

Reflets de Salleboeuf

Découvrons notre village



(8977) SALLEBŒUF (GIRONDE)

ROUTE DE BORDEAUX A BERGERAC, PASSAGE DU TRAM
DE BORDEAUX A CAMARSAC A LA GARE DE LA PLANTEYRE
ET L'HOTEL DES POSTES.

Chartron, éditeur.

Cl. Henry Guillier, Libourne.



Salleboeuf à l'époque du Tramway - 1900-1949

Histoire de la ligne de tramway Bordeaux – Camarsac (ligne F)

Le tramway était ardemment souhaité par les habitants des communes voisines du tracé défini depuis une vingtaine d'années. En effet, la route de Bordeaux à Bergerac ou RN136 (aujourd'hui RD 936) était dans un état qui rendait la circulation difficile, surtout l'hiver, et les charrettes, lourdement chargées de pierres extraites des carrières de Camarsac, l'endommageaient de plus en plus.

Le conseil municipal de Salleboeuf avait, pour sa part, délibéré en 1880, 1888 et 1890 et approuvé les différents projets de création de cette ligne. La construction et l'exploitation furent concédées par le Département à la Société des Chemins de Fer Economiques. Enfin, après 20 ans de tracés, formalités, demandes d'autorisation et travaux, le 1er janvier 1900 on baptisa trois locomotives, dont la n°3042 nommée « Salleboeuf », et le premier tramway circula le 15 janvier 1900. L'inauguration officielle de la ligne eut lieu le 28 janvier 1900, suscitant l'enthousiasme général de la population.

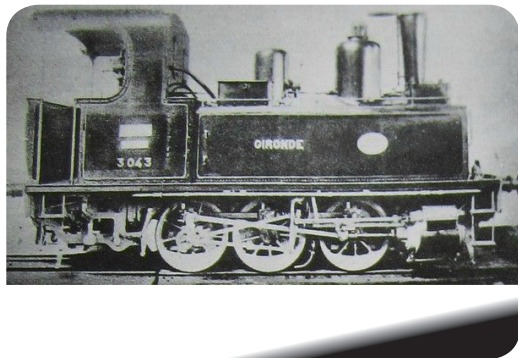
Le tramway s'apparentait à un train à vapeur circulant sur une voie normale d'1,44 m de large. Chaque jour trois trains réguliers véhiculaient les voyageurs dans les deux sens ; le premier partait de Camarsac le matin à 6h30 et le dernier y revenait à 19h30. En été, on comptait des trains supplémentaires tous les jours mais en hiver uniquement les jeudis, dimanches et jours fériés. Les trains transportant les marchandises circulaient entre ceux des voyageurs. Ils acheminaient vers Bordeaux des pierres de taille, du vin, du lait, des champignons de Paris, du fourrage, des bestiaux et des produits maraichers. En provenance de Bordeaux circulaient les « bourriers », wagons découverts transportant les ordures de la ville de Bordeaux, à destination de Saint Germain du Puch, qui firent l'objet de nombreuses plaintes et pétitions de la part des riverains de cette ligne. Enfin, le transport du courrier fut également assuré entre Bordeaux et Camarsac par au moins une motrice équipée d'une boîte à lettres.

La locomotive, les voitures et les wagons peints en vert avec des filets jaune d'or avaient un gabarit réduit à 2,50 m (contre 3,20 m pour les grands réseaux). Il n'y avait que deux gares, l'une à Floirac et l'autre à Camarsac.

La ligne, d'une longueur de 15,700 km partait du cours Gambetta, entre Cenon et Floirac, escaladait la côte de Monrepos puis suivait la RN136. En approchant de Camarsac, avant le château, elle traversait la RN136 et continuait, en site propre, jusqu'à la gare du terminus. Du côté de Bordeaux, le tram s'arrêtait à La Benaugue devant le bar « Chez Joseph ».

Les voyageurs descendaient là et devaient traverser à pied le passage à niveau pour pouvoir emprunter, de l'autre côté, le tram n° 5.

Le trajet de 15,700 km durait 1h04, le train circulant en moyenne à 20 km/h. Il n'y avait pas de halte prévue et, pour pouvoir faire arrêter le tram, les voyageurs devaient faire signe au mécanicien en levant les bras dès qu'ils le voyaient. En cas de retard important, provoqué par un accident ou un déraillement, vu qu'il n'existait pas de ligne téléphonique dédiée, un employé allait prévenir les voyageurs qui attendaient le tram. Il circulait alors sur une bicyclette, emportée à cet effet dans le tram.



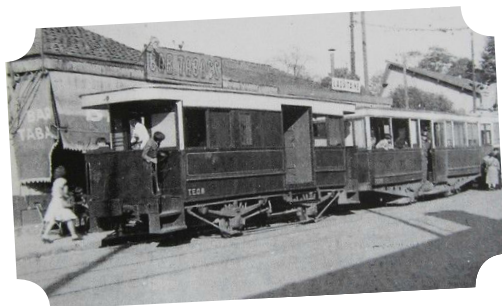
Locomotive n° 3043 «Gironde»

La ligne ne comportait pas de voies d'évitement ni de voie de garage, et des embranchements furent réalisés par la suite pour les besoins des entreprises.

Il n'y eut qu'un accident sur la commune de Salleboeuf, à La Planteyre - le 11 janvier 1910, la locomotive n°3041 dérailla suite à l'ouverture trop brusque du régulateur alors que les freins étaient serrés, ce qui fit cabrer la machine.

En 1923 l'exploitation de la ligne fut transférée aux Tramways Electriques et Omnibus de Bordeaux (TEOB). Les TEOB électrifièrent la ligne et y installèrent un matériel plus moderne et plus sûr. Ils créèrent deux nouvelles gares, l'une à la Planteyre à Salleboeuf et l'autre aux Bons Enfants à Fargues Saint-Hilaire. Des stations du tram furent installées le long du trajet (Monrepos, Cornier, Artigues, Tresses-Mélac, Tresses-Carignan, Lapière-Carignan, les Bons Enfants, Maison Rouge, Bonnetan, la Planteyre, Salleboeuf, les Sept Frères et Camarsac) avec des voies d'évitement et, dès 1924, il fut organisé jusqu'à dix allers retours par jour. La vitesse moyenne était alors de 35 km/h et le trajet durait 55 minutes.

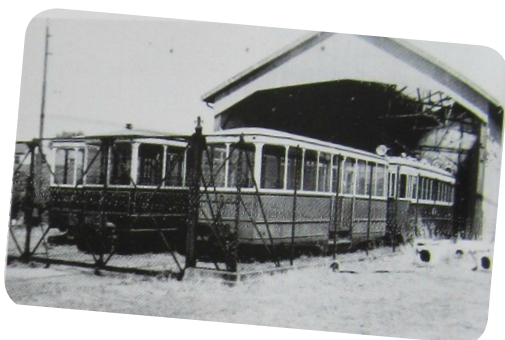
lignes allant de « La Planteyre à la Sauve » et de « la Souys à Langoiran » et on parla de prolonger la ligne de Camarsac à Branne, avec un embranchement de La Planteyre à Targon. Mais tous ces projets ne virent jamais le jour. En effet le développement de l'automobile et notamment des autobus ne permettant pas de garantir une rentabilité efficace pour le tram de Bordeaux à Camarsac, l'exploitation de la ligne fut définitivement abandonnée le 14 juillet 1949. Ce sont les autobus des tramways du Libournais qui assurèrent la desserte des localités traversées jusqu'à Bordeaux.



Arrêt du tramway à Floirac



Arrêt du tram, entrée du Cours Gambetta à Floirac



Dépôt du tram de Floirac

A Salleboeuf, la gare de la Planteyre comportait un hall avec marché et un quai de chargement. La voie ferrée était composée d'une voie de manœuvres et d'une voie de chargement des marchandises. Dans les années 40, le chef de gare était madame Challand et son époux conduisait l'un des trams. Quant à la station nommée « Salleboeuf », elle était située au Petit Cos.

En 1945, la mairie de Sadirac émit le vœu de voir créer deux nouvelles

Le tramway de Beychac et Caillau

Si le tram de Bordeaux à Camarsac a été le plus utilisé par les habitants de Salleboeuf, certains préférèrent utiliser le tram de Beychac et Caillau pour se rendre à Bordeaux.

Construite entre 1908 et 1913, une ligne électrifiée et exploitée par les TEOB reliait la place Stalingrad à Bordeaux à Beychac via Montussan. En 1915, une déviation Montussan-Caillau fut mise en service, elle arrivait à l'Intendant.

Le service de ces lignes cessa en 1939.

Cours pour adultes : 3 voix pour, 4 voix contre !

En 1908, monsieur l'instituteur public et madame l'institutrice publique firent part à Emile Barbot, maire de Salleboeuf, de leur désir de mettre en place des cours pour adultes pendant l'hiver 1908-1909. Le maire plaida leur cause auprès de ses collègues lors d'une séance du conseil municipal, soulignant l'utilité de ces cours et arguant « qu'ils pourraient avoir pour conséquence immédiate la diminution du nombre d'illettrés dans la région et la réacquisition, pour plusieurs, de connaissances indispensables à peu près perdues. » Il demanda ainsi au conseil l'autorisation d'allouer la somme de cent francs (50 francs pour chaque école) afin de rétribuer les instituteurs pour cette tâche supplémentaire.

Or cette proposition fut rejetée par le conseil à une voix près, 4 élus « considérant que les jeunes gens qui veulent des cours d'adultes n'ont qu'à les payer eux-mêmes et que ce genre de réunions est plus néfaste que bienfaisant à tous les points de vue à ceux qui les fréquentent. »

«Primes à la natalité», les premières allocations familiales

En 1921 l'Etat mit en place une prime à la natalité et Salleboeuf alloua la somme de 200 francs pour coopérer au service en faveur des familles comptant plus de trois enfants. Sur la commune, au moins quatre familles étaient susceptibles de bénéficiaire de cette allocation.

C'étaient les prémices des allocations familiales. L'année suivante la commune consacra 1000 francs à ce service.

«Le placement public», l'ancêtre de Pôle emploi

En mars 1922, monsieur le Préfet adressa aux maires une circulaire et des décrets relatifs à l'organisation du placement gratuit des chômeurs dans le département. Pour se conformer à ces directives, le conseil municipal désigna monsieur Simon Baudéan, secrétaire de mairie, comme correspondant communal avec l'office départemental. Il vota aussi une subvention annuelle de 50 francs au dit office pour lui permettre de couvrir une partie des frais pouvant résulter de la nomination du correspondant cantonal ou du groupe de communes.

Les premiers panneaux de limitation de vitesse sur la commune

Sur proposition de monsieur le Maire, le 16 novembre 1924, le conseil municipal décida de placer « des panneaux indicatifs de la vitesse à observer par les conducteurs d'automobiles dans les agglomérations de la commune ». Il fixa à quatre le nombre de panneaux devant coûter 50 francs l'un et dont le montant serait prélevé dans les dépenses imprévues.

L'arrêté du 21 février 1893 laissait en effet la possibilité aux maires de réglementer la circulation dans leur ville. Quant aux limitations à 30 km/h sur route et à 20 km/h en ville instaurées en 1899, elles furent abolies en 1922, chacun devant désormais adapter sa vitesse aux circonstances de la route. Nous pouvons ainsi supposer que les quatre premiers panneaux à Salleboeuf devaient limiter la vitesse à 20 km/h en agglomération.

L'atelier public de distillerie

Le 21 février 1926, monsieur le Maire demanda au conseil municipal de ne plus tolérer les opérations de distillation devant la mairie, où elles avaient lieu en 1925, « en raison des dégâts causés sur les allées et les gazons par les véhicules des propriétaires venant faire distiller et aussi à cause d'un accident possible dont pourrait être victime quelque enfant des écoles, l'emplacement y étant trop restreint. »

A l'unanimité des membres présents, le conseil insista pour que l'atelier public de distillerie soit maintenu sur la place Carnot ainsi qu'il en avait été convenu, d'un commun accord, avec le Receveur de la Régie en 1913.

Arrivée de l'électricité à Salleboeuf

Le 10 octobre 1926, l'Etat accorda une concession à la société Energie Electrique du Sud-Ouest pour la distribution de l'électricité, sur les départements de la Charente, Charente inférieure, Dordogne, Gironde et Lot et Garonne. Ainsi, en septembre 1928, la commune de Salleboeuf adhéra à la constitution d'un syndicat pour la construction et l'exploitation d'une distribution d'énergie électrique sur son territoire. Ce syndicat était basé à Camarsac. Un an plus tard, le Syndicat Intercommunal d'Electrification de Camarsac décida de la mise en place de l'électricité par la Compagnie Générale de Tra-

vau d'Eclairage et de Force (anciens établissements Clémaçon).

A la suite de plusieurs réunions sur le sujet, en 1929 et 1930, le conseil municipal décida de faire placer trois lampes pour éclairer la route de Créon à Saint Sulpice :

1) au carrefour devant la maison de monsieur Ribeyre (au coin des rues de la Source et des Vignes) ;

2) au tournant de monsieur Guimberteau (au coin de l'avenue Gustave Eiffel et de la rue Monsan Estèbe);

3) devant l'immeuble de monsieur Baudéan (au coin de l'avenue de la Tour et du chemin de Labatut).

Les élus décidèrent également de faire installer une lampe à l'intérieur et une autre à l'extérieur de la mairie. Mais ils refusèrent l'électrification des locaux de l'instituteur public, monsieur Augey, et ceux de la Poste.

Lorsqu'en 1934 monsieur Augey fit installer l'électricité dans son appartement de fonction, il réclama 1035 francs à la municipalité, en dédommagement des travaux effectués. Mais le conseil municipal rejeta une nouvelle fois sa demande.

Les principaux journaux locaux, imprimés à Bordeaux à l'époque :

- La Petite Gironde (journal républicain, quotidien, 7 avril 1872 - 28 août 1944)

- La France de Bordeaux et du Sud-Ouest (édition régionale, quotidien, 26 mai 1887 - 12 septembre 1944)

- La Liberté du Sud-Ouest (journal régional, politique, littéraire indépendant, quotidien, 3 mars 1909 - 28 août 1944)

- Le Journal de Bordeaux (commercial, maritime, agricole, industriel, quotidien, puis bihebdomadaire, puis hebdomadaire, 17 décembre 1857 - 30 août 1906)

Un numéro coûtait 25 centimes en 1936.

Ces journaux ne survécurent pas aux ordonnances du 6 mai 1944, du 22 et 26 août 1944 et du 30 septembre 1944, cette dernière décrétant la dissolution des titres ayant paru durant l'occupation.

- Sud-Ouest (29 août 1944-...)

Les arrêtés municipaux

A cette époque les arrêtés municipaux étaient affichés tant à la mairie qu'à la principale porte de l'église, comme en atteste l'arrêté datant de 1942 ordonnant l'élagage et le recépage des arbres et des haies bordant les chemins vicinaux.

1935 : annus horribilis

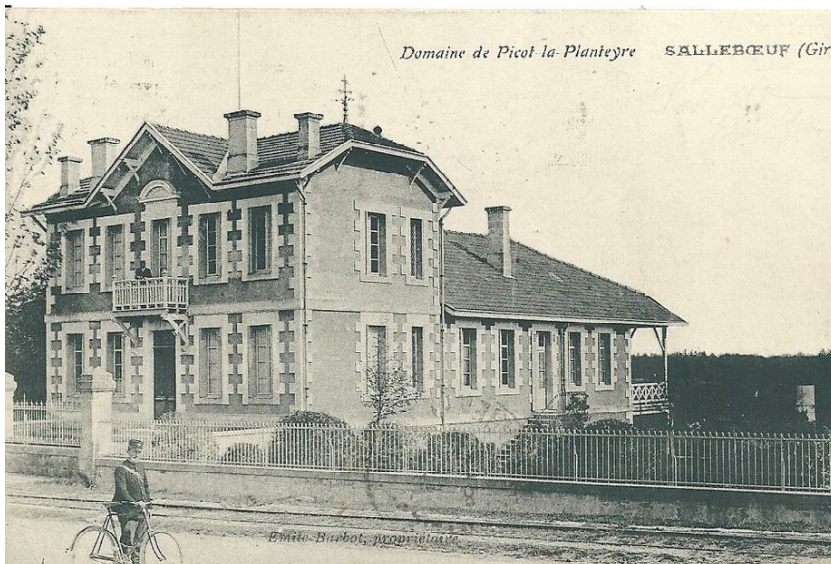
Château Vacquey, lundi 22 avril 1935:

« En cette saison, les promenades sont si agréables ! Les prés sont de véritables pelouses (...) Les arbres se couvrent lentement de feuilles très tendres, mais il m'est très pénible de voir tout ceux que le terrible ouragan a couchés. Je ne puis faire un pas sans voir des pins, des chênes, des sapins et des tilleuls déracinés. Quel dommage ! »

C'est la description de Salleboeuf que fit une dénommée Hélène sur une carte postale lors d'un séjour au château Vacquey au printemps 1935. Elle évoque le cyclone dévastateur qui eut lieu dans la nuit du 22 au 23 février 1935, ravageant les régions allant du Sud Ouest aux Alpes et accumulant des dégâts considérables dans les Charentes.

A peine remis du choc, les habitants furent de nouveau frappés par un orage d'une extrême violence, qui, tel un ouragan, s'abattit sur toute la région bordelaise, dans la nuit du 2 au 3 septembre 1935. De violentes bourrasques, accompagnées d'une pluie diluvienne et torrentielle, prirent toute leur ampleur entre Bordeaux et Libourne. Tout fut ravagé sur un couloir de 30 kilomètres de long et de 4 kilomètres de large. En cette fin d'été, vignes et vergers furent les premières victimes de cet orage, pulvérisés par des grêlons atteignant la taille d'un œuf.

Le trafic des lignes de tramways électriques, dont ceux de Beychac & Caillau et Camarsac, fut interrompu et la compagnie des Tramways de Bordeaux mit en place des services d'autobus.



Maires de Salleboeuf de 1898 à 1953

- **Déc 1898 - 1900 :**

Frédéric AUGEREAU

(Epoux de Marie Rivaud, propriétaire terrien à l'Anglais)

- **Mai 1900 - 1904 :**

Édouard EIFFEL

(Ingénieur, fils de Gustave Eiffel, propriétaire de Château Vacquey et propriétaire terrien de Pontac, Rivalet et Lafitte)

- **1904 - 1935 :**

Emile BARBOT

(Propriétaire du domaine de Picot-La-Planteyre à Salleboeuf, ainsi qu'à Barrière, Picaut et Papillon)

- **1935 - sept 1941 :**

Léon DUTHIL

(Epoux d'Augustine Grisard, éleveur viticulteur, propriétaire du domaine de la Hutte à Salleboeuf, ainsi qu'à Baron, La Sauve, Targon et Saint Léon)

- **Sept. 1941 à octobre 1944 :**

Un arrêté ministériel du 17/09/1941 constitua une délégation spéciale habilitée à prendre les mêmes décisions que le conseil municipal. Les présidents de cette délégation spéciale furent :

- **de septembre 1941 à octobre 1941 :**

Antonin CAYRON (ingénieur des Arts et Manufactures, propriétaire de Picaut, racheté en 1940 à Emile Barbot (Le domaine de Picaut correspondait à ce qui constitue actuellement le lotissement de la Planteyre et le terrain où se situe le nouveau Carrefour contact), puis

- **d'oct. 1941 à février 1944 :**

Georges RIVIERE (propriétaire terrien à Gillet, La Hontasse, Perrot, La Borie, Pradinot, Moreau, Pontacq, Plantey, au Pujeau, Gellin, au Caps, au Grand Puch, à Trétinot et aux Graves).

Puis un arrêté préfectoral en 1944 stipula

que:

a) la délégation spéciale instituée à Salleboeuf en application de la loi du 16/11/1940 était dissoute ;

b) le conseil municipal élu dans la commune avant le 1er septembre 1939 était remis en fonction.

- **Oct 1944 - mai 1945 :**

Léon DUTHIL

- **Mai 1945 - oct 1946 :**

Louis VENOT

(Epoux d'Henriette Eiffel, fille d'Edouard Eiffel. Avocat, administrateur des établissements Bardinot, copropriétaire de Vacquey, Pontac, Rivalet et Lafitte puis propriétaire de Rivalet)

- **Oct 1946 - 1953 :**

René BAUDINET

(Négociant, propriétaire vinicole du Château du Grand Monteil. Le lieu-dit correspondant s'appelait La Gardère ou Lagardère)

Bibliographie :

- *Registres des Délibérations du Conseil Municipal de Salleboeuf (1902-1930, 1930-1945)*

- « *Les cahiers de l'Entre Deux Mers* » n°28, septembre 1998

- « *Histoire des tramways, omnibus et trolley bus de Bordeaux* », Guy Trecolle.

- *La Gare Bacchus et le tramway à Fargues Saint Hilaire (Amitiés Généalogiques Farguaises)*

- *Les locomotives du cours Gambetta (1900-1949)* (<http://larivedroite.canalblog.com>)

<http://www.histoire-la-bastide.net/10%20tramways.htm>

<http://archives.gironde.fr>