Voie ferrée de la ligne de Tramway de Saumur à Fontevraud

Références du dossier

Numéro de dossier : IA49010691
Date de l'enquête initiale : 2010
Date(s) de rédaction : 2010
Cadre de l'étude : inventaire topographique
Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : voie ferrée
Appellation : ligne de Tramway de Saumur à Fontevraud

Compléments de localisation

Milieu d'implantation :
Références cadastrales :

Historique

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, la mise en place de réseaux ferroviaires régionaux suscita divers projets de liaisons en Saumurois. Le 8 décembre 1879, Onésime François Louis Monprofit, ingénieur civil demeurant à Saumur, propose un avant-projet de tramway (conçu avec l'ingénieur G. Broca) à la Préfecture de Maine-et-Loire pour l'ouverture d'une ligne Saumur/Saint-Hilaire-Saint-Florent/Fontevraud. Localement, le projet bénéficie de soutiens importants : une première demande de desserte ferroviaire avait déjà été formulée, en vain, dès 1870 par des notables de Fontevraud, lors l'enquête publique sur le tracé de la ligne du chemin de fer Saumur-Poitiers. En effet, les enquêtes alors réalisées montrent que les déplacements des populations locales généreraient un trafic voyageur non négligeable, que compléterait un trafic marchand important, lié à la diffusion des productions locales (agricoles, viticoles, mais aussi extraction de tuffeau) et à l'activité de la Maison centrale de Fontevraud. En outre, une telle ligne induirait des dynamiques locales (notamment touristiques).
Déclaré d'utilité publique, le réseau des Tramways de Saumur est donc concédé par décret du 9 janvier 1883 à Onésime François Louis Monprofit, ingénieur civil demeurant à Saumur, qui est tenu de construire la ligne en quatre ans. Il s'agit d'une concession qui impose 3 voyages minimum par jour dans chaque sens, 8 voitures au plus, avec une vitesse n'excédant pas les 20km/h, normes qui demeureront jusqu'à la fin de l'exploitation de la ligne. Par rapport au projet initial de Monprofit, quelques différences sont apparues, notamment la décision de ne pas desservir l'intérieur de la prison, par crainte des évasions.
L'essentiel de la construction de la ligne est réalisé en 1885-1886, mais l'achèvement tarde. N'ayant pas mené à terme les travaux prévus, le concessionnaire est déchu par arrêté ministériel du 7 septembre 1888, décision entérinée en Conseil d'État le 13 juillet 1892. Plusieurs projets se succèdent alors jusqu'à ce qu'un décret du 8 janvier 1896 concède le réseau à la ville de Saumur et approuve l'accord passé préalablement, le 14 novembre 1895 entre le maire de Saumur et la Compagnie Française des Voies ferrées économiques. Cette compagnie devient ainsi rétrocessionnaire de l'exploitation pour 60 ans. Les travaux sont achevés et la ligne est inaugurée le 6 novembre 1896.
Un décret du 29 août 1905 valide le transfert de concession de la Compagnie Française des Voies ferrées économiques à la Compagnie des Tramways de Saumur et extensions.
Après avoir été constamment déficitaire, l'exploitation cesse le 31 mai 1920 et cette compagnie est mise en liquidation judiciaire. Une procédure est engagée en 1923 qui conduit à une décision de déclassement de la ligne le 26 septembre 1923. Cependant, face aux protestations des opinions publiques des communes traversées par la ligne Saumur-Fontevraud, l'exploitation de la ligne est reprise et concédée par la ville de Saumur à la Société Baert et Verney. Une révision des voies et du matériel est entreprise en juillet 1924 (remplacement de traverses, restauration et remplacement d'automotrices et wagons) et l'exploitation de la ligne Saumur-Fontevraud reprend le 26 juillet 1924 (trafic voyageur) et le 1er janvier 1925 (trafic marchand).

Cependant, le rapide essor du transport automobile entraine l'abandon de l'exploitation de la ligne le 12 novembre 1929. Le réseau des tramways de Saumur et banlieue est définitivement déclassé par décret du 29 avril 1930. Le réseau ferré et la plupart des installations ferroviaires sont démontés dans les années qui suivent.

Période(s) principale(s) : 4e quart 19e siècle
Période(s) secondaire(s) : 1ère moitié 20e siècle
Auteur(s) de l'oeuvre : Jean Camus ()

Description

Réseau

Le réseau des Tramways de Saumur s'articulait sur deux lignes. La ligne de Saumur à Saint-Hilaire-Saint-Florent (longueur : 5km754,10) part de la gare de Saumur-Orléans, traversait la Loire et la ville, se raccordait par un embranchement à la gare de Saumur-Etat, traversait le Thouet pour desservir les communes de Bagneux et de Saint-Hilaire-Saint-Florent. La ligne de Saumur à Fontevrault (longueur : 15km080,15) se détachait de la première devant le Théâtre de Saumur et dessert la rive gauche de la Loire jusqu'à Montsoreau, où elle tournait à angle droit pour se diriger sur Fontevrault. Le réseau était presque entièrement établi sur des voies publiques : routes nationales 138 et 147 et route départementale 14.
Des extensions à cette ligne de tramway seront envisagées à plusieurs reprises, mais jamais réalisées. Ainsi, en 1906, est conçu un projet d'embranchement de Montsoreau à Chinon, qui fut abandonné après 1915. De même, un projet d'extension de Fontevraud à l'école de la Réforme de Saint-Hilaire, formulé en mars 1919, est abandonné par décision ministérielle du 29 juillet 1919.

Rails

Les systèmes ferroviaires utilisés dépendaient du tracé : le système Broca, avec rails à gorge, était réservé aux traversées des villes ou portions du trajet où le tramway circulait sur la chaussée, tandis qu'ailleurs était adopté le système Vignole, sur traverses et ballast.

Voitures et matériel roulant

En 1896, les locomotives étaient des modèles Pinguely bicabine, que vinrent compléter ou remplacer des automotrices Purrey, en 1907, et des automotrices Baer et Verney en 1924. Au sein de convois qui ne devaient pas excéder 60 mètres, soit 8 voitures, les wagons offraient une grande diversité et répondaient à des usages variés : voitures de voyageurs à portes latérales, baladeuses (pour l'été), wagons de marchandises (fermés, à plateforme ou en tombereau) ou encore wagons cellulaires (pour le transport des prisonniers de la maison centrale de Fontevraud).

Dessertes à Montsoreau et Fontevraud-l'Abbaye (cf. "textes associés" : description du projet d'exécution, en 1896)

Les communes de Montsoreau et Fontevraud-l'Abbaye disposaient de plusieurs dessertes, d'importance variée selon une typologie propre à la ligne : arrêts facultatifs (montée et descente de seuls voyageurs), haltes (voyageurs et bagages) ou stations (tous les services). Au fil de l'exploitation, certains furent modifiés.
- La Maumenière (arrêt facultatif, non prévu initialement, mais créé à la demande des habitants par arrêté préfectoral du 25 novembre 1908, puis supprimé par arrêté préfectoral du 7 avril 1917 pour être remplacé par l'arrêt du Pont de Montsoreau) ;
- Pont de Montsoreau (arrêt facultatif non, prévu initialement, mais créé par arrêté préfectoral du 7 avril 1917 lors de la construction du pont) ;
- Montsoreau (station). Cette gare était réduite et il n'en reste rien ; octogonal, le kiosque-abri à voyageurs élevé en 1906 était celui de la station de la place Bilange à Saumur (remplacée par la station installée en 1905 sous les arcades du théâtre), remonté à Montsoreau. Après démantèlement de la ligne, cette gare de voyageurs est baillée par la commune comme boutique de photographe de 1935 à 1945, puis fut détruite dans les années 1960.
- Chaumont (initialement halte, transformée en simple arrêt facultatif par décision du 28 avril 1897, du fait d'une trop faible fréquentation) ;
- Les Roches (arrêt facultatif, non prévu initialement, mais créé par décision du 28 avril 1897, pour desservir le nord de l'écart des Roches et les écarts de la Socraie, des Coteaux, du Peuil et des Ecoteries) ;
- Le Bas d'Enfer (arrêt facultatif) ;
- Fontevrault (station). La gare de Fontevraud, terminus de la voie, disposait d'infrastructures importantes, qui furent démontées en 1934 pour la plupart (seule demeure le kiosque).

Eléments descriptifs

Statut, intérêt et protection

Statut de la propriété : propriété d'un établissement public

Références documentaires

Documents d'archive

- AD Maine-et-Loire. 110 S 1. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Etablissement (1893-1901).
- AD Maine-et-Loire. 110 S 2. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Construction (1897-1909).
- AD Maine-et-Loire. 110 S 3. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Construction (1901-1903).
- AD Maine-et-Loire. 110 S 4. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Construction : travaux et exploitation (1905-1906).
- AD Maine-et-Loire. 110 S 5. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Construction : travaux et exploitation (1907-1919).
- AD Maine-et-Loire. 110 S 6. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Concession Monprofit (1879-1898).
- AD Maine-et-Loire. 110 S 7. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Tramways : Angers, Saumur et affaiers diverses (1906-1927).
- AM Montsoreau. **Monuments histotriques / Tramway**. Pièces relatives à la ligne de Tramway de Saumur et banlieue (fin XIXe-1ère moitié XXe siècle).

Bibliographie

- BOYER, André. **Le tramway Saumur-Fontevraud, 1896**. Art et Découverte, Montsoreau, 1979.

Annexe 1

AD Maine-et-Loire. 101 S 6. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Concession Monprofit (1880-1881).
« La maison centrale de Fontevrault et les Tramways saumurois », mémoire rédigé par O. Monprofit (s.d., 2nd semestre 1880).
Ce mémoire présente le projet de tracé et d'équipement de la ligne de tramway de Saumur à Fontevraud établi par O. Monprofit, qui en rappelle les enjeux et envisage qu'elle puisse desservir l'intérieur même de la Maison centrale de Fontevraud. [...].
[Déjà lors de la construction de la ligne Poitiers-Saumur] *il se forma une sorte de syndicat, composé des personnes les plus compétentes du pays, parmi lesquelles, en dehors du directeur, à cette époque, de la Maison centrale, M. Christaud, et de M. Marquet, directeur de la Colonie agricole de St-Hilaire, on citait M.M. Vacher Urbain, maire de Fontevrault, Lippmann, entrepreneur de la Maison centrale, G. Le Brecq, maire de Couziers, J. Trudeau-Bontemps, propriétaire, Bruneau, Propriétaire, J. Palustre, propriétaire, Herbault, propriétaire, Roulleau, notaire (M. Roulleau est le maire actuel de Fontevrault), etc.*
Dans une brochure adressée à M.M. les Membres de la commission d'enquête sur le projet de construction d'un chemin de fer départemental de Saumur à Poitiers, ils s'efforcèrent d'établir combien il était de l'intérêt de l'Etat et du département de modifier le tracé primitivement fait et passant loin de Fontevrault pour desservir cette dernière ville, qui a une importance considérable par suite de la Maison centrale et de la Colonie agricole de St-Hilaire.
Nous croyons devoir citer textuellement un passage de cette brochure écrite il y a dix ans.

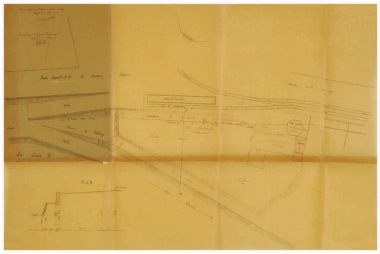
Nous tenons de renseignements précis que les besoins de la Maison centrale seule, nécessitent des transports annuels minimum de huit millions de kilogrammes, se répartissant sur les matières destinées aux industries de la Maison et sur leurs produits manufacturés.
Quinze cents détenus sont entièrement occupés à des travaux industriels, dont les produits sont sans exception livrés au commerce et consommés en dehors de la localité.
Dans les chiffres de transport énoncés plus haut, ne se trouvent pas compris ceux des denrées alimentaires nécessaires à la maison centrale, qui, tirés en grande partie de Saumur et de Loudun, se montent à quinze mille quintaux de blé, seigle, pommes de terre et vin.
Deux voitures publiques à dix places ayant chacune deux départs par jour font le trajet de Fontevrault à Saumur et transportent, en diminuant moitié pour les vides, une moyenne de 40 voyageurs par jour, aller et retour, soit 14.600 par an.
Nous ne comprenons pas dans cette indication les voyageurs que transporte le courrier de Saumur à Loudun, pas plus que les nombreux touristes qui viennent, par des voitures particulières, visiter la vieille abbaye, les tombeaux des rois d'Angleterre, le château de Montsoreau et l'Église de Candes.
Enfin nous ajouterons que les relations journalières et suivies de Fontevrault avec Saumur nous font croire que, comme pour tous les pays dotés d'un chemin de fer, le chiffre des voyageurs entre ces deux localités sera pour le moins doublé.
Une autre considération doit vous être encore présentée. Par la proximité d'un chemin de fer, l'Etat obtiendrait certainement pour sa Maison centrale, des soumissions moins élevées que par le passé, qui lui profiteraient, selon le dire d'hommes compétents, de 50.000 francs par an. Cette situation particulière pourrait l'amener à subventionner la Compagnie d'une somme importante qui lui rapporterait ainsi de gros intérêts.
Maintenant, d'après nos appréciations basées sur le nombre d'hectares cultivés dans les différentes communes qui se trouvent dans un rayon de 4 kilomètres autour de Fontevraud et que nous avons citées plus haut, les productions en céréales, vins des coteaux, pierres de tuffeaux recherchées pour les constructions urbaines, fruits cuits et crûs, représentent environ un chiffre de cent mille tonnes livrées au commerce, défalcation faite de la consommation locale.
[...] De cette façon et ainsi que l'indique le tracé que nous joignons à ce mémoire, nous atteignons le mur de ronde de la prison à la hauteur de la forge, et par un raccord en suivant ce mur, nous pouvons aller jusqu'à l'usine à gaz, récemment construite.
[...] Il ne faut pas perdre de vue en effet que la Maison centrale exige un approvisionnement constant à wagons pleins, en matières premières et en denrées alimentaires, que ces matières premières viennent presque toutes du chemin de fer, que les wagons qui en sont chargés, à leur retour, ramènent au chemin de fer des produits manufacturés non moins leurs et non moins encombrants.
Il faut donc éviter des manipulations inutiles et lentes, supprimer complètement un roulage onéreux, amener en un mot à pied d'œuvre et prendre en retour à l'atelier même de fabrication.
Pour que notre tracé atteigne absolument à ce but, il faut qu'il soit complété par une voie de pénétration dans la Maison centrale même, nous demandons donc qu'une porte soit ouverte dans le mur de ronde pour que nous puissions accéder à la cour de la forge.
[...] De la cour de la forge, le tracé étudié que je joins à ce mémoire gagne le chemin de ronde, dessert par un petit raccord la cour de la buanderie et la manutention, puis gagne, en passant devant l'atelier des sangles, les ateliers des tailleurs et des cordonniers, les magasins au bois de la Régie et des sabotiers, le dépôt des charbons et des bois de la Maison, remonte le côté sud-ouest en desservant l'atelier des menuisiers et les ateliers de boutons ; puis par de nouvelles courbes pénètre dans la cour d'honneur pour venir desservir les magasins de la Régie [...].

Annexe 2

AD Maine-et-Loire. 110 S 1. **Chemins de fer. Tramways, Saumur et banlieue**. Compagnie française des voies ferrées économiques. Tramways de Saumur et banlieue. Projet d'exécution, notice explicative (2 mai 1896).
Les dispositifs que nous présentons pour les stations des tramways de Saumur et Banlieue peuvent se justifier facilement. Nous allons les passer en revue rapidement.
- Station de Saint-Florent [...]
- Station de Dampierre [...]
- Station de Souzay [...]
- Station de Turquant [...]
- Station de Montsoreau. La station de Montsoreau présente une double-voie et en outre une voie en cul-de-sac, desservant un quai à marchandises à l'entrée de la route départementale n°22.
- Station de Fontevrault. A la station de Fontevrault, on a prévu un bâtiment pour le service des voyageurs, un quai avec partie couverte pour le service des marchandises, un réservoir, un quai à charbon, une remise pour deux voitures, un dépôt pour deux machines et un emplacement devant servir de parc pour le matériel de la voie. Outre la double voie principale, il y a une voie longeant le quai à marchandises et deux voies aboutissant à la remise et au dépôt. La voie du

dépôt se terminera par un cul-de-sac servant de parc à roues. Une voie transversale avec plaques-tournantes réunit la deuxième voie principale, la voie qui dessert le quai à marchandises et la voie de la remise des voitures.

Illustrations



Montsoreau : plan de la place du Mail et du quai de Loire (1909), avec la station de tramway (voies et gare de voyageurs). Autr. Trévillon (conducteur des travaux aux Ponts-et-Chaussées), Phot. Bruno Rousseau, Phot. Youenn (reproduction) Communeau IVR52_20114902774NUCA

Dossiers liés

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Gare de Fontevraud, actuellement maison dite "Mary Jan", 5 avenue des Roches, Fontevraud-l'Abbaye (IA49010692) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Fontevraud-l'Abbaye, les Roches, 5 avenue des Roches

Dossiers de synthèse :

Fontevraud-l'Abbaye : présentation de la commune (IA49010822) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Fontevraud-l'Abbaye

Oeuvre(s) contenue(s) :

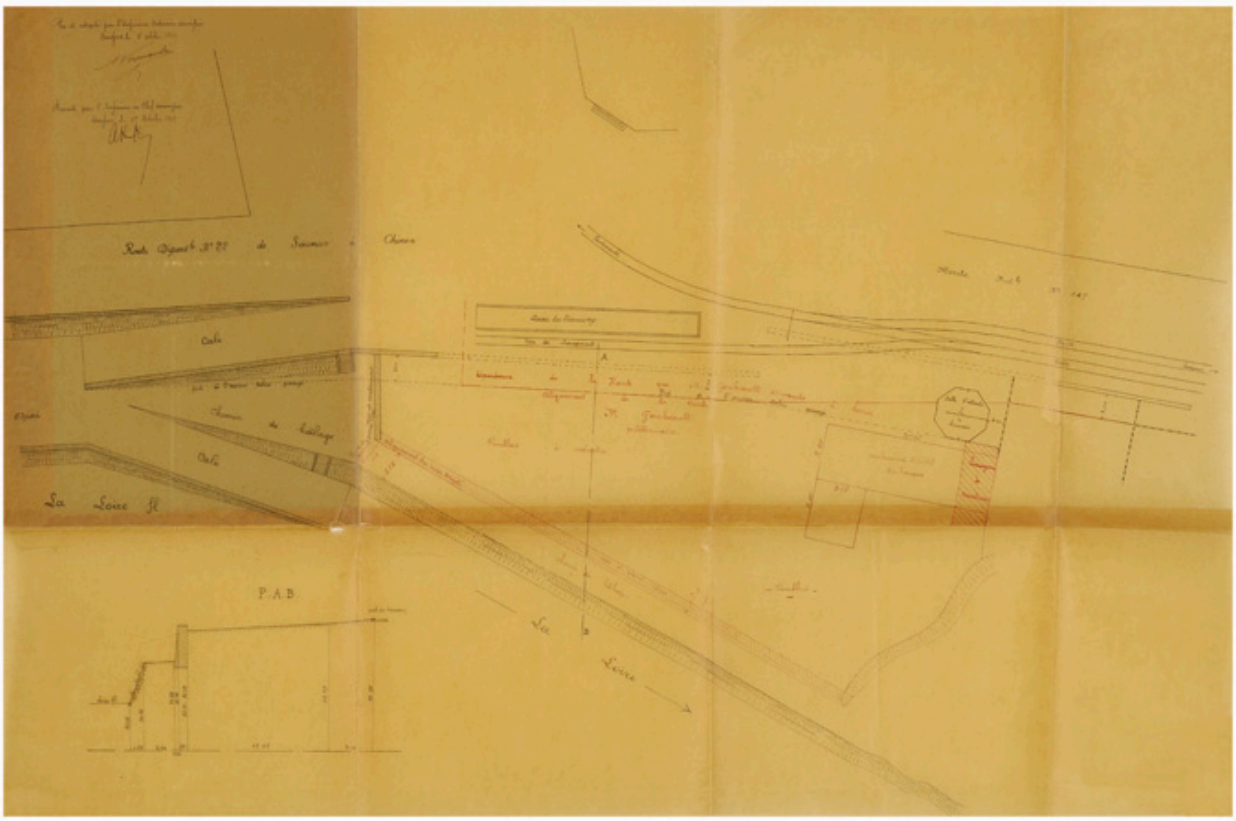
Oeuvre(s) en rapport :

Fontevraud-l'Abbaye : présentation de la commune (IA49010822) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Fontevraud-l'Abbaye

Gare de Fontevraud, actuellement maison dite "Mary Jan", 5 avenue des Roches, Fontevraud-l'Abbaye (IA49010692) Pays de la Loire, Maine-et-Loire, Fontevraud-l'Abbaye, les Roches, 5 avenue des Roches

Auteur(s) du dossier : Florian Stalder

Copyright(s) : (c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Conseil départemental de Maine-et-Loire - Conservation départementale du patrimoine



Montsoreau : plan de la place du Mail et du quai de Loire (1909), avec la station de tramway (voies et gare de voyageurs).

Référence du document reproduit :

- Plan du projet Goubeault d'aménagements de l'ancienne tête de l'Île de Rest à Montsoreau dressé le 17 septembre 1909 75x50cm encre sur papier calque.
  Archives départementales de Maine-et-Loire, Angers : 121 S 72

IVR52_20114902774NUCA
Auteur de l'illustration : Bruno Rousseau, Auteur de l'illustration : Youenn (reproduction) Communeau
Auteur du document reproduit : Trévillon (conducteur des travaux aux Ponts-et-Chaussées)
Échelle : 1:500e.
(c) Région Pays de la Loire - Inventaire général ; (c) Archives départementales de Maine-et-Loire
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation