

# LE COUP DE CŒUR DE L'ÉQUIPE ÉDUCATIVE

## Septembre 2023

### 20 ans de débat pour un tramway à Angers !

#### Contexte historique

**Cette caricature de 1895 met en scène des personnages publics et un moyen de transport plus que controversé à Angers et vient clore un dossier complexe qui occupe les édiles angevins pendant plus de 20 ans.**

La question d'un transport public de voyageurs par traction sur rail est sur la table depuis le début des années 1870. Il s'agit de remplacer les omnibus devenus encombrants, trop lents dans une ville qui a presque doublé sa superficie en cinquante ans. Le choix de la traction électrique va se généraliser et de nombreuses villes installent des tramways électriques comme à Clermont-Ferrand en 1890, Marseille et Paris en 1892 et Lyon en 1893.

Le 22 juillet 1875, le conseil municipal d'Angers accepte le principe d'un tramway urbain. Certains projets présentent une version hippomobile sur rails, d'autres à vapeur mais l'électricité finit par l'emporter avec des projets de tracés urbains différents : reliant simplement les deux gares Saint-Laud et Saint-Serge, faisant le tour par les boulevards, reliant ou non les périphéries ouvrières comme Trélazé et Les Ponts-de-Cé.

Un premier projet d'origine anglaise est tout d'abord étudié puis abandonné. Puis, un projet de tram à vapeur de l'ingénieur Louis Guitton va agiter l'opinion publique. Ils créent ensemble une compagnie sous le patronage de Jules Guitton, maire d'Angers, et de Louis Monprofit, son premier adjoint, pères de deux des associés. Les associés se disputent, Monprofit et Guitton tentent de revendre la concession à Bruxelles ; Grêlé réagit, les attaque en justice et gagne contre les notables angevins. Cette affaire rocambolesque va faire perdre dix ans à la ville d'Angers. La caricature mêlant critique technique et politique revient sur ce passé judiciaire houleux.

C'est seulement en 1893 que le projet à voie métrique et électrique des industriels et ingénieurs Faye et Grammont finit par être retenu. Leur expérience technique réussie à Dijon, à Douai, à Besançon, Saint-Étienne et Limoges, explique en grande partie le choix de la municipalité.

**Le 24 août 1893, le maire d'Angers Jean Guignard adopte le projet Grammont et Faye.** Le *Patriote de l'ouest*, journal républicain, accuse le député Jean Guignard de profiter de ce futur chantier pour redorer son mandat, en profitant aussi de l'inauguration de l'exposition industrielle prévue au printemps 1895 : « l'empereur des fumistes se vante que son administration a su faire aboutir la question des tramways. Elle a mis huit ans à cela ».

Enfin, en août 1895, l'ingénieur des tramways arrive à Angers et installe ses bureaux place du Ralliement. Les travaux sont annoncés pour novembre 1895. Six lignes sont prévues : deux reliant les gares en passant par la place du Ralliement et par les boulevards. Puis quatre autres

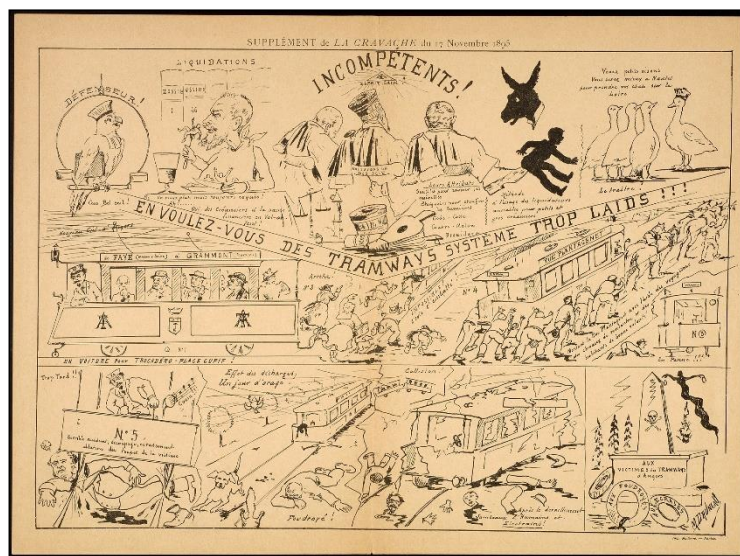
lignes relieront le Ralliement au Pré-Pigeon, la place Lionnaise, la rue Pascal, et la Madeleine ; des extensions vers Mûrs et Trélazé sont également projetées.

Le chantier est très rapide et l'inauguration a lieu le 24 mai 1895 : la voiture officielle arrive place du Ralliement décorée aux armes de la ville au son de la Marseillaise et d'une mazurka composée pour l'occasion. À son bord, le nouveau maire Jean Joxé, le préfet et aux commandes du tramway, monsieur Faye en personne !

## Lecture d'image

Extraite du journal satirique *La Cravache* (journal régional artistique et mondain) du 17 novembre 1895, cette caricature, signée **Marcel Druneau**, vise, en le ridiculisant, à critiquer le tramway, nouveau mode de transport urbain, dont la ville d'Angers, à travers de nombreux rebondissements, prépare l'arrivée depuis 1871.

*La Cravache*, qui prend en 1895 la suite du *Monocle*, éphémère « feuille » angevine de satire, bénéficie de la loi de 1881 sur la liberté de la presse et se montre caractéristique de l'âge d'or de ce genre de journaux jusqu'en 1914. Elle s'appuie notamment sur l'actualité régionale qui passionne ses lecteurs et alimente à sa manière les débats locaux.

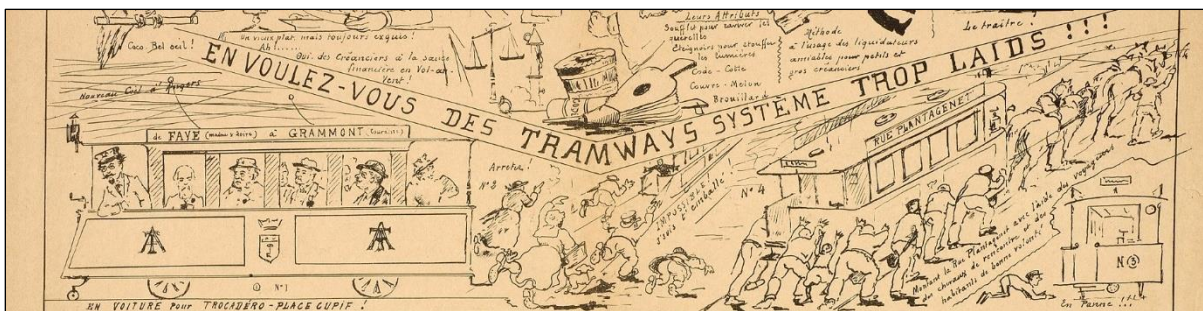


## Un désordre bien ordonné

Le lecteur est d'abord frappé par l'extrême profusion des images qui composent cette caricature et peut être déconcerté par sa lecture.

Pour autant, on peut noter le grand soin apporté à son organisation sous la forme de trois frises horizontales, comme une petite bande dessinée qui se lit de gauche à droite et du haut vers le bas. Dans chacune de ces bandes se succèdent des scénettes de dessins en noir et blanc légendés. Les textes dont on note la variété de police et de lecture visent à éclaircir le message du dessinateur.

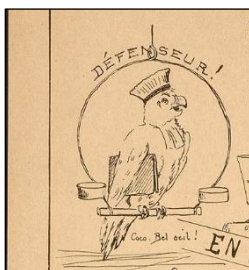
Deux gros titres semblent organiser l'image : le premier, une interjection injurieuse et marquée du point d'exclamation expressif, surplombe un trio de magistrats représentés de dos, mais facilement identifiables par des accessoires symboliques de leur fonction : la toque, la robe et l'épitoque. Le message court et brutal oriente d'emblée la lecture vers la satire. Un deuxième groupe de mots est mis en valeur par ses lettres majuscules et par son graphisme : un bandeau sous la forme de la pointe d'une flèche qui désigne les dessins situés en dessous. Ces derniers apparaissent dès lors manifestement comme l'illustration de cet aphorisme dont la force tient à la brièveté de la phrase (exclamative ou interrogative ?), à l'interpellation du lecteur associé en confiance à la vision du caricaturiste, et à la répétition des sonorités « bêlantes » en -è (tramways, système et laids), procédé poétique de l'assonance qui vise à ridiculiser le message. Dans cette deuxième partie de la caricature, on note aussi une numérotation des scènes représentées de 1 à 5 pour faciliter le sens de lecture, et identifier les limites de chaque dessin.



Tout en bas, à droite, une image est isolée par un cadre et, lue à la fin, elle donne sa « chute » et son message à la caricature.

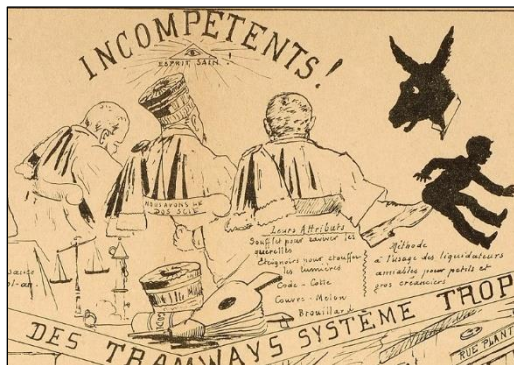
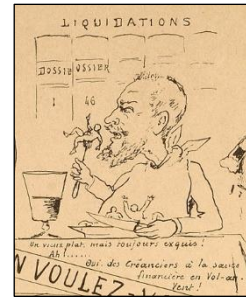
## Une satire

L'image illustre un journal dont le nom est significatif de sa visée, la cravache, en référence à la baguette qu'utilisent les cavaliers pour diriger leur cheval, le stimuler ou le corriger. Le journal national du même titre précise, dans sa première édition du 2 juillet 1876, qu'il veut « donner la schlague (fouetter) à tout individu coupable de lèse-humanité », mais pour faire rire « sans froisser la morale » ou « déceintement ». Il s'agit alors dans la même veine que la presse régionale de suivre ce modèle pour critiquer, mais aussi pour divertir. **La caricature pointe les dysfonctionnements de ce nouveau mode de transport, le « tram », mais amuse par ses débordements grotesques.**



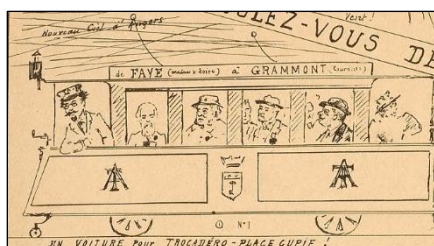
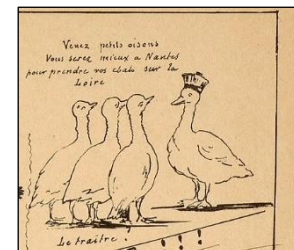
**La première frise dénonce tout d'abord la lenteur de réalisation et les dérives juridico-commerciales du projet de tramway à Angers, qui souffre dès le début de nombreux échecs jusqu'en 1895, date de la signature définitive des contrats. Le premier dessin, le perroquet, donne le ton de cette caricature. Animal familier très apprécié en France depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, cet oiseau est associé au bavardage répétitif et vain. L'animal est affublé d'une toque judiciaire qui rabaisse la plaidoirie annoncée par son statut de « défenseur ». Il est aussi déprécié par son surnom « Coco Bel œil » en dessous, cette expression ironique désignant par antiphrase un individu louche et grotesque aux antipodes des investisseurs attendus. La suite de la frise complète cette critique**

commerciale et judiciaire. L'échec des financements annoncés à plusieurs reprises pour ce projet qui n'aboutit qu'à la septième proposition, est évoqué dans le deuxième dessin. On y assiste à une **scène de repas grotesque** où un liquidateur, sans doute mandaté par la justice, d'allure assez bourgeoise (barbe et moustache à la mode, verre à pied, vaisselle soignée) déguste littéralement un créancier qui sert de garniture à un « vol-au-vent » à la sauce financière, plat classique et à la mode du XIX<sup>e</sup> siècle.



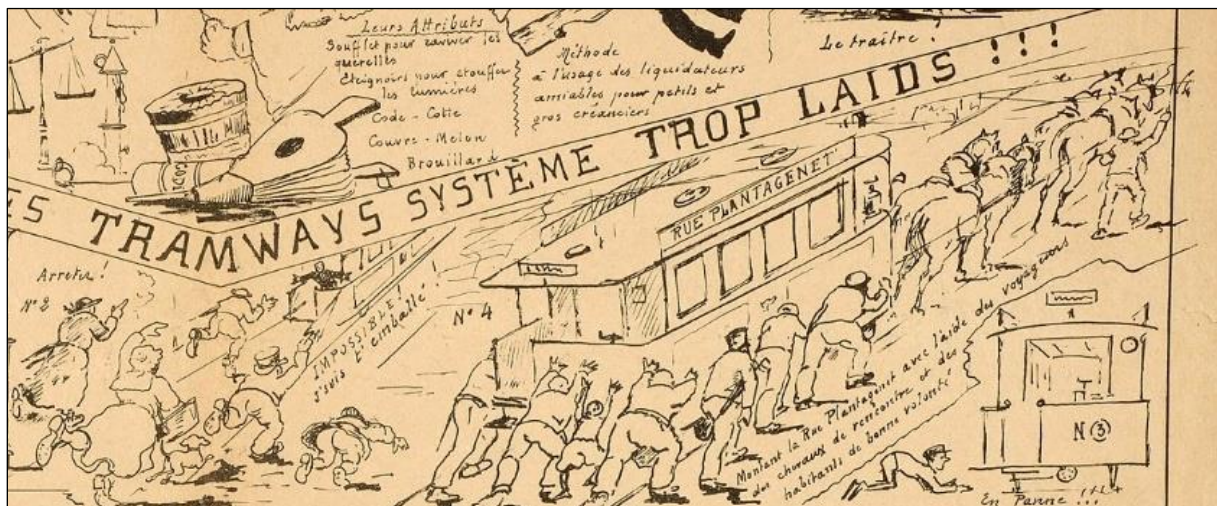
Ce tableau humoristique est complété dans le dessin suivant par les **trois silhouettes de magistrats** représentés de dos et dont les incompétences sont à la fois désignées explicitement par l'interjection, mais aussi par les symboles placés en dessous : balance inégale de la justice, éteignoir, soufflet, corde, colle, et brouillard qui permettent d'enfumer au mieux les autorités et le public. La main de la justice est aussi remplacée

par un pied qui sort de la manche d'un magistrat pour mieux chasser et humilier un personnage en ombre chinoise et dont l'identité reste au choix du lecteur : investisseur ou simple citoyen... **Deux figures animales** viennent clore enfin cette première frise : un âne personnifié par son col de chemise et symbole de la bêtise, puis des oies que le jars incite à partir à Nantes pour un nouveau départ. L'insulte rajoute à l'incompétence une idée de corruption pour détourner et annuler le projet envisagé.



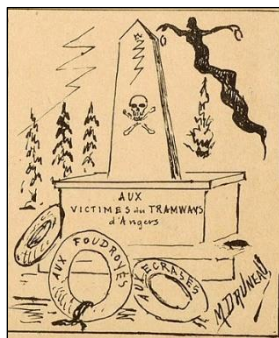
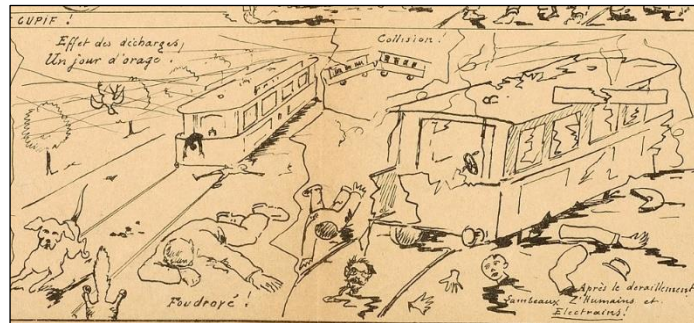
**La deuxième partie de la caricature critique cette fois le tram en lui-même.** La frise se divise ici en deux parties qui s'opposent. **Une voiture du tramway est d'abord dessinée dans toute sa solennité.** On identifie la compagnie par les noms des deux industriels fondateurs inscrits en bandeau (publicitaire ?) sur le haut de la voiture, Faye et Grammont, déjà investisseurs pour le premier dans des chemins de fer et pour le second dans la construction de réseaux de tramways. Cependant, la convention originelle mentionne le vrai nom du réseau, la « Compagnie des tramways électriques d'Angers ». La voiture est représentée de côté. On y voit son conducteur, identifiable à son uniforme, sa casquette et le frein à main, puis les voyageurs assis à l'intérieur ou debout sur la plate-forme arrière ouverte. Ces derniers sont dessinés comme une succession de mini-portraits de face ou de profil. Tout indique leur classe bourgeoise, vêtements cossus, accessoires (chapeaux et pipe), posture assurée. **On a vraiment l'impression d'assister à la scène privilégiée et mondaine de l'inauguration du tramway.** Mais le nom de la ligne mélange avec humour deux lieux bien impossibles à rejoindre « en tram », le Trocadéro parisien, bien connu depuis son aménagement pour l'exposition universelle de 1889 et la petite place Cupif angevine, d'origine

médiévale. Les trois autres scénettes pointent au contraire avec humour les **dysfonctionnements du transport**. Ainsi, des voyageurs ratent-ils leur tram qui ne peut plus s'arrêter, comme l'indique la légende. Les personnages sont ridiculisés dans leur posture de course inutile. Ils appartiennent à toutes les classes, car on y voit un curé, un ouvrier, un bourgeois, une paysanne et un personnage qui nous montre son postérieur. Le chien ajoute une touche amusante et souligne combien la machine reste indifférente aux besoins des voyageurs. Les problèmes du réseau et de roulement sont évoqués ensuite. Les voyageurs sont obligés de descendre pour aider le tram à franchir la montée de la rue Plantagenêt en le poussant. La légende vient préciser la nature de cette aide qui s'élargit aux simples promeneurs et même aux chevaux de rencontre. C'est une vraie régression contraire au progrès, car on y retourne à la traction animale et humaine. Le dernier dessin montre un personnage qui se ridiculise en se prosternant devant le tram en panne. Il semble lui adresser une prière ou demander un miracle... Ces trois dessins mettent donc l'accent sur les problèmes mécaniques du tramway, emballement sans maîtrise de la vitesse, difficulté de circulation et panne. **Ainsi le tramway est-il présenté comme une machine peu fiable, malgré sa nouveauté et sa modernité technique.**



Une dernière frise rajoute toute une dimension tragi-comique à cette caricature. Le dessin n° 5 tourne au « grandguignolesque » par son **horreur exagérée**. Un promeneur tombe sur les rails et est littéralement coupé en morceaux : tête, bras gauche et partie basse de la jambe gauche sont démembrés grossièrement, au milieu de flaquas de sang expressives. Le pauvre homme perd même sa chaussure droite dans l'accident. L'horreur absolue est accentuée par les réactions du conducteur, son propos tragique, son visage horrifié. Mais la transcription de son avertisseur, « couin », discrédite cette dramatisation et ridiculise cet accident. La caricature évoque ensuite les risques liés à l'alimentation électrique du tramway causant la mort des passagers ou des passants, foudroyés par « effet des décharges ». Même un oiseau pend tragiquement la tête en bas des fils électriques. Le risque d'accident est, lui, représenté en arrière-plan, où deux voitures entrent en collision sans pour autant verser ni s'écraser. Aucune victime n'y semble représentée. Et le dessin n'est pas sans faire penser à un simple et

insignifiant tamponnage... Enfin, le dernier dessin de cette partie montre les conséquences horribles, sinon horifiques, d'un déraillement. La voiture, toujours debout, ressort très abîmée, vitres cassées, fils électriques arrachés. Tous les voyageurs ont été éjectés. La voiture est vide, mais les corps jonchent le sol, aucun indemne sous le choc, mais tous éparpillés tout alentour, têtes, bras, mains et corps séparés et sanguinolents. La légende brutale « lambeaux » ôte tout doute sur cet horrible et incroyable spectacle causé par une voiture roulant à 20km/h... On peut aussi noter l'incident entre un chien et un chat pris dans leur jeu de poursuite et inconscients des dangers du transport moderne...Le chat paniqué et queue en l'air semble plonger de manière absurde en dehors de la frise.



La caricature se termine sur un dessin isolé par son cadre. Cette position lui donne le rôle important de « chute ». Un monument commémoratif se dresse à l'image de ce type d'édifice. Sur un socle s'élève une colonne qui est ornée d'une tête de mort. Des traits en zigzag semblent symboliser une liste de noms des morts. Le socle est gravé d'une dédicace très lisible qui consacre le monument aux seules « victimes des tramways d'Angers ». Des couronnes mortuaires viennent compléter l'ensemble et rappellent les cérémonies du souvenir consacrées aux disparus. Mais, là encore, un détail vient dédramatiser l'image. Un ectoplasme, une forme visible émanant des victimes mortes, s'envole bras étendus comme des ailes, vers le ciel. Le lecteur contemporain ne peut qu'y voir une allusion humoristique aux débats concernant le spiritisme et les pouvoirs supposés des médiums de l'époque à produire ces manifestations des morts pendant leurs séances.

### Les procédés utilisés

**L'exagération** : comme l'indique son étymologie italienne (carricare : lester un char de poids), la caricature doit « charger » les thèmes qu'elle aborde, elle doit « en rajouter ». Si les projets se sont réellement multipliés et ont tous échoué jusqu'à 1895, le dessinateur déforme ces échecs de financement pour les transformer en volonté explicite de faire un marché de dupes avec la complicité des liquidateurs et des magistrats. Il joue du topos à la mode au XIX<sup>e</sup> siècle du magistrat tout puissant, guidé par ses propres intérêts, voire véreux ou du moins complice de la malhonnêteté des puissants. Ainsi faisant, il néglige les autres obstacles rencontrés, comme les autorisations des autorités préfectorales ou autres. Il rabaisse aussi la magistrature par le manque de maîtrise du droit (bête comme un âne ou une oie) que montrent ces magistrats. Cette exagération se retrouve aussi dans le physique des personnages, comme dans le portrait du liquidateur (tête grossie, traits diaboliques) ou celui de l'écrasé (tête de bourgeois avec ses favoris, bien habillé, un peu rondouillard, car bien nourri).

**La simplification** : pour mieux toucher son lecteur et le rendre complice de sa caricature, le dessinateur réduit les difficultés du tramway à quelques points inquiétants et les grossit d'autant plus dans leurs effets. Les statistiques et les enquêtes contemporaines montrent en effet que les accidents graves ne sont pas si nombreux et résultent surtout de la mauvaise pratique des piétons et des autres véhicules. Carrioles renversées ou accrochages par mauvaise conduite du charretier ou lenteur mal appréciée du cheval, piétons inattentifs ou passagers trop pressés à la descente, voire passagers en surnombre sur les marchepieds... La machine ou le réseau entrent peu dans la responsabilité de ces accidents, mais les pannes peuvent effectivement bloquer la circulation du tram. Une réflexion sera menée régulièrement sur la sécurité liée à l'électricité. Des présentations pédagogiques ont même lieu au début pour informer les consommateurs du fonctionnement de ce nouveau transport, informations relayées par la presse. Le dessinateur joue donc sur les fantasmes de son public encore inquiet face à cette nouveauté technologique. Les courriers des lecteurs de l'époque invoquent d'autres motifs de plaintes, comme le bruit, la poussière, la laideur des voitures, le nombre insuffisant des places, l'éclairage peu développé le long des rails. La manière de dessiner correspond pareillement à cette volonté de simplifier. Chaque élément est « croqué » à travers des traits pas toujours très développés, parfois simplistes, mais symboliques (le curé avec sa soutane et le chapeau, le conducteur avec ses accessoires professionnels). L'emploi du noir et blanc lié aux conditions de l'imprimerie de l'époque renforce cette simplicité un peu enfantine parfois du trait (les morceaux des corps, l'ectoplasme...).

**L'humour** : si les thèmes abordés peuvent paraître sérieux (le marché des transports à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle) ou tragique (les accidents mortels de la circulation), ils sont traités à travers l'humour. La mort est dégradée, désacralisée par le traitement « à la bouchère » des corps des victimes. Le comique devient grotesque par les ridicules des personnages (la prosternation devant le tram, le postérieur du passager qui court, la queue du chat et sa posture invraisemblable). Les textes paraphrasent le dessin et en répètent les horreurs sur lesquelles le lecteur ne peut que sourire et non s'apitoyer (« lambeaux »). La scène entre le chien et le chat relève même de l'absurde, car le lecteur n'en voit pas les conséquences concrètes et tragiques pour les deux bêtes. La présence animale, elle-aussi, ajoute une touche fantaisiste et facilement compréhensible par le lecteur du journal. Elle crée une connivence avec lui en utilisant ses préjugés sur les catégories animales. Pour autant, on note aussi le réalisme de certains dessins et l'ancrage dans le quotidien du lecteur qui peut s'identifier au sujet abordé. Au-delà de l'amusement, on perçoit aussi les enjeux économiques (créer un réseau rentable et fondé sur des assises financières solides), sociaux (passer à un transport moderne et efficace) et politiques (conforter la bonne image du pouvoir en place et des classes dirigeantes).

### **Pour conclure...**

**Cette caricature remplit bien sa fonction satirique pour critiquer les dérives financières et technologiques du tramway** : trop de délais pour mettre en place le réseau d'Angers envisagé depuis plus de vingt ans, des risques réels d'accidents de la circulation de ce transport tout nouveau pour les habitants, des problèmes vraisemblables de fonctionnement des machines ou de leur alimentation électrique. La critique se double aussi d'une **satire sociale** avec la reprise du topos des dérives des élites (incompétence, corruption, cynisme). Elle vise

cependant aussi les habitants angevins caractérisés ici par une certaine naïveté et une réelle rusticité face au progrès.

**Le tramway est cependant un indicateur de la volonté de modernisation de la ville d'Angers au XIX<sup>e</sup> siècle dans le contexte d'industrialisation qu'elle connaît à cette époque.** Les aménagements urbains (largeur des rues en particulier) favorisent son essor. Il faut noter d'ailleurs l'efficacité du réseau composé de plusieurs lignes et son rôle social à travers son service de messagerie, ses voitures réservées aux ouvriers le matin, sa gratuité pour les agents administratifs ou ses convois spéciaux d'enfants transportés dans les alentours d'Angers pour prendre le bon air. Sa longévité, de 1895 à 1949, est aussi un signe de l'attachement des Angevins pendant plus de cinquante ans à leur tram, avant son remplacement par l'autobus.