

Clermont-Ferrand

Centenaire du premier tramway électrique



Dessiné et gravé en taille-douce
par Patrick Lubin

Format vertical 22 x 36

50 timbres à la feuille

Vente anticipée le 28 octobre 1989
à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme)

Vente générale le 30 octobre 1989

Si un tramway mérite d'être nommé Désir, c'est bien celui de Clermont-Ferrand. Sa naissance en 1889 fut, en effet, le fruit d'une longue et difficile gestation. Alors que les travaux d'installation d'un tramway parisien commencèrent dès 1854, "le chemin de fer américain" ne rencontra qu'un faible succès en Auvergne. Pour la seule cité des Clermontois, plusieurs projets furent élaborés en 1858, 1871 et 1879, mais ils restèrent sans suite. En effet, les obstacles à leur réalisation ne furent pas uniquement financiers : un conseiller général de Clermont-Ferrand craignait "que les chevaux ne soient effrayés par la vue de cette machine qui se meut sans bruit". Le système "Mekarski" de 1879 prônait en effet le remplacement des chevaux par des machines à air comprimé relativement silencieuses. D'autres projets virent le jour, les uns préconisant l'utilisation de la vapeur à chauffage au coke, les autres

l'emploi de la traction animale. Mais ces propositions n'aboutirent pas. Il faut attendre l'année 1889 pour que Clermont-Ferrand soit doté d'un tramway qui, pour la première fois en France, utilise l'énergie électrique. Auparavant, une première expérience avait été tentée en 1881 pour l'Exposition d'électricité de Paris, mais elle était restée sans lendemain.

C'est à Jean Claret, entrepreneur de travaux publics, que revient l'honneur d'avoir créé le tramway clermontois. La ligne Montferrand-Royat, qui lui avait été concédée en 1888, fut mise en service le 7 janvier 1890 de Montferrand à la place de Jaude ; puis le 6 juin suivant, de Jaude à Royat. Longue de sept kilomètres, elle était surmontée d'un tube de section carrée dans lequel glissait une "navette" de prise de courant ; cette navette était reliée par un câble à un tube vertical, situé sur le

toit de la motrice. Le retour du courant s'effectuait par les rails. Les motrices, à plateformes extrêmes ouvertes, comme le montre le timbre, étaient à classe unique de voyageurs.

Le tramway de Clermont-Ferrand fut une réussite, mais le système pour capter l'énergie électrique demeurait compliqué. Celui-ci fut remplacé en 1907 par le dispositif classique avec prise de courant par perche et fil aérien. A son apogée, le réseau clermontois comprenait cinq lignes. Ce moyen de transport resta en vigueur jusqu'en 1956, date à laquelle il fut détrôné par l'autobus.