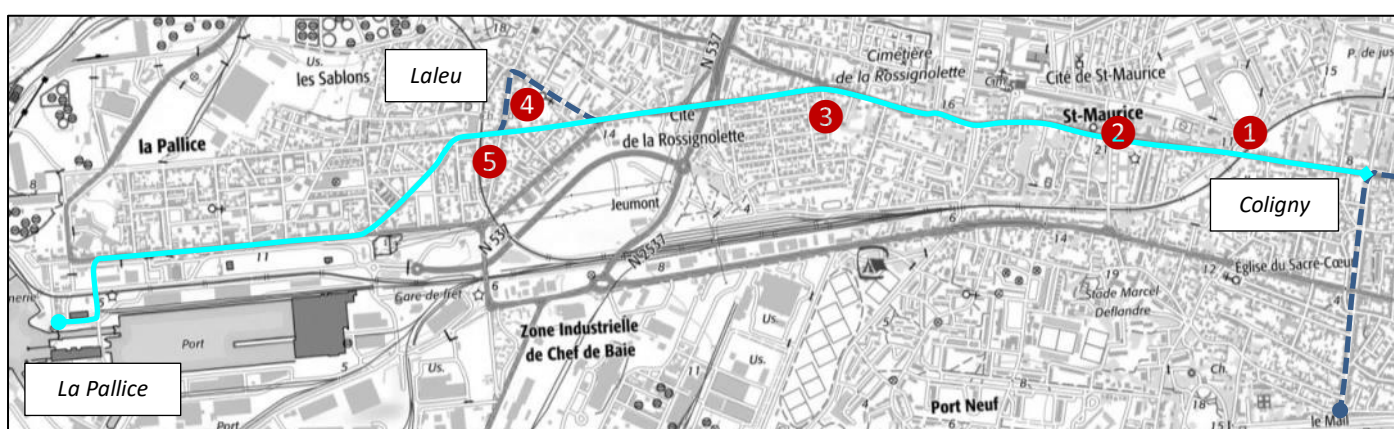
L'*Encyclopédie Générale des Transports* indique la présence d'un ancien tracé. Il semble peu probable qu'il ait existé ; le cahier des charges de 1897 mentionnant déjà le projet d'emprunter la *Rue de Coligny*.





## De Coligny à La Pallice

A partir de la bifurcation de Coligny, la voie empruntait l'Avenue Carnot (Avenue Edmond Grasset). Elle passait sous les voies de la ligne de chemin de fer de La Rochelle au du Port de La Pallice ①, ouverte le 1<sup>er</sup> avril 1891, puis devant le dépôt ②, ci-contre à gauche. Elle bifurquait ensuite Rue Denfert-Rochereau ③. Au niveau de l'actuelle Rue Jacques Henri ④, une branche se détachait en direction de Laleu. Cette dernière était récupérée au niveau de l'actuelle Rue de La Muse. A partir de 1919, la voie croisa à niveau, l'embranchement des usines ⑤.

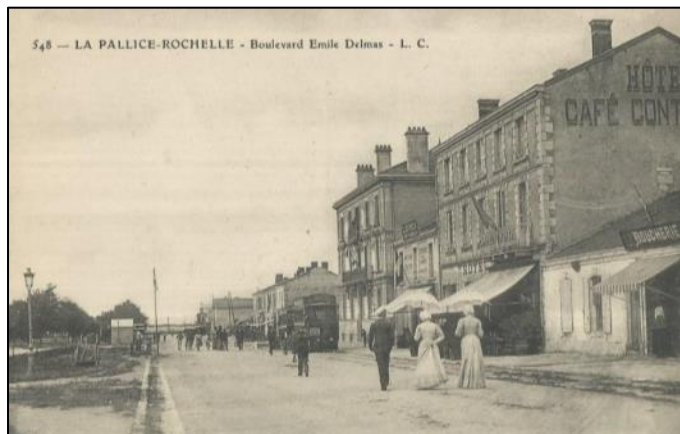


Après le PN, la voie empruntait la Rue de Montréal (Ci-contre) puis le Boulevard Emile Delmas. A noter la voie en impasse.

L'analyse des vues aériennes de 1921 montre un croisement avec un réseau à écartement métrique (en pointillés) Rue de Montréal.



Extrait plan de 1923



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

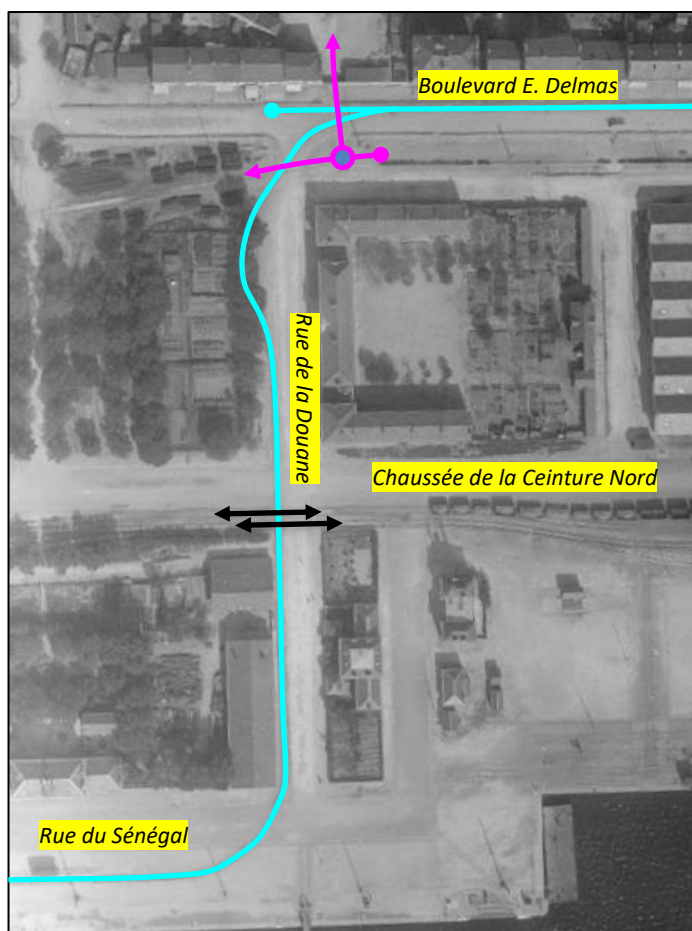
Celles visibles ci-dessus permettraient, via une plaque tournante, d'accéder à une entreprise (tracé rose ci-contre).

La moitié nord de la *Rue de la Douane* est aujourd'hui une voie sans issue.

Le **PORT DE LA PALLICE** est situé sur l'ancien territoire de la commune de Laleu, annexée à La Rochelle par la loi du 27 décembre 1880.

Le port est inauguré le 18 août 1890, après 10 ans de travaux. L'ouverture à la navigation fut quant à elle déclarée par un arrêté préfectoral du 5 juin 1891. L'extension du port fut mise à l'étude dès 1907 mais l'exécution des travaux fut suspendue pendant la Première Guerre mondiale. En 1923, un nouveau programme d'extension visant à augmenter la capacité commerciale et industrielle du port fut adopté.

Voici trois vues du *Boulevard Emile Delmas*. Entre ce dernier la *Rue du Sénégal*, la voie du tram croisait plusieurs voies normales, dont certaines aujourd'hui déposées.



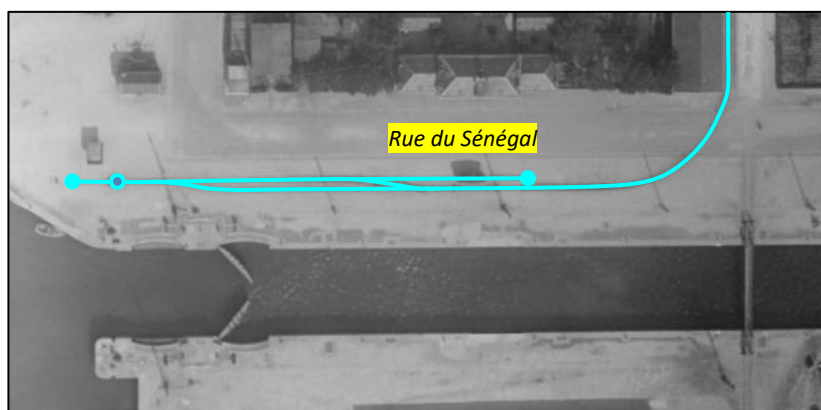




Le terminus était situé au bord de l'écluse d'accès au bassin, près du sémaphore.



Ci-dessous, le plan des voies du terminus avec, à son extrémité, une plaque tournante et une guérite.



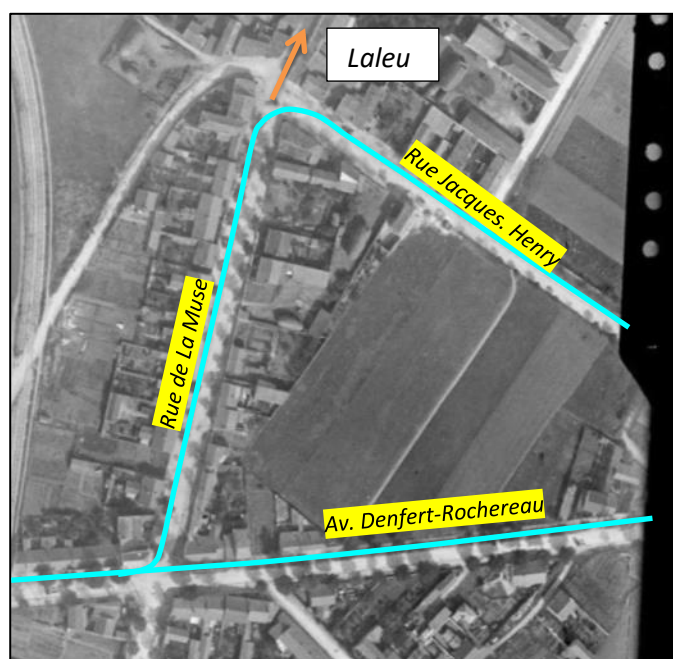
Le bassin est à droite et l'avant-port à gauche.

### L'embranchement de Laleu

Le cahier des charges de 1897 prévoit qu'à la rencontre de l'avenue Denfert-Rochereau avec le chemin vicinal n°25, il sera établi un petit embranchement de 200 mètres environ de longueur, permettant aux trains d'arriver à l'entrée de la rue de la Muse dans le bourg de Laleu.

La Rue de La Muse mesure 200 mètres de long et la Rue Jacques Henry, 300 mètres. Il est donc possible qu'à l'origine, seule la première branche devait être posée.

L'intérêt de cet embranchement, passant à plus de 200 mètres au sud du centre bourg, est inconnu. Était-il emprunté par l'ensemble des voitures ? Il est abandonné en 1913 ; même si les voies sont toujours visibles sur les vues aériennes de 1921.



## LE DEPOT-USINE



Le dépôt-usine était situé au point le plus élevé de la ligne et approximativement à mi-distance entre *Tasdon* et *La Pallice*, dans le quartier de *Saint-Maurice* (face à l'actuel n°137 de l'*Avenue Edmond Grasset*).

Sur la vue aérienne de 1921, il est possible d'apercevoir la cheminée (en haut, à droite) au pied de laquelle se trouvait l'usine permettant de comprimer l'air. Pour chaque trajet les motrices viennent faire le plein à la station dite de « biberonnage ».

L'ensemble des bâtiments est détruit fin 1981/début 1982 pour laisser place à des immeubles construits quelques années après.



Ci-contre, l'entrée du dépôt. La voie longeant le bâtiment permettait aux motrices de faire le plein en air comprimé.





## LE MATERIEL ET L'EXPLOITATION



Le choix de la municipalité se porta sur un tramway à traction mécanique par air comprimé, inventé par l'ingénieur [Louis MERKASKI](#). Par rapport au tramway électrique, ce système avait les avantages esthétique et pratique d'épargner l'installation de câbles d'alimentation.

Au début, le parc était constitué de 9 motrices d'une capacité de 33 personnes et 4 remorques d'une capacité de 45 personnes. Il sera renforcé de 8 nouvelles motrices en provenance du réseau d'Aix-les-Bains, fermé en 1911.

Une bouteille d'air comprimé était placée à l'avant de l'automotrice. L'air détendu à 8 bars agissait sur les cylindres moteurs des roues de la voiture. Ce procédé présentait l'inconvénient d'une autonomie réduite, qui obligeait au réapprovisionnement fréquent à l'usine-dépôt.

La vitesse maxi était de 10 km/h entre *Tasdon* et la *Place Verdun* et de 20 km/h sur le reste du réseau.



| Section<br>(selon cahier des charges)     | Nombre mini de<br>voyages |
|---|---------------------------|
| <b>Octroi de Tasdon &gt; PN de Tasdon</b> | 3/jour                    |
| <b>PN de Tasdon &gt; Place d'Armes</b>    | 30/jour                   |
| <b>PN de Tasdon &gt; La Pallice</b>       | 1/heure                   |
| <b>Place d'Armes &gt; Le Mail</b>         | 10/jour                   |

Il faut environ 45 minutes pour traverser La Rochelle. Les départs ont lieu toutes les 20 minutes en semaine de 7 heures à 22 heures. Un service est aussi assuré les dimanches et jours de fêtes. En saison estivale, des trains supplémentaires de nuit ont leurs horaires réglés sur la sortie des spectacles du Casino



**Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...**

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)