Evolution des transports en commun urbains en Alsace et en Lorraine de 1820 à nos jours

Pierre Bastien

▶ **To cite this version:**

Pierre Bastien. Evolution des transports en commun urbains en Alsace et en Lorraine de 1820 à nos jours. Economies et finances. Université Paul Verlaine - Metz, 2003. Français. NNT : 2003METZ020L . tel-01775896

HAL Id: tel-01775896

https://hal.univ-lorraine.fr/tel-01775896

Submitted on 24 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, toute contrefaçon, plagiat, reproduction illicite encourt une poursuite pénale.

Contact : ddoc-theses-contact@univ-lorraine.fr

LIENS

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 122. 4
Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 335.2- L 335.10
http://www.cfcopies.com/V2/leg/leg_droi.php
http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/protection.htm

ANNEE UNIVERSITAIRE 2002/2003

UNIVERSITE DE METZ
U.F.R. SCIENCES HUMAINES ET ARTS
ECOLE DOCTORALE P.I.E.M.E.S.

EVOLUTION DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS EN ALSACE ET EN LORRAINE DE 1820 A NOS JOURS

TOME I

THESE PRESENTEE POUR L'OBTENTION DU DOCTORAT D'HISTOIRE CONTEMPORAINE

PAR

PIERRE BASTIEN

SOUS LA DIRECTION DE

SYLVAIN SCHIRMANN

PROFESSEUR D'HISTOIRE CONTEMPORAINE

AVANT-PROPOS

Au terme de ce travail, nous aimerions adresser nos remerciements à toutes les personnes qui, par leur collaboration, leurs conseils et leur patience, nous ont permis de mener à bien cette recherche.

En premier, nous nous devons d'honorer la mémoire de Monsieur le Professeur François REITEL. Au moment du choix d'un sujet pour l'obtention de la maîtrise de Géographie, il nous avait proposé d'étudier les *Transports en Commun de la Région Messine* et nous confiait qu'une étude historique lui semblait indispensable à la compréhension du réseau actuel. Il guida alors nos premiers pas d'« historien ». Au cours de nombreux entretiens, il nous transmis son enthousiasme de la recherche, nous encourageant sans cesse à approfondir les différentes pistes de travail. Ainsi, naquit une véritable passion ayant pour thème les transports en commun urbains, qui, toujours sous sa direction, se prolongea par un D.E.A. consacré à l'étude des grands réseaux lorrains et par l'inscription en thèse avec pour sujet l'expansion des villes françaises et l'extension de leur réseau de transports en commun. Après dix ans de son enseignement, c'est avec une vive émotion que nous le remercions de ses suggestions, de ses conseils avisés, de son soutien et de sa confiance.

Nos remerciements vont également à l'ensemble des enseignants des départements de Géographie et d'Histoire de l'Université de Metz qui

ont su nous transmettre leur savoir et, plus particulièrement, à Monsieur le Professeur Sylvain SCHIRMANN qui a accepté d'assurer la succession de Monsieur REITEL. Sans son aide et son soutien, cette thèse n'aurait sans doute point abouti. Nous lui en sommes profondément reconnaissant.

Nous ne saurions oublier le personnel des différents services qui nous ont accueilli : les Archives Départementales du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Moselle et des Vosges ; les Archives Municipales de Strasbourg, de Colmar, de Guebwiller, de Mulhouse, de Saint-Louis, de Metz, de Nancy, de Saint-Avold, de Sarreguemines, de Thionville, d'Epinal et de Saint-Dié ; les Directions Départementales de l'Equipement du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, de la Moselle et des Vosges ; le *C.E.T.E. de l'Est* ; les Mairies de Sainte-Marie-aux-Mines, de Toul, de Bar-le-Duc et de Sarreguemines ; la communauté urbaine de Strasbourg, la communauté de communes de Sélestat, le District de Trois Frontières, le District de l'agglomération messine, le District de l'agglomération nancéienne, le District du Pays de Pont-à-Mousson ; le *S.I.T.R.A.C.E.* de Colmar, le *S.I.V.O.M.* de la Région de Guebwiller, le *S.Y.V.I.T.* de Verdun, le *S.I.T.C.O.V.A.F.* de la Vallée de la Fensch, le *S.I.T.E.M.* de Forbach et le *S.I.V.O.M.* des cantons de Saint-Avold ; les transporteurs comme la *C.T.S.* (Strasbourg), les *T.R.A.C.E.* (Colmar), les *T.R.A.M.* (Mulhouse), la *S.E.M.I.T.U.L.* (Longwy), la *C.G.F.T.E.* (Nancy), *BUS-EST* (Pont-à-Mousson), *FORBUS* (Forbach), les *T.C.R.M.* (Metz), *SABUS* (Sarreguemines), *TRANSFENSCH* (Vallée de la Fensch) et les

T.R.A.S. (Epinal). Leur efficacité et leur compétence ont été indispensables et irremplaçables.

Enfin, nous tenons à remercier notre famille et nos amis pour leur soutien, leur aide et leur compréhension, en particulier mon épouse Michèle, Monsieur et Madame Charles BASTIEN, Madame Monique LIZEUR, Monsieur Thierry BASTIEN, Monsieur et Madame Philippe BRUN, Monsieur Gérard BORNEMANN et Monsieur Gilbert GIGOUT.

TABLE DES SIGLES

A.E.G.	Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft
A.G.I.R.	Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de Transport Public
A.G.U.R.A.M.	Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine
A.S.T.R.A.	Société des Transports Automobiles Strasbourgeois
B.U.S.	Bitche Usager Service
CA2M	Communauté d'Agglomération de Metz Métropole
C.A.M.R.	Caisse Autonome Mutuelle de Retraites
C.A.R.C.E.P.T.	Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport
C.E.R.T.U.	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme
C.E.S.	Collège d'Enseignement Secondaire
C.E.T.E.	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
C.E.T.U.R.	Centre d'Etudes Techniques Urbaines et Routières
C.F.L.	Chemins de Fer Luxembourgeois

C.F.T.H.	Compagnie Française pour l'Exploitation des Procédés Thomson-Houston
C.G.E.A.	Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles
C.G.F.T.	Compagnie Générale Française de Tramways
C.G.F.T.E.	Compagnie Générale Française de Transports et d'Entreprises
C.G.T.	Compagnie Générale de Traction
C.H.S.	Centre Hospitalier Spécialisé
C.H.U.	Centre Hospitalier Universitaire
C.T.S.	Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy
C.T.S.	Compagnies des Tramways Strasbourgeois
C.T.S.	Compagnie des Transports Strasbourgeois
C.U.G.N.	Communauté Urbaine du Grand Nancy
C.U.S.	Communauté Urbaine de Strasbourg
D.T.T.	Direction des Transports Terrestres
D.U.N.	District Urbain de Nancy
E.D.F.	Electricité de France
E.N.S.A.M.	Ecole Nationale Supérieure des Arts et des Métiers
F.I.M.	Foire Internationale de Metz
G.A.R.T.	Groupement des Autorités Responsables de Transport

G.I.E.E.	Groupement d'Intérêt Economique Européen
G.I.H.P.	Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques
G.N.V.	Gaz Naturel Véhicule
G.P.L.	Gaz de Pétrole Liquéfié
H.B.L.	Houillères du Bassin de Lorraine
H.B.M.	Habitation à Bon Marché
H.L.M.	Habitation à Loyer Modéré
I.N.S.E.E.	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
I.R.T.	Institut de Recherche des Transports
L.E.A.	Lothringische Eisenbahn Aktiengesellschaft
L.O.T.I.	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
M.E.G.	Mittelbadische Eisenbahn Aktien-Gesellschaft
M.E.W.	Strassenbahn Mülhausen – Ensisheim – Wittenheim (Société des Tramways de Mulhouse – Ensisheim – Wittenheim)
M.V.G.	Mülhauser Verkehrs-Gesellschaft
P.A.Z.	Plan d'Aménagement de Zone
P.C.	Poste Central
P.D.U.	Plan de Déplacements Urbains
P.T.U.	Périmètre de Transport Urbain

R.A.T.P.	Régie Autonome des Transports Parisiens
R.M.T.C.	Régie Municipale de Transports en Commun de Forbach
R.V.I.	Renault Véhicules Industriels
R.V.L.	Regio Verkehrsverbund Lörrach
S.A.E.	Société des Autobus d'Epinal
S.A.E.	Système d'Aide à l'Exploitation
S.A.E.I.	Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information
S.A.E.M.	Société Anonyme d'Economie Mixte
S.A.E.M.L.	Société par Actions d'Economie Mixte Locale
S.A.T.R.A.M.O.	Société Anonyme du Tramway Moderne
S.C.E.M.I.A.	Société pour la Construction et l'Exploitation de Matériel Industriel et Agricole
S.E.M.	Société d'Economie Mixte
S.E.M.I.T.U.L.	Société d'Economie Mixte des Transports Urbains du Bassin de Longwy
S.E.R.M.	Société d'Equipement de la Région Mulhousienne
S.G.T.D.	Société Générale des Transports Départementaux
S.I.B.S.	Société d'Intermodalité du Bassin Strasbourgeois
S.I.T.	Système Intercommunal de Transport Collectif du Bassin de Pompey
S.I.T.A.S.	Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne

S.I.T.C.O.V.A.F.	Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch
S.I.T.C.O.V.A.F.	Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch
S.I.T.E.M.	Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est Mosellan
S.I.T.R.A.C.E.	Syndicat Intercommunal des Transports de Colmar et Environs
S.I.T.R.A.L.	Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de Longwy
S.I.T.R.A.M.	Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne
S.I.T.U.B.	Syndicat des Transports Urbains du Barrois
S.I.T.V.F.	Syndicat Intercommunal des Tramways de la Vallée de la Fensch
S.I.V.O.M.	Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples
S.I.V.U.	Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
S.L.M.	Schweizerische Lokomotiv und Machinenfabrick (Société Suisse de Constructions de Locomotives et de Machines)
S.M.	Strassenbahnen Mülhausen
S.M.A.T.U.V.	Syndicat Mixte d'Assainissement et de Transports Urbains Verdunois
S.M.I.T.U.	Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Urbains Thionville-Fensch
S.N.C.F.	Société Nationale des Chemins de Fer Français

S.O.D.A.G.	Société d'Autobus de Guebwiller et Environs
S.R.U.	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains
S.S.B.	Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft
S.S.B.	Société des Tramways de Stuttgart
S.T.A.H.V.	Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges
S.T.A.N.	Service de Transport de l'Agglomération Nancéienne
S.T.U.C.E.	Société des Transports Urbains de Colmar et Environs
S.U.T.E.L.	Syndicat Urbain des Transports d'Ecoliers de Longwy
S.V.B.	Strasburger Verkehrsbetriebe
S.Y.V.I.T.	Syndicat Verdunois Inter Transports
T.C.M.	Transports en Commun de Mulhouse
T.C.N.	Régie Mixte des Transports en Commun de Nancy
T.C.R.M.	Transports en Commun de la Région Messine
T.C.S.P.	Transports en Commun en Site Propre
T.E.R.	Train Express Régional
T.G.V.	Train à Grande Vitesse
T.I.M.	Transports Interurbains de la Moselle
T.I.S.	Transport Intercommunal de Sélestat

T.I.V.	Transport Intercommunal Verdunois
T.M.	Société des Transports Mulhousiens (Strassenbahn Mülhausen)
T.N.W.	Tarifverbund Nordwestschweiz
T.R.A.C.E.	Transports Urbains de Colmar et Environs
T.R.A.M.	Transports de l'Agglomération Mulhousienne
TRANS-FENSCH	Société des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch
TRANSCET	Transports – Société Centrale d'Equipement du Territoire
TRANSDEV	Transports - Développement
T.R.I.N.D.E.L.	Société des Travaux Industriels pour l'Electricité
T.U.B.	Transport Urbain Barrois
T.U.G.	Transport Urbain de Guebwiller
T.U.S.L.	Transports Urbains de Saint-Louis
T.U.M.	Transports Urbains de Metz
T.V.A.	Taxe à Valeur Ajoutée
T.V.R.	Transport Routier à Voie réservée
U.C.B.L.	Union du Crédit Bancaire Lorrain
U.E.G.	Union Elektrizitäts-Gesellschaft
U.E.M.	Usine d'électricité de Metz

U.I.T.P.	Union Internationale des Transports Publics
U.M.C.	Usines Municipales de Colmar
U.R.S.S.A.F.	Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales
U.T.P.	Union des Transports Publics
U.T.P.U.R.	Union des Transports Publics Urbains et Régionaux
V.A.L.	Véhicule Automatique Léger
V.E.T.R.A.	Société Anonyme des Véhicules et Tracteurs Electriques
V.T.	Versement – Transport
Z.A.C.	Zone d'Aménagement Concerté
Z.I.L.	Zone d'Industries Légères
Z.U.P.	Zone à Urbaniser en Priorité

INTRODUCTION GENERALE

Que pourrions-nous écrire sur les transports en commun urbains messins ? C'est la question que nous nous posions à l'issue d'un entretien avec monsieur le Professeur François REITEL : il venait de nous proposer ce thème pour notre mémoire de maîtrise.

La partie historique demandée, ne nous inspirait guère en tant que géographe. Les premières recherches, aux archives municipales de la ville de Metz et à la *Régie des Transports en Commun de la Région Messine*, ne nous rassuraient pas car nous n'avions trouvé que peu d'éléments : de courts articles dans un bulletin de la ville, une brochure du cinquantenaire des régies municipales, quelques fascicules en allemand et trois brèves études, réalisées pour les *T.C.R.M.*, par des étudiants de l'Ecole d'Ingénieurs de Metz, mais point de répertoire concernant ces transports aux XIX^{e} et XX^{e} siècles. Les trois mémoires, essentiellement techniques, avaient cependant la particularité de retracer, brièvement, l'histoire de l'entreprise. Le texte et les cartes, matérialisant le réseau des transports en commun à différentes époques, provenaient incontestablement d'une même source, malheureusement non citée, et personne n'était en mesure de nous renseigner. Que faire ? Dans ces conditions, la tâche nous semblait insurmontable et nous envisagions de changer de sujet. C'était méconnaître le pouvoir de persuasion de notre professeur ! Un tour d'horizon des problèmes, quelques conseils judicieux pour guider nos

pas aux archives et il nous renvoyait à nos recherches. Notre deuxième contact avec le monde des archives se déroula dans le cadre de la salle de lecture des archives départementales de la Moselle où l'on nous donna le répertoire de la série AL qui correspond à la période d'annexion de la Moselle, mais aussi à celle de la création des tramways. Des sources, il en existait ! Consultant la première boîte d'archives, la lecture des premières feuilles n'était point inintéressante. La correspondance des différents protagonistes, les projets en lice, les enquêtes publiques ... nous éloignaient du contenu des premiers articles lus. L'histoire nous apparaissait bien différente et nous nous imprégnions peu à peu du sujet. Ce fut cependant la découverte d'un plan de la ville de Metz des années 1870 et celle de calques jaunis où figurait le tracé des voies du tramway hippomobile qui modifia notre recherche. Ces derniers étaient signés par l'ingénieur Monsieur Charles de Féral et le plan représentait Metz entourée de ses remparts. A partir de cet instant, nous ne voulions plus seulement rédiger un mémoire de maîtrise, mais découvrir une histoire : celle des transports en commun urbains messins.

Dès le XIX^{e} siècle, les transports urbains sont l'objet de publications : *Tramway. Construction et Exploitation* de CHEMIN (1880) ; *Les tramways, les chemins de fer sur route, les automobiles* de SERAFAN (1898) ; *Tramways et automobiles* d'AUCAMUS et de GALINE

(1900). Ces ouvrages ne parlent pas de l'histoire ou du développement de ces transports, mais ils abordent les aspects techniques.

La problématique du développement des transports urbains et de leur conflit avec la circulation générale est étudiée depuis les années mille neuf cent soixante-dix. Des auteurs comme GERONDEAU (*Les transports urbains* ; 1969), BIGEY et SCHMIDER (*Les transports urbains* ; 1973), ZIV et NAPOLEON (*Le transport urbain, un enjeu pour la ville* ; 1981) traitent, après un bref historique, de la prise de conscience, à partir de mai 1968, de la nécessité des transports en commun urbains, des effets pervers du développement de l'usage de l'automobile dans la ville, ainsi que du retour en grâce des transports publics. Le livre *Les transports urbains en question* de LEFEVRE et OFFNER (1990) est une lecture critique des politiques mises en œuvre pour le renouveau du transport public. Il pose la vraie question, celle de la volonté politique de leur développement. Le thème des transports urbains et de leur évolution est par ailleurs régulièrement étudié : *Les transports urbains* de MERLIN (1992) ; *Les transports publics et la ville* de BEAUCIRE (1996) ; *Transports publics et gouvernance urbaine* de BEAUCIRE et LEBRETON (2000).

En France, les origines des transports urbains, leur évolution et leur histoire générale sont étudiées par ROBERT dans son ouvrage *Histoire des transports dans les villes de France* (1974). Une seconde partie est consacrée à de courts articles retraçant l'histoire des principaux réseaux français. A noter que cette dernière étude a été

réalisée à partir des données transmises par les transporteurs des réseaux concernés et non par une recherche dans les archives. Cet ouvrage reste néanmoins la base de toute étude concernant les transports urbains français.

Pour l'Alsace et la Lorraine, nous trouvons des articles de revues qui traitent principalement la période des tramways : HAUSLAER et HERRENSCHNEIDER (*Die Geschichte der Strassenbahn in Strasburg* ; 1975), GRANDADAM (*Les transports en commun à Colmar à la fin du XIX° siècle* ; 1976), SÖHNLEIN (*Strassen und Kleinbahnen in Raum Colmar* ; 1976), LUX (*Les voies étroites de Colmar et de sa région* ; 1979) ; FISCHER (*Les transports urbains. Les tramways de Mulhouse* ; 1947) ; OBERLE (*De la calèche aux transports en commun de Mulhouse* ; 1982), OLIVIER (*Cent ans de transports en commun mulhousiens* ; 1982), LARUE-DUBOST (*Les transports en commun de Metz* ; 1972), LUTZ (*Die Geschichte der Strassenbahn in Metz* ; 1987), CHAPUIS (*Les transports de Saint-Avold* ; 1983), LUTZ (*Die Verchselstram von Saint-Avold Lothringen* ; 1989), SÖHNLEIN (*Strassenbahn in Diedenhofen und in Fentschtal* ; 1987). Quelques articles évoquent la période de la Seconde Guerre Mondiale et de l'après-guerre : BOURLAUD (*Le réseau de Nancy* ; 1955), U.T.P. (*Les réseaux d'Alsace et de Lorraine à travers la guerre* ; 1947). Dans son recueil historique *Du tramway de Forbach à la R.M.T.C.* (1972) KLAM retrace, année par année, les événements ayant marqué l'histoire des transports forbachois. Deux livres racontent l'épopée des transports en commun urbains, le premier de MULLER pour Strasbourg (*L'année du Tram* ; 1994), le second de BASTIEN pour

Metz (*Deux siècles de transports urbains messins* ; 1998). Dans leur ouvrage *Basel und sein Tram. Die Geschichte der Basler Verkehrs Betriebe* (1995), APEENZELLER et GOSTELI consacrent un chapitre aux tramways de Huningue et de Saint-Louis. Enfin deux autres livres sont essentiellement des recueils de cartes postales ou d'anciennes photos. Ils concernent le réseau de Longwy (RIDEAU : *Promenade pittoresque dans un coin de Lorraine* ; 1990) et celui de Nancy (GUILLEMIN : *Les années tram. 1874 – 1958* ; 2000).

En dehors de ces différentes monographies, il n'existait pas d'étude d'ensemble des transports en commun urbains en Alsace et en Lorraine. Or cette étude est intéressante car elle concerne des espaces qui connaissent depuis toujours des relations transfrontalières importantes, preuves du rayonnement des grandes villes (Bâle, Luxembourg, Sarrebruck et Strasbourg). De plus, l'évolution des transports en commun urbains est spécifique du fait de l'annexion au Reich de l'Alsace et de la Moselle. Non seulement une partie de leur histoire s'est écrite sous régime allemand, mais, ballottés entre deux états, les réseaux ont connu des contraintes particulières dues à l'obligation de respecter soit les lois allemandes soit les lois françaises.

Comme base à notre étude, nous avons consulté les différents ouvrages et articles édités. Ils nous ont fourni une première trame de recherche. Puis nous avons recensé les sources disponibles. Elles ont

pour origine les archives départementales et municipales, celles des autorités organisatrices des transports en commun urbains et des transporteurs, les quotidiens, le bulletin des lois et le journal officiel.

Pour la période allant des origines à la fin de la Seconde Guerre Mondiale, les documents sont à rechercher aux archives départementales et municipales. Ils se recoupent et se complètent. Aux archives départementales les séries S (Transports et travaux publics) et D (Administration communale) sont à consulter. Il faut y ajouter, pour les départements annexés de 1871 à 1918, la série AL qui correspond aux fonds de la Présidence de l'Alsace pour le département du Bas-Rhin, aux fonds de la Présidence de la Lorraine pour le département de la Moselle. Le Haut-Rhin a, par contre, un classement établi selon l'origine des archives (sous-préfecture ou préfecture). Aux archives municipales la série O (Travaux publics et transports) traite des transports urbains ; mais les voitures publiques et les omnibus sont plus évoqués dans la série S (Police générale).

Les sources sont le plus souvent fort complètes, très détaillées en ce qui concerne le tracé des lignes (cartes, plans). Il est plus difficile d'obtenir des séries statistiques continues. Il faut cependant constater que les archives concernant les périodes de guerre sont pratiquement inexistantes, il est alors nécessaire de se référer à des articles ou notes parus après les conflits. Notons la destruction des archives concernant les transports de la ville de Forbach : lors de la Seconde Guerre Mondiale, le réseau forbachois fut rattaché à celui de Sarrebruck et les

archives transférées au dépôt de cette ville. Or, lors des derniers bombardements, celui-ci brûla entièrement occasionnant la perte de tous les documents.

A partir de la Seconde Guerre Mondiale, les sources sont, paradoxalement, plus difficiles à obtenir : les dépôts aux archives municipales ont été moins nombreux et les transporteurs n'ont, le plus souvent, conservé que peu d'archives ou, ne souhaitent pas, quelquefois, les mettre à disposition. Aussi est-il plus aisé de découvrir le plan de 1890 que celui de 1960 ! Les archives sont plus complètes si la municipalité était propriétaire des transports urbains et depuis que les syndicats, les districts ou les communautés urbaines en ont prise la compétence. La presse reste également une source importante d'informations, ainsi que le bulletin des lois et le journal officiel.

La plus grande difficulté réside dans la présence, en Alsace et en Moselle, pour la période 1871 – 1918, de textes allemands imprimés en gothique et surtout écrits en « Spitz », difficilement lisibles. Il existe heureusement quelques doubles imprimés ou écrits en Français qui permettent, par recoupement avec les quotidiens de saisir les principales idées.

Il est d'autre part nécessaire de procéder au tri et à la mise en ordre chronologique des documents, afin de repérer les grandes phases du développement des réseaux car, dans les archives antérieures à 1945, tout est conservé, de l'enveloppe contenant une lettre de plainte aux arrêtés préfectoraux, en passant par les cartes, les plans, les

remarques de tout ordre, les propositions des particuliers et les publicités.

Enfin, il n'est pas toujours aisé de rechercher et de classer chronologiquement la multitude des projets non réalisés, les plans et les cartes non datés. Là également il faut procéder par comparaison et par recoupement, en essayant de retrouver les textes auxquels ils se réfèrent.

A l'issu de nos premières recherches se posa la question de la définition des transports urbains. Dès leur origine, ils n'avaient jamais exclusivement desservi le tissu urbain, mais des espaces discontinus inclus dans la zone d'influence de la ville. Les lignes étaient surtout extra-urbaines car les intra-urbaines n'avaient que peu de succès en raison de la faible extension de la majorité des villes. A l'opposé, la desserte d'une zone densément peuplée comme la vallée de la Fensch était officiellement classée comme interurbaine, alors que l'ensemble des communes font aujourd'hui partie d'un même périmètre de transports. Autre exemple, une ligne comme celle de Puttelange à Farschviller était répertoriée comme tramway urbain alors qu'il n'existe plus aujourd'hui qu'une liaison interurbaine.

Aussi nous avons considéré comme urbaines les lignes qui, avec une continuité dans le temps, sont à l'origine d'un réseau de transports urbains, défini dans un cadre administratif, sous la tutelle d'une autorité organisatrice (syndicat, district, communauté de communes...).

Les villes alsaciennes et lorraines participent à la phase d'expansion urbaine que connaît l'Europe au XIX^{e} siècle, exceptées celles à fonction défensive, encore fortifiées, pour lesquelles la réglementation des constructions dans les zones de servitudes limite leur extension. En réponse à l'accroissement des distances, de nouveaux modes de déplacements apparaissent. Ainsi, voitures de place, omnibus et tramways hippomobiles desservent les différents quartiers et relient les bourgades proches au centre-ville. L'arrivée du chemin de fer renforce cette nécessité de desserte. L'évolution technique appliquée aux transports urbains (tramways mécaniques et électriques) permet d'accroître la capacité, la vitesse et le rayon d'action. Du fait du nouveau tracé de la frontière franco-allemande, issu du conflit de 1870-1871, les réseaux alsaciens et mosellans relèvent du droit allemand et ceux d'Epinal, de Longwy et de Nancy du droit français. Cette situation n'est point préjudiciable à leur développement.

Par contre, le premier conflit mondial perturbe leur exploitation et marque l'arrêt de leur extension. Le retour à la paix n'est pas synonyme de normalisation en raison des perturbations économiques et du début de la concurrence automobile. Les réseaux qui ont connu l'annexion subissent les contraintes d'une rupture de leur espace de référence et l'obligation d'appliquer les lois françaises. Tous sont contraints de s'adapter. Non sans difficultés, un nouvel équilibre renaît, mais il est brisé par l'avènement de la Seconde Guerre Mondiale.

A l'issu du conflit, le chaos règne dans les réseaux urbains. En raison des destructions massives, les transports en communs sont dans l'incapacité de reprendre le trafic durant des périodes plus ou moins longues. Cependant, seul moyen de locomotion à la disposition du public, ils sont réclamés par l'ensemble de la population. Leur renaissance est l'une des priorités des élus locaux. Les réseaux connaissent donc une nouvelle phase d'extension. Malheureusement, les années soixante marquent le début de leur déclin, victimes de la part croissante prise par l'automobile individuelle dans la circulation générale. A partir des années soixante-dix, l'asphyxie progressive des artères de la ville fait prendre conscience aux politiciens de la nécessité de favoriser les transports collectifs. Ils sont l'objet d'un regain d'intérêt. Mais ce n'est qu'à partir des années quatre-vingts que, sous l'influence des discours écologistes, liés aux problèmes de pollution, l'obligation de limiter le trafic automobile en ville est mieux comprise par l'opinion publique. Le retour récent des transports collectifs en site propre et les essais d'intermodalité ouvrent une nouvelle ère prometteuse.

PREMIERE PARTIE

DES ORIGINES
A
LA PREMIERE
GUERRE MONDIALE

« La cité primitive était à la dimension de l'homme à pied. [...]. A mesure que s'accroît la taille de l'agglomération, que s'établissent des différences de fonctions ou de niveau social entre les quartiers, se multiplient les occasions et les nécessités de déplacements de plus en plus fréquents. »

« Comme le corps humain est soutenu par son squelette et vivifié par le sang qui coule dans ses vaisseaux, ainsi les organismes urbains reposent sur le réseau de voies de communications et sur les moyens de circulations qui les parcourent.[1] »

Conséquence de la grande phase d'expansion urbaine que connaît l'Europe au XIX^{e} siècle, la seule marche ne permet plus de répondre aux besoins des citadins. De nouveaux modes de déplacements apparaissent, liés à l'initiative privée. Les voitures de place sont les premières à irriguer la ville, offrant leurs services à la demande. Puis cette desserte s'organise avec les omnibus qui privilégient certaines destinations en proposant des itinéraires et des horaires fixes. La traction animale est encore utilisée à la naissance des tramways qui bouleversent les conditions de circulation et de vie, imposant des

[1] BEAUJEU-GARNIER J. (p. 127 à 128). *Géographie urbaine.* Colin. Paris. 1980. 360 p.

contraintes et des restrictions aux riverains. Mais c'est une véritable révolution qui s'opère avec l'avènement des tramways à vapeur et surtout des tramways électriques, résultats de l'application aux transports urbains des inventions techniques, car le nombre des voyageurs double. Ces derniers modes de traction marquent le paysage urbain et traduisent le rayonnement de la ville. Avec ces nouveaux moyens de communication, elle reprend son élan à la conquête de l'espace environnant.

Les villes d'Alsace et de Lorraine participent à cette phase d'expansion. Cependant, la construction reste réglementée dans les zones de servitudes des villes fortifiées, encore enserrées par leurs murailles et leurs forts.

Les voitures de place et les omnibus y font leur apparition. L'arrivée du chemin de fer a engendré l'extension spatiale des villes. Aussi devons-nous nous demander dans quelle mesure il a contribué au développement de ces transports en commun.

Zone frontière, terres de conflits, ces deux régions sont profondément marquées par le conflit de 1870-1871, particulièrement avec le nouveau tracé de la frontière franco-allemande. Cette période coïncide avec la diffusion d'un nouveau mode de transport urbain : le tramway. De ce fait, les réseaux d'Epinal, de Longwy et de Nancy relèvent du droit français, alors que ceux de Forbach, de Metz, de Mulhouse, de Saint-Avold, de Strasbourg, de Thionville et de la vallée de la Fensch sont régis par les lois allemandes. Quelles sont les

conséquences de cette dualité sur la mise en place des réseaux de tramways hippomobiles et électriques ?

Tels sont les facteurs que nous nous proposons de développer dans cette première partie.

CHAPITRE I.

LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS : UNE NECESSITE ET UNE REPONSE A L'EXPANSION URBAINE.

Les voitures de place se développent rapidement dans les villes alsaciennes et lorraines au point que les autorités sont contraintes de prendre des arrêtés réglementant leur stationnement et leurs obligations. Dès 1829, naissent, à Metz, des lignes d'omnibus qui, peu à peu, gagnent les autres grandes cités. Mais, c'est cependant l'arrivée du chemin de fer qui est à l'origine de leur véritable essor.

A. LES VOITURES DE PLACE A LA CONQUETE DES VILLES.

Ancêtres de nos taxis, les voitures de place représentent l'un des premiers modes de transport urbain[2]. Au sens strict, nous ne pouvons pas encore les considérer comme de véritables transports en commun, mais elles précèdent toujours la mise en place des lignes d'omnibus.

Leur origine est ancienne puisque c'est vers 1623 que le sieur Nicolas Sauvage[3] crée, à Paris, une première entreprise de carrosses de louage : les fiacres[4].

---

[2] Nous ne tenons pas compte des chaises à porteur autorisées à Paris par l'ordonnance royale du 22 octobre 1617.

[3] Cité par GERONDEAU C. (p. 6). *Les transports urbains*. PUF. Paris. 1977. 128 p.

[4] Ces carrosses empruntent leur nom à l'hôtel parisien portant l'enseigne de Saint-Fiacre, hôtel devant lequel ils stationnaient à l'origine et où étaient établies les écuries.

Vers le milieu du XIX[e] siècle, leur nécessité se fait sentir, preuve de l'extension du tissu urbain, mais aussi du rayonnement et de l'attraction de la ville. Si, à l'origine, elles ne se cantonnent qu'au centre, elles desservent rapidement les communes périphériques. Dès 1837, une loi[5] porte règlement des voitures de place. Nous les retrouvons, à partir des années 1820, dans les villes les plus importantes d'Alsace et de Lorraine.

Photo 1.

Metz. Voitures de place desservant Magny, au garage, vers 1860.

Archives municipales de Metz

Les arrêtés des maires[6] (Annexe 1, tome II, p. 538) ou des préfets (Annexe 2, tome II, p. 546), concernant leur stationnement, se multiplient et se succèdent, démontrant les problèmes liés au développement de ce mode de transport. Ainsi, pour Strasbourg, ils portent les dates du 8 juillet 1840, du 15 octobre 1846, du 22 décembre

[5] Loi du 18 juillet 1837.

[6] En vertu des lois des 16 - 24 août 1790, des 16 - 22 juillet 1791 et du 18 juillet 1837 qui chargent l'autorité municipale de tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité de passage dans les rues, quais, places et voies publiques.

1849, du 1er août 1851, du 12 août 1853, du 14 novembre 1856, du 22 décembre 1862 ... Ces arrêtés notifient les obligations des concessionnaires relatives à l'entretien des voitures, à la santé des chevaux et à l'embauche des cochers. Ils édictent les devoirs auxquels sont tenus ces derniers, indiquent les lieux de stationnement et fixent les tarifs des courses (Annexe 3, tome II, p. 552). A Mulhouse, c'est l'arrêté du 25 octobre 1853, publié par le maire Emile Dollfus, qui instaure l'organisation d'un service de voitures de place. Les fiacres ou citadines y font donc leur apparition en 1854.

B. LE DEBUT DES OMNIBUS.

Pendant ce temps, naissent les transports en commun urbains. A la différence des voitures de place qui desservent à la demande, ils assurent un service régulier (itinéraires et horaires fixes) et sont accessibles à tous, moyennant un tarif déterminé.

Leur origine, elle aussi, remonte au XVIIe siècle. Blaise Pascal est sans doute le premier à en avoir l'idée. En 1661, il fonde une société avec le duc de Roanne, le marquis de Crenan et le marquis de Sourche : ce sont les carrosses à cinq sols. En janvier 1662, l'autorisation de circulation est accordée et, à partir de mars 1662, cinq lignes seront successivement ouvertes au public parisien[7]. L'expérience, trop en

---

7

Mise en service des lignes de carrosses à cinq sols :

- Ligne 1 : 18 mars 1662.
- Ligne 2 : 11 avril 1662.

avance sur son temps, a une durée éphémère et disparaît vers 1677. Il faudra attendre quelques décennies, les années 1820, pour les voir renaître.

En 1819 et dans les années suivantes, plusieurs requêtes vont demander, en vain, l'établissement de transports en commun à Paris. Mais c'est à Nantes, en 1825, qu'ils renaissent. M. Baudry[8] s'établit dans cette ville en 1823 et achète, dans le faubourg de Richebourg, une minoterie. Afin d'employer les grandes quantités d'eau chaude inutilisées, il décide de créer un établissement de bains et d'établir, en raison de l'éloignement du centre-ville, un service régulier de voitures pour desservir son établissement. Or, si la fréquentation des voitures est excellente, les bains restent vides : les Nantais utilisent son service pour d'autres activités ; il correspond donc bien à un besoin. Ainsi naît l'idée de services réguliers de transports en commun urbains de personnes. Ces voitures prennent le nom d'omnibus, du nom du commerçant Omnes, chapelier, qui prend pour enseigne « Omnes Omnibus », boutique devant laquelle stationnent les voitures.

M. Baudry étend ce transport à Nantes et, en 1828, à Paris. L'idée et le nom se répandent rapidement en France et à l'étranger (Londres en 1829). Ainsi des services réguliers d'omnibus sont créés au Havre vers

---

- Ligne 3 : 2 mai 1662.
- Ligne 4 : 24 juin 1662.
- Ligne 5 : 5 juillet 1662.

In ROBERT J. (p. 19). *Histoire des transports dans les villes de France.* Chez l'auteur. Paris. 1974. 537 p.

[8] D'origine nantaise, il avait été colonel sous l'Empire, mais limogé à la Restauration en raison de ses opinions.

1832, à Lyon en 1837, à Rouen en 1856. Le plus souvent, ces créations de lignes d'omnibus sont l'œuvre des loueurs de voitures de place.

C. L'OMNIBUS ET LA DESSERTE DES VILLES.

1. UNE CONCURRENCE IMPITOYABLE.

En juillet et en août 1829, les loueurs de fiacres de Metz demandent l'autorisation d'établir un service régulier de communication entre Metz et Moulins-lès-Metz, assuré à tour de rôle par tous les fiacres de la ville[9].

Suite à cette demande, M. Galilée, entrepreneur de voitures publiques, établit, en cette fin d'année, la première liaison d'omnibus *Metz - Moulins-lès-Metz.* Rapidement une forte concurrence s'établit entre les différents entrepreneurs (on peut citer M. Robert, capitaine en retraite, M. Braun, M. Klein, M. Barthélemy...), non sans danger pour les voyageurs puisque les cochers font de véritables courses en lançant leurs chevaux à plein galop. En particulier, comme le souligne M. Gombers de Moulins-lès-Metz, successeur de M. Galilée, M. Braun, maître de poste de la ville de Metz, multiplie les services en vue d'obtenir un véritable monopole, en faisant partir ses voitures aux mêmes heures et aux mêmes emplacements que ses concurrents. (Annexe 4, tome II, p. 554).

[9] Archives municipales de Metz. Série 2 I 120.

2. DES DESSERTES DE PROXIMITE.

Si certaines lignes d'omnibus desservent effectivement la ville, force est de constater que la majorité d'entre elles relient le centre aux communes périphériques.

Tout comme à Metz, ce sont également les propriétaires de fiacres strasbourgeois qui créent les lignes d'omnibus. En 1863, Charles Hoffmann, propriétaire de fiacres, exploite une première ligne entre la place Kléber et Wolfisheim. En raison de problèmes financiers, l'exploitation s'arrête au bout de quelques mois. Ce même propriétaire ne renonce cependant pas et ouvre trois nouvelles lignes en 1866 : de la place Kléber en direction de Schiltigheim, de la Robertsau et de Kehl. En 1868, il est suivi par M. Ott, également propriétaire de fiacres, qui crée un service d'omnibus fonctionnant cinq fois par jour entre la place du Corbeau et Graffenstaden. Ces services sont interrompus par la guerre de 1870.

3. L'EBAUCHE D'UN RESEAU INTERURBAIN.

L'annuaire de la Meurthe de 1842 signale, pour Nancy, deux lignes d'omnibus. La première, urbaine, joint Malzéville à Jarville[10] et la seconde, à caractère interurbain, Nancy à Saint-Nicolas-du-Port[11]. En 1849, l'omnibus de la ville assure des départs en direction de Malzéville et de Bonsecours. Son bureau central se situe chez Martin, confiseur, place du Marché. La même année, quatre compagnies d'omnibus

---

[10] Itinéraire : *Malzéville - Porte Notre-Dame – Porte Saint-Nicolas – Bonsecours – Jarville.* Service assuré par l'*Omnibus Nancéien,* chez Vierling, rue Saint-Georges.

[11] Desserte assurée par l'*Omnibus Saint-Nicolas,* chez Laurent, rue Saint-Dizier.

circulent en direction de Saint-Nicolas-du-Port : l'*Omnibus Nancéien* ; l'*Omnibus Saint-Nicolas*, chez Laurent, rue Saint-Dizier ; l'*Omnibus du Chemin de Fer de Saint-Nicolas*, chez Pierre, rue Saint-Dizier ; l'*Omnibus de la Vierge*, chez Mahalin, rue Saint-Dizier. Dans les années suivantes d'autres lignes desserviront Lunéville (1850), Champigneulles, Frouard, Haroué, Liverdun et Charmes (1851). Certaines d'entre elles sont donc à proximité de Nancy et nous pouvons, dans ce cas, considérer la desserte comme urbaine. En 1864, les stations des omnibus de ville se situent : à la Croix d'Or, au faubourg Saint-Pierre ; à la Vierge, place du Marché ; chez l'aubergiste Mangin, au 63 rue Saint-Georges ; à l'Hôtel de l'Europe, rue de la Poissonnerie ; au Café National, place Saint-Epvre ; à la Poste aux chevaux, rue des Tiercelins. Ils subsistent après la mise en service des lignes du tramway, puisque, en 1887, ils relient encore Nancy à Malzéville, au Pont d'Essey et à Maréville. S'y adjoint également un omnibus du chemin de fer qui assure, jour et nuit, un service pour tous les trains de voyageurs.

D. L'IMPACT DU CHEMIN DE FER.

L'arrivée du chemin de fer accentue le phénomène et bouleverse les conditions de desserte. La gare devient un arrêt privilégié et obligé pour les voitures de place et les omnibus au point qu'elle donne naissance à des services d'omnibus spécialisés dans sa desserte (Nancy, Saint-Louis, Epinal, Metz ...).

1. DE NOUVELLES DESSERTES.

a. FAVORISER L'ACCES A LA GARE.

Dès 1859, face aux besoins croissants[12], le commissaire de police de Mulhouse suggère au maire l'organisation d'un service d'omnibus entre la gare et Dornach (lieu des établissements *Dollfus-Mieg, Steinbach-Koechlin*)[13].

Photo 2.

Mulhouse. L'omnibus de M. Biebler, vers 1892.

T.R.A.M.

Un premier service, accordé à M. Montagnon, loueur de voitures, est ouvert le 1er avril 1864. A raison de huit aller et retour par jour, ce service dessert le Nouveau Quartier, l'Hôtel de Ville, la place de la Concorde, le faubourg de Dornach ainsi que la mairie de Dornach. Cette ligne est prolongée jusqu'à Pfastatt en 1880, d'une part par la *Mülhauser Droschken Gesellschaf*, société créée par M. Montagnon, et, d'autre part, par M. Biebler, loueur de voitures. En 1885, Ignace Stoltz, qui exerce la même profession, obtient la concession de deux nouvelles

[12] La ville compte 14 899 habitants en 1826, 32 624 en 1851, 62 954 en 1866.

[13] Archives municipales de Mulhouse. Série O 2 Aa 5.

lignes : vers Brunstatt et Riedisheim. Le 17 juillet 1888 est mise en service une ligne d'omnibus entre la place de la Victoire et les Bains du Rhin.

b. DES TISSUS URBAINS EXIGUS.

Ces services spéciaux ont d'ailleurs plus ou moins de succès intra-muros, car selon la taille de la ville, il est souvent plus rapide de se rendre à pied à la gare.

α. UNE FREQUENTATION INSUFFISANTE.

En 1869, le conseil municipal d'Epinal souhaite que la *Compagnie du Chemin de Fer de l'Est* rétablisse le service officiel d'omnibus entre la gare et la ville. Celle-ci refuse prétextant que le traité prenait fin le 20 juillet 1866 et que le nombre de voyageurs était insuffisant en raison de la proximité du centre-ville. Il est vrai que la fréquentation des omnibus mis en place en 1871 par M. Friess, puis par la ville en 1875 est faible[14].

β. UN SERVICE SUBVENTIONNE.

La même remarque peut se faire avec l'omnibus, appelé « *Tram-omnibus* », mis en place, à Colmar, par André Herrscher, fabricant de voitures[15]. C'est le 13 mars 1889 qu'il informe la municipalité de son intention de relier la gare à la place du Saumon, au tarif de 10 Pfennig. Le 26 mars, le conseil municipal vote une subvention de 1 000 Mark, attribuée à l'exploitant à la condition d'assurer un double circuit :

[14] Archives municipales d'Epinal. Série O 2 b.

[15] Archives municipales de Colmar. Série 2 O 2b.

- Hôtel des Deux Clefs, rue des Clefs, rue de Rouffach, Gare ;

- Place du Saumon, Grand'Rue, Rue Bruat, Gare.

Photo 3.

Colmar. Le Tram-omnibus, rue de Rouffach, vers 1900.

« L'Alsace »

Le premier voyage du *Tram-omnibus* se déroule le 7 juillet 1889. Mais, dès le mois d'avril 1890, M. Herrscher expose à la municipalité ses difficultés financières et demande un relèvement de la subvention de 1 000 à 1 500 Mark. Il précise qu'il ne pourra mettre en service la seconde ligne qu'avec le versement d'une indemnité supplémentaire de 500 Mark. La municipalité refuse et le service est arrêté. L'exploitation est reprise, le 16 juillet 1890, par M. J.B. Hanser, loueur de fiacres, avec une subvention de 600 Mark. En septembre 1892, il fait également part de ses problèmes de trésorerie et demande le relèvement de la subvention. Pour raison de santé, il y renonce. La municipalité se prononce cependant pour le maintien de ce service public et désire le renforcer par une seconde ligne. Elle relève donc la subvention de 1 000

Mark et définit un cahier des charges de deux lignes[16]. Ces dispositions entrent en vigueur le 1er avril 1893. Le trafic urbain est assuré par M. Antoine Heyberger, transporteur à Colmar et ancien rapporteur de la commission municipale du *Tram-omnibus*. Le prix du billet est de 10 Pfennig, celui de 12 Pfennig donne droit à la correspondance. Lui aussi demande, le 21 mars 1895, la revalorisation de la subvention : il souhaite obtenir 2 600 Mark. Après de nombreuses pétitions en faveur du maintien des dessertes, la municipalité accorde le relèvement. Le 7 mars 1898, la commission envisage, pour la première fois, la pose de rails de tramway, mais prévoit de poursuivre l'exploitation de la traction hippomobile, en attendant de choisir le meilleur procédé de traction. Cette activité s'arrête le 1er octobre 1901.

c. UNE LIAISON TRANSFRONTALIERE.

Contrairement à ces exemples, la première liaison transfrontalière de l'omnibus qui, de 1861 à 1901, relie Bâle à la gare de Saint-Louis est un succès. La clientèle est nombreuse. L'habitude des Bâlois remonte à l'époque où la gare de Saint-Louis est une gare terminus et où ils viennent, en calèche, admirer le chemin de fer[17]. Le 6 août 1861, M. Scherrer, loueur de voitures à Bâle, est autorisé à faire entrer son omnibus dans la cour de la gare du chemin de fer. Puis, en 1876,

16

- Place du Saumon (station du chemin de fer située au croisement de la rue du Ladhof et de la rue de la Cavalerie), rue Vauban, rue des Serruriers, rue des Boulangers, rue Kléber, route de Rouffach, rue de Munster, Gare.
- Hôtel des Deux Clefs, Grand'Rue, rue des Blés, rue de Bruat, Gare.

17 La ligne *Mulhouse - Saint-Louis* est inaugurée le 25 octobre 1840. La gare est une gare terminus de 1840 à 1844 ; le chemin de fer n'atteignant Bâle qu'en 1845.

l'omnibus *Rösslitram-Lemius* assure une navette entre l'auberge du *Cygne* à Saint-Louis et l'auberge *Zur Blume* à Bâle. Son point d'attache est le restaurant *A la Ville de Bâle* (Lemius), rue de Bâle, avec cour, remise à voitures et écuries. En semaine, la navette s'effectue toutes les deux heures et toutes les heures, le dimanche. Après l'arrivée du tramway, la desserte est encore assurée par Richard Soder, entrepreneur de voitures, jusqu'à l'année 1901, entre le terminus et le *Fischmarlot* à Bâle. Pour les treize navettes quotidiennes, la cavalerie est de vingt chevaux et deux voitures sont employées en semaine, quatre le dimanche. Le prix est de quatre Batz (quatre sous bâlois) pour le trajet. A partir de Bâle, le tarif est d'un Batz jusqu'à l'abattoir (Faubourg Saint-Jean) et de deux Batz jusqu'à la douane. En 1902, la concession et les vieux omnibus sont vendus à la ville de Strasbourg. Ce service urbain, mettant en relation les deux villes, a la particularité d'exister depuis cette époque, n'ayant connu des interruptions qu'en raison des conflits[18].

2. LES CONSEQUENCES DE L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER.

Pour les transports en commun, l'arrivée du chemin de fer a deux conséquences importantes.

a. LA REGLEMENTATION DES SERVICES.

La première concerne la multiplication des services offerts à la clientèle. Ils se font dans la plus grande anarchie, au détriment des voyageurs. Les maires sont amenés à promouvoir des règlements plus

[18] Archives municipales de Saint-Louis. Série 9 O 2 1.

stricts. A Metz, par exemple, soixante-deux voitures publiques, exploitées par douze transporteurs[19], circulent dans la ville en 1850. Les plaintes, pour non respect des horaires ou de l'itinéraire, sont très nombreuses. La situation est telle, qu'en juillet 1850, M. Thirion, ingénieur de la *Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Strasbourg*, signale au maire que l'arrêté préfectoral qui ne prévoit l'arrivée des voitures qu'une demi-heure avant le départ ou l'arrivée d'un train n'est pas respecté. Il suggère donc d'organiser l'itinéraire des omnibus et demande la concession de deux lignes. L'arrêté municipal, du 19 juillet de la même année, autorise la compagnie à établir pour le service de la gare, deux lignes de voitures omnibus qui auront, provisoirement, le droit exclusif de parcourir dans la ville les itinéraires choisis[20]. Malgré cet arrêté, l'anarchie se poursuit et la *Société Anonyme des Chemins de Fer de l'Est* décide de réorganiser ses services. Le 15 octobre 1854, elle signe un traité de correspondance avec M. Braun et M. Klein qui prennent l'engagement d'établir et d'entretenir à leurs frais, risques et périls, les services journaliers d'omnibus nécessaires pour desservir

---

19 Vve Angst, Vve Henden, Vve Lamel, MM. Bantz, Bardelle, Barthélemy, Braun, Cunin, Cunin Louis, Klein, Philippe, Thomas.

20 Réseau des omnibus messins en juillet 1850.

- Ligne 1 : Place de Chambre, rue de l'Esplanade, place Saint-Martin, rue du Faisan, rue des Prisons militaires, rue Pierre Hardie, rue du Palais, rue et place de la Cathédrale, rue Chandellerue, rue du Commerce, rue du Neufbourg, rue Fabert, place Saint-Thiébault, rue des Clercs, Gare.
- Ligne 2 : Porte et rue des Allemands, rue du Porte Enseigne, rue de la Hache, rue Chaplerue, rue de la Grande-Armée, rue du Grand-Cerf, rue et place du Quarteau, place Friedland, rue de la Fontaine, place Saint-Louis, rue du Neufbourg, rue Neuve Saint-Louis, rue Tête d'Or, place Saint-Thiébault, Gare.

In BASTIEN P. (p. 8). *Deux siècles de transports urbains messins*. Ed. Serpenoise. Metz. 1998. 152 p.

tous les trains à l'arrivée (conduite à domicile) comme au départ (itinéraires fixés par la compagnie). Le Fort-Moselle et le quartier dit du Haut de Sainte-Croix ne sont pas compris dans ces services. Elle demande donc, à l'administration municipale, l'autorisation d'établir quatre lignes d'omnibus pour desservir la gare Serpenoise (ou gare Sud) et deux lignes pour la desserte de la gare de Devant-les-Ponts (ou gare Nord)[21]. (Carte 1, tome II, p. 774). Ce traité est résilié en octobre 1866. La compagnie possède alors ses propres omnibus qui sont les seuls à pénétrer dans les gares.

---

[21] Réseau des omnibus messins en novembre 1854.

Gare Serpenoise

- Ligne 1 : Rue des Allemands, rue de la Grande Armée, place Saint-Louis, rue Neuve Saint-Louis, rue Tête d'Or, rue de l'Evêché, rue de l'Esplanade, avenue Serpenoise, Gare Sud.
- Ligne 2 : Rue du Pontiffroy, rue des Jardins, place Napoléon, rue Fournirue, rue du Plat d'Etain, rue et avenue Serpenoise, Gare Sud.
- Ligne 3 : Place de Chambre, rue du Faisan, rue Pierre-Hardie, rue du Palais, rue des Clercs, rue de l'Esplanade, avenue Serpenoise, Gare Sud.
- Ligne 4 : Départ de la poste aux chevaux, rue Saint-Marcel, rue du Pont-des-Morts, rue du Moyen-Pont, rue Sainte-Marie, rue Pierre-Hardie, rue du Palais, rue des Clercs, rue de l'Esplanade, avenue Serpenoise, Gare Sud.

Gare de Devant-les-Ponts

- Ligne A : Place de Chambre, place de la Comédie, pont Saint-Marcel, rue de la Haie, rue et pont des Morts, rue de Paris, Gare Nord.
- Ligne B : Place de Chambre, rue et pont de la Préfecture, pont Moreau, rue du Pont Moreau, rue Vincentrue, rue et pont du Pontiffroy, rue de l'Hôpital, Gare Nord.

In BASTIEN P. *Opus cité.* (p. 10).

b. L'EXTENSION DES DESSERTES.

Cette extension, en direction de nombreuses communes périphériques, est la deuxième conséquence de l'arrivée du chemin de fer. Dans les années 1880-1890, les communes desservies par les voitures de places de Mulhouse sont les suivantes : Bourtzwiller, Brunstatt, Dornach, Habsheim, Ile Napoléon, Illzach, Kingersheim, Lutterbach, Modenheim, Morschwiller-le-Bas, Riedisheim, Rixheim, Pfastatt, Wittenheim, Zillisheim. (Carte 2, tome II, p. 775). Ces communes sont situées dans un rayon maximum de neuf kilomètres du centre-ville. Elles sont toutes aujourd'hui intégrées dans le périmètre des transports urbains (P.T.U.) de l'agglomération mulhousienne. Le besoin d'une desserte reste donc le même entre ces deux époques, mais entre temps, le tissu urbain de l'espace considéré s'est densifié. Cet exemple est loin d'être une exception dans le paysage français où, pour une majorité de villes, les communes desservies à l'époque des premiers transports en commun urbains, constituent aujourd'hui leur agglomération.

Si, à l'origine, les voitures de place assurent les déplacements dans les villes, elles ne s'y cantonnent pas et desservent rapidement les communes périphériques. Elles y sont bientôt concurrencées par les omnibus consacrés dans leur essor par l'arrivée du chemin de fer. De véritables réseaux se créent et préfigurent bien souvent les futures lignes de tramways.

CHAPITRE II.

UN NOUVEAU VENU DANS LA CITE : LE TRAMWAY.

Mais les omnibus sont des véhicules à capacité réduite qui ne permettent pas de parcourir une grande distance. Celle-ci se limite à deux ou trois kilomètres. Aussi, les transports en commun urbains connaissent-ils une première évolution technique qui consiste simplement à faire circuler les voitures sur des rails. Avec une moindre résistance au roulement, on obtient un meilleur rendement de la traction animale. Par rapport à l'omnibus, cette évolution permet d'accroître la capacité, la vitesse, le rayon d'action et d'offrir un meilleur confort au voyageur.

A. LA RETICENCE FRANCAISE.

1. UNE ORIGINE AMERICAINE.

En raison de son origine, ce nouveau mode de transport porte le nom de tramway, mais, en France, il est aussi appelé chemin de fer américain. Le mode de traction est hippomobile.

Quelques essais se déroulent, en 1830, dans plusieurs villes américaines, mais le premier service régulier de tramway au monde est celui établi, en 1832, entre New-York et Harlem par James Stephenson. Le *Horsecar* est équipé des derniers perfectionnements car il possède des freins et des suspensions. Une deuxième exploitation voit le jour, en 1835, à la Nouvelle-Orléans. Ce mode de transport est cependant

rapidement abandonné. En effet, les voitures sont munies de roues à bandage, analogues à celles des omnibus, qui roulent dans l'ornière de rails à profil en U, faisant saillie sur la chaussée. Ce profil de rail gêne la circulation des voitures et provoque fréquemment des accidents. Deuxième raison de l'abandon, les assemblées d'Etat n'accordent pas les chartes nécessaires à la mise en place des voies ferrées dans les villes car les compagnies de chemin de fer veulent conserver le contrôle de cette technologie.

Vingt ans plus tard, un ingénieur d'origine française, Loubat, reprend l'idée. Il utilise un rail à gorge étroite qui ne fait pas saillie sur la chaussée. Il obtient d'installer de nouvelles lignes de tramways à New-York : le tramway de Broadway est mis en service en 1853. Dès lors, le tramway se propage dans de nombreuses villes américaines. Mais, seules les entreprises, disposant de capitaux importants et d'appuis politiques pour négocier des contrats favorables, peuvent se charger de la construction et de l'aménagement des lignes. Le rayon d'action est d'environ de huit kilomètres à une vitesse située entre six et onze kilomètres à l'heure, ce qui permet de desservir des quartiers assez éloignés dans un temps limité. Le tarif est généralement bon marché (cinq cents) afin qu'une bonne partie de la population, en particulier les ouvriers, puissent l'utiliser. Il est fixé par les assemblées qui s'assurent ainsi le soutien des électeurs.

2. UNE LENTE DIFFUSION.

Loubat revient en France pour y introduire ce nouveau mode de transport, mais les pouvoirs publics craignent que la voie soit un obstacle à la circulation des voitures privées. Il n'obtient l'autorisation d'établir le tramway qu'à l'extérieur du centre de Paris, jusqu'à la place de la Concorde. En France, avant 1870, seules deux autres lignes, également déficitaires, sont construites dans la banlieue parisienne (ligne de Rueil à Port-Marly et de Sèvres à Versailles). Les entrepreneurs privés ne se précipitent donc pas pour engager leurs capitaux dans la construction de lignes de tramways, contrairement au reste de l'Europe où des réseaux à traction hippomobile fonctionnent parfaitement en Allemagne [Berlin (1865), Hambourg (1866), Stuttgart (1868)], en Angleterre [essai à Birkenhead (1860), essai à Londres (1861), Liverpool (1869), Londres (1870)], en Autriche [Vienne (1865)], en Belgique [Bruxelles (1860)], au Danemark [Copenhague (1863)], en Hongrie [Pest (1863)], aux Pays-Bas [Amsterdam (1875), La Haye (1866), Rotterdam (1879)], en Suisse [Genève (1862)].

Après la guerre de 1870, lorsque, face aux besoins croissants de transport des grandes villes, les pouvoirs publics reconsidèrent enfin le problème et modifient leur point de vue, ce sont le plus souvent des firmes à capitaux étrangers qui proposent aux municipalités ce nouveau mode de transports.

Il faut ainsi attendre le dernier quart du siècle pour que des lignes de tramways se construisent en France, tout d'abord à Paris, en 1873,

puis en province, en 1874, avec les trois villes du Havre, de Lille et de Nancy. Durant cette période, quatre villes d'Alsace et de Lorraine créent leurs réseaux ; ce sont par ordre chronologique : Nancy, Metz, Strasbourg et Mulhouse.

B. LES CONSEQUENCES DU CONFLIT DE 1870.

1. L'IMPACT DE LA FONCTION MILITAIRE.

Zones de conflits, espaces stratégiques importants, les villes fortifiées et les camps retranchés se multiplient au moment où se développe l'industrie. Enfermées dans leurs fortifications, entourées de zones de servitudes très contraignantes, elles voient leur urbanisation se ralentir. Les militaires allemands et français imposent le plus souvent des conditions restrictives à la construction des tramways urbains, donnant la priorité à la fonction défensive.

Certaines villes fortifiées, Toul et Verdun, ne posséderont jamais de tramways urbains, mais un réseau très dense de voies stratégiques militaires (écartement de 0,60 m) les entoure. Conséquence de cette vocation militaire, l'extension urbaine est relativement récente[22]. De ce

---

[22] A Toul, c'est un décret du 22 juillet 1963 qui réduit les servitudes défensives du fort Saint-Michel, aux limites du terrain. La poudrerie est désaffectée en 1974, ce qui entraîne la suppression des servitudes. La ville de Toul a racheté à l'armée le :

- le 29 juillet 1938 : 305 656 m² relevant de l'ancienne enceinte urbaine (en particulier des casernes) ;
- le 6 juillet 1953 : 94 000 m² (anciennes fortifications entre la porte Moselle et la porte de Metz) ;
- le 19 février 1965 : 1 400 m² (caserne Teulier) ;
- le 18 mars 1971 : 2 600 m² (caserne Saint-Claude).

REITEL F. *Le développement des villes lorraines aux XIXè et XXè siècles.* (p. 17 à 36). Dans l'ouvrage : *Urbanisme et architecture en Lorraine 1830 - 1930.* Ed. Serpenoise. Metz. 1982. 295 p.

fait, il en est de même pour la création des transports en commun (1972 pour Toul ; 1977 pour Verdun).

Pour les autres, l'extension du réseau de transport se résume le plus souvent à une ligne ou deux qui doivent traverser les fortifications. Le réseau de Longwy en comporte deux : l'une qui suit la vallée de la Chiers vers Gouraincourt et emprunte le chemin du Prieuré jusqu'à la gare de Mont-Saint-Martin ; la seconde qui relie la ville basse à la ville haute. Cette dernière emprunte la route de Longwy-Bas à Longwy-Haut, passe sous la porte de France et se termine en plein cœur de la citadelle, sur la place d'Armes.

Strasbourg, pourtant la ville la plus peuplée de cet espace, ne crée son réseau de tramways que tardivement, en 1878, alors que les premières demandes de concessions datent de 1871. L'une des raisons de ce retard est la remarque, faite par le gouverneur militaire de Strasbourg, sur l'étroitesse de la porte des Bouchers. Il s'oppose ainsi au passage de la future ligne de Kehl. Un accord sur son élargissement n'intervient qu'après trois longues années de négociations entre les autorités allemandes civile et militaire.

a. EN FRANCE.

Pour les villes à vocation militaire, c'est au cours des conférences mixtes, réunissant, pour délibérer de l'établissement des réseaux de tramways, les représentants du Ministère des Travaux Publics et ceux du Ministère de la Guerre, que les militaires dictent leurs conditions.

L'article 13 du décret du 6 août 1881[23] précise : « Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, le concessionnaire est tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets, règlements concernant les travaux mixtes[24]. »

En 1900, à Epinal, les représentants locaux du Ministère de la Guerre sont le chef du Génie et le commandant de l'Artillerie.

Pour le chef de bataillon Samalens, responsable du Génie, se pose essentiellement le problème de l'issu unique du parc à ballons[25], sur la route de Golbey, qui ne pourra plus être utilisée.

> « Il convient de faire connaître tout d'abord que la manœuvre d'un ballon captif retenu au sol (voitures, treuils, etc ...) par un câble métallique exige de grandes précautions dans la traversée des lieux habités, précautions tenant à la difficulté inhérente à la manœuvre elle-même et plus encore à l'action du vent qui, si faible soit-il, imprime à l'aérostat des oscillations souvent considérables et toujours impossibles à maîtriser. Or, ces précautions, si habiles que soient les opérateurs, resteront inefficaces en présence des fils conducteurs d'électricité du système « trolley », des potences, des haubans, etc ... et la réalisation du projet tel qu'il est présenté équivaut à l'impossibilité d'utiliser le parc à ballons, puisque, de Golbey au pont de la Xatte, régneront, sous des formes variées, les impedimenta dont il vient d'être parlé. Bien plus, le danger de frôler les conducteurs électriques avec les amarres métalliques du ballon est impossible à éviter, en sorte qu'il n'y a pas

---

[23] Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880, concernant l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques.

[24] Les constructions sont par exemple soumises à des alignements sur les ouvrages de places et toute voie de communication ne peut être construite sans l'aval de l'autorité militaire. Ces zones de servitudes sont définies par le décret du 10 août 1853 :

1ère zone : 0 - 250 m : aucune construction, pas de plantation d'arbres ;

2ème zone : 250 - 487 m : construction interdite en maçonnerie ou en pisé, autorisée en bois ;

3ème zone : 487 - 974 m : construction autorisée après concertation avec les officiers du génie.

In REITEL F. *Opus cité.* (p. 28).

[25] Parc désaffecté en 1912.

seulement, sous l'action du vent, impossibilité matérielle à sortir du parc à ballons, mais il y a encore grand danger à le faire »[26].

Il demande donc la création aux frais de la ville d'un chemin de sortie à l'Est du parc à ballons et la protection parfaite des conducteurs électriques du tramway contre les contacts du câble aérostatique, aux points où le ballon aura à franchir ou à longer la ligne du tramway.

Le commandant de l'Artillerie, le capitaine Titercher, demande, quant à lui, que les points suivants soient acceptés et adoptés par la compagnie des tramways.

1) Aux points de croisement du tramway avec la voie militaire, le train militaire aura le pas sur les voitures du tramway. Les voitures du tramway ne pourront passer sur le pont de la Loge-Blanche en même temps qu'un train militaire.

   (Article 15 du cahier des charges).

2) La compagnie des tramways sera entièrement responsable des accidents occasionnés, soit au personnel, soit au matériel du chemin de fer militaire par suite de la rupture du câble aérien ou pour toute autre cause provenant du courant électrique.

   (Article 13 de la convention du 20 août 1904).

3) Les distances à observer entre l'axe de la voiture militaire et les supports des câbles aériens ou tout autre obstacle dépendant du tramway devront être telles qu'entre ces obstacles et la partie la

[26] Archives municipales d'Epinal. Série O 2 a. Avis du chef du Génie en date du 15 octobre 1900.

plus saillante du chargement le plus large du chemin de fer militaire, il y ait au moins soixante-quinze centimètres, s'il s'agit d'obstacles continus, et soixante centimètres s'il s'agit d'obstacles isolés. La distance entre l'axe de la voie militaire et celui de la voie du tramway sera de trois mètres minimum lorsque les deux voies suivront la même direction afin que les réparations nécessaires pour l'entretien de la nouvelle voie puissent être effectuées sans gêner nullement le service des trains militaires.

(Article 6 du cahier des charges).

4) L'usine d'électricité devra être établie à une distance suffisante des bâtiments militaires appartenant au service de l'Artillerie[27].

Après acceptation de ces exigences par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, M. Hénardinquer, le directeur du Génie, le colonel Renard, et celui de l'Artillerie, le colonel Lienard, donnent leurs adhésions au projet en août 1901.

b. EN ALLEMAGNE.

α. LA NOTIFICATION DES CONTRAINTES MILITAIRES.

Tout comme en France, les contraintes militaires sont importantes[28] et notifiées dans les cahiers des charges des compagnies de tramways[29]. Ainsi, à Thionville, l'article 11 stipule :

---

[27] Archives municipales d'Epinal. Série O 2 a. Avis du capitaine faisant fonction de commandant de l'Artillerie en date du 15 novembre 1900.

[28] La loi du 21 décembre 1871 définit les zones de servitudes autour de toutes les places fortes (Metz, Thionville) et des forts détachés :

1ère zone : 0 - 600 m : pas de construction de maisons d'habitation ;

« La société est soumise aux prescriptions en vigueur ou à venir au sujet des « services pour buts militaires » et valables pour les chemins de fer d'Empire. Elle donnera suite, sans contestation, à toutes les exigences des autorités militaires concernant la construction et l'équipement du chemin de fer dans l'intérêt de la défense du pays. Ces exigences seront communiquées au directeur ou au chef d'exploitation, à M. le Préfet ou à son représentant. En cas de mobilisation, on fera sauter tous les aiguillages des voies de garage et on abattra tous les mâts de la ligne haute tension entre Terville et Fontoy, Fameck et Algrange. Comme garantie d'exécution de ces exigences, la société déposera la somme de 1000 Mark à la *Festungsbau-Kasse-Thionville*[30]. »

β. LES EXIGENCES IMPOSEES PAR LES MILITAIRES POUR LA TRAVERSEE DES FORTIFICATIONS.

L'importance du fait militaire est encore plus présente à Metz. Puissante citadelle en 1870, ville de garnison enfermée dans ses murailles, son rôle de forteresse frontalière braquée sur la France lui nuit. Elle reste, jusqu'au début du vingtième siècle, prisonnière de sa fonction militaire. Les militaires marquent en effet le paysage urbain. Propriétaire de la plupart des terrains et d'un grand nombre d'immeubles, l'armée occupe un quart de la superficie de la ville. Celle-ci est entourée de trois zones de servitudes où la construction est réglementée. De nombreuses places sont aménagées pour raison militaire. Tous les problèmes sont d'abord étudiés sous l'aspect militaire. Chaque opération d'urbanisme nécessite le consentement de l'armée et toutes les transformations de la ville sont précédées d'âpres luttes entre l'autorité militaire et l'autorité civile. Le consentement des militaires, leur influence sur le tracé et la localisation des infrastructures des transports sont primordiaux. Aussi, le projet de

---

2ème zone : 600 - 975 m : Sur les 2 250 m de ces deux zones, les constructions;

3ème zone : 1 275 m en plus en pierre sont interdites ; elles y sont autorisées en colombage.

In REITEL F. *Opus cité.* (p. 28).

[29] Dès 1879, Strasbourg est cependant libérée des contraintes militaires.

[30] Cahier des charges du 16 janvier 1912.

créer et d'exploiter un chemin de fer américain est-il soumis à l'autorité militaire qui impose ses conditions d'autant plus qu'une des lignes du tramway doit obligatoirement traverser les fortifications.

Dans une lettre, du 8 mai 1875, adressée au Président de la Lorraine, M. de Puttkamer, le directeur de la fortification de Metz, le major Meyer, communique les conditions sous lesquelles le ministère de la guerre consent à ce que le chemin de fer américain traverse les constructions défensives de la forteresse[31].

1) La largeur de la voie entre les rails sera la même que celle des chemins de fer ordinaires de l'Etat. Le tramway sera raccordé aux deux gares situées devant la fortification à l'une des voies du chemin de fer, ou bien, si cela offre quelques difficultés de la part de l'administration ou des chemins de fer, le matériel nécessaire au raccordement, sera déposé sur les lieux[32].

2) L'entrepreneur s'obligera, contre un prix de location convenable, à permettre l'emploi, tant de la voie ferrée, que du reste du matériel, pour les transports militaires.

3) L'autorité militaire autorise la pose d'une voie sur les ponts-levis du Pontiffroy, du Pont des Morts, de la porte Serpenoise. Les transformations et autres travaux nécessités par cette pose, ainsi

---

[31] Archives municipales de Metz. Série 2 O 1871-1918 n°13 à 19.

[32] En fait, la concession a été accordée à condition que les rails aient le même écartement que ceux du chemin de fer, afin que les wagons puissent circuler d'un côté jusqu'à l'arsenal par un embranchement au bas de la rue des Jardins, par un second jusqu'à l'hôpital militaire et par un troisième jusqu'aux abattoirs.

que l'entretien de la voie seront à la charge de l'entrepreneur.

4) Le passage de la porte de France est trop étroit pour la pose pure et simple de la voie ferrée. Ce passage devra être élargi, à côté de chacun des deux ponts-levis. Il sera nécessaire de construire un autre pont avec porte métallique intérieure. Sur les ponts-levis, on pourra utiliser, pour la pose du rail, la construction inférieure existante, mais le trottoir sera suffisamment reculé d'un côté pour laisser, à côté de la voie ferrée, une largeur assez grande pour le passage de deux voitures.

5) Les dessins du projet, tant que la voie sera établie sur le terrain de la fortification, de même que les détails pour le passage des ponts-levis devront être approuvés par la direction de la fortification, et, à cet effet, ils seront soumis à cette autorité avant leur exécution, laquelle aura d'ailleurs lieu d'après les prescriptions données par l'administration des fortifications.

6) Les réparations nécessitées aux ponts et à la chaussée par suite de la construction et de l'exploitation du chemin de fer américain seront à la charge de l'entreprise.

7) L'entrepreneur ne pourra demander aucune indemnité à l'autorité militaire si l'exploitation de la voie était momentanément interrompue par l'état des ponts, par des travaux aux fortifications ou par le service des troupes.

8) L'entrepreneur sera tenu, à l'expiration de sa concession ou si le

ministère de la guerre l'exige à un autre moment, d'enlever à ses frais, sur le terrain des fortifications, les rails et leurs dépendances dans la huitaine de la mise en demeure et à rétablir la chaussée dans son état primitif. S'il ne se conforme pas à cette injonction, la direction des fortifications sera en droit de faire exécuter elle-même les travaux et le matériel fixe lui appartiendra alors sans indemnité.

9) La propriété du sol, dont la jouissance est laissée à l'entrepreneur, reste à l'Etat, auquel il payera une location annuelle de vingt Mark.

10) Sur les ponts-levis, les tramways passeront au pas. Si ultérieurement l'exploitation par locomotives était autorisée, une plus grande vitesse ne serait pas permise. Dans ce dernier cas, la consolidation éventuelle des ponts-levis serait à la charge de l'entrepreneur.

Metz ne s'agrandit qu'après la démolition d'une partie de ces remparts, en 1902, avec en particulier l'urbanisation du quartier de la gare. A Longwy, il faut créer un polygone exceptionnel pour construire la ville basse.

Dans toute ces villes militaires, il faut attendre le déclassement des forts et des terrains militaires, le plus souvent dans les années cinquante, (fort Bellecroix, fort Saint-Julien, fort Queuleu à Metz ; fort Saint-Michel à Toul ; terrain du Grand-Champ-de-Mars à Epinal ;

quartier du Pulventeux à Longwy ...) pour que de nombreux hectares soient livrés à l'urbanisation et donc aux transports en commun.

2. LA VILLE FRANCAISE DU NORD-EST : NANCY.

Une conséquence indirecte du conflit est l'expansion du réseau de tramways de la ville de Nancy, privilégiée par le démantèlement de ces fortifications au traité de Ryswick (1697). Le développement industriel (usines de Frouard en 1856 ; *Solvay* à Dombasle-Varangéville en 1872 ; *Dupont-Fould* à Pompey en 1875 ; *Châtillon-Commentry* à Neuves-Maisons en 1897 ; *Saint-Gobain* en 1906 ...) et l'importante croissance démographique, en partie liée à la scission de la Lorraine et à l'afflux des Alsaciens-Lorrains en 1871, ont, pour effet, l'extension rapide du tissu urbain de Nancy et de sa couronne de villages. Si, dans le dernier quart du dix-neuvième siècle, le développement des transports urbains correspond souvent à une certaine mode et donne une image de *ville moderne*, l'expansion de Nancy et de ses environs nécessite la création d'un réseau de tramways. Facilité par le plan en damier de la ville et par l'absence de remparts, le réseau nancéien connaît une extension rapide[33].

a. LES DEMANDES DE CONCESSION.

Le 21 novembre 1871, une première demande de concession d'un tramway urbain émane d'une compagnie anglaise de Londres représentée par MM. Mattos, Greene et Livesey. Une seconde proposition est faite, le 12 janvier 1872, par MM. Harding et Oudot,

[33] Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 1.

ingénieurs civils, rue de Turin à Paris, représentant un groupe capitaliste anglais. Elle est suivie, le 18 janvier 1872, d'une troisième offre : celle de M. Frédéric de la Hault, ingénieur belge demeurant à Paris[34], administrateur délégué du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai et représentant de la *Banque Française et Italienne* [35]. Ce dernier renouvelle sa demande dès le 16 février. Il désire obtenir l'autorisation d'établir un chemin de fer à traction de chevaux (voie de 1,44 m) depuis l'Eglise de Bonsecours jusqu'au Chemin de Gentilly, en traversant la ville par les voies les plus fréquentées. Ce sont des rues larges où trois voitures peuvent rouler de front. La ligne est divisée en trois sections, limitées aux portes Saint-Nicolas et Désilles. Le tarif proposé par section est de 0,15 francs en 1ère classe et de 0,10 francs en 2ème classe.

Suite à l'avis favorable de la commission des tramways (Annexe 5, tome II, p. 557), ce dernier projet reçoit, le 2 mai 1873, l'assentiment du conseil municipal de Nancy et l'enquête d'utilité publique[36] se déroule du 5 au 25 octobre 1873. Mais la concurrence ne faiblit pas. Le 13 novembre 1872, MM. Harding et Oudot dépose une seconde demande

---

[34] 28, rue Saint-Georges.

[35] 34, rue de Provence à Paris. Société financière au capital de 30 millions de francs qui sollicite par ailleurs la concession du réseau Sud des tramways de Paris, ainsi que des réseaux de Marseille et du Havre.

[36] Au terme de l'avis du 22 février 1872, de la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat, « l'exécution et la concession des chemins de fer à traction de chevaux, dits américains, ne peuvent être autorisées et réglées que par un décret rendu après enquête et dans les formes des règlements d'administration publique. »

de concession, dans laquelle ils projettent deux lignes[37]. Il y a également celle faite par la *Compagnie des Omnibus et Petites Voitures de Nancy*[38], le 10 janvier 1873, qui propose un service régulier d'omnibus de cinq lignes[39], avec un départ toutes les demi-heures, et celle d'un tramway, le 10 décembre 1873, par MM. Léon et Eugène Delettrez, ingénieurs à Paris[40]. Deux autres demandes arrivent même après la mise en exploitation de la ligne de tramway : ce sont celles de M. Deriche, ingénieur à Bruxelles (4 février 1875), et de MM. Denys et Roy de Bruxelles, représentants d'une compagnie anglaise (11 février 1875). Le conseil municipal rejette les autres propositions. Il les considère soit comme trop tardives, soit comme sans objet en ce qui concerne la première ligne de Bonsecours à Maxéville. Pour la seconde, proposée par MM. Harding et Oudot, il pense qu'il n'y a pas lieu de donner suite, le choix ne lui semblant point heureux, premièrement parce que le passage par la porte Sainte-Catherine est l'un des moins

---

37 - de Bonsecours à la gare du canal Saint-Sébastien, par la rue d'Arsenal, la place Saint-Epvre et la rue de la Manutention.

- de la gare Sainte-Catherine à Préville, par la rue et la place Sainte-Catherine, la rue et le faubourg Stanislas.

38 Société en commandite par actions, créée par M. Charles Hoffmann.

39

- Rue Saint-Dizier (Coin de Saint-Roch) à Bonsecours, par le faubourg Saint-Pierre.
- Rue Saint-Dizier au Petit Saint-Sébastien, par la rue Damerval, la rue de la Pépinière, le Cours Léopold et la rue de Metz.
- Rue Saint-Dizier au Pont d'Essey, par la rue, la place et le faubourg Saint-Georges.
- Rue Saint-Dizier à Préville, par la rue Saint-Jean, la rue des Carmes, la rue et le faubourg Stanislas.
- Rue Saint-Dizier à Malzéville, par la rue Damerval, la rue et la place Lafayette, la rue et la place des Dames, la rue et la place Saint-Epvre, la rue Saint-Michel, la Grand'Rue (ville-vieille), la Citadelle, la rue et le pont de Malzéville.

40 29, rue Taibout.

utilisés car il n'aboutit pas directement à un pont sur la Meurthe, deuxièmement, parce qu'il est désirable que l'élégante place Stanislas reste en dehors des lignes concédées tant que les tramways ne seront pas entrés dans les mœurs.

b. LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY HIPPOMOBILE.

Finalement, le décret présidentiel du 23 mars 1874 accorde la concession d'une ligne de tramways à traction animale, reliant deux banlieues opposées de Nancy (Bonsecours et Maxéville), à M. de la Hault (Annexe 6, tome II, p. 560). Le tracé de la voie, de l'église de Bonsecours jusqu'au chemin de Gentilly (à Maxéville) en face de la colonie pénitentiaire, traverse toute la ville et ses faubourgs par les voies les plus fréquentées[41]. L'exploitation débute le 12 août 1874. La concession est rétrocédée[42] à la *Compagnie Générale Française de Tramways* (*C.G.F.T.*)[43], constituée par M. de la Hault en vue de donner une direction unique aux diverses exploitations dont il a obtenu la concession en France[44]. Les tramways, dont la vitesse ne doit pas dépasser 20 km/h, forment des trains de voitures qui circulent généralement de six en six minutes, de 7 h 30 à 20 h 30 en hiver et à 21 h 30 en été. Suite à la demande de la compagnie, les deux classes sont remplacées par une classe unique le 1er décembre 1877.

---

41 Itinéraire : routes nationales 4 et 57, rue Saint-Dizier, rue des Michottes, rue Stanislas.

42 Décret présidentiel du 3 juin 1876.

43 Compagnie fondée le 8 décembre 1875 et dont les statuts sont déposés chez Me Pérard, notaire à Paris.

44 Réseaux du Havre, de Marseille, d'Orléans et de Tours.

Tableau 1.

Tarifs appliqués aux tramways de la ville de Nancy, en 1877.

Dimanches et jours de fêtes		0,25 F.
Jour ouvrable	- Parcours entier	0,20 F.
	- De Maxéville à la Porte Desilles	0,10 F.
	- De Bonsecours à la Porte Saint-Nicolas	0,10 F.
	- De la Porte Desilles à la Porte Saint-Nicolas	0,15 F.

Source Archives municipales de Nancy Série (b) O 2 3

c. L'EXTENSION ET LA FUSION DES RESEAUX.

Au début de l'année 1879, la *C.G.F.T.* est prête à rétrocéder sa concession pour améliorer ses réseaux de Marseille, du Havre et de Gênes. Aussi voit-on se créer, en février 1879, une nouvelle compagnie qui a pour objet de racheter la ligne de tramway et de constituer une société locale et autonome : la *Compagnie des Tramways de Nancy* (*Banque Jambois et Husson*). Le projet reste sans suite et la *C.G.F.T.* conserve l'exploitation. D'abord réticente pour construire la seconde ligne du Pont d'Essey à Préville (ligne perpendiculaire à la première), elle la met finalement en exploitation le 8 juin 1882. Mais, dès 1885, la nécessité d'étendre le réseau se fait sentir[45] et, après divers projets, repoussés par le conseil municipal qui ne désire pas l'utilisation de la traction à vapeur, un traité de rétrocession pour trois nouvelles lignes est signé avec la *C.G.F.T.* le 28 mai 1891.

[45] Entre les recensements de 1872 et de 1911, la population des huit plus grandes communes périphériques passent de 10 559 à 24 838 habitants.

Tableau 2.

Tarifs appliqués aux tramways nancéiens, fin 1896.

1° Maxéville/Bon-Secours		Maxéville	Pte Desilles	Pte St Nicolas	Bon-Secours
	Maxéville	-	0f 10	0f 20	0f 20
	Pte Desilles	0f 10	-	0f 15	0f 20
	Pte St Nicolas	0f 20	0f 15	-	0f 10
	Bon-Secours	0f 20	0f 20	0f 10	-
2° St Max/Bon Coin		St Max	Jardiniers	Gare	Bon-Coin
	St Max	-	0f 10	0f 20	0f 20
	Jardiniers	0f 10	-	0f 15	0f 20
	Gare	0f 20	0f 15	-	0f 10
	Bon-Coin	0f 20	0f 20	0f 10	-
3° Malzéville - Préville		Malzéville	R. Grandville	Gare	Préville
	Malzéville	-	0f 10	0f 20	0f 20
	R. Grandville	0f 10	-	0f 15	0f 20
	Gare	0f 20	0f 15	-	0f 10
	Préville	0f 20	0f 20	0f 10	-
4° Pl.Lobau/R. St Georges		Pl. Lobau	R. St Georges		
	Pl. Lobau	-	0f 10		
	R. St Georges	0f 10	-		

Source Archives municipales de Nancy Série (b) O 2 4

Cependant, suite à une modification du Conseil d'Etat (21 avril 1893), une nouvelle convention[46] est signée le 29 avril 1893. (Carte 3, tome II, p. 776). La municipalité constate alors que la ville possède deux réseaux de tramways, régis par deux cahiers des charges distincts, avec trois durées différentes de concession. Elle considère donc que la fusion

46

- Ligne *Rue Saint-Georges – Malzéville* : mise en exploitation le 24 janvier 1894.
- Ligne *Rue Mazagran – Bon-Coin* : mise en exploitation le 26 août 1894.
- Ligne *Place Lobau – Rue Saint-Georges* : mise en exploitation le 20 juin 1895.

des deux réseaux est nécessaire à une bonne exploitation et elle propose un projet d'unification qui favorisera la modernisation et le développement du réseau nancéien (conseil municipal du 21 janvier 1895). Le principe est admis par la compagnie, mais il faut attendre 1896 pour qu'il soit administrativement accepté (décret du 10 octobre 1896).

3. LES VILLES ANNEXEES.

a. METZ, VILLE MILITAIRE, ENFERMEE DANS SES MURAILLES[47].

La construction d'un chemin de fer américain à Metz ne va pas de soi. Aux contraintes liées au fait militaire, s'ajoutent le bien fondé de son utilité et les divergences dues à la différence de perception de l'espace urbain selon les concepteurs des projets.

α. PARTISANS ET OPPOSANTS.

Dans la séance du conseil municipal du 21 janvier 1875, les partisans pensent que le tramway attirera souvent des habitants aisés à Metz et que le commerce et l'industrie qui sont en déclin retrouveront alors leur ancienne splendeur. (Annexe 7, tome II, p. 572). Les opposants argumentent leur refus par l'étroitesse des rues, la décroissance de la population, la diminution du trafic et de l'industrie, les troubles apportés aux usages du public et aux habitudes séculaires de la bourgeoisie messine. (Annexe 8, tome II, p. 574).

A la fin de la séance, M. Abel, conseiller municipal, prononce un plaidoyer[48] en faveur du tramway qui résume la situation :

---

[47] D'après BASTIEN P. *Transports en commun et espace urbain. L'exemple messin.* Maîtrise de Géographie. Metz. 1989. 397 p.

« Il s'étonne tout d'abord de ce que le projet d'un tramway mosellan ne soit pas accueilli avec une satisfaction unanime par le conseil municipal de Metz, quand il voit Nancy et Luxembourg déjà dotées de cette invention américaine. Ces deux villes, il y a quelques années, n'avaient pas l'importance de Metz, leur voisine, comme centre d'industrie, de commerce et de population. La dernière exposition qui a été ouverte en 1861 dans Metz en a fourni la preuve bien convaincante. Nancy et Luxembourg sont en train de dépasser Metz comme centre d'affaires, et pourquoi ? parce que ces localités marchent avec le siècle, elles utilisent à leur profit les inventions modernes, elles développent autour d'elles les voies de communication sous toutes les formes. [...]. Il est malheureusement trop avéré que depuis la transformation du département de la Moselle en une province allemande sous le nom de district de Lorraine, il est indéniable que la population de Metz s'est métamorphosée en grande partie. Au détriment de nos intérêts matériels sont parties les familles riches qui faisaient prospérer le commerce artistique de notre cité, sont partis les magistrats et les avocats qui instituaient la Cour d'appel de Metz et occupaient les principaux hôtels de notre ville aujourd'hui fermés et provoquant le regard du passant par un écriteau qui annonce en vain depuis trois ans que ces immeubles sont à vendre, et ces beaux appartements à louer à des prix en disproportion avec les contributions foncières toujours perçues malgré les réclamations des propriétaires à demi ruinés. [...]. Il s'agit de rendre à la ville de Metz son ancienne prospérité. [...]. Mais ce qui doit surtout ranimer le commerce messin, c'est un système plus régulier et plus complet d'omnibus en dedans et au dehors de la ville. [...]. Ce n'est point l'impossibilité dont excipent les adversaires du projet, mais les inconvénients qui résulteraient pour Metz de cette création. Il a d'abord été parlé d'accidents, de roues brisées, de chevaux effrayés, mais à ce compte on ne devrait laisser entrer dans Metz que les piétons. [...] Les rues sont faites pour y circuler. [...] M. Abel termine en démontrant que l'étroitesse des rues ne sera pas un obstacle puisque le tramway circulera dans les rues qui ont été élargies pour les convertir en routes nationales. A Paris, au Havre, à Bruxelles, à Lille, à Berlin, à Francfort, à Nancy, M. Abel reconnaît que les tramways ont plus d'espace qu'ils n'en trouveront à Metz, mais tant d'autres localités jouissent de cette invention, Valenciennes, Courbevoie, Bruges, Liège, Luxembourg, et leurs rues ne sont pas plus larges que celles de Metz. » (Annexe 9, tome II, p. 577).

Parmi la population, les opposants sont, en majorité, des loueurs de voitures ou des commerçants domiciliés dans les rues où doit passer le tramway. A leurs yeux, le chemin de fer américain fera tort à la profession de loueur de voitures et il ne pourra rendre les mêmes services que les voitures publiques qui, elles, passent partout. Il représente une servitude intolérable pour les riverains qui ne pourront plus déposer des combustibles ou des matériaux de construction et

[48] Procès-verbal du conseil municipal du 21 janvier 1875 pp. 24 à 27. *Source : Archives municipales de Metz.*

dont il dépréciera les propriétés car les réparations deviendront difficiles à exécuter. En raison de l'interdiction de faire des dépôts momentanés sur la voie publique, de faire stationner une voiture, il constitue une gêne pour le commerce car il ne permettra plus le chargement et le déchargement des voitures d'où la difficulté de recevoir et d'expédier les marchandises. Enfin, en raison de l'étroitesse des rues, il sera un obstacle à la circulation et occasionnera des accidents. Ainsi, madame Veuve Cannepin pense que le tramway est un préjudice à son commerce (quincaillerie) et qu'il représente, pour celui-ci et pour son immeuble (rue du Petit-Paris), une expropriation forcée, sans indemnité. Elle se verra donc dans l'obligation de fermer sa maison de Metz et d'arrêter son usine (fabrique de quincaille) de Châtel-Saint-Germain.

Le futur tramway reçoit cependant le soutien d'un grand nombre d'habitants des communes périphériques. Les municipalités de Saint-Julien, Vallières, Vantoux, Mey, Nouy désirent une ligne de tramway « dans leur belle vallée si déshéritée de toutes communications avec Metz ».

β. LES EXIGENCES MUNICIPALES.

Finalement, le conseil municipal, dans sa séance du 9 mars 1875, émet un avis favorable à l'installation d'un chemin de fer américain à l'intérieur de la ville et fait ses réserves pour sauvegarder les intérêts de la ville. Elles sont définies dans la séance du 9 avril 1875.

> « La Compagnie concessionnaire devra établir immédiatement deux lignes de tramways, la première de Moulins à Montigny, traversant la ville par les rues de Paris, du Pont-des-Morts, Sainte-Marie, Pierre-Hardie, du Palais,

du Petit-Paris et Serpenoise ; la deuxième partant de la porte du Pontiffroy, allant à la porte Mazelle par les rues du Pontiffroy, du Pont-Saint-Georges, des Jardins, la place d'Armes, les rues Fabert, du Petit-Paris, de la Tête d'Or, Neuve-Saint-Louis, places Saint-Louis et Friedland, les rues de la Grande-Armée et Mazelle. Ces deux lignes devront être reliées à la gare de Devant-les-Ponts.

Autant que possible, la Compagnie prendra telles dispositions pour que les voitures puissent recevoir les bagages des voyageurs.

Les prix maxima ne pourront pas dépasser les chiffres suivants :

D'un point quelconque de la ville à Moulins	: 0,30 fr.
D'un point quelconque de la ville à Montigny	: 0,20 fr.
Dans l'intérieur de la ville, y compris les gares	: 0,15 fr.
Pour chaque colis placé sur le truc	: 0,10 fr.

Il ne sera rien payé pour les colis portés à la main.

Pour chacune des lignes, il devra y avoir un départ au moins chaque quart d'heure.

La Compagnie sera tenue de fournir à la ville un cautionnement de 25 000 fr.

La Compagnie sera tenue d'enlever immédiatement et à ses frais, la neige sur tout le parcours concédé.

En cas où des rails devraient passer sur des bouches à incendie ou des regards d'égouts, la Compagnie devra les déplacer à ses frais, sous la direction de l'architecte de la ville.

Dans le cas de travaux faits par la ville ou par des particuliers, pour concession d'eau, de gaz ou pour égouts, la Compagnie sera tenue de faire tous les travaux nécessaires pour soutenir ses rails au-dessus des fouilles. »

γ. LES PROJETS EN PRESENCE.

Le premier projet, présenté par M. Nicolas Dudot[49] le 16 octobre 1874, est aussi le plus ambitieux[50]. (Carte 4, tome II, p. 777). Son réseau n'est pas seulement urbain ou périurbain, mais il a également une vocation régionale puisqu'il pense relier Metz à des villages comme Verny, Delme et peut-être même Château-Salins. Il désire même étendre son réseau à une grande partie de la Lorraine, mais il n'en précise ni les limites, ni les destinations. Le réseau est

[49] Ingénieur à Uccle, 17 rue de l'Eglise, natif de la rue du Pont-des-Morts à Metz. Il soumet également des projets à Karlsruhe, à Strasbourg et à Mulhouse.

[50] Les dépenses envisagées s'élèvent à 1 500 000 francs, non compris le matériel roulant, les fonds de roulement ou d'exploitation.

essentiellement formé de lignes radiales dont les points de départ, situés en majorité à l'intérieur de la ville, sont reliés entre eux par des lignes de raccordement d'où la nécessité de nombreuses correspondances pour la desserte interne de la ville. Des embranchements secondaires sont prévus sur les lignes principales afin de desservir des villages à l'écart.

Les cinq lignes sont :

- de Metz à Jouy-aux-Arches par Longeville-lès-Metz, Moulins-lès-Metz et Ars-sur-Moselle. Un embranchement est prévu de Moulins-lès-Metz à Châtel-Saint-Germain. Cette ligne pourrait donc desservir les villages de la côte de Moselle. Départ soit place de Chambre, soit place de la Préfecture, soit place de la Comédie ;
- de Metz à Woippy avec prolongement ultérieur vers Lorry et Saulny. Départ porte de France ;
- de Metz à Montigny-lès-Metz, par la place de l'Esplanade et la porte de la Citadelle, dans le but d'éviter la rue de la porte Serpenoise où le trafic est important. Départ quai Saint-Louis ;
- de Metz à Verny par le Sablon, Magny, Pouilly, Fleury. Cette ligne pourrait alors desservir les villages de la vallée de la Seille. Un prolongement serait possible jusqu'à Delme et peut-être Château-Salins. Départ porte Saint-Thiébault ;
- de Metz au Cimetière de l'Est, avec plusieurs tracés possibles, à la condition de desservir Plantières. Départ rue de l'Esplanade ou place

Saint-Louis.

Ce projet, trop ambitieux et souvent indécis, est rapidement écarté par le conseil municipal au profit de trois autres, mieux adaptés à la desserte de la ville et comportant chacun deux lignes. M. Charles de Féral[51] en prévoit une première desservant le centre de Metz en joignant Montigny-lès-Metz à Moulins-lès-Metz, villes qui sont en pleine croissance, et une seconde reliant la gare centrale à celle de Devant-les-Ponts. (Carte 5, tome II, p. 778). M. Auguste Braun[52] conçoit ses lignes avec des départs intra-muros et des arrivées en périphérie (ligne *Pontiffroy – Montigny-lès-Metz* et ligne *Porte des Allemands – Moulins-lès-Metz*[53]. (Carte 6, tome II, p. 779). M. Théodore Deriche[54], quant à lui, conserve la première ligne de M. Braun, mais, la deuxième relie la porte Mazelle à Moulins-lès-Metz avec un embranchement de la porte de France à la gare de Devant-les-Ponts. (Carte 7, tome II, p. 780). Le choix de la porte Mazelle, comme point de départ, est fait en raison de l'encombrement des voitures, les jours de marché, à la porte des Allemands qui « butte » d'ailleurs sur la « montagne » de Belle-Croix et en raison de son « ouverture » vers Queuleu et vers le cimetière de l'Est. Pour M. Deriche, la place de Chambre deviendrait le point central du réseau en raison du stationnement des voitures de place et des

---

[51] Ingénieur à Bruxelles et directeur de la *Société Anonyme des Tramways Luxembourgeois*. Demande présentée le 20 novembre 1874. Il est le seul à présenter les plans d'ensemble et de détails, ainsi qu'un cahier des charges.

[52] Ancien maître de poste à Metz qui avait obtenu, en 1854, la concession des lignes d'omnibus desservant la gare. Demande présentée le 2 décembre 1874.

[53] Avant guerre, cette seconde ligne correspondait à celle des omnibus.

[54] Sujet prussien, né à Ubach et ingénieur civil à Bruxelles. Demande présentée le 12 janvier 1875.

diligences, de la proximité du quartier Saint-Marcel, de celle de la préfecture, du bureau de l'octroi, du théâtre, du collège, de la direction des contributions et de celle des douanes. Il préfère la rue du Faisan à celle de Sainte-Marie sinueuse et toujours encombrée de voitures.

Cependant, les autorités considérant la ligne *Gare Centrale – Gare de Devant-les-Ponts* de M. Charles de Féral comme un doublement de la ligne *Montigny-lès-Metz – Moulins-lès-Metz*, et M. Braun critiquant l'abandon de la desserte des quartiers intra-muros (Pontiffroy et Mazelle), ainsi que la future gestion du réseau[55], le premier nommé modifie son projet. Il conserve la diamétrale et propose deux lignes à l'intérieur de la ville, de la rue du Palais à la porte des Allemands et au Pontiffroy.

δ. LE RESEAU INITIAL.

Suite à l'enquête d'utilité publique ouverte du 30 mars au 1er mai 1875 (Annexe 10, tome II, p. 579), la concession revient finalement à M. Charles de Féral par l'ordonnance impériale du 14 août 1875. Le cahier des charges (Annexe 11, tome II, p. 582), signé le 20 septembre, règle le problème du tracé des voies, de la construction du tramway et de son exploitation. Il n'emprunte que des rues étatiques, aussi la ville n'a qu'un avis consultatif à donner, mais ne peut, en fait, prendre aucune

---

[55] « On ne peut se résigner à penser que la Municipalité de Metz puisse sacrifier les intérêts des deux tiers des habitants et créer des servitudes gênantes dans certaines rues, dans le seul but de faire gagner de l'argent à une compagnie belge ou anglaise ... Ces étrangers n'ont conçu ce plan que dans le seul but de se soustraire à l'octroi, ayant leur établissement à Moulins ou à Montigny (chevaux, voitures, personnel). »

(Lettre adressée au maire, du 14 janvier 1875.)

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 1871-1918 n° 13 - 19

décision. Le 13 décembre est créée la *Société des Tramways de Metz et des Environs*. Son bureau se situe au n°1 de la rue Sainte-Marie à Metz. Les obligations sont nombreuses et l'administration ne donne que peu de garanties au concessionnaire. Tous les travaux sont en effet à ses frais et à ses risques et périls ; ils sont exécutés sous le contrôle permanent des agents de l'administration. Toute volonté de transformation doit obtenir l'accord du Président de la Lorraine. S'y ajoute une contrainte due à l'occupation allemande de la ville : « ... Les agents de l'exploitation, de la perception, du contrôle et de la surveillance devront être sujets allemands et savoir la langue allemande. Ils seront choisis de préférence parmi les militaires ayant droit à un emploi civil. » (article 16). La ligne est établie à voie simple avec une largeur de 1,44 m entre les rails. Des voies d'évitement sont prévues afin de permettre le croisement des tramways. Les rails sont posés au niveau du sol, sans saillie, ni dépression. Le plus souvent, le tracé de la voie est prévu du côté droit de la chaussée, mais il peut y passer au milieu et même à gauche, particulièrement dans les courbes et aux carrefours. Le tramway représente donc une gêne certaine pour la circulation.

Le réseau à construire comprend deux lignes :

- *Montigny-lès-Metz – Moulins-lès-Metz qui relie deux centres périphériques en pleine croissance56, avec un embranchement de la porte de France à la gare de Devant-les-Ponts57 ;*
- *Porte Mazelle – Porte de Thionville*[58]. Une courbe de raccordement est envisagée de la porte de Thionville à la porte de France, par le rempart Belle-Isle. (Carte 8, tome II, p. 781).

Elles se croisent au centre de la cité avec un parcours commun sur environ deux cents mètres (la rue du Petit Palais). En fait, la seconde ligne est construite en deux tronçons et tout le monde parlera des deux lignes intra-muros. La traversée des remparts pose cependant problème, particulièrement le passage de la porte Serpenoise. La courbure de la route entre l'extrémité de la porte et le début de l'avenue Serpenoise occasionne une visibilité insuffisante et nécessite, de ce fait, un évitement traversant l'ensemble des remparts. Cela équivaut, sur 200 m, à un doublement de la voie, contre 60 m pour un évitement classique.

---

[56] L'importance des effectifs (15 à 20 000 hommes pendant la période allemande) de la garnison oblige les militaires à construire de nouvelles casernes en banlieue (1890), hors des zones de servitudes. Ainsi s'édifient à Queuleu, à Montigny-lès-Metz et à Longeville des casernes et des logements pour militaires. Sans oublier l'apport de population dû à la présence récente du chemin de fer au Sablon et à Montigny-lès-Metz, ces militaires sont des usagers potentiels pour les transports en commun qui leur permettront des liaisons rapides avec le centre-ville.

[57] Ligne diamétrale périphérie - périphérie, passant par le centre de la cité.

[58] Ligne intra-muros.

Photo 4.

Metz. Cahier des charges pour les *Tramways de Metz et des Environs.*

20 septembre 1875.

Lastenheft
für die
Pferde-Eisenbahnen der Stadt Metz und deren Umgebung.

Titel I. Gegenstand der Concession.
Artikel 1.

Dem Civilingenieur Charles de Féral zu Luxemburg ist die Concession zum Baue und Betriebe einer Pferde-Eisenbahn für die nachstehende Linie in der Stadt Metz und deren Umgebung verliehen, nämlich für die Linie: Von der Gemeinde Montigny ab auf der Staatsstraße Nr. 22 vor dem Centralbahnhofe vorbei bis zum Bahnhofsthore der Stadt Metz, sodann durch die Römer-Allee, Römer-Straße, Kleine-Pariser-Straße, Palast-Straße, den Steinweg, die St. Marien-Straße, über die Mittelbrücke, durch die Todtenbrücken-Straße, über die Todtenbrücke, durch die Pariser-Straße, das französische Thor, sodann auf der Staatsstraße Nr. 14, über Longeville nach Moulins bei Metz, mit Abzweigung von der Hauptlinie vor dem französischen Thore bis zum Nordbahnhofe bei Devant-les-Ponts.

Der Concessionair ist verpflichtet, falls die Verwaltung es verlangt, noch eine zweite Linie zu bauen und zu betreiben, und zwar vom Mazellen-Thore ab durch die Heer-Straße, über den Neumarkt und St. Ludwigsplatz, durch die Neue St.

CAHIER DES CHARGES
POUR LES
Tramways de Metz et des environs.

TITRE Ier.
Objet de la Concession.
Art. 1er.

La concession est faite à M. Charles de Féral, ingénieur civil à Luxembourg, pour la construction et l'exploitation dans la ville de Metz et les environs de la ligne de tramways ci-après, savoir :

Une ligne partant de Montigny, suivant la route impériale n° 22, passant devant la gare centrale, par la porte Serpenoise, l'avenue Serpenoise, les rues Serpenoise, du Petit-Paris, du Palais, de la Pierre-Hardie, Sainte-Marie, le Moyen-Pont, la rue du Pont-des-Morts, le pont des Morts, la rue de Paris, la porte de France, suivant ensuite la route impériale n° 14 par Longeville à Moulins-lès-Metz, avec embranchement en avant de la porte de France à la gare nord de Devant-les-Ponts.

Le concessionnaire sera tenu, si l'administration le désire, de construire et d'exploiter une deuxième ligne de la porte Mazelle, par les rues Mazelle, de la Grande-Armée, les places Friedland

Archives municipales de Metz

Quatre départs par heure sont prévus dans chaque direction avec un service fonctionnant de 6 h à 21 h 30 en été et de 8 h à 20 h en hiver. (Annexe 12, tome II, p. 594). Suivant les trajets et les catégories de wagons, le tarif varie de 10 à 30 Pfennig.

Le 20 décembre 1875, est inauguré le premier tronçon *Montigny-lès-Metz – Moulins-lès-Metz*[59]. Mais cette ligne n'est entièrement achevée qu'en décembre 1876 et les lignes secondaires[60] à la fin de l'année 1878.

[59] Rue du Petit-Paris à la Gare (actuelle place du Roi George).

ε. **LA VIE DU RESEAU.**

Le succès auprès du public est indéniable car près de 400 000 voyageurs l'empruntent en 1876 et ils seront 1,2 millions en 1900. De 1883 à 1900, le nombre de voitures passe de 20 à 32 et l'effectif des chevaux, réparti dans les trois écuries de Moulins, de Longeville et de Fort-Moselle, varie de 50 à 70.

Tableau 3.

Tarifs appliqués aux tramways messins, en 1876.

	1ère classe	2ème classe
Centre-ville – Gare	15 Pfennig.	10 Pfennig.
Centre-ville – Montigny	20 Pfennig.	15 Pfennig.
Porte de France – Longeville	15 Pfennig.	10 Pfennig.
Porte de France – Moulins	20 Pfennig.	15 Pfennig.
Longeville – Moulins	15 Pfennig.	10 Pfennig.

Source Archives municipales de Metz. Série 2 O n°13 à 19

Bien sûr, tout n'est pas parfait : de nombreux retards sont constatés, des accidents quelquefois mortels à déplorer, des tarifs non

---

60

3 janvier 1876 : Inauguration du tronçon *Gare – Rue du Palais.*

4 juin 1876 : Ouverture du service sur la ligne *Rue du Palais – Montigny-lès-Metz.*

8 juillet 1876 : Ouverture du service jusqu'à la porte de France (qui ne peut être franchie).

12 septembre 1876 : Inauguration de la ligne *Porte de France – Moulins-lès-Metz.*

23 décembre 1876 : Inauguration de la ligne *Metz – Moulins-lès-Metz.* Pour la première fois le tramway franchit la porte de France. La première ligne est donc entièrement en exploitation.

28 août 1878 : Inauguration de la ligne *Tête d'Or – Porte Mazelle.*

28 décembre 1878 : Inauguration de la ligne *Rue de Paris – Porte de Thionville.*

Le coût de la construction des lignes secondaires s'élève à 60 000 Mark.

respectés ... mais le tramway peut aussi être source de plaisanterie comme le rapporte la *Gazette de Lorraine* du 8 mai 1879 :

> « On nous écrit de Longeville-lès-Metz, le 2 août.
>
> *Des sots le plus malin, c'est celui qui ne dit rien.* C'est le proverbe qu'aurait dû méditer un certain conducteur du tramway messin, et les rieurs ne se seraient pas mis du côté de celui qui a l'honneur de vous adresser ces quelques lignes. On bavardait donc sur la plate-forme d'une voiture de tramway de choses et d'autres ; notre conducteur était celui des bavards qui visait à obtenir le plus de succès, et ces paroles *je suis plus malin que vous* revenaient incessamment sur ces lèvres. Si bien qu'ayant remarqué une bouteille dont le goulot sortait d'un panier d'osier, notre automédon voulut savoir de quelle nature en était le contenu. C'est de l'eau-de-vie, lui dis-je, le plus simplement du monde. Notre conducteur alors, avec vélocité qui lui fait le plus grand bonheur, s'empare de la bouteille. La porter à la bouche et avaler une gorgée de liquide, fut pour lui l'affaire d'un instant. Mais il serait impossible de vous dire la mine qu'il fit après avoir reconnu à ses dépens qu'il avait bu ... du pétrole. Volontiers, il m'eût jeté la bouteille à la tête ; s'il ne le fit pas, il avait sans doute ses raisons pour cela. Je ne lui ai pas intenté de procès pour s'être approprié une certaine partie de ma marchandise ; je ne m'en plaindrai pas non plus à ses chefs ; mais je conclus en disant qu'il y a des conducteurs qui, s'occupant un peu mieux de leur attelage, sont peut-être plus malins que celui dont il est question, et sans rien laisser paraître pour cela. »

φ. DE NOUVELLES SOCIETES.

En peu de temps, les statuts de la société vont être modifiés plusieurs fois. Le 29 mars 1876, M. de Féral substitue, à la *Société des Tramways de Metz et des Environs, la Société Anonyme des Tramways Belges et Etrangers* dont le siège social se situe place du Musée à Anvers[61]. Mais à la suite d'une mauvaise situation financière (Annexe 13, tome II, p. 595), elle est dissoute le 4 février 1880, malgré une avance de 100 000 Mark faite par M. Gargan par attachement à sa ville natale et pour sauver les petits propriétaires d'obligations. Elle rétrocède le réseau et le matériel à une nouvelle société : la *Société*

[61] Société au capital action de 500 000 francs qui ouvre, du 18 au 20 juillet 1876, une souscription avec l'émission de 600 obligations de 500 francs ou 400 Mark, rapportant un intérêt annuel de 30 francs ou 24 Mark et remboursables à 600 francs ou 480 Mark en 30 ans par tirage annuel. Le premier tirage aura lieu le 1er janvier 1878.

Anonyme des Tramways Messins (*Metzer Strassenbahn Gesellschaft*). (Annexe 14, tome II, p.598). Le siège est transféré d'Anvers à Metz, au 5 rue du Palais. Les principaux actionnaires sont : Antoine Louis Barthelémy Edouard, Baron de Cressac de Soleuvre, propriétaire à Metz ; Charles-Joseph, Baron de Gargan, propriétaire à Luxembourg ; Louis Emile Albert Simon, négociant à Bruyère-le-Châtel ; Louis Joseph Goussin, propriétaire à Longeville-lès-Metz ; Michel Léon Richard, propriétaire à Longeville-lès-Metz ; Charles de Féral, ingénieur civil à Longeville-lès-Metz ; Nicolas Auguste Machetoy, ancien avocat demeurant à Metz.

η. LES PREMIERES DIFFICULTES FINANCIERES.

Le bilan financier reste cependant négatif, en particulier pour les lignes intra-muros, peu fréquentées en raison de la faible distance qui sépare ces quartiers du centre-ville. Dès le 9 novembre 1879, la *Gazette de Lorraine* fait part de l'étonnement de toute la ville à l'annonce de la demande de suppression des lignes secondaires : « ... Grand a été l'étonnement dans toute la ville, sincères et nombreux ont été les regrets causés dans les quartiers populeux de Mazelle et du Pontiffroy, par la nouvelle inattendue de la suppression probable et prochaine du tramway qui les parcourt. C'est qu'en effet le passage régulier des voitures de la compagnie donne de l'animation et de la vie dans ces très grandes rues de la ville, et leur usage aussi agréable que commode commence à entrer doucement et sensiblement dans les mœurs. ... ».

Le 15 novembre, à l'Hôtel de Ville, se déroule une réunion publique à l'initiative d'un certain nombre de citoyens et d'élus, afin

d'essayer de maintenir les lignes secondaires. Une centaine de personnes répondent à cet appel. Un comité est créé pour exprimer les vœux de l'assemblée auprès de la compagnie, de l'administration municipale, de la Présidence de Lorraine et des autorités compétentes. Il demande le prolongement des lignes au-delà des portes, diverses améliorations à introduire dans les services de la compagnie (comme, par exemple, les relations entre ses employés et le public) et dans l'utilisation du matériel (achat de voitures plus petites pour les parcours restreints, permanence d'une voiture à la gare, ajout d'un appareil pouvant recevoir les bagages des voyageurs). Le bureau du comité est chargé de prendre contact avec les représentants de la société des tramways et de rédiger des pétitions adressées aux autorités compétentes pour les prier de faire maintenir le service intégral des lignes et demander à l'Etat les subventions et les autorisations nécessaires à leur prolongement dans la banlieue. En mars 1879, la ligne Mazelle rapporte 14,80 Mark et celle du Pontiffroy 17,15 Mark par jour. A ce total de 31, 95 Mark correspond une dépense de 34 Mark pour les frais d'exploitation, sans compter les frais d'entretien du pavé et le paiement des dividendes (on peut noter que le coût de l'entretien des pavés s'élève à 28 894,02 Mark entre le 20 décembre 1875 et le 1er septembre 1886). Il faut plus d'une année pour résoudre le problème de la suppression des lignes secondaires. La situation de la société devenant très préoccupante, le conseil municipal donne un avis favorable à la suspension immédiate de l'exploitation des deux lignes, dans l'attente de jours meilleurs. L'abandon est effectif du 21 novembre

1879 au 1er mai 1880. A cette date, et jusqu'au 2 décembre 1880, est rouverte la ligne de la rue de la Tête d'Or à la place Mazelle.

Photo 5.

Metz. Tramway hippomobile au Fort-Moselle, vers 1897.

PRILLOT

Dès juillet 1880, la société émet de nouveaux désirs concernant son exploitation. Elle demande la suppression totale de la ligne de la rue du Palais à la porte de Thionville avec enlèvement des rails, ainsi que la suspension de l'exploitation de la ligne Mazelle en attendant une décision, après enquête, de la Présidence de la Lorraine. Elle souhaite l'augmentation de certains tarifs (celui du trajet de la gare à Moulins) et l'application à tous du tarif première classe les dimanches et jours de fête. Elle envisage aussi l'emploi de locomotives, mais uniquement de la porte de France à Moulins, car on craint l'accident (l'explosion) à l'intérieur de la ville.

Photo 6 .

Metz. Tramway hippomobile et son personnel, le 22 octobre 1888.

T.C.R.M.

En 1893, afin d'améliorer sa situation financière, elle demande à la ville de voter le principe d'une subvention. Elle souhaite remplacer les rails, réduire leur écartement à un mètre afin d'améliorer les services en doublant la voie, modifier le trajet au centre-ville, prolonger la ligne intra-muros au-delà des remparts et employer des locomotives pour les trajets à l'extérieur de la ville. Dans sa séance du 14 novembre 1893, le conseil municipal ne rejette pas la demande, mais refuse une subvention tant qu'il y aura du capital étranger engagé dans l'entreprise (sur un capital de 500 000 francs, 200 000 sont entre les mains des capitalistes belges et 300 000 aux actionnaires Alsaciens-Lorrains). Malgré les explications fournies par la direction du tramway (Annexe 15, tome II, p. 600), la municipalité ne versera aucune subvention. Par manque de finances et sans les accords administratifs, le projet n'aboutit donc pas.

ρ. L'ETUDE DE L'ELECTRIFICATION ET DE L'EXTENSION DU RESEAU.

L'électrification du tramway est étudiée en 1898, malheureusement, Metz, ville forteresse, reste enfermée derrière ses murailles et les tractations entre la société des tramways et les administrations municipale, départementale et militaire s'enlisent jusqu'à l'année 1901. En effet, le principe du déclassement d'une partie de la vieille enceinte fortifiée étant acquis, un long marchandage s'engage entre la ville et l'armée pour fixer le prix de cession et l'étendue de la zone libérée. Ainsi, les discussions avec les autorités militaires sont épineuses : le ministre Bronsart von Schellendorf veut maintenir intacte la caserne Frédéric-Charles qui bloque les communications entre Metz et Montigny-lès-Metz et retarde ainsi la décision pendant trois ans. La ville finit par obtenir 101 ha au prix de 3,30 Mark le m^2. Elle paie au fisc militaire 1 238 496 Mark pour 63 hectares et 97 ares, qui sont disponibles pour les opérations d'urbanisme. Le plan d'extension définitif concrétise le résultat des négociations : destructions des remparts et construction, à leur emplacement, d'une grande avenue périphérique prestigieuse ; partage du terroir en quarante-six îlots ; mise en place de deux boulevards parallèles reliant Montigny-lès-Metz à la vieille ville et d'un réseau de rues transversales ; construction d'un îlot triangulaire centrale dont la base est la nouvelle gare ; électrification et extension du réseau des tramways. Ce n'est qu'en 1902, avec l'arasement d'une partie des murailles, que la ville connaît une première expansion. Contrairement à Nancy et à

Strasbourg, le réseau messin ne peut se développer. Ce retard est encore visible aujourd'hui.

b. UNE ADEQUATION ENTRE TISSU URBAIN ET RESEAU DE TRAMWAYS : LA VILLE DE STRASBOURG.

Retardé dans sa construction par trois années de négociations entre les autorités civile et militaire, le réseau strasbourgeois de transport en commun connaît, en l'espace de huit ans, une extension remarquable qui met en relation l'ensemble des communes périphériques avec le centre de la ville.

α. LES PROJETS.

En décembre 1871, M. de la Hault demande, en vain, la concession d'un réseau de tramways. Le 21 juin 1872, M. Büsing, ingénieur berlinois, présente, lui aussi, un projet. Il propose cinq lignes devant relier Strasbourg (place Kléber) à Graffenstaden, à Hœnheim, à Kehl, à la Robertsau et à Wolfisheim. Malgré la réticence de certains membres du conseil municipal qui craignent la concurrence faite aux omnibus et aux voitures de place, ce projet est soumis à l'enquête publique. Celle-ci révèle la nette opposition à la construction du tramway, des habitants de Bischheim et de Mittelhausbergen, ainsi que des loueurs de voitures et des entrepreneurs d'omnibus. Par contre, les habitants de Neudorf, du Neuhof, d'Oberhausbergen demandent à être desservis. L'autorité militaire refuse, dans un premier temps, le passage par la porte d'Austerlitz (Metzger Thor ; porte des Bouchers), jugée trop étroite. Trois années de négociations sont nécessaires pour signer un

accord sur l'élargissement de cette porte, le coût des travaux étant pris en charge par l'Etat.

β. LA CONSTITUTION D'UNE SOCIETE DE TRAMWAYS ET LA MISE EN SERVICE DU RESEAU.

Mais M. Büsing est prié par la municipalité de s'associer à des capitalistes strasbourgeois pour fonder une société de tramways. Le 3 novembre 1876, il signe un contrat avec les banques *Staehling-Valentin* et *Blum-Auscher* afin de créer une société anonyme par actions pour la construction et l'exploitation d'un réseau de tramways à Strasbourg et dans les communes environnantes. La *Strassburger Pferde-Eisenbahn Gesellschaft*[62] est constituée le 5 avril 1877. Le cahier des charges prévoit la construction de huit lignes :

- ligne 1 : de la place Kléber à Schiltigheim, à Bischheim et à Hœnheim, par la rue de la Mésange, la rue de la Nuée-Bleue, le Faubourg-de-Pierre ;
- ligne 2 : de la place Kléber au pont de bateaux de Kehl et, si possible, jusqu'à Kehl même ;
- ligne 3 : de la place Kléber à Illkirch-Graffenstaden ;
- ligne 4 : de la place Kléber à Wolfisheim, par Kœnigshoffen et Eckbolsheim ;
- ligne 5 : de la place Kléber à la Robertsau ;

---

[62] La *Compagnie des Tramways Hippomobiles Strasbourgeois*. Société anonyme au capital de 800 000 francs. Les premiers membres du conseil de surveillance sont MM. Léon Blum-Auscher, Louis Valentin, Adolphe Heydenreich, Louis Himly (Président), Robert Schmitten (Vice-président), Rodolphe Sengenwald, Alfred Walter et L. Weill-Goetz. Un terrain est loué à la municipalité, rue des Bonnes-Gens, afin d'y construire un dépôt.

- ligne 6 : de la place Kléber à Oberhausbergen, par Cronenbourg ;
- ligne 7 : d'un point de la ligne de Kehl à Neudorf et au Neuhof, par la route du Polygone ;
- ligne 8 : les liaisons de ses lignes avec les gares du chemin de fer de l'Etat.

Il y est aussi notifié que la compagnie sera amenée à construire d'autres lignes lors de l'extension du tissu urbain.

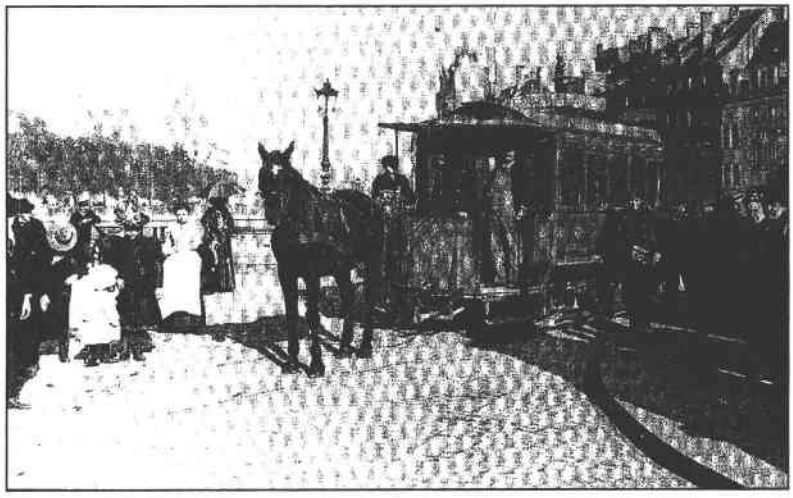
La construction est attribuée à la *Société Suisse de Constructions de Locomotives et de Machines* (*S.L.M.*) de Winterthur, spécialisée dans la construction de locomotives à vapeur, qui choisit l'entrepreneur *Single*, de Stuttgart, pour les travaux. Le dépôt de la rue des Bonnes-Gens est achevé le 1er juillet 1878. Il est agrandi en 1879 et 1887 ; puis, lors de l'électrification du réseau en 1895, les bâtiments en bois sont remplacés par des constructions en maçonnerie. A l'intérieur de la ville, les lignes sont desservies par la traction hippomobile[63]. La compagnie n'oublie pas sa vocation première qui est d'exploiter des tramways à vapeur, aussi loue-t-elle à des entreprises locales les chevaux et les cochers dont elle a besoin au tarif de trente-deux Pfennig par cheval et par kilomètre. Les changements de traction s'effectuent place de Pierre pour Hœnheim, place Blanche pour Wolfisheim, avenue de la Marseillaise pour la Robertsau, place d'Austerlitz pour Neuhof et le Pont du Rhin. Toutes ses lignes sont mises en service entre le 22 juillet 1878

[63] La municipalité y refuse la traction à vapeur.

et le 21 avril 1886. Le réseau urbain de base est ainsi réalisé[64]. (Carte 9, tome II, p. 782). La compagnie prend également son nom définitif : elle devient la *Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft* (*S.S.B.*).

Photo 7.

Strasbourg. Tramway hippomobile, vers 1880.



MULLER G.

64

- 22 juillet 1878 : mise en exploitation de la ligne *Porte de Pierre – Porte des Bouchers - Pont du Rhin.*
- 14 octobre 1878 : mise en exploitation de la section de ligne *Porte de Pierre – Hœnheim.*
- 15 mai 1880 : mise en exploitation de la ligne *Place Kléber – Faubourg National – Kœnigshoffen.*
- 16 février 1883 : mise en exploitation de la ligne *Rue de la Mésange – Robertsau-Mairie.*
- 12 mars 1883 : mise en exploitation de la section de ligne *Robertsau-Mairie – Robertsau-Eglise.*
- 29 mars 1885 : mise en exploitation de la ligne *Rue du Noyer – Faubourg National – Gare Centrale.*
  : mise en exploitation de la ligne *Rue du Noyer – Marché – Gare Centrale.*
  : mise en exploitation de la ligne *Kœnigshoffen – Wolfisheim.*
- 22 novembre 1885 : mise en exploitation de la ligne *Porte des Bouchers – Neudorf – Neuhof.*
- 21 avril 1886 : mise en exploitation de la ligne *Quai Saint-Nicolas – Graffenstaden.*

In MULLER G. (p. 25). *L'année du Tram.* Ed. Ronald Hirlé. Strasbourg. 1994. 239 p.

γ. LA CONSTRUCTION DE LIGNES SUBURBAINES.

Afin de désenclaver des zones agricoles délaissées par le chemin de fer et de faciliter le transport des récoltes et des personnes vers les centres de consommation, la construction de lignes suburbaines est entreprise. Elles sont desservies par des locomotives à vapeur. Avant l'électrification du réseau, elles sont au nombre de trois :

- *Strasbourg – Marckolsheim*[65] ;
- *Strasbourg – Truchtersheim*[66] ;
- *Kehl – Bühl*[67], dans le grand duché de Bade.

δ. LA VIE DU RESEAU.

Dans un premier temps, les lignes intra-muros, hippomobiles, ont une faible fréquentation en raison de leur médiocre extension, du non doublement de leurs voies et des nombreux croisements qui favorisent les retards. Elles sont peu rentables (elles ne couvrent que 50 % de leurs frais d'exploitation), contrairement aux lignes extra-muros. Le développement des faubourgs y rend, en effet, les transports en commun indispensables. Peu à peu, l'usage du tramway entre dans les mœurs des Strasbourgeois : de 1 870 000 voyageurs transportés en 1879 sur le réseau urbain, on passe à 4 200 000 en 1894. Cet effort particulier envers les tramways trouvera sa justification lors de l'extension et de l'électrification du réseau des tramways, car, issus du

---

[65] Entièrement en service en novembre 1886.

[66] Mise en service en octobre 1887.

[67] Mise en service en janvier 1892.

développement spatial de la ville, les transports urbains favorisent à leur tour la densification du tissu urbain.

c. D'UN PROJET DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS : LE RESEAU MULHOUSIEN.

Le réseau des transports de la ville de Mulhouse représente un cas particulier puisqu'il naît de la nécessité de transporter des marchandises. La ville devient une grande métropole industrielle avec le développement des usines textiles, chimiques et métallurgiques.

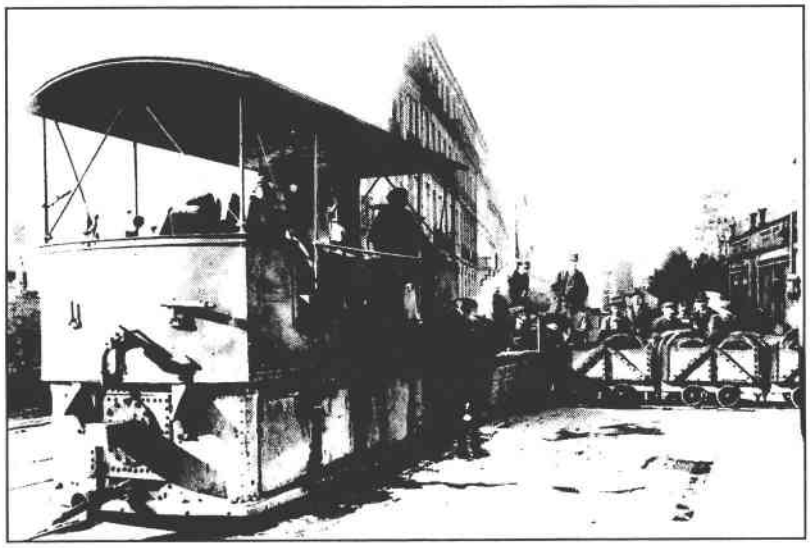
α. LES PREMICES.

C'est vers 1875 que l'on commence à parler d'une voie ferrée urbaine pour acheminer, du canal du Rhône au Rhin et de la gare, les matières premières utiles, principalement la houille, aux usines mulhousiennes et inversement expédier les produits finis. A partir de 1879, M. Victor Tscheiller assure ce service de transport avec une cavalerie d'environ deux cents chevaux. Le transport d'un volume croissant de marchandises pose problème et l'idée d'une desserte par tramway resurgit. La société, à capitaux suisses[68], *Rappoltsweiller Strassenbahn Gesellschaft*, qui vient de terminer le tramway de Ribeauvillé, propose de racheter la concession de M. Tscheiller, mais à condition d'obtenir, à travers la ville, la construction d'un tramway à vapeur pour le transport de la houille et des autres marchandises.

[68] *Banque Winterthur* et *Société de Constructions de Locomotives et Machines* (*S.L.M.*).

Photo 8.

Mulhouse. Tramway à vapeur transportant des marchandises, avenue Kennedy, vers 1882.



T.R.A.M.

β. LA CONSTRUCTION D'UN RESEAU DE TRAMWAYS A VAPEUR.

Le maire, M. Jean Mieg-Koechlin, accorde la concession, mais exige que la société exploite également un service de voyageurs sur deux lignes, l'une de la gare à Dornach, l'autre de la Porte Jeune à Bourtzwiller. Les lignes passent bien sûr près des usines, mais aussi à proximité des cités ouvrières construites depuis 1833. La société donne les pleins pouvoirs à M. Single, ingénieur à Stuttgart, afin d'assurer la construction du réseau. Comme il doit toucher un pourcentage sur les lignes réalisées, il n'hésite pas à en augmenter la longueur en offrant gratuitement l'embranchement et le raccordement à la voie du tramway à vingt établissements industriels[69]. La ligne *Gare – Dornach* est

69

entièrement mise en service le 1er octobre 1882 et celle *Porte Jeune – Bourtzwiller* , le 1er mars 1883. Les lignes du tramway épousent, en grande partie, le parcours des omnibus.

γ. LA CREATION DE DEUX SOCIETES ET LA MISE EN SERVICE DE LIGNES SUBURBAINES.

Mais, administrativement, il n'existe pas de société pour gérer l'ensemble des lignes, aussi deux sociétés sont créées le 21 juin 1884. La première, la *Société des Tramways de Mulhouse* (*T.M.*) reprend la concession primitive et ses extensions intra-muros à la place des constructeurs concessionnaires. La seconde, la *Société des Tramways de Mulhouse-Ensisheim-Wittenheim* (*M.E.W.*) a pour but de demander la concession de deux lignes suburbaines, l'une vers Wittenheim et l'autre

---

- *Schwartz et Cie.*
- *J. Ruckert.*
- *Schlumberger fils et Cie*, rue de l'Espérance.
- *Schlumberger fils et Cie*, à la Mer Rouge.
- *Wallach et Cie*, rue des Alpes.
- *Wallach et Cie*, faubourg de Dornach.
- Usine à gaz.
- *Dollfus et Mantz*, rue Franklin.
- *Charles Mieg et Cie*, rue Huguenin.
- *Charles Mieg et Cie*, rue Gay-Lussac.
- *Gluch et Cie.*
- *Frères Kœchlin.*
- *J. Heilmann et Cie.*
- *Thierry Mieg et Cie*, à Dornach.
- *Kœchlin et Buchy.*
- *Raphaël Dreyfus et Cie.*
- *Dreyfus-Lantz et Cie.*
- *Ed. Vaucher et Cie.*
- *Engel et Cie.*
- *Heilmann, Kœchlin, Kuneyl et Cie.*

Source : Archives municipales de Mulhouse. Série O 2 J 1 - 10

vers Ensisheim. Les liens sont étroits entre les deux sociétés puisque les *T.M.* acquièrent la plus grande partie des actions de la *M.E.W.* Cependant les conseils d'administration ne sont pas communs et les deux sociétés fusionneront en 1930. La ligne *Mulhouse – Battenheim* est mise en service le 22 décembre 1885 et celle de *Mulhouse – Wittenheim*, le 26 août 1888. En 1889, le réseau connaît une dernière extension avant son électrification : la ligne de Bourtzwiller gagne Pfastatt. (Carte 10, tome II, p. 783).

Photo 9.

Mulhouse. Tramway à vapeur transportant des voyageurs, rue du Sauvage, en 1885.

T.R.A.M.

Dans les villes les plus importantes, le tramway gagne ses lettres de noblesse. Mais la traction hippomobile atteint cependant ses limites car la vitesse de 6 à 11 km/h reste insuffisante pour de longs trajets. L'extension et la multiplication des lignes posent d'autre part des

problèmes de gestion de cavalerie car le fonctionnement du service repose entièrement sur la bonne santé des chevaux[70]. Pour un réseau étendu, il est important de les remplacer fréquemment, selon leur degré de fatigue, afin de maintenir une vitesse commerciale suffisante. Ainsi, en 1897, pour l'exploitation de ses cinq lignes, d'une longueur de treize kilomètres et demi, la *Compagnie Générale Française de Tramways* de Nancy emploie 172 chevaux et utilise 32 voitures, répartis dans les trois dépôts de Préville, de Saint-Sébastien et de la vinaigrerie de Saint-Marc. Alors, qu'en 1890, l'ensemble de la cavalerie des transports en commun parisiens compte ... 14 000 chevaux[71]. Les compagnies se tournent alors vers la traction à vapeur, mais, le plus souvent, les municipalités sont hostiles à l'emploi de locomotives dans la ville car elles craignent soit une explosion, soit une vitesse excessive (Strasbourg, Metz). Le nouvel élan des transports en commun urbains est lié à l'arrivée de l'électricité.

[70] Des registres sont tenus, où, en face de chaque nom de cheval, sont indiqués la ration journalière et le nombre de jours de maladie du mois.

[71] Cité par GERONDEAU C. *Opus cité.* (p.7).

CHAPITRE III.

L'APOGEE DU TRAMWAY.

Malgré les crises cycliques de 1900-1901, 1907 et 1911, l'Europe connaît une nouvelle période d'expansion économique rapide depuis les années 1895. Suite au grand mouvement d'industrialisation de la fin du dix-neuvième et du début du vingtième siècle, les départements alsaciens et lorrains accroissent leur population de 30 à 40 % (en dehors de la Meuse qui continue à se dépeupler et d'une croissance plus faible, de 6 %, pour les Vosges). La poussée démographique se fait particulièrement sentir dans les villes et dans les bassins sidérurgique et houiller. La densité de population, l'éloignement des cités ouvrières ou des gares du centre-ville favorisent l'extension et la création de réseaux de tramways.

A partir de 1875, débute une longue période, riche en innovations pour les transports urbains avec, pour la France, 490 brevets déposés de 1875 à 1882, 730 de 1883 à 1890, 2 620 de 1891 à 1903. Entre 1890 et 1914, 750 brevets concernent la traction électrique[72]. Le rapport de la sous-commission des travaux publics de la ville de Nancy, du 15 novembre 1896, donne un aperçu des principaux systèmes de traction existant pour les tramways. Elle n'en répertorie pas moins de onze, sans compter deux types de voitures automobiles à vapeur

[72] Cité par LARROQUE D. (p. 140). *L'expansion des tramways urbains en France avant la Première Guerre Mondiale.* Revue Histoire, Economie et Société. n°1 1990. CEDES-CDU. Paris. pp. 135 à 168.

(système Rowan et système Serpollet)[73]. Dans notre pays, les investissements sont multipliés par huit entre 1890 et 1912. Mais l'électrification nécessite une forte mobilisation des capitaux et elle est donc le fait de groupements d'entreprises. Cette concentration a pour conséquence un abaissement des coûts de production qui favorise l'extension des lignes de tramways et la création de réseaux dans des villes moins importantes. La modernisation ne se fait que petit à petit car les entreprises des grandes villes, qui disposent d'une importante cavalerie, ne peuvent substituer du jour au lendemain la traction électrique à la traction animale. Les deux modes de traction cohabitent donc quelque temps.

A. LE DEBUT DE L'ELECTRICITE.

1. SIEMENS, LE PRECURSEUR.

A l'exposition industrielle de Berlin, l'Allemand Siemens fait rouler le premier chemin de fer électrique le 31 mai 1879. Deux ans plus tard,

---

73

- Tramway funiculaire ou à traction par câble.
- Tramway à vapeur tracté par une locomotive à foyer.
- Tramway à vapeur tracté par une locomotive sans foyer.
- Tramway à air comprimé.
- Tramway à gaz comprimé.
- Tramway électrique à conducteurs aériens.
- Tramway électrique à conducteurs souterrains.
- Tramway électrique à conducteurs souterrains et à contacts superficiels au niveau de la chaussée.
- Tramway électrique mixte avec conducteurs aériens et souterrains.
- Tramway électrique mixte avec conducteurs aériens ou souterrains et avec accumulateurs.
- Tramway électrique par accumulateurs.

le 16 mai 1881, les établissements *Siemens et Halske* mettent en exploitation le premier tramway électrique du monde à Gross Lichterfeld près de Berlin. A l'origine l'alimentation s'effectue par les rails. Cette même année, ils expérimentent également le premier omnibus électrique, lointain ancêtre du trolleybus, appelé aussi *Electrobus*. Le constructeur pense qu'il est rentable pour exploiter des lignes à faible trafic car il évite les frais d'investissement nécessaires à la construction des voies. Il disparaît cependant rapidement en raison des progrès de l'omnibus automobile à pétrole.

2. L'ESSOR AMERICAIN.

Après ces premiers essais et le développement de quelques lignes en Allemagne, c'est aux Etats-Unis d'Amérique que le tramway électrique prend véritablement son essor. C'est le Belge Van de Poele qui l'y introduit en 1884. De nombreuses petites lignes sont mises en service et les expériences concernant le système à employer pour l'alimentation électrique se multiplient (alimentation par accumulateurs, par chariot aérien, par perche, par rail central, par caniveau latéral, par plots ...). L'Américain Frank Sprague met au point le système d'alimentation par perche sur fil aérien[74]. Ce succès est à l'origine de l'essor extraordinaire que connaît le tramway électrique aux Etats-Unis, soutenu par des firmes déjà puissantes (*Thomson-Houston, Edison* ...). En 1888, plus de trente nouvelles lignes sont construites et, en 1902, 97 % des transports urbains sont électrifiés. Par rapport au

[74] Mise en service du tramway de Richmond (Virginie), le 2 février 1888.

tramway hippomobile, la vitesse est multipliée par quatre, pour atteindre les vingt kilomètres à l'heure.

3. LE RETARD FRANCAIS.

Et l'Europe prend déjà un certain retard ! En particulier la France où les municipalités sont tout aussi méfiantes vis-à-vis de la traction électrique qu'elles l'avaient été vis-à-vis de la traction à vapeur, car les installations électriques aériennes paraissent inesthétiques ou dangereuses. Cependant, les difficultés administratives retardent également la mise en place de ce nouveau mode de traction car les transports en commun urbains restent toujours réglementés par la loi du 11 juin 1880, époque où l'on ne soupçonnait pas les développements dus à l'électrification. Ce texte reste donc souvent inadapté aux conditions nouvelles d'autant qu'il impose des démarches administratives complexes et multiples : plans, devis, projets, cahier des charges extrêmement minutieux définissant tous les devoirs et les droits des concessionnaires, enquête d'utilité publique ... Plusieurs années s'écoulent entre le début du projet et sa réalisation qui ne correspond alors déjà plus à la réalité des besoins. De plus, à la moindre modification, il faut un nouvel accord de l'administration. Les délais sont donc particulièrement longs. L'électrification est aussi différée par certaines compagnies qui ne désirent pas investir dans un matériel coûteux, sans une révision de la durée de leur concession, car l'investissement n'est rentable qu'à longue échéance.

Pour ces différentes raisons, c'est après 1890 que le paysage français des réseaux de transports en commun urbains se modifie : en premier lieu avec l'électrification progressive de nombreux réseaux[75], puis avec de nouvelles créations dans des villes de taille inférieure. Toutes ces nouvelles venues n'utilisent d'ailleurs pas la traction électrique, même si c'est en majorité le cas[76].

4. LES GROUPEMENTS D'ENTREPRISES.

Economiquement, un phénomène nouveau marque le développement des tramways en commun urbains. Il est de plus en plus le fait de groupements d'entreprises. Un premier exemple en est fourni par la *Compagnie Générale Française de Tramways* (*C.G.F.T.*), concessionnaire des réseaux à traction hippomobile de Marseille, Le Havre, Orléans et Nancy. Ce phénomène s'amplifie pour l'installation des réseaux électriques. A la *C.G.F.T.* se joignent les entreprises de MM. Faye et Grammont (Angers, Besançon, Dijon, Limoges, Le Mans, Rennes, Saint-Etienne), la *Compagnie Générale de Traction* (*C.G.T.*) (Châlons en Champagne, Charleville-Mézières, Montpellier, Elbeuf, Rouen, Tramways de l'Ouest Parisien, Chemin de Fer Métropolitain de Paris), l'*Omnium Lyonnais* (Cannes, Fontainebleau, Pau, Poitiers, Troyes, Bourges, Saint-Quentin, Sète, Armentières). Ces entreprises s'unissent plus ou moins avec des sociétés électriques liées à des groupes financiers étrangers.

---

[75] En France, la première ligne de tramway électrique est mise en service le 7 janvier 1890, à Clermont-Ferrand.

[76] La traction hippomobile reste privilégiée à Vienne et à Poitiers ; la traction à vapeur à Saint-Malo et à Cherbourg ; l'air comprimé à Vichy, à Saint-Ouen et à la Rochelle.

a. LES GRANDES COMPAGNIES FRANCAISES.

En France il existe trois puissantes compagnies :

la plus importante, qui domine le marché français, est la *Compagnie Française pour l'Exploitation des Procédés Thomson-Houston* (*C.F.T.H.*), filiale de la *General Electric C^ie* ;

la seconde, la *Compagnie Générale de Traction* (*C.G.T.*) est fondée en 1896 par des banques : *Banque Henrotte* et *Banque Internationale de Paris* (françaises), *Banque Nagelmackers* (belge) et l'*Exploration Company Limited* (anglaise) ;

la troisième, l'*Omnium Lyonnais,* fusionne en 1898 avec la *Compagnie Nouvelle d'Electricité,* liée par traités avec l'*Alsacienne de Constructions Mécaniques,* titulaire, pour la France des brevets de la firme *Siemens et Halske*[77].

b. LES SOCIETES ALLEMANDES.

En Allemagne, en particulier dans les régions françaises annexées, deux sociétés électriques prédominent. La société *Siemens et Halske* (réseaux de Colmar et de Mulhouse) et l'*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* (*A.E.G.*) de Berlin, titulaire des licences de la *General Electric C^ie* (réseaux de Metz et de Strasbourg).

B. L'ELECTRIFICATION DES RESEAUX.

En cette fin de siècle, le tissu urbain s'étoffe. Le régime allemand fait naître à Strasbourg et à Metz de vastes quartiers, contrairement à

[77] LARROQUE D. *Opus cité.* (pp. 143 à 146).

Mulhouse l'industrielle, mal vue par ces autorités pour sa francophonie[78]. Saint-Louis reste dans la mouvance de Bâle, alors que la région nancéienne, forte de l'apport des réfugiés et du développement de ses industries poursuit sa croissance.

Face à cette expansion urbaine et à la nécessité de desservir des points de plus en plus éloignés du centre-ville, la traction électrique apparaît comme la solution la plus adaptée. Elle permet une plus grande vitesse et donc un gain de temps et une meilleure rotation du matériel. Malgré les importants investissements de départ, elle abaisse les coûts de production de 30 à 40 % par rapport à la traction hippomobile, tout en augmentant la capacité de transport. Elle favorise donc la productivité.

1. METZ, UNE EXTENSION TIMIDE.

En dépit de la volonté allemande de créer un nouveau quartier, l'importance de la fonction militaire retarde et ralentit l'expansion de la ville qui ne se réalise qu'au début du vingtième siècle. Comparé au développement urbain de Strasbourg ou de Nancy, c'est un retard d'environ vingt ans que Metz ne rattrapera jamais.

a. LE DECLASSEMENT DE L'ENCEINTE FORTIFIEE ET L'EXTENSION DE LA VILLE.

Devenue inutile en raison de la construction, au-delà de la ville, d'une ceinture de forts, l'enceinte de Cormontaigne est partiellement déclassée. Le 9 février 1898, l'empereur Guillaume II autorise la

[78] Cité par JUILLARD E. (p. 104). *Atlas et Géographie de l'Alsace et de la Lorraine.* Flammarion. Paris. 1977. 287 p.

démolition d'une partie des fortifications. Les Allemands pensent qu'une importante opération d'urbanisme est un moyen rapide de germaniser la ville en apportant une réponse aux besoins des militaires et de la nouvelle bourgeoisie. Les transformations envisagées sont cependant précédées d'une lutte de plusieurs années entre les autorités militaire et civile. Les accords, signés avec l'armée en août 1901, ne permettent l'extension de la ville que vers le Sud si l'on excepte la destruction du rempart Paixhans et sur quelques terrains à Chambière. Un espace précieux se libère et un plan d'urbanisme ambitieux (*Bauplan*) est établi en 1903 pour créer la « Ville Nouvelle » (*Neue Stadt*). La vieille cité s'entoure d'une ceinture routière (*Ring*) à l'emplacement des anciens fossés qui facilite la circulation. Il faut noter que les tramways ne l'emprunteront jamais. Durant cette période, la population des communes périphériques comme le Ban-Saint-Martin, Longeville, le Sablon et Montigny-lès-Metz croît. De plus, les autorités allemandes favorisent la croissance spatiale de la ville en y incorporant les communes de Devant-les-Ponts, Plantières, et Queuleu (1er avril 1908) ainsi que du Sablon (1er avril 1914). Cette dernière exige d'ailleurs, pour prix de son intégration, la construction d'une ligne de tramway avec une desserte toutes les six minutes. L'aire du territoire urbain triple. Les conditions sont donc favorables à l'extension du réseau des tramways.

b. LES DIFFICULTES DU PROJET DE MODERNISATION ET D'EXTENSION DU RESEAU.

Pour y parvenir, la *Société des Tramways de Metz* désire utiliser la traction électrique afin d'éviter la construction de nouvelles écuries et d'améliorer le service. Pour la première fois, dans le cadre de

l'aménagement de l'espace, l'expansion du tissu urbain et l'extension du réseau des transports en commun sont étudiées conjointement et à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Au sein de cet espace, la fonction des tramways est double : assurer bien sûr la desserte des quartiers, des communes et des casernes périphériques vers le centre-ville, mais également relier la vieille ville française à la nouvelle ville allemande. L'extension du réseau représente l'un des facteurs de la tentative de germanisation de la ville française. L'occupant pense en effet que les déplacements urbains sont des occasions de rencontre entre les deux populations, que des liens se tisseront entre les personnes et, à terme, qu'il y aura un rapprochement des cultures et des deux espaces.

Le projet d'électrification et d'extension du réseau date du 29 mai 1900. Au cours du conseil municipal du 20 juillet, le maire, M. Sigismund von Kramer, annonce la décision des commissions des bâtiments et des finances, d'ajourner la demande de la compagnie des tramways tendant à transformer le tramway à traction de chevaux en tramway électrique. Il propose d'envoyer une députation dans plusieurs villes afin d'étudier les questions techniques et de consulter différents cahiers de charges. Il n'est pas opposé à la réalisation du projet qui ne lésera aucun intérêt, mais il demande qu'une nouvelle clause soit insérée au projet de traité, qui permette à la ville de racheter à l'expiration de la concession (le 1er janvier 1950) tout le matériel et les installations de la compagnie à un prix établi par trois experts, mais la ville aurait le droit d'acquérir l'entreprise à partir du 1er juin 1930. Le

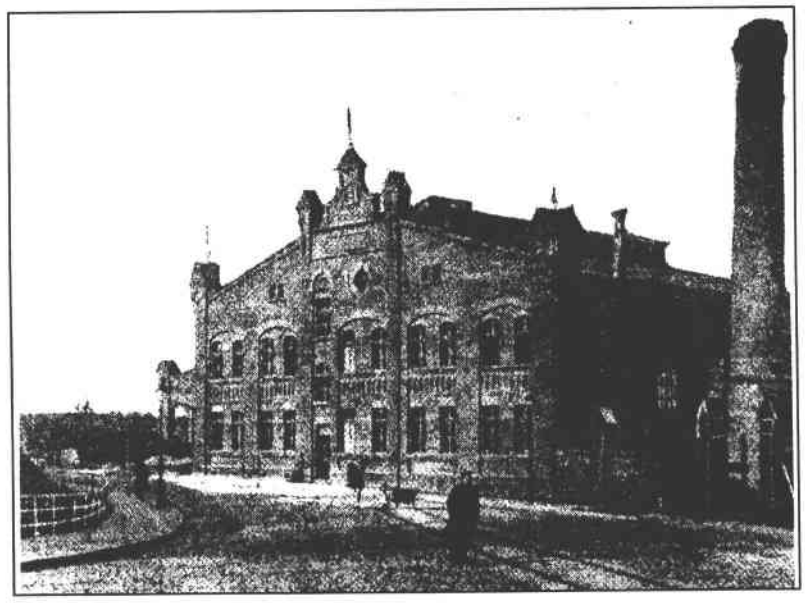
prix d'achat est fixé à vingt-cinq fois le bénéfice net qui sera calculé d'après la moyenne des cinq dernières années dont la plus favorable et la plus défavorable ne seront pas prises en considération ; mais la ville devra payer la valeur des taxes à l'époque de l'achat. Si la municipalité refuse aux tramways de passer par les rues communales, la société pourrait restreindre l'exploitation du tramway électrique aux rues d'Etat, trop étroites, ou, contre tout progrès, maintenir pendant cinquante années, la traction hippomobile. La société s'est décidée à remplacer son exploitation par l'électricité malgré la nécessité d'un capital de 2 400 000 Mark, pour mener à bien cette transformation. Et rien ne prouve que les bénéfices du nouveau système puissent compenser les pertes éprouvées à ce jour. Des informations demandées à un grand nombre de villes, il résulte que la plupart d'entre elles n'exploite pas en régie, les tramways électriques, mais qu'elles ont cédé ces entreprises à des compagnies. Metz ne peut mettre en régie les tramways car la compagnie a obtenu la concession, pour l'exploitation principale, du gouvernement et non de la ville. L'opposition de certains conseillers est due à leur soutien à une autre société d'électricité de Metz : *Force et Lumière.* Le projet est soumis au conseil municipal le 21 août. Trois lignes sont prévues. Elles doivent être en exploitation au plus tard le 1er octobre 1902 et passent par la place d'Armes qui devient ainsi le nouveau carrefour du réseau de transport.

c. L'ELECTRIFICATION DU RESEAU.

La nécessité de se procurer du courant électrique, conduit la société des tramways à construire une usine d'électricité[79], à proximité du bureau d'octroi, place du Pontiffroy, à l'emplacement des anciennes fortifications, terrain mis à la disposition par l'administration militaire qui refuse sa construction sur la place du Saulcy où elle était initialement prévue.

Photo 10.

Metz. L'usine d'électricité, place du Pontiffroy, en 1902.



MUTELET M.

Sans attendre la signature du cahier des charges[80], la construction des lignes est entreprise le 8 septembre 1900. Ces travaux sont confiés à la *Société Générale d'Electricité* de Berlin (*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft : A.E.G.*) qui conclut un bail de fermage

[79] L'actuelle *Usine d'Electricité de Metz* (*U.E.M.*).

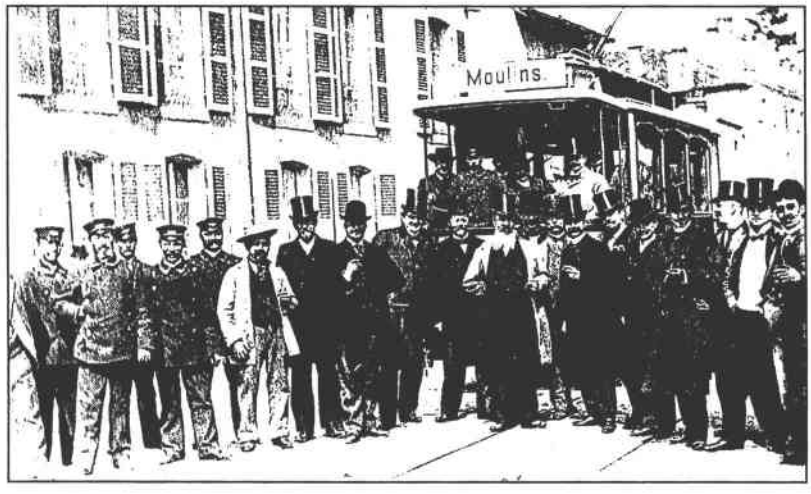
[80] En date du 17 juillet 1902.

UNIVERSITE DE METZ S.C.D.

(Pachtvertrag) avec la société des tramways. La voie ferrée est adaptée et renforcée (rails Phoenix) pour le nouveau mode de traction ; elle conserve l'écartement normal et les évitements sont multipliés autant que le permet l'étroitesse des rues. Le plus souvent, elle est posée en bordure d'un trottoir afin de moins gêner la circulation et de faciliter la montée et la descente des voyageurs. La traction électrique nécessite la construction d'une ligne aérienne qui comporte un ou deux fils de contact, en cuivre rainuré. Elle est soutenue soit par des rosaces fixées aux façades, soit par des pylônes tubulaires en acier, agrémentés d'ornements. Le courant de traction est amené par un réseau de câbles souterrains. Afin d'habituer le public au nouveau passage de la place d'Armes, le tramway hippomobile modifie son trajet au centre de la ville, le 12 mars 1902. La ligne rue du Petit-Paris et rue Sainte-Marie est ainsi condamnée. Le journal *Le Lorrain* du 13 mars parle du « désarroi du public » habitué à attendre le tramway rue du Palais.

Photo 11.

Metz. Inauguration du tramway électrique, le 5 mai 1902.

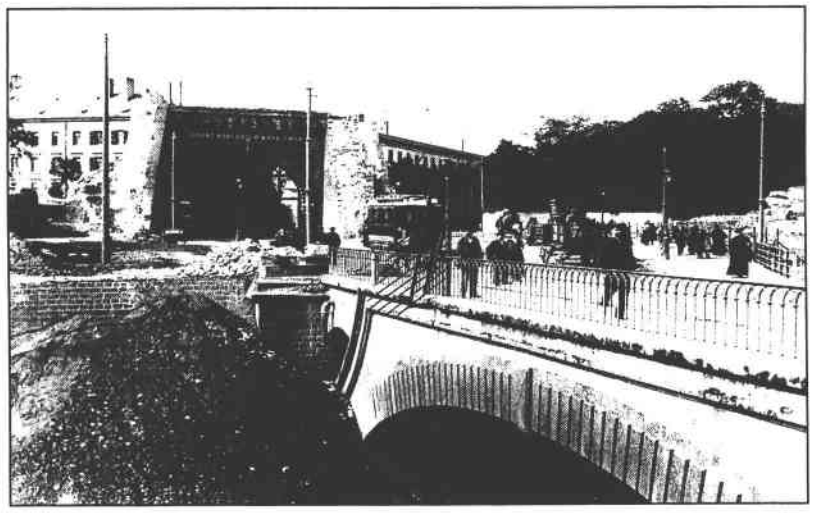


T.C.R.M.

L'inauguration des tramways électriques a lieu le 5 mai 1902, mais la traction animale est provisoirement maintenue de la porte de France à Moulins-lès-Metz. *Le Lorrain* du 10 mai note : « Le service à l'intérieur de la ville se fait avec beaucoup de prudence ... Là où les cars peuvent marcher à une allure accélérée, le spectacle des coquettes voitures glissant avec une légèreté fantastique sur les rails a quelque chose d'inédit et de très décoratif ».

Photo 12.

Metz. Tramway électrique, porte Serpenoise, en 1902.



PRILLOT

Fin septembre, l'ensemble du réseau de trois lignes est en exploitation[81]. (Carte 11, tome II, p. 784). Vingt motrices, munies de

[81] Réseau messin en septembre 1902.

- Ligne 1 : (chiffres blancs sur fond bleu) *Jardin botanique* (Montigny) – *Gare de Devant-les-Ponts - Cimetière de l'Est.*

L'itinéraire est complexe : Jardin botanique, gare principale, place d'Armes, Moyen-Pont, place du Saulcy, Fort-Moselle, gare de Devant-les-Ponts, porte de Thionville extérieure, porte de Thionville intérieure, place d'Armes, place Saint-Simplice, route de Strasbourg, cimetière de l'Est.

planches protectrices à l'avant des roues de devant, assurent le trafic et le personnel comprend quatre-vingt-trois wattmen et receveurs, ainsi que six contrôleurs. Le billet coûte dix Pfennig et cinq Pfennig supplémentaires donnent droit à deux sections en plus[82]. (Annexe 16, tome II, p. 603).

d. L'EXTENSION DU RESEAU.

Ce n'est qu'en février 1907, soit quatre ans après le rachat du réseau[83], que le conseil municipal décide l'extension du réseau avec la construction de quatre lignes qui sont progressivement ouvertes à

- Ligne 2 : (chiffres noirs sur fond blanc) *Montigny* (carrefour : Chaussée St.-Obere Feld Str.) – *Gare centrale – Porte de France.*
- Ligne 3 : (chiffres blancs sur fond rouge) *Porte de France – Moulins.*

[82] Nombre de voyageurs du réseau des tramways de Metz.

1875/76*	395 557	1888/89	670 628	1901/02	non disponible
1876/77	817 260	1889/90	704 828	1902/03	3 357 413
1877/78	761 792	1890/91	731 506	1903/04	4 494 409
1878/79	842 976	1891/92	775 014	1904/05	4 954 134
1879/80	667 139	1892/93	813 755	1905/06	5 361 309
1880/81	636 864	1893/94	867 773	1906/07	5 872 820
1881/82	596 398	1894/95	914 768	1907/08	5 937 852
1882/83	590 710	1895/96	1 047 821	1908/09	6 306 217
1883/84	627 891	1896/97	1 080 030	1909/10	6 642 381
1884/85	641 469	1897/98	1 083 112	1910/11	6 522 612
1885/86	625 219	1898/99	1 151 519	1911/12	7 145 029
1886/87	645 443	1899/00	1 195 523	1912/13	7 285 885
1887/88	632 596	1900/01	non disponible	1913/14	7 630 308

* - du 1er octobre au 30 septembre jusqu'en 1903 ;
- du 1er octobre 1903 au 31 mars 1904 ;
- du 1er avril au 31 mars à partir de 1904/05.

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O n°13 à 19

[83] Voir ci-dessous : un changement de raison sociale p. 127.

l'exploitation[84], entre 1907 et 1910. (Annexe 17, tome II, p. 611). L'extension reste confinée à la vallée de la Moselle mais les quartiers du Sud de la ville (casernes) sont mieux desservis. La nouvelle gare est mise en service (1908) et une ligne de tramway y passe. Montigny gagne une seconde ligne et le tramway dessert les communes de Plantières, de Queuleu (le devis est estimé à 766 500 Mark) et du Sablon. Malgré les études entreprises, la desserte du quartier de la gare complique le réseau : les lignes s'enchevêtrent et se doublent souvent, le retard peut atteindre une heure. Une restructuration du réseau s'avère indispensable car la situation devient intenable. Dès 1910, plusieurs essais se déroulent en vue d'améliorer le trafic. Il s'agit principalement de modifications de lignes dans le but de préparer la refonte. Plusieurs projets sont élaborés à partir de février 1911. Le projet « S » essaie de coordonner les horaires de départ et d'arrivée entre l'ancienne et la nouvelle gare. Mais les inconvénients sont tels, pour le reste du réseau (retard de plus d'une heure pour certaines lignes), qu'il est abandonné.

---

[84] En 1910, la configuration du réseau, dont les lignes sont reconnaissables aux disques de couleur arborés par les voitures des tramways, est la suivante :

- Ligne 1 : (blanc) *Artillerie Kaserne* (Montigny) – *Place d'Armes – Porte de France – Moulins.*
- Ligne 2 : (bleu) *Artillerie Kaserne* (Montigny) – *Place d'Armes – Porte de France – Ecole de Devant-les-Ponts.*
- Ligne 3 : (jaune) *Extrémité de Montigny – Gare centrale – Place Saint-Louis – Place d'Armes – Gare de Metz-Nord.*
- Ligne 4 : (rouge) *Extrémité de Montigny – Gare centrale – Place Saint-Louis – Place Saint-Maximin à Queuleu.*
- Ligne 5 : (vert) *Cimetière de l'Est à Plantières – Place d'Armes – Gare de Metz-Nord.*
- Ligne 6 : (sans couleur) *Mairie du Sablon - Gare centrale – Rue de l'Esplanade.*

Le second, conçu par l'architecte Nitzsche du Sablon, subit le même sort, en raison de problèmes techniques de circulation. Intéressant dans le tracé des lignes, il requiert une vitesse moyenne impossible à maintenir en ville sans grand danger. Le troisième, œuvre des services du tramway, est celui qui sert de base à la restructuration.

Le nouveau réseau de sept lignes[85] est mis en service le 1er octobre 1913. (Carte 12, tome II, p. 785). La cadence de la desserte passe à six minutes à l'intérieur de la ville. Un service tardif (à la fin de la représentation du théâtre) est même instauré sur toutes les lignes, avec un départ, place de Chambre, à 22 h 15. Le propriétaire du Café Continental, dans la rue des Clercs, demande la création d'un service de voiture de nuit entre minuit et deux heures du matin. Il est introduit[86], à titre d'essai, du 1er mai au 31 juillet 1913, mais ne se poursuivra pas, par manque de clientèle. Metz possède enfin un réseau

---

[85] Réseau messin au 1er octobre 1913.

- Ligne 1 : (blanc) *Extrémité de Montigny - Place d'Armes – Moulins.*
- Ligne 2 : (bleu) *Artillerie Kaserne* (Montigny) – *Place d'Armes – Ecole de Devant-les-Ponts.*
- Ligne 3 : (jaune) *Usine d'Electricité – Place d'Armes – Gare centrale – Esplanade.*
- Ligne 4 : (vert) *Gare de Metz-Nord – Place d'Armes – Cimetière de l'Est.*
- Ligne 5 : (rouge) *Place Saint-Maximin* (Queuleu) – *Place Saint-Louis – Esplanade.*
- Ligne 6 : (brun) *Rue du Séminaire* (Montigny) – *Mairie du Sablon.*
- Ligne 7 : (noir) *Usine à gaz* (Montigny) – *Ancienne gare – Gare principale.*

[86] Trois parcours sont prévus :

- de la place d'Armes à Longeville et retour ;
- de la place d'Armes au Sablon et retour ;
- de la place d'Armes à Queuleu et retour.

de tramways digne de ce nom. Suite au remaniement, la clientèle augmente régulièrement et pourtant jusqu'à la guerre, la société des tramways boucle péniblement son budget. De 1903 à 1908, les tramways réalisent des bénéfices : 23 110 Mark du 1er octobre 1903 au 31 mars 1904 ; 76 931 en 1904/05 ; 54 834 en 1905/06 ; 65 045 en 1907/08 ; 49 733 en 1908/09, mais les travaux effectués en 1909 ne sont pas payés. A partir de 1910, le bilan est déficitaire : 68 797 Mark en 1910/11.

2. LE TRAMWAY A VAPEUR DE MULHOUSE : SOURCE DE NUISANCES.

a. LE MECONTENTEMENT DES MULHOUSIENS.

Mulhouse est la seule ville d'Alsace et de Lorraine à l'intérieur de laquelle circule un tramway à vapeur (ailleurs elle n'est employée que sur les lignes suburbaines). Aussi, depuis 1885, de nombreuses pétitions s'élèvent contre le passage du tramway en ville en raison de la grande quantité de fumée qu'il dégage. La société envisage même un temps de passer à la traction hippomobile, au moins pour le service des voyageurs. L'expérience est réalisée sur la ligne de Bourtzwiller à partir du 15 décembre 1886. Elle se solde par un échec, après dix jours d'essai. Régulièrement, les journaux se font l'écho de la nuisance due à la fumée et du mécontentement des Mulhousiens. En juin 1890, le journal *L'Express* demande que la société passe soit à la traction hippomobile, soit à la traction électrique avec des fréquences de cinq, sept ou dix minutes et non d'une demi-heure ou d'une heure. L'opportunité se présente, en 1892, avec la construction d'une usine d'électricité par la société *Siemens et Halske*. Le conseil d'administration

de la société des tramways propose au conseil municipal de prendre à sa charge l'éclairage électrique des rues desservies par le tramway.

Photo 13.

Mulhouse. Caricature parue dans *L'Express*, en novembre 1882.

T.R.A.M.

Légende :

Le tramway à Mulhouse sur la place des Victoires.

- Cher ami, est-ce par ici qu'on passe pour rejoindre la gare ?

- Oui, toujours tout droit, ou mieux encore, prenez donc le tramway, il s'arrête au vieux bassin, à quelques pas de la gare ...

-Non, non !... que Dieu me garde. Le temps qu'on le pousse de la place des Victoires vers la gare, je serais à Zillisheim !

b. L'ELECTRIFICATION DU RESEAU.

Après accord du conseil municipal, un contrat est signé avec la société *Siemens et Halske* pour la production du courant et la construction du réseau de tramways électriques. Dès cette époque, on prend conscience de l'interdépendance entre l'équipement urbain et les contraintes liées au passage d'un tramway. Ainsi, les constructions des ponts sur le canal, dans le quartier de la gare, sont réalisées en prévoyant l'éventuel passage des rails du tramway. Le plan général

d'urbanisation de la ville de Mulhouse, de 1895, prévoit de nombreuses réserves dans les rues susceptibles d'être desservies par le tramway et des alignements figurent sur ce plan afin de permettre le passage futur des rails. La première ligne électrique[87] est inaugurée le 18 juillet 1894. Il faut cependant noter que seules les lignes du service des voyageurs sont équipées pour la traction électrique, le service des marchandises restant, jusqu'à la fin de l'exploitation par rail, assuré par des machines à moteur autonomes (vapeur, diesel, gazogène, essence).

Photo 14.

Mulhouse. Tramway électrique, rue du Sauvage, vers 1900.

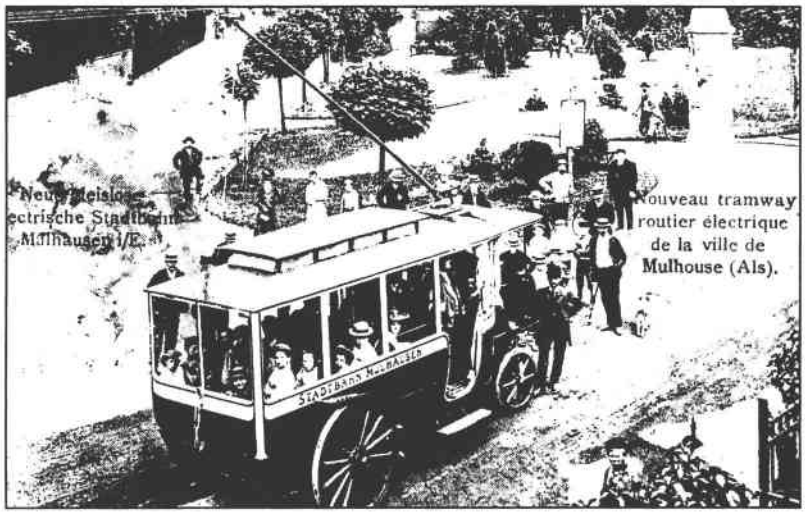
T.R.A.M.

[87] Ligne *Gare – Dornach.*

Le réseau, en 1908, comporte trois lignes[88] auxquelles il convient d'ajouter la ligne d'électrobus[89] *Gare – Jardin Zoologique* inaugurée le 9 octobre 1908.

Photo 15.

Mulhouse. Le « Sans-Rail » du Rebberg, vers 1910.



T.R.A.M.

Jusqu'à la guerre, le réseau reste donc modeste[90]. (Carte 13, tome II, p. 786).

---

[88] Réseau mulhousien en 1908.

- *Gare – Dornach.*
- *Pfastatt – Brunstatt.*
- *Gare de Mulhouse-ville – Rue Galfingue.*

[89] Dénommée *Gleislose Stadtbahn Mülhausen* : Chemin de fer urbain sans rail de Mulhouse. La ligne est exploitée en régie par la ville de Mulhouse. La municipalité compte, en effet, développer un réseau d'électrobus pour concurrencer les lignes de la société des tramways avec laquelle elle n'est plus en bon terme et commence même à asphalter les rues afin d'empêcher la pose de rails. Le *Sans-Rail* disparaît le 14 juillet 1918 dans l'incendie de son dépôt et avec lui les projets de la ville.

[90] En 1900, la ville compte 97 374 habitants et 106 278 en 1910.

3. DES RESEAUX DE TRAMWAYS A LA MESURE DE LA VILLE.

La poursuite de la croissance démographique de ces villes, de leurs banlieues, ainsi que l'implantation de nouvelles entreprises industrielles favorisent l'extension et l'amélioration des réseaux de tramways qui deviennent, plus que jamais, indispensables.

Des années 1870 à 1913, la population de la ville de Nancy double, passant de 60 000 à 120 000 habitants. Durant cette même période, celle des huit communes les plus proches de Nancy passe de 10 000 à 25 000 habitants. Ce sont d'ailleurs les communes les mieux reliées à la ville par le tramway qui sont les plus peuplées (Laxou, Jarville, Malzéville). Dans l'ensemble, les communes situées à l'Est de la Meurthe, plus proche du centre, progressent plus vite que les communes de l'Ouest. En 1909, on dénombre plus de 2 000 entreprises sur le territoire nancéien employant près de 30 000 travailleurs.

Quant à Strasbourg, la ville compte, en 1869, 80 000 habitants, mais plus de 179 000 en 1910 et 220 000 pour l'agglomération.

La croissance du nombre des voyageurs est importante :

Année	Voyageurs *T.M.*	Voyageurs *M.E.W.*
1886	686 015	191 368
1894	1 056 854	640 429
1899	1 705 178	885 323
1900	2 703 768	780 986
1903	3 059 717	712 871
1905	3 437 841	674 546
1909	4 094 855	684 781
1910	4 563 901	720 914

Source : Archives municipales de Mulhouse. Série O

L'industrie s'est fixée soit au Sud dans la zone industrielle des Bouchers, soit dans les localités périphériques (Schiltigheim, Cronenbourg, Ringolsheim, Illkirch - Graffenstaden ...). Dès l'origine, la traction animale paraît trop lente pour les distances à parcourir, d'où l'utilisation de la traction à vapeur au-delà des fortifications. Les besoins en transport ressentis par les communes périphériques font naître d'importants projets d'extension du réseau des tramways.

Dans ces deux villes, seule la traction électrique peut réellement répondre à la nécessité d'allonger les distances tout en augmentant la vitesse commerciale.

a. LE RESEAU NANCEIEN.

α. LES TRACTATIONS ENTRE LA COMPAGNIE ET LA MUNICIPALITE.

Suite aux succès d'électrification de ses réseaux de Marseille (1892) et du Havre (1894), la *Compagnie Générale Française de Tramways* adresse, le 7 décembre 1895, une lettre à la municipalité, l'informant de sa volonté de substituer la traction électrique par fil aérien à la traction animale. Si la fusion des deux réseaux hippomobiles, accordée en octobre 1896, favorise le projet, la substitution est, néanmoins, l'objet de tractations entre la *C.G.F.T.* et la ville de Nancy car, si la première souhaite sauvegarder ses intérêts, la seconde désire influer sur l'évolution du réseau des transports urbains.

Les conditions d'exploitation sont énumérées dans le cahier des charges annexé au décret du 10 octobre 1896. Elles constituent la base des pourparlers. L'article premier stipule que la traction aura lieu « par

chevaux ou par moteurs mécaniques ». La compagnie avait, initialement, ajouté « ou électrique », mais ce dernier mot est supprimé par l'administration municipale qui entend se réserver le droit de poser ses conditions le jour où la société des tramways voudrait avoir recours à la traction électrique. Ainsi, le rapport de la commission spéciale des tramways, présenté en 1896, par M. Demonet, conseiller municipal, proposait au conseil « de réserver la question de remaniement des tarifs pour le moment où la Compagnie des tramways sera en situation de demander à la Ville de transformer la traction animale de ses cars en traction mécanique. Il faudra, pour établir cette dernière, surtout si l'on adopte la traction électrique, des permissions de voirie ... des autorisations que la Municipalité n'accordera, bien certainement, que contre des avantages sérieux qui seront faites à la population sur le prix des transports. »

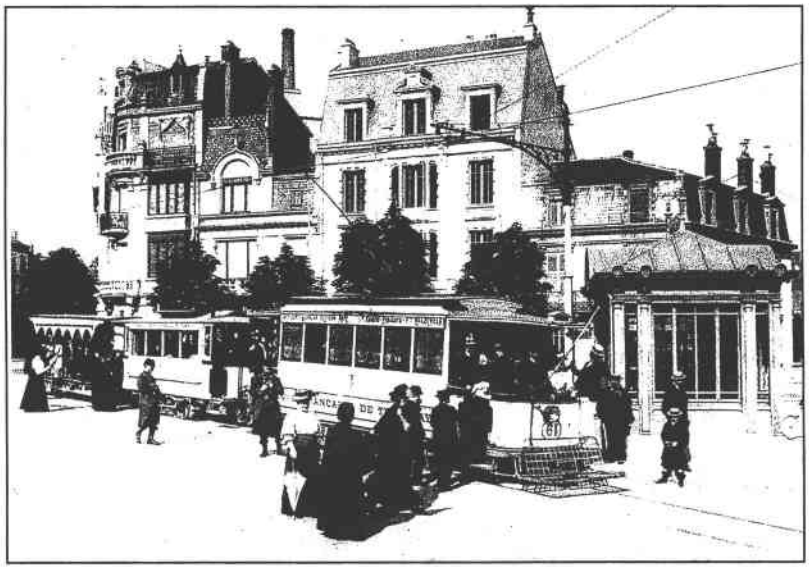
Cependant, à la condition que la compagnie observe son cahier des charges, la ville ne peut exiger aucun changement dans le mode d'exploitation ou dans le tarif jusqu'au 31 décembre 1940, date de l'expiration de la concession (article 4). Il lui est, en outre, interdit de laisser établir sur son territoire, par des sociétés ou des particuliers, jusqu'au 11 juillet 1903, des lignes parallèles ou concurrentes[91] (article 5). La ville se trouve donc liée jusqu'au 11 juillet 1903 et ne retrouvera, de cette date au 31 décembre 1940, qu'une liberté bien relative, si l'on

[91] Il faut entendre par lignes parallèles ou concurrentes celles qui, sur une longueur d'au moins 400 m, courent parallèlement aux lignes établies et à moins de 210 m d'elles.

considère que le réseau occupe les rues principales. La compagnie rappelle que le cahier des charges l'autorise à ne faire tous les jours, dans chaque sens, que cinquante voyages sur toutes les lignes (article 14), qu'elle n'a à tenir compte que de ses seuls intérêts pécuniaires, qu'elle entend employer le système dit à trolley à fil aérien et, qu'en cas de refus, elle pourrait en rester à la traction par chevaux jusqu'au 31 décembre 1940.

Photo 16.

Nancy. Tramway électrique, place de la Commanderie, vers 1905.



VIOLLET R.

β. LES POURPARLERS.

Des concessions sont donc nécessaires de part et d'autre. La compagnie accepte d'employer le système Dickinson[92] pour traverser la place Thiers et une partie de la place Stanislas (entre la rue Gambetta et la rue Stanislas), de se servir de la traction par accumulateurs, qui

[92] Ce système supprime les fils de suspension et réduit considérablement le nombre de poteaux, mais son coût est plus élevé.

ne nécessite ni fil, ni poteaux, pour le reste de la place Stanislas et pour la place Carrière[93], ainsi que de laisser la ville utiliser ses poteaux pour l'éclairage. Les changements apportés dans le tracé des lignes ont pour but de desservir plus utilement la gare, la rue Stanislas, la préfecture, l'hôtel de ville, le futur hôtel des Postes et de ramener l'activité vers la place Stanislas. La fréquence est également ramenée à six minutes. Mais le problème de la réduction des tarifs et la question des correspondances font l'objet de longues et nombreuses discussions[94] :

> « ... sans contester le principe accepté par elle, dès 1895, pour le cas actuel, la Compagnie voulait, sur ce point, nous accorder le moins possible et, chiffres en main, elle entendait nous démontrer qu'elle ne pouvait faire que peu de chose. Il a été d'abord question de deux tarifs correspondant à des places de 1ère classe et de 2ème classe ; c'est ce qui existe au Havre et c'est ce qui a permis d'établir dans cette ville, sur une assez grande distance, le prix de 0 fr. 10, étant bien entendu que ce prix s'applique seulement à la 2ème classe, les voyageurs de 1ère classe payant 0 fr. 15 pour le même trajet. Nous avons pensé qu'il ne fallait pas établir ou plutôt rétablir à Nancy, car elle y a existé, cette distinction de classes et c'est ce qui nous a déterminés à nous arrêter à un prix unique. Mais nous avons encore dû lutter pour arriver à un accord que nous avons enfin obtenu sur la base de 0 fr. 10, de chaque terminus au Point Central, et de 0 fr. 15 d'un terminus à l'autre de la même ligne, tarif certainement plus avantageux que celui des deux classes à 0 fr. 10 et 0 fr. 15.
>
> Restait à régler la question des correspondances. La Compagnie ne voulut point d'abord qu'il en fut question ; puis elle a accepté d'en délivrer au prix de 0 fr. 15, c'est à dire moyennant un supplément de 0 fr. 05, mais valables seulement dans l'intérieur de la ville, c'est-à-dire dans les limites actuelles du tarif à 0 fr. 15 ; nous n'avons pas accepté cette combinaison qui laissait subsister, pour certains parcours, le prix de 0 fr. 20 et qui, pour d'autres, présentait l'étrange anomalie de faire payer à un même voyageur 0 fr. 15 pour un voyage à l'aller et 0 fr. 20 pour le même retour. L'accord a fini par s'établir et la Compagnie consent aujourd'hui à donner des billets de correspondance qui permettront, moyennant un prix total de 0 fr. 15, d'aller d'un terminus jusqu'au terminus d'une autre ligne en changeant de voiture. ... Mais ces correspondances ne seront plus, comme aujourd'hui, valables pendant un certain nombre d'heures, il faudra les utiliser immédiatement, c'est-à-dire que le porteur d'un billet de correspondance devra, aux points déterminés pour cela, descendre de la voiture qu'il occupera

---

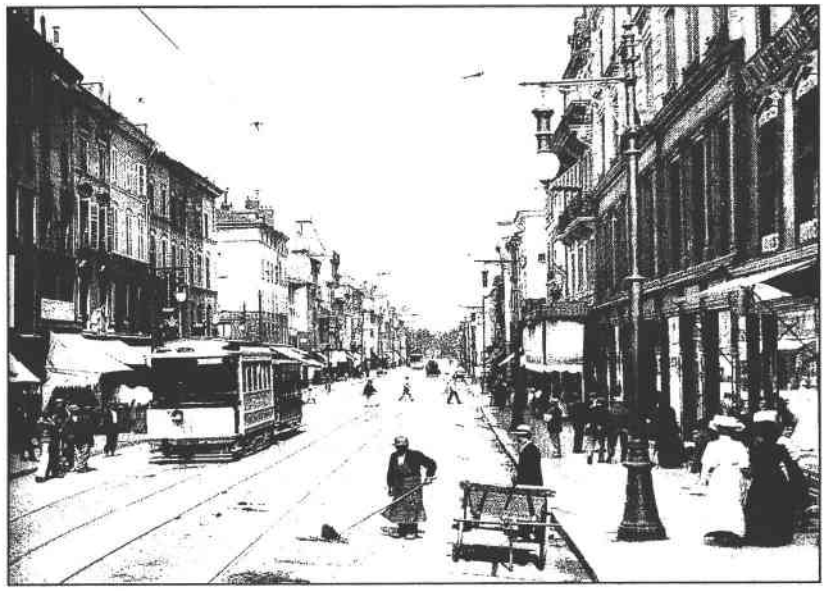
[93] En fait, l'inconvénient des accumulateurs, logés sous les banquettes d'où sortent des vapeurs acides et des éclaboussures, est tel que cet itinéraire est abandonné dès 1908.

[94] Rapport de la commission spéciale des tramways sur les propositions faites par la Compagnie à l'effet de substituer la traction électrique à la traction animale. Nancy. 15 janvier 1897. 23 p.

pour prendre celle qui, correspondant immédiatement, le transportera à sa destination, un service de contrôle étant assuré par la compagnie, de manière que, s'il n'y a pas de place dans la première voiture, le voyageur puisse être admis dans l'une des suivantes. »

Photo 17.

Nancy. Tramway électrique, rue Saint-Georges, vers 1910.



VIOLLET R.

γ. L'ELECTRIFICATION DU RESEAU.

Un accord est finalement trouvé et, malgré la proposition de la *Société Générale d'Eclairage et de Force Motrice* de Paris d'installer un tramway à air comprimé, les trois lignes[95] sont électrifiées dès 1898 et une quatrième[96] l'est en 1901. La mise en service de la traction

95

- *Maxéville – Bonsecours* (7 avril 1898).
- *Préville – Saint-Max* (7 avril 1898).
- *Bon-Coin – Place Lobau* (27 avril 1898).

96

- *Saint-Georges – Malzéville* (12 janvier 1901).

électrique n'est autorisée qu'à titre provisoire par le ministère des travaux publics car la convention de rétrocession et le cahier des charges annexé ne sont signés que le 15 septembre 1903 (Décret d'utilité publique du 5 octobre 1903). La réduction de tarif, prévue en 1897, est mise en application le 1er janvier 1901. L'année 1902 voit la fin définitive de la traction animale puisqu'il ne reste plus que deux chevaux pour assurer les manœuvres au dépôt. En raison de l'électrification, le nombre de voyageurs[97] augmente de 33 % entre 1898 et 1899, passant de 1 750 000 à 5 850 000. Le réseau se met peu à peu en place. En damier au centre-ville, il s'étoile vers la périphérie et comporte, en 1908, sept lignes électrifiées[98]. (Carte 14, tome II, p. 787). Puis apparaissent, en 1908 et 1910, des lignes suburbaines[99] alors que

[97] Nombre de voyageurs du réseau des tramways nancéiens.

1877	:	786 000	1899	:	5 850 000
1878	:	807 000	1900	:	6 300 000
1879	:	842 000	1901	:	6 980 000
1898	:	1 750 000	1912	:	16 725 000

Source : Archives municipales de Nancy Série O 2 b

[98] Réseau des tramways de Nancy en 1908.

- *Maxéville – Jarville.*
- *Laxou – Essey-lès-Nancy.*
- *Préville – Pépinière.*
- *Rue du Montet – Place Lobau.*
- *Rue Saint-Georges – Malzéville.*
- *Bon-Coin – Place Stanislas.*
- *Place Lafayette – Rue de Toul.*

[99]

- *Maxéville – Champigneulles* ; 9 avril 1908. (Pompey par Frouard en 1912).
- *Nancy – Dombasle* ; 6 mai 1910.

les projets d'extension se multiplient et se concrétisent par quatre avenants[100] à la convention de 1903. Ils portent sur la création de nouvelles lignes à partir de la gare, sur le doublement ou le prolongement de certaines voies, sur la concession d'une ligne circulaire pour le centre-ville[101] et sur la création d'un service de nuit et d'un service de théâtre. Ce vaste programme ne se réalisera que partiellement en raison du conflit, mais il se poursuivra néanmoins jusqu'à l'année 1916. A la veille de la guerre, le réseau comprend les lignes suivantes :

Réseau urbain (concessionnaire la *C.G.F.T.*)

- *Maxéville – Jarville* ;
- *Essey – Laxou*, avec prolongement vers l'asile de Maréville ;
- *Montet – Pont Tournant de Malzéville* ;
- *Route de Maron – Pont Tournant de Malzéville* ;
- *Gentilly – Place Lobau* ;
- *Ligne circulaire* : rues Jeanne d'Arc, du Montet, Saint-Dizier, Trois-Maisons, Boudonville ;
- *Place des Dames – Cimetière du Sud.*

- *Nancy – Varangéville* ; 12 mai 1910.

[100] Avenants du 27 juillet 1907, du 13 juillet 1910, du 27 janvier 1911 et du 16 juillet 1914.

[101] Mise en exploitation le 31 mai 1914.

Réseau suburbain

- *Gare - Champigneulles – Frouard – Pompey* (*C.G.F.T.*) ;

- *Nancy (Marché) – Pont-Saint-Vincent* (*C.T.S.*)* ;

- *Nancy (Marché) – Dombasle* (*C.T.S.*).

* *Compagnie des Tramways Suburbains*

b. LE RESEAU STRASBOURGEOIS.

En 1886, le réseau de la ville de Strasbourg est achevé car la plupart des quartiers et des communes voisines sont reliés au centre-ville. Mais les frais d'exploitation, dus à l'augmentation des charges de la traction hippomobile, croissent de manière régulière et le réseau urbain, à voie unique, atteint ses limites de capacité. Il devient nécessaire d'augmenter la fréquence de passage des tramways en doublant les voies et en substituant à la traction animale, un autre moyen de traction. La municipalité refusant toujours l'emploi de la vapeur à l'intérieur de la ville, la compagnie des tramways se tourne vers la traction électrique, proposée en 1892 par l'*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* (*A.E.G*).

Le 14 décembre 1894, un premier contrat est signé entre la *Strassburger Stassenbahn-Gesellschaft* et l'*A.E.G.* Il prévoit l'électrification d'une partie du réseau. Le coût des travaux s'élève à 264 700 Mark. Les premières lignes[102] sont mises en circulation en mai

102

- *Gare Centrale– Place Kléber – Allée de la Robertsau – Orangerie.*
- *Place Kléber – Place de Pierre* (avec embranchement jusqu'au dépôt de la rue des Bonnes-Gens).

1895. Face au succès rencontré, l'*A.E.G.* propose de poursuivre l'électrification du réseau et d'uniformiser les voies, car les deux écartements constituent une gêne croissante pour l'exploitation. La voie d'un mètre est d'une construction plus souple et à moindre frais que la voie normale. Un accord est trouvé avec la municipalité qui désire à la fois un doublement des voies au centre-ville et une extension du réseau. Un nouveau contrat est donc signé le 11 mai 1897 entre la *S.S.B.* et l'*A.E.G.* pour la mise à voie métrique et l'électrification du reste du réseau. Il est également prévu la construction de nouvelles sections de lignes, en particulier une ligne de ceinture. Ces différents travaux s'échelonnent entre les années 1898 et 1904 ; mais l'extension du réseau se poursuit jusqu'à l'année 1913. En 1897, le capital de la société est porté de 1 250 000 à 3 750 000 francs, puis, en 1908, à 6 250 000 francs.

Le réseau urbain strasbourgeois comporte, en 1908, onze lignes[103]. (Carte 15, tome II, p. 788). Comme pour Nancy, c'est un

---

- *Place Kléber – Place d'Austerlitz.*

[103] Réseau urbain de Strasbourg au 1er avril 1908.

- Ligne 1 : *Gare Centrale – Place Kléber – Pont du Rhin – Kehl Rathaus.*
- Ligne 2 : *Gare Centrale – Place Kléber – République – Avenue des Vosges – Avenue de la Forêt Noire – Porte de Kehl.*
- Ligne 3 : *Gare Centrale – Place Kléber – Pont Royal – Place Brant – Orangerie.*
- Ligne 4 : *Gare Centrale – Place Kléber – Place d'Austerlitz – Neuhof forêt.*
- Ligne 5 : *Hoenheim – Schiltigheim – Place Kléber – Neudorf* (Rue du Lazaret).
- Ligne 6 : *Cronenbourg – Place Kléber – Place d'Austerlitz – Neudorf-Ouest.*
- Ligne 7 : *Haute-Montée – Robertsau Eglise.*

réseau en forme d'étoile (à l'exception de la ligne de ceinture) ayant pour centre la place Kléber et ses environs. Grâce à l'électrification, à l'amélioration des horaires, à celle de la fréquence et à l'extension du réseau, le trafic[104] augmente considérablement passant de dix-sept millions de voyageurs en 1903, à trente-quatre millions en 1914. Le

---

- Ligne 8 : *Tivoli – Haute-Montée – Porte de Schirmeck.*
- Ligne 9 : *Quai des Abattoirs – Haute-Montée – Porte de Schirmeck – Roettig – Lingolsheim.*
- Ligne 10 : *Ceinture : Gare Centrale -Ponts Couverts – Place du Corbeau – Pont Royal – Place Brant – Avenue des Vosges – Place de Pierre – Gare Centrale.*
- Ligne 11 : *Gare Centrale – Koenigshoffen – Wolfisheim – Breuschwickersheim.*

MULLER G. *Opus cité.* (pp. 42 et 43).

[104] Nombre de voyageurs du réseau des tramways de Strasbourg.

	TRAFIC URBAIN	TRAFIC SUBURBAIN		TRAFIC URBAIN	TRAFIC SUBURBAIN
1878	625 000	-	1900	non disponible	21 406 250
1879	1 875 000	-	1902	non disponible	22 031 250
1883	2 812 500	-	1903	16 718 750	non disponible
1887	non disponible	3 690 000	1904	non disponible	20 625 000
1888	3 437 500	5 000 000	1906	non disponible	20 315 500
1890	non disponible	6 562 500	1908	23 310 500	23 125 000
1892	non disponible	9 372 000	1910	30 000 000	23 437 500
1893	4 375 000	non disponible	1912	32 000 000	24 686 500
1894	non disponible	11 875 000	1913	35 312 500	19 687 500
1896	non disponible	12 812 500	1914	35 000 000	15 625 000
1898	7 500 000	18 125 000			

Source : Archives municipales de Strasbourg Série O

réseau est encore remanié à la veille de la guerre[105], mais le début des hostilités marque un arrêt dans son extension. En 1914, le parc du matériel urbain comprend 144 motrices, 85 remorques ouvertes et 60 remorques fermées latéralement, mais à plates-formes ouvertes. Le matériel de banlieue compte 35 locomotives et 73 remorques.

Photo 18.

Strasbourg. Tramway électrique, place du Corbeau, en 1895.

MULLER G.

[105] Réseau urbain de Strasbourg en 1914.

- Ligne 1 : *Gare Centrale – Kehl Rathaus.*
- Ligne 2 : *Gare Centrale – Porte de Kehl.*
- Ligne 3 : *Gare Centrale – Robertsau Eglise.*
- Ligne 4 : *Gare Centrale – Neuhof Forêt.*
- Ligne 5 : *Bischheim – Neudorf Lazaret.*
- Ligne 6 : *Cronenbourg – Graffenstaden.*
- Ligne 7 : *Hoenheim – Wolfisheim – Breuschwickersheim.*
- Ligne 8 : *Tivoli – Roettig.*
- Ligne 9 : *Tivoli – Lingolsheim.*
- Ligne 10 : *Ligne de Ceinture.*
- Ligne 15 : *Place Arnold – Quartier de XV.*

MULLER G. *Opus cité.* (p. 50).

4. L'EXPLOITATION DE LIGNES SUBURBAINES.

a. FACILITER LES ECHANGES ENTRE LA VILLE ET LA CAMPAGNE.

Pour faciliter les relations avec les banlieues industrielles proches (sel, sidérurgie, brasserie, mécanique ...) ou les campagnes environnantes insuffisamment desservies par le chemin de fer, des lignes suburbaines sont créées. Elles permettent de drainer les personnes et les biens vers le grand centre et facilitent les échanges économiques. Elles sont envisagées dans le code de la réglementation des chemins de fer allemands d'intérêt secondaire[106], ainsi que dans les lois et les décrets français relatifs aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways[107]. Dans la loi du 11 juin 1880, la différence entre les tramways à vapeur et les chemins de fer est difficile à établir. Dans l'esprit du décret du 18 mai 1881, tout chemin de fer, sur accotement de route surélevé, est un tramway à vapeur quoiqu'il ne diffère en rien dans ce cas d'un chemin de fer ordinaire. Il aurait été plus rationnel de conserver la dénomination de tramways aux voies ferrées dont les rails sont noyés dans la chaussée et placé au niveau de l'empierrement ou du pavage de la zone même réservée à la circulation des voitures. Les deux termes sont donc fréquemment employés pour désigner ces lignes.

b. UN RESEAU ETENDU.

Strasbourg en inaugure rapidement trois :

---

[106] Loi du 12 juin 1876. Bestimmungen der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeorneter Bedeutung. MULLER G. *Opus cité.* (p. 26).

[107] Lois du 11 juin 1880 et du 31 juillet 1913 ; Décrets du 18 mai 1881, du 6 août 1881, du 20 mars 1882, du 23 décembre 1885, du 13 février 1900 et du 16 juillet 1907.

- *Strasbourg – Marckolsheim* (1886) ;

- *Strasbourg – Truchtersheim* (1887) ;

- *Kehl – Bühl*, en pays de Bade (1892).

Suites aux bons résultats de ces premières lignes, de nouvelles dessertes s'ouvrent à la circulation tant du côté alsacien que du côté badois entre 1898 et 1909.

- *Kehl – Altenheim – Ottenheim* (1898) ;

- *Altenheim – Offenburg* (1898) ;

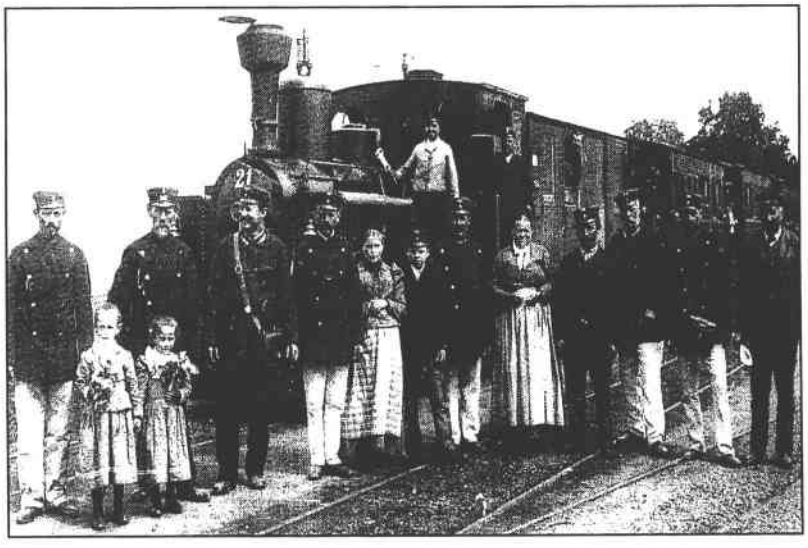
- *Strasbourg – Westhoffen* (1901) ;

- *Schwarzach – Rastatt* (1909).

(Carte 16, tome II, p. 789).

Photo 19.

Strasbourg. Tramway suburbain de Truchtersheim, en 1898.



MULLER G.

Le projet d'électrification de ces lignes est prêt à la veille du conflit. Il ne se réalisera qu'à partir de 1926. Strasbourg devient le point central d'un vaste espace, preuve du rayonnement, de l'attraction de la ville et des relations entre le centre urbain et les bourgs disséminés en zone rurale.

c. UN PROLONGEMENT DU RESEAU BALOIS.

Saint-Louis est en relation avec l'importante cité qu'est Bâle. Rapidement, en 1899, le grand conseil de Bâle et le conseil municipal de Saint-Louis s'accordent pour l'installation d'un tramway électrique mis en service en juillet 1900. Mais l'emprise est de plus en plus forte et, le 21 juillet 1910, un contrat est signé entre la ville de Saint-Louis et la *Société des Tramways Bâlois*. Ce contrat permet l'extension du réseau suisse sur le territoire de la commune de Saint-Louis. Inaugurée en décembre 1910, une deuxième ligne, prolongement du réseau bâlois, atteint Huningue. Avec ses migrants pendulaires, cet espace frontalier devient une banlieue de Bâle.

d. COLMAR, CENTRE D'UNE REGION RURALE.

Bien avant d'inaugurer son tramway urbain, Colmar est au centre d'un réseau de lignes suburbaines. (Carte 17, tome II, p. 790). La première, inaugurée le 1er mai 1878, la relie à Neuf-Brisach. Jusqu'à l'année 1916, cinq autres lignes se construisent :

- *Colmar – Kaysersberg – Orbey – Lapoutroie* (inaugurée le 20 janvier 1885) ;

- *Colmar – Horbourg* (inaugurée le 1er décembre 1885), prolongée jusqu'à Marckolsheim le 3 novembre 1890 ;
- *Colmar – Wintzenheim* (inaugurée le 1er décembre 1885) ;
- *Turckheim – Trois-Epis* (inaugurée le 5 juin 1899) ;
- *Colmar – Ensisheim* (inaugurée le 24 octobre 1901), prolongée jusqu'à Bollwiller le 21 août 1916.

e. ASSURER LES LIAISONS ENTRE LES CENTRES DES VALLEES INDUSTRIELLES.

Comme nous l'avons vu précédemment, la *Société des Tramways Suburbains de Mulhouse* (*M.E.W.*) inaugurent la ligne joignant Mulhouse à Ensisheim en décembre 1885 et celle de Wittenheim en août 1888. Ces lignes sont à l'initiative du maire d'Ensisheim et de quelques industriels dont MM. Dollfus et Noach. (Carte 18, tome II, p. 791). Or, il se trouve qu'en 1899, les tramways de Strasbourg étendent leur réseau jusqu'à Erstein et Marckolsheim, commune déjà atteinte par l'une des lignes suburbaines de Colmar ; une autre desservant également Ensisheim. Il existe ainsi une deuxième ligne Nord-Sud reliant l'Alsace sur près de cent vingt kilomètres et parallèle à la ligne des *Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine.* Avec l'ensemble de ses voies, l'Alsace possède, à cette époque, un remarquable réseau de voies interconnectées.

Nancy crée des lignes suburbaines en direction des zones les plus industrielles pour palier à l'insuffisance des dessertes en chemin de fer. (Carte 19, tome II, p. 792). Les centres desservis sont reliés par une succession presque continue d'usines, de mines, d'habitations ouvrières et d'exploitations agricoles. La *C.G.F.T.* inaugure, le 9 avril 1908, la

ligne *Maxéville – Champigneulles.* Mais une seconde société, la *Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy*[108] (*C.T.S.*), est créée par M. Henri Gutton, ingénieur civil à Nancy et ancien élève de l'école polytechnique, pour exploiter deux lignes suburbaines. Il demande au conseil municipal de Nancy de donner un avis favorable à la construction de ces lignes, d'approuver le tracé proposé à l'intérieur de la ville et de participer au syndicat de garantie qu'il a constitué par une somme égale à celle qui a été versée par le département de Meurthe-et-Moselle. Le 2 mai 1907, la municipalité donne un avis très favorable car elle considère que cette création est d'une grande utilité publique et qu'elle favorisera le commerce. (Annexe 18, tome II, p. 614).

La *C.T.S.* met en service les deux lignes respectivement le 6 mai 1910 pour la première et le 12 mai suivant pour la seconde. En 1912, elle transporte 1 021 000 voyageurs pour un parc de 8 motrices et de 20 remorques :

- *Nancy – Dombasle,* qui suit la vallée de la Meurthe, par la rue de Strasbourg, la RN 4, Jarville, Laneuveville, Saint-Nicolas, Varangéville et Dombasle ;
- *Nancy – Pont-Saint-Vincent,* qui gagne la vallée de la Moselle, par la route du Montet, la RN 74, Vandœuvre, Champigny, Neuves-Maisons et Pont-Saint-Vincent.

[108] Siège social au 10 rue des Quatre Eglises à Nancy.

5. UN CHANGEMENT DE RAISON SOCIALE.

En zone allemande, l'électrification des réseaux de tramways entraîne, le plus souvent, un changement dans la raison sociale des sociétés de transports en commun.

a. UN SERVICE MUNICIPAL.

Adoptant, en 1903, le plan d'extension de la ville, la municipalité messine désire acquérir la *Société des Tramways Messins* pour deux raisons. Elle veut, améliorer le réseau des transports en desservant les nouveaux quartiers et elle pense que la réalisation en sera facilitée si elle devient propriétaire de la société des tramways. En fait, elle est surtout intéressée par le rachat de l'usine d'électricité car l'énergie électrique tend de plus en plus à remplacer le gaz pour l'éclairage : soit elle rachète l'usine existante, soit elle est contrainte d'en construire une autre.

Les négociations entre la société des tramways et la municipalité sont longues et longtemps indécises. Finalement, le conseil municipal du 22 juillet 1903 décide le rachat du tramway :

> « La société ayant renoncé à sa demande que la ville de Metz se charge à payer la dette des tramways électriques de Metz au montant de 229 500 Mark, le conseil municipal de son côté renonce au terrain situé à Montigny-lès-Metz, évalué à environ 100 000 Mark et appartenant au tramway électrique de Metz et décide d'entrer en négociations spéciales relativement à l'acquisition de ce terrain.
>
> En outre, le conseil municipal décide que la ville de Metz versera le 1er octobre de l'année courante à la *Banque pour Commerce et Industrie* à Darmstadt un montant nominal de 4 000 000 Mark en obligations[109] de la

109

- 100 titres à 5 000 Mark.
- 500 titres à 2 000 Mark.
- 1 400 titres à 1 000 Mark.

ville de Metz de 3,5 % non dénonciable jusqu'à l'année 1912, calculé au cours de 99 % et que la *Banque pour Commerce et Industrie* versera le 1er octobre de l'année courante de ce montant total le prix d'achat effectif de 3 500 000 mark à la société du tramway électrique de Metz en décharge de la ville de Metz, tandis que le montant restant sera porté au compte de la ville de Metz, dont celle-ci pourra disposer en tout temps ... »[110].

Le traité de rachat est signé le 13 août et la ville exerce la concession à compter du 1er octobre. Le tramway et la production d'électricité deviennent des services municipaux. Sans conteste, cette décision favorise l'extension du réseau des transports en commun en raison de la volonté politique d'étendre la ville et de relier les quartiers périphériques au centre commercial de la cité.

b. UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE.

Devant les heureux résultats des premières installations électriques, la *Compagnie des Tramways Strasbourgeois* entament de nouveaux pourparlers avec l'*A.E.G.* en vue de poursuivre l'électrification et l'extension du réseau urbain. En mai 1897, un important contrat[111] est signé avec l'*A.E.G.* qui devient le principal actionnaire de la Compagnie. Mais, en 1912, la municipalité strasbourgeoise désire se ménager un intérêt plus direct dans la Compagnie. Elle contraint l'*A.E.G.* à lui céder cinquante et un pour cent des actions de l'entreprise des tramways. Elle obtient ainsi une forte représentation au conseil d'administration et une influence prépondérante dans les décisions.

- 2 000 titres à 500 Mark.
- 500 titres à 200 Mark.

110 BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* (p. 32).

111 La valeur du contrat s'élève à 35 680 Mark. MULLER G. *Opus cité* .(p. 39).

C'est le début d'une société à régime d'économie mixte qui est certainement une innovation pour l'époque.

c. UNE PASSATION DE POUVOIR.

Le cas de Mulhouse est un peu différent. La société des tramways ne devient ni un service municipal, ni une société d'économie mixte, mais on assiste a une passation de pouvoir : la majorité suisse de la société des tramways (la *Banque Winterthur*) se dessaisit de ses titres en 1913. Ceux-ci sont rachetés par une société productrice d'électricité : l'*Oberrheinische Kraftwerke*[112]. En 1918, pour des raisons d'économies financières, la *Société des Tramways Mulhousiens* entre en communauté avec cette dernière et les comptes du tramway disparaissent alors dans les comptes d'ensemble de cette entreprise.

Ces différents changements concernant les sociétés de transports en commun préfigurent les bouleversements qui naîtront de la guerre.

C. LA CREATION DE RESEAUX.

Le début du siècle correspond à la grande période de construction de réseaux de chemins de fer secondaires et de tramways car tous deux représentent encore le seul moyen de se déplacer facilement et rapidement. L'Alsace et la Lorraine participent à cet élan et se couvrent de lignes de transports en commun. Celles de tramways relient des bourgs à des gares (Ribeauvillé, Morhange (ordonnance du 11 décembre 1911, cahier des charges du 5 janvier 1912, exploité par la ville),

112 Cette société deviendra les *Forces Motrices du Rhin* lors du retour à la France en novembre 1918.

Puttelange-lès-Farschviller (ordonnance du 6 juin du 6 juin 1911, cahier des charges du 19 juillet 1911, exploité par la ville)...) ou à un port (Lunéville à Einville), des villes ou des bourgs entre eux (Thionville à Mondorf (ordonnance du 28 février 1902, cahier des charges du 16 août 1902, concessionnaire : *Société Vering et Waechter*, rétrocédée à la *Deutsche Eisenbahn Betriebs Gesellschaft* le 7 décembre 1917, ligne raccordée au réseau des chemins de fer vicinaux du Luxembourg), Novéant à Gorze (ordonnance du 28 juin 1911, cahier des charges du 3 janvier 1912), desservent des vallées industrielles (vallée du Rabodeau) ou encore des sites touristiques (Gérardmer à Retournemer, Gérardmer à Munster par la Schlucht et le Honeck, Lutzelbourg au Donon). En 1899 est élaboré un projet de tramway de la vallée de la Sarre devant relier S^{t}-Johan, Sarrebruck, Sarreguemines et Neunkirch. Il ne sera définitivement abandonné que dans les années 1920. Le tramway atteint aussi les villes de taille moyenne (25 000 habitants) en raison de trois facteurs qui, le plus souvent, coexistent[113].

113

- BASTIEN P. *Les transports collectifs urbains en Lorraine. (Fin XIX^{e} - XX^{e} s.).* DEA de Géographie. Metz. 1992. 128 p.
- Archives départementales du Bas-Rhin. Archives provenant de la préfecture n°10 350, 10 351, 22 914 à 22 916 et série S n° 741 à 748.
- Archives municipales de Colmar n° 80 002 à 80 401.
- Archives départementales de Meurthe-et-Moselle. Série 5 S n° 432 à 435.
- Archives départementales de Moselle. Série 15 AL n° 590 à 591, 1 674. Série 13 Z n° 194.
- Archives municipales de Saint-Avold. Série 15 AL n° 4 et 5.
- Archives municipales de Thionville. N° 1/183 et 1/184.
- Archives municipales d'Epinal. Série O 2 a.
- Archives départementales des Vosges. Série 393 S et 1 000 S.

1. LA RECHERCHE DE NOUVEAUX MARCHES.

En premier, l'industrie du tramway cherche de nouveaux marchés, envoie de nombreuses publicités, prend contact avec les communes et leur propose des projets de réseaux de transport en commun.

a. DE NOMBREUX PROJETS.

En 1897, Karl Francke, de Brême, demande l'autorisation de construire à Saint-Avold une usine à gaz, une usine d'électricité et une ligne de tramway électrique à voie normale pour desservir la gare située à environ deux kilomètres et demi de la ville. Dans un premier temps, les autorités allemandes refusent le projet du tramway car elles désirent construire une autre voie de chemin de fer et craignent donc la concurrence.

Quelques années plus tard, elles autorisent la construction d'un tramway à voie métrique, mais Karl Francke abandonne le projet en 1903 en raison de difficultés techniques et financières. Seule l'usine à gaz est en fait construite. Mais, entre 1901 et 1909, année où elle[114] décide de faire construire et d'exploiter la ligne, la municipalité ne reçoit pas moins de onze projets de la part de : l'*Union Elektrizitäts Gesellschaft* de Berlin (1901), de l'*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* de Berlin (1902), du Dr. E. W. Lekmann-Richter, ingénieur civil à Francfort (1902), de Geog von Kreyfeld, ingénieur civil à Berlin (1903), de la *Continentale Eisenbahn-Bau und Betrieb Gesellschaft* de Berlin

[114] La ville compte, en 1907, 6 200 habitants dont 2 500 militaires.

(1903), de l'*Helios Elektrizitäts Aktiengesellschaft* de Strasbourg (1903), de la *Hannoversche Eisenbahn Hoch und Tief Bau Gesellschaft* de Hanovre (1904), de l'*Aktien geschaft für Bahn Bau und Betrieb* de Francfort (1905), de la *Bergmann Elektrizitäts Werke Aktiengesellschaft* de Berlin (1909), de la *Brown Boven et C^ie* de Mannheim (1909) et enfin de la *Felten und Guilleaume Lahmeyer Werke Aktiengesellschaft* de Francfort (1909). Finalement, la construction est confiée à la société *Bergmann Elektrizitäts Werke Aktiengesellschaft.*

Tableau 4.

Tarifs appliqués aux tramways de Saint-Avold, en 1910.

Billet simple	Place du Marché - Wehneck	10 Pfennig
	Wehneck - Gare	10 Pfennig
	Place du Marché - Gare	20 Pfennig
Carte au mois	Place du Marché - Wehneck	3,60 Mark
	Place du Marché - Gare	6,20 Mark
Carte d'écolier	Place du Marché - Gare	3 Mark

Source : Archives municipales de Saint-Avold. Série 15 AL 9

Le décret de concession porte la date du 10 janvier 1910 et le cahier des charges est signé le 15 janvier 1910. Le coût de la construction s'élève à 260 000 Mark dont 39 360 à la charge de la commune. La ligne est inaugurée le 5 février 1910. Elle est bénéficiaire jusqu'à la guerre. Le parc comprend en, 1911, trois automotrices de trente-cinq places (dix-huit assises et dix-sept debout) et deux remorques fermées de trente-six places (dix-huit assises et dix-huit

debout). 193 700 voyageurs empruntent la ligne en 1913, 227 019 en 1914.

b. UNE REALISATION DIFFICILE.

Karl Francke, propriétaire également de l'usine à gaz de Forbach, demande, en 1900, la concession d'une ligne de tramways électriques entre Forbach[115] et Petite-Rosselle[116]. Là aussi, l'entreprise reste sans suite en raison du refus de la société *De Wendel* de céder le terrain nécessaire à l'élargissement de la chaussée. En septembre de la même année, l'association des artisans et des commerçants demande, par pétition, la reprise du projet qui, bien qu'accepté par le conseil municipal, est abandonné trois ans plus tard. L'idée resurgit en septembre 1906. Face à l'éventuelle construction d'une ligne devant relier Grossrosseln à Sarrebruck et au risque de perdre une clientèle au profit des commerces de cette grande ville, l'association pour la sauvegarde des intérêts communaux adopte une résolution demandant la construction d'une première ligne reliant Stiring-Wendel à Petite-Rosselle par Forbach et d'une seconde joignant Forbach à Merlebach par Morsbach. Mais l'administration des chemins de fer s'oppose au transport de fret et la rentabilité de ces lignes n'est donc plus assurée. Le conseil municipal de Forbach demande alors la concession d'une ligne de tramway pour voyageurs entre Stiring-Wendel et Petite-

115 8 600 habitants en 1900.

116 Pour ce paragraphe nous nous référons à l'historique établi par M. Lucien Klam, adjoint délégué à la régie municipale des transports en commun de la ville de Forbach. *Recueil historique. Du tramway de Forbach à la R.M.T.C.* 1972 28 p.

Rosselle, passant par Forbach[117]. La ligne doit être exploitée en service municipal. La réalisation est confiée à la société allemande de Francfort la *Felten und Guilleaume Lahmeyer Werke Aktiengesellschaft* pour une somme de 704 000 Mark dont une subvention étatique de 128 550 Mark. La ligne, longue de 8,6 km, est inaugurée le 31 mars 1911. Quatre automotrices et deux remorques constituent le parc de véhicules. La ligne transporte 780 000 voyageurs en 1911, 800 000 en 1912 et en 1913, 600 000 en 1914.

c. DES MODES DE TRANSPORTS DIVERSIFIES.

Epinal reçoit, elle aussi, diverses offres concernant les tramways automobiles *Serpollet*, les tramways à vapeur sans rails, les tramways à traction pneumatique, les voitures automobiles à vapeur du système *Scotte*, les projets de tramways électriques de M. Cauderay, d'Emile Lejeune, de M. Loth, de M. Dubost, du *Groupe Nancéien*, de MM. Gaulard et Miette et enfin de la *Compagnie Générale Electrique* de Nancy.

Le choix d'un concessionnaire se révèle donc difficile pour les municipalités.

2. LA MARQUE DU PROGRES.

Le deuxième facteur réside dans le désir d'imiter la capitale ou la grande ville voisine. La présence du tramway devient un signe de progrès, une image de marque de la ville. Cette facilité de voyager qui semble à la portée de chacun suscite de nouveaux besoins. Les

[117] 18 décembre 1908 ; signature du cahier des charges le 24 juillet 1912.

municipalités mettent un point d'honneur à construire un réseau de tramways et, pour la même raison, les communes périphériques tentent tout pour obtenir une liaison avec la ville dont dépend leur activité.

Ainsi, les tramways de Thionville et de la vallée de la Fentsch sont réclamés par les populations et les élus des communes de Basse-Yutz, d'Algrange, de Florange, de Fameck, de Knutange et de Fontoy. Accordée en concession[118], à la société allemande *Lothringische Eisenbahn-Aktiengesellschaft* (*L.E.A.*)[119], la première ligne *Thionville - Basse-Yutz* est inaugurée le 8 mai 1912 et la seconde, considérée comme interurbaine, *Thionville – Algrange* avec les antennes de *Florange – Fameck* et de *Knutange – Fontoy*, l'est en juillet 1912. Ce réseau dessert en fait une véritable conurbation de villes industrielles. (Carte 20, tome II, p. 793). Le trajet entre Thionville et Algrange, long de près de dix-huit kilomètres, compte dix-huit arrêts et s'effectue en soixante-quinze minutes. La vitesse est limitée à 16 km/h dans la traversée des localités et à 36 km/h en rase campagne. Il est également recommandé au conducteur de ralentir aux carrefours et à chaque fois que le tramway croise un attelage[120].

---

118 Concession du 17 octobre 1911 ; cahier des charges du 16 janvier 1912.

119 Appelée également *Société Anonyme des Chemins de Fer Electriques Lorrains.*

120 In *Betriebsordnung für die elektrische Strassenbahn Diedenhofen-Fentsch.* (pp. 6 et 7). Thionville. 8 septembre 1912. 16 p.

Photo 20.

Thionville. Tramway électrique, rue de Paris, vers 1915.

TRANS-FENSCH.

La construction des lignes aériennes est source de jeux dangereux. Le journal *Le Patriote Lorrain*, du 16 mai 1912, constate en effet : « ... que depuis l'installation des mâts et des câbles du tramway électrique à Algrange, les enfants s'exercent à grimper jusqu'au sommet et ne sont satisfaits que lorsqu'ils se sont suspendus au câble électrique. Il est étonnant qu'aucun accident ne se soit encore produit. Les parents feraient bien d'avertir leurs enfants avant que le courant électrique ne passe dans les câbles. Les accidents seraient alors terribles ... ». En 1913, le parc comprend 20 motrices, 12 remorques et la société emploie soixante personnes. Le tramway[121] transporte 1 905 003 voyageurs en 1912 , 3 561 276 en 1913, 2 839 454 en 1914.

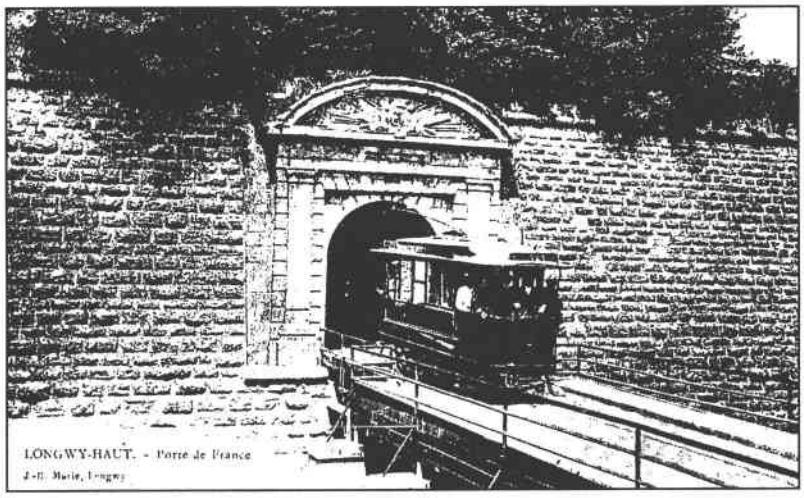
[121] Archives municipales de Thionville. Série 1/182 à 1/184.

3. UN MODE DE TRANSPORT UTILE.

a. FACILITER LA DESSERTE DE LA GARE.

Photo 21.

Longwy. Tramway électrique à la porte de France, vers 1910.



RIDEAU M.

Les villes qui s'étirent le long des vallées désirent faciliter les relations entre les quartiers de la ville et la gare par exemple. Ainsi, à Longwy, le premier rôle du tramway est de relier la ville basse à la ville haute[122], mais aussi de joindre, par Gouraincourt, la gare de Mont-Saint-Martin, en suivant la vallée de la Chiers[123]. La ligne est inaugurée le 27 octobre 1901. (Carte 21, tome II, p. 794).

---

[122] La ligne part de la place située près de la gare de Lonwy, emprunte les routes nationales n° 52 et n° 48 et aboutit à la place d'Armes à Longwy-Haut.

[123] Cette ligne, commune avec la première jusqu'à la rencontre du chemin de grande communication n° 3 bis, emprunte ensuite ce chemin, puis le chemin d'intérêt commun n° 82, jusqu'à la gare de Mont-Saint-Martin. Le matériel roulant se compose de cinq automotrices et de deux remorques.

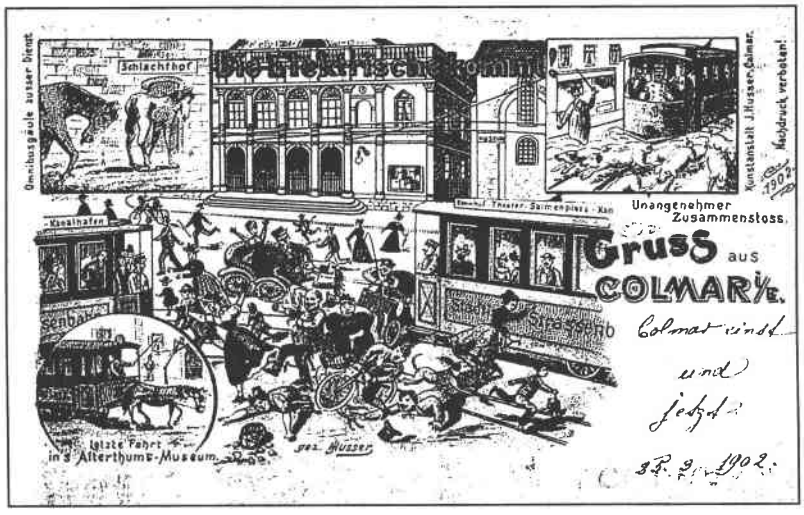
La ligne de tramways de Saint-Avold ne se conçoit qu'en raison de l'éloignement de la station du chemin de fer, distante de deux kilomètres et demi.

b. RELIER DEUX MODES DE TRANSPORTS.

C'est également la desserte de la gare et du port du canal qui est à l'origine du réseau des tramways urbains de Colmar.

Photo 22.

Colmar. L'électricité arrive ! 1902.



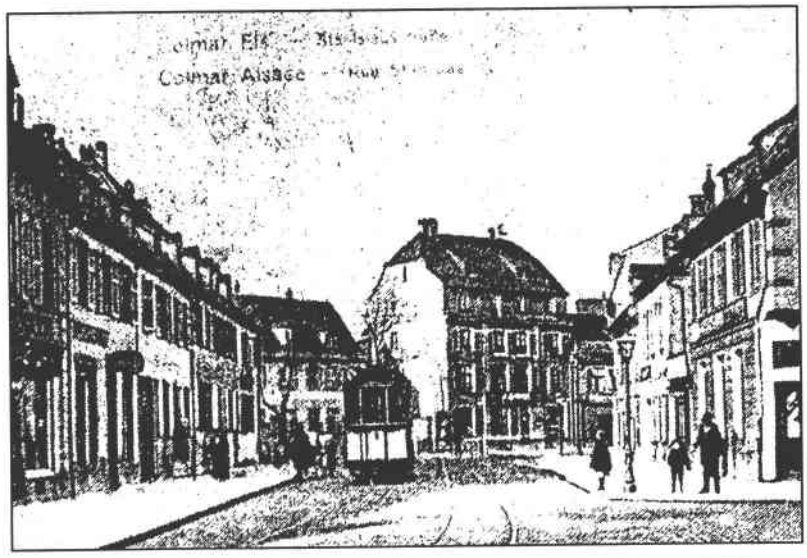
GRUNER E. « L'Alsace »

La première ligne, construite par *Siemens et Halske* de Berlin est inaugurée le 15 mars 1902. (Carte 22, tome II, p. 795). Elle relie la Gare au Port du Canal par la rue de Turckheim, la rue de Rouffach, la rue Kléber, la rue des Clefs, la rue Vauban, la place du Saumon, la route de Neuf-Brisach et se termine près de la halte du chemin de fer à voie étroite de Colmar à Marckolsheim. Jusqu'à l'année 1906, le nombre de voyageurs transportés annuellement n'excède pas les 700 000, mais dépasse le million à partir de 1907 en raison de l'ouverture d'une

nouvelle gare. Il est de 1 094 371 en 1911 et de 1 112 625 en 1914. Le budget est équilibré durant les cinq premières années et il est excédentaire à partir de 1907.

Photo 23.

Colmar. Tramway électrique, rue Stanislas, vers 1905.



« L'Alsace »

La seconde ligne est mise en service le 1er février 1914, entre la Route de Strasbourg et la Route de Bâle. (Carte 23, tome II, p. 796). Elle passe par la rue Kléber, la rue des Boulangers, la rue des Serruriers, l'église Saint-Martin, la rue de l'Eglise, la Grand'Rue et fait son terminus à la place du Marché aux Fruits.

c. DESSERVIR LES LONGUES VALLEES INDUSTRIELLES.

Ces réseaux restent de taille modeste, comportent, au maximum, deux lignes et connaissent généralement un déficit important. Pourtant des besoins en transport sont ressentis par les populations ouvrières échelonnées le long des vallées industrielles.

En avril 1895, M. Cauderay, ingénieur à Paris, présente un projet pour l'établissement d'un réseau de tramways à Epinal[124]. De nombreuses offres de création de lignes suivent. La commission des travaux, dans son rapport du 20 février 1899, expose et compare les différents types de tramways électriques et se prononce en faveur du tramway à conducteur aérien à trolley. (Annexe 19, tome II, p. 620). C'est finalement l'étude de deux ingénieurs civils de Lyon, M. Gaulard (administrateur de la *Société Lyonnaise*) et M. Miette, qui est retenue par le conseil municipal en mars 1899. Le maire, M. Georges Julliand, signe, le 9 mars 1899, une convention pour la concession d'un réseau de tramways. Cependant, suite aux problèmes relatifs au passage des véhicules dans les rues étroites et aux exigences des militaires, les deux concessionnaires annoncent, le 6 février 1902, qu'ils ne peuvent constituer la société financière en vue de l'exploitation des tramways d'Epinal et qu'ils renoncent au bénéfice de la convention de rétrocession. La municipalité prend alors contact avec *la Compagnie Générale Electrique de Nancy*[125] et, le 27 décembre 1902, une nouvelle convention de rétrocession est signée entre le maire d'Epinal, M. Emile Stein, et MM. Adolphe Garnier[126], Jean Hammer[127] et Charles Vicarino[128], administrateurs de ladite société. Suite aux observations du

[124] La ville comptait 11 870 habitants en 1866 ; 20 932 en 1887 ; 23 223 en 1891 ; 26 525 en 1896 ; 26 000, sans la garnison, en 1903 ; 30 000 en 1911 (plus de 40 000 avec Chantraine, Saint-Laurent et Golbey) ; 37 196 en 1914.

[125] Siège de la société au 33, rue Oberlin à Nancy.

[126] Notaire honoraire, demeurant 83, rue Saint-Dizier à Nancy.

[127] Demeurant 58 bis, rue de Metz à Nancy.

[128] Demeurant 31, rue Sigisbert-Adam à Nancy.

Conseil d'Etat, une seconde convention est signée le 20 août 1904. Les deux lignes, à voie métrique, relient le centre-ville à la gare, au cimetière, aux casernes, aux cités ouvrières et aux communes voisines où l'industrie cotonnière s'est implantée en raison du conflit de 1870. La première relie Golbey (Pont de Golbey) à Saint-Laurent (Champ du Pin) et la seconde, la gare à la rue du Poissompré. La longueur du réseau est de 7 485 m. La voie est établie avec des rails encastrés dans la chaussée. Le tramway est à traction électrique. L'usine génératrice est établie dans un bâtiment qui dépendait de l'ancien moulin inférieur d'Epinal. Le courant est amené aux voitures par un fil aérien en cuivre, disposé sensiblement dans l'axe de la voie. Son retour s'effectue par les rails reliés entre eux. La ligne est maintenue à une hauteur minimum de 6 m au-dessus des rails. Dans la ville, elle est supportée par des poteaux métalliques à consoles ou par des fils transversaux fixés aux façades des maisons par des rosaces. En dehors de la ville, les poteaux sont en bois injecté. Le maximum de largeur du matériel roulant est de 2 m, toutes saillies comprises. Les rails *Broca* sont posés au niveau de la chaussée de façon à éviter tout obstacle à la circulation des voitures et à ne gêner en rien l'accès des habitations. La traversée des routes et des chemins s'effectue, de même, sans saillie ni dépression sur la surface des chaussées. Lorsque les voies publiques empruntées ont moins de 7,20 m de largeur entre trottoirs, la voie de tramway est placée dans l'axe de la chaussée. Dans les rues ayant une largeur inférieure à 7,20 m, elle côtoie l'un des trottoirs, en réservant un intervalle libre de 0,30 m ou moins entre la verticale de l'arête de la

bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée. Les travaux des bâtiments et de la voie ferrée sont terminés en octobre 1905, mais la pose de la ligne aérienne n'est achevée que le 15 février 1906. (Carte 24, tome II, p. 797). Le réseau est mis en exploitation le 17 février. (Annexe 20, tome II, p. 623). Les comptes d'exploitation de la société des *Tramways Electriques d'Epinal*[129] se révèlent déficitaires[130] dès l'année 1907, malgré une agglomération (Chantraine, Golbey, Saint-Laurent et Epinal) de 40 000 habitants en 1911 et un nombre croissant de voyageurs[131]. La compagnie demande l'extension du réseau par le

---

[129] Société anonyme, au fonds social de 600 000 francs, divisé en 1 200 actions de 500 francs chacune, créée le 20 février 1903, et rétrocessionnaire du réseau des tramways d'Epinal par décret présidentiel du 27 mai 1905. Il a été émis, en sus du fonds social, des obligations pour une somme de 300 000 francs.

En 1911, le parc de la société se compose de 11 voitures automotrices de 32 places (16 à l'intérieur et 8 sur chaque plate-forme) ; d'une voiture automotrice de 36 places (20 à l'intérieur et 8 sur chaque plate-forme) et de 2 voitures remorques de type Buffalo.

[130] Déficit de 30 345 francs en 1907 ; de 14 161 francs en 1908. L'Etat n'a fourni aucune subvention. La ville d'Epinal a garanti jusqu'à concurrence d'une somme totale de 14 000 francs les intérêts d'un capital de 600 000 francs pendant 10 ans. Depuis le commencement de l'exploitation, la société a fait appel annuellement à cette garantie. Celle-ci a été versée en totalité dès le commencement de 1912. La ville a accordé une subvention supplémentaire de 5 423,91 francs pour l'exercice de 1911 et une autre de 8 000 francs pour celui de 1912, afin de permettre à la société de continuer son exploitation. Les sommes versées par la ville doivent être remboursées à partir de la onzième année d'exploitation au moyen d'un prélèvement sur l'excédent des recettes.

[131] Nombre de voyageurs du réseau des tramways d'Epinal.

Du 17 février au 15 novembre 1906	669 936
Du 16 novembre 1906 au 15 novembre 1907	796 592
Du 16 novembre 1907 au 15 novembre 1908	1 066 936
Du 16 novembre 1908 au 15 novembre 1909	915 671
Du 16 novembre 1909 au 15 novembre 1910	1 113 002
Du 16 novembre 1910 au 15 novembre 1911	1 132 538
Du 16 novembre 1911 au 15 novembre 1912	1 124 292
Du 16 novembre 1912 au 15 novembre 1913	1 176 208
Du 16 novembre 1913 au 1er août 1914	1 252 956

Source : Archives municipales d'Epinal. Série O 2

prolongement des lignes d'une part jusqu'au centre de Saint-Laurent, d'autre part jusqu'à la Côte Olie au Saut-le-Cerf (à l'entrée des usines *Singrunn*), ainsi que par la création d'une troisième ligne de la place des Vosges à Chantraine qui héberge les employés de la *Compagnie des Chemins de Fer de l'Est.* Elle est rejetée par le conseil municipal qui craint un déficit trop important.

Aussi, malgré une dernière tentative de restructuration du réseau[132] dont l'essai, entre le 15 avril et le 15 novembre 1913, se solde par un échec, l'équilibre budgétaire ne sera jamais atteint.

Les difficultés de ces réseaux peuvent être imputées à la taille insuffisante des villes, mais aussi à la proximité du conflit qui n'a pas permis une évolution de leurs structures.

132

- Une ligne *Golbey – Champ-du-Pin* qui fait uniquement le parcours aller et retour compris entre Golbey et la rue de la Préfecture, en empruntant les rues de Nancy, de la Faïencerie, du Quai des Bons-Enfants et la rue Sadi Carnot.
- Une nouvelle ligne *Gare – Champ-du-Pin* par la rue de la Gare, la rue Léopoldbourg, avec raccordement rue d'Arches, qui emprunte la ligne *Golbey – Champ-du-Pin* entre la rue de la Préfecture et le terminus.
- La mise en place d'une navette entre la rue du Collège et Poissompré.

Cette fin de siècle est une période riche en innovations pour les transports en commun urbains. Elle est surtout marquée par l'arrivée du tramway électrique qui assure des dessertes plus rapides, plus nombreuses et plus lointaines. C'est une véritable révolution pour les déplacements urbains qui se traduit par le croît du nombre des voyageurs, par la construction de lignes suburbaines qui reflètent le rayonnement des villes et par l'apparition de réseaux dans des cités de taille moyenne. Les sociétés de transport connaissent également une évolution de leur raison sociale, principalement en région allemande, car certaines municipalités désirent contrôler le développement de leurs transports urbains par une prise de participation majoritaire, par le rachat de la société ou encore par la création d'un service municipal. Il est certain qu'à la veille de la guerre, ces transports représentent un élément incontournable du paysage urbain.

Au fur et à mesure de la croissance de la taille des villes et de leurs communes périphériques, de la différenciation des fonctions entre les quartiers, les raisons de se déplacer se multiplient. L'allongement des distances dépasse les possibilités de la marche à pied et un moyen de locomotion s'avère indispensable. Les voitures de place conquièrent le centre des villes, mais, face à la demande, elles desservent rapidement les communes environnantes. Sur les parcours les plus fréquentés, elles sont bientôt remplacées par l'omnibus qui assure des services réguliers. L'arrivée du chemin de fer bouleverse les conditions de desserte. La gare représente le lien entre les campagnes et la ville. Elle devient un arrêt privilégié et obligé. Ainsi, des services d'omnibus spécialisés dans sa desserte sont créés. Face à la croissance continue des villes, les voitures de place et les omnibus atteignent leurs limites. L'évolution technique permet alors d'accroître la capacité, la vitesse et le rayon d'action des transports urbains.

Au départ, la diffusion du tramway hippomobile est lente en raison d'une méfiance certaine. Pourtant, Nancy, devenue la ville française du Nord-Est, est la troisième ville provinciale à bénéficier de ce nouveau mode de transport, et Metz, sa rivale, mais surtout ville encore fortement marquée par la fonction défensive, la suit dans sa démarche un an plus tard. Les espaces alsaciens et lorrains sont

cependant militarisés, inclus dans la zone frontière et cette militarisation constitue le plus souvent un frein, une entrave au développement de ces lignes, en raison des contraintes imposées par l'autorité militaire. De ce fait, la création du réseau strasbourgeois est retardée, et, Verdun ne connaît que des voies étroites de chemin de fer militaire.

Avec une vitesse insuffisante, le tramway hippomobile est limité dans son rayonnement. Le véritable essor des transports urbains se situe à l'avènement des tramways mécaniques (Tramway à vapeur en 1876, à Paris ; tramway à air comprimé en 1879, à Paris) et électriques (Première ligne à Berlin en 1879), car ceux-ci permettent d'aller plus vite, plus loin et de multiplier les dessertes. Immédiatement, le nombre des voyageurs double ou triple et l'extension se poursuit jusqu'à la Première Guerre Mondiale. Bien souvent, l'aire desservie préfigure les agglomérations actuelles.

Dès leur origine, les transports en commun urbains représentent une activité économique à part entière, car ce sont les loueurs de voitures de place qui assurent les services d'omnibus et certains d'entre eux essaient même de créer des lignes de tramways à traction hippomobile. Ces derniers, mais plus encore les tramways mécaniques et électriques nécessitent des capitaux importants et leur établissement devient le fait de sociétés ou de grands groupes capitalistes. L'industrie du tramway recherche de nouveaux marchés et conquiert ainsi des villes de taille moyenne. Mais, si le tissu urbain est trop exigu, ces

services posent des problèmes de rentabilité car il est plus rapide de se déplacer à pied sur de courtes distances.

Ces transports sont aussi l'un des enjeux de la politique municipale. Tout comme l'électricité ou le gaz, ils incarnent le progrès et le modernisme. Afin de conserver cette image de marque, certaines villes, comme par exemple Colmar, vont jusqu'à subventionner les dessertes d'omnibus. Il faut cependant noter une différence fondamentale entre les régions française et allemande. Dans cette dernière, certaines municipalités s'impliquent rapidement dans la gestion du réseau, par son rachat, par la prise d'une participation majoritaire dans la société concessionnaire ou par la création d'un service municipal.

Fatalement, la guerre ne peut que bouleverser le développement et les conditions d'exploitation de ces réseaux de transports en commun urbains.

DEUXIEME PARTIE

D'UN CONFLIT

A

L'AUTRE

(1914 - 1946)

En ce début de vingtième siècle, rien ne semble pouvoir arrêter le formidable élan de propagation des réseaux de tramways. Comme le note J. Robert[133] : « En 1914, une ère de prospérité s'ouvrait pour les transports publics ». Synonyme de progrès, image de marque pour la ville, ce mode de transport connaît un grand succès populaire et tend à gagner peu à peu des cités plus modestes. Son succès économique n'est cependant pas toujours assuré car il est loin de répondre aux espoirs financiers des industriels qui désiraient le promouvoir. En effet, si les transports en commun des grandes villes sont généralement bénéficiaires, la gestion de l'ensemble des petits réseaux s'avère plus difficile. Malgré cela, les compagnies pensent que l'extension des lignes vers les campagnes proches ou leur interconnexion avec celles des chemins de fer secondaires attireront une nouvelle clientèle et permettront le retour des bénéfices.

Cette époque se caractérise par d'importantes ruptures. La première correspond au temps de guerre. Les hostilités, les opérations militaires perturbent la vie quotidienne, bouleversent l'exploitation des réseaux et marquent l'arrêt de leur extension. Avec la paix, tout le monde espère un retour à la normale, or les problèmes subsistent. A l'échelle locale, après une annexion de près d'un demi siècle, les sociétés de transport urbain subissent les contraintes d'une rupture de

[133] ROBERT J. *Opus cité.* (p. 124).

leur espace de référence : arrêt des relations avec les fournisseurs de matériel, perte de concessions de lignes, mise sous séquestre des sociétés allemandes, obligation d'appliquer les lois françaises ... Ainsi, leur retour à la France est parsemé de difficultés. Bien plus importante encore est la rupture d'ordre économique qui touche l'ensemble du pays. L'inflation, la montée du chômage, les nouvelles lois sociales, mais également la concurrence de l'automobile déstabilisent les réseaux et les obligent à s'adapter. Enfin, au moment où renaît l'espoir d'un nouvel équilibre, le second conflit brise brutalement les efforts entrepris.

C'est une période charnière de l'histoire des transports en commun urbains. Il est donc nécessaire d'étudier les solutions élaborées par les sociétés pour survivre aux conflits et au nouvel ordre économique et social.

CHAPITRE I.

LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

ET

SES CONTRAINTES.

La mobilisation générale et le début rapide de la guerre désorganisent profondément l'exploitation des réseaux et freinent leur modernisation. Le matériel et les voies sont en fait peu touchés par les hostilités, mais les réseaux subissent plutôt des contraintes dues à l'état de guerre.

A. LA PERTURBATION DES DESSERTES.

1. LA SUSPENSION DES PROJETS.

Avec le début du conflit, de nombreux projets de lignes de chemin de fer local restent en suspens, particulièrement dans les Vosges. Il en est de même des projets de modernisation ou d'extension des réseaux de tramways de certaines villes (Strasbourg, Saint-Louis, Colmar, Nancy).

Ainsi, à Nancy, la *Compagnie Générale Française de Tramways*[134], représentée par M. Jules Rostand, président du conseil d'administration de la dite société, et le maire signent un nouvel avenant[135] à la

[134] Siège social, 3 rue Moncey à Paris.

[135] Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 18.

convention du 15 septembre 1903, les 9 et 16 juillet 1914, soit quinze jours avant le conflit. Cet avenant porte sur l'amélioration du réseau[136], sur la concession d'un réseau complémentaire[137], ainsi que sur la mise à l'essai d'un service de nuit et d'un service de théâtre[138]. L'exécution de

---

136

- Mise à deux voies de la ligne de Laxou à Essey-lès-Nancy, dans la partie comprise entre la rue de Toul et l'avenue Sainte-Anne, sur le territoire de la commune de Laxou, et établissement d'un triangle de manœuvre au terminus de Laxou.
- Mise à deux voies de la ligne circulaire rue du Montet, entre l'avenue de la Garenne et la rue Jeanne d'Arc.
- Modification des évitements de la ligne circulaire afin de pouvoir réaliser un service à sept minutes et demie sur cette ligne.
- Modification des voies place Thiers afin de souder les lignes *Maxéville-Gare* et *Gare-Montet*, et de réaliser une exploitation sans transbordement entre le terminus de Maxéville (Chemin de Gentilly) et la rue du Montet.

137

- Prolongement allant de l'église de Saint-Mansuy jusqu'à l'octroi de la rue de Toul.
- Embranchement allant du pont d'Essey au cimetière de l'Est.
- Embranchement allant du faubourg Saint-Georges jusqu'au pont de Malzéville par une rue à créer entre le faubourg Sainte-Catherine et la place Guilbert de Rixerécourt, et une avenue à établir le long du remblai du chemin de fer de ceinture jusqu'à la rue de Malzéville (travaux prévus jusqu'à l'année 1920).

138 Sur la demande de la ville de Nancy, la *Compagnie Générale Française de Tramways* accepte de réaliser, à titre d'essai et pour une période minimum de cinq années, un service de nuit et, pendant la saison théâtrale, un service de théâtre.

SERVICE DE NUIT.

Dès l'heure de cessation du service ordinaire (21 heures en hiver ; 22 heures en été) jusque vers 23 heures 20. Les départs s'effectueront, toutes les vingt minutes, du Point-Central vers les terminus extérieurs : Bonsecours, Port Saint-Sébastien, Rue de Cronstadt, Pont d'Essey, Hôpital militaire, Pont tournant de Malzéville, Rue du Montet.

Tarif unique de 0,15 franc par itinéraire ; supplément de 0,05 franc pour correspondance au Point-Central.

SERVICE DE THEATRE.

Les jours de représentation au Grand Théâtre, il sera mis en circulation des trains spéciaux partant de la place Stanislas (angles des rues Sainte-Catherine et de la Constitution) suivant sept itinéraires. Leur départ aura lieu dix minutes après l'achèvement de la représentation, sans toutefois pouvoir s'effectuer ni avant 23 heures 50, ni après minuit 20.

Les billets des tramways de théâtre seront délivrés jusqu'à 23 heures à un guichet installé aux frais de la ville dans le vestibule d'entrée du théâtre. Passé 23 heures, les billets ne seront plus délivrés que par les receveurs des voitures et dans les limites des places restant disponibles.

la majeure partie de ce programme est retardée. Cependant, en 1915, face à la prolongation de la durée des hostilités, la municipalité nancéienne décide de poursuivre l'amélioration et l'extension, commencées avant guerre, de son réseau de tramway par le doublement de la ligne *Laxou - Essey*, de la ligne circulaire entre l'avenue de la Garenne et la rue Jeanne d'Arc, entre la rue du Faubourg Stanislas et l'avenue Anatole-France, ainsi que la route du Montet. La ligne *Gare - Maxéville* est mise en service le 9 Septembre 1916, mais elle est provisoirement supprimée en novembre 1916, en raison de l'absence quasi complète de voyageurs[139] ; de même la desserte du prolongement

---

Le tarif unique sera de 0,25 franc par itinéraire, sans correspondance.

- Ligne 1 : rues Sainte-Catherine, Guibal, Bailly, Saint-Georges, route nationale n°74, jusqu'au terminus d'Essey.
- Ligne 2 : rues Sainte-Catherine, Guibal, Bailly, Saint-Georges, Point-Central, Saint-Jean-Gare, Piroux, du faubourg Stanislas, avenue de France, jusqu'au terminus de Laxou.
- Ligne 3 : rues de la Constitution, Pierre Fourier, des Dominicains, Gambetta, route nationale n° 57, jusqu'au terminus de Jarville.
- Ligne 4 : rues de la Constitution, Pierre Fourier, des Dominicains, Gambetta, route nationale n° 57, Point-Central, jusqu'au terminus de Maxéville, et retour par la route nationale n° 57, la rue du Ruisseau et le boulevard Godefroy de Bouillon.
- Ligne 5 : rues Sainte-Catherine, Guibal, Bailly, Saint-Georges, embranchement du faubourg Saint-Georges jusqu'au pont de la Meurthe à Malzéville, et retour par les rues de Malzéville, Grandville, Grande-Rue, Lafayette, d'Armeval et Saint-Dizier.
- Ligne 6 : rues Sainte-Catherine, Guibal, Bailly, Saint-Georges, Point-Central, Saint-Jean, du faubourg Saint-Jean, de Villers, du Sergent Blandan, jusqu'au terminus Sergent Blandan.
- Ligne 7 : rues Saint-Jean, Mazagran prolongée, du Montet, Jeanne d'Arc, jusqu'à la rue du faubourg Stanislas.

Pour tenir compte des frais supplémentaires d'exploitation entraînés par la mise en vigueur de ces nouveaux services, la ville versera à la compagnie une annuité de 12 600 francs pour les services de nuit et une allocation de 30 francs par représentation théâtrale.

[139] 1 786 voyageurs ont circulé sur cette ligne, du samedi 9 au jeudi 14 septembre, pour 56 voyages aller et retour, ce qui correspond environ à 16 voyageurs par trajet.

de Saint-Mansuy à l'octroi de la route de Toul est réalisée entre le 6 et le 27 novembre 1916. Ces dessertes ne peuvent cependant se poursuivre, arrêtées par les actions militaires.

A Strasbourg, quelques travaux peuvent encore être achevés : mise en service de la ligne 15 entre la place du Conseil des Quinze et la Porte du Canal, prolongement de la ligne 3 de la Robertsau Papeteries jusqu'au restaurant *A l'Aigle*, pose de 250 m de double voie dans la rue de Zurich, aménagement à la Gare Locale d'une voie et d'un quai pour le chargement des ordures ménagères et d'une sortie à double voie côté Est.

2. LES INTERRUPTIONS DE TRAFIC.

Pour les transports en commun urbains, l'arrêt temporaire ou définitif de l'exploitation de certains réseaux constitue, avec la mobilisation, le premier signe de l'entrée en guerre de l'Allemagne et de la France.

Par prudence, craignant une attaque française et afin de préserver le matériel roulant, l'exploitation du réseau mulhousien est interrompu quinze jours[140]. La menace française n'étant point pressante, la desserte urbaine reprend, mais les militaires allemands réquisitionnent les motrices et les voitures des lignes de la *Société des Tramways de Mulhouse-Ensisheim-Wittenheim* (*M.E.W.*) pour leurs besoins. Il n'y a plus de trafic entre Mulhouse, Ensisheim et Wittenheim

Source : Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 20.

[140] Du 9 au 23 août 1914.

jusqu'à la mi-octobre, époque à laquelle une desserte de personnes est mise en place et la *M.E.W.* devient la *Mülhauser Strassenbahn Aktien-Gesellschaft.*

La durée de l'arrêt du trafic est variable selon les réseaux : un peu plus d'un mois à Thionville[141], treize mois à Saint-Louis[142] et près de douze ans à Longwy[143]. Quant à Colmar, où le trafic est interrompu durant le mois de septembre 1914, l'autorité militaire allemande récupère le cuivre d'un tronçon de la seconde ligne de tramways[144] et interrompt ainsi le trafic.

3. LES CESSATIONS D'ACTIVITES.

La guerre signe cependant le glas de deux compagnies : la *Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy* et la *Société des Tramways Electriques d'Epinal*, car en raison de l'interdiction des militaires, l'exploitation de ces deux réseaux est suspendue dès le 1er août 1914.

a. LA REQUISITION DU MATERIEL ENTRAINE L'ARRET DE L'EXPLOITATION.

A Nancy[145], l'autorité militaire réquisitionne toutes les voitures motrices et presque toutes les remorques, ainsi que le matériel électrique de la sous-station de Laneuveville, aussi les lignes suburbaines ne peuvent-elles plus être exploitées. Le matériel est

---

141 Du 1er août au 30 septembre 1914.

142 Du 1er août 1914 au 30 septembre 1915. Une navette est rétablie le 1er octobre 1915 entre l'église de Saint-Louis et la frontière suisse.

143 Jusqu'à l'année 1926.

144 Tronçon *Route de Bâle – Rue Kléber.*

145 Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 19.

d'ailleurs envoyé dans les régions de Saint-Etienne et de Roanne où les motrices et les remorques sont modifiées pour être utilisées sur des voies à l'écartement d'un mètre. Sans cet équipement, l'exploitation ne peut reprendre en 1919 et cet épisode marque la fin de la *Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy.*

b. LE RETOUR DES VOITURES DE PLACE HIPPOMOBILES.

A Epinal[146], l'arrêt du trafic donne un regain d'intérêt aux voitures de place hippomobiles qui restent le seul moyen de transport. Le maire d'Epinal décrète un nouveau règlement qui fixe le prix et les obligations de desserte pour toute la durée de la guerre. Ainsi, à dater du 1er mai 1915, les loueurs de voitures sont tenus d'accepter de conduire à la course :

- rive gauche de la Moselle : sur tout le territoire de la commune ;
- rive droite de la Moselle : sur tout le territoire délimité par les voies et rues ci-après, y comprises lesdites voies et rues : Nouvelle route d'Archettes jusqu'aux cités Tschupp, quartier Bonnand, chemin du parc à fourrage, chemin de la Quarante Semaine jusqu'à sa jonction avec le chemin des Soupirs, le faubourg d'Ambroil, les écoles municipales de Poissompré, le cimetière et l'ancienne

[146] Archives municipales d'Epinal. Série O 2 b.

route de Dogneville jusqu'à Bellevue.

Cette délimitation correspond en fait aux zones habitées. (Carte 24, tome II, p. 000).

Les prix à payer pour les voitures de place sont fixés comme suit :

- course entre six heures et vingt heures : 1,50 francs ;
- heure entre six heures et vingt heures : 2,50 francs.

En 1919, le conseil d'administration de la société des tramways juge que le réseau est trop détérioré et qu'il lui est impossible de financer les dégâts. Il pense également qu'en raison du départ progressif de la garnison, le déficit deviendrait trop important. Il refuse donc de se lancer dans l'aventure d'une reprise restreinte de l'exploitation des tramways, malgré le vœu, émis en 1919, par le conseil d'arrondissement d'Epinal. L'exploitation ne reprendra jamais et se soldera, en 1920, par une liquidation amiable de la *Société des Tramways Electriques d'Epinal.*

Seules les voitures de place continuent donc à assurer les déplacements. Leurs tarifs connaissent une forte hausse le 15 février 1920. Ils passent à 4,00 francs pour une course et à 7,00 francs pour une heure. Il est cependant accordé aux mutilés de guerre d'un membre inférieur, leur rendant la marche difficile, une réduction de 25 % sur les prix ci-dessus.

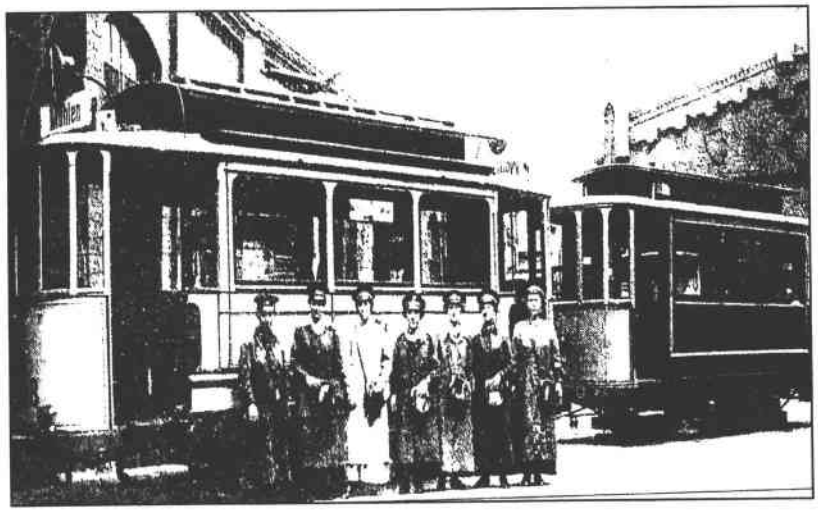
La bonne marche des réseaux est ainsi fortement perturbée par ces interruptions du trafic, mais la mobilisation des hommes désorganise totalement les exploitations.

B. LA DESORGANISATION DES RESEAUX LIEE A LA MOBILISATION ET A LA PENURIE DES MATIERES PREMIERES.

A Strasbourg[147], dans les mois qui suivent le début du conflit, 70 % des agents du réseau urbain et 40 % des agents du réseau suburbain sont mobilisés. Ainsi, à l'automne 1915, cinq cents agents sont absents et la compagnie doit embaucher deux cent soixante femmes qui sont formées comme conductrices ou receveuses. Le personnel féminin apparaît également dans la majorité des réseaux (Metz, Nancy, Forbach, Mulhouse).

Photo 24.

Metz. Le personnel féminin, vers 1915 - 1916.



Médiathèque Metz

[147] MULLER G. *Opus cité.* (p. 51).

C'est en fait une véritable mutation sociale qui s'opère en raison du manque de main d'œuvre. Les femmes jouent un rôle de plus en plus important au sein des entreprises en remplaçant les hommes à des tâches considérées jusque-là comme masculines (receveuses, conductrices, maintenance mécanique ...).

1. LA BAISSE DU NOMBRE DES VOYAGEURS.

En règle générale, la mobilisation des hommes entraîne une baisse du nombre des voyageurs pour la fin de l'année 1914 et le début de l'année 1915. Seule la ville de Colmar connaît encore une légère progression en raison de la mise en exploitation récente de sa seconde ligne[148]. Metz, qui se trouve en arrière du front, ne subit qu'une légère baisse du nombre de ses voyageurs (7 600 000 en 1914 ; 7 300 000 en 1915). A partir de 1916, le trafic reprend sur l'ensemble des réseaux, excepté à Nancy où la baisse se poursuit en 1917 et en 1918 en raison de l'appel des classes de 1917, des actions militaires et plus particulièrement des bombardements continuels qui provoquent l'exode de la population. Forbach voit ainsi son trafic passer de 800 000 voyageurs en 1913, à 600 000 en 1914 et à 550 000 en 1915 ; puis la reprise s'amorce en 1916 avec 600 000 voyageurs pour atteindre 1 250 000 en 1918. Il en est de même à Thionville ou à Strasbourg.

[148] Mise en service de la seconde ligne de tramway de Colmar le 1er février 1914.

Tableau 5.

Nombre de voyageurs des réseaux d'Alsace et de Lorraine

entre 1913 et 1919.

(en milliers)

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Strasbourg	35 300	35 000	39 000	42 800	45 500	46 250	47 650
Nancy	4 000	3 000	2 770	3 200	2 800	2 600	(*)
Metz	7 300	7 600	7 300	7 600	8 000	8 3000	9 100
Thionville	3 560	2 840	3 430	4 500	5 550	(*)	(*)
Forbach	800	600	550	600	860	1 250	(*)
Colmar	(*)	1 110	1 230	(*)	(*)	3 000	(*)
Mulhouse	(*)	4 000	(*)	(*)	(*)	8 700	(*)

(*) Non disponible *Sources : Archives départementales et municipales*

L'année 1918 peut être considérée comme exceptionnelle pour le nombre de voyageurs transportés (8 300 000 à Metz, 1 200 000 à Forbach, 8 000 000 à Mulhouse ...). En effet, pendant les derniers mois de la guerre, la pénurie des denrées alimentaires accentue les déplacements d'un nombre important de personnes qui se rendent à la campagne pour effectuer leurs achats.

2. LA PENURIE DES MATIERES PREMIERES.

Un autre problème se pose aux compagnies de transports urbains. Le manque de matériel et la pénurie de matières premières (en particulier de moteurs, de graisse, de rails) les obligent à vivre au jour le jour, à supprimer le renouvellement des infrastructures et des véhicules, mais aussi à en négliger l'entretien. L'ensemble de l'équipement, de la voie ferrée aux motrices, se détériore donc rapidement. En raison du manque de pièces de rechange, le parc des

voitures disponibles s'amenuise. L'usure des rails qui ne peuvent être remplacés contraint les tramways à ne circuler qu'à faible vitesse.

3. DE NOMBREUSES PERTURBATIONS.

Les perturbations dans les réseaux sont de tout ordre : retards dans les services, arrêt ou réduction du service, manque de voitures et transports spéciaux. Ainsi d'août à décembre 1914, le tramway de Saint-Avold transporte les soldats blessés de la gare à l'hôpital de la ville et le trafic est réduit à huit services quotidiens au lieu de vingt. Toujours dans cette ville, en 1917, comme les besoins croissants de l'armée raréfient les moyens de locomotion ainsi que le nombre de chevaux civils, l'administration pousse l'entreprise des tramways à assurer le transport des marchandises, spécialement la nourriture et le charbon.

Des voitures nancéiennes sont remisées dans les réseaux du Havre et d'Orléans. Elles ne reviennent qu'à la fin du mois d'octobre de l'an 1919. Toujours à Nancy, à partir du 27 octobre 1917, suite aux bombardements nocturnes de la ville, la compagnie doit cesser totalement son trafic après dix-huit heures, car le personnel refuse d'effectuer un service dangereux dans des tramways presque vides en raison de la peur de la population.

A Metz, l'autorité militaire ordonne le remplacement des fils de contact en cuivre par des fils en fer et l'usage du Français est même interdit. Dans les voitures, on peut lire les placards : « Deutsch sprechen ». Pour la compagnie messine s'ajoute le problème du déficit

budgétaire. Les pertes restent importantes : 118 839,55 Mark en 1914 ; 80 297,50 en 1915 ; 81 158, 32 en 1916. Cette situation désastreuse contraint la municipalité à accepter une hausse des tarifs le 1er janvier 1917.

Tableau 6.

Tarifs du ticket simple appliqués aux tramways messins

en décembre 1916 et au 1er janvier 1917.

Nombre de sections	Tarif en décembre 1916	Tarif au 1er janvier 1917
2	10 Pfennig	15 Pfennig
3	15 Pfennig	15 Pfennig
4	15 Pfennig	20 Pfennig
6	20 Pfennig	25 Pfennig
8	25 Pfennig	30 Pfennig
10	30 Pfennig	35 Pfennig
12	35 Pfennig	40 Pfennig

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 121 - 128

En règle générale, le travail des traminots est long, fatigant et dangereux. Il faut souvent attendre sur place, parfois pendant plusieurs heures, la fin de l'alerte, toutes lumières éteintes. Le retour au dépôt se fait souvent très tard dans la nuit.

Ainsi, en raison du début des hostilités, les projets de modernisation et d'extension des lignes de tramways sont différés. La mobilisation des hommes nécessite l'embauche de personnel féminin. L'exploitation des réseaux est aussi désorganisée par la suspension temporaire ou définitive de leur trafic, puis par la baisse du nombre des voyageurs au cours des premières années du conflit. Le manque de

matériel et la pénurie de matières premières ne permettent ni l'entretien des infrastructures et des véhicules, ni leur renouvellement.

Photo 25.

Metz. Carte de libre circulation. 1915.

Strassenbahnen der Stadt Metz

Freikarte No. 232

für Fräulein Jerome

Gültig bis 31. Oktober 1915

Nur an Werktagen.

Unterschrift des Inhabers — Der Bürgermeister

M.C. Jérôme — A. Hauptfl.

P. Even, Metz. — 14 2891

T.C.R.M.

Pendant cette période, les difficultés rencontrées par les réseaux sont nombreuses et diversifiées. A la signature de l'armistice, on attend donc un retour à la normale, mais les problèmes subsistent.

C. LES DIFFICULTES ENGENDREES PAR L'ARMISTICE.

Avec le manque de matériel et d'entretien, toutes les compagnies connaissent de graves difficultés à la fin de la guerre pour assurer leurs dessertes. Mais les problèmes sont particuliers pour les réseaux alsaciens et mosellans suite à leur retour à la France[149].

---

149 Le décret du 26 novembre 1918 abolit la constitution du *Reichsland Elsass-Lothringen* qui perd ainsi son autonomie et retourne au régime centralisé de Paris, et celui de mars 1919 crée un Commissariat Général de la République à Strasbourg,

1. LA MISE SOUS SEQUESTRE DE LA *COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE LA VALLEE DE LA FENSCH.*[150]

De 1912 à 1918, le réseau des tramways de Thionville et de la vallée de la Fensch[151] est exploité par la société allemande *Lothringische Eisenbahn-Aktiengesellschaft* (*L.E.A.*), mais, lors de l'armistice, les biens allemands sont mis sous séquestre et leur liquidation est prononcée en août 1919, sur la base des contrats allemands existants.

a. LES OFFRES DE RACHAT.

En 1921, le département de la Moselle dépose des offres pour le rachat des trois voies ferrées d'intérêt local, placées sous séquestre :

- les tramways électriques, à voie métrique, de la vallée de la Fensch, propriété de *L.E.A.* ;
- le chemin de fer électrique, à voie normale, de Novéant à Gorze, propriété de *L.E.A.* ;
- le chemin de fer à vapeur, à voie métrique, de Thionville à Mondorf, propriété de la *Deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft* [152].

---

chargé de l'administration du territoire et responsable des Commissions mises en place à Colmar, Metz et Strasbourg.

150

- Archives départementales de la Moselle. Série 7 S n° 83 et 60.
- Archives municipales de Thionville. 1/184.

151 Orthographiée *Fentsch* au début du siècle.

152 Par jugement du tribunal civil de Metz en date du 31 mars 1924, ces deux dernières voies sont attribuées au département de la Moselle. Elles sont exploitées, à compter du 1er avril 1924, par la *Société Générale des Chemins de Fer Economiques*, en qualité de fermier du département. Celui de la Meurthe-et-Moselle lui concède l'exploitation du chemin de fer de Toul à Thiaucourt qui aboutit à l'extrémité Sud du bassin métallurgique de Briey et celui de la Meuse celle du chemin de fer de Commercy à Verdun et à Montmédy qui longe sur sa limite Nord-Ouest ce même

De son côté, l'*Union Electrique du Nord-Est* offre 1 100 000 francs pour le rachat du réseau des tramways de la vallée de la Fensch (la seule des trois voies ferrées assurant un bénéfice), mais ne présente aucune proposition pour les deux autres lignes déficitaires. En attente du jugement d'attribution, ses responsables[153] attire l'attention du liquidateur, M. Salats, ingénieur à Thionville, sur le fait qu'une autre société sera le véritable adjudicataire et lui demande d'examiner si le jugement ne peut prévoir cette cession[154].

b. L'ADJUDICATION DE LA CONCESSION.

Dans un mémoire du 30 décembre 1921, M. l'inspecteur général Delure, Directeur Général du Commerce, de l'Industrie et des Mines à Strasbourg, rappelle le dépôt des offres et conclut en attribuant l'exploitation des trois voies au département de la Moselle. Mais, dans son jugement du 25 janvier 1922, le tribunal régional de Metz ne se range pas à cet avis et adjuge les tramways de la vallée de la Fensch à l'*Union Electrique du Nord-Est*, moyennant la somme de 1 100 000 francs. Par contre, le tribunal ne rend aucun jugement concernant les deux autres voies ferrées. Cette ordonnance du tribunal ne règle cependant pas l'attribution de la concession car, le 14 février 1922, les maires de seize communes de la région de Thionville, desservies par la

bassin. Les *Tramways de la Vallée de la Fensch* en desservent le côté Est. Ils sont d'ailleurs étroitement reliés à la voie de Mondorf. Cette liaison est telle que, par des avenants aux concessions primitives, la section *Saint-François – Basse-Yutz* est incorporée par les *Tramways de la Vallée de la Fensch.*

[153] Lettre en date du 20 octobre 1921.

[154] Il semble que le liquidateur a omis de tenir compte de ces indications ou qu'il n'a pu s'y conformer.

ligne de tramway, protestent vivement contre cette décision. Le 27 février 1922, en vertu d'un acte de vente passé devant maître Cropsal, notaire à Hayange, M. Salats revend le réseau des tramways à la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*[155]. Toutefois l'acquisition ne peut devenir définitive qu'après l'agrément du département qui reste l'autorité concédante.

c. LES RAISONS DU DESACCORD.

Le 18 avril 1922, à la demande du département de la Moselle, le ministère public interjette appel du jugement du 25 janvier ; appel déclaré non recevable par la Cour d'Appel de Colmar le 23 mai 1922. Entre-temps, le 10 mai 1922, maître Cropsal, consigne une déclaration du liquidateur adjoint, M. Grill, par laquelle il reconnaît que la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* est légalement substituée à l'*Union Electrique du Nord-Est.* Suite à la requête de l'avocat de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* , la Cour d'Appel de Colmar décide, dans un arrêt du 11 octobre 1922, qu'après les mots *Union Electrique du Nord-Est*, il y a lieu d'ajouter *et d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle.* Suite à ce jugement, la procédure ne fait plus apparaître que la seule *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*, mais, en fait, les deux sociétés n'ont pas fusionnées.

Les relations entre cette société et l'administration départementale mosellane restent cependant tendues. Dans une lettre datée du 16 mars 1923, le ministre des travaux publics indique que la

[155] Société créée le 17 février 1922. Siège social à Nancy, direction et bureau au 26, rue de Verdun à Thionville.

solution adoptée par l'autorité judiciaire est contraire à l'intérêt public. Il fait savoir au préfet de la Moselle qu'il convient de proposer au Conseil général de refuser tout assentiment à la liquidation si les pourparlers avec l'exploitant n'aboutissent pas à une solution satisfaisante. De plus l'administration française trouve opportun de substituer un cahier des charges de type français au cahier des charges de type allemand. Le Conseil général estime qu'il convient donc de subordonner l'agrément de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*, comme concessionnaire, à l'abandon du cahier des charges allemand et à l'acceptation d'une convention d'exploitation prévoyant le versement d'une redevance annuelle au département.

Concernant le nouveau cahier des charges, la société demande que sur les voies de terre relevant du département, l'entretien soit assuré par le concessionnaire dans une zone de 1,70 m (cahier allemand). Mais l'administration pense que ce dernier aurait toujours la possibilité d'y maintenir la chaussée dans un état tel que les véhicules ne puissent l'emprunter ou soient amenés à l'abandonner et qu'il aurait ainsi le moyen de se soustraire, en fait, à toute charge d'entretien. Elle désire donc qu'il soit mentionner que l'entretien de la chaussée, dans cette bande de 1,70 m de largeur, occupée par la voie ferrée, sera assuré par le département et que les frais en seront recouvrés sur la concession au moyen d'états rendus exécutoires par le préfet.

La *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* désire également fixer l'expiration de la concession au 31 décembre 2000,

alors que le cahier des charges français ne prévoit qu'une durée de cinquante ans, mais, sur ce point, l'administration est prête à accorder une dérogation.

Elle veut aussi imposer au département l'obligation de reprendre, en fin de concession, tout le matériel roulant, le mobilier de l'exploitation ... alors que le cahier français, au contraire, réserve, à l'autorité concédante, le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'elle jugera convenable.

Les deux points suivants sont cependant les principales sources de désaccord.

La société propose, en effet, qu'en cas de rachat du réseau pendant la première période de quinze années, il lui soit fait application des clauses du cahier des charges allemand, c'est-à-dire qu'on lui rembourse les dépenses réellement faites avec certaines majorations. Or, comme base financière, elle demande les frais de premier établissement payés par la société allemande (2 687 000 francs), donc par d'autres, et non les 1 100 000 francs qu'elle a dépensés pour l'achat du réseau. Cette condition ne peut être admise par le Conseil général qui pense « qu'elle est contraire à tout sentiment d'équité ».

Mais, l'exploitant sollicite surtout, auprès du département, la garantie d'un intérêt à 8 % du capital engagé dans l'affaire[156] et le versement, en cas de rachat, non pas des 1 100 000 francs payés par elle au liquidateur, mais des 2 687 000 francs dépensés par la société

[156] Alors que le taux d'intérêt fixé par la *Banque de France* est de 5 %.

allemande pour la construction des tramways. Or, elle a racheté un chemin de fer existant, mis en vente tel qu'il se comportait, avec des résultats d'exploitation connus. De plus, le cahier des charges de la vente ne mentionne aucune garantie d'exploitation ; il semble donc étrange que la société en réclame une au département, car il lui appartient d'assumer seule les charges correspondantes et ne peut prétendre, malgré sa demande de priorité pour toute nouvelle concession, à un quasi monopole sur toute cette région. En effet, contrairement au cahier des charges allemand qui, à conditions égales, donne, un droit de préférence et de priorité, le cahier des charges français ne reconnaît aucun droit à un concessionnaire primitif sur de futures concessions d'embranchement et de prolongement de voies ferrées (article 60).

Quant à la participation du département aux bénéfices de l'exploitation, elle trouve sa justification dans le concours apporté par l'autorité concédante au moment de la construction des tramways sous la forme d'une subvention de 20 000 Mark par kilomètre, correspondant à 24 % des frais de premier établissement, dans l'aide prêtée par l'Etat et le département au concessionnaire en lui permettant d'établir la voie sur la plate-forme des routes nationales et des chemins de grande communication et, enfin, dans la radiation de l'hypothèque d'exploitation qui grevait les *Tramways de la Vallée de la Fensch* au profit de celui de Novéant à Gorze.

Tableau 7.

Tarifs du ticket simple des *Tramways de la Vallée de la Fensch* appliqués en avril 1918 et en juin 1926.

Avril 1918		Juin 1926	
Sections	**Tarif**	**Sections**	**Tarif**
1 à 3	15 Pfennig	1 à 3	0,20 franc
4	20 Pfennig	4	0,25 franc
5	25 Pfennig	5	0,30 franc
6	30 Pfennig	6	0,35 franc
7	35 Pfennig	7	0,40 franc
8	40 Pfennig	8	0,45 franc
9-10	45 Pfennig	9	0,50 franc
11-12	50 Pfennig	10	0,55 franc
13-14	55 Pfennig	11	0,60 franc
15-16	60 Pfennig	12-13	0,65 franc
17-18	65 Pfennig	14-15	0,70 franc
19 et plus	70 Pfennig	16-17	0,75 franc
		18-19	0,80 franc
		20-21	0,85 franc
		22-23	0,90 franc
		24 et plus	0,95 franc

Source : Archives municipales de Thionville. 1/188 et 1/189

Le 25 avril 1923, le Conseil général de la Moselle, suivant la décision de la commission départementale et de la commission des chemins de fer[157], estime donc inacceptables les conditions proposées par la société exploitante. Si cette dernière présente bien un projet de contrats, elle ne demande cependant pas un agrément comme concessionnaire alors qu'il est exigé dans les actes de la liquidation.

[157] 14 avril 1924.

d. LA SIGNATURE D'UNE NOUVELLE CONVENTION.

Préparés par le service du contrôle et modifiés selon les instructions ministérielles, la convention et le cahier des charges annexé portent la date du 30 octobre 1923. Ils sont soumis à l'acceptation de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* qui, dans un premier temps, oppose un refus systématique aux demandes de l'administration. Après de nombreux pourparlers et de multiples modifications, le département de la Moselle et la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* les signent finalement le 5 septembre 1925. (Annexe 21, tome II, p. 636). Cette signature clôt un imbroglio juridique de quatre ans. Pendant toutes ces années, la desserte est assurée. Le nombre de voyageurs croît régulièrement : 3 435 513 en 1915 ; 4 480 831 en 1916 ; 5 552 942 en 1917 ; 6 511 169 en 1930 ; 6 800 000 en 1932 ; puis il se stabilise autour de 6 500 000 jusqu'à l'année 1946 qui connaît une nouvelle progression avec 7 122 176 voyageurs transportés.

2. LE ROLE DE LA FRONTIERE.[158]

a. L'AMPUTATION DU RESEAU STRASBOURGEOIS.

Suite à l'armistice, le réseau des transports en commun strasbourgeois prend sa nouvelle raison sociale en devenant la *Compagnie des Tramways Strasbourgeois* (*C.T.S.*). Mais le

158

- Archives municipales de Strasbourg. Série O n° 273 1535, 279 1567, 286 1606.
- MULLER G. *Opus cité.* (pp. 61 et 62).
- Archives départementales de la Moselle. Séries 15 AL 597 et 13 Z 139.

rétablissement de la frontière entre l'Alsace et le pays de Bade pose un problème en ce qui concerne l'exploitation des lignes suburbaines badoises.

En 1920, des pourparlers ont lieu avec le gouvernement badois en vue du rachat des lignes de :

- *Kehl* – Schwarzach – Bühl ;
- *Schwarzach* – Rastatt ;
- *Kehl* – Altenheim – Ottenheim ;
- *Altenheim* – Offenburg ;
- *Ottenheim – Lahr* – Seebach.

Le premier projet de rachat n'aboutit pas en raison du montant insuffisant de l'offre de rachat et le gouvernement français applique l'article 75 du traité de paix de Versailles[159]. Le 1er juillet 1920, il notifie

---

159 Par dérogation aux dispositions prévues à la section V de la partie X (clauses économiques) du présent traité, tous contrats conclus avant la date de promulgation en Alsace-Lorraine du décret français du 30 novembre 1918, entre Alsaciens-Lorrains (personnes physiques et morales) ou autres résidant en Alsace-Lorraine d'une part, et l'Empire ou les Etats allemands ou leurs ressortissants résidant en Allemagne d'autre part, et dont l'exécution a été suspendue par l'Armistice ou par la législation française ultérieure, sont maintenus.

Toutefois, seront annulés les contrats dont, dans un intérêt général, le gouvernement français aurait notifié la résiliation à l'Allemagne dans un délai de six mois à dater de la mise en vigueur du présent traité, sauf en ce qui concerne les dettes et autres obligations pécuniaires, résultant de l'exécution, avant le 11 novembre 1918, d'un acte ou d'un payement prévu à ces contrats. Si cette annulation entraîne pour une des parties un préjudice considérable, il sera accordé à la partie lésée une indemnité équitable calculée uniquement sur le capital engagé et sans tenir compte du manque à gagner.

En matière de prescription, forclusion et déchéances en Alsace-Lorraine, seront applicables les dispositions prévues aux articles 300 et 301 de la section V de la partie X (clauses économiques), étant entendu que l'expression « début de la guerre » doit être remplacée par l'expression « 11 novembre 1918 » et que l'expression « durée de la guerre » doit être remplacée par celle de « période du 11 novembre 1918 à la date de mise en vigueur du présent traité ».

à l'Allemagne l'annulation des concessions correspondantes. En conséquence, le 15 août 1920, les chemins de fer badois reprennent l'exploitation de ces lignes et le problème du montant des indemnités de rachat est porté devant le tribunal arbitral franco-allemand. Le contentieux est cependant réglé en 1922 après un accord entre les gouvernements français et badois. Le montant de l'indemnité de rachat est fixé à 1 550 000 francs. Le réseau badois est donc concédé le 30 juin 1923 à la *Mittelbadische Eisenbahn Aktien-Gesellschaft* (*M.E.G.*). La *C.T.S.* conserve l'exploitation des lignes alsaciennes, mais se trouve amputée d'une partie de son réseau suburbain. (Carte 25, tome II, p. 798).

b. UN REGAIN DE TRAFIC.

En Lorraine, toujours à la suite de la fin du conflit, la frontière est tracée à la Brême d'Or près de Forbach et entre les localités de Petite-Rosselle et de Grossrosseln. Là, contrairement au cas strasbourgeois, l'intégration du Land de la Sarre dans l'Union douanière française augmente le trafic du réseau forbachois principalement en direction de la ville de Sarrebruck, préservant ainsi les anciennes liaisons. Les voies française et allemande sont distantes de quelques centaines de mètres de part et d'autre de la frontière, distance franchie à pied par les voyageurs.

Pour les anciens réseaux d'Alsace et de Moselle, des difficultés surgissent pour la réparation du matériel roulant : en effet, les relations avec les fournisseurs habituels allemands sont brusquement

interrompues. De nombreuses motrices se trouvent immobilisées du fait de la défectuosité des réparations de fortune effectuées avec des matériaux de mauvaise qualité. Ce sont essentiellement les moteurs de traction qui sont touchés.

3. L'APPLICATION DES LOIS FRANCAISES AUX RESEAUX ALSACIENS-LORRAINS.

Suite à la réintégration dans la souveraineté française des trois départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, le conseil d'Etat souhaite mettre les textes en harmonie avec la législation française. Après la publication du décret sur l'administration générale de l'Alsace et de la Lorraine[160] et de la loi concernant l'application d'un régime transitoire dans ces trois départements[161], le conseil d'Etat demande la mise en conformité de l'exploitation des réseaux de transport en commun.

a. LES DECRETS D'APPLICATION.

En France, ce sont les lois du 31 juillet 1913, du 22 avril 1916 et le décret, portant règlement d'administration publique, du 26 juin 1915 qui régissent la construction et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt local et des tramways.

Pour les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, ce sont le décret du 12 mars 1921 et la loi du 31 janvier 1923 qui rendent applicables les décrets et les lois françaises concernant ces

[160] Décret du 21 mars 1919.

[161] Loi du 17 octobre 1919.

concessions. En attendant la mise en application du règlement d'administration publique sur les voies ferrées d'intérêt local et la décision du conseil d'Etat déterminant les réseaux qui seront considérés comme concédés par un département, par une commune ou par un syndicat de communes, les décrets du 20 avril 1923, pour la Moselle et du 23 novembre 1923, pour l'Alsace[162] autorisent les départements et les villes à continuer provisoirement l'exploitation de leurs réseaux aux conditions passées. Mais, en vertu de l'article 25 de la loi[163] du 31 juillet 1913, ils stipulent également que :

- les cahiers des charges des voies ferrées d'intérêt local des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle doivent être mis en harmonie avec la législation française et soumis à l'approbation du gouvernement avant le 1er janvier 1924 ;
- les villes, reconnues comme autorités concédantes de voies ferrées exploitées en régie, doivent présenter dans le même délai des propositions définitives pour l'exploitation de leurs réseaux.

b. UNE MISE EN ŒUVRE DIFFICILE.

En fait, dans l'attente de la mise en application du règlement d'administration publique sur les voies ferrées d'intérêt local exploitées directement ou affermées, le délai de l'exploitation provisoire sera

162 Ces décrets concernent en particulier le réseau des tramways de la vallée de la Fensch et ceux des villes de Metz, Saint-Avold, Forbach, Morhange, Puttelange-lès-Sarralbe, Strasbourg, Mulhouse et Colmar.

163 « Les départements et les communes peuvent être autorisés à exploiter directement leurs voies ferrées d'intérêt local.

Les voies ferrées d'intérêt local exploitées par les départements et les communes sont soumises, en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, au même régime que les voies ferrées concédées de même catégorie. »

prorogé jusqu'au 1er janvier 1930, successivement par les décrets du 23 novembre 1923, du 6 février 1925, du 15 octobre 1926 et du 2 février 1929. Ces retards proviennent du fait de la mise sous séquestre (Tramways de la vallée de la Fensch), des différentes corrections apportées aux cahiers des charges (Metz) ou encore du refus du conseil municipal d'examiner le nouveau cahier des charges tant que le règlement d'administration publique n'est pas intervenu (Forbach).

Le conseil municipal messin[164], ayant pris connaissance du cahier des charges proposé, constate même que, loin d'améliorer la situation pourtant déjà déficitaire des tramways, le nouveau cahier accentue encore les dépenses de l'entreprise[165]. Le conseil reconnaît que s'il est indiscutable que les voies publiques souffrent de la présence du rail, il est non moins vrai que l'action des tramways est bien moins nuisible que celle des camions et des poids lourds. Les chaussées dépourvues de rails sont aussi durement éprouvées que les autres ; cependant la détérioration subie par les voies ferrées du tramway, du fait de la circulation générale, est pour le moins égale à celle occasionnée par les véhicules du tramway. L'accroissement de la circulation automobile rend de plus en plus difficile l'entretien de la voie ferrée et l'équité semble exiger qu'il en soit tenu compte dans les dispositions générales.

---

[164] Séance du 6 avril 1925.

[165] Particulièrement l'article 29 bis, concernant l'entretien des voies publiques, qui stipule qu'il est à la charge du concessionnaire.

La mise en conformité du cahier des charges comporte également un aspect décourageant. En effet, si, vers 1875, les différences sont peu importantes entre les cahiers des charges français et allemand[166], il n'en est plus de même dans les années 1900 et à fortiori dans les années 1920 où les lois et décrets français successifs du 11 juin 1880, du 13 février 1900 et du 31 juillet 1913 ont fourni un cahier des charges type extrêmement détaillé[167] pour les parties techniques concernant la construction de la voie[168], le matériel roulant, les

---

[166] Sommaire des cahiers des charges français et allemand (12 pages).

FRANCAIS	ALLEMAND
Titre 1. Tracé et construction.	Titre 1. Objet de la concession.
Titre 2. Entretien et exploitation.	Titre 2. Construction du tramway.
Titre 3. Durée et déchéance de la construction. (Titre 1 allemand).	Titre 3. Exploitation.
Titre 4. Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs. (Inclus dans le titre 3 allemand).	Titre 4. Dispositions générales. (Le concessionnaire doit nommer un délégué devant être sujet allemand.)
Titre 5. Stipulations relatives à divers services publiques.	
Titre 6. Clauses diverses.	

[167]

- 6 pages pour le cahier des charges allemand.
- 32 pages pour le cahier des charges français.

[168] Article 5 du cahier des charges.

Les projets d'ensemble qui devront être fournis par l'administration exploitante ou lui être communiqués, si les travaux sont exécutés par la ville comprendront pour chaque ligne ou section de ligne, les documents ci-après :

1) un extrait de la carte à l'échelle de 1/80 000 ou à plus grande échelle ;

2) un plan général à l'échelle de 1/10 000 ;

3) les plans de traverses dont la production est exigée par l'article 2 du règlement d'administration publique du 17 décembre 1917, dûment complétés ou rectifiés d'après les résultats de l'instruction à laquelle l'avant-projet a été soumis ;

différents tarifs etc. ... Le cahier des charges allemand est d'une conception plus générale, les particularités techniques étant soumises, dans un second temps, aux ordonnances du président du département. Ce cahier favorise, avec une plus grande souplesse, une mise en œuvre rapide, les pourparlers se tenant à l'échelon local. Il reconnaît aussi un droit de préférence au concessionnaire primitif sur de nouvelles concessions, embranchements ou prolongements de voies ferrées. Ce n'est pas le cas du cahier des charges français.

---

4) un profil en long, à l'échelle de 1/5 000 pour les longueurs et de 1/1 000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet :
   a) les distances kilométriques comptées à partir de l'origine ;
   b) la longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;
   c) la longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;
5) les profils en travers types de la plate-forme, avec les fossés, talus, parapets et autres dépendances, et le profil-type de la voie à l'échelle de 1/50 ;
6) des profils en travers, à l'échelle de 1/200, relevés en nombre suffisant, principalement dans les traverses sur les ouvrages d'art et dans les parties où les voies publiques empruntées n'auront pas la largeur et le profil normaux ;
7) un devis descriptif dans lequel sont reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long ;
8) un mémoire dans lequel toutes les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

La position des stations, haltes et gares d'évitement projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversées ou empruntées par la voie ferrée, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront figurées tant sur le plan général que sur le profil en long, le tout sans préjudice des projets de détail à fournir. Le plan général indiquera également les voies publiques sur lesquelles devront être établis des garages de matériaux, ainsi que les dimensions et l'espacement moyen de ces garages.

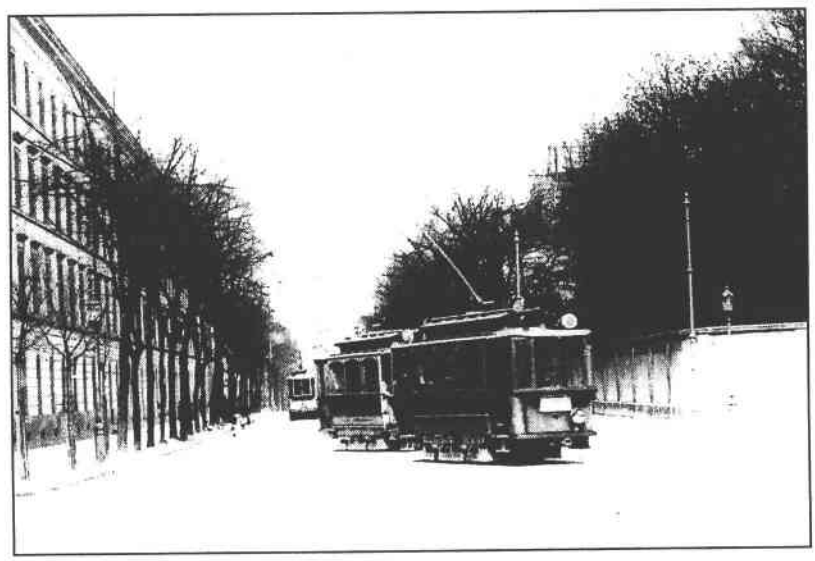
Devront également être indiqués, sur le plan général ou sur les plans de traverses, les bureaux d'attente ou de contrôle et les installations de toute sorte prévus sur la voie publique pour le service de la voie ferrée, les égouts avec leurs bouches et regards, les conduites d'eau, de gaz et les canalisations électriques, ainsi que tous autres ouvrages dont il devra être tenu compte pour déterminer la position de la voie ferrée de manière à ne compromettre le bon fonctionnement d'aucun service.

c. METZ DECIDE DE CREER UNE REGIE MUNICIPALE.

Pourtant, dès le 30 juin 1922, le conseil municipal de Metz prend acte de l'article 2 du décret[169] du 12 mars 1921 pour décider que la ville de Metz sera autorité concédante des tramways et qu'elle devra les exploiter en régie municipale.

Photo 26.

Metz. Tramway électrique, avenue Schuman, vers 1920.



PRILLOT

La municipalité constate en effet que le département renonce à s'intéresser aux tramways de la ville de Metz. Dès lors, d'après l'article 8 de la loi[170] du 31 juillet 1913, l'établissement et l'exploitation des

169 « Dans l'année qui suivra la publication du présent décret, un décret délibéré en conseil d'Etat déterminera les réseaux qui seront considérés comme concédés par le département, par une commune ou par un syndicat de communes.

Ce décret devra être rendu sur l'avis du conseil général, du conseil municipal ou du syndicat des communes intéressées, le concessionnaire entendu. »

170 « L'établissement d'une ligne s'étendant sur plusieurs communes peut être poursuivi par un syndicat constitué conformément à la loi du 22 mars 1890, si le conseil général, appelé par le préfet à donner son avis, a fait connaître qu'il renonçait à en poursuivre l'exécution dans les conditions prévues à l'article 2.

tramways peuvent être poursuivis par un syndicat de communes, puisque le réseau s'étend sur les territoires de Ban-Saint-Martin, de Longeville, de Moulins et de Montigny. Or, au cours de leurs séances, les conseils municipaux de ces communes ont refusé de former un syndicat[171]. Dans ces conditions, il ne reste à la ville de Metz d'autre choix que de déclarer son approbation à être elle-même autorité concédante.

Après le vote, en 1924, de la mise en régie de l'usine d'électricité, le conseil décide de l'adopter également pour les tramways[172]. Il pense en effet que c'est le seul moyen d'essayer de réduire le déficit car la mise en régie consiste à nommer un conseil d'administration composé d'industriels qui examineront l'exploitation des tramways d'une façon plus rationnelle et plus industrielle que l'administration municipale.

Cependant, le décret du 28 décembre 1926 remanie tout le régime des régies et l'établit sur des bases différentes et surtout moins libérales puisqu'il les laisse sous l'influence directe du conseil municipal. Ce décret étant inapplicable car non ratifié par le parlement dans les délais légaux, cet état de fait peut durer encore longtemps. Mais les tramways

---

Dans ce cas, les attributions conférées par la présente loi au conseil municipal et au maire, pour les lignes concédées par les communes, sont exercées par le comité et par le président du syndicat. »

171

- Ban-Saint-Martin : 6 novembre 1921.
- Longeville-lès-Metz : 14 novembre 1921.
- Moulins-lès-Metz : 19 novembre 1921.
- Montigny-lès-Metz : 15 décembre 1921.

172 Séance du 16 mars 1928.

de Metz ne peuvent attendre un remaniement de législation plus ou moins rapide. Aussi, dans ces conditions, la meilleure solution consiste à formuler une demande spéciale auprès du ministre des travaux publics. Cette requête ayant été acceptée, le cahier des charges est signé le 24 août 1929 (Annexe 22, tome II, p. 640) et le décret du 6 décembre de la même année autorise la ville de Metz à exploiter en régie directe son réseau de tramways. (Annexe 23, tome II, p. 664). Dans un arrêté du 21 décembre 1929, le préfet de la Moselle définit les détails de l'organisation administrative (en particulier la composition et le rôle du conseil d'administration) et financière de la régie. (Annexe 24, tome II, p. 666).

Avec le retour à la France, les réseaux alsaciens et mosellans doivent gérer non seulement les difficultés liées au manque d'entretien du matériel mais encore les problèmes dus à l'application des lois françaises.

CHAPITRE II.

LA MUTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN.

Les années qui suivent la guerre de 1914-1918 ne sont point euphoriques. Elles sont marquées par le besoin urgent d'un renouvellement du matériel de traction et de celui des voies dont l'usure est à imputer au manque d'entretien et à la surcharge résultant d'un accroissement considérable du trafic.

Par la hausse générale des prix qu'elle a entraînée, cette guerre a bouleversé dans des conditions imprévisibles l'exploitation des diverses entreprises de transports en commun. A ces difficultés financières s'ajoutent les conséquences de la crise économique mondiale et des acquis sociaux.

C'est une période de mutation pour les sociétés de transports urbains, car, malgré les hausses de tarifs, devenues inévitables, la majorité des réseaux passe d'un budget en équilibre instable à un déficit chronique et subit la concurrence des compagnies privées d'autobus. Elles doivent s'adapter en modifiant leur raison sociale, en restructurant leur réseau et en se modernisant. Le déclin de l'ère du tramway est cependant annoncé.

A. LES FACTEURS DE LA MUTATION.

1. LES FACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES.

a. L'AFFAIBLISSEMENT MONETAIRE ET SES CONSEQUENCES.

Comme l'ensemble du pays, les sociétés de transports en commun urbains sont touchées par l'évolution du système économique et plus particulièrement par l'affaiblissement monétaire. En effet, si l'arrêt des combats n'améliore pas la situation technique des réseaux, il aggrave considérablement leur situation financière à la suite de la chute du franc et de l'inflation générale. La vie chère semble un phénomène passager, qu'on espère voir s'effacer petit à petit pour retrouver les chiffres d'avant-guerre. Cette conception des choses pèse tout particulièrement sur les entreprises de tramways car les pouvoirs publics pensent en effet pouvoir maintenir les tarifs homologués jusqu'à ce que la tourmente passe. Le tarif des tickets des tramways reste donc stationnaire trop longtemps, puis il suit lentement et timidement la hausse générale. Les augmentations de tarif ne sont d'ailleurs accordées qu'à « titre provisoire », mais elles ne suffisent pas à rééquilibrer le budget. Il en est de même des subventions accordées au titre des dommages de guerre. Tout ceci reste insuffisant face à la montée des prix, sans compter que, de 1914 à 1918, l'entretien et le renouvellement du matériel sont nuls (il n'y a pas d'achat de motrices neuves , les rails usés ne sont pas remplacés), que de 1918 à 1922, l'entretien est insuffisant (les pièces de rechange manquent, les moteurs de traction ne sont pas renouvelés) et, qu'en 1922, les exploitations ont un minimum de vingt ans d'âge et qu'elles auraient besoin d'un

renouvellement complet (voies et tramways) même sans l'influence désastreuse de la guerre. Le manque de confort se fait particulièrement sentir. Mais cette modernisation est impossible du fait de la mauvaise situation financière des sociétés de transport.

A la fin du conflit, les réseaux de tramways n'ont donc pas le choix de leur programme, avant de songer à se moderniser, ils doivent aller à l'essentiel : refaire d'urgence les tronçons devenus dangereux et renouveler les installations défectueuses afin d'assurer la sécurité et la régularité du service car les transports en commun sont indispensables à la vie quotidienne. Malheureusement le tracé des lignes est rétabli comme avant-guerre. Aussi, les transports collectifs urbains ne sont-ils pas prêts lors de l'avènement de l'automobile et ils deviennent rapidement gênant.

b. LE NOUVEL ORDRE SOCIAL.

Les acquis sociaux de cette période vont accroître le déficit des exploitations. L'augmentation des salaires, la diminution des heures de travail, les avantages sociaux comme le système des allocations familiales, les congés payés représentent un surcoût élevé pour les entreprises[173]. Ainsi, dans sa séance du 9 octobre 1919, le conseil

173

- 23 avril 1919 : journée de 8 heures et semaine de 48 heures.
- 22 juillet 1922 : loi relative aux retraites des agents des chemins de fer et tramways.
- 11 mars 1932 : loi contraignant toutes les entreprises à entrer dans le système des allocations familiales.
- 11 et 12 juin 1936 : lois sur les conventions collectives, les congés payés et la semaine de 40 heures.

municipal messin ratifie la convention passée entre la direction des tramways et le syndicat des employés des tramways de Metz. Elle porte sur l'attribution d'augmentations, de suppléments et de gratifications au personnel du mouvement des tramways. (Annexe 25, tome II, p. 675). Pour la ville, les dépenses supplémentaires résultant de cette convention s'élèvent à 78 300 francs par an (60 000 francs pour l'augmentation des auxiliaires ; 15 000 francs pour le supplément de 10 francs par mois accordé aux conducteurs ; 3 300 francs pour les gratifications accordées pour le service fait le 14 juillet et le jour de la signature de la paix). Afin de contrebalancer partiellement ces frais et en raison de la diminution de la fréquentation des tramways, il est décidé de supprimer en partie les remorques. Cette mesure permet de réaliser une économie d'environ 50 à 60 000 francs par an.

C. DES SOLUTIONS DIVERSES.

Les exploitants essaient donc de remédier au déficit par des modifications de trafic, des hausses de tarif[174], l'introduction de nouveaux types d'abonnement[175] et une meilleure utilisation du

---

174 Lettre du préfet du département de la Moselle au ministre des transports, en date du 17 août 1938.

« ... Jusqu'en 1936, la régie de Forbach est arrivée à équilibrer son budget sans subvention de la commune. A la suite de l'application de la semaine de quarante heures et de deux augmentations de salaire accordées au personnel en août 1937 et en janvier 1938, la régie a été amenée à majorer les tarifs, d'abord de 16 % en août 1937, puis à nouveau de 15 % en mai 1938 ... »

Source : Archives départementales de la Moselle. Série 7 S n°72

175 « Il résulte de l'enquête faite par la Direction de l'Usine d'Electricité et des Tramways, que les tramways de Strasbourg ont obtenu d'excellents résultats en introduisant l'abonnement impersonnel.

Cet abonnement consiste en un bloc de billets vendu par le Receveur dans la voiture et comportant une réduction de 5 centimes sur le prix des billets ordinaires.

personnel. La période se caractérise aussi par l'apparition de réductions réservées aux mutilés de la guerre[176]. Cette tâche relève d'un véritable

---

L'abonnement est à la disposition de toutes les bourses et sert exactement comme un autre billet. La publicité qu'on y fait couvre une grande partie des frais d'impression. Les résultats obtenus par Strasbourg indiquent que sur 40 millions de recettes, 17 millions environ ont été obtenus par les abonnements, soit environ 42 %, tandis qu'à Metz, les recettes des abonnements n'atteignent même pas 10 % de la recette totale. De plus, Strasbourg a noté une augmentation considérable de ses recettes à la suite de cette innovation.

La Commission des Bâtiments et Finances, ainsi que la Commission de l'Usine d'Electricité et des Tramways sont d'avis qu'il devrait être donné suite au vœu exprimé par la Direction de l'Usine en introduisant ce genre d'abonnement sur le réseau des tramways messins.

Le Conseil Municipal se déclare d'accord. »

Source : Procès-verbal de la séance du conseil municipal messin du 20 janvier 1922

176 « L'Administration Municipale a été saisie d'une demande de la Préfecture concernant les faveurs et rabais qui devront être accordés aux réformés et mutilés de guerre, conformément aux usages de tous les réseaux de tramways.

Comme les cartes de tramways et les billets se vendent presque exclusivement à l'intérieur des voitures, les rabais proposés sont assez difficiles à organiser pratiquement. Il est en effet impossible aux receveurs de faire une enquête et de contrôler les cartes d'invalides ou de mutilés, et d'autre part le contrôle de leur recette deviendrait presque impossible.

Une première solution consisterait à créer des billets spéciaux pour les mutilés. Il faudrait alors décider encore si l'on veut introduire un billet unique pour toutes les sections du réseau, ou maintenir un tarif étagé qui compliquerait singulièrement l'application pratique de cette mesure.

L'Administration ne croit pas qu'en raison du petit nombre de bénéficiaires circulant à Metz, il y aurait lieu d'introduire un système aussi gênant.

A Paris, le prix a été fixé à 25 centimes pour deux sections et 40 centimes pour tout autre parcours. La Commission devra fixer, le cas échéant, quel tarif elle jugera équitable si elle veut suivre cet exemple.

La seconde solution, qui comporterait de réels avantages, consisterait à ne pas accorder de réduction sur les billets et cartes vendues dans les voitures. Les rabais seraient accordés aux mutilés sur les cartes et abonnements délivrés aux guichets du tramway. Le contrôle en serait considérablement simplifié.

Dans le cas où cette solution prévaudrait, l'Administration propose d'adopter les bases des tarifs des chemins de fer qui comportent les rabais suivants pour toutes les classes :

- 50 % de réduction à tout réformé de 25 à 50 % exclus ;

- 75 % de réduction à tout réformé de 50 % et plus ;

- gratuité de voyage à la personne guidant un invalide de 100 % contre présentation de la carte spéciale délivrée par l'office national des mutilés et réformés de guerre.

Par l'adoption de cette mesure, satisfaction serait donnée aux intéressés sans que la perception se trouve gênée dans les voitures. La Commission de l'Usine d'Electricité et des Tramways s'est déclarée d'accord avec les propositions ci-dessus, de même que la Commission des Finances.

défi. Les solutions passent essentiellement par de fréquents relèvements de tarifs.

d. L'EXEMPLE MESSIN.

α. LA HAUSSE DES TARIFS.

Le conseil municipal de Metz traite ce problème trois fois en moins d'un an dans ces séances du 20 février 1920, du 17 décembre 1920 et du 24 janvier 1921.

Le 20 février, M. Guenser, conseiller municipal, lit le rapport suivant :

> « La crise économique et commerciale provenant des suites de la guerre a, du fait du renchérissement des matériaux, du relèvement des salaires, de l'introduction de la journée de 8 heures et de l'augmentation de toutes les dépenses, augmenté nos frais généraux dans des proportions tout à fait extraordinaires. D'un autre côté, les recettes sont en diminution depuis l'armistice et l'ont été plus sensiblement encore dans le deuxième semestre de l'année 1919.
>
> Les recettes du 1er janvier au 31 décembre 1918 s'élevaient à 2 400 449,45 francs contre 2 138 113,10 pour la même période de 1919. Grâce au relèvement des tarifs à partir du 1er janvier 1918 et au transport d'un nombre extraordinaire de voyageurs dans l'année 1918, les tramways, qui étaient déficitaires jusqu'en 1917, ont laissé un bénéfice de 175 836,76 francs pour l'exercice du 1er avril 1918 au 31 mars 1919. Tandis que par suite de l'augmentation des frais généraux il y a lieu d'enregistrer un déficit de 187 071,90 francs pour la période du 1er avril au 30 novembre 1919. Vu l'augmentation toujours croissante des frais d'exploitation, la diminution des recettes depuis l'armistice et le très prochain relèvement des prix du courant fourni par Rombas, il y a lieu dès aujourd'hui d'envisager un relèvement des tarifs des tramways.
>
> Dans presque toutes les villes de France, les tarifs minima ont été relevés d'environ 100 %. Les tramways de Strasbourg ont procédé de la même marnière, en portant le billet qui, avant guerre coûtait 10 Pfennig (12,5 centimes) à 25 centimes. Les autres catégories de billets ont été majorées de cinq centimes. [...]. »

Le Conseil Municipal décide selon les propositions. »

Source : Procès-verbal de la séance du conseil municipal messin du 17 novembre 1922

β. UNE DEMANDE DE SUBVENTION AUX COMMUNES SUBURBAINES.

Cette mesure ne suffit pas. En effet le 17 décembre M. Legris, conseiller municipal présente un nouveau rapport :

> « Dans son rapport du 15 octobre, la Direction des tramways expose la nécessité et l'urgence qu'il y a de relever les tarifs des tramways pour amoindrir le déficit énorme qu'ils accusent par suite de la période difficile qu'ils traversent actuellement. Elle fait en même temps des propositions scindées pour un relèvement général des prix des billets, des abonnements ordinaires, des abonnements d'écoliers et des cartes d'ouvriers[177]. [...]. Ces résultats imposent de relever en général les tarifs des tramways, de remanier le système d'abonnement, de demander aux communes suburbaines une participation dans les pertes et la compression des dépenses d'exploitation. »

Les communes réagissent à ses demandes comme le montre le rapport lu par le maire, M. Winsbach, le 24 janvier 1921 :

> « Lors du dernier relèvement du tarif des tramways en date du 17 décembre 1920, la demande d'une subvention aux communes suburbaines avait été envisagée afin de les faire participer dans le déficit des tramways de la ville de Metz. MM. les Maires furent donc prévenus par lettre des intentions de la Ville de Metz à l'égard des communes intéressées et à la suite, invités à une entrevue en présence de M. le Sous-Préfet et de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, afin de traiter la question de vive voix. Le projet de subvention dut néanmoins être abandonné au cours de cette réunion pour différents motifs, tandis que le rétablissement des abonnements

177

1) Suppression des abonnements ordinaires pour un nombre déterminé de sections et maintien, au profit des habitants de Metz, de deux cartes d'abonnement général valables jusqu'à une certaine heure de la journée.

2) Création, en faveur des personnes qui, certificat patronal à l'appui, justifieront d'occupations régulières, d'abonnements partiels valables les jours ouvrables seulement, pour se rendre de leur domicile au lieu de travail et inversement. Ces abonnements, réservés bien entendu aux habitants de Metz, ne donneraient droit qu'à quatre voyages par jour.

3) Pour les dimanches et jours de fériés, majoration de 15 centimes sur les prix des billets.

4) Dans le cas où les municipalités extra-urbaines accepteraient de participer au déficit de l'exploitation dans la mesure prévue, introduction d'une troisième carte d'abonnement général et augmentation du coût mensuel des cartes d'abonnements partiels, dont bénéficieraient également les communes extra-urbaines à certaines conditions.

5) Suppression des abonnements scolaires pour les écoliers habitant les communes suburbaines.

6) Maintien des cartes d'ouvriers.

Source : Procès-verbal du conseil municipal messin du 17 décembre 1920

fut préconisé par les Maires. »

Tableau 8.

Tarifs du ticket simple appliqués au réseau messin

au 1er janvier 1918, au 1er mars 1920 et au 17 décembre 1920.

	1er janvier 1918	1er mars 1920	17 décembre 1920
3 sections	20 centimes	25 centimes	25 centimes
4 sections	25 centimes	30 centimes	35 centimes
6 sections	30 centimes	35 centimes	50 centimes
8 sections	35 centimes	45 centimes	70 centimes
10 sections	40 centimes	50 centimes	90 centimes
Plus de 10 sections	45 centimes	50 centimes	90 centimes

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 18 - 21

γ. DE NOUVEAUX ABONNEMENTS.

L'administration essaye de satisfaire le désir des communes en établissant un tarif d'abonnements suburbains, sans cependant se départir du principe de participation qu'elle maintient sous forme d'une majoration proportionnelle des prix dans une mesure toujours compatible avec les distances.

> « Les cartes d'abonnement partiel (par sections) seraient valables pour quatre voyages (deux allers et deux retours) la semaine seulement; les deux premiers voyages de la journée seraient périmés à 14 heures.
>
> Ces cartes ne seraient pas valables les dimanches et jours fériés, ni au service de nuit.

Tableau 9.

Tarifs des abonnements des tramways messins au 1er février 1921.

(Prix mensuel en francs.)

Ancien Tarif		Nouveau Tarif			Si achat de 4 billets
			Urbains	Suburbains	
Pour 2 sections	14	Pour 2 sections	16	22	26,00
Pour 4 sections	16	Pour 3 sections	18	25	31,20
Pour 6 sections	18	Pour 4 sections	20	28	41,60
Pour 8 sections	22	Pour 5 sections	22	30	52,00
Pour 10 sections	24	Pour 6 sections	24	32	52,00
Pour 12 sections	28	Pour 7 sections	28	36	62,40
Pour la ville	22	Pour 8 sections	30	38	62,40
Ville + 2 sections	24	Pour la ville (A)	32	42	-
Ville + 4 sections	26	Ville + 2 sections	36	44	67,00
Ville + 6 sections	28	Ville + 3 sections	38	46	73,20
Ville + 8 sections	30	Ville + 4 sections	40	48	83,60
Tout le réseau	32	Ville + 5 sections	42	50	94,00
		Ville + 6 sections	44	52	94,00
		Ville + 7 sections	46	54	104,40
		Tout le réseau (A)	48	56	-

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 18 - 21

Les cartes d'abonnement général (A) de la Ville et du réseau seraient à voyages illimités, de 6 heures à 22 heures ; elles seraient valables les jours ouvrables seulement et pour les services supplémentaires en payant la surtaxe.

L'administration propose en outre la création de cartes d'abonnement général au prix mensuel de :

	Pour la ville	Pour le réseau
Pour les contribuables urbains	40 francs	60 francs
Pour les contribuables suburbains	52 francs	70 francs

Ces cartes seraient, bien entendu, à voyages illimités, mais, contrairement aux précédentes, valables en tout temps et à toute heure, de sorte que ce système d'abonnement se prêterait à tous les besoins et à toutes les circonstances, sans léser les intérêts des tramways. »

Tableau 10.

Tarifs du ticket simple appliqués au réseau messin

au 1er août 1924 et au 1er août 1926.

	1er août 1924	1er août 1926
3 sections	30 centimes	40 centimes
4 sections	40 centimes	50 centimes
5 sections	50 centimes	60 centimes
6 sections	60 centimes	70 centimes
7 sections	70 centimes	80 centimes
8 sections	80 centimes	90 centimes
9 sections	90 centimes	100 centimes
Plus de 10 sections	100 centimes	120 centimes

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 18 - 21

Le 1er août 1927, le ticket messin de base (trois sections) est de 50 centimes. En 1923, le billet simple coûte 30 centimes à Strasbourg et 25 centimes à Mulhouse et Nancy. Le ticket strasbourgeois passe successivement à 35 centimes le 1er mars 1924, à 40 centimes le 28 octobre 1925 et à 50 centimes le 1er juin 1926 ; celui de Mulhouse est augmenté deux fois de 5 centimes le 2 mai 1924 et le 1er avril 1925.

2. LA CONCURRENCE DE L'AUTOMOBILE ET L'EXTENSION DES VILLES.

Depuis 1897, les progrès de l'automobile sont spectaculaires. Après la guerre, elle apparaît comme un moyen de transport moderne, très confortable, comparée aux tramways datant du début du siècle. A ce modernisme s'ajoute l'évolution des mentalités : en réaction à la guerre, les personnes se replient davantage sur l'espace individuel.

a. L'EXTENSION DES VILLES.

Malgré la crise, la fin des années vingt voit la reprise de l'extension urbaine. Le plan allemand messin d'extension urbaine est repris et à peine modifié ; la construction du quartier de la gare se poursuit (1924 - 1925). Le développement du quartier Sainte-Thérèse (1930) soude le tissu urbain de Montigny-lès-Metz à celui de Metz. Des quartiers comme le Sablon, Queuleu et Devant-les-Ponts poursuivent leur extension. Mais la ville reste un point fort du système défensif français et les servitudes près des forts sont maintenues, aussi son extension s'en trouve-t-elle entravée. Dans toutes les villes, le tissu urbain se densifie ou comble les vides (quartier du Norfeld à Mulhouse, quartier des Quinze à Strasbourg, Buthegnémont et le parc Viray à Nancy). La ville de Colmar se lance même dans une politique municipale de construction de logements à bon marché. Elle crée, en 1922, un office public d'habitations à bon marché (*H.B.M.*), soutenu par un organisme de financement : le *Crédit Immobilier du Haut-Rhin.* De 1925 à 1932 plus de mille logements de ce type sont bâtis[178], l'extension de la ville se poursuivant d'autre part dans toutes les directions, en particulier vers la zone résidentielle du Sud. La ville passe de 42 000 à 50 000 habitants entre 1921 et 1940. Dans toutes les cités,

178

- Rue de Belfort	40 logements	(1925).
- Cité de la Soie	280 logements	(1926).
- Cité Jardins	349 logements	(1928 - 1930).
- Cité des Vosges	172 logements	(1931).
- Cité de la Fecht	166 logements	(1932).

La loi Loucheur sur les habitations à bon marché date du 13 juillet 1928.

cette croissance de la ville-centre, mais aussi des communes périphériques, favorise les déplacements et suscite la création de nouvelles dessertes.

b. LE TRANSPORT PRIVE A LA CONQUETE DE LA VILLE.

On assiste à une rapide extension du transport privé, mais l'automobile envahit des villes qui n'ont pas été conçues pour la recevoir et qui connaissent rapidement la saturation de leurs voies de communication. Les transports en commun en subissent alors les premières conséquences : les voitures de tramway sont ralenties dans leur circulation et la desserte devient moins efficace. Quelques campagnes de publicité, soutenues par les constructeurs d'automobiles, de pneumatiques et les sociétés pétrolières, accusent rapidement les tramways de paralyser la circulation. C'est la fin du développement des lignes urbaines de tramways qui ne connaîtront plus que quelques extensions en direction des banlieues alors en expansion.

c. L'AUTOBUS : UNE SOLUTION D'ATTENTE.

Au début, l'autobus apparaît comme le complément du tramway et les transporteurs l'utilisent pour desservir soit des lignes rurales à faible trafic, non encore reliées par un tramway, soit les nouveaux quartiers, dans l'attente d'une densification du trafic et de la pose d'une voie de tramway. Mais, rapidement, la population et les pouvoirs publics pensent que l'automobile représente une solution économique au problème des transports. Les entrepreneurs d'automobiles espèrent être affranchis des entraves d'un cahier des charges, inhérent à toute concession d'un monopole, et jouir ainsi de l'entière liberté de leurs

tarifs afin d'aboutir à une exploitation commerciale viable. La notion de service public et l'obligation de desservir disparaissent et les compagnies de tramways subissent une concurrence déloyale de la part des transporteurs privés. Par la loi du 19 avril 1934, le gouvernement essaie de réglementer les conditions d'exploitation des transports en commun par route en interdisant les doubles emplois onéreux. Il tente d'équilibrer les charges et impose aux transporteurs routiers, au moins en principe, les mêmes règles de régularité, de sécurité et d'obligation d'itinéraire qu'aux transports sur voie ferrée. En fait, les lignes privées d'autobus se multiplient. Cette concurrence, et la baisse de la vitesse commerciale liée à l'importance de la circulation générale obligent les sociétés de transports en commun urbains à réagir.

3. « DE QUOI MEURT LE TRAMWAY ? »

La commission des tramways messins se réunit en mars 1938 pour contribuer à l'étude du problème du déclin des tramways, en tenant compte plus particulièrement de la situation locale. La question posée est : « De quoi meurt le tramway ? ». Selon elle, sept facteurs l'expliquent : l'équilibre précaire d'avant-guerre, l'influence de l'après-guerre, l'effet de la législation, l'influence des municipalités, l'embouteillage des rues, la mentalité du public et les problèmes liés aux transporteurs et au mode de transport. Elle propose également quelques remèdes. Les propos tenus évoquent bien l'état d'esprit des

dirigeants des sociétés de transports en commun urbains de cette époque[179].

a. LA SITUATION DE L'AVANT-GUERRE.

La commission constate que, avant-guerre, le tarif de 10 Pfennig équilibrait à peine le budget alors que les voies et le matériel roulant étaient neufs. Elle désavoue le choix de la place d'Armes comme point central de l'exploitation car elle est trop éloignée du centre de la ville contrairement au tracé du tramway hippomobile qui passait par les rues du Palais et du Petit-Paris.

Tableau 11.

Rendement des tramways messins.

Exercices	Bénéfices	Déficits
1904/05	103 633 Mark	
1905/06	117 860 Mark	
1906/07	122 207 Mark	
1907/08	94 750 Mark	
1908/09	18 029 Mark	
1909/10		45 492 Mark
1923		585 000 Francs
1924		423 000 Francs
1925		489 000 Francs
1927		716 191 Francs
1928		283 153 Francs

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 18 - 21

Cependant, c'est la mise en service de la gare centrale, en 1908, qui a entraîné l'alourdissement du service (20 motrices en plus) et qui a rompu l'équilibre budgétaire déficitaire à partir de 1909/10.

[179] Archives départementales de la Moselle. Série 7 S n°72.

b. LE DESEQUILIBRE DE L'APRES-GUERRE.

Après-guerre, l'inflation et les dévaluations font perdre au service des tramways tous ses fonds.

Tableau 12.

Prix des matières premières, en 1923 et en juillet 1924.

MATIERES	PRIX EN FRANCS EN 1923	PRIX EN FRANCS EN JUILLET 1924
Huile de graissage	230,00 le kg	384,50 le kg
Fer (profilés, sauf rails)	68,00 le kg	80,00 le kg
Bronze	554,00 le kg	612,00 le kg
Fil guipé pour section[180]	713,00 le kg	875,00 le kg
Fil guipé pour inducteur	713,00 le kg	923,00 le kg
Charbon	154,00 le kg	220,00 le kg
Coke[181]	137,00 le kg	190,00 le kg
Perche de trolley	559,50 pièce	643,00 pièce
Portion pour soudure	50,00 pièce	60,00 pièce
Lampes à incandescence	2,041 pièce	2,35 pièce
Acier manganésé	4,50 le kg	4,90 le kg
Rails	485,80 la t	675,00 la t
Bois : chêne	510,00 le m^3	550,00 le m^3
Bois : pitchpin	630,00 le m^3	720,00 le m^3

Source : Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 24

Cette hausse incessante des prix ralentit le renouvellement du matériel (moteurs et rails en particulier). Mais les égarements monétaires et les mélanges de franc-or et franc-papier faussent toutes les prévisions et toutes les statistiques.

---

[180] A titre de renseignement complémentaire, il faut signaler que le fil guipé pour section ou inducteur sert pour le bobinage des moteurs et que, sous cette forme, 600 kg de cuivre entrent ainsi dans chacune des voitures motrices.

[181] Le coke sert à chauffer dans les fours spéciaux les bandages d'acier destinés à cercler les roues.

c. L'EVOLUTION DE LA LEGISLATION.

L'équilibre budgétaire n'est plus réalisé en raison de l'évolution de la législation. Ainsi, par exemple, le maintien artificiellement bas des loyers fausse le rôle régulateur du tramway entre la ville et les communes suburbaines[182].

Les pouvoirs publics réclament l'équilibre, mais sont les premiers à imposer constamment de nouvelles charges et paperasseries. En 1934, la nouvelle législation frappant d'impôts les carburants pèsent lourdement sur les autobus. Pour la ville de Metz, ils représentent environ 100 000 francs par an et annihilent tous les efforts de compression réalisés par la régie. Les revirements des lois perturbent sans cesse les tentatives pour équilibrer le budget. Le 6 décembre 1935, le conseil municipal messin note :

> « Alors que les décrets-lois[183] ont eu une influence défavorable sur le budget de l'Usine d'Electricité, ils apportent une amélioration sensible aux tramways, puisque toutes les économies réalisées sur les traitements et salaires vont presque intégralement en diminution du déficit.
>
> L'exploitation du Tramway a été affectée, en 1935, par deux modifications : la mise en service du terminus, Place de la République, dont l'influence favorable sur les recettes est sensible et le remplacement de la circulaire Tramways par une circulaire Autobus, dont les conséquences financières ne peuvent pas encore être chiffrées.
>
> Mais les décrets-lois, sont venus se superposer et modifient sensiblement l'équilibre. Malgré qu'ils n'aient joué que sur six mois, ils permettent de réduire le déficit du tramway de 119 564 francs, le ramenant ainsi à 546 939,85 francs.
>
> La situation est analogue pour les autobus, où la diminution du déficit d'une somme de 27 55 francs ramène celui-ci à 157 045 francs.
>
> Pour l'ensemble des deux budgets, il y a donc une économie qui représente pour 1935, une économie de 147 000 francs qui sera plus que doublée en 1936. »

---

[182] Loi sur les loyers du 1er mars 1921.

[183] Les décrets-lois imposent une réduction générale de 10 % à toutes les dépenses de l'Etat, aux prix des loyers, du gaz, de l'électricité, aux emprunts publics et privés ...

d. DES EFFORTS NON COURONNES DE SUCCES.

Mais, un an plus tard, le 4 décembre 1937, ce même conseil constate :

> « Le budget primitif de 1936 avait semblé ouvrir, pour les Tramways et Autobus, une ère d'assainissement, le déficit étant considérablement réduit par les décrets-lois. Ces espoirs n'existent plus. Le réaménagement des décrets-lois supprime la presque totalité des économies escomptées, tout en laissant subsister de nouvelles charges.
>
> Par ses efforts, le Tramway a néanmoins réussi à rétablir la situation de 1935, en sorte que l'insuffisance ne dépasse pas 655 850 francs pour les Tramways et 239 185 francs pour les Autobus.
>
> Pour apprécier ce résultat, il faut rappeler que les charges nouvelles provenant des décrets-lois représentent 154 939 francs et que la recette est en baisse de 249 000 francs par rapport aux estimations. C'est d'ailleurs là le point le plus inquiétant pour l'avenir, puisqu'il interdit l'espoir d'améliorer l'équilibre par un rajustement de tarif.
>
> L'avenir est d'autant plus sombre que la semaine de 40 heures imposera de nouvelles charges écrasantes. Toutes les exploitations de tramways sont d'ailleurs acculées dans le même abîme. »

e. LES NOUVELLES CHARGES SOCIALES.

Elles[184] accablent le budget des transports en commun d'autant plus que les frais de personnel correspondent à 75 % des dépenses totales. La semaine de quarante heures est à elle seule une surcharge salariale de 20 %. Elle est introduite à Metz le 1er juillet 1937 avec un coût d'environ 580 000 francs. Elle décale aussi les heures utiles du commerce et de l'industrie et nécessite une modification importante des horaires. Le trafic est perdu entre 7 h et 8 h 30 ; il diminue entre 9 h et 11 h 30. Les agents inutilisés perdent leur temps. On connaît une forte affluence à 8 h 45 et la pointe de midi s'aggrave car tout le monde veut être à table à 12 h 15. Les magasins fermant à 18 h, le trafic

[184] Lois sur les assurances sociales (1er juillet 1930), sur les allocations familiales (21 janvier 1932), sur les conventions collectives (11-12 juin 1936).

rémunérateur cesse dès 18 h 30, mais gares, cinémas et théâtre obligent à maintenir un service déficitaire.

f. L'INDISCIPLINE ET LES DIFFICULTES DE RECRUTEMENT.

On constate un affaiblissement de la discipline chez le personnel (défendu par les syndicats). L'attitude de l'administration face aux agents est répressive ou laxiste suivant les fluctuations politiques. Leur recrutement devient d'ailleurs difficile, en particulier avec la nouvelle loi[185] réservant des quotas d'emplois aux invalides de guerre.

Tableau 13.

Emplois réservés aux invalides de guerre.

Emplois	Catégories de blessures ou d'infirmités compatibles avec l'emploi[1]	Conditions spéciales d'accès	Proportion attribuée
Receveurs	V., O., Cou (sauf aphonie), bonne constitution générale	Savoir lire, écrire et calculer	1/5
Facteurs enregistreurs	Cr., V., O., Cou (sauf aphonie), bonne constitution générale	Savoir lire, écrire et calculer.	1/5
Manœuvre de garage	Cr., V., O., Cou (sauf aphonie), bonne constitution générale	Savoir lire, écrire et compter.	1/5
Comptables	Cr., V., O., Cou (sauf aphonie), bonne constitution générale, Th., Og., D., Ba., Br. (un), M., Cj., P.	Instruction générale suffisante. Belle écriture et connaissance pratique de la comptabilité spéciale aux entreprises.	1/3
Ajusteurs	Cr., V., O., Cou (sauf aphonie), bonne constitution générale	Savoir lire, écrire et compter. Avoir des connaissances pratiques	1/5
(1) Explication des abréviations : Cr. (Crâne), V. (Visage), Y. (Yeux), O. (Oreilles), Th. (Thorax), Og. (Organes génitaux), Ba. (Bassin), Br. (Bras), M. (Mains), D. (Dos et colonne vertébrale), Cj. (Cuisse et jambe), P. (pieds).			

Source : Décret n° 24 116 du 24 mars 1924

[185] Décret du 24 mars 1924 portant règlement d'administration publique en exécution de l'article 10 de la loi du 21 août 1923, fixant les conditions d'attribution de subvention de l'Etat aux départements ou aux communes pour l'organisation et l'exploitation de services publics réguliers de transports par voitures automobiles et à traction électrique.

Article 24. En conformité de l'article 7 de la loi du 30 janvier 1923, l'entrepreneur devra réserver des emplois aux invalides de guerre, dans les conditions stipulées au tableau annexé au présent cahier des charges.

g. LA CONCURRENCE DE L'AUTOMOBILE ET DE LA BICYCLETTE.

La multiplication des automobiles enlève aux tramways les classes aisées et la cherté de la vie multiplie les cyclistes. Ils reviennent d'ailleurs au tramway par temps de pluie et y causent des surcharges insupportables. L'automobiliste est particulièrement égoïste. Il accepte avec une patience extraordinaire tous les arrêts dus à l'embouteillage par les autres automobiles, mais il n'admet pas de s'arrêter pour laisser passer un tramway ou laisser descendre les voyageurs.

Photo 27.

Metz. Tramway électrique, rue Gambetta, vers 1930 - 1935.

PRILLOT

Les automobiles accaparent les rues. Les poids lourds sont de plus en plus encombrants et leurs conducteurs sans gêne. Le stationnement réduit parfois de moitié la largeur utile des rues. La police de la route est absolument insuffisante car le code de la route n'est pas respecté. Chaque automobiliste considère comme un sport de

UNIVERSITE DE METZ S.C.D.

doubler le tramway ou de le couper. L'indiscipline des cyclistes devient une plaie. Les accidents sont variés et nombreux.

Le *Républicain Lorrain* du 1er décembre 1958 parle des accidents survenus, avant guerre, sur le réseau des tramways nancéiens.

> « Les motrices électriques, considérées un temps comme une panacée, puis brutalement décriées (souvent par les mêmes usagers), ne devaient pas tout à fait faire mentir les premiers et les seconds, de ces jugements. On avait parlé d'éventuelles « électrocutions ». Il n'y en pas à déplorer. Dieu merci !
>
> Par contre les accidents s'inscrivent nombreux. L'un des plus spectaculaires fut certainement celui intéressant une arroseuse municipale montée sur un tram. Donc l'engin en question, mal bloqué à l'arrêt de Gentilly, déambula, sans conducteur, la pente très prononcée et percuta une rame de voyageurs. Il y eut bon nombre de blessés (dont un gravement), retrouvés dans les débris de la remorque écrasée contre le mur de soutènement de la rampe conduisant à l'édifice du culte. La principale victime était un Italien qui décéda après s'être marié « in extremis » avec une Nancéienne, laquelle se porta partie civile.
>
> Tout aurait été plausible, si ... une autre veuve n'avait fait valoir ses droits. La victime, en effet, avait convolé, très légalement, quelques années plus tôt, au Maroc espagnol.
>
> Les deux actes étant parfaitement valables, la compagnie eut à servir deux pensions, auxquelles s'ajoutaient celles intéressants trois enfants nés du premier lit. Ce fait juridique fit l'objet de nombreux commentaires et même ... de thèses de droit comparé.
>
> Autre accident : un jour, à l'angle de la rue du Montet et de la rue Jeanne d'Arc, un wattman aperçoit un toucheur de bestiaux, conduisant un cheval. Il freine assez brutalement. Un passager se trouvant sur la plate-forme (ouverte à l'époque) est vivement projeté contre le garde-fou. La colonne vertébrale brisée, il succomba quelques heures plus tard.
>
> Il y a lieu de préciser, toujours pour la petite histoire, que si des motrices ont coupé des bras, des jambes, elles n'écrasèrent personnes. Pourquoi ?... Mais parce que des mesures de sécurité avaient été prises. Les véhicules étaient munis à l'avant d'un filet protecteur ... qui ramassait les piétons imprudents. Pour finir, citons un incident navrant : un jour de la mi-carême, un travesti (un pauvre « Pierrot ») glissa sur les confettis au moment où un tram se mettait en route de la place Saint-Jean. Il eut une jambe broyée et il dut être amputé. »

h. LES TRAMWAYS, VICTIMES DE L'INTERET PARTICULIER.

Les transports en commun sont considérés non pas comme des serviteurs de l'intérêt général, mais comme des domestiques particuliers. L'autorité des techniciens est insuffisamment soutenue. L'abus des règlements décourage l'initiative. Aussi, les tramways sont-

ils sacrifiés au reste de la circulation. Les sens uniques sont introduits sans tenir compte du tramway (Rue Serpenoise, Fournirue). On ne double pas les voies de tramways indispensables (Rue Serpenoise) pour ne pas gêner le stationnement des automobiles.

Le tramway supporte des frais de voirie abusifs. En effet, lors de la création des cahiers des charges, on a rejeté sur ce nouvel usager des voies publiques le plus de charges possibles. Or, il est victime de la concurrence sauvage d'entreprises privées d'autobus qui doublent les lignes les plus rentables, alors que les pouvoirs publics ne les obligent pas à appliquer le même règlement (en particulier l'obligation de desservir).

Les municipalités tiennent trop compte des considérations locales et des rivalités de quartiers qui décident du tracé des lignes, des arrêts, des sectionnements, sans tenir compte de l'intérêt général. Elles oublient que les méthodes administratives ne suffisent pas pour gérer une exploitation industrielle. Ainsi la charge des cartes de transport gratuites est supportée uniquement par les tramways, au lieu de l'être par chacun des services bénéficiaires. Elles ont l'illusion que le tramway est éternel et que l'on peut attendre qu'il s'écroule pour le remplacer. On oublie les progrès de l'automobile, aussi compare-t-on des autobus de 1937 à des tramways de 1898, en particulier pour le confort. Le premier peut évidemment concurrencer un vieux tramway, mais il ne peut pas lutter contre un tramway moderne auquel on donne la place nécessaire pour circuler. L'extension du tissu urbain a obligé de créer

des lotissements nouveaux, sans pouvoir tenir compte des lignes existantes. Les villes ne se mettent surtout pas d'accord entre elles pour les statuts du personnel et il y a forcément surenchère de la part des syndicats. Bref, il y a 95 % de contents et 5 % de mécontents, mais on entend et on écoute que ces derniers.

i. LE ROLE DES TRANSPORTEURS.

Il faut aussi signaler le manque de fermeté collective des transporteurs vis-à-vis des pouvoirs publics.

Tout d'abord lorsqu'il s'agit d'abus de la législation sociale, du maintien de la discipline, du problème de coordination, de lutter contre les intérêts égoïstes des grandes compagnies et contre la tendance qui, en cas d'accident, rend responsable le tramway quelle que soit l'imprudence de la victime.

Puis de leur manque de fermeté vis-à-vis de l'autorité locale lorsqu'il s'agit des cartes de libre parcours, de l'indiscipline des agents, de lutter contre les campagnes de presse et contre les interventions syndicales.

Et, enfin, le défaut d'entente entre les compagnies de tramways et les constructeurs pour rationaliser matériel et méthodes.

j. LES REMEDES.

Ils sont d'ordres techniques et financiers. La modernisation paraît indispensable.

α. **DES CHOIX TECHNIQUES.**

Le tramway reste le meilleur véhicule de transport en commun, en raison de sa grande capacité de surcharge et de son entretien modique. Il faut acheter des tramways modernes. La méthode allemande exploitant avec des remorques perd du terrain partout. La méthode anglaise, avec impériale, est plus intéressante parce qu'elle économise du personnel. Elle a toutefois été abandonnée à Paris et elle est inconnue en province. Le remplacement des tramways par des trolleybus ou par des autobus est envisageable. Le premier n'a pas la place qu'il mérite malgré ses qualités car il n'est pas standardisé et il reste trop cher à l'achat. Le second, malgré sa non standardisation, s'implante de plus en plus, mais il est à la merci de la taxation d'essence ou de gas-oil. Le choix du système dépend en dernier lieu des considérations locales des voiries urbaines, des programmes d'urbanisme et surtout des possibilités financières.

Quel que soit le mode de transport, le passage au système à un agent (le conducteur fait également office de receveur) est indispensable et oblige à un choix de véhicule adapté. Il faut améliorer les tramways en abaissant les plates-formes et en facilitant l'accès par les mains courantes. Les autobus sont en pleine évolution, mais ils sont souvent trop larges ou trop petits. La question des couloirs et des strapontins, le rapport entre places assises et places debout dénotent une pleine anarchie. Les voitures d'un même fournisseur changent d'une année à l'autre. Il est urgent de les standardiser pour abaisser les prix de revient, pour faciliter l'échange des pièces défectueuses et pour

uniformiser les réflexes du public en l'obligeant à monter par l'avant de la voiture.

Le tramway a pu naître et se développer lorsqu'il était le véhicule le plus rapide de la route. Il est appelé à disparaître s'il ne reprend pas cette première place. Les vitesses moyennes actuelles sont insuffisantes: 12 km/h au centre, 20 km/h dans les faubourgs, 30 à 40 km/h hors de la ville. Les vitesses nécessaires seraient respectivement de 20 km/h, de 30 km/h et de 50 à 80 km/h. A Paris, les tramways sont morts parce qu'ils roulaient à 20 km/h alors que tout le reste de la circulation faisait du 45 km/h. La suppression d'un arrêt sur deux[186] permettrait d'augmenter la vitesse commerciale à condition d'aménager les rues et la voie et de posséder des voitures modernes avec contrôleurs de frein pour le démarrage et pour l'arrêt. Il faut en principe une double voie dans l'axe de la rue, avec au moins une file libre de chaque côté. Cette condition ne pouvant être réalisée à Metz, le tramway semble bien condamné.

β. LA NECESSITE DE L'EQUILIBRE BUDGETAIRE.

La diminution des dépenses et l'augmentation des recettes représentent également un facteur incontournable.

Les seules possibilités de diminuer les dépenses consistent à réduire le personnel par la suppression des receveurs, à grouper les lignes pour obtenir un meilleur rendement, à supprimer celles dont le

[186] A Metz, un arrêt tous les 244 m en ville et tous les 324 m à l'extérieur de la ville.

rendement est dérisoire, à adopter, pour chaque service, une souplesse dans les horaires de travail.

Les recettes proviennent directement du prix des billets. Or, le tarif est conditionné par la situation économique. Quand on ne joint plus les deux bouts de son budget, on ne prend plus le tramway quel que soit le tarif, quel que soit le parcours et quel que soit le type de véhicule. Une baisse de tarif peut être dangereuse dès qu'il faut renforcer le service avec de nouvelles dépenses. Les recettes des dimanches sont trompeuses parce qu'elles entraînent des dépenses considérables. S'il était possible, le tarif unique serait la meilleure solution, car le tarif à section n'est juste qu'en théorie, en réalité, il ne tient pas compte qu'un tramway vide coûte aussi cher qu'une voiture bondée, il complique terriblement la perception, le contrôle et facilite la fraude. Il empêche surtout le service à un agent.

γ. POUR UNE LIBERTE D'ACTION.

L'exploitant a besoin d'une liberté d'action qu'il ne faut pas brider par des règlements administratifs, impossibles à concilier dans une exploitation industrielle rationnelle, par des règlements disciplinaires supprimant pratiquement les sanctions, mais, au contraire renforcer les règlements pour éviter les abus de maladie. (Annexe 26, tome II, p. 680). Il est aussi nécessaire de supprimer les charges fixes du tramway et d'en éviter de nouvelles, afin que traitements et salaires puissent varier facilement et sans décalage avec la situation économique et les recettes.

4. LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LE PROBLEME DES DEPLACEMENTS.

L'*Est Républicain* du 30 octobre 1930 propose à ses lecteurs une réflexion concernant les déplacements dans la ville de Nancy en interviewant M. Callot, directeur du réseau des tramways nancéien. Celui-ci parle de l'évolution de la desserte depuis la création des tramways. Il constate que la population est passée de 78 000 habitants en 1885 à 114 000 en 1926, que, pendant cette même période, le trafic des tramways s'est élevé d'un million trois cent mille voyageurs à vingt-quatre millions, mais que les rues du centre ne se sont pas élargies et que les voies larges sont celles de la périphérie où la densité de la circulation est réduite. Il précise qu'au Point Central, entre 11 h 50 et 12 h 30, les tramways chargent cinq mille personnes grâce à cinquante-cinq convois, dont vingt-sept avec remorque. Le véritable problème posé est en fait celui du choix d'un système de transport. Après avoir comparé les concurrents du tramway (l'autobus et le trolleybus), il se prononce pour la maintien de celui-ci, sans pour autant rejeter l'idée d'exploiter les lignes à faible trafic en autobus. Mais il pense que ce dernier, loin d'améliorer la circulation générale, augmenterait l'encombrement des rues car le remplacement des tramways par des autobus nécessiterait l'achat de cent soixante-cinq véhicules. Il conclut en précisant qu'il est prêt à étudier toutes les questions d'amélioration ou de modernisation du réseau, mais que les activités sont limitées par les considérations financières. (Annexe 27, tome II, p. 686).

B. L'EVOLUTION DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN.

Les sociétés réagissent à la conjoncture en demandant l'aide des pouvoirs publics, en testant et en introduisant les nouveaux modes de transports que sont l'autobus et le trolleybus, mais surtout en restructurant leur réseau par la refonte des lignes et en optimisant la gestion du personnel.

1. LA MODIFICATION DE LA RAISON SOCIALE.

a. DE NOUVELLES RAISONS SOCIALES.

A l'issue de la guerre, les transports en commun urbains restent une nécessité pour les villes, cependant, face aux difficultés financières, les réseaux se tournent vers les collectivités locales dont l'intervention dans leur gestion ne cessera d'augmenter. Le déséquilibre budgétaire nécessite de revoir le statut juridique de la majorité des entreprises. Le régime de la concession est périmé. La participation des pouvoirs publics devient une nécessité.

Nous avons déjà évoqué, ci-dessus, la mise en régie du service municipal des tramways de la ville de Metz[187], qui devait permettre de réduire le déficit , et les conditions par lesquelles la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* a obtenu la concession du réseau des tramways de la vallée de la Fensch[188].

---

[187] In : « L'application des lois françaises aux réseaux alsaciens - lorrains » p 174.

[188] In : « La mise sous séquestre de la Compagnie des Tramways de la Vallée de la Fensch » p 164

Des villes comme Forbach[189], Saint-Avold, Puttelange ou Colmar suivent l'exemple messin en devenant l'autorité concédante de leur réseau de transports en commun. Ailleurs, des sociétés de transports automobiles prennent le relais des sociétés de tramways défaillantes. A Epinal, c'est la *Société Générale des Transports Départementaux* qui succède à la *Société des Tramways Electriques d'Epinal*[190] et, à Longwy, la *Société des Services Publics et Transports Industriels* remplace la *Société des Tramways de Longwy*[191].

A Strasbourg, le régime de société d'économie mixte date de 1912. Il subsiste après-guerre, mais en 1922, le plan d'assainissement qui décide l'électrification des lignes suburbaines[192] est l'occasion, pour le département du Bas-Rhin, de prendre une participation financière dans la société strasbourgeoise par tranches d'actions ordinaires d'une valeur nominale d'un million, contre le versement d'une somme de 1 700 000 francs, réunie avec l'aide de l'Etat et des communes intéressées. Cette même année marque un tournant important dans l'organisation de la *Société des Tramways Mulhousiens* qui se transforme en société anonyme dans laquelle la ville de Mulhouse et les communes voisines possèdent 47 % du capital contre 53 % aux *Forces Motrices du Haut-Rhin.*

---

[189] Décret du 2 mai 1930.

[190] Le 1er août 1925.

[191] Le 1er juin 1936.

[192] Le coût de l'électrification des lignes de Marckolsheim, Truchtersheim et Westhoffen s'élève à près de huit millions de francs (valeur en 1925).

L'absorption de compagnies de tramways suburbains est également l'un des signes de la modification de la raison sociale des sociétés. Ainsi, le 20 décembre 1920, les deux lignes[193] de la *Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy* sont intégrées au réseau de la *Compagnie Générale Française des Tramways* et, le 30 juin 1930, la *Société des Tramways Mulhousiens* fusionne avec la *Société des Tramways de Mulhouse - Ensisheim - Wittenheim.*

b. L'EVOLUTION DES CONVENTIONS NANCEIENNES.[194]

Après-guerre, l'exploitation des tramways de Nancy fonctionne sous le régime de la convention du 13 juillet 1910. Elle est du type forfaitaire : moyennant la perception des tarifs inscrits au cahier de charges, la compagnie concessionnaire doit assurer l'exploitation prévue, à ses risques et périls. Elle a la disposition entière de ses recettes et peut limiter ses dépenses à celles strictement nécessaires au bon fonctionnement de ses services. La ville n'a aucun moyen pour l'obliger à améliorer ses dessertes, à créer de nouvelles lignes ou à modifier ses tarifs. De sorte que, chaque fois que la municipalité désire mettre en harmonie le réseau avec les besoins nés du développement de la ville, elle doit se mettre d'accord avec son concessionnaire.

193

- Nancy – Dombasle.
- Nancy - Pont-Saint-Vincent.

194 Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 n° 23, 25, 26 et 34.

α. **LES MESURES D'URGENCE.**

Pour remédier aux conséquences des événements d'après-guerre, cette convention est amendée le 8 octobre 1918, le 13 mars 1919, le 2 octobre 1919 et le 23 juin 1920. Ces avenants[195] ont pour but d'enregistrer, sous forme de conventions, les mesures d'urgence imposées par les nécessités du moment telles que l'augmentation des tarifs, indispensable pour faire face au relèvement des salaires du personnel, au paiement d'une partie des majorations du prix de l'énergie ou encore pour compenser les charges créées par l'application de la journée de huit heures. Ils corrigent partiellement les conséquences des événements d'après-guerre mais ils ne garantissent l'exploitation contre aucun risque et ne permettent pas d'élaborer et de réaliser un plan de restauration du réseau. Au contraire, durant cette période d'instabilité, le mal s'aggrave : les voies et le matériel ne peuvent

---

195

- 8 octobre 1918 : Surtaxe de 0,05 franc pour compenser en partie l'augmentation des charges, en particulier l'attribution d'une indemnité de cherté de vie au personnel.
- 13 mars 1919 : Surtaxe de 0,10 franc le dimanche ; suppression des correspondances ; réductions de service, en particulier le service spécial du soir.
- 2 octobre 1919 : Nouveaux tarifs. Sectionnement des lignes : 0,15 franc pour la première section et 0,05 franc par section supplémentaire. La ville garantit à la compagnie une recette annuelle de 3 850 000 francs. Pour toute somme supérieure, une première tranche de 3 500 000 francs revient en totalité à la compagnie. Les tranches supérieures sont partagées entre la ville et la compagnie.
- 23 juin 1920 : Le montant de la recette garantie est portée à 4 575 000 francs afin de tenir compte de l'augmentation des salaires et des prix des matières premières. Nouveau sectionnement des lignes : 0,25 franc par section et 0,05 francs par section supplémentaire. Rétablissement des correspondances : 0,35 franc. Création d'un billet matinal (avant 7 h 30) à tarif réduit : 0,10 franc de réduction.

plus être correctement entretenus. La situation devient critique et un nouvel accord est nécessaire afin d'essayer d'assurer l'équilibre de l'exploitation.

β. LA SIGNATURE D'UN NOUVEL ACCORD.

Ce contrat[196] porte les dates des 8 et 18 janvier 1921. Pendant cinq ans, de 1921 à 1925, la ville de Nancy et la société des tramways s'engagent mutuellement à assurer l'exploitation d'un service de tramways dans des conditions de fréquence, de tarifs et de salaires bien déterminées, ainsi qu'à exécuter un programme de travaux arrêté d'un commun accord[197]. En conséquence, elles décident d'ouvrir un compte d'exploitation dont les recettes comprennent toutes les recettes du réseau et dont les dépenses englobent toutes les charges et les dépenses

---

196

- 8 janvier 1921 Tarif : 0,25 franc par section ; 0,10 franc par section supplémentaire ; 0,40 franc pour les correspondances. Maintien de la réduction de 0,10 franc pour les billets matinaux.

197

- Réorganisation des dépôts et des ateliers. Modification des installations d'énergie électrique.
- En raison de leur usure, suppression des poteaux qui sont remplacés par des rosaces.
- Projet de nouveaux parcours :
  - → navette de Malzéville, entre le pont tournant de Malzéville et la rue de l'Orme (50 aller et retour par jour).
  - → du Cimetière du Sud à la place du Marché, par le quai de la Bataille et la route du Montet, rue des Quatre-Eglises (50 aller et retour par jour).
  - → du carrefour *Blandan – Montet* à la place du Marché ou à la place des Dames (45 aller et retour par jour).
- Mise en place d'un tarif pour les mutilés de guerre (mutilés à 50% et plus d'invalidité des membres inférieurs).
- Mise en vente de carnets 10 tickets pour les sections intra-muros au prix de trois francs.

du réseau. La société des tramways limite sa rémunération à ce qu'elle était en 1913. Un emprunt de 2 500 000 francs est contracté pour aider à couvrir le montant des gros travaux. Le déficit d'exploitation, s'il s'en produit, est tout d'abord couvert par la ville de Nancy, mais il est réparti, lors de la liquidation du compte, à raison de 1/3 à la charge de la société, jusqu'à concurrence de 500 000 francs, le surplus, quelle que soit son importance, est à la charge de la ville. Les excédents, s'il y en a, sont partagés à raison de 2/3 pour la ville et 1/3 pour la société, la ville ayant la faculté de décider que la totalité de cet excédent soit affecté, sans aucun partage, au développement et à l'amélioration des réseaux de tramways. Mais ils serviront tout d'abord à rembourser les avances faites par la ville à la compagnie des tramways postérieurement à 1913. Dans tous les cas, ils ne peuvent être partagés avant la liquidation du compte, en 1926 ; jusque-là, ils constituent un fonds de réserve.

Les premières années, les comptes d'exploitation sont excédentaires (53 465,14 francs en 1921 ; 205 459,57 francs en 1922 ; 197 984,04 francs en 1923), mais cette situation s'inverse en 1924 avec le retour d'un déficit important (près de 400 000 francs). Il s'explique par la forte progression des dépenses.

Ainsi, le montant des annuités destinées à couvrir l'emprunt de 2 500 000 francs augmente de 23 340 francs entre 1923 et 1924.

Les nouvelles charges sociales accentuent le déséquilibre budgétaire. En premier lieu, la loi du 22 juillet 1922, relative au régime

des retraites des employés de chemin de fer d'intérêt local et des tramways, met à la charge du concessionnaire une contribution qui pèse sur l'exploitation à partir du 1er janvier 1923. En 1923, elle s'élève à 89 000 francs et atteint 107 000 francs en 1924. Elle a été appliquée à tout le personnel qui avait un an de présence à la compagnie au premier janvier 1923. Mais pour permettre et améliorer le recrutement du personnel la société relève à la fois les salaires et les allocations familiales de ses ouvriers et de ses employés. Le salaire horaire augmente de 0,10 franc pour le personnel payé à l'heure et d'un franc pour les agents payés à la journée ou au mois. Il est mis en vigueur à partir du 16 décembre 1923. Le supplément de dépenses qui en résulte est de 115 000 francs en 1924. Le relèvement des allocations familiales, portées à 0,50 franc pour chacun des deux premiers enfants et à 0,75 pour chacun des autres, est mis en application à dater du 1er juin 1923. Il entraîne une charge annuelle de 50 000 francs.

Parmi les causes du déficit, il faut en retenir deux principales. La première résulte des augmentations des cours des matières premières et du prix du courant électrique d'origine suisse qui suit le cours du change (le kW/h passe de 0,13 franc en 1919 à 0,25 franc en 1923 et dépasse 0,40 franc en 1924). La seconde réside dans la majoration des impôts à la charge du concessionnaire : application du double décime à l'impôt sur les transports, de la taxe sur le chiffre d'affaires résultants des opérations commerciales autres que le transport des voyageurs et de la taxe sur les bénéfices commerciaux. L'ensemble de ces impôts s'élève à 45 000 francs.

Ces dernières conventions consacrent donc le régime de la régie intéressée avec l'association de plus en plus étroite de la ville et de son concessionnaire pour l'exploitation du réseau des tramways.

γ. LA CONVENTION DES 15 ET 31 MARS 1925.

La convention des 8 et 18 janvier 1921 expire fin 1925. Un nouveau traité est donc discuté entre les deux parties. Il est signé les 15 et 31 mars 1925, avec effet au 1er janvier 1926.

Deux principes fondamentaux sont adoptés. En premier, le réseau doit vivre sur ses recettes propres sans intervention financière de la ville et sans que le profit de la compagnie dépasse les limites déterminées. Le second consacre son intéressement au développement des recettes et à la réduction des quantités de main d'œuvre et de matières premières consommées par kilomètre-voiture.

La convention comporte donc les clauses essentielles suivantes.

La compagnie est autorisée à prélever sur les recettes annuelles une rétribution forfaitaire de 877 256 francs et une prime de gestion égale à 3 % des recettes. Ses frais généraux d'administration centrale sont fixés forfaitairement à 2 % des recettes.

L'excédent des recettes à la fin de chaque année sert, après remboursement des avances de la ville, à constituer un fonds de réserve. Si le compte d'exploitation fait ressortir un reliquat bénéficiaire supérieur à 300 000 francs (le fonds de réserve atteignant 1 200 000 francs pendant deux années consécutives), la ville peut exiger que les deux tiers de cet excédent soient distraits de ce compte pour être

affectés à telle application concernant le réseau qui lui paraît utile, ou à une baisse éventuelle des tarifs. Par contre, si le fonds de réserve vient à descendre au-dessous de 300 000 francs, les services et les tarifs sont remaniés ; la fréquence des passages sur certaines lignes peut être abaissée. Quant aux tarifs, ils doivent être calculés de façon à réaliser et à maintenir, dans toute la mesure du possible, l'équilibre du compte d'exploitation ; mais la majoration ne doit jamais, à défaut d'un nouvel accord entre la ville et la compagnie, dépasser 50 % des tarifs de base.

La prime d'économie créée par la convention précédente des 8 et 18 janvier 1921 est maintenue. Elle revient pour 1/3 à la ville, pour le reste à la compagnie.

La durée de la concession est prolongée de dix ans, soit jusqu'au 31 décembre 1973, comme pour les lignes départementales.

Les tarifs sont portés à 0,30 franc par section urbaine et à 0,20 franc par section hors octroi. Les correspondances sont maintenues à 0,40 franc et la réduction de 0,15 franc pour les billets matinaux qui peuvent être utilisés jusqu'à 8 h.

Cette convention reste en vigueur jusqu'à la guerre. (Annexe 28, tome II, p. 690).

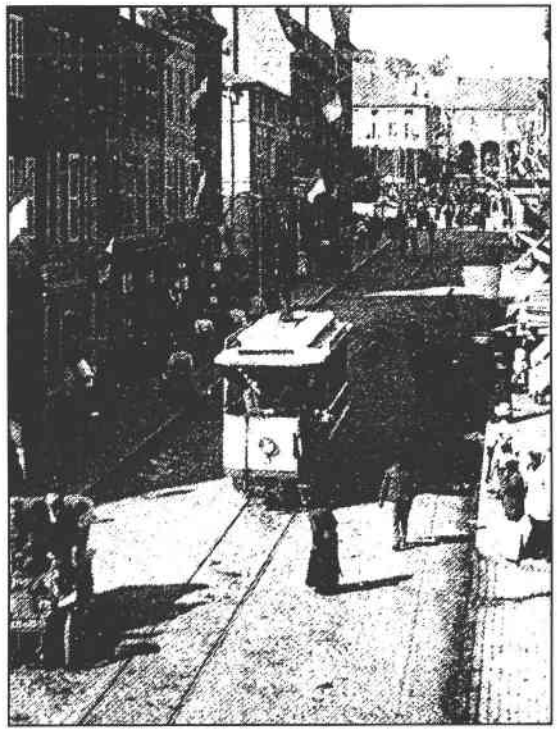
2. LES RESTRUCTURATIONS.

a. LES PETITS RESEAUX FACE AU CHOIX DU MODE DE TRACTION.

En règle générale, le service des tramways reprend rapidement et durablement, même si ces réseaux participent aussi aux bouleversements que connaît le monde du transport.

Photo 28.

Longwy.Tramway électrique, Grand'Rue, vers 1930.



RIDEAU M.

α. DES SERVICES ASSURES EN TRAMWAYS.

A Saint-Louis, l'année 1923 voit le rétablissement d'un trafic normal par delà la frontière[198] (Carte 26, tome II, p. 799.), mais il faut attendre 1926 pour revoir circuler le tramway longovicien.

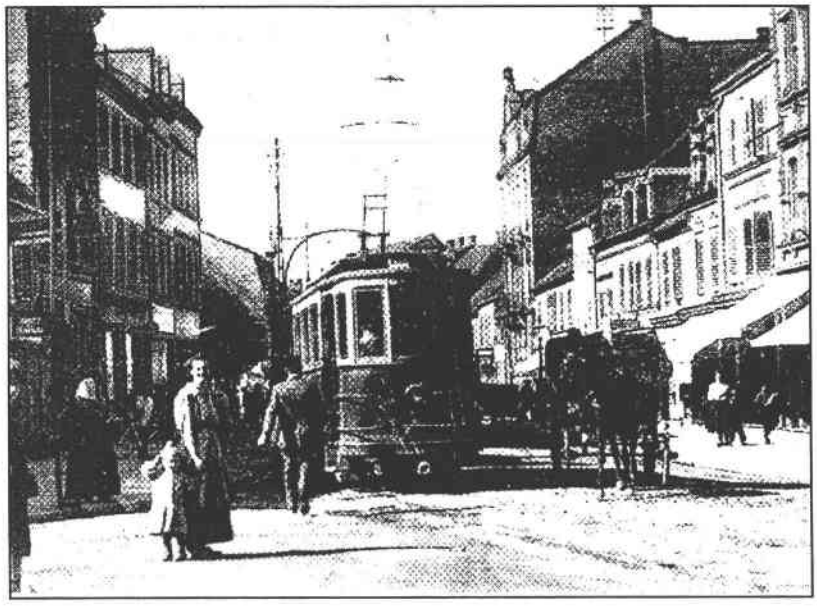
A Saint-Avold, malgré les années de crise entre 1919 et 1921, durant lesquelles la ligne connaît pour la première fois un déficit, le tramway poursuit son service car des régiments français s'installent dans les grandes casernes allemandes. De plus, deux usines s'établissent près de la gare et la municipalité crée, pour les ouvriers, des tickets de tramway à prix réduit. Aussi, malgré la concurrence des

[198] De 1915 à 1923, une navette circule cependant entre l'église de Saint-Louis et la frontière suisse.

lignes privées d'autobus, perçue dès 1920, la fréquentation progresse rapidement et l'équilibre financier est rétabli dès 1922. La nécessité d'une seconde voiture est ressentie, aussi les tramways rachètent-ils, en 1923, celle du réseau de Morhange qui a arrêté tout trafic à la fin de la guerre. En 1929, l'ensemble de la voie est complètement renouvelé et muni de traverses en chêne neuves. Mais le déclin commence à partir de 1932 : en trois mois, le tramway perd 8 000 passagers. Il faut augmenter les prix et réduire le plan de route[199]. A la fin de l'année 1938, le trajet ville-gare coûte 1,50 francs contre 0,35 franc courants en 1920.

Photo 29.

Forbach. Tramway électrique, rue Nationale, vers 1920.



«Le Républicain Lorrain »

199

- 1927 : 15 aller et retour par jour ; 215 000 voyageurs.
- 1932 : 10 aller et retour par jour ; 175 000 voyageurs.

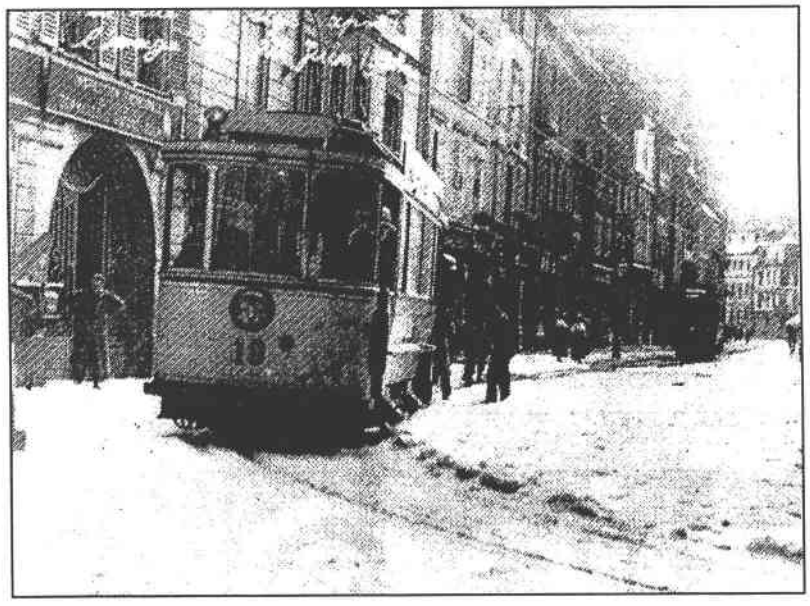
Quelques nouvelles voies sont construites : Forbach prolonge sa ligne jusqu'à la frontière de la Brême d'Or[200].

La société des tramways de la vallée de la Fensch établit une ligne entre Hayange et Neufchef ; Colmar double sa voie entre la rue des Clefs et l'avenue de la République et, en 1935, la ligne suburbaine de Wintzenheim, électrifiée, est intégrée au réseau urbain ; mais dans tous les réseaux l'automobile part à la conquête du rail.

Photo 30.

Colmar. Tramway électrique, rue des Clefs, après un orage de grêle.

22 juin 1922.



« *Dernières Nouvelles d'Alsace* »

β. L'INTEGRATION DE L'AUTOBUS DANS LES DESSERTES.

L'autobus conquiert dans tous les réseaux une part du trafic. Le 17 mars 1937, la *Société des Tramways de la Vallée de la Fensch*

[200] Le tronçon *Stiring* (rue Saint-François) – *Brême d'Or* est mis en exploitation le 8 juin 1930.

demande le remplacement de certains services de tramways, à faible rendement par un ou plusieurs autobus, et la modification du trafic entre Basse-Yutz et Saint-François afin de mieux utiliser le personnel à la suite de la semaine de quarante heures. L'ancien projet (de 1926) de prolongement de la ligne de tramway jusqu'à Lagrange, en empruntant la voie ferrée de Thionville à Mondorf, n'est abandonné qu'en 1938, mais au profit d'une ligne d'autobus. Les tramways quittent les rues de Longwy à la fin de l'année 1935, après dix années de service. En effet, le 1er janvier 1936, la *Société des Services Publics et Transports Industriels* prend la relève avec une ligne d'autobus circulaire desservie dans les deux sens[201]. (Carte 27, tome II, p. 800). L'amélioration des transports et des communications représente un préalable indispensable à la reprise de la vie économique à Colmar.

Si la circulation urbaine est facilité par des travaux d'asphaltage des rues et des places et la réfection complète certaines sections de voies de tramway, elle l'est aussi par la mise en service, dès 1929, de lignes[202] d'autobus électriques à accumulateurs[203] et par le désenclavement des petites localités, non desservies par le chemin de

---

201

Circuit : Ville-Basse, Ville-Haute, cité Latarse, cité Jardin, centre et gare de Mont-Saint-Martin, Gouraincourt, gare routière (Ville-Basse).

202

- Ligne *Colmar – Logelbach – Turckheim.*
- Ligne *Colmar – Wintzenheim – Wettolsheim.*

203 Pour freiner les importations en pétrole, les autorités essaient de favoriser les autobus à accumulateurs ou accubus. Les problèmes de ce mode de traction résident dans leur faible autonomie et dans le nombre des accumulateurs : ils sont 100 à 200 fois plus lourds que le combustible essence.

fer, grâce à la multiplication de lignes d'autobus. Le 15 janvier 1938, la ligne de tramway « *rouge* » (route de Strasbourg) est supprimée et remplacée par un service d'autobus.

Photo 31.

Colmar. Autobus électrique à accumulateurs. 1929.

« *Dernières Nouvelles d'Alsace* »

Les réseaux semblent donc hésiter sur la conduite à tenir. Dans un premier temps, ils continuent à accorder leur confiance aux tramways, puis ils intègrent peu à peu l'autobus dans leurs dessertes.

b. LA DIFFICILE RENAISSANCE DES TRANSPORTS URBAINS SPINALIENS.

α. LA LIQUIDATION AMIABLE DE LA SOCIETE.

Depuis le 1er août 1914, par suite de la guerre, l'exploitation des tramways a cessé à Epinal. Le 20 juillet 1920, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la *Société des Tramways Electriques*

d'Epinal[204] décrète la liquidation amiable de la société en raison de son impossibilité financière à réparer les nombreux dégâts subis par les infrastructures : le fil rond aérien de 53 mm² est très usé et manque sur plusieurs sections ; les boules et boulons isolants, ainsi que les tendeurs sont fendus et à remplacer. Il en est de même des fils supports transversaux en câble d'acier. De plus, avec le départ progressif de la garnison et la répercussion de la crise sur la vie économique et les entreprises de la cité[205], la population de la ville décroît de 30 000 habitants en 1911 à 23 000 en 1921. Elle s'élève à 27 000 en 1926 et à 28 000 en 1936. Dans ses conditions, l'assemblée pense que le déficit sera trop important.

β. DES PROJETS AVORTES.

Face à cette situation, deux directions sont envisagées pour la reprise de la desserte des tramways : d'une part, M. Bressot, ingénieur local des Ponts et chaussées, présente un projet à la municipalité, d'autre part, les liquidateurs de la société des tramways, MM. Jagot - Lachaume et Jacotté, cherchent des repreneurs potentiels.

Dans son projet du 2 octobre 1920, M. Bressot propose une réorganisation des tramways avec la participation et le raccordement au réseau des usines d'Epinal, de Golbey et de Saint-Laurent. Ce projet remporte un vif succès auprès des entreprises puisque huit d'entre elles y sont favorables, une seule est désintéressée et trois ne répondent

[204] Société anonyme au capital de 900 000 francs dont 600 000 en actions et 300 000 en obligations.

[205] Des trente ateliers de passementerie existant avant-guerre, il n'en subsiste plus que quinze en 1927.

pas[206]. Il remanie son projet et propose, le 6 janvier 1922, d'ajouter au trafic des voyageurs un trafic de marchandises, de prolonger la ligne principale vers Golbey et Saint-Laurent, de ne prévoir qu'une seule dérivation en direction de la gare, de supprimer la ligne *Place des Vosges – Poissompré* et de substituer, à la traction électrique, un mode de traction plus économique (Fuel-oil).

Ce projet n'aboutit pas car, entre-temps, les liquidateurs de la société, après avoir pris contact avec les différents repreneurs potentiels[207], cèdent la concession, par convention passée devant maître

---

206

Favorables → *Société Anonyme des Tissus de Golbey.*
→ *Anciens Etablissements Zieglen.*
→ *Tissages Hartmann.*
→ *S.I.V.N.*
→ *Etablissement David et Maigret.*
→ *Filature de la Gosse* (entretien téléphonique).
→ *Manufacture de draps Pierson* (Golbey).
→ *Kahn Lang Manuel et C^ie .*

Désintéressée → *Fonderie Dieudonné.*

Sans Réponse → *Filature Gautier et C^ie.*
→ *Vautrin* (négociant en vins).
→ *Viargardin* (Magasins-Réunis).

207

→ *La Traction Moderne*, 11 boulevard de la Madeleine à Paris.

→ *Compagnie Française pour l'Exploitation des Procédés Thomson - Houston* à Paris.

→ *Société Anonyme des Usines A. Pétolat* à Dijon.

→ *Société Alsacienne de Constructions Mécaniques* à Belfort.

→ *Usine Renault* (Application aux véhicules sur rails des progrès réalisés en automobile) à Billancourt.

Weymuller, notaire à Epinal, le 1er décembre 1921, à *La Traction Moderne* pour la somme de 125 000 francs, avec le matériel existant, le dépôt, la salle des machines et des chaudières, et la partie du terrain nécessaire à l'exploitation. Cette société propose, le 26 janvier 1922, une réorganisation des tramways prévoyant elle aussi l'abandon de l'énergie électrique et l'exploitation simultanée sur le réseau du trafic-voyageur et du trafic commercial. Dans une lettre de février 1922, M. Lostanges, président de la société anonyme de *La Traction Moderne*, expose que, par la convention du 1er décembre 1921, sa société a racheté la concession du réseau des tramways d'Epinal et il demande donc au conseil municipal les approbations nécessaires. Celui-ci finit par approuver la cession et les deux parties signent une convention, le 28 juin 1923, relative aux essais de nouvelles motrices non électriques. En juillet 1924, suite à la hausse du prix du pétrole lampant, l'obtention du nouveau matériel pose problème et la municipalité accorde à *La Traction Moderne* un délai pour la constitution d'une nouvelle société[208]. Finalement, le 24 novembre 1924, celle-ci déclare abandonner le projet de créer une société afin de reprendre l'exploitation des transports urbains.

→ *Société Nouvelle des Etablissements Decauville Aimé* à Paris.

→ *Société Vizet Fils et Cie* à Saint-Denis.

[208] La date limite de constitution de la nouvelle société est fixée au 1er décembre 1924, puis prorogée jusqu'au 1er janvier 1925.

γ. **L'APPARITION DE L'AUTOBUS.**

Suite à cet abandon, le conseil municipal vote la convention de la liquidation de la *Société Anonyme des Tramways Electriques d'Epinal*[209] et mandate M. Bressot afin qu'il se mette en relation avec la *Société Générale des Transports Départementaux (S.G.T.D.)*[210]. Le 9 janvier 1925, cette dernière propose un avant-projet de desserte par autobus qui prévoit deux lignes subventionnées par la municipalité et à l'essai pour un an[211]. L'exploitation de la ligne A débute le 1er août 1925 (14 aller et retour par jour). Le 19 août, le conseil municipal en demande la modification afin d'assurer une exploitation plus rationnelle et

---

[209] Convention votée le 5 décembre 1924.

Article 1. La convention de rétrocession du réseau des tramways d'Epinal, passée le 27 décembre 1902, entre la ville d'Epinal et MM. Garnier, Hammer et Vicarino, rétrocessionnaires, auxquels la *Société Anonyme des Tramways Electriques d'Epinal* a été substituée par décret en date du 25 mai 1905, est annulée.

Article 2. L'annulation de la présente convention ne donnera lieu à l'allocation d'aucune indemnité à l'une ou l'autre des parties contractantes.

Article 3. La *Société Anonyme des Tramways Electriques d'Epinal* sera tenue de procéder à l'enlèvement des rails et à la remise en état des lieux, ainsi qu'il est prévu à l'article 18 du cahier des charges arrêté par M. le ministre des travaux publics, en date du 14 novembre 1904, sans qu'elle puisse prétendre à aucune indemnité. L'enlèvement des rails et la remise en état devront être terminés au plus tard pour le 1er octobre 1925.

Article 4. La présente convention ne sera valable qu'après approbation par l'autorité supérieure et abrogation du décret du 15 novembre 1904 portant concession à la ville d'Epinal du réseau des tramways.

[210] Siège social : 5, avenue Hoche à Paris ; société anonyme au capital 32 000 000 francs. Bureaux et direction : 64, rue Pierre Charron à Paris.

[211]

- Ligne A : Faubourg de Nancy, rue de Nancy, rue de la Faïencerie, quai des Bons Enfants, place Lagarde, rue Saint-Carnot, rue des Forts, rue Thiers, avenue de la Loge Blanche, rue de Remiremont, ancien terminus.
- Ligne B : Octroi de Chantraine, rue Notre-Dame-de-Lorette, rue de la Gare, rue Léopold Bourg, place des Vosges, rue des Halles, faubourg Saint-Michel, ancien terminus.

d'améliorer la situation financière de l'exploitation[212]. Ce remaniement intervient fin août, en même temps que la mise à l'essai de la ligne B[213].

212

1) Modifications votées par le conseil municipal.

- Passage par la gare dans les deux sens en empruntant les rues de la gare et de Boulay-de-la-Meurthe, avec la gare comme tête de section et arrêts avenue de la Gare et rue Cour-Billot.
- Nouveaux arrêts Parc à Ballons et rue de la Préfecture (Marché couvert).
- Intensification des parties extrêmes de la ligne et mise en concordance avec continuité des horaires sur toute la ligne.
- Mise en application, à partir d'octobre, de nouveaux tarifs :

  1 section : 0,30 franc

  2 sections : 0,50 franc

  3 sections : 0,75 franc

  4 sections : 1,00 franc

- Etude d'un nouvel horaire réduisant le service de la première heure le matin, qui ne fournit pas de voyageurs, et prolongation le soir de façon à assurer le service de l'arrivée et du départ des voyageurs de la gare vers 7h et vers 20 h, en se tenant toutefois dans les limites minima des parcours kilométriques prévus à la convention.
- Création de cartes d'abonnement, à raison de 40,00 francs par mois, valables sur toute la ligne.

2) Suggestions du conseil municipal.

- Intensifier le service, les dimanches et jours fériés, à certaines heures d'affluence, en accord avec la commission municipale des autobus, sur proposition du directeur de la société.
- Mettre à la gare, au moment de l'arrivée des trains, dans la journée, une voiture de battement, en attendant que le service de la ligne B puisse être conjugué avec la ligne A et que le service de la gare soit de ce fait intensifié.
- Entreprendre, le plus tôt possible, les essais de la ligne B.
- Organiser, pendant la durée du concours régional, un service de va-et-vient de la gare au Petit Champs de Mars, principalement à l'arrivé et au départ des trains, avec un prix unique de 0,75 franc, entre la gare et l'entrée du concours régional au Petit Champs de Mars.

213

- Ligne A : Golbey, avenue de la Fontenelle, rue de Nancy, rue de la Faïencerie, quai des Bons Enfants, pont de la Xatte, pont et rue Sadi Carnot, rue des Forts, rue Thiers, pont et avenue de la Loge-Blanche, rue de Remiremont, Champ-du-Pin.
- Ligne B : Rond-point de Chantraine (octroi Saint-Michel), rue Notre-Dame-de-Lorette, Gare, rue de la Gare, avenue de la Gare, place des Vosges, rue des Halles, rue Saint-Michel, faubourg Saint-Michel, chemin de grande communication n° 48, Cimetière.

(Carte 28, tome II, p. 801). Cependant, les aménagements se poursuivent durant toute cette année d'essai avec l'application de nouveaux tarifs[214], la suppression de la ligne B, le 15 décembre 1925, et comme conséquence directe un nouveau circuit pour les autobus[215].

A la fin de l'année d'essai, le maire, A. Baudouin, en fait le bilan dans une note au brouillon, non datée, certainement envoyée début juin 1926 à la direction de la société afin de préparer la convention :

> « L'expérience a démontré que les autobus spinaliens répondent à une nécessité et sont surtout utilisés par la classe laborieuse : employés, ouvriers ou petits bourgeois, qui ne peuvent se payer une voiture à eux et ils sont grand nombre.
>
> C'est donc un moyen démocratique par excellence.
>
> Aussi, notre municipalité a envisagé, dès maintenant, l'éventualité d'une subvention de la Société pour permettre aux autobus de vivre après la période d'essais qui est concluante.
>
> Mais les sacrifices de la ville doivent être réduits autant que possible et dans des limites raisonnables.
>
> Pour y arriver, il faut encore augmenter les recettes qui ont, depuis le début, progressé d'une façon à peu près constante de 1,34 à 2,27 francs le kilomètre-voiture. Ce dernier chiffre de 2,27 ne sera guère dépassé avec les prix actuels de 0,30 franc par secteur et de 0,50 franc pour les trois secteurs intérieurs groupés.
>
> Ces prix sont les plus bas de toutes les exploitations urbaines connues de toutes les villes de France et ils atteignent à peine le coefficient trois

---

[214] Dans sa séance du 19 octobre 1925, le conseil municipal décide d'appliquer de nouveaux tarifs à compter du 25 octobre 1925 pour la ligne A et du 3 novembre 1925 pour la ligne B.

1) Une section : 0,30 franc.
2) Prix unique sur les deux lignes au-delà d'une section pour deux ou trois sections urbaines limitées par l'avenue Dutac et la rue de Remiremont sur la ligne A et du rond-point de Chantraine à la place des Vosges sur la ligne B : 0,50 franc.
3) Section supplémentaire de Golbey à l'avenue Dutac : 0,30 franc.
4) Section supplémentaire de la rue de Remiremont au terminus du Champ-du-Pin : 0,20 franc.
5) Section supplémentaire de la place des Vosges au cimetière : 0,50 franc.

[215] Nouveau parcours : rue Léopold-Bourg, rue du Pont, place des Vosges, rue Saint-Goëry, rue d'Arches.

d'avant-guerre.

Dans la situation actuelle, étant donné le prix de l'essence et du caoutchouc, ils devraient dépasser six.

Je vous propose d'appliquer seulement le coefficient 3,5 et de porter, à partir du 15 juin courant, le prix du secteur à 0,35 au lieu de 0,30 et du groupe intérieur à 0,60 au lieu de 0,50.

Par voie de conséquence, les prix des secteurs spéciaux de Golbey et du Champ-du-Pin seraient portés respectivement à 0,35 et à 0,25.

Je crois pouvoir indiquer, dès maintenant, que, moyennant ce léger relèvement, l'exploitation des autobus deviendra définitive au 1er août prochain, date d'expiration de la période d'essais et sans que le budget de la ville soit trop grevé.

Il est permis aussi d'escompter des temps meilleurs où l'essence et le caoutchouc reprendront leurs cours normaux, à ce moment, on pourra envisager une baisse sur les prix des billets. »

δ. LA SIGNATURE DE NOUVELLES CONVENTIONS.

Une convention[216] d'une durée de dix ans est signée le 30 août 1926. Pendant cette période, de nouvelles dessertes sont créées, mais elles se soldent toutes par des échecs[217]. Lors de sa séance du 9 décembre 1935, le conseil municipal décide de lancer un appel d'offre pour renouveler la convention de concession du service d'autobus urbains de la ville d'Epinal. Quatre sociétés répondent favorablement[218]

---

216 Elle prend effet au 1er août 1926.

217

- Début janvier 1926, mise à l'essai d'une circulaire pour desservir le marché, à partir du quartier Chantraine. Réservée uniquement aux abonnés. Ligne subventionnée par la ville. Abonnements au prix de 15,00 francs par trimestre en souscription jusqu'au 14 janvier 1926.

  Parcours : rue Notre-Dame-de-Lorette, rue Charles-le-Moyne, rue d'Olima, route militaire, rond-point rue Français, rue Camerelle, rue Clé d'Or, boulevard de la Gare, Marché couvert.

- Début janvier 1930, création d'un service hebdomadaire *Saut-le-Cerf – Place des Vosges*, pour desservir le Marché couvert le samedi matin. Essai de quatre mois.

- En avril 1931, essai, sans suite, d'une ligne *Place des Vosges – Rond-point de Chantraine.*

218

- *Société Générale des Transports Départementaux* (*S.G.T.D.*).

et le choix se porte sur la même compagnie : la *S.G.T.D.* qui signe une convention de cinq ans (du 1er août 1936 au 31 juillet 1941) comportant une clause importante : le service des autobus urbains n'est plus subventionné par la commune.

c. LE BOULEVERSEMENT DES DESSERTES.

α. LA REFECTION ET LA MODERNISATION DES RESEAUX.

Après-guerre, les services de tramways reprennent rapidement, mais les programmes de redressement se poursuivent tant bien que mal, car, pour plusieurs années, les fonds disponibles sont utilisés pour remettre en état les voies et le matériel, pour réorganiser et moderniser les ateliers et les dépôts et, enfin pour modifier les installations d'énergie électrique défectueuses. Les réseaux manquent en effet d'entretien et ces années sont marquées par le besoin urgent du renouvellement du matériel de traction et des voies.

→ *LE RESEAU NANCEIEN.*

Ainsi, à Nancy, le service normal des tramways reprend le 27 octobre 1918. En 1920, le réseau comporte huit lignes[219], (Carte 29,

- *Société des Autobus d'Epinal* (*S.A.E.*), 10 avenue Dutac à Epinal.
- *Société des Rapides de Lorraine*, à Nancy.
- *Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges* (*S.T.A.H.V.*), 56 quai des Bons-Enfants, à Epinal.

[219] Réseau de Nancy en 1920.

- Ligne *Maxéville – Jarville.*
- Ligne *Laxou – Essey.*
- Ligne *Blandan – Pont Tournant.*
- Ligne *Maron – Pont Tournant.*
- Ligne *circulaire.*

tome II, p. 802) auxquelles il convient d'ajouter les sept lignes du service du soir[220] (Carte 30, tome II, p. 803) et du service du théâtre[221] (Carte 31, tome II, p. 804) mis en exploitation les jours de représentation au théâtre municipal[222]. Mais l'état du matériel roulant exigeant une réfection complète, la *Compagnie Générale Française de Tramways* procède, dans les années vingt, à la reconstruction totale des caisses des motrices urbaines. A cette occasion, les voitures sont fermées à leurs extrémités. Pour faciliter les réparations, les tôles latérales sont remplacées par des panneaux en bois de teck. Certaines

---

- Ligne *Saint-Mansuy – Lobau.*
- Ligne *Scarpone – Rue Stanislas.*
- Ligne *Montet – Ile de Corse.*

[220] Service du soir à Nancy en 1920.

- Ligne 1 : *Point Central – Bonsecours.*
- Ligne 2 : *Point Central - Port Saint-Sébastien.*
- Ligne 3 : *Point Central – Préville.*
- Ligne 4 : *Point Central – Saint-Max.*
- Ligne 5 : *Point Central – Hôpital militaire.*
- Ligne 6 : *Point Central – Montet – Jeanne d'Arc – Rue du Mont Désert – Rue Saint-Dizier – Point Central.*
- Ligne 7 : *Point Central – Ile de Corse – Rue Saint-Georges.*

[221] Service du théâtre à Nancy en 1920.

- Ligne 1 : *Rue des Dominicains – Terminus d'Essey.*
- Ligne 2 : *Rue des Dominicains – Terminus de Laxou.*
- Ligne 3 : *Rue des Dominicains – Terminus Blandan.*
- Ligne 4 : *Rue Stanislas – Terminus de Jarville.*
- Ligne 5 : *Rue Stanislas – Terminus de Maxéville.*
- Ligne 6 : *Rue Stanislas – Pont Tournant.*
- Ligne 7 : *Rue Stanislas – Rue de Toul - Rue de Verdun.*

[222] Première mise en circulation le 14 octobre 1919.

reçoivent également des banquettes transversales à dossiers réversibles, et, sur dix d'entre elles, des moteurs de 50 CV remplacent les moteurs d'origine de 25 CV. Le renouvellement du parc porte surtout sur les remorques et vingt-huit petites voitures à plate-forme centrale sont mises en service. Le dépôt de Préville est rénové et les lignes suburbaines sont équipées en voitures modernes de la *Société Anonyme du Tramway Moderne* (*S.A.T.R.A.M.O.*)[223].

→ *LA SOCIETE STRASBOURGEOISE.*

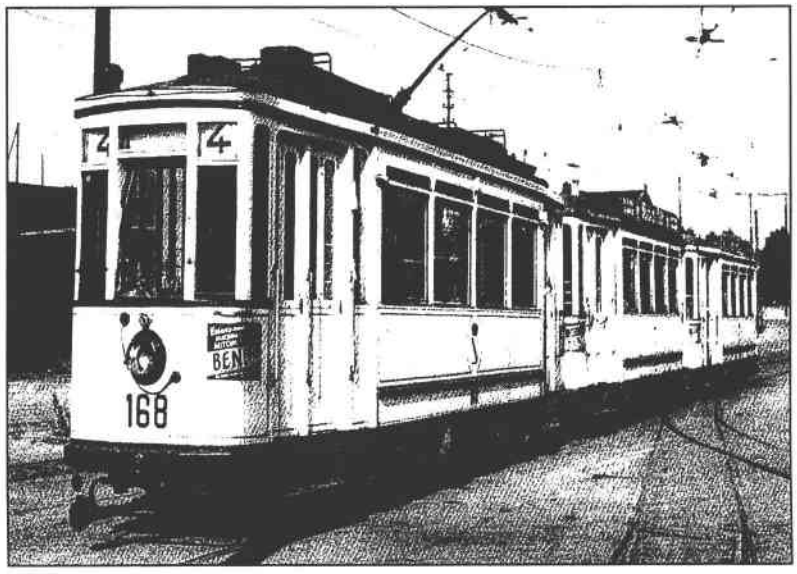
A Strasbourg, la priorité est donnée au renouvellement des voies et des moteurs de traction. Mais comme la compagnie connaît de sérieuses difficultés financières, elle s'adresse à son actionnaire principal, la ville de Strasbourg. Puis elle adapte le matériel roulant urbain aux besoins de la clientèle. L'amélioration du confort s'impose. Afin de permettre le transport d'un nombre accru de voyageurs, les plates-formes sont agrandies et progressivement fermées, d'abord sur les faces frontales, puis sur les faces latérales. Ces transformations sont également effectuées avec le souci d'unifier le plus possible les types de voitures et de donner, extérieurement, un aspect uniforme aux rames. L'acquisition de nouveau matériel reste aussi prioritaire. En 1923, la compagnie achète vingt remorques à caisse en bois à la *Société des*

[223] Société fondée en 1923. Usines de la *Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer à Raismes* (Nord) et des ateliers *de Dietrich*, à Reichshoffen (Bas-Rhin). En 1937, elle est absorbée par la *Société Anonymes des Véhicules et Tracteurs Electriques* (*V.E.T.R.A.*), siège social au 38, avenue Kléber, puis au 79, avenue des Champs-Elysées (1947) à Paris, fondée, en 1925, filiale de la *Société Als-Thom*, elle-même issue du regroupement des *Usines Belfortaines de la Société Alsacienne de Construction Mécanique* et de la *Compagnie Française Thomson-Houston*. Fin des activités de *V.E.T.R.A.* en 1966.

Tramways de Stuttgart (*S.S.B.*), puis, en 1927, quinze remorques à bogies à la *Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer*, à Raismes, et, enfin, en 1930, quinze motrices et dix remorques à la *Société de Dietrich*, à Reichshoffen.

Photo 32.

Strasbourg. Rames de Dietrich, en 1931.



MULLER G.

La compagnie prend aussi des mesures susceptibles de redresser une situation économique compromise. En décembre 1930, elle transforme les ateliers et les dépôts principaux de la rue des Bonnes-Gens sur des terrains d'une superficie de près de quinze hectares en bordure du Chemin-Haut et de la rue de la Gare-aux-Marchandises à Cronenbourg. Equipées de machines d'un outillage moderne, ces nouvelles installations aident à abaisser les prix de revient de l'entretien, des révisions et des réparations des véhicules. Elle est également amenée à une hausse importante des ses tarifs.

Tableau 14.

Tarifs de jour du billet simple

des *Tramways Electriques de Strasbourg et Environs,*

en vigueur au 1er mars 1924 et au 30 mars 1931.

(centimes courants)

Parcours	Tarif (centimes)		Tarif (centimes)	
	intérieur	extérieur	intérieur	extérieur
jusqu'à 2,0 km compris	35	45	60	65
de 2,0 km à 3,7 km compris	45	55	70	75
de 3,7 km à 5,5 km compris	55	65	85	90
de 5,5 km à 7,3 km compris	65	75	110	120
de 7,3 km à 9,1 km compris	75	80	130	140
de 9,1 km à 11,0 km compris	80	90	160	170
de 11,0 km à 12,8 km compris	90	100	190	200
de 12,8 km à 14,6 km compris	100	110	-	220
de 14,6 km à 16,4 km compris	110	120	-	250
de 16,4 km à 18,2 km compris	120	130	-	280
au-dessus de 18,2 km	-	-	-	310

Source : Archives municipales de Strasbourg. Série 284 1599 et 284 1600

β. LES PREMIERS AUTOBUS.

Les lignes de tramways connaissent encore quelques extensions, principalement en direction de banlieues éloignées[224], et on assiste à l'électrification des lignes suburbaines[225].

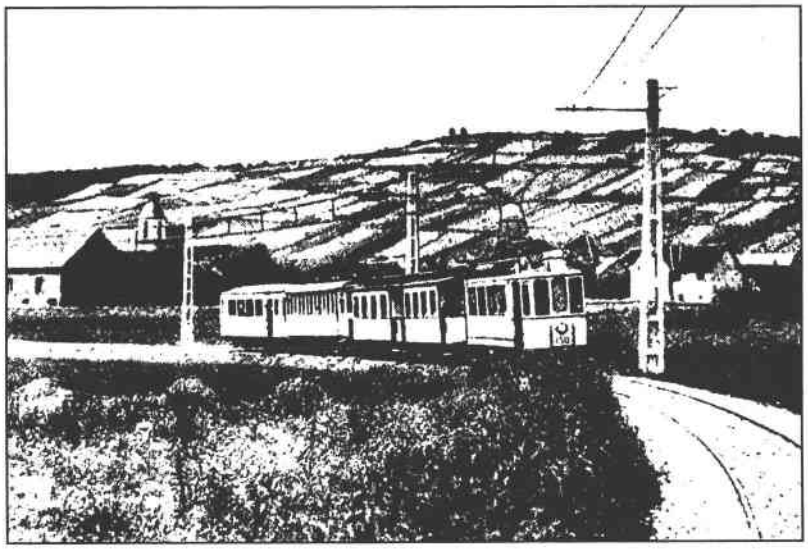
---

[224] Dernières extensions du tramway à Strasbourg.

- 10 juillet 1919 : la ligne 3 est prolongée entre les Papeteries de la Robertsau et le restaurant à « l'Aigle ».
- 27 mai 1923 : la ligne 8 est prolongée du Tivoli au Wacken.
- 15 novembre 1927 : la ligne 9 est prolongée entre le Cimetière Sainte-Hélène et le passage à niveau de la ligne de chemin de fer de Strasbourg à Lauterbourg.

Photo 33.

Strasbourg. Tramway électrique de la ligne de Westhoffen, vers 1930.



MULLER G.

Mais, à cette époque, les réseaux introduisent les dessertes en autobus. Le but est de prolonger, à peu de frais, des lignes de tramways urbains et suburbains ou de créer de nouvelles dessertes sur des

---

- 17 mai 1928 : la ligne 2 est prolongée de la Place de Kehl au Pont du Petit Rhin.
- 4 novembre 1929 : la ligne 1 est déviée entre la Place de la Bourse et le Pont Vauban par un itinéraire empruntant l'avenue Jean Jaurès.
- 16 janvier 1930 : Inauguration de la ligne suburbaine *Strasbourg Marché - Obernai – Ottrott.*

[225] Electrification des lignes suburbaines.

- Colmar	: 1er mai 1935	: *Colmar – Wintzenheim.*
- Mulhouse	: 15 avril 1928	: *Mulhouse – Wittenheim.*
- Mulhouse	: 27 janvier 1930	: *Wittenheim – Ensisheim.*
- Mulhouse	: 1er octobre 1930	: *Ensisheim – Battenheim.*
- Strasbourg	: 6 mai 1925	: *Strasbourg – Truchtersheim.*
- Strasbourg	: 15 juin 1925	: *Strasbourg – Westhoffen.*
- Strasbourg	: 29 octobre 1925	: *Strasbourg – Boofzheim – Marckolsheim.*
- Strasbourg	: 2 février 1926	: *Boofzheim – Rhinau.*
- Strasbourg	: 18 août 1926	: *Route du Rhin – Erstein Ville – Erstein Gare A.L.*

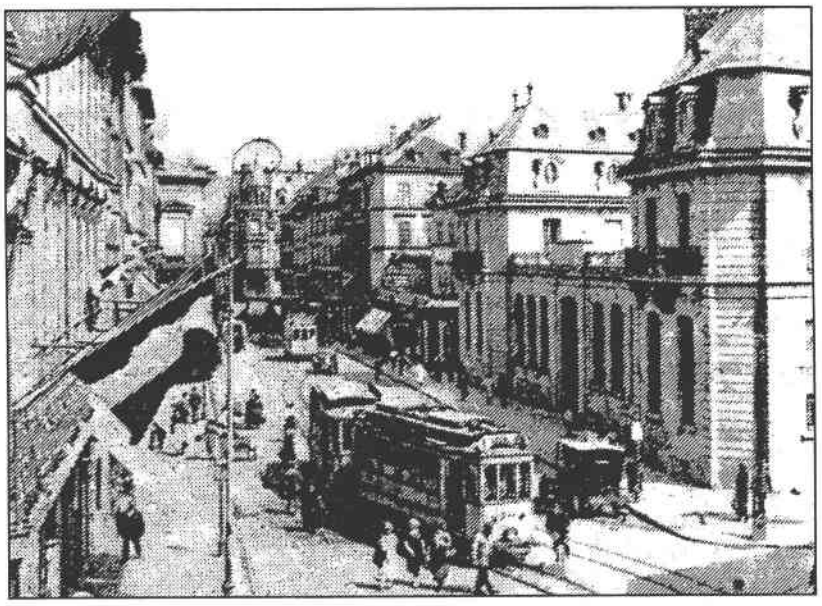
itinéraires à trafic réduit ne justifiant pas les investissements d'une voie ferrée.

→ *LA POLITIQUE DES TRANSPORTS MULHOUSIENS.*

La politique de la *Société des Tramways Mulhousiens* en est un bon exemple. Après la poursuite du développement et de la modernisation de son réseau de tramways, elle introduit l'autobus afin d'assurer la desserte de nouveaux quartiers. (Carte 32, tome II, p. 805).

Photo 34.

Mulhouse. Tramway électrique, rue du Sauvage, vers 1923.



T.R.A.M.

En décembre 1921 est mise en service la ligne[226] de tramway n° 4 et la ligne n° 3 est prolongée dans un premier temps jusqu'à Tivoli[227],

[226] *Gare – Rue d'Illzach – Cimetières.*

[227] 17 décembre 1924.

puis jusqu'à Riedisheim[228]. La ligne n° 1 atteint Lutterbach[229]. Le réseau de tramway comporte donc, en 1927, quatre lignes auxquelles s'adjoint, en 1932, une cinquième et dernière ligne[230]. La société modernise également son réseau par l'électrification de ses deux lignes suburbaines[231] et l'acquisition de nouvelles motrices *S.A.T.R.A.M.O.*

Pendant cette période, elle crée aussi trois lignes d'autobus[232], avant d'être obligée de réorganiser son réseau, en raison du début de la crise de l'industrie textile en 1932. Cette restructuration s'opère le 21 janvier 1937, avec en particulier, le remplacement des tramways par

---

[228] 1er juillet 1927.

[229] 16 mars 1925.

[230] Réseau mulhousien en 1932.

- Ligne 1 : *Gare – Lutterbach.*
- Ligne 2 : *Gare – Bourtzwiller – Pfastatt.*
- Ligne 3 : *Rue de Galfingue – Riedisheim.*
- Ligne 4 : *Cimetière – Brunstatt.*
- Ligne 5 : *Gare du Nord – Place Salvator – Rue de Nordfeld* (coût : 4,5 millions de francs).

[231] Electrification des lignes suburbaines du réseau mulhousien.

- 15 avril 1928 : électrification de la section *Mulhouse – Wittenheim.*
- 27 janvier 1930 : mise en service de la section *Wittenheim – Ensisheim.*
- 1er octobre 1930 : électrification de la section *Ensisheim – Battenheim.*

[232] Lignes d'autobus du réseau mulhousien.

- 1er décembre 1930 : ligne A : *Place de la République – Casernes*, par la rue de Bâle. Ligne prolongée, en 1931, vers le Rebberg et à l'opposé gagne le quartier de la caserne Drouot.
- 1932 : ligne B : *Place de la République – Jardin zoologique.*
- 1938 : ligne A : Prolongée jusqu'au terminus de Dornach.
  : ligne C : *Porte-Jeune – Kingersheim*, en soirée.

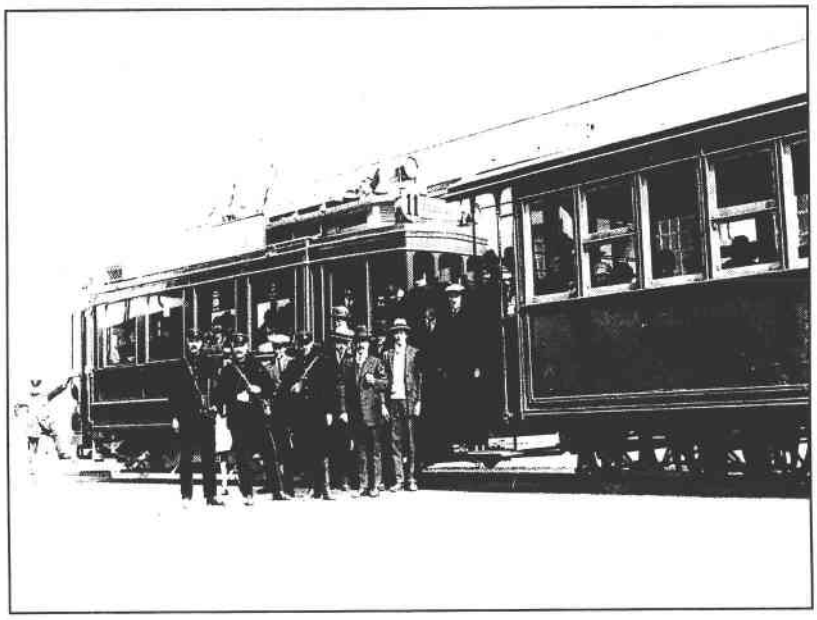
Il faut encore noter que la compagnie prend, en 1933, la desserte de la ligne d'autobus *Colmar – Turckeim – Trois Epis*, en remplacement du tramway de Turckeim - Trois Epis qui vient d'être déclassé.

des autobus sur certaines sections de lignes[233]. (Carte 33, tome II, p. 806).

Photo 35.

Mulhouse. Inauguration du tramway électrique de la ligne de Wittenheim.

15 avril 1928.



T.R.A.M.

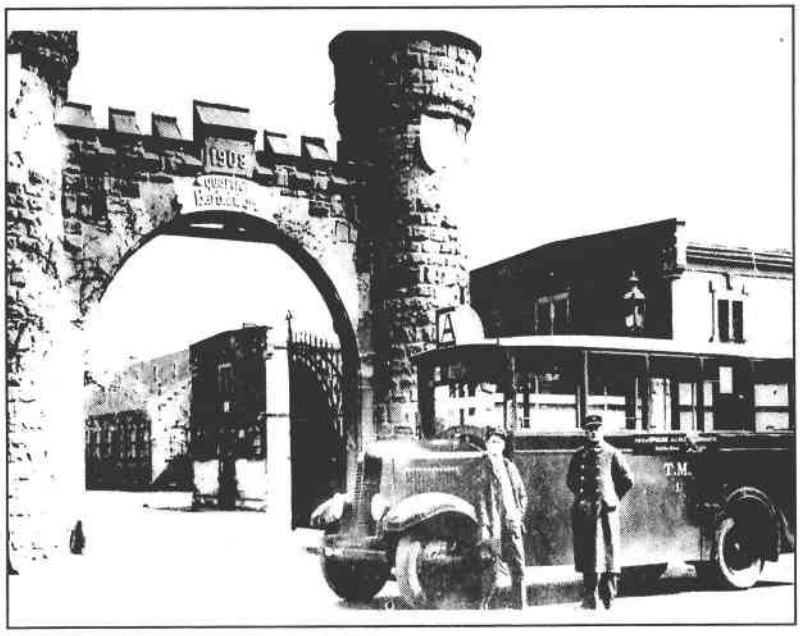
[233] Réseau de Mulhouse au 21 janvier 1937.

- Ligne 1 : *Gare – Lutterbach*, via Dornach.
- Ligne 2 : *Strueth – Brunstatt.*
- Ligne 3 : *Cimetière – Riedisheim.*
- Ligne 4 : *Rue de Bâle – Rue de Galfingue.*

En plus des lignes A et B, l'autobus remplace les tramways entre Strueth et Pfastatt-centre, ainsi qu'entre Pfastatt, Bourtzwiller et le Nord de Dornach.

Photo 36.

Mulhouse. Autobus de la ligne A, en direction du Rebberg, en 1931.



T.R.A.M.

→ *UN RESEAU MESSIN MIXTE.*

En 1928, la direction des tramways messins demande une optimisation du trafic pour décongestionner le centre-ville, en utilisant par exemple la rue des Clercs, car elle pense que la ville de Metz est pourvue d'un réseau de tramway inadapté à ses besoins et que cela se traduit par un service défectueux et par un déficit chronique. L'embouteillage provoque une augmentation fâcheuse du retard quotidien et un accroissement alarmant du nombre des collisions. Les raisons de ce mauvais rendement tiennent principalement au dessin du réseau, imposé par les rues, à leur étroitesse qui rend impossible la double voie, ainsi qu'au développement insuffisant des faubourgs extérieurs qui n'alimentent pas les tramways d'une façon régulière. Elle

préconise donc le maintien des tramways sur les parcours très chargés, à haut rendement, et une desserte par autobus sur les autres lignes et cela, malgré l'échec de l'essai d'une liaison par deux autobus en direction du Sablon, en septembre 1927. (Annexe 29, tome II, p. 698). Elle pense en effet que le développement de ce moyen de transport modifiera les projets d'extension du réseau ferré, car il sera probablement impossible de remplacer la totalité des motrices par des bus, mais que les nouvelles lignes de tramways ne seront construites que lorsqu'elles auront été testées pendant quelques années par des autobus.

Tableau 15.

Evolution du nombre des voyageurs messins de 1920 à 1946.

(En millions)

1920	9,2	**1929**	10,92	**1938**	9,25
1921	9,48	**1930**	11,58	**1939**	8,23
1922	10	**1931**	11,41	**1940**	6,4
1923	10,58	**1932**	10,43	**1941**	12,58
1924	9,85	**1933**	10,32	**1942**	17,5
1925	9,72	**1934**	10,48	**1943**	19,22
1926	10,28	**1935**	10,72	**1944**	10,88
1927	10,19	**1936**	10,95	**1945**	1,35
1928	10,31	**1937**	10,73	**1946**	6,93

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 8 - 17

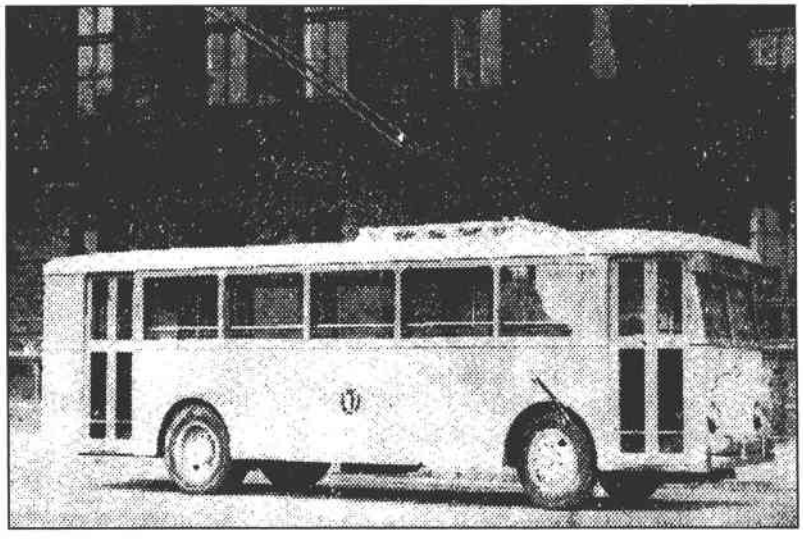
Aussi, le 1er décembre 1931, six autobus Renault-Scemia[234] sont mis en service afin de décharger les tramways. Ils desservent Montigny-

[234] *S.C.E.M.I.A. : Société pour la Construction et l'Exploitation de Matériel Industriel et Agricole*, filiale de la *Société Générale des Omnibus.*

lès-Metz, Frescaty, Sablon-Est, Queuleu et Moulins-lès-Metz. Il s'agit de liaisons directes et rapides, comportant un minimum d'arrêts en faisant gagner un temps précieux aux usagers. Le retour des cars s'effectue sans prendre de voyageurs. Ce dédoublement des lignes de tramways gagnent les suffrages des travailleurs car il leur permet de regagner leur domicile entre midi en raison de la rapidité de la desserte : en effet, la vitesse commerciale des autobus est de 18 km/h contre 12 km/h pour les tramways. Mais, à l'heure de l'intense circulation de midi, la vitesse diminue sensiblement et ces liaisons sont rapidement transformées en service de renforcement des tramways avec transport des voyageurs dans les deux sens, desservant principalement les écoles et tous les horaires du parcours. Par ailleurs, du 25 juin au 30 novembre 1932 un trolleybus prototype VETRA CS-60 est à l'essai entre la place Saint-Simplice et la centrale électrique.

Photo 37.

Metz. Trolleybus prototype VETRA CS-60, en 1932.



« Le Lorrain »

En 1934, la régie achète des autobus *Panhard.* Ainsi, en 1935, le service tardif, les liaisons vers Moulins-lès-Metz, vers Devant-les-Ponts et vers Queuleu en 1938, sont assurés par ce nouveau mode de transport en remplacement des tramways.

→ *LA MODIFICATION DES DESSERTES NANCEIENNES.*

A Nancy, en raison de la modification du pont tournant de Malzéville, la desserte des tramways ne peut plus être assurée et la *Compagnie Générale Française de Tramways* ouvre, le 1er avril 1930, une première ligne d'autobus reliant la gare à Malzéville. (Annexe 30, tome II, p. 702). La desserte est un succès et trois lignes[235] sont rattachées au réseau concédé à la fin de l'année 1933. La ville contracte un emprunt de 6 500 000 francs pour des travaux de voirie et pour subventionner la modification de voies de tramways. Elle signe aussi une convention avec la compagnie pour l'arrosage des rues de la ville en été. A cet effet, deux automotrices « tonneaux » sont achetées. L'engouement pour les autobus est grand et, lorsque des travaux de voirie s'imposent, le conseil municipal, en relation avec la *C.G.F.T.*, examine avec la plus grande attention, les réaménagements possibles du réseau des transports. Ainsi, dans sa séance du 4 avril 1932, il étudie les modifications des lignes 5 et 6, la substitution des tramways par des autobus sur la ligne S et la suppression de la circulaire 7.

[235] Lignes d'autobus de Nancy en 1933.

- Ligne A : *Malzéville – Place Thiers* (1er avril 1930).
- Ligne D : *Quartier d'Artillerie – Place Driant Décembre* (1932).
- Ligne E : *Maxéville – Place Stanislas* (Janvier 1933).

(Annexe 31, tome II, p. 706). Les essais de nouvelles lignes sont importants au cours des années suivantes. Cette place croissante prise par les autobus se lit à la comparaison des réseaux urbains de 1927 (le tout tramway)[236] (Carte 34, tome II, p. 807) et de 1935 (traction mixte)[237]. (Carte 35, tome II, p. 808). Avec l'apparition des lignes d'autobus, la fréquentation du réseau des transports en commun

---

[236] Réseau des tramways nancéiens en 1927.

- Ligne 1 : *Maxéville – Jarville.*
- Ligne 3 : *Laxou – Essey-lès-Nancy.*
- Ligne 5 : *Route du Montet – Pont Tournant de Malzéville.*
- Ligne 6 : *Rue de Maron – Pont Tournant de Malzéville.*
- Ligne 7 : *Pont Tournant – Malzéville.*
- Ligne 8 : Ligne *circulaire.*
- Ligne 9 : *Gentilly – Place Lobau.*
- Ligne 10 : *Gare – Maxéville.*
  : *Gare – Cimetière du Sud.*
- Ligne M : *Rue du Montet – Rue Saint-Jean.*

[237] Réseau des transports en commun nancéiens en 1935.

Tramways

- Ligne 1 : *Maxéville – Jarville.*
- Ligne 3 : *Laxou – Essey.*
- Ligne 5 : *Blandan – Pont de Malzéville.*
- Ligne 6 : *Villers – Faubourg des Trois-Maisons.*
- Ligne 9 : *Gentilly – Place Lobau.*
- Ligne M : *Vélodrome – Place Carnot* (22 mars 1935).

Autobus

- Ligne A : *Place Thiers – Malzéville* (1er avril 1930).
- Ligne B : *Place Thiers – Tomblaine* (Juillet 1935).
- Ligne D : *Place Driant – Quartier d'Artillerie* (Décembre 1932).
- Ligne E : *Place Stanislas – Eglise Maxéville* (Janvier 1933).
- Ligne S : *Place Dombasle – Cimetière Sud* (Mai 1935).

n'augmente pas, au contraire, elle est en baisse d'un peu plus d'un million de voyageurs.

Tableau 16.

Evolution du nombre des voyageurs nancéiens de 1928 à 1935.

	Voyageurs
1928	22 771 939
1929	23 673 289
1930	25 243 528
1931	24 588 930
1932	23 684 963
1933	22 383 825
1934	22 160 119
1935	22 575 000

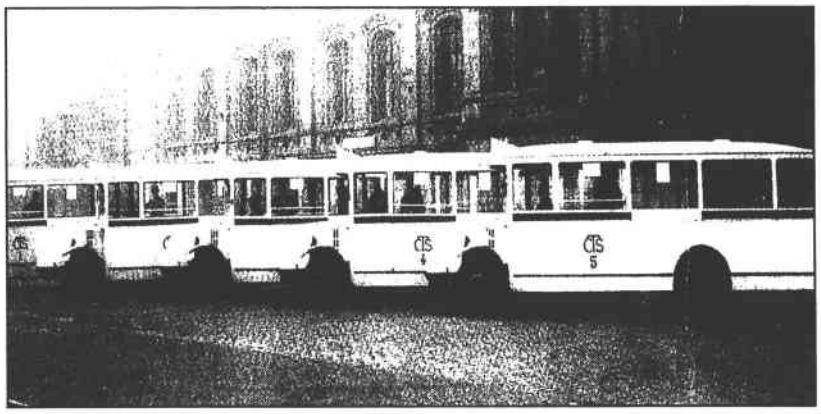
Source : Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 27 et (b) O 2 28

→ *LES ESSAIS STRASBOURGEOIS.*

Strasbourg tente aussi l'expérience de l'autobus avec l'ouverture, à l'essai, le 1er décembre 1928, d'une ligne entre Strasbourg, Berstett et Wingersheim.

Photo 38.

Strasbourg. Présentation des premiers autobus urbains. 13 mars 1929.



MULLER G.

Face au succès, la *C.T.S.* et la ville signent, le 26 mai 1933, une convention régularisant la création d'un réseau complémentaire d'autobus[238], mais aussi des services saisonniers[239] ne fonctionnant, d'avril à octobre, que les dimanches et les jours de fête. La compagnie prend aussi le risque d'exploiter, à ces risques et périls, cinq lignes suburbaines[240]. Cependant, ces créations de lignes d'autobus ne sont souvent que des tâtonnement, car après un succès initial dû à leur nouveauté, le déficit devient trop important et ne peut plus justifier la poursuite de ces dessertes[242]. La *C.T.S.* comprend aussi tout le parti

---

[238] Premières lignes d'autobus à Strasbourg.

- 1er décembre 1928 : Ligne à l'essai : *Strasbourg – Wingersheim.*
- 13 mars 1929 : Ligne A : *Gare Centrale – Place Gutenberg.*
- 4 novembre : Ligne O : *Saint-Urbain – Route du Rhin – Rue de Stosswihr.*
- 1er août 131 : Ligne B : *Place du Vieux-Marché-aux-Vins – Cronenbourg.*
- 1er décembre 1932 : Ligne C : *Place de la République – Schiltigheim.*
- 1er septembre 1932 : Ligne D : *Rœttig – Ostwald.*

[239] Lignes saisonnières à Strasbourg.

- mars 1929 : Ligne P : *Robertsau « Aigle » – Fuchs am Buckel.*
- mars 1929 : Ligne R : *Neuhof-Forêt – Ferme d'Altenheim.*
- 1er août 1930 : Ligne O-o : *Ottrott - Klingenthal – Mont Sainte-Odile.*
- avril 1931 : Ligne S : *Place Kléber – Strasbourg Plage* (Baggersee).
- mai 1932 : Ligne T : *Place Brant – Hippodrome.*

[240] Lignes suburbaines à Strasbourg.

- 21 février 1929 : *Truchtersheim – Saessolsheim.*
- 1er décembre 1929 : *Saessolsheim – Saverne.*
  : *Truchtersheim – Duntzenheim – Hochfelden.*
- 1er janvier 1930 : *Wiwersheim – Wasselonne.*
- 9 juillet 1930 : *Meistratzheim – Barr.*

qu'elle peut tirer de l'autobus pour effectuer des circuits touristiques. Le 20 avril 1932, elle crée, avec quelques souscripteurs privés, une filiale : la *Société des Transports Automobiles Strasbourgeois* (*A.S.T.R.A.*) qui exploitent également trois lignes suburbaines[241].

En 1932, le réseau strasbourgeois s'est donc largement ouvert aux autobus puisqu'il comprend onze lignes de tramways pour quatre lignes régulières d'autobus auxquelles il faut ajouter les quatre lignes saisonnières[242] (Carte 36, tome II, p. 809) et la proportion est encore plus importante pour le réseau suburbain[243]. (Carte 37, tome II, p. 810).

---

[241] Lignes de la *Société A.S.T.R.A.*

- été 1932 : Ligne 51 : *Ottrott – Mont Sainte-Odile.*
- décembre 1932 : Ligne 52 : *Strasbourg – Holtzheim – Kolbsheim.*
- décembre 1932 : Ligne 53 : *Strasbourg – Vendenheim – Wingersheim.*

[242] Réseau urbain de Strasbourg en 1932.

Tramways

- Ligne 1 : *Gare Centrale – Rue du 22 Novembre – Place Kléber – Pont du Rhin.*
- Ligne 2 : *Gare Centrale – Rue du 22 Novembre – Place Kléber – République – Avenue des Vosges.*
- Ligne 3 : *Gare Centrale – Ancienne Gare – Haute-Montée – République– Avenue Marseillaise – Orangerie – Robertsau Aigle.*
- Ligne 4 : *Gare Centrale – Rue du 22 Novembre – Place Kléber – Neudorf – Neuhof-Forêt.*
- Ligne 5 : *Gare Centrale – Haute-Montée – Nuée-Bleue – Schiltigheim – Bischheim – Hœnheim.*
- Ligne 6 : *Cronenbourg – Faubourg de Saverne – Place Kléber – Meinau – Illkirsch-Graffenstaden.*
- Ligne 7 : *Neudorf-Est – Place Kléber – Haute-Montée – Kœnigshoffen – Wolfisheim – Achenheim – Breuschwickersheim..*
- Ligne 8 : *Wacken – Place Kléber – Montagne-Verte – Lingolsheim..*
- Ligne 9 : *Route de Brumath* (Schiltigheim) – *Place Kléber – Place de la Bourse – Place du Foin.*

- Ligne 10 (ceinture) : *Gare Centrale – Ponts-Couverts – Finkwiller – Place Du Corbeau – Place Brant – Avenue des Vosges – Boulevard Président Wilson – Gare Centrale.*
- Ligne 15 : *Place Kléber – République – Avenue des Vosges – Avenue Forêt Noire – Place Arnold – Boulevard d'Anvers – Quartier des Quinze – Porte du Canal.*

Autobus

- Ligne A : *Gare Centrale – Place Gutenberg – Rue des Juifs – Boulevard de la Victoire,* (supprimée le 25 décembre 1934).
- Ligne B : *Place du Vieux-Marché aux-Vins – Faubourg de Saverne – Cronenbourg.*
- Ligne C : *Place Broglie – Avenue de la Paix – Schiltigheim..*
- Ligne D : *Rœttig – Ostwald.*
- Ligne P : *Robertsau Aigle – Fuchs-am-Buckel.*
- Ligne R : *Neuhof-Forêt – Ferme d'Altenheim.*
- Ligne S : *Place Kléber – Strasbourg Plage* (Baggersee), (supprimée le 30 septembre 1934).
- Ligne T : *Place Brant – Hippodrome.*

[243] Réseau suburbain de Strasbourg en 1932.

Tramways

- Ligne M : *Strasbourg Gare Locale – Illkirch-Graffenstaden – Erstein Route du Rhin – Boofzheim – Marckolsheim.*
- Ligne M : *Navette Route du Vin – Erstein Ville – Erstein Gare.*
- Ligne M : *Navette Boofzheim – Rhinau.*
- Ligne O : *Strasbourg Marché – Geispolsheim – Obernai – Ottrott.*
- Ligne T : *Strasbourg Marché – Wiwersheim – Truchtersheim.*
- Ligne W : *Strasbourg Marché – Marlenheim – Westhoffen.*

Chemin de fer

- *Rosheim – Bœrsch – Ottrott – Saint-Nabor.*

Autobus

- Ligne 1 : *Strasbourg – Pfettisheim – Berstett – Wingersheim.*
- Ligne 2 : *Truchtersheim – Duntzenheim – Saessolsheim – Saverne.*
- Ligne 2 : *Truchtersheim – Duntzenheim – Hochfelden.*
- Ligne 3 : *Wiwersheim – Wasselonne.*
  : *Meistratzheim – Barr.*
- Ligne 51 : *Ottrott – Mont Sainte-Odile* (service saisonnier).
  Erstein – Benfeld – Meistratzheim (supprimée le 22 mai 1932).
  Hochfelden – Bouxwiller (supprimée le 22 mai 1932).
- Ligne 52 : *Strasbourg – Kolbsheim.*

Tableau 17.

Evolution du nombre des voyageurs strasbourgeois de 1920 à 1946.

(En millions)

	Urbains	Suburb.		Urbains	Suburb.		Urbains	Suburb.
1920	39,68	10,6	**1929**	50,62	18,7	**1938**	32,8	12,8
1921	38,75	10,3	**1930**	54,68	30	**1939**	20,9	9,75
1922	41,4	10,9	**1931**	53,44	25,6	**1940**	3,2	3,5
1923	44	12,2	**1932**	51,25	23,7	**1941**	31,56	16,8
1924	45	13,1	**1933**	48,75	22,8	**1942**	56,5	35,93
1925	47,5	15	**1934**	48,45	20,6	**1943**	71,5	43,44
1926	48,12	17,2	**1935**	46,3	19	**1944**	55,5	40,6
1927	45,31	16,8	**1936**	43,15	18,1	**1945**	32,5	19,42
1928	48,43	17,5	**1937**	39	17,5	**1946**	58,5	36,92

Source : Archives municipales de Strasbourg. Série 263 1465 - 1468 ; C.T.S.

Photo 39.

Strasbourg. Autobus de la société A.S.T.R.A. , vers 1932.

MULLER G.

- Ligne 53 : *Strasbourg – Vendenheim – Wingersheim – Mommenheim.*

γ. LES RESTRUCTURATIONS DANS LES RESEAUX.

La nécessité de la refonte des réseaux a deux origines. La première est d'ordre structurel : les transports doivent être plus rapides. Il faut éviter l'enchevêtrement et le chevauchement inutiles des lignes (celles-ci empruntent parfois des itinéraires étranges) et les rendre indépendantes les unes des autres. La seconde origine est d'ordre conjoncturel. L'équilibre financier n'est plus réalisé : la crise économique, la baisse du nombre des voyageurs et la nouvelle législation sociale, intervenue en 1936, ont des répercussions sur l'économie des sociétés de tramways. En effet, la dépense du personnel, toutes charges annexes comprises, représente 70 % des dépenses brutes d'exploitation. Les hausses successives de salaires et l'introduction de la semaine de 40 heures avec maintien du salaire à 48 heures pèsent sur le budget et le déficit et quasi automatique. Pour opérer un redressement, il est nécessaire d'obtenir une meilleure utilisation du matériel et du personnel en prenant des mesures techniques mais aussi économiques avec, par exemple, la hausse successive des tarifs.

→ *LA RESTRUCTURATION MESSINE.*

La réorganisation[244] de l'exploitation des tramways messins est longuement discutée par le conseil municipal dans sa séance du 20 mai

1932. (Annexe 32, tome II, p. 710). Elle a lieu le 4 juillet 1932. (Carte 38, tome II, p. 811). Il s'agit de tenter d'assurer l'équilibre budgétaire par une exploitation rationnelle et économique, sans vouloir contenter tout le monde. Le nouveau fonctionnement du tramway rend les différentes lignes indépendantes. Elles viennent toutes se rattacher à une boucle centrale. Leurs points de départ sont situés place d'Armes, place de la République et place Saint-Louis. Les anciennes voies de tramways traversant le centre-ville sont conservées pour les liaisons avec le dépôt. Un raccordement est installé de façon à permettre le

---

[244] Réseau messin le 4 juillet 1932.

Lignes circulaires

Les lignes circulaires joignent dans les deux sens, les têtes de lignes (terminus urbains) et passent par le centre-ville et la gare. La fréquence est de trois minutes.

- Ligne O (orange) : Desserte par tramway : Sens place d'Armes, place Saint-Louis, place Mazelle, gare centrale, place de la République et place d'Armes.
- Ligne M (mauve) : Desserte par autobus : Dans le sens contraire.

Lignes de tramways (fréquence de douze minutes)

Départ place de la République

- Ligne A (blanc) : *Montigny* avec terminus de certains services au Jardin botanique.
- Ligne B (bleu) : *Frescaty* avec terminus de certains services rue Franiatte.
- Ligne C (brun) : *Sablon* par la gare centrale.

Départ place Saint-Louis

- Ligne D (rouge) : *Queuleu Saint-Maximin.*
- Ligne E (vert) : *Cimetière de l'Est* avec terminus de certains services à Plantières.

Départ place d'Armes

- Ligne F (jaune) : *Pontiffroy.*
- Ligne G (jaune et vert) : *Metz-Nord* avec certains services limités au Pontiffroy.
- Ligne H (bleu et noir) : *Devant-les-Ponts,* route de Lorry.
- Ligne I (noir et blanc) : *Moulins* avec terminus de certains services à Ban-Saint-Martin ou à Longeville (Fréquence de trente minutes).

stationnement des motrices le long de la cathédrale : le croisement allongé est pourvu de refuges. Le schéma du réseau se transforme. Jusqu'à cette date, il ne comportait que des lignes transversales se croisant en un point central, à présent toutes les lignes sont radiales avec, comme point de départ, trois pôles reliés entre eux mais disséminés dans l'espace urbain. La réforme porte rapidement ses fruits. On note un accroissement de la vitesse moyenne des transports et la fin du stationnement interminable des voitures à tous les croisements. Avec ce nouveau fonctionnement, le tramway peut régler l'intensité du service sur les besoins du public.

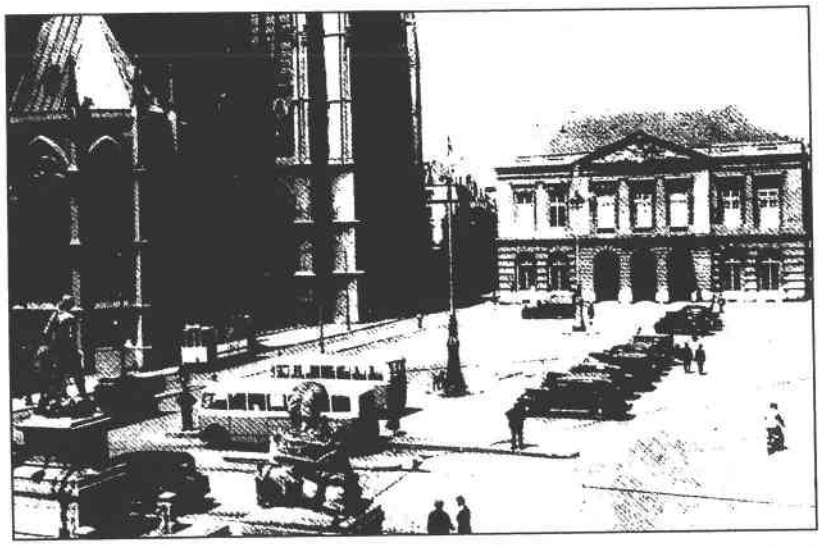
Photo 40.

Metz. Autobus RENAULT-SCEMIA, place d'Armes, vers 1935.

T.C.R.M.

Photo 41.

Metz. La place d'Armes, vers 1935.



T.C.R.M.

Un premier bilan est établi par le maire au cours de la séance du conseil municipal du 8 juillet 1932.

« Je dirai qu'une amélioration sensible a été obtenue dans la rapidité du service qui atteint environ 30 %. Ceci a été constaté à la suite de pointages qui se font très sérieusement.

Depuis lundi dernier, ainsi qu'il avait été annoncé, le nouveau système de circulation des tramways est en application. Ainsi qu'il avait été prévu, il a modifié de fond en comble les habitudes trentenaires et de ce fait a donné lieu à de très nombreuses réclamations et protestations de la part du public usager. La Direction s'efforce de les classer par séries, afin d'étudier la possibilité de les prendre en considération.

Le personnel des Tramways dans sa majorité a fait de louables efforts pour endiguer les plus fortes perturbations et assurer le service dans les meilleures conditions possibles, et les contrôleurs y ont mis dans des conditions difficiles un dévouement que je reconnais volontiers.

Quelques agents cependant semblent avoir pris pour tâche de saboter le système et d'encourager le public dans ses protestations. Jusqu'à ce jour, je n'en ai tenu aucun compte et j'ai excusé tous les actes de ce genre que j'impute à l'affolement des premiers jours et dont je ne cherche pas les causes. Mais je viens, maintenant qu'il est temps de retrouver son calme, de donner des instructions en vue de réprimer avec énergie et au besoin au moyen de sanctions appropriées, toute tentative de sabotage en actes ou en paroles.

Par malheur, le directeur de la Régie, M. Judlin, a dû s'aliter le jour de la mise en vigueur de la réforme, ce qui n'a pas manqué de troubler encore davantage le service déjà si difficile à organiser. J'ai hâte de repousser avec mépris les insinuations malveillantes à l'égard du directeur, que certains

accusent d'être tombé malade pour la circonstance. M. Judlin avait jusqu'hier 39 et 40° de fièvre et a dû subir une légère opération. [...]. » (Annexe 33, tome II, p. 726).

L'horaire de l'ensemble du réseau est régularisé et le nombre des voyageurs augmente. Cette refonte réduit le personnel nécessaire puisque le réseau n'a plus besoin pour son fonctionnement que de 148 agents au lieu de 199. L'expérience aidant, quelques réaménagements s'opèrent en 1935, avec en particulier quatre lignes d'autobus[245].

---

[245] Réseau messin le 20 août 1935.

Lignes de tramways

Départ place de la République

- Ligne A (blanc) : *Montigny.*
- Ligne B (bleu) : *Frescaty.*
- Ligne C (brun) : *Gare centrale – Sablon-Est.*

Départ place Saint-Louis

- Ligne D (rouge) : *Queuleu Saint-Maximin.*
- Ligne E (vert) : *Cimetière de l'Est* avec terminus de certains services à Plantières.
- Ligne N (rouge et vert) : *Gare Centrale.*

Départ place d'Armes

- Ligne F (jaune) : *Pontiffroy.*
- Ligne G (jaune et vert) : *Metz-Nord.*
- Ligne H (bleu et noir) : *Devant-les-Ponts.*
- Ligne I (noir et blanc) : *Moulins.*

Lignes d'autobus

- Ligne 1 Circulaire O (orange) : *Place d'Armes – Place Saint-Louis – Place Mazelle – Gare Centrale – Place de la République – Place d'Armes.*
- Ligne 2 Circulaire M (mauve) : *Place d'Armes – Place de la République – Ancienne Gare – Gare Centrale – Place Mazelle – Place d'Armes.*
- Ligne 3 Moulins (brun) : *Place de la République – Longeville – Moulins*

Cependant, la substitution de l'autobus au tramway sur la ligne circulaire O accroît les pertes de 107 000 francs en 1936.

→ *L'INDEPENDANCE DES LIGNES.*

Cette même nécessité de rendre les lignes indépendantes amène la *C.G.F.T.* a remanier son réseau de Nancy, le 28 octobre 1936. Il passe respectivement de six (en 1935) à huit lignes de tramways et de cinq à sept dessertes en autobus[246]. Le 12 juillet 1937, la compagnie met à

- Ligne 4 Devant-les-Ponts (bleu) : *Place d'Armes – Fort Moselle – Pont de Fer – Cité Jardin.*

246 Réseau de Nancy le 28 octobre 1936.

Tramways

LIGNE	DESIGNATION	
	Ancienne	Nouvelle
Maxéville – Jarville	1	1
Ile de Corse – Maréville	C	2
Laxou – Essey	3	3
Blandan – Ile de Corse	5	4
Blandan – Pont du Canal de Malzéville	~~5~~	5
Villers – Faubourg des Trois Maisons	6	6
Place Henri Mengin – Vélodrome	M	7
Gentilly – Place Henri Loritz	9	9
Place Thiers – Champigneulles (1)	10	10
Place Henri Mengin – Dombasle (1)	12	12
Place Henri Mengin – Pont Saint-Vincent (1)	14	14
Place Henri Mengin – Brabois (1)	B	15

(1) Lignes suburbaines

l'essai, aux heures creuses, un tramway à un seul agent (le conducteur fait aussi office de receveur). Il évoluera peu jusqu'à la guerre[247]. (Carte 39, tome II, p. 812). (Annexe 34, tome II, p. 728).

Autobus

LIGNE	DESIGNATION	
	Ancienne	Nouvelle
Place Thiers – Malzéville	A	A
Place Thiers – Tomblaine	B	B
Place Thiers – Champigneulles	10	C
Place Driant – Quartier d'Artillerie	D	D
Place Driant – Cimetière Sud	-	S
Place Stanislas – Maxéville	E	E
Place Saint-Jean – Buthegnémont (2)	F	F
Place Saint-Jean – Villers (3)	G	G

(2) Provisoire

(3) A l'essai, en semaine seulement

247 Réseau urbain de Nancy en 1939.

Tramways

- Ligne 1 : *Maxéville – Jarville.*
- Ligne 3 : *Laxou – Essey-lès-Nancy.*
- Ligne 4/5 : *Blandan – Pont Tournant de Malzéville.*
- Ligne 6 : *Villers – Faubourg des Trois Maisons.*
- Ligne 7 : *Vélodrome – Place Henri Mengin.*
- Ligne 9 : *Gentilly – Place Lobau.*

Autobus

- Ligne A : *Gare – Malzéville.*
- Ligne B : *Gare – Tomblaine – Bosserville.*
- Ligne D/S : *Place Driant – Quartier d'Artillerie – Cimetière Sud.*
- Ligne E : *Place Stanislas – Maxéville.*
- Ligne F : *Place Saint-Jean – Buthegnémont.*
- Ligne G : *Place Saint-Jean – Val-de-Villers.*

→ *ETABLIR DES LIGNES DIAMETRALES.*

Strasbourg réorganise, le 23 mai 1936, les itinéraires du réseau des transports urbains, les lignes radiales sont regroupées, fusionnant les banlieues opposées, pour former des lignes diamétrales, plus longues, en vue d'un meilleur aménagement des horaires[248]. (Carte 40, tome II, p. 813). Jusqu'à la veille de la guerre, cette réorganisation se poursuit avec la substitution d'autobus aux tramways sur la section de la ligne 2/12, entre Koenigshoffen et Brescwickersheim, sur les lignes

---

Réseau suburbain de Nancy en 1939.

- Ligne 2 : *Place Thiers – Maréville.*
- Ligne 10 : *Nancy – Pompey.*
- Ligne 12 : *Nancy – Dombasle.*
- Ligne 14 : *Nancy – Pont-Saint-Vincent.*

[248] Réseau de Strasbourg, le 31 mai 1937.

Tramways

- Ligne 1 : *Gare Centrale – Place Kléber – Pont du Rhin* (1).
- Ligne 2/12 : *Pont d'Anvers – Kœnigshoffen* (2) – *Wolfisheim* (12).
- Ligne 3/13 : *Gare Centrale – Robertsau Eglise* (3) – *Sainte-Anne* (13).
- Ligne 4/14 : *Hœnheim* (14) – *Bischheim* (4) – *Schiltigheim – Place kléber – Polygone* (4) – *Neuhof-Forêt* (14).
- Ligne 5/15 : *Quartier des Quinze – Cronenbourg* (5) – *Oberhausbergen* (15)
- Ligne 6/16 : *Gare Centrale – Place Kléber – Meinau* (6) – *Graffenstaden Sud* (16)
- Ligne 8/18/28 : *Wacken – Haute-Montée – Porte de Schirmeck* (8) – *Rœttig* (18) – *Lingolsheim* (28).
- Ligne 9 : *Place du Foin – Schiltigheim* (route de Brumath).
- Ligne 10 : *Ceinture : Gare Centrale – Finkwiller – Pont du Corbeau – Place Brant – Avenue des Vosges – Gare Centrale.*

Autobus

- Ligne B : *Vieux Marché-aux-Vins – Cronenbourg-Ouest.*
- Ligne C : *Place Broglie – Schiltigheim.*
- Ligne D : *Rœttig – Oswald.*
- Ligne E : *Wolfisheim – Breuschwickersheim.*

suburbaines de Strasbourg à Truchtersheim et à Westhoffen (1er octobre 1937) et de Boofzheim à Marckolsheim (1er janvier 1938). Mais, face au mécontentement de la clientèle qui doit parfois voyager debout ou qui trouve l'autobus complet, la compagnie est contrainte de rétablir les trains électriques de voyageurs sur la ligne de Truchtersheim (7 août 1938) et de Westhoffen (28 août 1938). Très onéreuse, la traction à vapeur est remplacée par la traction à moteur Diesel, plus économique, sur la ligne de Rosheim à Saint-Nabor, en septembre 1937. Elle met aussi en service la première ligne de trolleybus sur l'antenne *Roetig - Ostwald*, le 27 mai 1939.

Photo 42.

Strasbourg. Trolleybus VETRA CS-48, en direction d'Ostwald, vers 1942.

MULLER G.

De nouvelles techniques comme par exemple l'application du freinage rhéostatique permettent d'augmenter sensiblement la vitesse commerciale. Pour compenser la hausse des dépenses, les tarifs des réseaux sont modifiés par des réaménagements successifs, notamment

sur le réseau urbain où la tarification kilométrique, en vigueur depuis 1909, est remplacée par une tarification par sections, plus souple et d'une application plus rapide. La modernisation du réseau des tramways est contrecarrée par la municipalité qui s'oriente vers une exploitation systématique par route, en raison d'un investissement moindre à court terme.

C. L'ESPOIR DECU.

Suite aux mesures prises pour améliorer les conditions d'exploitation, les réseaux semblent amorcer un redressement. Les projets et les expériences en vue d'améliorer les réseaux ne manquent pas : mise à l'essai, à Nancy, d'un tramway à « un seul agent » aux heures creuses[249], réaménagement de lignes, décision de convertir progressivement l'exploitation en trolleybus (Mulhouse, en 1938) ...

1. UN PROJET DE DESSERTE MIXTE.

Le 18 novembre 1938, le conseil général de la Moselle demande un programme de réorganisation des tramways de la vallée de la Fensch, avec la suppression de certains tronçons de lignes de tramway et leur remplacement par des autobus[250]. Le but étant de faciliter la circulation par la disparition du tramway et de décharger ainsi la société de transport de l'entretien des parties des chaussées qui lui

---

[249] 12 juillet 1937.

[250] Remplacement des lignes de tramways par des autobus.

- 1) : Ligne *Thionville – Basse-Yutz.*
- 2) : Ligne *Knutange – Fontoy.*
- 3) : Ligne *Fameck.*

incombe. Cette réorganisation ne pourra être appliquée, en raison du début du conflit.

2. LA REORGANISATION DU SERVICE URBAIN.

Le programme élaboré à Metz en vue de poursuivre l'amélioration du service tient compte des accords de Matignon de juin 1936, instaurant la semaine de quarante heures et les congés payés. Les instructions données à la direction des tramways par le conseil municipal, dans sa séance du 21 décembre 1936, essaient de limiter le déficit du service, en particulier, la subvention accordée aux tramways et aux autobus est plafonnée à 600 000 francs pour l'année 1937. Il charge également la régie de procéder à une refonte générale de l'exploitation et donne ses directives pour un relèvement du tarif.

a. LES PROPOSITIONS.

L'équilibre budgétaire ne peut se réaliser qu'en diminuant les dépenses et augmentant les recettes. Mais une diminution du nombre des services se traduit automatiquement par une baisse de ces dernières. La réorganisation propose par conséquent de conserver au public toutes les facilités qu'il possède et de les améliorer dans la mesure du possible. Pour cela, il est nécessaire d'utiliser des voitures à un agent (le conducteur est aussi le receveur), et de modifier, sur les lignes déficitaires, le tracé et le mode de transport par la substitution d'autobus aux tramways.

b. LA REFONTE DU RESEAU.

Cette refonte doit s'opérer en trois phases. La première, réalisable rapidement, est prévue pour le 18 janvier 1937. La seconde, espérée à partir du 15 avril, est tributaire de la livraison des autobus commandés par la régie. Cette réorganisation remplacera 27 tramways, 8 autobus et un effectif de 137 agents par 17 tramways, 12 autobus et 101 agents. Aucun de ceux-ci ne sera mis en chômage, mais l'excédent de personnel permettra d'organiser le service avec semaine de quarante heures sans embauche nouvelle. Le personnel disponible au mouvement sera utilisé aux ateliers et à la voie et tous les agents de ces deux services seront choisis et formés afin d'être capable d'assurer la conduite des autobus. La troisième phase concerne un relèvement d'ensemble des tarifs.

α. **LES PREMIERES MODIFICATIONS.**

La première partie du programme est réalisée dès le 11 janvier. Aucune modification de service n'est nécessaire ni pour les lignes de Frescaty, de Montigny et du Sablon qui ont les rendements kilométriques les plus élevés du réseau, ni pour le service tardif (desserte en autobus) qui réalise l'équilibre entre les recettes et les dépenses. Les deux lignes d'autobus circulaires M et O passent directement de la place Saint-Louis à la gare sans faire le détour par la place Mazelle. De ce fait, la navette N (*Place Saint-Louis – Gare*), dont le rendement est le plus faible de toutes les lignes du réseau, est supprimée, ainsi que la ligne F (*Place d'Armes – Centrale Electrique*). Cette dernière est remplacée par une boucle faite par la circulaire O qui dessert ainsi la Préfecture et la Vincentrue, car l'autobus ne peut faire

demi-tour dans la rue du Pontiffroy. Pour aider la mémoire du public, la circulaire O, ainsi prolongée, s'appelle dorénavant circulaire 8, puisque ces deux boucles constituent un 8. Quant à la ligne G (*Place d'Armes – Metz-Nord*), elle n'a plus sa raison d'être depuis que la gare de Metz-Nord a perdu la majeure partie de son trafic. Son rendement est faible. Provisoirement la fréquence est maintenue à 15 minutes, mais, dès l'introduction de la semaine de 40 heures, la desserte sera assurée par un tramway à un agent et la fréquence passera à 30 minutes. Des renforcements seront assurés aux heures d'affluence et le samedi, jour du marché. Les deux services de la ligne de tramway H (*Place d'Armes – Devant-les-Ponts*) et de la ligne d'autobus 4 (*Place d'Armes – Cité Jardins*) sont réunis en un nouveau parcours, desservi uniquement en autobus. Un départ s'effectue toutes les trente minutes de la place d'Armes en passant par la route de Lorry, la rue Tortue et la route de Plappeville. Quinze minutes après, un deuxième autobus quitte la place d'Armes afin d'assurer la desserte en sens inverse. Les véhicules revenant en ville font une boucle par la rue de la Garde et la place de la République avant de rejoindre la place d'Armes. Ainsi Devant-les-Ponts a une liaison directe avec tous les points centraux, sans majoration de prix, et le quartier du Sansonnet est desservi alors qu'il n'avait auparavant aucun moyen de communication. Le service fonctionne également le dimanche pour donner satisfaction à la Cité Jardins. Des renforcements s'effectuent entre la place d'Armes et la route de Lorry par la mise en service de convois de tramways.

β. L'ABANDON DE LA DEUXIEME PARTIE DU PROGRAMME.

La seconde phase, prévue pour le 15 avril, modifie la ligne de tramway I (*Place d'Armes – Moulins*). Le terminus se fera à l'entrée de Longeville (au Monument aux Morts). La desserte sera assurée par deux tramways à un agent, avec une fréquence de vingt minutes, et l'autobus de Moulins doublé par un second véhicule. Il est également prévue de supprimer les lignes de tramways de Queuleu et de Plantières, elles aussi remplacées par deux autobus à un agent. Les tramways ne seront maintenus que pour les renforcements et les services de la Toussaint. Les autobus doivent être livrés à partir du 15 mai et la régie repousse donc cette deuxième phase au 1er juillet, puis au 6 septembre. Au cours de la séance du conseil municipal du 12 juillet, la direction de la régie communique que : « Les fournisseurs d'autobus manquent à nouveau à la parole qu'ils avaient donnée. On ne peut plus espérer avoir les nouveaux autobus pour le 15 août et la nouvelle date du 25 septembre promise par *Scémia* reste aussi aléatoire que les précédentes. Il ne sera donc pas possible de faire à la date du 6 septembre la transformation complète du service approuvé par le conseil municipal. »

γ. LE RELEVEMENT DES TARIFS.

En raison de la situation financière de la régie et de l'incertitude de la date de mise en service des nouveaux autobus, le conseil municipal décide de mettre en application le nouveau tarif dès le 6 septembre, sans attendre les refontes de lignes. La perception du prix du billet doit être simple et rapide, mais le tarif est fonction des sections, aussi faut-il arrondir les prix et supprimer au maximum

l'échange de monnaie dans les voitures par tous les moyens. Le voyageur doit être muni d'un titre de transport lorsqu'il accède à la voiture ou demander un bloc impersonnel (100 voyages). La création d'une carte mensuelle, ainsi que d'une carte hebdomadaire, s'avère nécessaire. Le prix de base pour deux sections est porté à un franc, à un franc et cinquante centimes pour trois et quatre sections, à deux francs pour cinq sections et au-delà à deux francs et cinquante centimes. Ce prix est ramené à soixante-quinze centimes pour les carnets de quatre ou de vingt billets vendus dans les voitures, à soixante centimes pour les blocs à cent voyages vendus aux guichets du tramway et à cinquante centimes pour le calcul des abonnements hebdomadaires et mensuels.

δ. LE PESSIMISME DU CONSEIL MUNICIPAL.

Malgré les efforts, l'équilibre financier n'est pas atteint et le procès-verbal du conseil municipal du 3 décembre 1937 fait preuve d'un grand pessimisme.

> « Le conseil municipal avait fixé la subvention pour 1937 à 600 000 francs. Le Tramway a fait un nouvel effort pour comprimer son budget et aurait atteint le programme fixé par le conseil municipal, si la situation générale ne s'était pas modifiée entièrement au cours de 1937.
>
> En effet, les décrets-lois d'économie, qui auraient seuls pu assainir la situation dans les transports en commun, où 3/4 des dépenses sont des dépenses de personnel, ont été supprimés. La hausse croissante de la vie a bien au contraire imposé un premier effort de 138 000 francs, qui n'est d'ailleurs qu'une avance sur une révision générale des traitements et salaires.
>
> La semaine de 40 heures a été introduite à la date du 1er avril, elle représente pour le tramway un supplément de dépenses d'environ 580 000 francs.
>
> Les autres lois sociales, congés etc., pèsent également de tout leur poids sur le tramway.

Enfin des hausses considérables sont enregistrées sur toutes les dépenses matérielles, notamment sur l'essence, et l'économie, qu'on attendait des moteurs Diesel, a disparu sous de nouvelles taxes[251].

Il en résulte pour le tramway un supplément de dépenses de 957 338,26 francs pour lequel une avance a été pratiquée sur les fonds de réserve de l'Usine d'électricité.

La majoration de tarif réalisée au début de septembre[252] ne pourra donner son plein effet que pour 1938. Jusqu'à présent, elle n'a entraîné qu'une baisse insensible des voyageurs, contrairement à ce qui s'est passé dans la plupart des entreprises de tramway, acculées à des majorations de tarif.

Le programme de compression et de réorganisation approuvé par le conseil municipal, et qui a déjà des économies tangibles, n'a pas encore pu être achevé. Les autobus commandés au mois de janvier pour livraison au mois de mai n'ont pas encore été livrés, malgré toutes les démarches et toutes les promesses.

Un récent décret[253] imposant aux régies d'équilibrer leur budget et de majorer en conséquence les tarifs, il appartiendra au conseil municipal de juger si la vie économique de la cité peut supporter une nouvelle augmentation de tarif, après l'effort considérable demandé au public. N'arriverons-nous pas alors très vite à la limite où la recette baisserait au lieu d'augmenter ? »

ε. LES NOUVELLES MESURES.

Le service des transports en commun n'arrivant toujours pas à équilibrer son budget, de nouvelles mesures sont votées par le conseil municipal dans sa séance du 25 mars 1938. Il décide de mettre en service à un agent les deux autobus de la ligne de Moulins, les deux tramways de la ligne de Longeville et la navette reliant la circulaire à la gare de Metz-Nord. La fréquence est diminuée de six minutes à sept minutes et trente secondes sur les lignes de Montigny et de Frescaty, ainsi que sur les deux lignes circulaires ; la boucle de la Préfecture est étendue jusqu'à la rue Belle-Isle. Les premiers services du matin sont retardés d'environ vingt minutes. Le conseil supprime les blocs à 100

---

[251] En 1938, la surtaxe sur l'essence représente plus de 107 000 francs.

[252] Le 6 septembre 1937.

[253] Le décret du 30 juillet 1937 interdit aux communes d'inscrire un déficit provenant de leurs exploitations industrielles.

voyages et la facilité de prolonger un billet périmé à l'aide d'un billet supplémentaire. Ces mesures entrent en application le 11 avril suivant.

D'autres modifications comme le remplacement des tramways par des autobus sur la ligne de Queuleu, l'arrêt du service à 19 h 30, la refonte du service du dimanche matin et une nouvelle hausse des tarifs sont prévues pour le 5 septembre 1938. Elles ne sont pas facilement acceptées et n'améliorent guère le service. Le 19 décembre 1938, le conseil municipal note :

> « Les compressions de services ont atteint l'extrême limite du possible. Le service matinal du dimanche s'est heurté, par exemple, à de fortes réactions et récriminations. L'emploi des voitures à un agent devient impossible dès qu'il y a affluence, à causes des retards inévitables.
>
> Il faudrait donc examiner si le moment n'est pas venu de faire table rase du passé et de remplacer tramways et autobus par des trolleybus, malgré une dépense de 10 à 12 millions. L'économie d'essence payerait à elle seule la charge du capital et l'exploitation ne conserverait plus que deux grandes lignes transversales se coupant au centre de la cité. Une étude complète est en cours, elle permettra de choisir en connaissance de cause, s'il vaut mieux faire un effort radical ou se trouver chaque année devant une exploitation en déficit.
>
> Le problème est évidemment épineux, car on ne peut pas savoir si de nouvelles charges et de nouvelles complications sociales et monétaires ne renverseront pas à nouveau toutes les prévisions et l'équilibre théorique obtenu. L'expérience des dernières années a tout au moins prouvé qu'il ne suffit pas d'une simple majoration de tarifs pour sauver les exploitations de transports en commun. »

En 1939, à la veille de la guerre, il reste en service six lignes radiales de tramways, deux lignes de renforcement, de nombreuses voies de raccordement (principalement au centre de la ville), ainsi que cinq lignes d'autobus, dont les deux lignes circulaires[254].

---

[254] Réseau messin en 1939.

Lignes de tramways

- Ligne A : *Place de la République – Montigny.*
- Ligne B : *Place de la République – Frescaty.*

3. LA DEMANDE EN RESILIATION DU CONTRAT DE DESSERTE.

La mise en place d'une ligne de transports urbains a été difficile, à Epinal, mais, rapidement, l'équilibre financier n'est plus atteint, malgré des augmentations de tarifs. Aussi, par lettre recommandée en date du 22 mars 1939, la *Société Générale des Transports Départementaux* sollicite la résiliation du contrat. Malgré un essai de conciliation, le 15 mai 1939, et un projet d'avenant au cahier des charges, voté par le conseil municipal le 15 juin 1939 la *S.G.T.D.* refuse de poursuivre la desserte de la ville. (Annexe 35, tome II, p. 732). Le préfet finit par approuver la résiliation du contrat le 11 août 1939. La ville se retrouve, une nouvelle fois, sans transports urbains.

- Ligne C : *Place de la République – Le Sablon.*
- Ligne D : *Place Saint-Louis – Queuleu* (renforcement éventuel).
- Ligne E : *Place Saint-Louis – Plantières.*
- Ligne G : *Place d'Armes – Metz-Nord.*
- Ligne H : *Place d'Armes – Devant-les-Ponts* (renforcement aux heures de pointe).
- Ligne I : *Place d'Armes – Longeville – Moulins.*

Lignes d'autobus

- Ligne D : *Place d'Armes – Queuleu Saint-Maximin.*
- Ligne H : *Place d'Armes – Devant-les-Ponts.*
- Ligne I : *Place de la République – Moulins – Maison-Neuve.*
- Ligne M : *Circulaire :* place d'Armes, rue des Clercs, place de la République, place du Roi George, place de la Gare, rue de la Gendarmerie, place Saint-Louis, En Fournirue.
- Ligne 8 : *Circulaire :* place d'Armes, place de la Préfecture, place du Pontiffoy, pont Saint-Georges, rue des Jardins, place d'Armes, rue Fabert, rue Tête d'Or, place Saint-Louis, place Saint-Thiébault, place de la Gare, rue Harelle, place de la République, rue Serpenoise, En Fournirue.

A la fin des années trente, les transports publics urbains sont en voie d'achever leur mutation et leur modernisation. La guerre ruine tous ces espoirs.

Le procès-verbal du conseil municipal de Metz du 19 janvier 1940 rend compte de la situation.

> « Les événements militaires ont définitivement réduit à néant tous les efforts tentés par le Tramway pour rétablir l'équilibre.
>
> Les alertes de septembre 1938 et d'avril 1939 avaient déjà suffi pour doubler le déficit initial, mais la guerre porte à environ trois millions de francs le sacrifice que la ville de Metz est appelée à faire pour ses transports en commun.
>
> L'accroissement des dépenses au courant de 1939 a été considérable. Il représente plus de :
>
> - 350 000 francs pour les traitements et salaires ;
> - 281 000 francs pour les charges sociales diverses ;
> - 54 000 francs pour la taxe d'armement ;
>
> et les compressions n'ont pas pu compenser cette avalanche de dépenses.
>
> D'autre part, la *Société des Tramways* enregistre un manque de recettes d'environ 1 400 000 francs contre lequel il ne peut lutter, et il faut même s'estimer heureux que les recettes n'aient pas baissé davantage.
>
> Avec un personnel réduit de plus de la moitié, l'exploitation tente l'impossible pour donner satisfaction au public, malgré les difficultés nouvelles dues à l'obscurité presque totale exigée par la Défense Passive ».

CHAPITRE III.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE.

A la suite des mesures prises pour améliorer les conditions d'exploitation, l'ensemble des réseaux de transports en commun semble amorcer un redressement. Mais la mobilisation générale, le 1er septembre 1939, et la déclaration de guerre, le 3 septembre, arrêtent brutalement cet effort de modernisation, paralysant les réseaux.

Pendant l'entre-deux-guerres, l'autobus a conquis sa place dans de nombreux réseaux et ces derniers se retrouvent brusquement privés d'une partie de leur matériel roulant lors de la réquisition générale des automobiles en août et septembre 1939. Seuls les autobus les plus vétustes restent à leur disposition, ainsi que les tramways pour les réseaux qui les possèdent encore. Ceux-ci reprennent aussi du service sur des lignes abandonnées avant-guerre et sont utilisés jusqu'à l'extrême limite car, suite à l'arrêt complet de toute circulation automobile civile, les transports en commun restent les seuls, avec la bicyclette, à pouvoir assurer les déplacements.

Au cours de cette période, le trafic-voyageur atteint d'ailleurs des records. Mais ce succès est de courte durée, car, à la fin de la guerre, les réseaux n'échappent ni aux destructions massives, ni aux difficultés matérielles et financières. L'arrêt du trafic, pour une période plus ou moins longue, est général.

A. LE DEBUT DU CONFLIT.

1. LA PERTURBATION DES DESSERTES.

La mobilisation générale et le début de la guerre perturbent, une nouvelle fois, l'organisation des réseaux de transports en commun urbains. Ainsi, dès le 1er septembre 1939, le trafic-voyageur est suspendu à Saint-Louis[255], à Saint-Avold[256] et à Forbach. Dans les autres villes, suite à la réquisition des autobus[257], la fréquence est réduite sur l'ensemble des lignes des réseaux de Metz, de Mulhouse, de Colmar et de Nancy[258]. Certaines dessertes sont supprimées[259] ou reprises par les tramways[260]. Le décret préfectoral, du 14 septembre 1939, interdit même, à Nancy, la circulation des tramways entre 20 h 30 et 6 h, par mesure de sécurité. Avec la mobilisation (66 % du personnel à Metz ; 37 % à Mulhouse), receveurs et conducteurs sont, de nouveau, remplacés par des femmes[261]. En mars 1940, le réseau de la Vallée de la Fensch embauche du personnel féminin, utilisé en qualité de receveurs de tramways, afin de répondre au désir exprimé par le

255 Le transport des marchandises reste cependant assuré la nuit de 20 h à 8 h jusqu'au 15 juin 1940.

256 Les tramways servent à barrer la route et sont endommagés lors du passage des tanks. Les installations sont pillées durant l'évacuation de sept mois.

257 Réquisition de l'ensemble des autobus à Nancy le 24 août 1939 ; des douze autobus les plus récent à Metz et de la quasi totalité du parc d'autobus strasbourgeois également fin août.

258 A Mulhouse, la fréquence des lignes urbaines est ramenée à quinze minutes. Pour les lignes suburbaines, le nombre de trains quotidiens passe de 20 à 12 sur la ligne 11 (ligne d'Ensisheim) et de 13 à 10 sur la ligne 12 (ligne de Modenheim). Trois autobus sont transformés pour utiliser le gaz.

259 Suppression de la ligne rue de Galfingue et de l'antenne de Dornach, à Mulhouse.

260 Ligne de Pompey à Nancy ; ligne de Devant-les-Ponts et de Moulins à Metz.

261 En 1942, à Mulhouse, sur 431 agents, 86 sont des femmes. Elles seront 125 en 1943.

gouvernement. Le directeur souligne que cette mesure, qui devait être mise en vigueur depuis le début de la guerre, a été différée jusqu'à ce jour en raison des difficultés, nées de la rigueur de l'hiver, qui ont perturbé le réseau. Ce personnel est soumis aux règles de l'exploitation et son salaire correspond à celui des conventions collectives avec cependant une diminution de 20 % par rapport aux salaires masculins[262]. Cette féminisation du personnel s'accentue encore en 1942 avec l'incorporation de force des jeunes Alsaciens-Lorrains dans la Wehrmacht.

2. LE TRANSFERT DE POPULATION.

Située dans la zone des armées, la ville de Colmar connaît un exode massif de sa population, mais elle n'est pas évacuée. Le service des transports continue donc à fonctionner mais dans des conditions précaires et avec de sévères restrictions d'horaires. Au contraire, dès le 2 septembre 1939, l'évacuation de la population de Strasbourg et de ses faubourgs est ordonnée par les autorités militaires[263]. Du 2 au 4 septembre, le transport de cette population (plus de 200 000 personnes), nantie de ses bagages, est assuré de façon ininterrompue par des rames de tramways aux mains des agents qui n'ont pas encore dû répondre à un ordre de mobilisation. Le 4 septembre, à 14 heures, l'évacuation est totalement terminée et les tramways rentrent au dépôt. L'activité urbaine de la compagnie cesse. Les derniers agents rejoignent

262 Archives municipales de Thionville. 1/189.

263 Brochure (p. 27) : *75e anniversaire de la Compagnie des Tramways Strasbourgeois.* Strasbourg. 1953. 53 pages.

leur centre de mobilisation ou leur famille dans les localités de repli en Dordogne ou en Haute-Vienne. Des gardes sont maintenus à Strasbourg pour assurer la protection et la sauvegarde des biens de l'entreprise. Les machines-outils d'atelier et les stocks de matières d'importance stratégique sont transférés à Limoges pour être affectés à des fabrications d'armement. Les rares autobus et autocars non frappés par la réquisition militaire sont acheminés à Périgueux et affectés au service des réfugiés en Dordogne. Le trolleybus de la ligne d'Ostwald est caché au fond de la remise d'Ottrott des locomotives du *Rosheim – Saint-Nabor*. Les motrices et les remorques les plus récentes trouvent refuge à Westhoffen, à Truchtersheim et à Boofzheim. L'administration de la compagnie strasbourgeoise est installée dans un domaine loué à Ottrott. Un service minimum, biquotidien de deux trains de voyageurs aller et retour, est maintenu sur les lignes de tramways suburbains de Truchtersheim, de Westhoffen et d'Ottrott. La ligne de Marckolsheim, située complètement dans la zone avancée de l'armée, ne compte plus de trafic de voyageurs, mais conserve un trafic marchandise destiné aux troupes en position : des matériaux de construction et de défense, ainsi que du ravitaillement. Sur la ligne *Rosheim – Saint-Nabor*, un trafic intense s'établit, au départ des carrières de Saint-Nabor, pour l'acheminement d'importantes quantités de matériaux de ballast (800 tonnes par jour), servant à la construction des voies ferrées stratégiques de l'armée. Ces transports continuent à assurer l'existence de la compagnie des tramways, mais son effectif est passé de mille deux cents agents, en temps normal, à une cinquantaine.

3. L'ARRET DU TRAFIC.

Le soir du 14 juin, l'approche des troupes allemandes entraîne la cessation de tout trafic sur les lignes suburbaines strasbourgeoises car le génie français fait sauter la centrale électrique de la rue de Molsheim, ainsi que tous les ponts qui se trouvent sur le chemin de l'armée en retraite. La desserte est également arrêtée à Thionville, à Nancy, à Colmar et à Mulhouse, lors de la prise de ces villes par les Allemands[264]. Dans ces villes, les installations et le matériel des réseaux de transport subissent le plus souvent d'importants dommages en raison des combats. A Mulhouse, la destruction des ponts coupe provisoirement les lignes de tramways. Nancy est bombardée à partir du 10 mai 1940, mais le réseau des tramways est immobilisé le 14 juin, en raison de la destruction d'une partie de l'usine d'électricité. Quant à Metz, déclarée, ce même jour, ville ouverte, les Allemands y font leur entrée le 17 juin, sans livrer le moindre combat et sans détériorer le réseau des transports en commun.

---

[264] Prise de la ville par les Allemands.

- Longwy : 11 mai 1940.
- Colmar : 17 juin 1940.
- Metz : 17 juin 1940.
- Mulhouse : 18 juin 1940.
- Strasbourg : 19 juin 1940.
- Epinal : 22 juin 1940.

B. LE TEMPS DE L'OCCUPATION.

1. UNE REPRISE TIMIDE.

a. DE NOUVELLES LIMITES COMMUNALES.

Après la défaite de juin 1940 et l'annexion de fait par l'Allemagne, l'occupant fait régner sa loi. Une germanisation systématique est entreprise et l'autorité allemande fusionne les communes périphériques à la ville-centre. Le *Gross Stadt Metz* est ainsi constitué le 1er octobre 1940 par l'incorporation des communes de Montigny-lès-Metz, de Longeville-lès-Metz, du Ban-Saint-Martin, de Saint-Julien-lès-Metz et de Vallières. S'y ajoutent, le 1er avril 1941, celles de Borny, de Magny, de la Maxe, de Moulins-lès-Metz, de Plappeville, de Sainte-Ruffine, de Woippy et de Scy. La création de ce « *Grand Metz* » s'achève, le 1er avril 1944, avec le rattachement d'une partie des communes de Lessy, de Châtel-Saint-Germain, de Rozérieulles, d'Augny et de Marly. En ce qui concerne le domaine de l'aménagement, ce rassemblement de communes est une occasion unique de favoriser la création d'un grand réseau de transports en commun urbains. Il ne sera jamais créé car, premièrement, les périodes de guerre sont des freins à l'extension des réseaux et, deuxièmement, lors de la libération, les différentes communes reprennent rapidement leur indépendance. C'est donc une occasion perdue pour le développement du réseau messin.

b. L'OCCUPANT PREND LE CONTROLE DES RESEAUX.

Les autorités d'occupation placent cependant l'administration et la gestion des réseaux sous le contrôle de l'administration civile allemande et les rattachent aux organisations professionnelles des réseaux allemands. A Colmar, le service des transports continue à être exploité en régie directe. Si le personnel est maintenu en place, le directeur et son adjoint sont expulsés et remplacés par des dirigeants allemands. A Metz, à partir du 1er janvier 1941, les Allemands constituent un organisme le *Stadtwerke* qui réunit l'ensemble des services municipaux, en particulier l'exploitation des tramways. La mainmise sur ce service est brutale puisque quatre-vingts agents sont expulsés et quarante autres déportés. Le réseau strasbourgeois a plus de chance car le personnel des cadres et de la direction est maintenu. Ils peuvent pratiquement garder la maîtrise de l'exploitation et la gestion et protéger par exemple le personnel contre l'enrôlement forcé dans la Wehrmacht.

c. LA REPRISE DU TRAFIC.

Malgré ces aléas, la réparation des dégâts matériels est entreprise et, selon la durée des travaux, l'exploitation des réseaux reprend progressivement[265]. Les tramways de la vallée de la Fensch rétablissent leur desserte en novembre 1940.

---

[265] Reprise de la desserte dans les réseaux.

- Mulhouse : 28 juin 1940.
- Colmar : juillet 1940.
- Strasbourg : Août 1940.

A Mulhouse, la ligne 12 reste inexploitée jusqu'au 28 juin en raison des dégâts d'infrastructure[266]. Le 5 juillet, une voie provisoire permet de rouvrir la ligne de Brunstatt. La ligne 1 est reprise tout d'abord par autobus, puis par deux services de tramways de part et d'autre de la Doller. Les voyageurs doivent traverser cette rivière sur une passerelle provisoire en bois pour passer d'un tramway à l'autre. Les voitures sont dotées de feux camouflés et les lampes des plates-formes entourées d'abat-jour limitant la portée de la lumière. Les lignes A et C sont desservies en autobus avant l'hiver, mais il faut attendre l'année 1941 pour la réouverture de la ligne 11 dans son ensemble (grâce à la construction d'un pont provisoire) et de la ligne B. En 1940, deux autobus remplacent la desserte des tramways qui reliaient la ville de Saint-Avold à la gare. A la même époque, la ville de Forbach est considérée comme un faubourg de Sarrebruck et son réseau de tramways est intégré dans celui de la *Gesellschaft der Strassenbahn im Saartal.* Les terminus de la Brême d'Or et de Petite-Rosselle sont

---

- Nancy : 8 août 1940.
- Thionville : Novembre 1940.

[266] Reprise du trafic sur les lignes mulhousiennes.

- Ligne 12	(*Ensisheim*)	: 28 juin 1940
- Ligne 11	(*Wittenheim*)	: 5 juillet 1940 (partiellement)
		: 18 novembre 1941 (totalité)
- Ligne A	(*Place de la République – Drout*)	: avant l'hiver 1940
- Ligne B	(*République – Zoo*)	: 13 juillet 1942
- Ligne C	(*Porte-Jeune – Kingersheim*)	: avant l'hiver 1940
- Ligne 5	(*Porte du Miroir – Illzach*)	: 1er septembre 1943
- Ligne 6	(*Rue de Galfingue – Modenheim*)	: 1er septembre 1943

raccordées aux lignes existantes du côté sarrois pour former une ligne circulaire : Sarrebruck, Brême d'Or, Stiring-Wendel, Forbach, Marienau, Petite-Rosselle, Grossrosseln, Völklingen, Sarrebruck.

A Strasbourg, l'exploitation est reprise en fonction de la construction des ponts provisoires, de la remise en état du matériel et des disponibilités en personnel. En raison des destructions plus importantes, la réouverture des lignes[267] s'accomplit d'août 1940 à mai 1943.

A Longwy, un car *Berliet*, équipé d'un gazogène au bois, assure quelques dessertes.

---

[267] Reprise du trafic sur les lignes strasbourgeoises.

- 1er septembre 1940 : ligne M, trains d'ordures, *Gare locale – Eschau.*
- 18 septembre 1940 : lignes O et R, reprise du service marchandises.
- 19 septembre 1940 : ligne M, trains de marchandises, *Erstein* (traction vapeur).
- 22 septembre 1940 : lignes O et R, reprise du service voyageurs.

  24 septembre 1940 : ligne M, trains de marchandises, *Erstein* (traction électrique).
- 20 octobre 1940 : ligne M, trains électriques, *Strasbourg - Erstein – Boofzheim – Rhinau.*
- 24 novembre 1940 : ligne P, autobus, *Strasbourg - Berstett – Wingersheim.*
- 1er avril 1941 : ligne D, trolleybus, *Roettig – Oswald.*

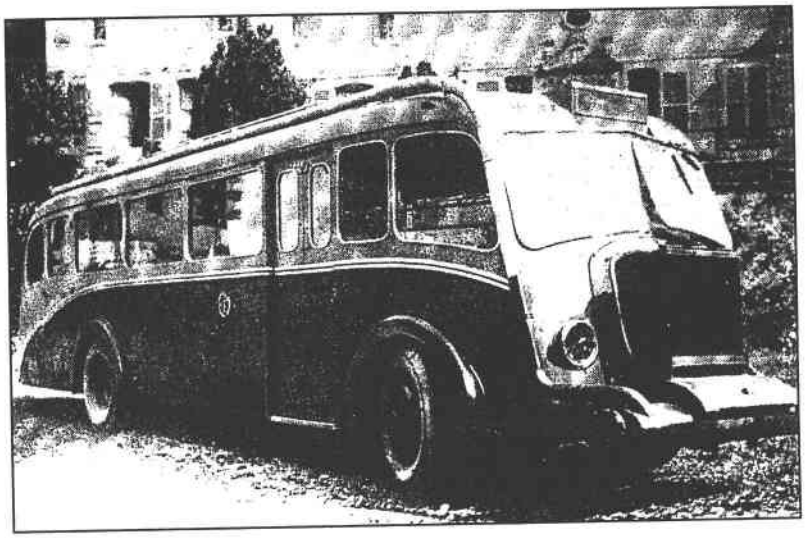
  : ligne M, *Boofzheim – Sundhouse.*
- 7 avril 1941 : ligne 3/13, *Orangerie – Robertsau Saint-Anne.*
- 1er août 1941 : ligne 4/14, *Polygone – Neuhof forêt.*
- 15 août 1941 : ligne 1, *Tuilerie – Pont du Rhin.*
- 19 septembre 1941 : ligne M, *Sundhouse – Marckolsheim.*
- 26 octobre 1941 : ligne S, autobus, *Truchtersheim – Friedolsheim.*
- 4 novembre 1941 : ligne 9, *Place Kléber – Route de Brumath.*

  : ligne 6/16, *Place kléber – Gare Centrale.*
- 17 mai 1943 : ligne S, autobus, *Friedolsheim – Saverne.*

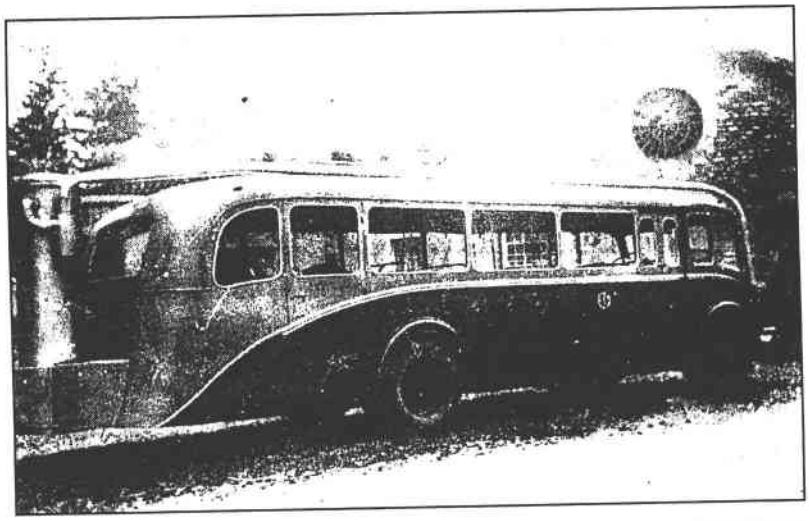
MULLER G. *Opus cité.* p. 102.

Photos 43 et 44.

Longwy. Car *BERLIET* équipé d'un gazogène au bois, vers 1943.



RIDEAU M.



RIDEAU M.

d. UNE REPRISE DIFFICILE.

La remise en exploitation partielle des réseaux nancéiens urbain et suburbain, le 8 août 1940, fait suite à de nombreuses tractations avec les autorités allemandes dont les conditions sont particulièrement contraignantes puisqu'elles imposent, en effet, le transport, à titre gracieux, des ressortissants allemands, non seulement des militaires,

mais aussi des civils, hommes ou femmes, porteurs d'un brassard. Cette exigence motive de la part de l'*Union des Voies Ferrées* une requête auprès de l'administration militaire qui la rejette, invoquant[268] :

a) que le paiement du transport par les ressortissants de l'armée allemande constitue une sujétion insupportable à l'armée d'occupation ;

b) que l'octroi de la gratuité du transport ne peut porter atteinte à la rentabilité de l'exploitation, l'admission des voyageurs ordinaires ne pouvant être entravée par le transport des ressortissants de l'armée allemande ;

c) que la stipulation de l'article 3 de l'ordonnance du 20 juin 1940 ne vise que les vivres et les objets d'usage courant et ne s'applique pas aux moyens de transports.

Or, en septembre 1940, le réseau nancéien transporte 751 090 voyageurs dont 101 437 ressortissants allemands. Ce sont donc plus de 13 % de personnes qui ne paient pas leur déplacement. De plus, le transport des militaires ou des assimilés ne se fait pas suivant une répartition uniforme, il y a des afflux subits dont le nombre atteint et souvent dépasse la capacité normale des véhicules. Il en résulte qu'à certains voyages, des usagers payants ont été laissés aux arrêts parce que les voitures étaient occupées pour la plus grande partie par des militaires. Le 1er novembre 1940, un sous-officier allemand requiert même un agent de police afin de faire descendre tous les occupants de

[268] Archives municipales de Nancy. Série (c) O 2 12.

l'une des voitures pour les remplacer par un détachement de prisonniers encadrés de sentinelles. Cette exigence de l'autorité occupante se révèle donc comme une contrainte importante pour le réseau nancéien se traduisant par une perte importante de recettes. Le réseau urbain, quant à lui, est remis progressivement en exploitation jusqu'au mois de septembre[269].

2. LA VIE DES RESEAUX.

Suite à l'arrêt complet de toute circulation civile automobile, les transports en commun doivent faire face à tous les besoins de déplacements.

a. UN TRAFIC RECORD.

Avec le retour des réfugiés, les différentes exploitations prennent un essor rapide. Les tramways sont utilisés jusqu'à la dernière limite, malgré un entretien des plus sommaires et le trafic augmente dans des proportions considérables atteignant des chiffres records. Ainsi, des immigrants allemands qui fournissent une partie du personnel des usines d'armement transférées d'Allemagne, et des troupes militaires de passage viennent accroître la population de Colmar. Durant les quatre années d'occupation, deux lignes de tramways et une d'autobus y assure la desserte.

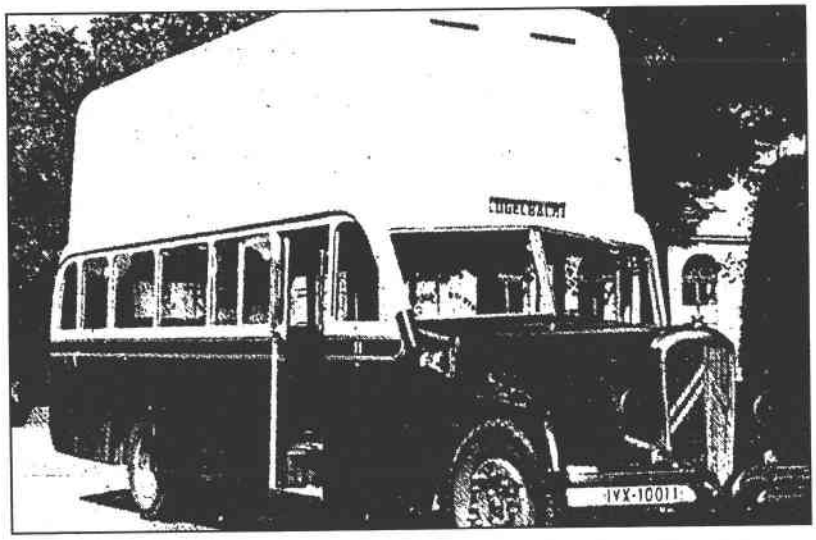
---

[269] Reprise du trafic sur les lignes nancéiennes.

- 8 août 1940 : lignes suburbaines.
- 26 août 1940 : lignes *Maxéville – Jarville* et *Blandan – Pont Tournant.*
- 28 août 1940 : lignes *Villers – Faubourg des Trois Maisons* et *Marché – Vélodrome.*
- 9 septembre 1940 : lignes *Laxou – Essey* et *Gentilly – Place Loritz.*

Photo 45.

Colmar. Autobus à gaz, vers 1943.



« *Dernières Nouvelles d'Alsace* »

Tableau 18.

Nombre des voyageurs des réseaux d'Alsace et de Lorraine

entre 1938 et 1946.

(en millions)

	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Strasbourg (1)	33	21	3,2	31	56	71,5	55	32	58
Strasbourg (2)	12,8	9,8	3,5	16,8	36	43	41	19	37
Metz	9,2	8,2	6,4	12,5	17,5	19,2	10,9	1,3	6,9
Nancy	18	(*)	(*)	19	20	21	20	20	20,2
Colmar	(*)	2	1,6	2	4,8	6,1	5,6	3,3	3,8
Mulhouse (3)	(*)	7,3	6,2	12,7	17,9	25	18	10,7	17,9

Sources : Archives départementales et municipales

(1) Lignes urbaines.

(2) Lignes suburbaines.

(3) Lignes urbaines et suburbaines.

(*) Données non disponibles.

Ces années de guerre démontrent bien qu'elle peut être la productivité d'un réseau de transports en commun urbains lorsque la population est contrainte à utiliser ce moyen de déplacement, et plus particulièrement les performances d'une exploitation sur rails. Ce mouvement ascendant du trafic-voyageur se maintient durant la première moitié de l'année 1944, mais l'avance du front et des opérations militaires qui précèdent la libération vont ralentir cet élan et même interrompre les dessertes.

b. DES CHANGEMENTS DE NOM ET DE RAISON SOCIALE.

Dans un premier temps, la vie des réseaux se poursuit avec des modifications de nom et de raison sociale. La législation allemande est introduite en Alsace par une ordonnance du 5 décembre 1941 et les sociétés doivent adapter leurs statuts à cette législation. Ainsi les tramways mulhousiens deviennent successivement les *Strassenbahnen Mülhausen* (*S.M.*), puis les *Mülhauser Verkerhs-Gesellschaft* (*M.V.G.*) et les tramways strasbourgeois sont, tout d'abord, dénommés *Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft* (*S.S.B.*), puis, en septembre 1942, *Strassburger Verkehrsbetriebe* (*S.V.B.*). L'une des caractéristiques de la nouvelle loi allemande, pour les sociétés anonymes, est de renforcer et d'élargir considérablement les pouvoirs, mais aussi les responsabilités de la direction. Le conseil de surveillance n'a plus qu'une fonction de contrôle à l'exclusion de tout acte de gestion proprement dit.

c. DES PROJETS DE MODERNISATION.

Cependant, malgré la guerre, l'information concernant l'évolution des moyens de transport circule. La compagnie strasbourgeoise est

impressionnée par les bons résultats obtenus dans les villes où circulent des tramways modernes et performants (Zurich, Hambourg, Milan ...) et étudie, dès l'automne 1940, la possibilité d'acquérir de nouveaux tramways. Mais les conséquences économiques et industrielles de la guerre empêchent la réalisation de ce programme. Le ministère des transports du troisième Reich estime en effet, que la société possède un parc suffisant de motrices (143 motrices) et qu'il n'est donc pas de première nécessité de lui attribuer du matériel neuf[270].

En juin 1941, M. Bouchy, secrétaire général adjoint de la ville de Nancy, présente au conseil municipal, un projet de rattachement des communes suburbaines[271], car il voit en ce regroupement la solution à une meilleure gestion de l'espace de l'agglomération et des ces problèmes, en particulier celui de la desserte en transports en commun. « La ville de Nancy est entourée de communes dont les constructions, à de rares exceptions près, constituent, avec celle de Nancy, une agglomération unique, sans solution de continuité[272]. »

En 1943, les compagnies nancéienne et strasbourgeoise désirent même équiper certaines lignes en trolleybus[273]. Le projet reste sans

---

270 MULLER G. *Opus cité.* pp. 107 à 109.

271 Communes de : Essey, Jarville-la-Malgrange, Laxou, Malzéville, Maxéville, Saint-Max, Tomblaine, Vandœuvre-lès-Nancy, Villers-lès-Nancy.

272 Archives municipales de Nancy. Série (c) O 2 14.

273 Lignes de trolleybus projetées.

- Nancy : - *Buthegnémont – Tomblaine.*
: - *Val-de-Villers – Place Saint-Epvre.*
: - *Malzéville – Gare.*

suite à Nancy, mais cinq trolleybus italiens, réquisitionnés à Rome, finissent par arriver à Strasbourg en juillet 1944. Face aux incertitudes de la guerre, la compagnie strasbourgeoise les refuse et le réseau de trolleybus est, là aussi, en attente.

d. S'ORGANISER POUR ASSURER LA DESSERTE.

Les réseaux continuent de s'organiser. Les carburants devenant rares, les autorités allemandes demandent, en 1942, la réouverture de la ligne de tramways reliant Saint-Avold à sa gare. Dans l'attente de cette reprise, en décembre 1942, le plus grand des deux bus un *Magirus*, est transformé pour utiliser le gaz. Un « ballon » réservoir est fixé sur le toit. La pompe à gaz se situe devant l'hôtel *Terminus*, place du Marché. En juillet 1943, le réseau messin livre 3 030 kg de rails et de câbles déjà utilisés, mais en bon état, afin de reconstruire la voie des tramways. Ceux-ci circulent à nouveau en octobre 1943.

Pendant ce temps, les cinq premiers *Trambus* d'une série de dix, commandés par la ville de Metz aux usines *Büssing NAG*, arrivent, en août 1943, pour y être mis en service. Il s'agit de spacieux autobus propulsés au gaz d'éclairage ou à l'essence et pourvus d'une grande remorque.

- Strasbourg : - *Quartier des Quinze – Place Broglie – Route de Mittelhausbergen.*
: - *Kœnigshoffen – Breuschwickersheim.*
: - *Place de Kehl – Kehl-Mairie.*

Photo 46.

Metz. Autobus BUSSING NAG, durant l'occupation, vers 1943.

STREIT R.

Photo 47.

Metz. *Trambus*, devant la gare, en 1943.

Médiathèque Metz

Ils subissent aussi quelques désagréments. En mai 1943, l'occupant impose ainsi à la société mulhousienne des tramways de creuser son coefficient de tranchée de Défense passive. Le secteur qui lui est attribué se situe autour de la place du 14 Juillet, à l'angle de la rue de l'Ill et de la rue des Merles. Pendant quinze jours, les ouvriers de

l'entretien sont employés à cette tâche. Ces désagréments ne sont que peu de choses face aux destructions massives qui attendent les réseaux de transports en commun lors de la libération.

C. LA PERIODE DE LA LIBERATION.

C'est le temps de la reconquête de la liberté, mais les villes, et en particulier leurs réseaux de tramways, paient un lourd tribut. La libération est synonyme de destruction et d'anéantissement : les réseaux subissent de graves dommages.

1. L'INFLUENCE DES BOMBARDEMENTS.

En premier lieu, les villes souffrent terriblement des actes militaires et principalement de nombreux bombardements. Ainsi durant l'année 1944, Mulhouse en subit quatre. Le premier, le 11 mai, vise la gare et touche trois lignes de tramway (la rampe de la gare sur la ligne 1; la ligne 2 au faubourg d'Alkirch ; la ligne 3 à la rue de Wanne près du couvent). Si le second bombardement, le 25 mai, atteint la gare du Nord, il ne provoque que peu de dégâts au réseau des tramways, contrairement à celui du 3 août qui frappe le centre-ville. Deux motrices et trois remorques sont détruites, sept autres motrices, ainsi que huit remorques sont détériorées. Les voies ferrées, les lignes aériennes et les câbles souterrains sont également endommagés. Tout trafic est interrompu jusque dans la journée du 5 août. Ce jour-là, trois liaisons en autobus sont mises en service :

- *Porte Jeune - Dornach et Luttenbach* ;

- *Porte Jeune – Bourtzwiller et Strueth* ;

- *Porte Jeune – Rue des Carrières et Brunstatt.*

Le 10 août, le tramway est remis en circulation entre la rue de Metz et Dornach et quelques jours plus tard entre le dépôt et la Strueth. La ligne de Brunstatt est exploitée en deux tronçons de part et d'autre de la gare. Le quatrième bombardement a lieu le 11 août, jour de la mise en service d'une navette de la ligne C jusqu'à la gare, pour faire une correspondance avec la ligne de Brustatt. Les infrastructures du tramway ne sont que peu touchées. Toutes les liaisons sont rétablies le 20 août avec cependant des formules originales : section avec correspondance, troncs communs à plusieurs lignes, terminus non atteint, navettes de liaison. Cette tentative de reprise est anéantie le 20 novembre : l'armée française est présente devant Mulhouse. A dix-sept heures, tous les tramways rentrent au dépôt. Les Allemands détruisent les ponts et le manque d'énergie électrique oblige la société à arrêter complètement l'exploitation du réseau des transports en commun.

2. LA DESTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ET DU MATERIEL.

Aux innombrables destructions d'immeubles, s'ajoutent celles de la voirie, en particulier des ponts. Les infrastructures des transports en commun sont également gravement touchées. On ne compte plus ni les kilomètres de voies ferrées, de lignes aériennes ou de câbles d'alimentation détruits, ni le nombre de bâtiments, de motrices ou de remorques partiellement ou totalement endommagés[274]. Ainsi, lors de la

contre-offensive allemande, une trentaine de voitures de tramways sont réquisitionnées à Strasbourg. Remplies de matériaux d'empierrement, elles sont couchées devant les ponts donnant accès à la ville, pour faire fonction de barrage antichar. A Saint-Avold, les dégâts sont estimés à 3,3 millions de francs et les pertes se chiffrent à plus de 200 millions de francs à Metz. En règle générale, l'état du matériel roulant est

---

[274] Destructions dans les villes.

- Colmar : Des dommages aux lignes aériennes, mais la voie et le matériel sont pratiquement épargnés.
- Epinal : 2 707 immeubles sur 3 400 et 6 écoles sont partiellement détruits (dont 775 entièrement) ; 11 ponts sur la rivière et 7 ponts sur voie ferrée n'existent plus ; 1 église, 2 chapelles, 4 écoles, l'orphelinat, l'hôpital, le lycée, la prison, la gare et toutes ses installations sont totalement détruits ; 2 934 ménages sont touchés sur 7 500, 8 254 personnes sont sinistrées sur une population de 22 000 ; 264 personnes ont été tuées, 739 blessées, 72 fusillées et 60 déportées par la Gestapo.
- Forbach : Les bâtiments du dépôt de Marienau, les installations et les voies sont sérieusement endommagés soit par le tir de l'artillerie alliée, soit par les sabotages de l'autorité allemande, soit par le pillage. On a pu compter les impacts de 14 obus sur les bâtiments du dépôt. Portes et fenêtres sont détruites et du toit, il ne reste plus que la charpente également endommagée. Les installations des ateliers, bureaux et salle de receveurs ont disparu. Par contre les convertisseurs et les tableaux de commande ne demandent qu'une révision. En ce qui concerne la voie, un premier inventaire a dénombré des dégâts aux rails à 78 endroits différents, 260 mètres devront être remplacés. 93 pylônes sont endommagés dont 17 seulement pourront être réparés. Le câble d'alimentation en 3 000 V venant du puits Vuillemin est également à remplacer sur une quinzaine de mètres. Le fil de contact est sectionné sur toute sa longueur. (*Source* : *Klam L.*).
- Metz : Destruction de 22 ponts dont 13 où passent les transports en commun ; 1 500 m de voies détruites ; 8 000 m de lignes aériennes ; 700 m de câbles d'alimentation ; 43 motrices et 22 remorques avariées ; les six autobus de 1931 sont inutilisables car trop vétustes.
- Mulhouse : 8 ponts détruits ; 1 250 m de voies ; 26 km de lignes aériennes ; 18 voitures de tramways endommagées ou détruites.
- Nancy : Destruction des ponts ; voies et lignes endommagées.
- Strasbourg : 15 km de voies ferrées endommagées ; 26 ponts détruits ; 78,5 km de lignes aériennes ; 319 véhicules endommagés ; 2 sous-stations et 24 bâtiments de dépôts, de hangars ou de stations partiellement ou totalement détruits ; 1/5 des appartements détruits ; voies de tramways percées en 95 endroits.

déplorable car il a été utilisé à l'extrême limite de ses possibilités et sans grand entretien. Les agents des compagnies paient un lourd tribut. Par exemple, à Strasbourg, vingt-sept d'entre eux sont tués par faits de guerre, cinq sont emprisonnés ou déportés, soixante-sept sont incorporés de force dans la Wehrmacht et, à Metz, cinquante-trois sont expulsés et quarante déportés.

3. LES PERTES DUES A LA MALVEILLANCE DE L'OCCUPANT.

La malveillance de l'occupant et, plus tard, les besoins en communication et en circulation de l'armée américaine accentuent les pertes dans la majorité des réseaux. A Nancy, la présence, sur les fils du tramway, du matériel téléphonique de l'armée américaine, ainsi que de mines sur les voies ferrées, perturbe l'exploitation. A Metz, le service des tramways est une régie municipale. Or l'occupant est installé en maître à la mairie et le personnel du tramway ne peut rien mettre à l'abri, ni constituer la moindre réserve. Avant de quitter la ville, l'autorité allemande emporte la caisse municipale, y compris les fonds du tramway. Elle transfère également en Allemagne les approvisionnements du magasin. L'occupant endommage, saccage les dépôts, les ateliers, les bureaux et met volontairement le feu à tout ce qu'il ne peut emporter.

Photo 48.

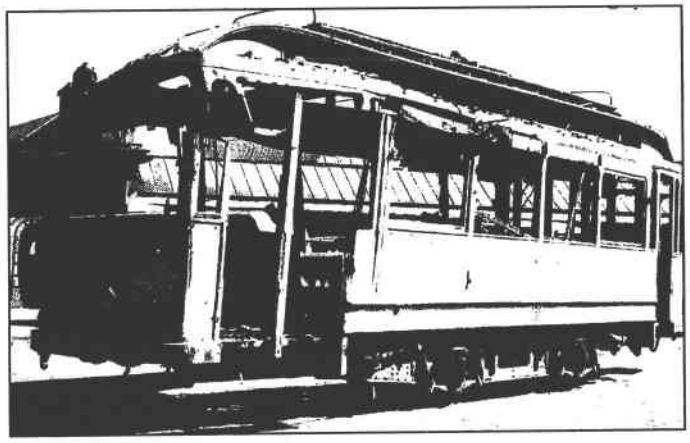
Metz. Le parc des tramways après le départ de l'occupant, en 1944.

T.C.R.M.

De même, à Forbach, le matériel roulant (9 motrices et 8 remorques), le stock de pièces et les machines sont transférées à Sarrebruck. Il n'est donc pas possible de reprendre le trafic. Les vingt-trois agents disponibles s'attachent au déblaiement des installations et à la récupération du matériel. Au dépôt de Sarrebruck, des machines et des outils sont retrouvés, mais le matériel roulant n'est plus disponible. En compensation, la direction de la société sarroise propose à la ville de prendre livraison de cinq trolleybus, commandés pour son propre compte. La transaction échouera en raison des difficultés du constructeur de s'approvisionner en matière première. Dans l'impossibilité de récupérer le matériel enlevé, Forbach intente un procès aux *Tramways de Sarrebruck* qui aboutira, en 1953, à un dédommagement de 35 millions de francs.

Photo 49.

Strasbourg. Motrice détruite par un tir d'artillerie, en 1944.



MULLER G.

Bien souvent, les réseaux se trouvent donc démunis de tout et la conséquence immédiate de la libération est l'arrêt, de plus ou moins longue durée de l'exploitation[275].

D. LE RENOUVEAU DES RESEAUX.

Suite aux hostilités, la remise en service des réseaux de transports en commun urbains est l'une des priorités des maires des

---

[275] Arrêt des exploitations.

- Saint-Louis : 1er septembre 1939.
- Metz : 1er septembre 1944.
- Nancy : 15 septembre 1944.
- Saint-Avold : 23 septembre 1944.
- Forbach : septembre 1944.
- Strasbourg : 24 novembre 1944.
- Colmar : novembre 1944.
- Mulhouse : 20 novembre 1944.

différentes villes[276]. Aussi, les compagnies se remettent-elles au travail et, au fur et à mesure des possibilités et des disponibilités matérielles, elles rouvrent ou créent de nouvelles lignes.

1. UNE DESSERTE MIXTE EN TRAMWAY ET EN AUTOBUS.

En septembre 1944, la direction de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* reprend l'exploitation du réseau des tramways de la vallée de la Fensch sur les lignes non détruites. En 1946, la *Société des Transports de la Basse-Moselle*, filiale de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*, fournit les premiers autobus du réseau pour assurer la desserte du tronçon *Thionville – Basse-Yutz*, où, du fait de la guerre, les installations du tramway sont inutilisables. En 1948, la desserte de la ligne *Fontoy - Knutange - Hayange* est également assurée par autobus.

2. DES REPRISES RAPIDES EN RAISON DE FAIBLES DESTRUCTIONS.

En raison de destructions moins importantes, Nancy est la première ville importante à connaître une reprise partielle de son

---

[276] Reprise de l'exploitation dans les réseaux.

- Thionville : 18 septembre 1944.
- Nancy : 4 décembre 1944.
- Saint-Avold : début 1945.
- Mulhouse : 1er mars 1945.
- Strasbourg : 18 avril 1945.
- Colmar : mai 1945.
- Metz : 1er août 1945.
- Forbach : 4 mai 1946.
- Longwy : 25 juin 1946.
- Saint-Louis : 14 juillet 1947.
- Epinal : janvier 1948.

exploitation le 4 décembre 1944 avec quatre lignes[277]. (Carte 41, tome II, p. 814). En effet, l'installation sur les fils du tramway du matériel téléphonique et des lignes télégraphiques de l'armée américaine, la nécessité pour cette dernière de circuler et la présence de mines sur les voies empêchent tout trafic sur la plus grande partie du réseau. Le 23 août 1945, un arrêté préfectoral instaure un service provisoire d'autobus entre la place de l'Ile de Corse et Essey-lès-Nancy.

L'exploitation peut reprendre également partiellement à Mulhouse le 15 mars 1945 et le trafic redevient normal dès la fin de l'année.

A Colmar, si l'on fait abstraction des dommages subis par les lignes aériennes de traction, les installations et la voie sont pratiquement épargnées, de sorte que le trafic normal reprend sur le réseau de tramways dès le mois de mai 1945 quand les grandes lignes de transport d'énergie, pour la plupart détruites au cours des combats, peuvent à nouveau alimenter les installations de traction.

3. UNE REPRISE PLUS LABORIEUSE.

Le problème de la reprise des dessertes est plus délicat à Strasbourg où les destructions sont plus importantes. Durant cette période difficile, le personnel est occupé à des travaux de déblaiement. Aux ateliers les ouvriers travaillent activement à la remise en état du

---

277 Réseau nancéien, le 4 décembre 1944.

- Ligne 1 : *Place Carnot – Dépôt Champigneulles.*
- Ligne 2 : *Place Henri Mengin – Maison Forestière.*
- Ligne 3 : *Terminus Villers – Evitement rue Charles III.*
- Ligne 4 : *Place Henri Mengin – Vélodrome.*

matériel roulant. Un premier service partiel est repris sur le réseau urbain strasbourgeois le 18 avril 1945, mais il ne redevient normal sur l'ensemble des lignes urbaines qu'à partir du 10 juin 1945, au fur et à mesure que l'alimentation en courant électrique est rétablie. Sur les lignes suburbaines, les services reprennent en fonction de la reconstruction, souvent provisoire des voies et des lignes aériennes, avec parfois un dépannage intérimaire de traction à vapeur entre Boofzheim et Marckolsheim. Les travaux avancent à une cadence suffisamment rapide pour permettre, à partir d'octobre 1945, le déroulement normal de la campagne betteravière en liaison avec la sucrerie et la raffinerie d'Erstein. L'année 1946 est donc la première, après la libération du territoire, à voir les services assurés complètement durant les douze mois. Cependant, la section de l'Arsenal, abandonnée en 1939, n'est pas reprise par suite de la destruction des ponts. Enfin, pour desservir la population française sinistrée et, temporairement, logée à Kehl, sur la rive droite du Rhin, un service d'autobus fonctionne sous l'indicatif *Ligne F* entre la place de Kehl, terminus de la ligne 2/12, et l'agglomération badoise, jusqu'à la fin de la période de rapatriement de cette population[278].

4. LES DIFFICULTES MESSINES.

Après un arrêt de l'exploitation de onze mois, la régie municipale messine réussit, le 1er août 1945, à remettre en service une première ligne en direction de Devant-les-Ponts (Cité Jardin), desservie par deux

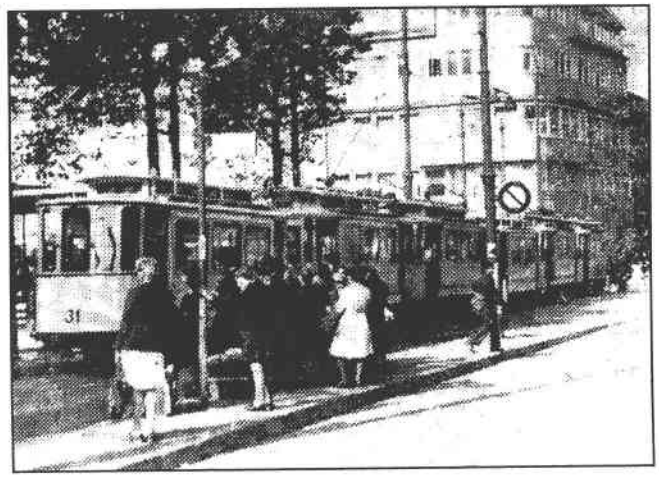
[278] Jusqu'au 1er avril 1953.

autobus. Mais la desserte des lignes *Queuleu - Plantières* et *Sablon-Est*, initialement prévue pour la même date est impossible : les autobus militaires espérés[279] n'ont pas été livrés. Le renouveau du réseau se poursuit le 15 septembre 1945. (Annexe 36, tome II, p. 736).

Photo 50.

Metz. Le renouveau des tramways, place de la République.

15 septembre 1945.



« Le Républicain Lorrain »

La régie remet en état de marche six motrices et quatre remorques et loue deux autobus[280]. Elle peut reprendre un service restreint *Tramways et Autobus* sur les lignes de Montigny (Rue Saint-Louis), de Frescaty (Rue du Séminaire), du Sablon (Rue Saint-Bernard)

[279] De vingt-cinq places.

[280] Parc du réseau messin en 1939 et le 15 septembre 1945.

En 1939	Le 15 septembre 1945
43 automotrices de tramways	6 automotrices de tramways
22 remorques de tramways	4 remorques de tramways
24 autobus	4 autobus dont 2 loués

et de Queuleu-Plantières. Il réservé en priorité aux abonnés ouvriers et écoliers :

« Dans les services de travailleurs ne sont admis que les voyageurs munis de cartes d'abonnement. Ces cartes porteront un numéro d'ordre. A tous les terminus, l'accès aux autobus se fera sur appel des numéros. Le nombre des abonnements sera calculé suivant les places offertes par les services des travailleurs. En principe, les autobus-travailleurs ne prendront que des abonnés. Pour éviter des voitures incomplètes, les autres voyageurs seront cependant admis en cas de vide à certains arrêt dûment marqués[281] ».

Le service comprend : les services de travailleurs, réservés en priorité aux abonnés effectuant le même parcours quatre fois par jour ; un service navette aux trente minutes sur toutes les lignes, de sept heures à dix-neuf heures trente, accessible à tous les voyageurs[282].

Les dessertes de *Queuleu - Plantières*, de *Metz-Nord* et de *Longeville* sont assurées par autobus. Les lignes non coupées par les ponts[283] sont desservies par tramways (Montigny, Frescaty, Le Sablon).

---

[281] Archives *T.C.R.M.* Rapport de la direction au maire de Metz. 17 juillet 1945.

[282] Tarif.

a) Tarif unique (sans correspondance) : 5,00 francs

b) Carnet impersonnel à prix réduit pour 20 voyages (sans correspodance) : 71,00 francs

c) Abonnements à voyages illimités :

Abonnement semi-mensuel : 100,00 francs

Abonnement mensuel : 200,00 francs

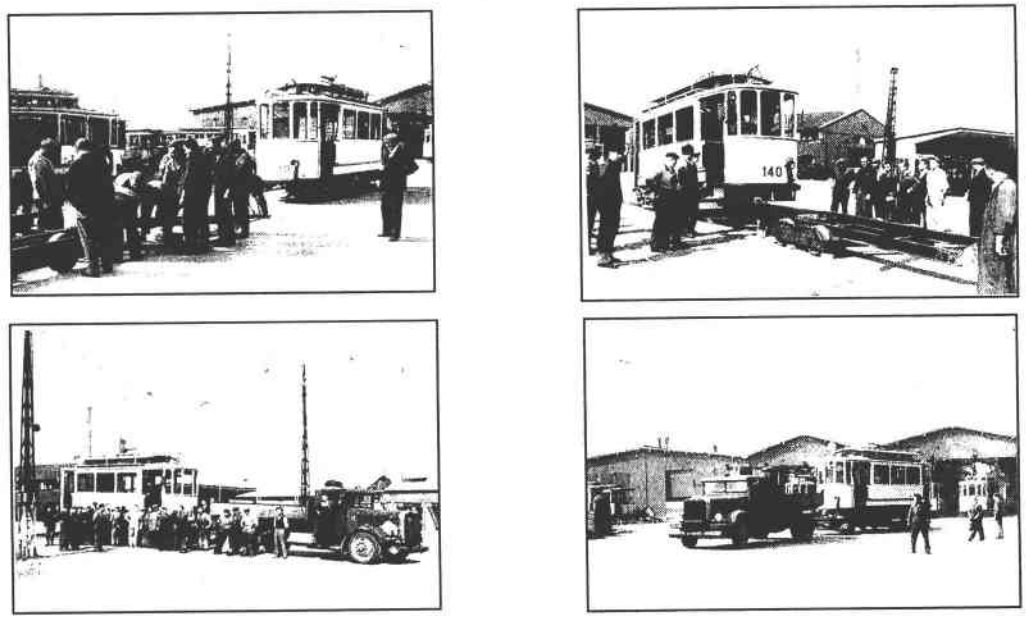
Source : Archives T.C.R.M.

[283] Les ponts empruntés par les tramways sont tous détruits.

Sur une voie du terminus République, on installe la remorque n° 48, afin qu'elle serve de bureau. Du fait de la destruction des ponts, les tramways ne peuvent se rendre au dépôt de Metz-Nord. Il est donc nécessaire d'aménager une fosse de visite pour l'entretien. Elle est établie sur la voie passant devant l'ancienne gare (place du Roi George) et recouverte dans la journée par un châssis de tôle roulant sur galets. Pour des réparations plus importantes, les tramways sont hissés sur une remorque de camion pour être conduits aux ateliers de réparations du dépôt de Metz-Nord.

Photos 51, 52, 53 et 54.

Metz. Au dépôt, chargement d'un tramway sur une remorque, en 1945.



T.C.R.M

Photo 55.

Metz. Déchargement d'un tramway, place de la République, en 1945.

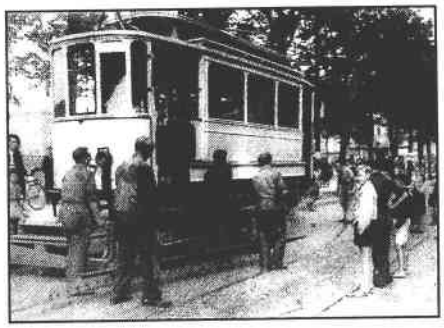
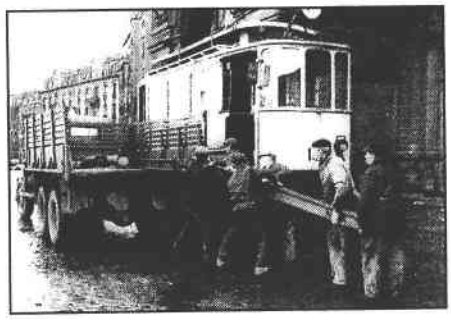


Photo 56.

Metz. Déchargement d'un tramway, place du Roi George, en 1945.



T.C.R.M

Finalement, ce sont sept lignes qui desservent la ville[284]. (Carte 42, tome II, p. 815). En décembre 1945, la régie attend l'attribution d'autobus militaires anglais afin de permettre une meilleure desserte : ils n'arriveront jamais. Elle récupère cependant un autobus à Mannheim et un autre à Ludwigshafen et trois véhicules désaffectés de l'armée mais aux avaries nombreuses. La régie manque cruellement de pneus et de carburant.

---

[284] Réseau messin en décembre 1945.

Tramways

- Ligne : *Place de la République – Montigny.*
- Ligne : *Place de la République – Frescaty.*
- Ligne : *Place de la République – Le Sablon.*

Autobus

- Ligne : *Place de la République – Devant-les-Ponts.*
- Ligne : *Place de la République – Metz-Nord.*
- Ligne : *Place de la République – Longeville.*
- Ligne : *Place d'Armes – Queuleu – Plantières.*

5. L'ABANDON DU TRAMWAY DANS LES PETITS RESEAUX.

Pour les réseaux les plus modestes, excepté Saint-Louis, la libération est la période de l'abandon des tramways. Face à l'ampleur des dégâts, le conseil d'exploitation de la régie municipale de Forbach, prend la décision de ne plus reconstruire la ligne de tramway, mais d'équiper, dans le futur, le réseau en trolleybus. Cependant, afin de permettre une reprise rapide du trafic, deux autobus sont commandés et, à partir du 4 mai 1946, une desserte est assurée entre Stiring-Wendel (rue Saint-François) et le terminus de Petite-Rosselle. La ligne est ultérieurement prolongée jusqu'à Schalkenthal, puis jusqu'à la cité du Habsterdick[285]. De même, le conseil municipal de Saint-Avold contacte, dès la fin de la guerre, l'entreprise *Pierrard* afin de desservir le centre-ville et la gare par autobus. A Longwy, le service des tramways avait pris fin le 1er janvier 1936, relayé par une ligne d'autobus de la *Société des Services Publics et Transports Industriels*, aussi, après guerre, la municipalité signe, le 16 avril 1946, une convention pour l'établissement d'un service public de transports de voyageurs, par autobus, entre Longwy-Bas et Mont-Saint-Martin, par Longwy-Haut et Gouraincourt, avec les *Etablissements Mousset.* Le circuit parcouru dans les deux sens[286], débute le 25 juin 1946. (Carte 43, tome II, p.

285

- 1er juillet 1946 : Prolongement de la ligne jusqu'au Schalkenthal.
- 1er octobre 1946 : Prolongement de la ligne jusqu'à la cité du Habsterdich.

286 Circuit : Gare routière, Cinéma des Familles, « Chez Pierron », Gendarmerie, Belle Vue, Arrêt du Lycée (place du 11 Novembre), Place Darche, « Au Tivoli », Cité Latarse, Cité Jardin (Mont-Saint-Martin), Carrefour des Quatre Chemins, Bains-Douches,

816). Enfin, Epinal n'a toujours pas de service urbain car la *S.G.T.D.* refuse, le 18 février 1947, de le réorganiser. Le salut vient ... des inondations. En effet, suite aux crues de la Moselle fin décembre 1947, le préfet des Vosges et le maire d'Epinal demandent à la *Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges* (*S.T.A.H.V.*) d'assurer un service urbain de ceinture reliant les deux rives[287]. La ligne traverse la Moselle par le pont Patch et par celui de la République, en passant devant la gare et par la place des Vosges. C'est ainsi que renaît le réseau de transports en commun spinalien.

Ayant paré au plus urgent, les compagnies regardent vers l'avenir. Elles doivent essayer de répondre à la demande de desserte des quartiers et des communes périphériques. Aussi, malgré une situation financière catastrophique, elles entreprennent la modernisation de leur réseau, stoppée avant-guerre.

Hôpital, Gare de Mont-Saint-Martin, Passerelle, Sain-Jules, Kiosque de Gouraincourt, « Religieuses », Clinique Rozet, Palace, Place Giraud.

[287] Les passerelles, jetées sur la Moselle après la libération et permettant aux habitants de circuler d'une rive à l'autre, sont toutes emportées par l'inondation de la Moselle.

A la veille du premier conflit mondial, les réseaux de tramways sont en expansion, malgré leur déficit dans les villes de taille modeste, car les compagnies pensent que leur interconnexion avec les lignes de chemin de fer secondaire favorisera les déplacements. Elles espèrent ainsi fidéliser une nouvelle clientèle et renouer soit avec les bénéfices, soit, au moins, avec l'équilibre budgétaire.

La guerre perturbe profondément ce schéma. Avec le début des hostilités, le trafic est interrompu dans la majorité des réseaux pour des périodes d'une durée variant d'un mois (Thionville) à douze ans (Longwy). Les projets d'extension et de modernisation des réseaux sont suspendus (Nancy, Strasbourg) et les activités de la *Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy* et de la *Société des Tramways Electriques d'Epinal* s'arrêtent définitivement. A Epinal, les voitures de place hippomobiles reprennent la desserte de la ville. Lors de la reprise du trafic, l'exploitation des transports en commun urbains est désorganisée. La mobilisation des hommes a pour conséquence une baisse du nombre des voyageurs et l'embauche de personnel féminin comme conductrice ou receveuse. Les infrastructures et le matériel roulant souffrent de la pénurie des matières premières et se détériorent rapidement par manque d'entretien. Les perturbations de tout ordre sont d'ailleurs nombreuses. Aussi, à la fin du conflit, tout le monde espère un retour à la normale.

Pourtant, à la signature de l'armistice, les réseaux alsaciens et mosellans doivent faire face à des problèmes liés à leur retour en France : la mise sous séquestre des sociétés allemandes, la perte des lignes, l'abandon des relations avec les fournisseurs habituels et l'obligation d'appliquer les lois françaises désorganisent leur exploitation.

Les sociétés sont également touchées par l'évolution du système économique. Elles passent d'un budget en équilibre à un déficit chronique en raison de l'inflation, de la montée du chômage, des nouvelles lois sociales, de la concurrence de l'automobile et de l'extension des villes. Afin de répondre aux besoins des citadins, elles sont obligées de s'adapter et, pour se moderniser, de demander l'aide financière des pouvoirs publics qui interviennent ainsi de plus en plus dans la vie des réseaux. Les transports en commun urbains connaissent alors une profonde mutation qui se traduit par la modification des raisons sociales et des restructurations de réseaux avec, en particulier, le remplacement du tramway par des autobus sur les lignes de faible densité. Celui-ci devient d'ailleurs le seul mode de transport de villes comme Longwy ou Epinal.

Suite aux mesures prises, les transports en commun urbains semblent amorcer leur redressement et s'engager sur la voie de la modernisation, mais les conjonctures économique et sociale, ainsi que le début du second conflit réduisent à néant ces efforts.

L'exploitation des réseaux, dont l'occupant prend le contrôle, connaît à nouveau de nombreuses perturbations. A part quelques autobus vétustes, le tramway reste le seul mode de transport disponible en raison de la réquisition générale des automobiles. Il est utilisé jusqu'à l'extrême limite, malgré un entretien sommaire. Durant cette période, le trafic-voyageur atteint des valeurs records. Cependant, à la Libération, les transports en commun urbains sont anéantis car ils paient un lourd tribut : aux destructions massives des infrastructures et du matériel s'ajoutent les pertes dues à la malveillance de l'occupant.

La reprise des dessertes constitue l'une des priorités des municipalités. Le plus rapidement possible, en fonction du matériel disponible, les transporteurs assurent des dessertes d'urgence. Puis, ils entreprennent la modernisation de leur réseau.

UNIVERSITE DE METZ
S.C.D.

TROISIEME PARTIE

L'ADAPTATION DES RESEAUX AUX EXTENSIONS DE LA VILLE ET AUX PROBLEMES DE LA CIRCULATION GENERALE

Au lendemain de la Libération, les sociétés de transports en commun urbains sont confrontées à un triple problème : la reconstruction et l'extension des réseaux, la modernisation du matériel et l'insuffisance des finances. Les dégâts, dus aux opérations militaires et à la malveillance de l'occupant, sont importants et contrarient la reprise du trafic, d'autant plus que le matériel roulant et les infrastructures sont anciens, usés par une utilisation intensive et par le manque d'entretien. Leur remplacement est urgent. De plus, la perte des fonds de réserve et l'inflation créent un déficit financier. Les sociétés de transport connaissent donc de nombreuses difficultés. Pourtant, privée de tout moyen de locomotion, la population des quartiers excentrés réclame de nouvelles dessertes. Examinons les solutions adoptées par les compagnies pour répondre à ces besoins et ces demandes.

Jusque dans les années soixante-cinq, la période se caractérise par l'extension des réseaux et une hausse de la fréquentation. Mais les transports urbains sont victimes d'une nouvelle crise. La concurrence de l'automobile provoque une diminution du nombre des voyageurs. Cependant les kilomètres parcourus croissent et le ratio *Nombre de voyageurs par kilomètres parcourus* chute. Aussi la productivité des

entreprises est-elle en net recul. La qualité du service se dégrade car les transports en commun sont retardés par la circulation générale. Ne deviennent-ils pas qu'un mal nécessaire ?

Vers 1970, les encombrements dus aux automobiles sont si importants que les élus commencent à prendre conscience de la nécessité de ces transports, mais aussi du fait qu'ils ne peuvent plus être organisés uniquement par la ville-centre et qu'une autre autorité organisatrice doit les prendre en charge. Ce changement permet-il aux transports collectifs de trouver un nouvel essor ?

A partir des années quatre-vingts, les discours écologistes, liés aux problèmes de pollution, influencent plus l'opinion publique. L'obligation de limiter le trafic automobile en ville est mieux comprise. Le retour en grâce des transports collectifs, particulièrement avec le développement du site propre, et les essais d'intermodalité ouvrent une nouvelle ère prometteuse. Les sociétés ont-elles les moyens de répondre à ce nouveau défi ?

CHAPITRE I.

L'EVOLUTION DU MODE DE TRANSPORT.

Après les mesures d'urgence qui permettent la remise en exploitation des réseaux, se pose le problème de leur modernisation, interrompue par le début des hostilités. Dans les villes alsaciennes et lorraines, la prolongation de l'utilisation du tramway est, en effet, une conséquence de la Seconde Guerre Mondiale car, à la veille du conflit, l'ensemble des réseaux avait entrepris l'étude de son renouvellement ou de son remplacement.

Le mode de transport résulte du choix politique des municipalités, mais la province se réfère aussi, bien souvent, à la capitale. Or, le conseil municipal parisien décide, en 1929, la suppression totale des tramways intra-muros[288] et leur substitution par des autobus (plus de 1 000 entre 1911 et 1914). Mais les décideurs provinciaux oublient que ces derniers ne sont acceptés à Paris que par la force des choses, dans des quartiers du Centre (Opéra, Champs-Elysées, sur les Boulevards ...) où le tramway n'a pas été autorisé, et, surtout, qu'il y existe un métropolitain.

[288] La dernière ligne *Le Raincy – Montfermeil* disparaît à la fin de l'année 1938.

A. LES CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT.

1. LE TRAMWAY.

Il est établi sur le sol même des routes, des chemins ou des rues. Ses voitures circulent sur des rails noyés dans la chaussée, sans saillie. Les gorges que forment ses rails ou les vides ménagés entre les rails sans gorge et le premier rang des pavés sont trop étroits pour que les roues des voitures ou le pied des piétons puissent s'y introduire, en sorte qu'il ne peut en résulter aucun obstacle à la fréquentation desdites voies. Le frottement de roulement des roues sur les rails est bien moindre que sur des chaussées, ce qui diminue, dans une proportion importante, les frais de traction.

Cependant, contrairement à d'autres pays (Etats-Unis d'Amérique, Allemagne, Suisse, Belgique, Angleterre ...), la desserte en tramway n'a pas évolué en France depuis son installation. En 1940, il roule encore comme au début du siècle, zigzaguant d'un côté à l'autre de la chaussée sans tenir compte du sens de circulation des voitures, tournant à droite ou à gauche sans respecter les sens giratoires. Mais il n'est plus le seul maître des voies de circulation qu'il doit partager avec l'automobile dont la concurrence croît d'année en année.

Aussi, le problème de son renouvellement ou de son remplacement par un autre mode de transport se pose en raison de la vétusté[289] du matériel, de son encombrement et de sa lenteur, liés aux

[289] Cependant, Strasbourg, Mulhouse, Colmar et Nancy ont renouvelé une partie de leur matériel roulant, principalement sur les lignes suburbaines.

difficultés engendrées par la circulation automobile à l'intérieur des villes. Dans les rues étroites du centre, une part importante des accidents est due aux automobilistes qui essaient de forcer le passage devant les tramways.

Des campagnes publicitaires, organisées par les constructeurs automobiles, par les compagnies pétrolières et par les industries du pneumatique, l'accusent rapidement de paralyser la circulation urbaine. Si son remplacement partiel par l'autobus, qui fait figure de modernité, peut décongestionner la circulation au centre-ville, sa suppression ne résout pas pour autant les difficultés, car on envisage déjà la multiplication par trente ou par cinquante du nombre d'automobiles, ce qui n'améliorera ni les encombrements, ni les embouteillages. Les responsables des compagnies ont rapidement conscience de ce phénomène, mais ils ne sont pas écoutés :

> « La suppression des tramways permet d'un côté une augmentation de la circulation automobile ; mais d'un autre côté, elle supprime un moyen de locomotion auquel s'adressent les trois quarts de la population.
>
> Enfin, même si on utilisait d'autres véhicules l'encombrement et l'embouteillage seraient beaucoup plus terribles qu'actuellement. Les ingénieurs des Tramways connaissent bien ces faits, mais le public les ignore.
>
> Ainsi le journal américain *Electric Railway Journal*, du 13 septembre 1924, publie l'article suivant :
>
> « Un ingénieur ou expert quelconque et plus ou moins connu cherche à attirer sur lui l'attention par l'affirmation bizarre que les rues pourraient être dégagées considérablement par la suppression des tramways. Il n'est vraiment pas difficile de réfuter ce genre d'affirmation qui repose rarement sur des expériences ou des recherches sérieuses. Il n'y a pas de doute, la suppression des tramways donnerait une liberté plus grande aux automobiles, mais cela s'effectuerait au détriment de la circulation générale.
>
> Il résulte des pointages effectués au centre de circulation de diverses villes que les tramways électriques transportent 3 à 4 fois plus de personnes que tout le reste des autres véhicules. D'après ces pointages la part revenant aux tramways, par rapport à l'ensemble de la circulation, représente :
>
> 93 % à Los Angeles et Montréal
> 89 % à Baltimore
> 83 % à Houston
> 80 % à Madison
> 75 % à Chicago et Saint-Louis
>
> Ces chiffres ne sont pas des exceptions, le pointage s'étant étendu à de

nombreuses villes des contrées les plus diverses.

Le nombre de véhicules nécessaires aux tramways représente en moyenne un dixième du chiffre total des véhicules empruntant la rue.

Ce chiffre est de :

9 % Atlanta
10 % à Chicago et Saint-Louis
12 % à Baltimore
25 % à Los Angeles et Montréal

où le chiffre des voyageurs est maximum. S'il avait fallu transporter ce public avec d'autres véhicules, il aurait fallu multiplier par 30 ou 50 le nombre actuel des automobiles. Il serait donc passablement ridicule de vouloir corriger par ce moyen l'embouteillage actuel.

Quoique ces chiffres aient été publiés ici et ailleurs, il y toujours encore des gens qui, sciemment ou par ignorance, négligent ces faits et demandent la suppression des tramways. Ils oublient que l'été dernier New Jersey a essayé de se passer des tramways. Cet essai a complètement raté bien qu'on ait choisi la morte saison et essayé de remplacer les tramways par un service d'automobiles considérable. Toutes les rues ont été embouteillées et des milliers de personnes restèrent chez elles ou utilisèrent le chemin de fer. Une demi-douzaine d'autres villes a fait la même expérience. »

Si donc quelques théoriciens réclament la suppression des tramways, il est temps de dire la vérité au public »[290].

L'avantage du tramway reste son moindre coût, avec un amortissement sur vingt ans contre douze à quinze ans pour le trolleybus et cinq ans pour l'autobus, ainsi que sa possibilité de transporter plus de personnes que tous les autres véhicules. Une voie de tramway construite en site propre peut transporter quinze mille personnes par heure, soit dix fois plus qu'une voie routière.

Malheureusement, à la fin de la guerre, les constructeurs français de matériel ferroviaire ne pensent pas à relancer l'industrie du tramway. La réparation des grands réseaux ferrés les occupe trop.

2. LE TROLLEYBUS.

a. LES QUALITES DU TROLLEYBUS.

Dans les années trente, le trolleybus arrive à point nommé car les élus de nombreuses agglomérations mettent en cause la vétusté des

[290] Lettre de la direction des *Tramways Messins* au maire de la ville de Metz, en date du 13 novembre 1924. *Source : Archives T.C.R.M.*

tramways ainsi que la gêne qu'ils occasionnent à l'égard de la circulation générale.

Traditionnellement sensibles au modernisme, les élus et les techniciens des villes sont séduits par ce mode de transport, reconnu comme avantageux sur le plan financier. De plus, les travaux d'installations fixes se limitent à l'adaptation de la ligne électrique aérienne héritée du tramway.

Pour les exploitants, il constitue un véhicule économique à l'emploi, qu'il s'agisse de sa consommation ou de son entretien, et d'une riposte face à la concurrence exercée par les lignes privées d'autocars aux abords des centres urbains. Il garantit également le maintien des emplois d'électriciens.

Il devient particulièrement avantageux sur des lignes où le tracé sinueux et l'étroitesse des routes proscrivent les tramways sur des parcours interurbains où la fréquence des voyages ne justifie pas le rail et sur des lignes suburbaines réclamées par le public ou imposées par des contrats, dont le trafic est forcément déficitaire, mais où le déficit d'exploitation est moins fort avec le trolleybus qu'avec les autres moyens de transport.

Le trolleybus réunit les qualités des deux autres modes de transport. Il est propre, silencieux et indifférent aux coûts et aux aléas de l'approvisionnement en produits pétroliers. Les accélérations et les décélérations sont moins brusques que sur les autobus, mais sa capacité est plus faible (63 voyageurs contre 90 en 1964). Sa durée de

vie se situe aux alentours de dix-huit ans. Elle est de douze pour son concurrent.

b. L'OBLIGATION D'UTILISER UNE FORCE MOTRICE D'ORIGINE NATIONALE.

Il reçoit l'aval des autorités. Le décret-loi du 17 juin 1938 impose aux entreprises de transports publics de voyageurs ou de marchandises d'utiliser, à partir du 1er janvier 1940, une force motrice d'origine nationale sur 10 % au moins de leur matériel roulant. De plus, la circulaire ministérielle du 4 mai 1939 n'intéresse que les réseaux de transports urbains de voyageurs. Le ministre des travaux publics, M. de Monzil, demande aux préfets « de n'approuver aucune convention consacrant la suppression des réseaux de tramways et leur remplacement par des réseaux d'autobus, sans qu'il ait été fait une étude de la substitution de trolleybus aux tramways dont la suppression était envisagée », car « l'utilisation du trolleybus entraînait une diminution des importations de combustibles liquides, intéressante en toutes circonstances, et permettant, sans doute, en cas de mobilisation, de maintenir une exploitation partielle. »

c. LA STANDARDISATION DU TROLLEYBUS.

La durée de la guerre a permis sa mise au point et sa standardisation. Le décret du 5 novembre 1942 définit les caractéristiques géométriques à retenir lors de l'installation des lignes aériennes, ainsi que quatre types de véhicules :

TYPE	LONGUEUR (en m)	LARGEUR (en m)
A	12	2,5
B	10	2,5

C	9	2,5
D	8	2,15

Le type B est le plus fréquent.

Du fait de cette standardisation, il est moins coûteux que le tramway et les délais de construction sont plus réduits. Le trolleybus se rapproche de l'autobus dans le sens où il améliore la circulation, mais il garde du tramway la rigidité de l'itinéraire fixe et ses conséquences : arrêts de service pour travaux de voirie, accidents et manifestations diverses, problème de dégivrage en hiver. Il nécessite aussi des espaces urbains stabilisés et doit laisser la desserte des nouveaux quartiers aux autobus. L'extension urbaine arrête même son évolution, ainsi, à Metz, le développement des habitations de Magny, au Sud de la ville, est l'un des facteurs ayant entraîné l'arrêt de l'exploitation en trolleybus de la ligne du Sablon.

d. LES AVANTAGES FINANCIERS.

Les avantages financiers ne sont pas négligeables. Moyennant quelques transformations, les installations nécessaires à l'alimentation en énergie électrique du réseau des tramways serviront à alimenter le réseau trolleybus. Le personnel électricien qualifié s'adaptera rapidement et maintiendra son emploi. Enfin, pour les villes possédant une usine d'électricité, celle-ci fournira l'énergie électrique à bon compte.

e. L'ENLAIDISSEMENT DU PAYSAGE.

Comme le tramway, le trolleybus présente le grave défaut d'enlaidir le paysage par les fils et les poteaux qui lui sont

indispensables d'où une longue hostilité de la direction des Beaux-Arts qui repousse les projets lorsque les lignes passent devant les monuments. Prenons l'exemple messin (Annexes 37 et 38, Tome II, p. 738 et p. 740). Les difficultés surgissent au passage des lignes devant la Cathédrale, le Palais de Justice et la place de la Comédie. Le projet est refusé par le ministère des Beaux-Arts dans une lettre en date du 26 février 1947. Il faut trois mois de pourparlers pour que le tracé soit accepté en mai. En ce qui concerne la Cathédrale, les Beaux-Arts exigent, en compensation de leur accord, la disparition des fils de tramway qui la longent en bordure de la place d'Armes, ce qui entraîne la suppression des poteaux et des lampadaires d'éclairage public. Il en résulte une coupure de la ligne du tramway qui isole la rue des Jardins du reste du secteur Sud. Il est nécessaire de franchir la place en faisant remorquer les tramways par des camions.

f. LE DECLIN DU TROLLEYBUS.

Dans les années soixante, le déclin du trolleybus est annoncé ; différents facteurs y concourent. Comme le tramway en son temps, ce mode de transport est considéré par le public et les municipalités comme démodé, vétuste et moins confortable que les nouveaux autobus et, à son tour, il gêne la circulation automobile dont il subit la concurrence. La conséquence en est une baisse du trafic. Aussi, les réseaux veulent réduire les charges du personnel, mais se heurtent aux syndicats de traminots qui s'opposent au service à un agent sur les trolleybus, alors que l'autobus standard de 1965 peut se contenter du seul conducteur. De plus, le prix du gazole, en francs constants,

diminue régulièrement jusqu'à l'année 1973, alors que le prix de l'électricité est en hausse. Leur vieillissement accroît les charges d'entretien et son renouvellement est impossible en raison de la cessation d'activité de la société *V.E.T.R.A.*[291], unique constructeur français, faute de commandes suffisantes. Mais l'avantage le plus important de la reconversion du parc trolleybus en autobus est la diminution du personnel. Or ces dépenses représentent quatre-vingts pour cent des recettes du trafic d'où une économie financière importante, car ce remplacement nécessite une modification de l'organigramme des ateliers avec une diminution de personnel et permet de généraliser l'exploitation à un agent au lieu de deux.

Dans une étude du 13 février 1964 (Annexe 39, Tome II, p. 743), M. Romand[292] envisage, pour l'espace messin, les avantages et les inconvénients des deux modes de transport. Il conclut en affirmant, qu'à son avis, trois solutions sont en présence :

« 1) Le réseau trolleybus est suffisamment important pour qu'il soit envisagé de le conserver et également de le développer. Nous avons relevé que l'inconvénient majeur était celui des travaux d'urbanisme qui sont une gêne pour l'exploitation trolleybus.

2) Les trolleybus sont partiellement déclassés, l'exploitation en est conservée pour la partie Nord-Ouest et Ouest de la ville. Le principal avantage en revient à la station centrale d'alimentation qui sauvegarde une partie de son activité.

3) Les trolleybus sont remplacés en totalité par des autobus. Les principaux avantages à retenir par cette solution, qui semble la meilleure pour l'avenir, sont les suivants :

a) Une plus grande souplesse d'emploi pour l'exploitation d'une part et vis-à-vis de la circulation d'autre part.

---

[291] *Société Anonyme des Véhicules et Tracteurs Electriques.*

[292] Ingénieur en Chef du Mouvement et des Ateliers *T.C.R.M.* M. Romand est devenu, quelques années plus tard, Directeur Général des *T.C.R.M.*

b) Pour les ateliers, un parc homogène favorisant à la fois un entretien plus rationnel et un effectif plus restreint qui pourrait être stabilisé au minimum technique.

c) Les autobus sont moins chers à l'achat que les trolleybus, l'emprunt à contracter sera donc moins important.

Il semble donc que le trolleybus soit à déclasser comme l'a été le tramway en son temps. L'évolution actuelle apparaît comme devant favoriser le développement de la traction électrique dans une exploitation en site propre, réservant à l'autobus l'exploitation de surface[293]. »

A capacité égale, le trolleybus s'impose, face à l'autobus, sur le seul critère de la préservation de la qualité de la vie, car il est totalement exempt de nuisances sonores et olfactives.

3. L'AUTOBUS.

a. LA SITUATION AVANT-GUERRE.

Avant-guerre, l'autobus souffre encore du manque de puissance des moteurs disponibles à l'époque, il n'est pas encore prêt à prendre la relève du tramway, mais il permet d'établir des services spéciaux, comme, par exemple, des services touristiques du dimanche depuis la loi du 13 juillet 1906 concernant l'obligation du repos hebdomadaire[294].

b. LES ATOUTS ET LES INCONVENIENTS DE L'AUTOBUS.

Après-guerre, les difficultés d'approvisionnement en essence et en huile lourde, son entière autonomie qui, en cas de conflit, le rend requérable sans préavis, ne font pas de l'autobus le mode de transport idéal. Il constitue néanmoins la solution pour certains services de renforcement aux heures de pointe, pour les services tardifs et pour

---

[293] *Source : Archives T.C.R.M.*

[294] Un jour de congé par semaine ; réduction à dix heures de la journée de travail ; création de caisses de retraite et de secours pour les agents.

toutes les fois où la fréquence des voyages tombe au-dessous d'une voiture par heure.

Les essais sont prometteurs comme le souligne le rapport présenté par M. Haffner, conseiller municipal messin, dans la séance du 7 juillet 1927.

« L'essai effectué actuellement par les Tramways pour desservir à l'aide d'autobus le secteur du Sablon se poursuivra jusqu'à la fin de juillet. Tous les résultats ne sont donc pas encore établis avec une précision suffisante pour pouvoir apporter un jugement définitif. Mais on peut dès à présent tirer les conclusions suivantes :

1° Le service du Sablon par des autobus est possible. Il donne satisfaction au public, notamment par sa plus grande rapidité et par l'extension des deux terminus.

2° Pour assurer le service, il faudrait trois voitures ; une quatrième serait en réserve pour des cas exceptionnels en accord avec la Société des Autobus Départementaux.

3° L'autobus coûte environ 100 000 francs par voiture. Il y aurait donc une dépense de 300 000 francs à engager de ce fait.

4° Les autobus à essence sont mieux au point que les autobus à gazogène. L'économie théorique que doit réaliser le gazogène est compensée en pratique par de nombreux ennuis et le public a marqué sa préférence. Il ne s'agit pas d'écarter définitivement le gazogène qui est intéressant au point de vue national, mais il vaut mieux laisser aux autres Sociétés, le soin de faire les expériences onéreuses nécessaires.

5° L'exploitation par autobus est plus onéreuse que l'exploitation par tramways.

6° Les autobus pourraient permettre néanmoins des économies :

a) parce qu'on peut espacer les voitures aux heures creuses ;

b) parce qu'on peut économiser un homme aux heures creuses en faisant faire la perception par le wattman ;

c) parce que le taux des salaires de chauffeur sera peut-être plus réduit que celui du barème municipal.

7° Les autobus pourraient être de grande utilité pour arrêter les tramways à partir de 8 heures sur plusieurs lignes et effectuer des circuits à travers la ville avec des horaires fixes.

L'expérience permet donc de dégager les conclusions suivantes :

a) Il y a intérêt à poursuivre l'étude de la question ;

b) Il est nécessaire d'examiner très soigneusement le type de véhicules qui conviendront le mieux à Metz ;

c) Il appartient au Conseil Municipal de faire connaître l'avis et les vœux du public ;

d) Il appartient au Conseil Municipal de décider si l'essai doit continuer sur la ligne du Sablon ou si l'ancien service du tramway doit être repris jusqu'à ce que la question des autobus soit liquidée.

Dans ce cas, les crédits nécessaires pour l'acquisition de voitures seraient à prévoir comme dépense extraordinaire. [...]. »

Les inconvénients majeurs restent l'usure rapide du matériel qui grève lourdement le budget, l'impossibilité de le surcharger aux heures de pointe, ce qui suppose de nombreux véhicules en réserve, avec pour conséquence, une immobilisation considérable de véhicules en dehors de ces heures, et la tentation, sous la pression du public et des élus, de multiplier les lignes sans rendement.

En raison de sa souplesse, ses itinéraires peuvent être rapidement modifiés en cas de besoin, il représente la solution idéale pour les quartiers en cours d'extension et facilite grandement la circulation. Il est moins cher à l'achat qu'un trolleybus, mais son prix de revient kilométrique est supérieur. Le tout autobus, dans les années soixante, permet surtout une diminution du personnel dans les compagnies et des gains de charge importants.

B. LES DIFFICULTES DU CHOIX DU MODE DE TRANSPORT.

1. LES REFLEXIONS NANCEIENNES.

Dans un article, du 3 septembre 1947, intitulé « Comment moderniser notre réseau urbain ? Tramways, autobus ou trolleybus ? », l'*Est Républicain* rapporte les propos du conseil municipal nancéien :

« Comme nous l'avons déjà indiqué, une intéressante discussion s'est engagée au conseil municipal sur la nécessité de moderniser notre réseau de tramways. M. de Lambilly, conseiller, préconisa la mise en service de trolleybus.

Il condamna tout d'abord les tramways en ces termes :

Un engin périmé

La ville de Nancy, dit-il, a un réseau de tramways insuffisant, doté d'un matériel défectueux. Nous partageons à ce sujet l'avis de notre collègue Courand qui nous parlait récemment de « brouettes ».

Mais surtout, le tramway – s'il apparaissait, il y a cinquante ans comme un progrès – doit à l'époque actuelle être considéré comme un engin périmé.

Sa vitesse insuffisante, ses accélérations et décélérations également insuffisantes ne lui permettent pas de s'intégrer dans le flot de la circulation moderne.

Non seulement il ne s'adapte pas à la marche ou aux variations de la marche des autres véhicules motorisés, mais, en outre, sa position sur la chaussée fait qu'à chacun de ses arrêts la masse des autres véhicules doit également marquer l'arrêt.

L'avarie ou l'immobilisation d'une seule automobile condamne la marche de toutes les autres.

La présence des rails complique les travaux de voirie, et est une cause d'accidents malheureusement trop fréquents parmi les cyclistes.

Les chutes de neige importantes ou le verglas paralysent la circulation des tramways.

Toutes ces raisons nous font condamner ce mode de transport qui ne rend pas aux usagers tous les services qu'ils seraient en droit d'en attendre, et qui surtout entravent gravement la circulation et se montre trop souvent une cause d'accidents.

Les avantages du trolleybus

Après avoir ainsi condamné les tramways, M. de Lambilly rechercha quels moyens de locomotion seraient plus en rapport avec le rythme actuel de la circulation. Ces moyens sont les autobus et les trolleybus.

Après s'être livré à une enquête avec son collègue M. le docteur Wéber, M. de Lambilly estime que, sans condamner l'autobus, on doit lui préférer le trolleybus.

Il est, dit-il, plus confortable, pas de bruit, pas d'odeur, pas de trépidation : il est plus souple et se met en vitesse rapidement, il ne craint pas les dangers d'incendie, il est moins souvent immobilisé parce que moins compliqué au point de vue mécanique. Enfin, en cas de conflit, il ne risque pas la réquisition.

Le développement des réseaux de trolleybus a été amorcé en France vers 1930, et il a pris un essor particulier dans les mois qui ont suivi l'armistice.

Actuellement de nombreuses villes en France sont dotées de trolleybus.

Il existe également des services de trolleybus départementaux ; enfin, en Afrique du Nord, le développement du trolleybus a été également important et il en existe à Alger, Casablanca, Constantine, Oran, Tunis.

Les répercussions financières

Après avoir constaté le retard de notre cité, M. de Lambilly termina en donnant un aperçu rapide des possibilités de modernisation du réseau et de leurs incidences financières.

Un trolleybus d'une capacité de 60 places valait, en 1944, 600 000 francs ; il coûterait actuellement 2 500 000 francs, délai de livraison : huit mois.

L'installation d'une ligne aérienne quadrifilaire revenait à 500 000 francs le kilomètre en 1944. Elle reviendrait actuellement à 1 500 000 francs au moins.

Certes, il y aurait lieu aussi d'envisager la dépose et l'enlèvement des installations actuellement existantes, d'envisager la valeur marchande du matériel, etc.

Par contre, les dépenses annuelles seront réduites sensiblement par la disparition des frais d'entretien et de réfection des chaussées et des rails.

De toute manière, la modification et la modernisation que nous souhaitons nécessiteront d'importantes dépenses : mais ces dépenses seront de celles, nous en sommes persuadés, qu'accepteront sans réserve nos concitoyens, soucieux de leur intérêt personnel et de l'intérêt général de notre cité, déclara M. de Lambilly en terminant son exposé.

La question essentielle

Mais, M. Bouchy, directeur du service des conventions et études techniques, s'est préoccupé, lui aussi, de la modernisation du réseau et, dans le rapport dont M. l'adjoint Lottier donna lecture, il s'exprima ainsi :

La question essentielle qui se pose est de savoir si les tramways seront maintenus ou si, partiellement ou en totalité, ils devront être remplacés par d'autres véhicules et, dans ce dernier cas, par des véhicules de quel type : trolleybus, électrobus, autobus à huile lourde, à gaz ou à essence.

Les deux considérations principales à retenir pour faire ce choix sont :

- La qualité des services rendus aux usagers, d'une part ;

- Le prix de revient de chacun des systèmes envisagés, d'autre part.

La qualité du service dépend à la fois de la vitesse et du confort des véhicules. Ceux-ci doivent comporter des aménagements qui rendent leur fréquentation agréable et pratique aux voyageurs. Ils doivent bénéficier d'une grande accélération et d'un freinage puissant, leur assurant une vitesse commerciale élevée et une grande sécurité de marche. Ils doivent avoir un roulement aussi doux et silencieux que possible. La montée et la descente des voyageurs doivent être facilitées, et, par la suite, accélérées de manière à réduire au minimum le temps des arrêts, c'est-à-dire le temps d'occupation de la chaussée. La circulation à l'intérieure des voitures doit être ordonnée pour éviter les embouteillages et pour assurer une perception rapide et totale des prix des places.

Qu'un seul mode de transport soit adopté ou que plusieurs coexistent dans le réseau, tous les véhicules en service doivent avoir les mêmes caractéristiques, et être spécialement conçus pour un trafic de transport en commun urbain. De considérables progrès ont été réalisés dans ce sens, et les constructeurs ont actuellement mis au point des véhicules qui semblent répondre aux conditions énoncées ci-dessus.

Le point de vue financier

Au point de vue financier, il n'existe pas de mode de transport qui soit plus économique que tous les autres, quelles que soient les conditions de son utilisation.

Le prix de revient est en effet fonction des charges afférentes aux dépenses de premier établissement, d'une part, et des frais proportionnels au kilométrage parcouru, d'autre part.

Or, le tramway, qui comporte des dépenses de premier établissement de lignes aériennes et surtout de voies particulièrement importantes, entraîne, par kilomètre parcouru, des dépenses inférieures à celles du trolleybus.

Celui-ci ne comporte pas de frais d'établissement de voie, mais nécessite la construction de lignes aériennes plus coûteuses que celles du

tramway.

L'autobus, enfin, ne comporte aucune dépense d'installation fixe, mais les frais, par kilomètre parcouru, auxquels il entraîne, sont nettement plus élevés que ceux du trolleybus et à plus forte raison du tramway. Encore convient-il d'observer que l'économie résultant de l'absence de voies, dans le cas du trolleybus et de l'autobus, est, par contre, une cause d'augmentation des dépenses de voirie, à la charge, non plus du concessionnaire, mais de la collectivité.

Les avantages comparés

Sans même retenir cette dernière observation, il semble bien qu'on puisse conclure, en se basant sur l'expérience et sur de nombreuses études faites notamment en Suisse, que le tramway est le moyen de transport le plus approprié quand le trafic est dense, c'est-à-dire quand l'intervalle entre deux voitures ne dépasse pas cinq minutes.

Quand cet intervalle est compris entre cinq et trente minutes, c'est le trolleybus qui donne le meilleur rendement. Enfin, quand le trafic est plus faible, c'est l'autobus qui est le plus avantageux.

Par ailleurs, il convient de noter qui si l'autobus est, de tous les moyens de transport en commun, celui qui, du fait de son entière indépendance, offre le maximum de souplesse pour l'organisation des services, il a par contre l'inconvénient, en raison même de son indépendance, de pouvoir être facilement détourné de son usage normal. Si Nancy n'a pas été entièrement privé de transports en commun urbains pendant la guerre, c'est uniquement parce que ses tramways, esclaves de leurs rails et de leurs trolleys, n'ont pas pu être réquisitionnés.

Enfin, le prix de revient qu'il est intéressant de connaître, pour chaque type de transport étudié, n'est pas seulement le prix de revient kilométrique du véhicule considéré dans son ensemble, mais bien le prix de revient par kilomètre parcouru et par place mise à la disposition du public dans ce véhicule.

Si, notamment aux heures d'affluence, il est nécessaire de mettre en service deux autobus, au lieu d'un seul tramway, pour enlever le même nombre de voyageurs, l'exploitation par autobus en est rendue d'autant plus onéreuse.

Enfin, le choix du véhicule le plus approprié à assurer un service donné, peut être influencé par certaines circonstances particulières : c'est ainsi, par exemple, que, lorsque le profil des lignes desservies présente de fortes déclivités, le trolleybus est préférable au tramway, même si le trafic est important. »

Malgré ces intervenants préconisant la mise en service de trolleybus, le conseil municipal nancéien se pronnonce finalement pour le remplacement des tramways par des autobus, jugés plus souples dans leur utilisation et moins onéreux à l'achat. Nancy est d'ailleurs la seule ville importante de l'espace étudié à aller à contre courant de l'opinion générale, favorable au trolleybus pour les lignes principales.

2. LE PROBLEME MESSIN.

A Metz, le choix d'un réseau mixte trolleybus-autobus est acquis, mais c'est sa mise en place qui est source de problèmes.

« Le problème des transports urbains, à Metz, peut se résumer comme suit :

Si l'on pouvait choisir librement le moyen de transport pour desservir une ville d'importance moyenne, le tramway se classerait en tête au point de vue prix de revient, mais l'écart entre lui et les autres systèmes n'est jamais très important puisque les frais de personnel interviennent dans l'exploitation pour une part qui va de la moitié aux trois quarts des dépenses totales, et que tous les autres éléments n'ont qu'une importance secondaire.

L'expérience a prouvé que le tramway qui a toujours été gêné à Metz y est devenu impossible et que son remplacement par des trolleybus permettra une exploitation moins onéreuse qu'un service d'autobus, la ville de Metz disposant elle-même de l'énergie électrique nécessaire.

En choisissant le trolleybus de préférence à l'autobus, il sera possible de réaliser une certaine économie, mais l'un et l'autre ont besoin d'espace pour pouvoir circuler. Il faut qu'ils assurent une liaison directe et rapide entre les faubourgs et le centre. Cette obligation est d'autant plus impérieuse qu'il s'agit de distances relativement faibles où le public est tenté d'aller à pied, sauf par mauvais temps.

Or, l'expérience des derniers mois fait naître les craintes les plus vives. Alors que les transports en commun ont à peine repris, et que la population ne dispose ni de camions, ni de touristes, ni de carburant, ni des pneus nécessaires, l'embouteillage croît de jour en jour, et certaines artères deviennent pratiquement inutilisables.

Lorsque l'autobus de Devant-les-Ponts a tenté d'atteindre la place d'Armes, il a dû y renoncer.

La mise en service projetée de l'autobus Metz-Nord par la rue des Jardins et la rue du Pontiffroy se heurtera à des difficultés quotidiennes. Il faut donc préparer l'avenir du trolleybus en dégageant son passage.

Ce problème d'urbanisme a été examiné à plusieurs reprises. La création d'un boulevard utilisant les quais de la Moselle est une excellente solution pour le transit Sud-Nord, d'autant plus qu'il se doublera d'une ligne de boulevards de la rue Clovis au pont des Grilles. Mais ces artères ne suffiraient pas pour les transports en commun de Metz, les trolleybus ne pourraient pas atteindre le centre de la ville et ne seraient donc pas l'outil dont le public a besoin.

L'aménagement de la rue d'Estrées aboutirait à un cul de sac place d'Armes, l'aménagement de la rue Poncelet permettrait d'atteindre la place de la République. Mais il faut que le trolleybus puisse être prolongé au-delà de ces deux places en direction de la place Saint-Louis et de la place Mazelle pour pouvoir remplir son rôle utilement, faute de quoi, les millions qu'il va engloutir ne donneront pas le résultat financier escompté, quel que soit l'effort technique réalisé.

Ce problème reste d'ailleurs lié intimement à celui de la gare routière d'autobus. Mais pour les autobus suburbains, la pénétration au centre même de la cité n'a pas du tout la même importance que pour les futurs trolleybus messins.

> Il s'agit là de graves décisions de principe qui entraîneront des dépenses considérables, et heurteront de nombreux intérêts, mais il faut avoir le courage de poser le problème comme il est, puisqu'il va conditionner l'essor de Metz pour un demi-siècle[295]. »

Avant même le début de la construction des lignes aériennes, se pose le problème de l'insertion du trolleybus dans le tissu urbain, en raison des embouteillages qui commencent à paralyser certaines artères de la cité.

Rendu responsable des problèmes de circulation, le tramway est condamné à disparaître du paysage urbain. Le coût de son renouvellement est en effet incompatible avec les ressources financières de l'après-guerre et, pour les décideurs politiques, l'automobile est signe de progrès. Pourtant les exploitants sont conscients que sa disparition n'améliorera pas la circulation, mais ils ne sont point écoutés.

La durée de la guerre a permis la standardisation du trolleybus et la modernisation de l'autobus. Malgré sa grande souplesse de desserte, ce dernier ne fait pas l'unanimité en raison des difficultés d'approvisionnement en carburant et de sa réquisition potentielle en cas de conflit. Il devient le mode de transport prédominant dans les petites villes. Les cités importantes sont plutôt favorables à un réseau de trolleybus complété par des lignes d'autobus assurant la desserte des nouveaux quartiers et les renforcements aux heures de pointe ; Nancy est la seule à passer au tout autobus.

---

[295] Rapport de la direction des *Tramways Messins* au maire de la ville de Metz. 31 octobre 1945. *Source : Archives T.C.R.M.*

CHAPITRE II.

L'EXTENSION DES VILLES ET DES RESEAUX.

Les préoccupations immédiates de l'après-guerre résolues, le développement des villes se fait selon de nouvelles perspectives. La reprise économique, le retour des réfugiés, le réveil démographique et l'immigration provoquent une crise du logement qui entraîne, dans un premier temps, la construction de grands ensembles, puis de lotissements pavillonnaires. De nombreuses activités industrielles, commerciales ou administratives migrent des vieux centres vers les zones industrielles, artisanales ou commerciales de la périphérie.

Contraintes de desservir ce nouveau tissu urbain, les sociétés de transports en commun adaptent sans relâche leurs lignes. Les réseaux connaissent de fréquents réaménagements et des extensions importantes.

A. L'EXPANSION URBAINE.

« Le cycle d'urbanisation qui se développe dans les années 1950 – 1970 n'a d'équivalent, par ses rythmes et sa continuité, que celui déclenché au milieu du siècle précédent, entre 1850 et 1870.[296] »

Ainsi, en Lorraine, de 1946 à 1962, plus de 90 % du croît démographique se porte sur les villes.

---

296 RONCAYOLO M. (p. 16). *Histoire de la France Urbaine.* Tome V. *La ville aujourd'hui.* Ed. du Seuil. Paris. 1985. 671 p.

1. ESPACE MILITAIRE ET URBANISATION.

Après 1950, avec la fin du conflit, de vastes espaces militaires sont livrés au domaine public par le déclassement d'un certain nombre de forts. L'urbanisation va les gagner : Grand-Champ-de-Mars à Epinal ; Les Bordes, Bellecroix ... à Metz ; quartier Saint-Michel à Toul. Les villes de garnisons s'affranchissent peu à peu des contraintes militaires.

a. L'EXTENSION MESSINE.

La municipalité messine est obligée d'entreprendre une vaste politique de construction, d'autant plus que certains îlots d'habitation de la vieille ville sont insalubres.

Dans sa séance du 28 juin 1946, le conseil municipal approuve le plan d'aménagement de la ville. Il obtient le dessaisissement par l'autorité militaire de certaines casernes (Barbot, Chambière, Fabert ...) et de l'île du Saulcy. Avec de nouvelles constructions à l'emplacement du Fort-Moselle et la rénovation d'îlots dans les quartiers anciens, l'extension urbaine est assez rapide après 1945.

Le déclassement de la première ceinture de forts[297], le 2 avril 1954, livre un grand domaine à l'habitat. La ville sort de la vallée et escalade les versants pour s'établir sur le plateau de l'Est.

Elle double même sa superficie avec le rattachement, le 4 décembre 1961, des trois communes de Borny, de Vallières et de Magny. Au centre-ville, la restauration remplace la rénovation. Les quartiers suburbains et les villages de la côte de Moselle, en partie

[297] Forts de Saint-Privat, de Bellecroix, de Queuleu, des Bordes, de Saint-Eloi, de Woippy, de Saint-Quentin, de Plappeville.

situés dans les zones de servitudes des forts, connaissent un essor important. L'urbanisation gagne également la vallée de la Seille et le Sud de la ville. (Carte 44, tome II, p. 817).

b. UNE AUTRE IMAGE DE VERDUN.

La diminution spatiale de l'emprise militaire profite également à Verdun dont l'expansion se poursuit dans la plaine vers l'Est, sur les collines de la rive droite, mais aussi vers le Nord en direction de Miribel, de Driant, de Bayard et vers le Sud, où, les Bévaux sont affectés à l'enseignement. Les zones industrielles légères (Z.I.L.) de Balleycourt, de Belleville, de Thierville (« Chicago »), et de la route d'Etain, ainsi que les zones d'aménagement concerté (Z.A.C.) de Belleville et des Planchettes sont excentrées, mais favorisent l'extension de la ville. (Carte 45, tome II, p. 818).

2. LA CROISSANCE DES VILLES INDUSTRIELLES.

a. L'URBANISATION DES BASSINS MINIER ET SIDERURGIQUE.

Après-guerre, en raison de la relance de la production de houille et d'acier, les bassins minier et sidérurgique voient, jusque dans les années soixante, leur population augmenter.

Ce croît se traduit par la création de nouvelles cités (Saint-Nicolas-en-Forêt, le Konacker près de Thionville) ou par une forte extension spatiale des communes (Fameck, Uckange, Guénange).

Dans le bassin houiller, l'augmentation démographique est importante. Elle est de 23 % pour la région de Forbach (57 150 habitants en 1954 ; 70 000 en 1962) et de 36 % pour celle de Saint-Avold (66 800 habitants en 1954 ; 91 000 en 1962). (Carte 46, tome II, p. 819). De grands ensembles se construisent à la périphérie de ces

villes et de petits villages connaissent une véritable explosion du nombre de leurs résidants (10 407 habitants en 1962 contre 524 en 1954 pour Behren et 8 345 habitants en 1962 contre 524 en 1954 pour Farébersviller).

b. EPINAL ET SON AGGLOMERATION.

Le tissu interne d'Epinal est peu modifié, mais l'extension de l'agglomération est considérable. Au fond de sa vallée, elle s'étire sur trois kilomètres, mais elle escalade également les versants raides développés dans le grès. L'urbanisation se fait sentir dans plus de trente communes environnantes (70 000 habitants en 1975, dont 53 700 pour les six communes[298] de l'agglomération[299]).

Vers l'Est, les vieux faubourgs d'Ambrail et de Saint-Michel se prolongent au-delà de Poissompré par un nouveau quartier : le Parc du Moulin, situé entre les routes de Saint-Dié et de Gérardmer. La reconstruction du Ruaménil et du quartier de la gare est complétée, vers l'Ouest, par une poussée du tissu urbain en direction de Chantraine. Mais, c'est surtout vers le Nord, là, où la vallée s'ouvre plus largement, que l'extension urbaine se développe soit sur la terrasse, soit dans la plaine alluviale, soit sur les plateaux de la rive droite. En 1961, la ville, aidée par l'Etat, prend l'initiative de créer sur le plateau de la Justice, une des premières Z.U.P. de France, prévue pour 8 000 habitants. Elle est reliée au centre de l'ancienne ville par une voie routière qui surmonte un à-pic de soixante mètres. En 1972, une Z.A.C.

298 Epinal, Chantraine, Golbey, Dogneville, les Forges et Dinozé.

299 42 800 habitants en 1980.

de 2 000 logements prolonge la Z.U.P. vers le Saut-le-Cerf et les Bois de la Voivre. Vers le Sud, le tissu urbain comble les terres disponibles du fond de la vallée en direction de Saint-Laurent (rattaché à la commune en 1964) et de Dinozé.

c. MULHOUSE ET LA RECONQUETE DE L'ESPACE INDUSTRIEL.

A partir de 1955, avec la reprise de l'expansion industrielle et démographique, Mulhouse entreprend de faire peau neuve. Il est urgent de restructurer l'ensemble de la ville, de la doter d'un centre plus accessible, plus étoffé et de développer de nouveaux quartiers résidentiels.

Le remodelage du centre est facilité par les destructions de la guerre qui permettent de réorganiser le quartier de la gare et par la démolition d'usines situées à proximité du vieux centre. La crise du textile hâtant l'opération, elles sont remplacées par un grand lycée à la Porte du Diable et par un grand ensemble à la Porte du Miroir. A la Porte Jeune, la grande fabrique *Schlumberger Fils*, fermée dans les années trente, permet de disposer d'un vaste terrain où s'implantent des bureaux et un complexe commercial. Le centre actif se déplace donc de la place de la Réunion à la place de l'Europe (Porte Jeune).

A l'extérieur de l'ancien périmètre bâti, vers l'Ouest, sur quelques grandes propriétés rurales, s'édifie une Z.U.P., dominée par la colline de l'Illberg, siège du centre universitaire. D'autres grands ensembles gagnent la plaine du Nord, dans des villages comme Bourtzwiller, Illzach ou Kingersheim. A l'Est, l'urbanisation des communes se poursuit de Riedisheim à Rixheim et, à leur pied, se situe la zone industrielle de

l'Ile-Napoléon. Cependant, l'agglomération s'étend bien au-delà de ce périmètre, avec, à l'Est, la zone industrielle et portuaire d'Ottmarsheim-Chalampé, au bord du grand canal, au Sud, l'urbanisation de la seconde ligne de collines du Sundgau (grand ensemble de pavillons à Landser par exemple) et, au Nord, la reconquête des anciens villages des mines de potasse où les cités ouvrières se couvrent de pavillons. (Carte 47, tome II, p. 820).

3. L'ESSOR DES BANLIEUES.

a. L'URBANISATION DE LA PERIPHERIE DES VILLES.

L'essor urbain affecte surtout les banlieues et les communes suburbaines au détriment du centre-ville. De nouvelles cités comblent le tissu urbain[300], (Carte 48, tome II, p. 821), des zones pavillonnaires côtoient les quartiers anciens ou les villages[301], (Carte 49, tome II, p. 822), mais ce sont surtout de grandes Z.U.P. qui s'édifient à la périphérie des villes[302]. Industries, commerces, administrations et enseignement s'expatrient pour peupler les nouvelles Z.I. ou les Z.A.C.[303]. L'espace urbain gagne de plus en plus sur le territoire rural. Ainsi, les villes de Saint-Louis et de Huningue, avec leurs usines filiales

---

300 Cités Beausoleil, de la Forêt et du Lembach à Sarreguemines ; cités Wimpfeling (1957), Saint-Vincent-de-Paul (1952), Hansi (1953), Ostheim (1958), Sébastien Brant (1959), Bonnes-Gens (1961) à Colmar.

301 Côte Sainte-Catherine à Bar-le-Duc ; Magny, Saint-Julien – Vallières, Grigy, La Grange-aux-Bois à Metz ; La Robertsau, Schiltigheim, Bisheim, Hœnheim, Mundolsheim, Reichstett, Vendenheim, Dingsheim, Achenheim à Strasbourg.

302 Côte Saint-Catherine à Bar-le-Duc ; Mont-Saint-Martin à Longwy ; Bellecroix, Les Hauts-de-Blémont, Saint Julien – Vallières, La Patrotte à Metz ; Woippy – Saint-Eloi à Woippy ; Hautepierre, La Canardière à Strasbourg ; cité de France, Bel-Air, quartier Europe à Colmar ; Le Wiesberg à Forbach ; quartier de l'Illberg à Mulhouse.

303 Parc Bredfer, Z.A.C. du Petit-Juré, de Sainte-Catherine à Bar-le-Duc ; Z.I. de Borny, de Metz-Nord, Z.A.C. de la Rotonde à Metz ; Z.I. de Fegersheim et de la Plaine des Bouchers à Strasbourg ; Z.I. Nord-Est à Colmar.

de firmes bâloises, leur personnel frontalier et l'aéroport de Mulhouse-Bâle constituent, en fait, des banlieues, voire des quartiers bâlois.

b. L'EXPANSION DE STRASBOURG.

L'expansion urbaine reprend après 1955 avec l'édification de quatre mille logements, d'un centre commercial et l'extension de l'université sur l'Esplanade à l'emplacement de terrains militaires.

Au Nord-Est, l'ancien quartier des maraîchers, La Robertsau, se développe et de grands ensembles s'érigent autour des anciens villages de Bisheim, de Hoenheim et de Schiltigheim où l'industrie est présente. L'urbanisation se poursuit jusqu'à Mundolsheim, Reichstett et Vedenheim. Au Nord, le long de l'autoroute, s'étendent de vastes zones commerciales et le quartier du Wacken accueille la foire exposition et les institutions européennes. Au Nord-Ouest, le tissu urbain gagne le quartier de Hautepierre avec de grands ensembles et un centre hospitalier universitaire.

Des lotissements pavillonnaires surgissent dans les villages proches (Dingsheim, Achenheim). L'urbanisation s'étend en direction de Bischoffsheim, de Molsheim ou d'Obernai, mais aussi dans les anciens villages et banlieues du Sud qui se rénovent (Illkirch-Graffenstaden, Neuhof, Neudorf). Elles accueillent également de grands ensembles (La Canardière) et des zones industrielles (Fergersheim, plane des Bouchers).

Le rôle international de la ville se renforce avec l'implantation du Conseil de l'Europe et des institutions européennes. Consulats et banques se multiplient. (Carte 50, tome II, p. 823).

c. L'ESSOR DE NANCY.

Du fait de la frontière créée par le traité de Francfort, Nancy devient la première ville française du Nord-Est et son expansion se traduit par une forte croissance démographique et spatiale. Un territoire communal exigu contraint la ville à s'étendre aux dépens des communes limitrophes : Maxéville, Malzéville, Vandœuvre, Jarville, Laxou, Essey-lès-Nancy. Vers 1950, quelques ensembles de collectif H.L.M. surgissent de terre dans les quartiers périphériques du Sud-Ouest (Chiennerie), du Sud (Saurupt) et du Nord-Ouest (Beauregard).

En 1957, deux grands projets prennent corps : la rénovation du quartier Saint-Sébastien, ainsi que la création d'un nouveau quartier sur le plateau du Haut-du-Lièvre, où, à l'emplacement de la ferme Sainte-Catherine, se construit, entre 1957 et 1970, une Z.U.P.[304].

L'essor des banlieues se confirme surtout à l'Est et à l'Ouest de la ville (Pompey, Frouard, Laneuveville, Heillecourt, Ludres, Saint-Max) ; il est plus faible au Nord (Pulnoy, Champigneulles), mais, phénomène nouveau, l'agglomération escalade la côte à l'Ouest et au Sud avec la création des Z.U.P. de Vandœuvre et du Champ-le-Bœuf, des Z.A.C. de Vandœuvre-Nation et de Vandœuvre-Sud, de Brabois et des Z.I. de Heillecourt, de Ludres, de Gondreville, d'Essey-lès-Nancy. Les communes suburbaines se couvrent également d'ensembles

[304] 12 500 habitants en 1968 ; 10 500 en 1975.

pavillonnaires (Seichamps, Pulnoy, Saulxures, Villers, Parc Montaigu à Vandœuvre). (Carte 51, tome II, p. 824).

Cette expansion urbaine a une incidence sur les dessertes assurées par les transports en commun. En effet, les demandes pressantes des banlieues et des communes suburbaines contraignent les sociétés à adapter sans cesse leurs lignes afin de desservir les nouveaux quartiers et, en particulier, les Z.U.P. Les réseaux sont donc fréquemment réaménagés et ils traduisent l'ampleur de l'essor du tissu urbain.

B. L'EXTENSION DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN.

1. LES CONSEQUENCES DE LA GUERRE.

a. LE PROBLEME DES DESSERTES.

Après la mise en place des premières dessertes, les compagnies sont rapidement confrontées à deux problèmes : la modernisation du matériel roulant qui date d'une autre époque et les demandes d'extension des réseaux, souhaitée par les habitants des nouveaux quartiers et des communes environnantes.

α. LES PROBLEMES DE RECONSTRUCTION.

La reconstruction des ponts, détruits lors du conflit, et le réaménagement des lignes de transports sont une source d'ennuis et de dépenses supplémentaires, car ces frais ne seront jamais considérés au titre des dommages de guerre et sont, par conséquent, supportés uniquement par les compagnies de transports urbains.

Prenons l'exemple de la reconstruction du Moyen-Pont à Metz. En attendant sa réédification, il est barré et un pont provisoire est mis en

service, contraignant la Régie à détourner la ligne de trolleybus par la rue du Pont Saint-Marcel, dans les deux sens, jusqu'au pont des Roches et regagner ainsi la rue de la Garde. Par ailleurs, l'amélioration de l'exploitation générale du réseau passe par le raccordement de la place de Chambre au quai Vautrin, afin de créer une boucle de retour rapide entre la place d'Armes et la place de la République et, éviter, autant que possible, le croisement du trolleybus rue du Pont Saint-Marcel. Les travaux de reconstruction achevés, il faut bien évidemment réédifier la ligne sur le nouveau pont.

β. LA MECONNAISSANCE DES DIFFICULTES.

Le public ne se rend pas compte des difficultés rencontrées par les transporteurs, comme le souligne M. Hocquard, maire de Metz, au cours de la séance du conseil municipal du 3 mai 1946 :

> « Depuis quelques jours, le public semble réclamer avec instance une amélioration des transports en commun. Il faudrait avoir : un service tardif pour la foire, un service de dimanche pour la foire, un service de dimanche pour Moulins ... Il ne semble pas connaître dans quelle situation désastreuse se trouvent actuellement les Tramways.
>
> Il a oublié que les tramways sont coupés de leur dépôt, que l'entretien en est forcément précaire et deviendra impossible l'hiver prochain, que parmi les neuf autobus en service, quatre datent de 1931 et n'ont été retrouvés que parce que les Allemands n'en avaient pas voulu. Quant aux autobus allemands, la moindre avarie les immobilise pendant des semaines, faute de pièces de rechange.
>
> Enfin la préfecture a refusé jusqu'à présent d'approuver le crédit indispensable pour obtenir du matériel neuf.
>
> Dans ces conditions, il est non seulement impossible d'envisager une extension du service, mais on sera fatalement amené à le réduire encore, faute de matériel.[305] »

b. LES PROBLEMES DE TRESORERIE.

α. LE RECOURS AU CREDIT PUBLIC.

Au lendemain de la guerre, la situation financière des compagnies de transports est, le plus souvent catastrophique, aussi, malgré leur

[305] Procès-verbal de la séance du conseil municipal de Metz du 3 mai 1946.

preuve d'ingéniosité, elles ne peuvent répondre à toutes les attentes du public et se tournent vers les collectivités locales et nationales.

Or, tout appel au crédit public doit être préalablement homologué par la Commission des Investissements, constituée à Paris, qui est notamment chargée de classer les besoins des réseaux de toute la France, en leur affectant des priorités équitables. Cette commission ne dispose pas de crédits par elle-même, mais, seul son avis autorise les réseaux intéressés à solliciter des emprunts auprès des caisses publiques.

De plus, de nombreuses incompréhensions subsistent entre les réseaux et les ministères, en particulier pour le règlement des dommages de guerre.

Ainsi, pour les transports en commun messins, ce dossier comporte en 1946 un total de quatre-vingt-trois millions de francs de Dommages de Guerre, mais le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme n'en accorde finalement que soixante-dix.

Comme la ville a dû arrêter complètement son service de tramways en raison de la destruction de vingt-deux ponts par faits de guerre et de la lenteur de leur reconstruction, elle doit réaliser d'urgence un programme de trolleybus. Dans ce but, elle obtient des ministères de l'Intérieur et des Finances, deux emprunts d'un total de quatre-vingt-sept millions sept cent mille francs, destinés à réaliser les travaux en dehors des Dommages de Guerre.

En pratique, les avances des Dommages de Guerre obtenues jusqu'à l'année 1948, permettent de reconstruire à l'identique. La ville

de Metz doit donc utiliser des fonds de l'emprunt pour la totalité des autres travaux exécutés pendant cette période.

Le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme estime que l'emprunt constitue une avance de trésorerie et que le matériel, acquis dans des conditions avantageuses, doit être porté à son bénéfice, notamment les douze trolleybus VETRA, achetés 2 760 000 francs l'unité.

Au contraire, la ville de Metz pense que les fonds de l'emprunt ne peuvent pas servir à autre chose qu'au programme de modernisation et d'extension en dehors des Dommages de Guerre et que ce dossier doit, par conséquent, incorporer, au prix de 5 500 000 francs l'unité, la deuxième tranche de trolleybus achetés en 1949.

La ville demande donc de constituer les tableaux définitifs de Dommage de Guerre sur des bases précises et, jusque-là, refuse à fournir l'état d'avancement des travaux puisqu'il risque d'être exploité contre elle. Mais, de ce fait, elle se trouve gênée pour obtenir de nouvelles avances substantielles indispensables pour régler les factures de ses fournisseurs et pour entreprendre une nouvelle tranche de travaux.

Financièrement cette période est donc extrêmement délicate pour les compagnies de transport.

β. LA CREATION D'UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE A NANCY.

En raison des différends financiers nés avant-guerre entre la compagnie et la ville, cette dernière souhaite disposer de plus de pouvoirs décisionnels et, par conséquent, réviser la concession des

transports urbains, car celle *Aux Risques et Périls*, cas le plus général jusque-là, paraît inadaptée à la reconstruction des réseaux, les municipalités étant conduites à investir sur leurs fonds propres.

Dans une lettre du 4 novembre 1948, adressée à la mairie de Bordeaux, M. Kalis, adjoint au maire de Nancy, résume la situation :

> « [...] Les difficultés rencontrées dans l'exploitation des réseaux de Nancy, postérieurement au 1er janvier 1931, ont eu pour conséquence d'absorber le fonds de réserve contractuel, puis de mettre en déficit le compte d'exploitation conventionnel.
>
> Les augmentations de tarifs accordées en 1935 et 1936 n'ont pas permis de rétablir l'équilibre de ce compte, et la Ville de Nancy, bien que n'y étant pas tenue contractuellement, a accepté de faire d'importants versements à un compte d'attente spécialement ouvert pour venir en aide à la trésorerie des réseaux de Nancy, sous réserve que, pendant la durée de ce compte, la Compagnie renonce à ses rémunérations, tout en diminuant ses frais généraux et en octroyant à la Ville des pouvoirs de contrôle plus étendus.
>
> La Compagnie n'ayant pas accepté les conditions posées par la Ville, celle-ci décida par la suite de suspendre ses avances à la trésorerie des réseaux.
>
> La Compagnie répliqua en introduisant plusieurs instances devant le Conseil de Préfecture Interdépartemental, afin d'obtenir la condamnation de la Ville au versement de sommes importantes, en invoquant soit une inexécution de la convention et des engagements pris par la Ville, soit l'existence de charges extra-contractuelles.
>
> Dans le même temps, la Compagnie introduisit, devant l'Autorité supérieure, une demande en révision de son contrat de concession.
>
> Mais le Ministère des Travaux Publics prit un arrêté qui, adoptant l'avis émis par la Commission de Révision, refusa, conformément aux conclusions de la Ville, de faire application des dispositions du décret-loi du 23 octobre 1935, pour prononcer cette révision.
>
> De même le Conseil de Préfecture, statuant sur la première instance introduite contre la Ville, rejeta la requête de la Compagnie et la condamna aux dépens dans un arrêté fortement motivé.
>
> La Compagnie fit appel de ces deux décisions devant le Conseil d'Etat, mais, à la date du 31 octobre 1947, celui-ci rendit des arrêts aux termes desquels étaient rejetées les requêtes de la Compagnie.
>
> C'est dans ces conditions que la Ville, désireuse de ne plus voir son concours uniquement recherché par le concessionnaire pour faire face à ses difficultés et à ses besoins financiers, alors qu'en contrepartie elle ne dispose pas de pouvoirs suffisants pour faire adopter les mesures qu'elle estime nécessaires pour que le service public des transports en commun soit assuré de manière à répondre aux besoins essentiels et aux demandes légitimes des usagers, décida d'avoir recours à la loi[306] du 30 juillet 1947 pour obtenir l'institution d'un nouveau régime qui, sans aller jusqu'à la transformation de la concession en régie directe, permettrait de créer, entre le concédant et le concessionnaire, une collaboration intime, permanente et efficace, portant sur l'ensemble de la gestion des réseaux.

[306] Loi n° 47-1413, relative à la révision et à la résiliation exceptionnelle des contrats passés par les collectivités locales, avec reprise possible des biens du concessionnaire.

Une telle collaboration se révèle d'autant plus nécessaire que s'impose une rénovation totale du matériel et des installations des réseaux.

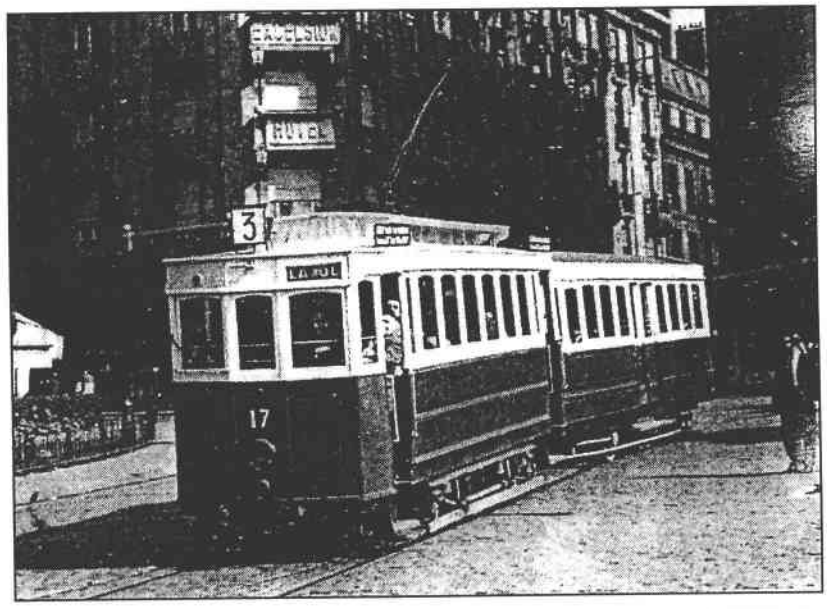
Toutes les tentatives faites par la Ville pour aboutir à des accords amiables satisfaisants, antérieurement à la parution de la loi du 30 juillet 1947, s'étaient révélées inefficaces.

Par contre, les conversations engagées depuis un an ont permis d'obtenir des résultats concrets. La Compagnie s'est notamment dite d'accord pour que soit créée une société d'économie mixte assurant la gestion des réseaux de Nancy, d'une manière entièrement autonome.

Afin de donner un caractère officiel aux négociations engagées, l'Administration municipale, s'appuyant sur une délibération du Conseil municipal en date du 5 mai 1948, informe la *Compagnie Générale Française de Tramways*, par lettre recommandée en date du 5 juillet 1948, qu'elle demandait la révision et, éventuellement, la résiliation de l'ensemble des contrats de concession et avenants conclus pour l'exploitation des réseaux urbains de tramways et d'autobus de Nancy, conformément aux dispositions de l'article 16 de la loi n°47-1413 du 30 juillet 1947. [...][307]. »

Photo 57.

Nancy. Tramway urbain, en 1950.



ZALKIND

Finalement, un accord est trouvé entre la ville de Nancy et la *Compagnie Générale Française de Tramways*. Elles reconnaissent l'inadaptation des conventions conclues à la situation présente, décident la résiliation de toutes les concessions de transport accordées par la ville à la compagnie et la constitution d'une société d'économie

307 Archives municipales de Nancy. Série © O 2 13.

mixte, avec 40 % du capital réservé à la ville. Trois documents, signés les 9 et 11 mars 1953, définissent les nouvelles conditions d'exploitation : les statuts de la nouvelle société (Annexe 40, Tome II, p. 749) qui prend la dénomination de *Régie Mixte des Transports en Commun de Nancy* (*T.C.N.*), la convention de concession du réseau des transports en commun de la ville de Nancy (Annexe 41, Tome II, p. 751) et le cahier des charges annexé à la convention précédente.

Le réseau concédé comporte dix lignes :

Tramways

Ligne 3 : *Laxou – Essey-lès-Nancy.*
Ligne 4 : *Blandan – Ile de Corse.*
Ligne 5 : *Blandan – Pont-Levant de Malzéville.*

Autobus

Ligne 1 : *Maxéville – Jarville.*
Ligne 21 : *Maxéville – La Malgrange.*
Ligne 6 : *Haussonville – Faubourg des Trois-Maisons.*
Ligne 26 : *Villers-lès-Nancy – Faubourg des Trois-Maisons.*
Ligne 7 : *Montet – Oberlin.*
Ligne 8 : *Malzéville – Cimetière du Sud.*
Ligne 9 : *Gentilly – Place Loritz.*

(Carte 52, tome II, p. 825).

Cet accord met fin au contentieux entre les deux parties et permet de poursuivre la modernisation du réseau.

Par ailleurs, la compagnie dessert toujours un réseau suburbain de quatre lignes :

Ligne 2 : *Place Thiers – Maréville.*
Ligne 10 : *Place Carnot – Pompey.*
Ligne 12 : *Place Mengin – Dombasle.*

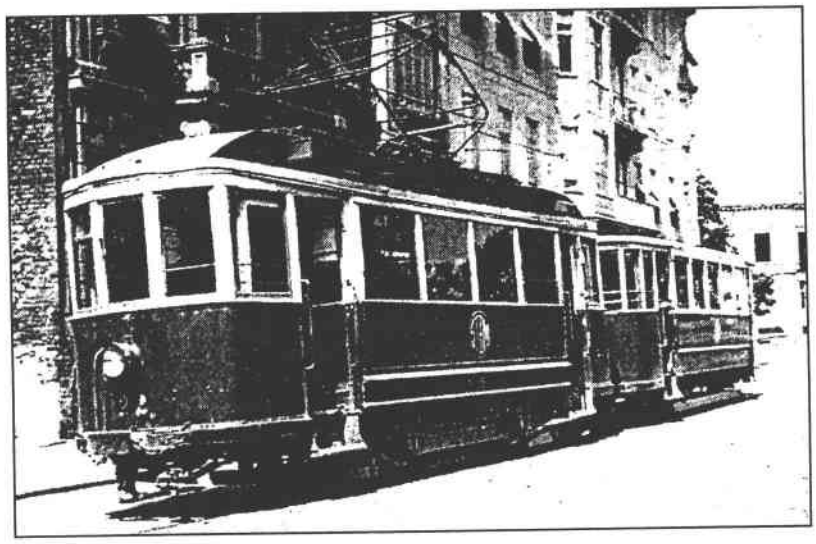
Ligne 14 : *Place Mengin – Place Saint-Vincent.*
(Carte 53, tome II, p. 826).

c. LA CREATION D'UN SYNDICAT INTERCOMMUNAL.

Dès la libération, la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* reprend l'exploitation du réseau des *Tramways de la Vallée de la Fensch.* Mais, du fait de la nationalisation de cette société (8 avril 1946), c'est *Electricité de France* (*E.D.F.*) qui assure à présent l'exploitation du réseau. Or, celle-ci ne souhaite pas conserver des activités annexes, en particulier le transport de personnes.

Photo 58.

Thionville. Le Tramway de la Vallée de la Fensch, en 1953.



CHAPUIS

Aussi, le 22 juillet 1950, douze communes[308] de la région thionvilloise se regroupent au sein du *Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch* (*S.I.T.C.O.V.A.F.*), afin

308 Algrange, Basse-Yutz, Fameck, Florange, Fontoy, Hayange, Knuttange, Neufchef, Nilvange, Serémange-Erzange, Terville, Thionville.

d'assurer le pouvoir concédant des transports en commun à la place du département de la Moselle.

Après avoir songé à une régie, le syndicat crée une société d'économie mixte de transport où 65 % du capital est détenu par les communes du *S.I.T.C.O.V.A.F.* : la *Société des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch* (*TRANS-FENSCH*). Elle assure l'exploitation du réseau concédé par le syndicat depuis le 1er janvier 1952, ainsi que le ramassage des ouvriers et des écoliers à l'intérieur de cette zone.

d. LA NAISSANCE DU RESEAU SARREGUEMINOIS.

Dans sa réunion du 3 octobre 1955, sur rapport de l'administration, la Commission à l'Alignement, des Travaux, de la Reconstruction et de l'Urbanisme constate qu'en raison du développement de la ville, particulièrement des cités d'Urgence et S.N.C.F. (cité U.C.B.L.), situées à la périphérie de la ville, il est nécessaire de créer un service de transports urbains desservant les quartiers éloignés du centre-ville. Elle donne son accord de principe à cette création sous réserve que ce service soit exploité par une entreprise privée, avec éventuellement une garantie financière de la ville. En revanche, elle écarte la création d'une régie municipale, la ville n'étant pas assez importante et ce mode d'exploitation entraînant trop de difficultés et de formalités administratives.

Le 26 octobre 1955, la création de ce service urbain est proposée au conseil municipal. Il sera assuré par une entreprise privée à désigner par voie d'appel d'offre. Trois articles du cahier des charges sont importants : le service s'effectuera avec un car de type urbain, pendant

les trois premières années, un deuxième car de type interurbain sera mis en service aux heures de pointe, le service sera adjugé pour la durée de cinq ans et bénéficiera d'une subvention de la ville. Mais la décision de sa création n'est prise que le 3 janvier 1956. Le service est prévu à titre d'essai du 9 janvier au 30 avril 1956.

Deux lignes[309] sont exploitées en concession par deux entreprises privées : *Jost et Meyer* de Neunkirch et *Nicolay* de Kerbach. Mais le déficit de ce service est immédiat. Il est faible pour la ligne rive gauche, mais important pour la ligne rive droite, aussi est-il question de supprimer cette dernière dès le début du mois de mars. Le déficit qui s'élève à 530 000 francs pour les mois de janvier et février est couvert par la ville, mais pour le prévenir, les abonnements sont supprimés à partir du 15 mars 1956. Constatant cependant la baisse du nombre de voyageurs, en corrélation avec le retour du beau temps, les transporteurs proposent de n'assurer un service que du 1er octobre au 31 mars de chaque année. La desserte s'interrompt le 1er avril et reprend le 9 avril, avec seulement une ligne[310] concédée à l'entreprise

---

309

Ligne 1 (rive droite) : Taverne Météor, E.D.F., Château Utzschneider, Centre Neunkirch, Stade de Neunkirch, Cité Codal, Caserne Garde Mobile, Stade municipal, Rue Roth (Passerelle), Ecole de la Sarre, Pensionnat, Lycée, Ponts-et-Chaussées, Gare routière.

Ligne 2 (rive gauche) : Ecole de la Sarre, Pensionnat, Lycée, Prison, Cité d'Urgence, Rother Spitz, U.C.B.L., Couvent, Ponts-et-Chaussées, Café Handel (rue des Vosges), Taverne Météor, E.D.F., Villa Meysembourg, Stade municipal, Rue Roth (passerelle), Ecole de la Sarre, Pensionnat, Gare routière.

Source : Archives municipales de Sarreguemines. Série 4 O 05.

310 Gare routière, Ecole de la Sarre, Pensionnat, Lycée, Prison, Cité d'Urgence, Rue du Château d'eau, Rue des Camélias, Cité de la Forêt, Couvent, Ponts-et-Chaussées, Café Handel (rue des Vosges), Taverne Météor, E.D.F., Villa Meysembourg, Stade municipal, Rue Roth (passerelle), Ecole de la Sarre, Pensionnat, Gare routière, Avenue de la Gare,

Jost et Meyer. La commune garantit une recette de 8 000 francs par jour. Cependant, elle décide de reprendre à son compte le service de transport urbain en créant une régie municipale qui en assure l'exploitation à partir du 1er juillet 1956.

e. L'INFLATION ET LA HAUSSE DES TARIFS.

La hausse constante des prix rompt l'équilibre entre les ressources créées et les besoins d'investissement en matériel. Se conformant aux instructions ministérielles, les sociétés de transports en commun relèvent leurs tarifs pour assurer leur équilibre budgétaire, malgré les lourdes charges qui en résultent pour la population. En effet, le décret du 12 novembre 1938 et la loi du 4 mars 1942 font obligation, aux compagnies, d'assurer l'équilibre des recettes et des dépenses d'exploitation. Les augmentations de tarifs sont dues au renchérissement du coût de la vie, à l'augmentation du prix de l'essence, de l'électricité, des pneumatiques, des réparations, des salaires et à la mise à charge des employeurs de l'impôt cédulaire.

α. LES MOTIFS INVOQUES A EPINAL.

Le service urbain spinalien est maintenu tacitement depuis janvier 1948, car il n'y a ni contrat avec l'exploitant, ni autorisation écrite, mais les tarifs sont homologués par le conseil municipal. En raison de l'inflation, le directeur de la *Société des Transports Automobiles des Hautes Vosges* (*S.T.A.H.V.*), M. Charton, en demande le relèvement, le motivant dans une lettre adressée à la municipalité.

Boulevard des Faïenceries, Pont des Alliés, Rue de la Cité, Rue Cl. Oster, Rue des Tirailleurs, Rue du Champ-de-Mars, Rue Foch, Rue Joffre, Rue Duaumont, Rue Kieffer, Avenue de la Blies, Rue des Ecoles, Rue Roth, Gare routière.

« Notre Société, au moment de la création de cette exploitation, n'a vu que les circonstances particulières qui exigeaient un service urbain. Elle n'a donc pas tenu compte de toutes les charges inhérentes à un tel trafic. Ces charges se sont révélées au cours de l'année et se traduisent par un prix de revient très supérieur à toutes les prévisions.

L'augmentation des tarifs fait ressortir, par rapport à 1938 (date d'interruption du service ancien / faute de rendement) un coefficient de :
- 12 pour le carnet de billets ;
- 9 pour le ticket séparé.
- Carnet 20 tickets en 1938 : 5 francs. Actuellement : 60 francs.
- Ticket détaché en 1938 : 0,40 francs. Actuellement : 3, 50 francs.

Il va sans dire que les usagers ont intérêt à prendre des carnets de billets plutôt que des tickets séparés au receveur, ce qui leur procure une sérieuse économie à la suite de plusieurs voyages.

Pour l'établissement de notre sectionnement nous avons dû tenir compte de la longueur du parcours actuel dont le kilométrage est supérieur à celui effectué en 1938, les têtes de lignes étant reportées à la Mairie de Golbey et au Café du Bon-Coin à Saint-Laurent, et ce, pour le même nombre de sections.

Nous tenons également à Vous faire connaître que depuis le mois de janvier 1948, le tarif appliqué jusqu'au 4 février 1949, n'a pas varié malgré les hausses successives suivantes :

1° Prix d'un pneu 270 x 20 équipant nos véhicules :
- Janvier 1948 : 17,927 francs
- Juillet 1948 : 19,720 francs
- Septembre 1948 : 22,678 francs
- Novembre 1948 : 25,853 francs

2° Carburant : gas-oil.
- Janvier 1948 : 12,12 francs
- Février 1948 : 17,69 francs
- Août 1948 : 22,78 francs
- Septembre 1948 : 28,25 francs
- Janvier 1949 : 30,61 francs

3° Les pièces de rechange sont augmentées de 24 % sur les prix pratiqués au 1er janvier 1948.

4° Hausse sur les assurances : 50 % par rapport au tarif 1948.

5° Hausse importante sur tous les postes d'exploitation (salaires, impôts, etc.)

Après avoir déterminé notre prix de revient nous nous sommes vus dans l'obligation de modifier notre tarification qui se trouve être encore inférieure de près de 40 % à celle pratiquée dans les différentes villes de la région[311]. »

β. L'EXEMPLE MESSIN.

Il reflète bien les problèmes liés à la tarification des transports en commun.

C'est le conseil municipal qui fixe les prix des différents titres de transport après avis ou proposition du Conseil d'Administration de la

[311] Lettre du 18 février 1949. *Source : Archives municipales d'Epinal. Série O 2 b. 1944 – 1980.*

Régie, de la Commission Municipale des Transports Urbains et de la Commission Municipale des Finances.

Ces tarifs sont finalement soumis à l'homologation de l'autorité de tutelle représentée par le préfet de la Moselle, lequel sollicite l'avis de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées chargé du contrôle des transports publics. Ce dernier est compétent pour des augmentations de tarifs atteignant au plus 15 % en moyenne. Au-dessus de cette limite, l'autorisation doit être donnée par le Ministre des Transports.

Tableau 19.

Evolution du tarif du ticket simple appliqué au réseau messin entre le 1er août 1947 et le 1er décembre 1959.

(En francs courants)

Sections	01/08/47	01/03/48	01/11/48	05/11/51	04/02/52	01/03/56	15/01/58	01/12/59
1-2	6	10	15	20	25	30	35	40
3	9	15	22	30	40	45	50	60
4	12	20	30	40	50	60	65	80
5	15	25	37	-	-	75	80	110
6 et plus	18	30	45	-	-	-	95	120

Le 14 août 1952, le tarif du ticket simple, pour 1 ou 2 sections, en vigueur à Mulhouse est de 50 francs.

Source : Archives départementales et municipales

Après la libération, le sectionnement du réseau est supprimé, il n'existe qu'un seul billet à tarif unique (5,00 francs au 1er août 1945), valable seulement sur une ligne, d'un terminus à l'autre. Par la suite, la ligne de Moulins est prolongée et des sections sont ajoutées au service à tarif unique (8,00 francs pour Longeville ; 10,00 francs pour Moulins ; 12,00 francs pour Maison-Neuve). Une baisse des tarifs est appliquée le 10 mars 1947 : 4,50 francs pour les lignes urbaines ; 7,00 francs pour Longeville ; 9,00 francs pour Moulins ; 11,00 francs pour Maison-

Neuve. Mais l'avenant, signé le 28 juillet 1947 entre M. Hocquard, maire de la ville de Metz, et M. Petre, président du Conseil d'Administration de la Régie des Tramways de Metz, rétablit le sectionnement sur le réseau. La longueur moyenne des sections est de 1 200 mètres dans Metz et de 1 000 mètres en dehors de la ville. A compter du 1er août 1947, le nouveau tarif de base est de 3,00 francs par section, le parcours en ville comptant pour deux sections. Comme le montre le tableau 19, l'augmentation des tarifs est alors régulière à partir de cette date.

Les débats du conseil municipal messin, dans sa séance du 27 février 1948, soulignent les difficultés rencontrées, par les sociétés de transports.

> « M. l'Adjoint de Marin expose les raisons qui ont nécessairement amené le Conseil d'Administration de la Régie et la Commission des Tramways à soumettre l'augmentation proposée.
>
> Il fait ressortir qu'une réduction très importante (50 % au lieu de 25 % prévue primitivement) est accordée sur les abonnements travailleurs et écoliers et une réduction de 1 franc sur les carnets.
>
> Il souligne les avantages, qui en résulteront pour les usagers, de l'introduction du billet *Correspondance* dès le 1er mars, bien que le personnel ne soit pas encore doté de l'appareil composteur, ce qui nécessitera de sa part un très gros effort.
>
> Il met également en lumière les améliorations qu'il est projeté de réaliser sous peu dans les relations *Centre – Gare* et dans celle de *Ville – Queuleu – Plantières*, disant à cette occasion, que provisoirement cette dernière se fera par les tramways.
>
> Il est également envisagé d'établir de suite un service de trolleybus (5 voitures) de l'ancienne gare à Frescaty.
>
> Toutes ces améliorations nécessaires ne vont cependant pas sans une augmentation des dépenses.
>
> En ce qui concerne la compression du personnel, M. l'Adjoint de Marin précise que les effectifs ont été ramenés de 270 à 219 unités pour être réduits aux environs de 207 à la fin de l'année. C'est ainsi que dans les emplois supérieurs, un ingénieur principal, décédé, ne sera pas remplacé. Un autre ingénieur est retraité et des remaniements sont en cours aux ateliers.
>
> Enfin, dit M. l'Adjoint de Marin, il ne faut pas oublier qu'il y a actuellement 137 retraités (qui représentent une charge de 11 millions), qu'il y a un retraité pour deux actifs.
>
> M. le Maire brosse ensuite un tableau des diverses charges de la Régie qui sont en augmentation sensible par rapport à 1947.
>
> C'est ainsi que les dépenses personnelles passent de 48 800 000 à 63 000 000 francs, que la part patronale dans les paiements des retraites est en augmentation pour 1 million, que l'on enregistre une augmentation de 3

millions pour le carburant, le courant électrique et les pneumatiques, de 3 autres millions pour les autres dépenses matérielles et que les charges financières (amortissement), bien que restées inchangées, sont de 11 500 00 francs.

Et de rappeler que d'autres villes ont déjà augmenté leurs tarifs ou sont sur le point de le faire (Strasbourg, Colmar, Lyon, aujourd'hui même le métro à Paris ...). [...]. »

Lors du vote de l'augmentation des tarifs du 4 février 1952, il est constaté :

« Au tarif actuel le déficit des *T.C.R.M.* à charge du budget municipal serait de l'ordre de 46 millions[312].

En ce début d'année, au moment de l'étude du budget, le conseil municipal soucieux de ne pas laisser s'accroître démesurément le déficit des *T.C.R.M.*, sur la proposition des commissions compétentes, se voit dans l'obligation de réduire ce déficit et de le ramener à 26 millions, en décidant une majoration des tarifs.

Or, à quoi est dû ce déficit ?

Pas à l'effectif du personnel puisque celui-ci, de 295 en 1939, a été progressivement ramené à 206 unités grâce à la mise en service des trolleybus et des autobus.

Il faut plutôt en rechercher la cause dans les hausses successives des salaires, des charges sociales, du matériel et du carburant survenues ces dernières années.

Par rapport au 1er novembre 1948 et alors que le prix du billet simple était de 15 francs, les hausses enregistrées sont les suivantes : 76 % sur les salaires et les charges sociales, ce qui représente les ¾ du budget des *T.C.R.M.*, 82 % et 58 % sur le prix d'achat des autobus et des trolleybus, 48 % sur le gas-oil, 89 % sur les pneus, 71 % sur les pièces de rechange.

Les indices moyens d'augmentation ressortent à 49 % pour le matériel, soit pour ¼ du budget, et à 76 % pour le personnel, soit pour ¾ du budget, ce qui donne une moyenne générale de 70 %.

Or, par rapport aux prix du 1er novembre 1948, les nouveaux tarifs proposés sont une augmentation de 66 % pour le billet simple et le carnet de tickets impersonnel, respectivement de 20 % et de 33 % pour les abonnements écoliers et travailleurs mensuels[313]. »

Malheureusement, toutes ces hausses successives ne permettent pas d'équilibrer les recettes et dépenses d'exploitation. Le déficit des transports en commun devient un facteur économique incontournable.

2. LA MODERNISATION DES RESEAUX.

La modernisation des transports urbains comporte fréquemment le remplacement des lignes de tramways dont les installations fixes et le

312 Le déficit était respectivement de 2,3 et de 3,5 millions en 1938 et en 1939.

313 Procès-verbal de la séance du conseil municipal du 25 janvier 1952.

matériel ont atteint un degré d'usure avancé, par des services de trolleybus et d'autobus.

Ce remplacement entraîne une augmentation de la vitesse commerciale et une plus grande souplesse dans la circulation générale. Mais, par contre, autobus et trolleybus sont loin de présenter la capacité d'absorption d'un train composé d'une motrice de tramway et de une ou deux remorques. Il faut alors augmenter la fréquence.

a. LE POINT DE VUE COLMARIEN.

En 1946, les responsables colmariens se rendent compte qu'une ville de 46 000 habitants ne peut assurer l'équilibre financier d'un réseau de transports publics qui se limite aux frontières administratives de la ville et qu'il faut y associer les communes suburbaines dont la population participe à un degré quelconque à la vie de la cité afin d'assurer, à un réseau de faible étendue, un développement rationnel et un rendement efficace. Mais ces transformations ne peuvent se réaliser qu'au fur et à mesure de l'usure du matériel et des installations, en particulier de la voie, qui sont encore en bon état.

Consciente de cette nécessité et soucieuse d'orienter de façon harmonieuse la configuration future de la ville et des villages des environs, l'administration municipale de Colmar décide de prendre l'initiative de la création d'un groupement d'urbanisme selon les dispositions de la loi du 15 juin 1943. Dans ce cadre élargi et en accord avec toutes les municipalités intéressées de la région économique sera étudié le tracé des futures lignes de transports en commun de la région colmarienne. La substitution progressive de trolleybus aux deux lignes

de tramways facilitera la modification de certains tracés. La municipalité envisage de compléter ce réseau par des lignes d'autobus pour les dessertes plus lointaines et les services de tourisme en relation directe avec la ville.

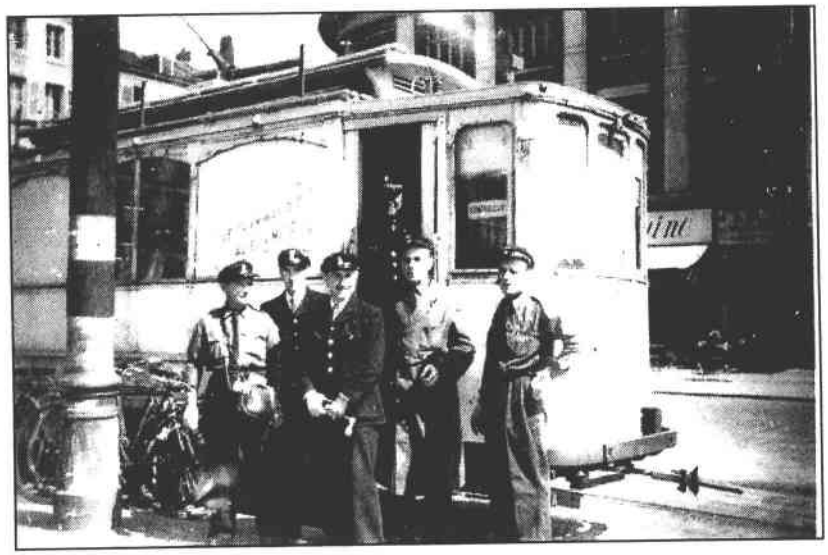
Cette prise de conscience permettra le développement d'un réseau de transports en commun urbains au-delà des limites communales, mais, concrètement, le tramway sera remplacé par des autobus et non par des trolleybus.

b. LA DISPARITION DU TRAMWAY.

L'une des conséquences de la Seconde Guerre Mondiale est la prolongation de l'utilisation du tramway dont le remplacement était programmé avant-guerre. Utilisé jusqu'à l'extrême limite, il permet avec quelques rares autobus, d'assurer les dessertes d'urgence souhaitées par les municipalités, car les transports en commun restent encore, pour la majorité de la population, le seul moyen de se déplacer.

Photo 59.

Metz. « Le tramway dit adieu à Metz ». 15 août 1948.



LECOCQ

Les conseils municipaux désirent des villes modernes et attirantes, ainsi que des transports en commun plus économiques. Sur plusieurs années, au fur et à mesure de l'usure du matériel, des ressources financières et des délais de livraison, le tramway cède progressivement la place au trolleybus et à l'autobus.

Tableau 20.

Date de suppression du tramway dans les villes d'Alsace et de Lorraine.

15 août 1948	:	Metz
4 août 1952	:	Nancy (suburbain)
21 septembre 1952	:	Thionville – Vallée de la Fensch
15 avril 1955	:	Mulhouse (urbain)
1er octobre 1955	:	Strasbourg (suburbain)
17 mars 1957	:	Colmar (urbain)
2 mai 1957	:	Mulhouse (suburbain)
31 décembre 1957	:	Saint-Louis
2 décembre 1958	:	Nancy (urbain)
31 janvier 1960	:	Colmar (suburbain)
30 avril 1960	:	Strasbourg (urbain)
11 avril 1961	:	Huningue

Source : Archives départementales et municipales

Les trois modes de transport cohabitent donc un certain temps. Là où il circule encore, le tramway connaît un ultime sursis avec, en 1956, la restriction des carburants, suite à l'affaire du canal de Suez.

Tableau 21.

Evolution du parc de la société *TRANS-FENSCH* au cours de l'année 1952.

Parc au 1er janvier 1952		Parc au 31 décembre 1952	
Tramways motrices	17	Autobus Renault	8
Tramways remorques	10	Autobus Chausson 100 CV	2
Autobus Renault	8	Autobus Chausson 130 CV	6
Autobus Chausson 100 CV	2	Autobus Chausson 150 CV	14
Autobus Chausson 130 CV	6		

Source : TRANS-FENSCH

La disparition du tramway est aussi à l'origine d'une modification de la dénomination des sociétés de transports urbains.

Tableau 22.

Nouvelles dénominations des sociétés.

	Ancienne dénomination	*Nouvelle dénomination*
12 novembre 1948	Tramways de Metz	Transports en Commun de la Région Messine (T.C.R.M.)
28 mars 1951	Tramways de Forbach	Régie Municipale des Trans-ports en Commun de Forbach (R.M.T.C.)
30 juin 1953	Compagnie Générale Fran-çaise de Tramways (C.G.F.T.)	Compagnie Générale Fran-çaise de Transports et d'Entreprises (C.G.F.T.E.)
1er janvier 1958	Tramway de Saint-Louis	Transports Urbains de Saint-Louis (T.U.S.L.)
1958	Tramways de Mulhouse (T.M.)	Transports en commun de Mulhouse (T.C.M.)
20 juin 1959	Compagnie des Tramways Strasbourgeois (C.T.S.)	Compagnie des Transports Strasbourgeois (C.T.S.)

Source : Archives départementales et municipales

c. LES NOUVEAUX VENUS : TROLLEYBUS ET AUTOBUS.

Au lendemain de la guerre, les dirigeants des sociétés et les responsables politiques prédisent au trolleybus un bel avenir. Ils pensent transformer la totalité des lignes de tramway en trolleybus et même en construire de nouvelles. Ainsi, le 24 août 1954, le principe de l'extension du réseau trolleybus est adopté par le conseil municipal de Forbach. Quatre lignes sont prévues en complément de celle reliant Petite-Rosselle à la Brême d'Or : *Forbach – Bruch*, *Forbach – Morsbach* –

Belle-Roche, Habsterdick – Petite-Rosselle par Schœneck et Vieille-Verrerie, *Forbach – Behren.* Mais aucun de ces projets n'est réalisé.

Or, il faut bien constater que le développement du trolleybus est en fait limité. En effet, quatre villes seulement d'Alsace et de Lorraine ont recours à ce mode de transport pour un total de neuf lignes : Strasbourg, Metz, Mulhouse et Forbach.

Tableau 23.

Inauguration des lignes de trolleybus en Alsace et en Lorraine.

Strasbourg	Ligne D	27 mai1939	*Rœttig – Ostwald.*
	Ligne 15	22 mai 1947	*Quartier des XV – Rue Saint-Maurice.*
		4 septembre 1947	*Rue Saint-Maurice – Place Broglie.*
	Ligne de ceinture	30 décembre 1948	*Gare Centrale – Ponts Couverts – Finkwiller – Place du Corbeau – Place Brant.*
		14 mai 1950	*Avenue des Vosges – Boulevard Wilson – Gare Centrale.*
Metz	Ligne 1	14 septembre 1947	*Place de la République – Devant-les-Ponts.*
		21 décembre 1947	*Place de la République – Montigny-lès-Metz.*
	Ligne 2	16 août 1948	*Ancienne Gare – Frescaty.*
		31 octobre 1948	*Pont-de-Fer – Longevile – Place de la République.*
		6 mars 1949	*Prolongement de la ligne jusqu'à Moulins-lès-Metz et Maison-Neuve.*
	Ligne 1	5 août 1951	*Prolongement de la ligne jusqu'à Alger (Commune de Moulins-lès-Metz).*
	Ligne 3	22 novembre 1953	*Ligne du Sablon.*
Mulhouse	Ligne 1	18 mars 1947	*Rue de Galfingue – Quartier Drouot.*
	Ligne 2	12 avril 1950	*Banque de France – Bourtzwiller – Pfastatt.*
		31 mai 1950	*Banque de France – Brunstatt.*
Forbach		19 mai 1951	*Petite-Rosselle – Brême d'Or.*

Source : Archives départementales et municipales

Ces réseaux sont mixtes puisque l'autobus est utilisé sur les autres lignes.

Il est le mode de transport exclusif dans les autres villes. Ce choix se justifiant en raison de leur taille modeste. Nancy est la seule ville importante où le conseil municipal décide de remplacer les tramways par des autobus en raison d'un investissement plus modique. Dans leur rapport du 4 février 1952, les commissions municipales rappellent les avantages et les inconvénients des deux modes de transport et comparent leur coût : plus d'un milliard de francs pour le trolleybus, quatre cents millions pour l'autobus. De plus l'amortissement rapide de ce dernier (cinq ou six ans au lieu de quinze) permet d'assurer l'exploitation avec un parc de véhicules toujours moderne. (Annexe 42, Tome II, p. 752). La substitution de l'autobus au tramway est donc facilement adoptée par le conseil municipal.

3. L'EXTENSION DES RESEAUX.

Le développement des réseaux est le résultat de la densification et de l'expansion urbaine.

> « L'extension des villes de province et la création de nouveaux centres d'activité et d'urbanisation amènent à prévoir une augmentation de la longueur des réseaux de transports urbains, un accroissement de la capacité unitaire des matériels et la continuation de l'effort de remplacement des lignes de tramways par des autobus ou des trolleybus à l'exploitation plus souple, dont le tableau suivant matérialise l'évolution continue depuis le premier plan et celle prévue au cours du quatrième (en kilomètres).

	1952	1957	1961	1965
Tramways	987	351	140	46
Trolleybus	374	498	525	539
Autobus	1060	1769	2286	2570
Total	2421	2618	5951	3155

> Le total des crédits de paiement nécessaires à l'exécution de ce programme, qui est réparti dans un très grand nombre de villes, est de 174 millions de nouveaux francs, dont 40 % environ seront financés par emprunt.
>
> L'effort d'autofinancement des réseaux amorcé à la fin du troisième plan devra se maintenir au cours du quatrième plan[314]. »

C'est une époque au cours de laquelle les modifications sont fréquentes car l'absence de structures fixes et la souplesse des autobus permettent de nombreux essais et l'évolution des dessertes.

a. DES EXTENSIONS PEU IMPORTANTES.

La croissance des cités houillères ne profite pas aux transports urbains de Saint-Avold, car l'ensemble des cités est desservi par des sociétés privées d'autobus. Il faut attendre le 9 février 1965 pour qu'un premier contrat de concession aux risques et périls, soit signé entre la ville et les *Rapides de Lorraine* pour exploiter une ligne assurant surtout la desserte de la gare. Ce n'est qu'en 1980 qu'est créé un véritable réseau de quatre lignes auxquelles il convient de rajouter les lignes scolaires ponctuelles[315]. (Carte 54, tome II, p. 827).

---

[314] Extrait de l'annexe jointe à la loi n° 62 900 du 4 août 1962, concernant la quatrième plan de développement économique et social (1962 – 1965). Journal Officiel du 7 août 1962.

[315] Réseau de Saint-Avold en 1980.

Ligne 1 : *Ville – Cité Carrière – Cité Wenheck – Cité Petit-Ebersviller – Gare.*

Ligne 2 : *Ville – Cité Crusem – Cité Jeanne d'Arc.*

Ligne 3 : *Ville – Cité Huchet.*

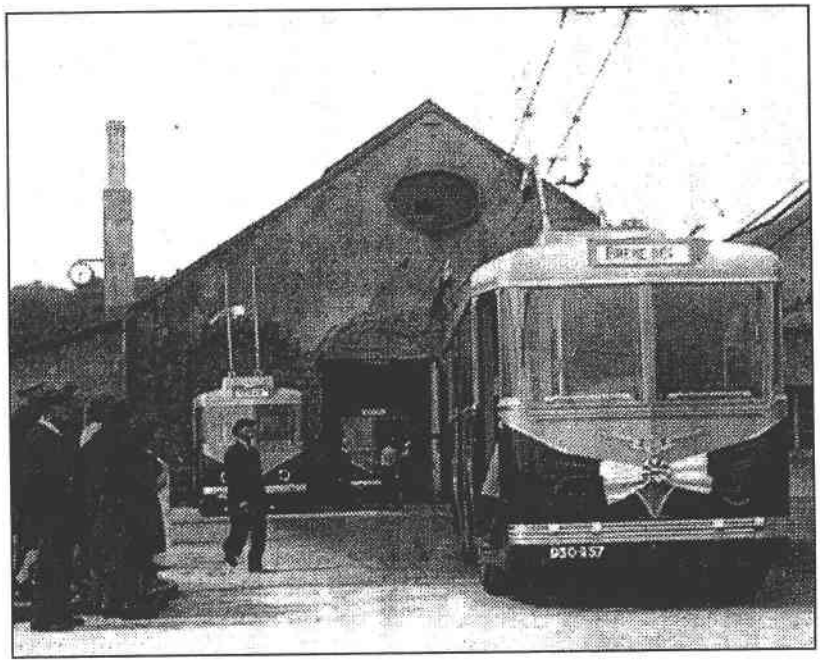
Ligne 4 : *Ville - Dourd'hal.*

Ligne 5 : *Lignes scolaires.*

Source : Archives municipales de Saint-Avold.

Photo 60.

Forbach. Inauguration du trolleybus, au dépôt de Marienau. 19 mai 1952.



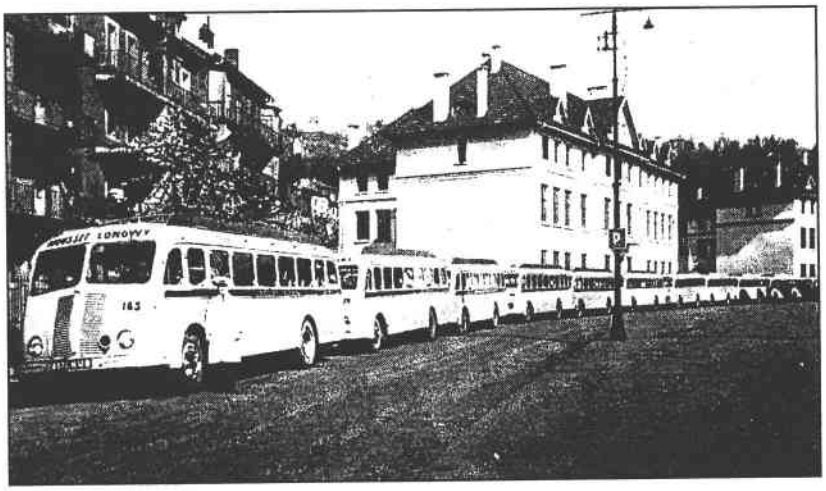
Républicain Lorrain

Le réseau forbachois évolue peu. En plus de la ligne principale de trolleybus *Petite-Rosselle – Brême d'Or*, inaugurée le 19 mai 1951, une ligne d'autobus est mise en service, la même année, entre les cités du Bruch et du Creutzberg. En 1954, la *R.M.T.C.* reprend l'exploitation la ligne *Forbach – Sarrebruck*. En 1958, les *H.B.L.* demandent à la régie le transport de ses ouvriers de la cité Behren jusqu'aux puits. Il faut surtout noter la nouvelle ligne, à partir du 15 novembre 1963, reliant la ville à la cité H.L.M. du Wiesberg et la reprise, à son compte et à la demande de la ville de Stiring-Wendel, de la ligne *Cité Habsterdick – Rue Saint-François* (9 décembre 1965), desserte abandonnée par les *Transports Viollard*, pour des raisons économiques.

A Longwy, c'est l'entreprise *Mousset* qui est concessionnaire de la ligne urbaine. Une seconde ligne est créée en mars 1969 afin de desservir la Z.U.P. de Mont-Saint-Martin. (Carte 55, tome II, p. 828).

Photo 61.

Longwy. Présentation des autobus BERLIET PCK, rue Albert Ier, en avril 1949.



LACROIX

Le 1er janvier 1958, *Les Transports Urbains de Saint-Louis* (*T.U.S.L.*), service d'autobus municipal, prennent la relève du tramway avec deux lignes *Frontière – Cité Bourglibre* et *Bourgfelden – Huningue* qui se croisent au centre de la cité. En septembre 1963, la municipalité décide de céder l'exploitation à une entreprise privée : *Métro-Cars S.A. – Paul Misslin.* Le contrat est signé le 1er octobre 1963.

b. LES RESEAUX NAISSANTS.

α. **L'EXPLOITATION EN REGIE.**

Les transports en commun sarregueminois sont à présent exploités par une régie municipale qui met successivement en service quatre lignes entre juillet 1956 et 1959, reliant les différents quartiers de la ville. (Carte 56, tome II, p. 829).

En 1960 le réseau s'établit ainsi :

- Ligne 1 : *Blauberg – Cité de la Forêt – Steinbach – Centre-Ville – Cités S.N.C.F. – Neunkirch – Rue des Maraîchers – Cité des Faïenceries.*

  (Mise en service le 1er juillet 1956).

- Ligne 2 : *Rue de la Montagne – Cité Beausoleil – Blauberg – Centre-Ville – Quartier de la Blies.*

  (Mise en service le 31 octobre 1956).

- Ligne 3 : *Rue du Maréchal Foch – Cités S.N.C.F. – Neunkirch – Quartier de la Blies – Hôpital – Blauberg.*

  (Mise en service en avril 1957).

- Ligne 4 : *Desserte des terrains industriels.*

  (Mise en service en 1959).

β. LA REGULARISATION DE LA SITUATION.

Lors de la reconstruction du Pont du 170, la ligne urbaine d'Epinal est modifiée pour reprendre l'itinéraire d'avant-guerre entre Golbey et Saint-Laurent et légèrement prolongée car les têtes de ligne sont reportées à la mairie de Golbey et au Café du Bon-Coin à Saint-Laurent.

En avril 1954, l'administration des Ponts et Chaussées demande la régularisation de la situation par la signature d'une convention et d'un cahier des charges. A cette occasion, un réseau de quatre lignes est créé, dont deux permanentes (*Chantraine – La Vierge – La Petite Mouche, Golbey – Saint-Laurent*) et deux ponctuelles (*Le Saut-le-Cerf – La*

Petite-Mouche : le samedi ; *Golbey – Pont Patch* : le mercredi). (Carte 57, tome II, p. 830). Il est remodelé en mai 1958 afin de desservir les logements construits au Grand-Champ-de-Mars, après sa cession par l'armée au domaine public et, en 1965, pour la desserte de la Z.U.P.

Le 15 septembre 1967, une nouvelle convention de dix ans est signée entre la ville et la *S.T.A.H.V.* C'est un contrat de gestion aux risques et périls, mais avec une subvention d'exploitation et une garantie de recettes sur deux lignes par les communes de Golbey et Chantraine. Le service passe à un agent et le réseau est restructuré. Il compte cinq lignes[316]. (Carte 58, tome II, p. 831). Il est modifié successivement en 1971, puis en 1984, dans le but de mieux desservir les nouveaux lotissements (de l'étang de Chantraine), les établissements scolaires et la Z.A.C. qui prolonge la Z.U.P. vers les Bois de la Voivre[317]. (Carte 59, tome II, p. 832).

---

[316] Réseau d'Epinal en septembre 1967.

Ligne 1 : *Golbey – Saint-Laurent.*
Ligne 2 : *Gare S.N.C.F. – Grand-Champ-de-Mars.*
Ligne 3 : *Chantraine – Epinal-Centre-Ville.*
Ligne 4 : *Epinal – Golbey (direct).*
Ligne 5 : *Gare S.N.C.F. – Z.U.P. – Le Saut-le-Cerf.*

Source : Archives municipales d'Epinal.

[317] Réseau d'Epinal au 1er janvier 1985.

Ligne 4 : *Gare – La Voivre.*
Ligne 5 : *Saint-Laurent – Golbey-Jeanned'Arc.*
Ligne 6 : *La Vierge – Golbey-Mairie.*
Ligne 7 : *Gare – Razimont.*
Ligne 8 : *Pont Patch – Chantraine.*

Source : S.T.A.H.V.

c. L'IMPORTANCE DES ZONES SUBURBAINES.

α. LA RECONQUETE DU RESEAU SUBURBAIN.

Déjà bien développé, le réseau urbain strasbourgeois n'est que peu modifié si ce n'est la transformation de lignes de tramways en ligne trolleybus. A l'issu de ces modifications, il est presque exclusivement exploité en traction électrique. A la mi-mai 1950, il comprend les lignes suivantes[318] :

Ligne 1/11 : Tramways : *Gare Centrale – Place Kléber – Tuilerie (1) – Pont du Rhin (11).*

Ligne 2/12 : Tramways : *Pont d'Anvers – Place Brant – Avenue des Vosges – Rue Lamey – Place Broglie – Koenigshoffen (2) – Wolfisheim – Oberschaeffolseim – Breuschwickersheim (12).*

Ligne 3/13 : Tramways : *Gare Centrale – Haute-Montée – République – Avenue des Vosges – Place Brant – Orangerie – Robertsau-Eglise (3) – Robertsau-Sainte-Anne (13).*

Ligne 4/14 : Tramways : *Hoenheim (14) – Bischheim (14) – Schiltigheim – Place Kléber – Polygone (4) – Neuhof-Forêt (14).*

Ligne 6/16 : Tramways : *Gare Centrale – Place Kléber – Meinau (6) – Graffenstaden (16).*

Ligne 8/18 : Tramways : *Wacken – Haute-Montée – Roettig (8) – Lingolsheim (18).*

Ligne 9/19 : Tramways : *Route de Brumath – Haute-Montée – Cronenbourg (9) – Oberhausbergen (19).*

---

[318] In Muller G. *Opus cité.* p. 119.

Ligne 10 : Trolleybus : (Ceinture) : *Gare Centrale – Ponts Couverts – Finkwiller – Place du Corbeau – Place Brant – Avenue des Vosges – Boulevard Wilson – Gare Centrale.*

Ligne 15 : Trolleybus : *Place Broglie – Avenue de la Marseillaise – Place Brant – Boulevard d'Anvers – Quartier des XV.*

Ligne B : Autobus : *Cité de Cronenbourg – Place du Foin.*

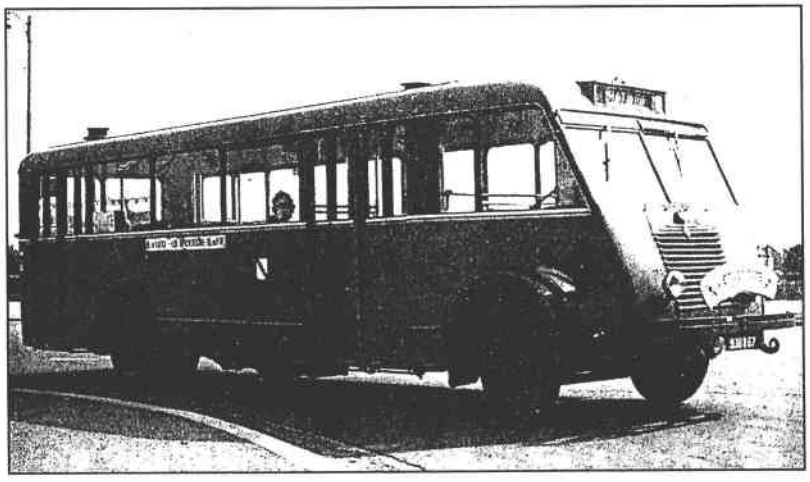
Ligne D : Trolleybus : *Roettig – Oswald.*

Ligne E : Autobus : *Oberschaeffolsheim – Breuschwickersheim.*

Ligne F : Autobus : *Place de Kehl – Kehl Rathaus.* (correspondance avec ligne tramway 2/12).

Photo 62.

Strasbourg. Autobus RENAULT-SCEMIA, type 215 D, en 1947.



PRUDHOMMEAUX

Photo 63.

Strasbourg. Trolleybus SOMUA SWTL-102, vers 1950.

C.T.S.

La *C.T.S.* repart surtout à la conquête des zones rurales. Les lignes suburbaines d'autobus sont rétablies dès qu'il est possible de récupérer du matériel ou d'en acquérir du neuf et, par la suite, elle exploite de nouvelles lignes[319] :

11 juin 1945	: Ligne S	: *Truchtersheim – Saverne.*
11 juin 1945	: Ligne P	: *Strasbourg – Pfettisheim – Wingersheim.*
10 décembre 1945	: Ligne N	: *Truchtersheim – Wasselonne.*
13 décembre 1945	: Ligne Wa	: *Marlenheim – Wangenbourg.* (Supprimée le 13 avril 1946).
5 février 1946	: Ligne S	: Prolongement de Saverne à Marmoutier.
21 février 1946	: Ligne S	: Prolongement de Marmoutier à Molsheim. (Supprimé le 18 mars 1946).
11 juin 1946	: Ligne V	: *Strasbourg – Vendenheim – Wingersheim.*

[319] In Muller G. *Opus cité.* p. 123.

1er février 1947 : Ligne K : *Strasbourg – Kolbsheim.*

3 octobre 1948 : Ligne BS : *Breuschwickersheim – Scharrachbergheim.*

13 février 1959 : Ligne L : *Strasbourg – Landerhsheim.*

Photo 64.

Strasbourg. Autobus SOMUA OP5, en 1956.

PRUDHOMMEAUX

β. LA DESSERTE DES COMMUNES ENVIRONNANTES.

Peu à peu, un réseau mixte (tramway-autobus), desservant les communes environnantes, se met en place à Colmar, ainsi qu'un service des dimanches et jours de fête. En juillet 1954, le service régulier est constitué de deux lignes de tramways et de quatre lignes d'autobus[320].

---

[320] Réseau de Colmar en juillet 1954.

Tramways

Ligne 1 : *Gare – Poste – Place de la Sinn – Port du Canal.* (Fréquence de six minutes en semaine, de huit minutes le dimanche).

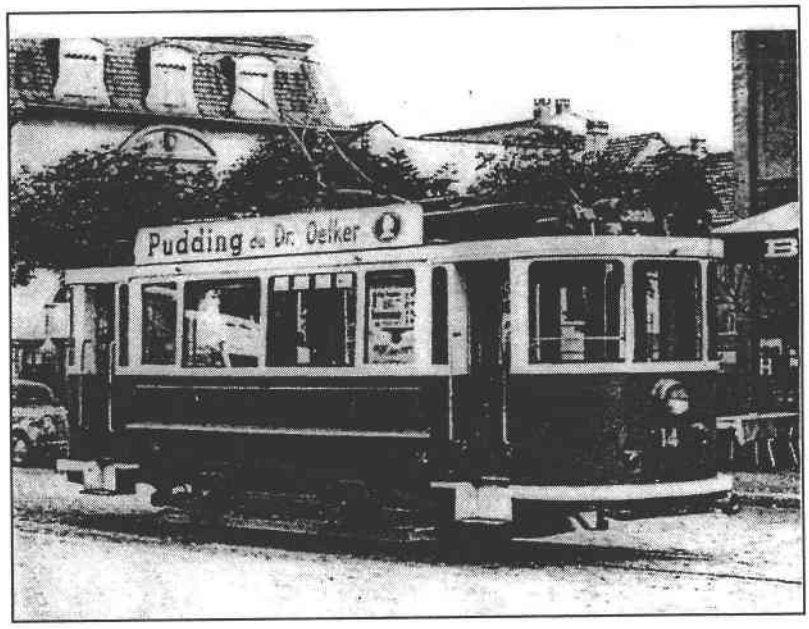
Ligne 3 : *Théâtre – Poste – Wettolsheim – Wintzenheim.* (Ligne suburbaine ; fréquence d'une heure).

Autobus

Ligne 2 : - *Hôpital Pasteur – Gare – Poste – Place de la Sinn – Gare du Nord – Route de Strasbourg.* (Service la semaine ; sept aller et retour par jour).

Photo 65.

Colmar. Tramway urbain, en 1950.



ZALKIND

Cependant, l'introduction à l'essai, dès 1950, du service à un agent, assurant à la fois les fonctions de conducteur et de receveur[321], la suppression des services improductifs des dimanches et celui du service tardif annoncent la nécessité d'abaisser les coûts.

Malgré cela, jusque vers 1965, une adaptation permanente aux besoins de la clientèle et une politique favorable à l'utilisateur entraînent une progression modérée, mais continue de la fréquentation.

: - *Cimetière (Rue de Ladhof) – Place de la Sinn – Gare – Hôpital Pasteur.* (Service des dimanches et des jours de fête).

Ligne 4 : *Place de la Sinn – Saint-Joseph – Logelbach – Ingersheim.* (Neuf aller et retour par jour en semaine).

Ligne 5 : *Place de la Sinn – Saint-Joseph – Logelbach – Ingersheim – Turckheim.* (Service du dimanche ; fréquence d'une heure).

Ligne 6 : *Gare Principale – Logelbach – Ingersheim – Trois-Epis – Labaroche-Centre.* (Quatre aller et retour par jour, avec prolongement de certains services jusqu'à Labaroche-Chapelle).

Source : Archives municipales de Colmar.

[321] Le service à un agent est généralisé le 1er juin 1959.

En 1956, la ligne *Place de la Sinn – Ingersheim* est prolongée jusqu'à Niedermorschwihr et une nouvelle ligne *Gare – Hospice et Sanatorium départementaux* est mise en service les après-midi des jeudis, des samedis, des dimanches et des jours de fête. (Carte 60, tome II, p. 833). Horbourg-centre est atteint le 29 septembre 1963[322] et la cité d'Ostheim en 1965[323]. Le 29 décembre 1965, la Z.U.P. est desservie par une nouvelle ligne *Théâtre – Quartier de l'Europe.*

γ. UN RESEAU DIFFUS.

La *Société des Transports de la Vallée de la Fensch* assure l'exploitation du réseau[324] concédé par le *Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch* à partir du 1er janvier 1952 :

1) GRANDE LIGNE.

a) *Thionville* (République) – *Hayange – Knutange – Algrange* (Portier du haut). Desserte en tramway.

b) *Algrange* (Portier du haut) – *Algrange-Terminus.* Desserte en autobus.

c) *Hayange – Knutange – Fontoy.* (Avec quelques services sur Thionville). Desserte en autobus.

d) *Hayange – Neufchef.* Desserte en tramway.

Centrale – Fameck – Budange. Desserte en autobus.

---

322 Prolongement de la ligne *Gare – Port du Canal.*

323 Prolongement de la ligne *Gare – Route de Strasbourg.*

324 Source : Société *TRANS-FENSCH.*

2) **DEUXIEME RESEAU.**

a) *Thionville – Lagrange – Basse-Yutz-Ville – Basse-Yutz-Ateliers.* Desserte en autobus.

b) *Thionville – Manom.* Desserte en autobus.

c) *Thionville – Haute-Yutz.* Assurée par le prolongement de certains autobus de la ligne *Hayange – Fontoy.*

3) **SERVICES SPECIAUX OUVRIERS.**

a) *Service S.G.E.* entre Bureau Central et Cantine Ebange.

La suppression des tramways[325] permet d'aménager les lignes, de les prolonger et de mettre en place de nouveaux services spéciaux. Le 31 décembre 1952, le nouveau réseau se présente ainsi :

1) **GRANDE LIGNE.**

a) *Thionville – Hayange – Knutange – Algrange – Fontoy.*

b) *Nilvange – Hayange – Neufchef.*

c) *Centrale – Fameck – Budange.*

2) **RESEAU THIONVILLE – BASSE-YUTZ.**

a) *Lagrange – Thionville – Basse-Yutz.*

b) *Haute-Yutz – Thionville – Manom.*

3) **SERVICES SPECIAUX OUVRIERS.**

a) *Service S.G.E. Bureau Central – Cantine Ebange.*

b) *Service S.G.E. Electrique.*

c) *Service U.T.E. Thionville – Sérémange Usine.*

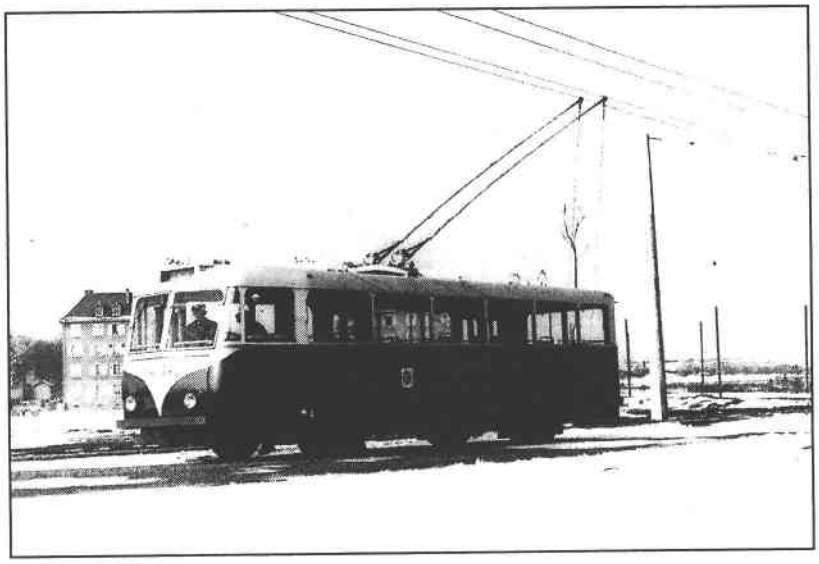
δ. DESSERVIR DE NOUVEAUX ESPACES.

En 1950, le réseau urbain mulhousien compte deux lignes de tramways, deux lignes de trolleybus et cinq lignes d'autobus, auxquelles

[325] 21 septembre 1952.

Photo 66.

Mulhouse. Trolleybus VETRA, vers 1948.



T.R.A.M.

il faut rajouter les deux lignes de tramways du réseau suburbain[326]. (Carte 61, tome II, p. 834).

---

326 Réseau mulhousien en 1950.

Réseau urbain

Tramways

Ligne 1 : *Gare Centrale – Dornach – Lutterbach.*

Ligne 3 : *Cimetières – Riedisheim.*

Trolleybus

Ligne 2 : *Brunstatt – Mulhouse – Pfastatt.*

Ligne 4 : *Rue de Galfingue – Drouot.*

Autobus

Ligne : *Gare du Nord – Struett.*

Ligne : *Gare du Nord – Pfastatt.*

Ligne A : *Gare Centrale – Dornach.*

Ligne B : *Place de la République – Jardin Zoologique.*

Ligne D/12 : *Mulhouse – Sausheim – Battenheim – Ruelisheim.*

Réseau suburbain (*Tramways*)

Ligne 11 : *Mulhouse – Wittenheim – Ensisheim.*

Ligne 12 : *Mulhouse – Battenheim.*

Source : Archives municipales de Mulhouse.

Photo 67.

Mulhouse. Autobus FLOIRAT et sa remorque, vers 1955.

T.R.A.M.

Le remplacement du tramway par le trolleybus ou l'autobus est l'occasion de prolonger les lignes existantes (la ligne *Gare – Dornach* fait son terminus à la gendarmerie), d'en modifier le tracé (ligne entre la gare et le quartier Ouest de Donach) ou d'en créer (desserte de la cité Bel-Air et du boulevard des Nations en 1963, du quartier des Coteaux en 1968, de la cité Pranard en 1964, ligne entre Pfastatt et Sausheim en 1964).

d. LA MULTIPLICITE DES DESSERTES.

L'essor économique de la région de l'Est a une incidence favorable sur l'extension de l'agglomération nancéienne et l'expansion de ses transports en commun.

Le 3 décembre 1958, après la disparition des dernières lignes de tramways, le réseau urbain est constitué des lignes suivantes[327] :

[327] Source *C.G.F.T.E.*

Ligne 1 : *Jarville* (Place des autobus) – *Maxéville* (Brasseries).

Ligne 21 : *La Malgrange – Maxéville* (Brasseries).

Ligne 3 : *Laxou* (Monument aux Morts) – *Essey-lès-Nancy* (Point Central).

Ligne 13 : *Place Thiers – Malzéville* (Lotissement du Nid).

Ligne 23 : *Laxou* (Monument aux Morts) – *Essey-lès-Nancy* (Casernes).

Laxou (Place du Jet d'Eau) – *Essey-lès-Nancy* (Point Central).

Ligne 4 : *Place de l'Ile de Corse – Blandan.*

Ligne 5 : *Pont Levant de Malzéville – Blandan.*

Ligne 6 : *Faubourg des Trois-Maisons – Haussonville* (Eglise Sainte-Thérèse).

Ligne 7 : *Oberlin – Montet* (Ancien Vélodrome).

Ligne 27 : *Oberlin – Vandœuvre* (Mairie).

Ligne 8 : *Malzéville* (Croix de Mission) – *Cimetière du Sud.*

Malzéville (Carrefour Germaine Leclerc - Chemin Stratégique) – *Cimetière du Sud.*

Ligne 9 : *Gentilly – Place Loritz – Tomblaine.*

Ligne 29 : *Buthegnémont – Place Loritz.*

C'est le point de départ d'un important développement des services, consécutif à la demande d'une fréquence accrue des autobus, à la création[328] ou au prolongement[329] de lignes, à la mise en service de

---

[328] *Vandœuvre – Mairie* (1er octobre 1956), Desserte du Nouveau Saint-Max (3 décembre 1958), *Pont Levant de Malzéville – Brichambeau* (1er septembre 1959), Desserte du Rond-Point des Familles (6 février 1961), Desserte du Haut-du-Lièvre (7 novembre 1961), Desserte de la Cité des Provinces à Laxou (1er juillet 1962), *Place Thiers – Seichamps* (1966), Desserte de Saulxures et de Pulnoy (1970).

[329] Maxéville–Mairie (mars 1952), Eglise Sainte-Thérèse (1er juillet 1955), Quartier des Casernes (3 décembre 1958), Laxou-Mairie (3 décembre 1958), Quartier Galliéni (12 janvier 1959), Quartier Fontenoy (17 mars 1963), Villers-lès-Nancy (15 septembre 1968), Lotissement Montaigu (1er février 1969).

services scolaires[330] et à l'accroissement des services spéciaux demandés par les établissements scolaires ou industriels et par des particuliers ou effectués à l'occasion de manifestations organisées au Parc des Expositions.

Cette expansion est telle que le réseau passe de quinze lignes en décembre 1958 à vingt-quatre en août 1968 :

Réseau urbain

Ligne 1 : *Maxéville* (Brasseries) – *Jarville* (Eglise).

Ligne 11 : Desserte de Jarville (Quartier Galliéni).

---

[330] Services scolaires nancéiens en 1961.

Ligne 1 : *Maxéville-Mairie – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre.*

Ligne 21 A : *La Malgrange – Jarville – Collège Moderne – Lycée Jeanne d'Arc – Lycée Henri Poincaré – Annexe du Collège Moderne* (Rue Saint-Léon).

Ligne 21B : *La Malgrange – Jarville – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre.*

Ligne 3 : *Laxou-Mairie – Lycées Henri Poincaré et Jeanne d'Arc.*

Ligne 13 : *Le Nid – Lycée Jeanne d'Arc – Lycée Henri Poincaré – Collège Moderne – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre.*

Ligne 23 : *Laxou-Mairie – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre – Collège technique* (Rue Cyfflé).

Ligne 23 A : *Essey-Casernes – Lycée Jeanne d'Arc – Lycée Henri Poincaré – Annexe du Collège Moderne.*

Ligne 23 B : *Essey-Casernes – Collège Moderne – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre.*

Ligne 25 : *Bichambeau – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre – Collège Moderne – Lycées Henri Poincaré et Jeanne d'Arc.*

Ligne 8 : *Malzéville – Croix de Mission – Lycées Henri Poincaré et Jeanne d'Arc – Collège Moderne – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre.*

Ligne 27 : *Vandœuvre-Mairie – Lycée Frédéric Chopin – Collège Moderne – Lycées Henri Poincaré et Jeanne d'Arc.*

Ligne 29 : *Tomblaine – Lycées Henri Poincaré et Jeanne d'Arc – Collège Moderne – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre.*

Ligne 19 : *Haut-du-Lièvre – Gentilly – Viray – Lycée Henri Poincaré – Annexe du Collège Moderne – Collège Moderne – Lycées Frédéric Chopin et de Vandœuvre.*

Source : C.G.F.T.E.

Ligne 21 : Desserte de Maxéville (Mairie).

Ligne 21 : Desserte de Jarville (La Malgrange).

Ligne 3 : *Laxou* (Place de la Victoire) – *Essey-lès-Nancy* (Point Central).

Ligne 13 : *Place Thiers – Saint-Max – Malzéville* (Le Nid).

Ligne 23 : Desserte d'Essey-lès-Nancy (Casernes).

Ligne 33 : Desserte de Laxou (Cité des Provinces).

Ligne 43 : *Place Thiers – Séchamps.*

Ligne 4/5 : *Blandan* (Rue Chevert) – *Ile de Corse – Pont de Malzéville.*

Ligne 25 : Desserte de Vandœuvre (Quartier Brichambeau).

Ligne 6 : *Faubourg des Trois-Maisons – Boulevard d'Haussonville.*

Ligne 16 : Desserte du Rond-Point des Familles.

Ligne 26 : Desserte de Villers-lès-Nancy.

Ligne 36 : Desserte du quartier Fontenoy.

Ligne 7 : *Oberlin – Montet.*

Ligne 27 : Desserte de Vandœuvre (Mairie).

Ligne 37 : Desserte de Vandœuvre (Lotissement Les Cheminots).

Ligne 8 : *Malzéville – Cimetière Sud.*

Ligne 9 : *Beauregard – Gentilly – Place Loritz.*

Ligne 29 : Desserte de Tomblaine (Les Ensanges – Sainte-Marguerite).

Ligne 29 : Desserte du Rond-Point de Buthegnémont.

Ligne 19 : *Hôtel de Ville – Haut-du-Lièvre.*

Ligne 20 : *Ile de Corse – Parc des Expositions.*

Réseau suburbain

Ligne 2 : *Place Thiers – Maréville.*

Ligne 10 : *Nancy – Pompey.*

Ligne 12 : *Nancy – Dombasle* (Maroc et Stand).

Ligne 14 : *Nancy – Neuves-Maisons – Chaligny – Pont-Saint-Vincent.*

e. LE RESEAU MESSIN A LA CONQUETE DU NOUVEL ESPACE URBAIN.

α. LA DEPOSE DU RAIL.

De 1945 à 1950, le réseau reste marqué par les difficultés liées aux hostilités. La dépose des rails du tramway se fait méthodiquement. En 1949, la ville de Sarrelouis les rachète en partie à la régie messine. A la date du 1er octobre 1950, la liquidation de la voie et de la ligne aérienne est pratiquement achevée. Il n'en reste plus qu'un tronçon de quatre-vingt-cinq mètres dans la rue Sainte-Marie : soixante et un kilomètres de rails ont été enlevés, ce qui représente trois mille cent vingt tonnes de matériel. Le total des frais s'élève à 48 415 233 francs (1950) et, malgré la vente des rails, le déficit reste de 4 604 774 francs.

β. LA MODERNISATION.

Le réseau se modernise avec la construction, par la Société *T.R.I.N.D.E.L.*[331], des lignes de trolleybus[332], la mise en place d'un

---

[331] *Société des Travaux Industriels pour l'Electricité*, 44 Rue de Lisbonne à Paris.

[332] Réseau messin, service régulier en mai 1948.

Tramways

Ligne : *Place de la République – Frescaty.*

Ligne : *Place de la République – Le Sablon.*

Trolleybus

Ligne : *Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts.*

Autobus

Ligne : *Place de la République – Maison-Neuve.*

Ligne : *Place de la République – Metz-Nord.*

service matinal des dimanches et fêtes (14 mars 1948), la refonte des lignes le 1er juin 1948 (autobus sur Plantières et Queuleu, amélioration des fréquences, prolongement de la ligne de Metz-Nord jusqu'à la gare ...) (Carte 62, tome II, p. 835) et la naissance, en 1949, d'un service tardif dont la desserte est exclusivement assurée par autobus. Les quatre lignes sont les mêmes que celles du service matinal des dimanches et fêtes. Le service régulier est composé de trois lignes diamétrales (*Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts, Frescaty – Maison-Neuve, Le Sablon – Metz-Nord*) et d'une radiale (*Place d'Armes – Plantières-Queuleu*). Le point central du réseau est situé place d'Armes[333]. (Carte 63, tome II, p. 836).

Ligne : *Place de la République – Cimetière de l'Est.*

Ligne : *Place de la République – Place Mermoz.*

In BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* p. 73.

[333] Réseau *T.C.R.M.*, au 1er juin 1949.

Service régulier

Trolleybus

Ligne 1 (Chiffre noir sur fond blanc) : *Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts.*

Ligne 2 (Chiffre blanc sur fond rouge) : *Frescaty – Maison-Neuve.*

Autobus

Ligne 3 (Chiffre blanc sur fond vert) : *Le Sablon – Metz-Nord.*

Ligne 4 (Chiffre blanc sur fond rouge) : *Place d'Armes – Queuleu-Plantières.*

Service tardif et service matinal des dimanches et fêtes

Autobus (Lettre rouge sur fond blanc)

Ligne A : *Place d'Armes – Montigny-lès-Metz-Frescaty.*

Ligne B : *Place d'Armes – Metz-Nord – Devant-les-Ponts.*

Ligne C : *Place d'Armes – Le Sablon – Queuleu-Plantières.*

Ligne D : *Place d'Armes – Maison-Neuve.*

In BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* p. 76.

Photo 68.

Metz. Trolleybus VETRA VBR h, place de la République, vers 1960.

T.CRM.

Photo 69.

Metz. Autobus CHAUSSON APH « Nez de Cochon », près 1950.

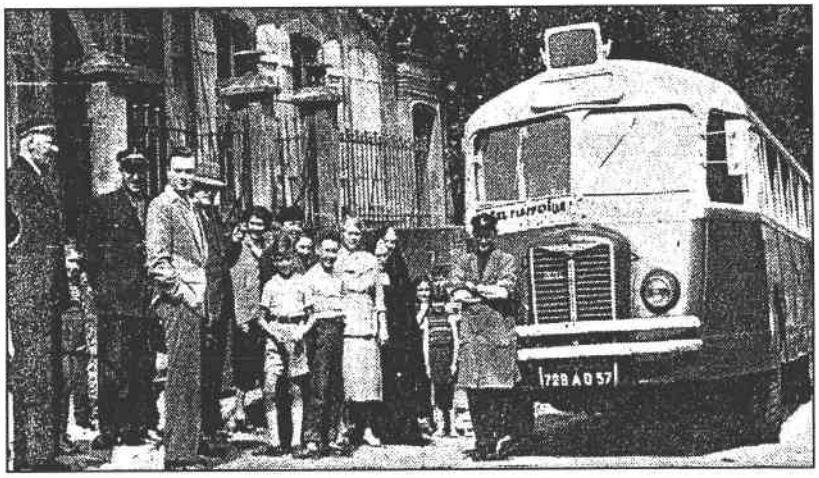
STREIT R.

γ. L'ADAPTATION DU RESEAU A L'EXPANSION DE LA VILLE.

L'extension du réseau est importante à partir de 1950[334], mais spectaculaire après 1955, suite au déclassement de la première ceinture de forts[335].

Photo 70.

Metz. Mise en service de la ligne de Plappeville. 28 août 1953.



Républicain Lorrain

Les trolleybus connaissent leur extension maximale avec l'inauguration[336] d'une troisième ligne en direction du Sablon[337]. Des

---

[334] Service régulier *T.C.R.M.* en février 1951.

Trolleybus

Ligne 1 : *Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts.*

Ligne 2 : *Frescaty – Maison-Neuve.*

Autobus

Ligne 3 : *Le Sablon – Metz-Nord.*

Ligne 4 : *Place d'Armes – Queuleu-Plantières.*

Ligne 6 : *Place d'Armes – Route de Sarrebruck.*

In BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* p. 80.

[335] 2 avril 1952.

[336] 22 novembre 1953.

[337] Réseau *T.C.R.M.* en mai 1954.

Service régulier

Trolleybus

lignes sont prolongées (*Montigny – Alger* en 1951), d'autres créées à l'essai (Route de Thionville en 1958), mais le réseau s'étend essentiellement vers le Sud-Est et l'Est de la ville où, pour la première fois, le plateau est gravi (route de Sarrebruck en 1949, Corchade en 1953, Tivoli en 1955). Plappeville est desservi en 1953 et la ligne de Metz-Nord est prolongée, en 1956, jusqu'à la cité Morlot[338]. (Carte 64, tome II, p. 837).

Ligne 1 : *Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts.*

Ligne 2 : *Frescaty – Maison-Neuve.*

Ligne 3 : *Le Sablon – Place d'Armes – Quai Paul Vautrin – Place de la République.*

Autobus

Ligne 4 : *Place d'Armes – Queuleu-Plantières.*

Ligne 5 : *Quatre-Bornes – Metz-Nord – Place d'Armes – Place de la République – Gare Centrale.*

Ligne 6 : *Place d'Armes – Route de Sarrebruck.*

Ligne 7 : *Place d'Armes – Plappeville.*

Service tardif et service matinal des dimanches et fêtes (*Autobus*)

Ligne A : *Place d'Armes – Montigny-lès-Metz.*

Ligne B : *Place d'Armes – Ban-Saint-Martin - Longeville – Moulins – Maison-Neuve.*

Ligne C : *Place d'Armes – Le Sablon – Frescaty.*

Ligne D : *Place d'Armes – Place de la République – Gare Centrale – Queuleu-Plantières.*

Ligne E : *Place d'Armes – Devant-les-Ponts – Quatre-Bornes – Metz-Nord.*

In BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* p. 82.

[338] Service régulier *T.C.RM.* en 1960.

Trolleybus

Ligne 1 : *Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts.*

Ligne 2 : *Frescaty – Maison-Neuve.*

Autobus

Ligne 3 : *Le Sablon – Metz-Nord.*

Ligne 4 : *Place d'Armes – Queuleu-Plantières.*

Ligne 5 : *Place d'Armes – Route de Magny.*

Ligne 6 : *Place d'Armes – Route de Sarrebruck.*

Ligne 7 : *Place d'Armes – Plappeville.*

Ligne 8 : *Place d'Armes – Tivoli.*

Cependant, les restrictions sur le gas-oil contraignent les *T.C.R.M.* à modifier leur trafic le 3 décembre 1956. Il est décidé d'utiliser au maximum les trolleybus avec sa remise en service en direction du Sablon et le découplage de la ligne transversale *Sablon – Metz-Nord* en deux radiales *Place de la République – Sablon* et *Place d'Armes – Metz-Nord.* Du personnel supplémentaire est nécessaire et, à cet effet, le service de sept minutes, assuré par les autobus dans l'après-midi, en semaine, de 13 h 40 à 19 h 25, est supprimé sur la ligne de Frescaty. Le service tardif maintient sa desserte, mais l'horaire du service matinal du dimanche est modifié avec l'annulation de deux départs. Au total, ces modifications entraînent, pour les autobus, une économie d'environ six cent cinquante kilomètres par jour.

Le doublement[339] du territoire de la commune va profondément remanier le réseau dans ses parties Sud et Sud-Est. La régie y améliore les trajets et les fréquences[340]. (Carte 65, tome II, p. 838). Les lignes

---

Ligne 9 : *Place d'Armes – Bellecroix.*

Ligne M : *Place d'Armes – Place Mermoz.*

Ligne J : *Place d'Armes – Cité U.C.B.L.*

In BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* p. 84.

[339] Rattachement des communes de Borny, de Vallières et de Magny.

[340] Réseau *T.C.RM.* en 1966.

Ligne 1 : *Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts.*

Ligne 2 : *Frescaty – Maison-Neuve.*

Ligne 3 : *Le Sablon – Metz-Nord.*

Ligne 4 : *Place d'Armes – Queuleu-Plantières.*

Ligne 5 : *Place d'Armes – Place Bouchotte - Magny.*

Ligne 6 : *Place d'Armes – ZUP de Borny.*

doivent sans cesse s'adapter aux nouvelles habitations et, de 1959 à 1975[341], ce secteur connaît douze modifications majeures. (Carte 66, tome II, p. 839).

Photo 71.

Metz. Autobus SAVIEM-RENAULT SC 10, rue Winston Churchill, mis en circulation en 1966.

T.C.R.M.

Ligne 7 : *Place d'Armes – Plappeville.*
Ligne 8 : *Place d'Armes – Tivoli.*
Ligne 9 : *Place d'Armes – Bellecroix.*
In BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* p. 88.

[341] Réseau *T.C.RM.* en 1975.
Ligne 1 : *Montigny-lès-Metz – Devant-les-Ponts.*
Ligne 2 : *Frescaty – Maison-Neuve.*
Ligne 3 : *Le Sablon – Metz-Nord.*
Ligne 4 : *Place d'Armes – Queuleu - Tivoli.*
Ligne 5 : *Place d'Armes – Magny.*
Ligne 6 : *Place d'Armes – Hauts-de-Blémont.*
Ligne 7 : *Place d'Armes – Plappeville.*
Ligne 9 : *Place d'Armes – Bellecroix.*
Ligne 10 : *Place d'Armes – Vallières – Z.I.L.*
Ligne 11 : *Borny – Cité Boileau*
In BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins. Opus cité.* p. 90.

Photo 72.

Metz. Autobus BERLIET PCMU n° 393,

ayant circulé du 11 septembre 1967 au 8 janvier 1981.

T.C.R.M.

C. L'EVOLUTION DES RESEAUX.

1. DES RESEAUX EMBRYONNAIRES.

a. LA DESSERTE DES NOUVEAUX QUARTIERS.

Suite à la construction de nouveaux quartiers (Pilviteuil, Hinot, Libération, Côte-Sainte-Catherine), la municipalité barrisienne tente deux essais de dessertes de transports en commun qui se soldent par des échecs. Le premier, en 1963, met en liaison Pilviteuil et le centre-ville. Le second, plus ambitieux, assure, avec deux autobus, quatre lignes reliant le centre à la place Sainte-Catherine, à l'Ecole Normale, à la piscine et au pont de Briais. Cependant, à partir du 1er novembre 1966, un car assure un service scolaire desservant la Côte-Sainte-Catherine.

Le 26 juin 1974, une convention est signée entre la mairie et les *Rapides de la Meuse* pour la desserte de la Côte-Sainte-Catherine. En 1978, ils exploitent trois services urbains ponctuels :

- *Côte-Sainte-Catherine – Centre-Ville.*

  (Un aller et retour le mardi matin).

- *Côte-Sainte-Catherine – Ville-Haute* (Quartier Marbot).

  (Un aller et retour le mercredi et le samedi).

- *Ville-Haute – Centre-Ville.*

  (Un aller et retour le mardi et le samedi matin, ainsi que le jeudi après-midi).

C'est le 7 septembre 1982 qu'est inauguré le premier réseau permanent des transports en commun urbains[342]. (Carte 67, tome II, p. 840). L'opération fait partie du contrat Ville-Relais, signé en 1980, avec la Région Lorraine et le Département de la Meuse. Il comporte trois lignes :

- *Côte-Sainte-Catherine – Ville-Haute.*

- *Côte-Sainte-Catherine – Marbot – Hinot – Libération.*

- *Centre-Ville – Zone d'Activité.*

  (Ligne interurbaine assurant une desserte urbaine).

Le nombre de voyageurs est multiplié par dix-huit, puis il progresse lentement pour se stabiliser aux alentours de deux cent mille[343].

---

[342] La ville compte 19 288 habitants en 1975 ; 18 645 en 1982.

[343] Voyageurs transportés par le réseau barrisien.

1978 : 9 455	1986 : 210 000
1979 : 8 451	1987 : 204 000
1980 : 8 814	1988 : 192 000
1983 : 157 000	1989 : 187 000

Bar-le-Duc manque cependant d'espace et elle est condamnée à l'économiser. Le conseil municipal désire redonner vie à la rive droite de l'Ornain en y attirant des activités, rénover et réhabiliter le quartier de Couchot et reconquérir le centre-ville pour l'ouvrir aux piétons, aux acheteurs et aux touristes, en le libérant d'un certain trafic de transit (rocade, transfert de la gare routière). Elle veut ainsi renforcer les vocations commerciale, administrative, résidentielle et touristique de la ville. Cette reconquête se traduit, en juin 1985, par l'inauguration d'une gare routière, d'un marché couvert et d'un parking au centre-ville. A cette occasion, le réseau des transports urbains est modifié et renforcé pour assurer une meilleure desserte de la ville[344]. (Carte 68, tome II, p. 840).

b. LE SUCCES DES SERVICES PONCTUELS.

En 1965, la municipalité de Saint-Dié décide d'expérimenter un réseau de transports en commun urbain pour faciliter les liaisons entre

1984 : 174 000	1990 : 200 000
1985 : 194 000	1991 : 211 000

Source : Mairie de Bar-le-Duc

[344] Réseau de transports en commun urbain de Bar-le-Duc, en juin 1985.

Lignes urbaines

Ligne 1 : *Côte-Sainte-Catherine – Ville-Haute.*

Ligne 2 : *Côte-Sainte-Catherine – Hinot – Libération.*

Lignes interurbaines assurant une fonction urbaine.

Ligne 17 : *Bar-le-Duc – Ligny.* (Gare routière, Gare S.N.C.F., Cité administrative, Parc d'activités).

Ligne 19 : *Bar-le-Duc – Saint-Dizier.* (Gare routière, Gare S.N.C.F., Poste, Couronne, Rue de Veel).

Ligne 63 : *Bar-le-Duc – Revigny.* (Gare routière, Gare S.N.C.F., Poste, Libération).

Source : Mairie de Bar-le-Duc

le centre-ville et des quartiers excentrés. Le 27 décembre de cette année-là, deux lignes, en forme de circuit, sont mises en service :

- *Saint-Roch – La Vaxenaire.*
- *Pré-Fleuri – Foucharupt.* (Carte 69, tome II, p. 841).

Après divers essais d'adaptation du parcours et faute d'une clientèle suffisante, le circuit *Pré-Fleuri – Foucharupt* est supprimé en août 1966. L'unique ligne est remodelée le 1er septembre 1973, avec un doublement de la cadence.

Les élus déodatiens ne se découragent pas et décident, avec l'aide de la *Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges* (*S.T.A.H.V.*), de créer, en complément, des dessertes ponctuelles mieux adaptées aux besoins de la population : les services scolaires (*Dijon,* en janvier 1976 ; *Foucharupt,* en 1977 ; *Hellieule,* en 1983) et les services de marché (*Mazelay, La Bolle, Foucharupt,* en 1977). Ces derniers fonctionnent le mardi matin, le mercredi et le samedi après-midi ; les premiers en période scolaire. Ils connaissent une bonne fréquentation. (Carte 70, tome II, p. 842).

c. UNE LIGNE UNIQUE.

Le 27 octobre 1972, la ville de Toul signe une convention avec les *Rapides de Lorraine* pour la création d'une ligne urbaine[345] reliant la Ville-Haute à la Ville-Basse et desservant les zones industrielles. Le trafic reste modeste avec, en moyenne, 50 000 voyageurs par an pour les années quatre-vingts ; il est faible aujourd'hui : 6 000 en 1994 ; 3 000 en 2000.

[345] Décret de création du Périmètre des Transports Urbains du 29 novembre 1971.

2. LA CRISE DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS.

« On connaît les raisons de la crise des transports collectifs urbains des années soixante, générée par le cercle vicieux : baisse de fréquentation, diminution des recettes, augmentation des déficits, arrêts des investissements, dégradation de la qualité du service, baisse de la fréquentation[346] . »

a. L'ABANDON DU TROLLEYBUS.

Dès que se pose le problème du renouvellement du trolleybus, les municipalités le remplacent par l'autobus, plus souple à l'emploi, moins onéreux à l'achat et favorisant le service à un agent. Aussi ce mode de transport disparaît du paysage urbain alsacien et lorrain, entre 1961 et 1969, dans une indifférence quasi générale.

Tableau 24.

Arrêt des dessertes en trolleybus en Alsace et en Lorraine.

Strasbourg	:	31 mars 1962.
Metz	:	30 avril 1966.
Mulhouse	:	4 novembre 1968.
Forbach	:	1er novembre 1969.

Source : Archives départementales et municipales

b. LE DECLIN DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS.

α. LES RAISONS.

→ *LE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOMOBILE.*

Jusqu'aux années soixante-dix, la situation reflète bien le désintérêt des pouvoirs publics pour les transports en commun[347] et la

---

[346] LEFEVRE C. OFFNER J.M. (p. 16). *Les transports urbains en question. Usages – Décisions – Territoires.* Editions Celse. Paris. 1990. 221 p.

[347] Pour la province, une réelle priorité à l'automobile est inscrite dans le IVe plan (1957 – 1962), puisque 1 000 kilomètres de voies de tramways doivent être supprimés,

priorité donnée à l'automobile. Tout est mis en œuvre pour en assurer la prolifération et son accès au cœur de la cité : élargissement des chaussées, création de voies express de pénétration, construction de parkings au centre-ville. Or, ces mesures ne peuvent qu'y drainer un flot de plus en plus important de véhicules, car la voiture est devenue un bien accessible à une grande majorité de la population.

Pourtant le phénomène d'encombrement est rapidement perçu dans les villes. Le procès-verbal du conseil municipal de la ville de Metz, du 18 juin 1965, constate : « Les contrôleurs et les chauffeurs ont constaté, qu'autrefois, quand le parking de la République n'était pas payant, des dames venant de la banlieue, non pas aux heures de pointe, mais en milieu de la matinée ou de l'après-midi, pour faire les courses, prenaient l'autobus. Maintenant qu'elles ont la possibilité de trouver une place au centre-ville, elles viennent en voiture, alors qu'avant, elles hésitaient. C'est une constatation simplement de nos agents des *T.C.R.M.* qui a été faite ces derniers temps dans un rayon de 600 m autour de la place de la République. Les automobilistes sont certains de trouver une place quand ils viennent faire un achat rue Serpenoise, rue des Clercs, ou dans une rue quelconque du centre de la ville. »

→ *LE PHENOMENE D'URBANISATION.*

La croissance industrielle, succédant à l'effort d'industrialisation de l'après-guerre entraîne une évolution des caractéristiques des

alors que 110 kilomètres de lignes de trolleybus et 250 kilomètres de lignes d'autobus sont à créer, d'où un déficit de 640 kilomètres de lignes de transports en commun.

déplacements en milieu urbain. L'implantation des structures industrielles et la création de nouveaux quartiers à la périphérie des villes augmentent les distances et nécessitent l'extension des réseaux.

Or, les structures urbaines ont une grande influence sur l'organisation des transports. Un plan d'urbanisme n'est réaliste que s'il comporte un schéma de transport cohérent. Il ne s'agit pas seulement de réserver à temps les emprises nécessaires à la construction des infrastructures nouvelles, mais aussi d'éviter la construction des grands ensembles dans des zones où la desserte routière s'avère difficile et coûteuse (Z.U.P. des Hauts-de-Blémont, à Metz) ou dans des endroits qui éloignent les citadins des transports publics (Saint-Eloi, à Metz). De ce fait, les charges des transports en commun urbains croissent sans être compensées par l'apport de voyageurs supplémentaires.

β. LA DEGRADATION DES CONDITIONS DE DESSERTE.

Quel que soit le mode d'exploitation des réseaux de transport en commun (Annexe 43, tome II, p. 755), les difficultés rencontrées s'aggravent d'année en année et se traduisent notamment par une détérioration du service rendu, par une fuite de la clientèle et une rentabilité de moins en moins assurée.

Cette situation est due à différents facteurs : au développement rapide et dispersé des agglomérations, auquel ne correspond pas obligatoirement un accroissement de population, au problème des heures de pointe, au ralentissement[348] et à l'irrégularité des services

[348] Entre 1962 et 1968, les réseaux considèrent qu'en moyenne la vitesse commerciale d'un bus diminue de 5 % chaque année.

consécutifs à la circulation générale, à la concurrence des véhicules privés, à l'extension de la journée continue, à l'augmentation des prix et au retard pris dans le relèvement des tarifs.

→ *LA BAISSE DE LA FREQUENTATION.*

Comme le montre le tableau 25, la baisse de la fréquentation[349] est un problème dans la majorité des villes françaises. Le trafic qui reste positif dans un certain nombre de réseaux n'est réalisé qu'au prix d'une augmentation de fréquence importante, de l'ordre de 20 %.

349

Voyageurs transportés à Mulhouse (en millions).

1947 : 15,5	1964 : 15,63	1970 : 13,8
1950 : 12,8	1965 : 15,8	1974 : 12,8
1960 : 14	1966 : 15	1975 : 12,9
1961 : 14	1968 : 14,5	1976 : 13,8
1963 : 15,5	1969 : 13,9	

Source : Archives T.R.A.M.

Voyageurs transportés à Nancy et à Strasbourg (en millions).

NANCY	STRASBOURG
1959 : 20,6	1950 : 38,4
1960 : 21	1951 : 37,2
1967 : 22,2	1952 : 37,5
1970 : 20,8	1975 : 38,4

Source : Archives C.G.F.T.E. et C.T.S.

Tableau 25.

Evolution du nombre de voyageurs transportés en 1964, comparé au même nombre en 1965.

RESEAUX	EVOLUTION %	RESEAUX	EVOLUTION %
SAINT-ETIENNE	- 3,30	CALAIS	- 0,20
TOULON	- 0,44	DUNKERQUE	+ 2,00
BORDEAUX URBAIN	- 3,75	PAU	+ 8,00 (1)
BORDEAUX SUBURBAIN	- 5,08	NANTES	- 0,38
ROUEN	- 0,79	MULHOUSE	+ 1,36
NANCY	- 0,30	STRASBOURG	- 0,90
LE HAVRE	- 2,58	BESANCON	+ 11,7 (1)
MARSEILLE	- 4,40	BREST	+ 1,40
LILLE-ROUBAIX-TOURCOING	- 6,50	CAEN	+ 6,50
AMIENS	- 0,50	CHERBOURG	+ 7,80 (1)
LYON	- 1,80	LORIENT	+ 5,00 (1)
METZ	- 1,88	PERPIGNAN	+ 5,10 (1)
LIMOGES	- 1,00	TOURS	+ 19,00 (1)
TOULOUSE	- 1,25	LE MANS	+ 0,85
LILLE –VILLE	- 1,41	RENNES	- 0,33
VALENCIENNES	- 3,80	ANGERS	- 0,64
BOULOGNE-SUR-MER	+ 0,14	GRENOBLE	+ 7,60 (1)

(1) Au prix d'une augmentation de fréquence de l'ordre de 20 %. *Source : Archives T.C.R.M.*

Un rapport interne[350] de la compagnie nancéienne remarque que « malgré un développement très important du réseau urbain et de son trafic, on n'a enregistré depuis 1959 qu'une légère progression du nombre des voyageurs transportés jusqu'en 1967, de l'ordre de 8 %, et ensuite une amorce de régression qui va en s'accentuant de façon inquiétante. En 1970, le nombre des voyageurs transportés ne dépassait celui de 1959 que de 1,03 % »

A Colmar, la situation se dégrade progressivement à partir de 1966. Dès 1967, des diminutions de fréquences sur la ligne 1 (*Gare – Port du Canal – Horbourg-Centre*), sur la route d'Ingersheim, et la suppression pure et simple de la desserte de la rue du Logelbach voient

[350] Juin 1971.

le jour. En 1968, une remise en question complète de l'existence même des transports en commun donne lieu à de multiples études en vue de son éventuelle cession à une entreprise privée ou de sa suppression. Le conseil municipal conclut cependant, le 9 juin 1969, au maintien de ce service à la régie municipale.

En fait, comme les lignes d'autobus s'étendent, le nombre de kilomètres parcourus croît, mais le nombre de voyageurs, proportionnellement, ne suit pas cette augmentation. C'est donc le rendement des réseaux de transports en commun qui baisse. Il se traduit par la baisse du ratio *Voyageurs par kilomètres parcourus* (V/km), comme le démontre le tableau 26 qui prend l'exemple messin.

Tableau 26.

Metz. Voyageurs transportés (V), kilomètres parcourus (km) et ratio V/km entre 1954 et 1970.

ANNEES	VOYAGEURS	KILOMETRES PARCOURUS	V/km
1954	10 695 106	1 455 282	7,3
1955	10 925 366	1 546 913	7,0
1956	10 810 488	1 629 244	6,6
1957	11 109 122	1 684 638	6,5
1958	11 236 477	1 732 118	6,5
1959	11 651 850	1 799 912	6,5
1960	11 792 322	1 860 683	6,2
1961	12 095 324	1 877 208	6,4
1962	12 148 188	1 887 834	6,4
1963	12 214 843	1 877 388	6,5
1964	11 772 300	1 877 588	6,3
1965	11 908 736	1 932 130	6,2
1966	11 042 083	1 964 128	5,6
1967	10 659 918	2 042 507	5,2
1968	9 794 623	2 001 694	4,9
1969	10 122 945	2 169 096	4,7
1970	10 712 940	2 285 756	4,7

Source : Archives T.C.R.M.

Pour conclure, il faut remarquer que la part relative des transports publics dans l'ensemble des déplacements urbains quotidiens est très faible (11 % à Metz en 1968) et que le nombre moyen de déplacements effectués en transports en commun par personne et par jour varie beaucoup d'une ville à l'autre. La baisse de ce ratio pour l'ensemble des villes, entre 1964 et 1968, montre bien la place prépondérante prise par l'automobile dans les déplacements urbains.

Tableau 27.

Nombre moyen de déplacements effectués en transports en commun par personne et par jour en 1964 et 1968.

	1964	1968
PARIS	0,71	0,60
LYON	0,57	0,53
SAINT-ETIENNE	0,64	0,53
BORDEAUX	0,46	0,32
NANCY	0,31	0,27
MULHOUSE	0,25	0,21
REIMS	0,27	0,25
METZ	0,21	0,17
AMIENS	0,18	0,13
CHARTRES	0,08	0,07

Source : Archives T.C.R.M.

→ *L'AUGMENTATION DU DEFICIT.*

La transformation des habitudes de vie, la dégradation des conditions de circulation dans le centre des villes, la régression du trafic, la nécessité de maintenir des tarifs sociaux, la revalorisation des salaires[351] des différentes catégories de salariés (Annexe 44, tome II, p.

[351] En moyenne, les salaires des chauffeurs marquent une progression de 45 % entre le 1er janvier 1968 et le 1er janvier 1972. Source : Archives *T.C.R.M.*

757) entraînent une augmentation des charges d'exploitation plus rapide que les recettes.

« Les ressources engagées par les collectivités locales, compensations, réductions tarifaires et subventions d'exploitation sont multipliées par 8 : de 3,9 % en 1967, ce pourcentage atteindra 32 % en 1975. Parallèlement, la contribution des ménages passe de 98,2 % des charges en 1967 à 61,1 % en 1979[352]. »

Ainsi, en francs courants, le déficit des *T.C.R.M.* s'élève à cent trois millions en 1959, dont quarante-trois au titre de déficit d'exploitation et soixante au titre de compensation du manque à gagner du fait des abonnements écoliers et travailleurs ; en 1970, 1971 et 1972, il atteint respectivement 2,1 ; 2,5 et 2,75 millions. La ville de Nancy, renonçant ainsi au contrat de concession « aux risques et périls », verse une subvention de 10 000 francs en 1968. Celle-ci passe à 380 000 francs en 1970 et à 1 250 000 francs en 1971.

3. DIMINUER LES CHARGES D'EXPLOITATION.

Afin de réduire le déficit, les réseaux essaient de diminuer les charges d'exploitation en supprimant les dessertes les moins rentables

---

352 Les *indemnités compensatrices* correspondent à des charges d'exploitation qui s'imposent aux réseaux : réductions tarifaires à caractère social, limitation des hausses imposées par la puissance publique nationale, abonnements salariaux.

Les *subventions d'exploitation* interviennent avant la clôture du compte de gestion des réseaux. Le plus souvent, elles sont calculées à partir d'une recette (kilométrique) garantie contractuellement.

La *couverture des déficits*, subventions d'équilibre ou avances remboursables, intervient après la clôture des comptes de gestion.

ZIV J.C., NAPOLEON C. (p. 84). *Le transport urbain, un enjeu pour les villes.* Dunot. Paris. 1981. 236 p.

et en adoptant le service à un agent, c'est-à-dire que le conducteur du véhicule fait également office de receveur.

a. LA SUPPRESSION DES SERVICES.

Les dessertes concernées par cette mesure correspondent à certains services aux heures creuses (d'où une baisse de la fréquence), à des lignes à faible trafic, aux services des dimanches et jours de fête et principalement aux tardifs.

En 1959, le service tardif messin est assuré en semaine sur sept lignes[353], avec sept autobus de quatre-vingt-seize places, sept chauffeurs-receveurs, deux agents de réserve, deux contrôleurs et un centralisateur de recettes, entre 20 h 30 et 24 heures.

Chaque ligne assure trois aller et retour par soirée. Les départs réguliers ont lieu à 20 h 30, 21 h 30 et 23 h 05 de la place d'Armes. Un départ supplémentaire est assuré : les jours de théâtre, à l'issue du spectacle (l'horaire étant déterminé en accord avec la direction du théâtre) et les samedis, les dimanches et les jours fériés, à 22 h 15.

Or, depuis plusieurs années, les *T.C.R.M.* constatent que le public délaisse de plus en plus les autobus du service tardif. Des enquêtes menées en collaboration avec le service de la Radio-diffusion et avec les

---

[353] Réseau du service tardif de Metz en 1959.

Ligne A : *Montigny.*

Ligne B : *Frescaty.*

Ligne C : *Le Sablon – Place Bouchotte.*

Ligne D : *Queuleu – Plantières – Tivoli.*

Ligne E : *Devant-les-Ponts – Metz-Nord.*

Ligne F : *Route de Sarrebruck – Saint-Julien* (uniquement le samedi et le dimanche).

Ligne I : *Le Ban Saint-Martin – Longeville – Moulins – Maison-Neuve.*

Source : Archives T.C.R.M.

directeurs des salles de cinéma démontrent, d'une part, que le développement de la télévision raréfie les sorties du soir[354] et, d'autre part, que, du fait de l'importance de la motorisation individuelle, de nombreuses personnes se rendent au spectacle en utilisant leur propre moyen.

Ainsi, le nombre de voyageurs transportés varie, en moyenne et par jour, de trois cents à quatre cents en semaine, de huit cents le samedi et de mille le dimanche. Cependant, il arrive que, pour une destination et à un horaire précis, il n'y ait que sept à huit personnes. En 1959, la recette moyenne kilométrique est de cent quatre-vingt-neuf francs[355] et le déficit s'élève à dix millions de francs pour ce service.

Aussi, le conseil d'administration de la régie demande au conseil municipal de supprimer purement et simplement le service tardif en semaine. Celui-ci y est favorable, mais désire offrir au public une solution de rechange en créant un service de taxi-bus.

A Metz, les taxis sont la propriété personnelle des particuliers, aucune société n'existe, mais l'ensemble de la profession est regroupé en un syndicat assez puissant et fortement discipliné. Après des contacts avec ses responsables, il accepte d'assurer la relève des transports en commun en adoptant l'esprit « service public », les clients se groupant pour acquitter le prix de la course.

---

354 A cette époque, on compte, à Metz et dans sa banlieue, environ un poste pour quatre familles : 5 915 postes en 1959, mais 8 899 en 1960, soit une augmentation de 50,4 %. *Source : Archives T.C.R.M.*

355 Tarif (en francs courant)du service tardif en 1959 : 1-2 sections : 80 ; 3 sections : 100 ; 4 sections : 120 ; 5 sections : 140 ; 6 sections : 160.

Ce système est mis en place le 4 avril 1960. Le point de départ est situé place de la République. Les taxis suivent le trajet des lignes normales des *T.C.R.M.*, mais, à l'occasion, ils se déroutent pour conduire un voyageur à domicile. Les heures de grands départs sont les suivants : 20 h 30, 21 h 30, 22 h, 22 h 45, 23 h, 23 h 15, 23 h 30. Le nombre des taxis-bus mis à la disposition du public est de six à dix de 20 h 30 à 22 h 45 et de vingt à partir de 23 h jusqu'à 23 h 30. Les places offertes par les taxis-bus sont de quatre à cinq et le prix demandé pour une voiture est de 55 francs par kilomètre. Le prix de la course est acquitté avant le départ.

L'utilisation de ce nouveau mode de transport est adoptée par l'ensemble de la clientèle qui se rend compte que les déplacements se font avec rapidité et avec un maximum de confort et, à peu près, dans les même conditions tarifaires que les *T.C.R.M.* Les taxis transportent, à cette période, environ 150 à 250 voyageurs par soirée.

D'années en années, la direction de la régie constate la régression[356] de la clientèle du service tardif des samedis, des

[356] Nombre de voyageurs au kilomètre par ligne du service tardif.

	Avril 59 à Mars 60	Avril 60 à Mars 61
Ligne A	2,8	1,8
Ligne B	3,6	2,6
Ligne C	3,1	1,9
Ligne D	2,0	1,3
Ligne E	4,5	3,1
Ligne F	2,0	1,2
Ligne I	2,7	1,6

Ce qui donne pour l'ensemble de la période d'Avril 1959 à Mars 1960 : 3,0 et pour la période d'Avril 1960 à Mars 1961 : 1,9 voyageurs au kilomètre.

dimanches et des jours fériés, aussi est-il totalement supprimé sur l'ensemble du réseau le 1er août 1965.

b. L'ADAPTATION DU SERVICE A UN AGENT.

Dans le budget des transports en commun, les coûts les plus importants correspondent aux charges du personnel[357]. Les entreprises les réduisent en introduisant le service à un agent. Celui-ci n'est possible que si certaines conditions sont réunies, en particulier une conduite du véhicule plus simple et la facilité de la perception du prix des places.

Tableau 28.

Conditions pour la marche à un agent.

LE MATERIEL	- Matériel souple, facile à conduire. - Boîte de vitesses automatique. - Sécurité absolue dans la voiture (protection à l'ouverture et à la fermeture des portes ...). - Voitures puissantes (accélérations, maintien de l'horaire ...). - Poste de conduite rationnel et confortable.
LE PERSONNEL	- Diminution de la fatigue (matériel plus performant). - Prime de conduite un agent (effet psychologique). - Perception simplifiée (moins de fatigue, moins de responsabilité de caisse).
LA CLIENTELE	- Perception simplifiée. - Rapidité de perception ou de compostage. - Sécurité étudiée (freins bloqués à l'ouverture des portes ...). - Horaire maintenu (rapidité des montées). - Agencement intérieur des véhicules (pratique, confortable ...).

Source : Archives T.C.R.M.

Source : Archives T.C.R.M.

[357] 70 à 80 % du budget.

La première condition citée est remplie par l'adoption d'un autobus standard français plus moderne et approprié au service envisagé, mis au point par la *Régie Autonome des Transports Parisiens* (*R.A.T.P.*) et l'*Union des Transports Publics Urbains et Régionaux* (*U.T.P.U.R.*). Cet autobus dispose d'une grande porte à l'avant pour permettre la montée de deux flots de voyageurs, ceux qui paient et ceux qui compostent eux-mêmes leur billet ou qui montrent une carte, et d'une porte centrale pour la descente.

La seconde nécessite une tarification simplifiée et un pré-paiement : le client achète ses titres soit dans les agences des compagnies de transport, soit dans différents magasins de détail, bureaux de tabac, bars ou cafés. Cela implique que tous les clients ayant droit à une réduction de tarif, à quelque titre que ce soit, doivent obligatoirement, pour profiter de ce droit, acquitter le prix de leur parcours à l'avance, sous forme d'achat de carnets de tickets, de cartes à parcours multiples ou d'abonnement divers. Les chauffeurs ne vendent plus que des billets à plein tarif. La tarification par sections est souvent abandonnée au profit de celle de zones[358].

Le service à un agent est appliqué en premier aux heures creuses des services réguliers, aux services tardifs et aux services des dimanches et jours de fête. Il se généralise peu à peu au fur et à mesure

[358] Ainsi, à Metz, le découpage par sections du réseau est remplacé, le 15 mars 1966, par deux zones : l'une centrale (Metz dans ses limites administratives) et l'autre périphérique (les communes voisines).

de la mise en service des nouveaux autobus et de la modernisation des anciens[359].

Après-guerre, les villes connaissent une importante crise du logement due au retour des réfugiés, à l'immigration et au réveil démographique. Une urbanisation naît avec, en premier, la construction de grands ensembles, puis de lotissements pavillonnaires. Elle conquiert de nouveaux espaces en colonisant les terrains militaires déclassés et les banlieues. La reprise économique multiplie également la construction de cités dans les villes industrielles des Vosges et d'Alsace, ainsi que dans les bassins sidérurgique et minier lorrains.

Malgré les difficultés liées à la reconstruction des infrastructures, à la modernisation du matériel et aux problèmes de trésorerie, les sociétés de transports en commun réaménagent et étendent leurs réseaux. Le tramway disparaît du paysage urbain. Il cède la place au trolleybus et surtout à l'autobus. A cette occasion, les compagnies changent le plus souvent de nom et parfois de raison sociale.

[359] Service à un agent : 15 septembre 1967 à Epinal ; 4 décembre 1967 à Metz ; 1969 à Strasbourg ; 1972 à Nancy.

Le déclin des transports publics s'amorce à partir des années soixante, victime de la prolifération de l'automobile, de l'implantation des structures industrielles et commerciales, ainsi que des services à la périphérie des villes. Les difficultés rencontrées s'aggravent d'années en années et se traduisent par la détérioration du service rendu et par la fuite de la clientèle. Malgré les hausses successives des tarifs, le budget n'est plus équilibré. Sous la pression des municipalités, les sociétés diminuent leurs charges d'exploitation en supprimant les services les moins rentables, comme par exemple les services du soir, en adoptant le service à un agent et en simplifiant la tarification.

Ainsi, les collectivités locales cherchent toujours à diminuer le déficit qu'elles ont à supporter et cela est légitime. Mais celui-ci traduit parfois moins une mauvaise gestion de l'entreprise concernée, qu'un défaut d'organisation d'un système global de circulation et de transport.

CHAPITRE III.

LES PROBLEMES DE CIRCULATION

ET

LA VOCATION INTERCOMMUNALE

DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS.

Depuis l'après-guerre, la politique française des transports donne la priorité à l'automobile, mais les événements de mai 1968 inversent la tendance. Ils font prendre conscience de la dégradation des conditions de vie en milieu urbain et de l'importance des problèmes de l'environnement. Le pouvoir politique comprend l'impossibilité de se passer des transports en commun.

Un fascicule, de décembre 1972, présente la politique du ministère des transports en matière de transports urbains :

« La politique du ministère, pour répondre aux besoins créés par l'urbanisation, est de promouvoir les mesures tendant à développer l'usage des transports collectifs : c'est-à-dire les autobus et les transports en site propre guidés[360]. »

Le ministère constate que les conditions de déplacement dans les villes françaises se sont considérablement dégradées en raison d'une croissance du trafic plus rapide que celle de la surface de voirie disponible. Ce problème risque de se poursuivre à l'avenir car la

[360] Ministère des Transports. Direction des Transports Terrestres. *Politique en matière de transports collectifs urbains.* Paris. Décembre 1972. 45 p.

réalisation de voies nouvelles dans les villes, en particulier dans les quartiers centraux est une œuvre difficile et le stationnement se révèle être un problème crucial. On observe ensuite qu'il n'existe pas, en France, d'alternative à l'utilisation de la voiture particulière. En effet le nombre de voyages effectués par an dans les transports collectifs des villes françaises est nettement inférieur à celui de nombreuses villes européennes.

Tableau 29.

Nombre de voyages

effectués dans les transports collectifs par habitant et par an

dans les principales agglomérations françaises et européennes.

VILLE	Habitants	ANNEE	V/Hbt/An
Zurich	432 000	1970	400
Genève	324 000	1970	320
Lausanne	226 000	1970	300
Turin	1 152 000	1970	270
Francfort	661 000	1970	260
Göteborg	447 000	1971	217
Munich	1 302 000	1970	200
Stuttgart	621 000	1970	195
Saint-Etienne	331 000	1968	180
Lyon	1 074 000	1968	160
Cologne	860 000	1970	155
Strasbourg	334 000	1968	105
Bordeaux	555 000	1968	100
Lille	881 000	1968	90
Marseille	964 000	1968	88
Toulouse	439 000	1968	88
Grenoble	339 000	1968	55
Rouen	377 000	1968	51
Toulon	351 000	1968	44

Source : Ministère des transports. D.T.T. 1972

Ce fait indique non seulement l'attrait des Français pour l'automobile, mais surtout l'insuffisance qualitative et quantitative de l'offre des transports urbains, pénalisés par les exigences de la circulation générale, l'absence presque totale d'investissements et l'omission d'une réglementation et d'une tarification de l'usage de l'automobile correspondant au coût réel supporté par la collectivité.

Il propose que les communes cherchent, à moyen terme, à créer un réseau cohérent d'autobus en site propre, en attendant le développement technique de nouveaux modes de transports, de favoriser la création de groupements de communes pour l'organisation des dessertes et de trouver de nouvelles ressources financières.

Malheureusement, l'administration pense, qu'à plus long terme, le progrès technique résoudra tous les problèmes. Il lance des programmes d'études pour des modes de transports nouveaux : Aérotrain[361], POMA 2000[362], ARAMIS[363], bi-mode[364], métro léger[365] . (Annexe 45, tome II, p. 759). Seul ce dernier se concrétise. Les autres restent au stade des essais ou de la maquette. Aussi, le flux des véhicules convergeant vers le centre-ville poursuit sa croissance et la part relative du transport en commun demeure faible.

---

361 Véhicule à sustentation par coussin d'air.

362 Formé de cabines tractées par un câble.

363 Des sortes d'ascenseurs horizontaux.

364 Autobus guidé sur voie spéciale au centre-ville, mais pouvant circuler sur voie normale en périphérie.

365 Le métro léger automatique ou VAL.

A. L'EVOLUTION DU TRAFIC.

Un rapport de la Direction des Transports Terrestres, de mai 1973, constate la dégradation du trafic des transports urbains et énumère les facteurs qui, selon le ministère, interviennent dans le sens d'un accroissement ou d'une baisse du trafic[366].

1. LA POURSUITE DE LA BAISSE.

Au niveau national, ce phénomène persiste, même s'il a tendance à diminuer. Ainsi, le trafic chute de -3,4 % en 1967/68, de -3,1% en 1968/69, de -2,5% en 1969/70, de -2,1 % en 1970/71 et de -1,7% en 1971/72. La disparité est cependant importante selon les réseaux.

Tableau 30.

Evolution du nombre de voyageurs par kilomètre parcouru (V/km) entre 1966 et 1972.

RESEAUX	V/km		RESEAUX	V/km	
	1966	1972		1966	1972
LYON	7,90	6,70	VALENCIENNES	5,40	4,78
MARSEILLE	5,00	3,91	MULHOUSE	5,30	4,36
LILLE	4,90	3,69	CLERMONT-FERRAND	5,20	4,00
BORDEAUX	5,20	4,10	RENNES	7,80	4,87
TOULOUSE	6,10	3,85	DIJON	5,50	4,87
NANTES	5,50	3,98	LIMOGES	5,70	4,76
ROUEN	4,50	3,50	TOURS	6,40	4,58
NICE	6,90	5,77	METZ	6,00	4,95
STRASBOURG	6,30	4,23	REIMS	6,30	5,36
SAINT-ETIENNE	10,90	8,30	LE MANS	9,10	5,57
GRENOBLE	5,00	3,64	BREST	7,90	4,40
LE HAVRE	4,90	3,51	ORLEANS	4,30	3,16
NANCY	6,00	4,63	MONTPELLIER	6,90	4,87
TOULON	9,90	4,75	AMIENS	6,20	5,38

Source : Ministère des transports. D.T.T. 1972

366 Ministère des Transports. Direction des Transports Terrestres. *Les transports urbains dans les agglomérations de province.* Paris. 18 mai 1973. 45 p.

Le ministère pense renouer avec une hausse à la condition de prendre des mesures importantes de promotion des transports collectifs qui influeraient sur les facteurs favorables ou défavorables du trafic.

2. LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE SENS D'UN ACCROISSEMENT DU TRAFIC.

La croissance soutenue de la population urbaine (environ 3 % par an) doit apporter aux transports urbains une nouvelle clientèle. Pour cela, il est nécessaire d'améliorer l'image de marque du réseau en achetant du matériel plus confortable et en développant l'information des usagers. L'instauration de conditions tarifaires avantageuses en faveur des personnes âgées ou d'autres catégories (étudiants, travailleurs) peut attirer de nombreux clients. L'amélioration des réseaux est indispensable par l'adaptation du tracé des lignes aux zones de peuplement et par la desserte des urbanisations nouvelles (les grands ensembles par exemple). Il est également important d'améliorer la vitesse commerciale des autobus en leur réservant des espaces (couloir-bus), en leur donnant la priorité aux carrefours (axe prioritaire) ou en restreignant le stationnement au centre-ville (stationnement payant, rues piétonnes).

3. LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE SENS D'UNE BAISSE DU TRAFIC.

Le facteur le plus important est le développement de la motorisation individuelle qui accroît les encombrements de la circulation. Les changements d'habitude de vie (moins de sortie, télévision, utilisation de la voiture) provoquent la diminution de la fréquentation les dimanches et jours fériés, le soir en semaine et même

aux heures creuses. La généralisation de la journée continue atténue la pointe de la mi-journée et celle de la semaine de travail de cinq jours fait disparaître les pointes du samedi. Il est également constaté, lors de la mise en place des plans de circulation, que la modification de tracé de lignes[367] et l'éclatement de la ville[368] occasionnent une baisse du nombre des voyageurs.

Face à cette érosion, le gouvernement retient le développement des transports collectifs urbains comme l'une des actions prioritaires à mener au niveau national au cours du VII° Plan (1975-1980). Il pense que ceux-ci peuvent : réduire les inégalités sociales en permettant aux populations les plus défavorisées de se déplacer, améliorer la qualité de la vie en diminuant les nuisances et participer, au plan économique, à la réduction de la consommation pétrolière et des dépenses de constructions de nouvelles infrastructures. (Annexe 46, tome II, p.761).

B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET LES PROBLEMES DE DESSERTES.

1. LA CROISSANCE DE LA VILLE : UNE SOURCE DE PREOCCUPATION CONSTANTE.

a. LES PROBLEMES D'AMENAGEMENT.

La croissance spatiale des villes semble être un phénomène inéluctable ; elle déborde les limites communales, ce qui nécessite la création d'agglomération. Cette extension pose maints problèmes d'aménagement, en particulier celui concernant le réaménagement ou

[367] Surtout pour les lignes mises à sens unique.

[368] Installation d'établissements scolaires, de centres commerciaux et de supermarchés à la périphérie des agglomérations et en dehors des limites des périmètres urbains.

l'établissement d'une desserte par les transports en commun car, non seulement la ville s'étend de plus en plus, mais de nombreuses fonctions quittent le centre-ville pour migrer en périphérie : le commerce et l'industrie dans les Z.I.L. ou les Z.A.C., mais aussi le tertiaire et l'enseignement en direction des technopôles.

Aussi, il n'est pas toujours facile pour les sociétés de transports en commun de réaliser les dessertes souhaitées car l'aire de transport a des limites précises et, au-delà, elles se heurtent aux compagnies qui possèdent les concessions des lignes interurbaines.

Ainsi, les habitants de la commune de Magny, proche de Metz, souhaitent une liaison avec le centre-ville car leur commune est très mal desservie par les transports départementaux dont les autocars sont complets lorsqu'ils y arrivent. Les *Courriers Mosellans* et les *Rapides de Lorraine* autoriseraient les *T.C.R.M.* à assurer un service d'écoliers. Après une étude qui démontre le manque de clients, pour assurer la rentabilité de la desserte, la régie décide de ne pas l'établir. Même problème pour la Route de Vallières-Saint-Julien. L'utilisation de cette voie permettrait d'améliorer les transports dans l'ensemble du quartier. M. Holtz, directeur des *Rapides de Lorraine*, déclare cependant qu'il est intéressé à cette desserte avec deux autres transporteurs et il affirme que cette ligne est déficitaire. Par conséquent, il ne peut donner un avis favorable à un nouveau service que s'il est appelé à participer aux

résultats financiers. Face à ces refus, l'extension du réseau messin ne se fait qu'à l'intérieur des limites communales[369].

C'est en fait le problème de la définition des limites urbaines qui est posé, l'extension du tissu urbain débordant largement le ban de la commune centrale.

b. LE PERIMETRE URBAIN.

La notion de périmètre urbain, appelé aussi périmètre de transport urbain (P.T.U.), est instaurée par le décret n° 49 – 1473 du 14 novembre 1949, concernant la coordination et l'harmonisation des transports ferroviaires[370].

Tableau 31.

Date des arrêtés délimitant les P.T.U. alsaciens et lorrains.

Nancy	15 janvier 1965	Remiremont	20 août 1975
Colmar	19 juillet 1966	Bar-le-Duc	30 septembre 1980
Saint-Avold	14 septembre 1965	Mulhouse	1er janvier 1983
Epinal	27 décembre 1970	Longwy	1er mars 1984
Toul	29 novembre 1971	Vittel	2 juin 1993
Metz	3 mai 1972	Pont-à-Mousson	1er octobre1993
Strasbourg	16 février 1973	District des Trois Frontières	10 février 1994
Saint-Dié	3 mai 1973	Bitche	18 décembre 1996
Forbach	1973		

Source : Archives municipales, réseaux

Il est modifié par le décret n° 60-472 du 20 mai 1960 qui prévoit que l'organisation par les collectivités locales de services urbains, ou l'autorisation donnée par celles-ci de l'exploitation de tels services, est liée à la délimitation du périmètre urbain dans les formes et selon la procédure définies à l'article 4-4° rappelé ci-après :

[369] Source : Archives *T.C.R.M.*

[370] C'est le décret d'application de la loi du 5 juillet 1949.

UNIVERSITE DE METZ S.C.D.

« Le périmètre des transports urbains englobe :

a) soit le territoire d'une commune,

b) soit le ressort territorial d'un établissement public intercommunal ayant reçu mission d'organiser les transports en commun,

c) soit le territoire de plusieurs communes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports collectifs.

Lorsqu'il s'agit d'une commune ou d'un établissement public intercommunal ayant reçu mission d'organiser les transports en commun, les limites du périmètre des transports urbains sont de droit celles de la commune ou de l'établissement public. Dans ce cas, le préfet, sur demande du maire ou du président de l'établissement public, habilité à cet effet, homologue la création de ce périmètre et consulte le comité technique départemental des transports sur les conditions de l'organisation des transports collectifs à l'intérieur du périmètre et sur l'harmonisation des services urbains et interurbains à l'intérieur du périmètre.

Dans ce cas visé au c ci-dessus, la création et les délimitations du périmètre des transports urbains sont fixées par le préfet sur demande des maires de l'ensemble des communes concernées et après avis du comité technique départemental des transports ; si le périmètre des transports urbains intéresse plusieurs départements, la décision est prise par arrêté conjoint des préfets de ces départements sur demande des maires de l'ensemble des communes concernées, habilités à cet effet, et après avis d'une commission mixte constituée par les comités techniques départementaux des transports intéressés ; lorsqu'il y a désaccord sur la délimitation du périmètre entre les maires des communes concernées, la décision est prise par le ministre chargé des transports après consultation du ministre de l'intérieur.

En cas de création de nouveaux périmètres ou d'extension des périmètres existants, l'organisateur des transports urbains consulte en priorité les exploitants des services interurbains partiellement ou totalement inclus dans ces nouvelles limites lorsqu'il y a lieu de modifier les conditions d'exploitation des relations qu'ils assurent à l'intérieur du nouveau périmètre ou des extensions du périmètre ancien.

A défaut d'accord entre l'organisateur et les exploitants, le trafic local peut être interdit à tous les services routiers autres que les services urbains. Cette interdiction ne peut intervenir qu'après consultation du comité technique départemental des transports, la décision pouvant toutefois être prise si le comité n'a pas présenté d'observation dans le détail de deux mois à compter du jour où il a été saisi.

L'interdiction est prononcée par l'autorité compétente. Elle peut être mise en application, sauf opposition du préfet, dans un délai de trente jours suivant sa notification à la sous-préfecture et à la préfecture, compte tenu des dispositions de l'article 10 ci-après.

L'interdiction de trafic local est l'interdiction faite à un service routier de prendre et de laisser un même voyageur à l'intérieur du périmètre des transports urbains. »

Dans ce périmètre, le transporteur urbain a le monopole du transport, mais il a aussi l'obligation de desservir.

Le décret du 21 décembre 1973 et sa circulaire d'application du 7 octobre 1974 apportent quelques modifications et précisent notamment « le périmètre des transports urbains s'identifie désormais non plus avec

celui d'un ensemble bâti, mais avec le territoire des collectivités organisatrices des transports » Il est confirmé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.)[371] du 30 décembre 1982. Or, l'extension de ce périmètre ne peut se faire à l'infini et le territoire des transporteurs urbains s'oppose à celui des interurbains. Il constitue donc aujourd'hui plutôt un obstacle à l'harmonisation des différents modes des déplacements collectifs.

c. QUELQUES EXEMPLES MESSINS.

α. LES INCIDENCES DU RATTACHEMENT A METZ DES COMMUNES DE BORNY, MAGNY ET VALLIERES.

Le 4 décembre 1961, les communes de Borny, Magny et de Vallières deviennent partie intégrante du territoire de Metz et, par conséquent, les habitants de ces nouveaux quartiers réclament une desserte par les transports urbains alors que celle-ci est jusqu'alors effectuée par les transports régionaux (*Les Rapides de Lorraine* et *Les Courriers Mosellans*) régulièrement inscrits au plan de transport. Or depuis la création du périmètre urbain, défini et approuvé depuis 1972, le Maire de Metz est en mesure de demander à la *Régie Municipale des T.C.R.M.* d'assurer la desserte de ces quartiers. Plusieurs solutions sont envisageables : il interdit tout trafic aux transporteurs régionaux en les indemnisant sur la base de l'article 10 du décret[372] n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié par le décret n° 60-472 du 20 mai 1960 ; une deuxième possibilité est d'assurer un service *T.C.R.M.* complémentaire

[371] Loi n° 82 – 1153.

[372] Ce décret prévoit qu'en cas de modification ou suppression de services intervenues par suite d'une interdiction du trafic local, l'entreprise a droit à compensation ou à indemnité.

en libre concurrence ; enfin, il peut également être envisagé, dans le cadre d'un contrat annuel renouvelable, de demander aux transporteurs régionaux d'assurer ces dessertes suivant des horaires à définir et aux tarifs des *T.C.R.M.*, avec en compensation une subvention municipale.

Pour les dessertes de Marly et de Saint-Julien, le district retient cette troisième solution, moins onéreuse que le rachat des concessions.

β. MARLY : UNE COMMUNE « CHAMPIGNON ».

Petit village de cinq cents habitants au lendemain de la guerre, Marly est devenu une commune périphérique de l'agglomération messine de dix mille habitants environ en 1981. L'essor de la population se situe à partir de 1968 (2 000 habitants), date de la création de la Z.A.C. de Marly. Au moment de la conception des plans, la desserte des lotissements de pavillons par les transports en commun n'est pas prévue. Mais en 1976, les élus marliens demandent le rattachement de la commune au réseau urbain de l'agglomération messine.

C'est un problème qui se révèle difficile en raison : de la disposition des arrêts et des lieux à desservir (nécessité d'un tracé de ligne avec boucles et détours) et des arrêts marqués dans un seul sens du parcours, de la voirie primaire (2 x 7 m) qui coupe la Z.A.C. en deux, mais qui est inutilisable par les transports urbains car elle est trop éloignée des zones à couvrir, de la voirie secondaire qui est étroite et du grand nombre des virages serrés qui ralentissent la vitesse.

Pourtant, malgré ces difficultés, la ligne connaît un succès croissant qui nécessite des adaptations permanentes. Jusqu'en 1975, une seule ligne suburbaine traverse le village de Marly. Le 3 mai 1976, suite à l'intervention du district, en plus des lignes suburbaines (8 aller-retour quotidiens) une navette (l'après-midi, toutes les trente minutes) dessert Marly jusqu'au terminus le plus proche de la ligne urbaine (arrêt Saint-Privat à 4 km). Le 3 novembre 1976 est créée la ligne Marly-bus, confiée aux *Courriers Mosellans*. Elle passe par les lotissements et par le village et rejoint directement le centre de Metz toutes les demi-heures avec seulement deux arrêts intermédiaires. De 1977 à 1979, de nombreux services de renfort sont mis en place aux heures de pointe. En 1980, la fréquence passe à vingt minutes toute l'année. En 1981, des autobus urbains PR 100 assurent le service et une restructuration est indispensable pour « couvrir » de nouvelles zones d'extension. L'augmentation de la fréquentation nécessite des bus articulés, en janvier 1989.

Ce succès peut venir en partie du faible revenu des ménages installés à Marly (inférieur à la moyenne de l'agglomération), mais surtout de la bonne maîtrise des problèmes d'urbanisation et de déplacement.

γ. UN NOUVEAU QUARTIER : LA GRANGE-AUX-BOIS.

Le projet de la création d'une zone d'aménagement concerté (Z.A.C.) dans le secteur de la Grange-aux-Bois, au Sud-Est de Metz, a son origine dans l'étude du transfert de la Foire Internationale de Metz (F.I.M.). Il apparaît très vite que l'opération projetée doit déboucher sur

un programme plus important d'aménagement et d'équipement car la F.I.M. envisage une diversification de ses activités pour assurer une meilleure rentabilité.

La Z.A.C. est créée en 1973 sur 188 hectares à 6 km au Sud-Est du centre-ville avec trois objectifs principaux : le premier est d'accueillir le nouveau Parc des Expositions de la ville de Metz (41 hectares), le second, d'offrir une nouvelle capacité d'accueil pour un développement de l'habitat, le troisième, de promouvoir un habitat individuel afin de freiner le départ de population vers les communes rurales périphériques.

Le plan d'aménagement de zone initial (P.A.Z.) ne prend pas en compte une éventuelle desserte par les transports en commun. Ce P.A.Z. connaît des remodelages successifs en 1978 et 1980.

En 1976, après une étude préliminaire de transport qui conclut à la nécessité de desservir le Sud-Est de l'agglomération par une ligne de Transports en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) en raison d'une clientèle potentielle suffisante dans ce secteur, l'*A.G.U.R.A.M.*[373] propose l'extension du projet T.C.S.P. sur une section complémentaire jusqu'au centre de la Z.A.C. de la Grange-aux-Bois. Même si elle ne s'avère pas rentable avant l'urbanisation totale de la Z.A.C., elle peut, dès le début, avoir pour effet de susciter l'utilisation des transports en commun par les habitants.

Au-delà du problème de desserte, le projet de T.C.S.P. est l'occasion de structurer la Z.A.C. autour des stations de transports en

[373] *Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine.*

commun en créant des pôles d'attraction s'appuyant sur un regroupement des activités (commerces, services ...) et des densités des constructions (immeubles collectifs). (P.A.Z. 1978).

Dès les premiers habitants, une desserte par les transports en commun en autobus (ne suivant pas le tracé du T.C.S.P.) est mise en place en septembre 1979 de manière à éviter la double motorisation des ménages et à créer des habitudes d'utilisation des transports en commun.

La révision du P.A.Z. en 1980 permet d'y inclure de nouvelles garanties en ce qui concerne les espaces libres et l'environnement et le déplacement Sud de T.C.S.P. en direction du premier quartier existant à l'Est de la Z.A.C.

Victime de la double motorisation des ménages, le T.C.S.P. reste à l'état de projet.

δ. LA DESSERTE DU TECHNOPOLE 2000.

En 1988, la desserte de cette zone est assurée de façon partielle et insuffisante. La ligne 11, très souvent saturée du fait des établissements scolaires implantés dans le secteur proche du technopôle, ne côtoie cette zone qu'à son extrémité Est. D'autre part, l'antenne 28 de la ligne 8 pénètre plus ce secteur d'activités mais n'assure que neuf passages par jour. (Carte 71, tome II, p. 843).

Or le secteur Ouest de cette zone s'urbanise avec notamment l'implantation du *C.E.T.E. de l'Est* sur un terrain jouxtant le L.E.P. Hôtelier. Une modification de l'itinéraire de la ligne 11 est peu souhaitable et il semble plus judicieux d'envisager un réaménagement

de la ligne 8. Cette modification est mise en place le 15 janvier 1985. La ligne 8 *Tivoli* est prolongée jusqu'à la F.I.M[374] et la Grange-aux-Bois et l'antenne 28 en direction de Grigy est supprimée. La desserte du technopôle et de la F.I.M. est depuis lors mieux assurée. (Carte 72, tome II, p. 843).

Elle subit de nouvelles modifications en raison de l'installation d'un campus, d'écoles diverses et de la délocalisation de services comme, par exemple, la *Communauté d'Agglomération de Metz Métropole* (*CA2M*). (Carte 73, tome II, p. 844).

2. LE CONFLIT DE LA CIRCULATION.

a. L'ASPHYXIE PROGRESSIVE DES RUES DE LA VILLE.

La capacité de la ville à absorber le volume croissant de la circulation automobile n'est pas illimitée. Il existe un déséquilibre permanent entre l'offre et la demande car le parc automobile augmente continuellement[375], mais les routes d'accès, les rues, les aires de parking sont très loin de suivre ce rythme soutenu de progression : l'équilibre n'est jamais atteint et pourtant la circulation et surtout le stationnement accaparent de plus en plus d'espace aux dépens des activités d'échanges, l'une des fonctions principales de la ville. La sous-capacité des voies d'accès et du stationnement est née de la décentralisation de l'habitat urbain et des activités industrielles et

[374] Foire Internationale de Metz.

[375] 10 millions d'automobiles en France en 1965, 16 millions en 1973, 21 millions en 1990. Depuis 1975, le rythme de croissance du parc avoisine les 4 % par an. Moins d'un ménage sur trois possède une voiture en 1960, un peu plus d'un sur deux en 1970, trois sur quatre en 1987. Cette même année, 25 % des ménages ne possèdent pas d'automobiles, 51 % en dispose d'une, 22 % de deux et 2 % de trois ou plus.

In LEFEVRE C. OFFNER J. M. (pp. 90 et 91) *Les transports urbains en question. Usages – Décisions – Territoires.* Celse. Paris. 1990. 221 p.

commerciales. Au moment de cette expansion, les transports en commun n'ont pas suivi le mouvement et ont pris du retard, d'où la nécessité d'utiliser un mode de transport individuel, tendance favorisée, jusque dans les années soixante-dix, par une politique gouvernementale de développement presque exclusive de la voiture particulière[376].

De plus, comme les véhicules utilitaires, les voitures privées, les transports en commun, les cyclomoteurs, les cyclistes et les piétons circulent au même niveau, les encombrements deviennent importants. Dans le cadre de la circulation générale, les conséquences de ces embarras ne sont pas négligeables. Outre l'augmentation de la dépense en énergie, de la pollution, du bruit, ils occasionnent retards et accidents. Les premiers atteignent une valeur économique élevée qu'il est difficile de chiffrer, mais cette perte de temps est irrécupérable. Ils sont d'autre part source d'énervement. En raison de la diminution de la vitesse de circulation, les accidents devraient être réduits, or, il n'en est rien car les encombrements provoquent des accrochages plus nombreux. La conduite d'un véhicule (voiture ou autobus urbain), dans une artère encombrée demande au chauffeur un effort physique et nerveux plus grand.

Pourtant, tout n'est pas toujours mis en œuvre pour remédier à cette asphyxie. Ainsi, à Metz, par exemple, malgré l'étude préliminaire des infrastructures de transports (entre 1971 et 1973) qui met en

---

[376] Selon une enquête INRETS de 1984, 50 % des déplacements quotidiens s'effectuent en automobile, 11 % en transports collectifs, 7 % pour les deux-roues et 32 % pour la marche à pied.

In LEFEVRE C. OFFNER J. M. *Opus cité.* (p. 93).

évidence l'impossibilité technique et financière de bien desservir l'agglomération par la voiture particulière, le schéma d'organisation de la circulation n'a, en général, que peu pris en compte l'éventualité d'une bonne desserte par les transports en commun (Z.U.P. et Z.I.L de Borny, Pontiffroy ...), d'où l'afflux important des voitures particulières au centre-ville.

b. LES CONSEQUENCES DE L'ENCOMBREMENT DES VOIES DE CIRCULATION POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS.

Les difficultés auxquelles se heurtent les transports en commun résultent pour une large part, des problèmes de circulation que ceux-ci rencontrent sur toute la longueur de leurs parcours et, principalement, au centre-ville. Elles proviennent, entre autres, de l'indiscipline des conducteurs des voitures privées qui stationnent en double file ou des deux côtés de la chaussée dans les rues étroites, qui arrêtent leurs véhicules aux arrêts-bus ou qui occupent abusivement les couloirs-bus ... Les autobus sont également freinés par les travaux de voirie, d'entretien et d'installation de gaz, d'électricité, etc. et par des manifestations de tous ordres dont les autorisations sont données sans s'inquiéter des difficultés et de la désorganisation qu'elles engendrent pour les réseaux de transports.

Certaines mesures peuvent cependant aider la circulation des autobus : faire respecter l'interdiction de stationnement aux arrêts d'autobus et dans les rues étroites des centres-villes où circulent les autobus, faire intervenir la police municipale ou urbaine pour régler la circulation aux carrefours essentiels et au voisinage des chantiers sur

la voirie. La fourrière devrait aussi répondre en priorité aux appels des transporteurs lorsqu'un obstacle bloque la circulation sur une ligne d'autobus.

Sur le parcours, les encombrements se concrétisent aux carrefours et à leur approche par des pertes de temps considérables : ce sont les points noirs de la circulation[377]. Il en résulte une baisse de la vitesse commerciale pour les transporteurs et pour le client, une durée de trajet supérieure et un non-respect des horaires[378].

Du point de vue économique, les problèmes de circulation entraînent une augmentation considérable du coût des transports urbains[379]. En effet, lorsque la réduction de la vitesse s'accroît, il faut augmenter le nombre de voitures en service, or le coût de fonctionnement d'un autobus supplémentaire revient, en 1982, à environ 500 000 francs par an[380]. De plus, pour pallier la lenteur de rotation des véhicules, il est nécessaire d'acquérir des autobus supplémentaires, d'où un surcroît financier important.

3. LES VARIATIONS DE FLUX DANS LE TEMPS.

a. LES MIGRATIONS PENDULAIRES : CAUSES ET CONSEQUENCES.

La genèse des migrations pendulaires est à rechercher dans les habitudes de la vie qui dépendent étroitement du rythme de travail : ainsi, une pratique quotidienne du salarié français est de prendre le

---

377 Le temps perdu moyen par heure est supérieur à cent secondes.

378 A Metz, en 1988, le nombre d'autobus qui a plus de trois minutes de retard sur l'horaire prévu à la place de la République peut être estimé entre 15 et 30 %.

Source T.C.R.M.

379 Certains rapports des *T.C.R.M.*, des années soixante-dix, parlent d'un doublement du coût !

380 Source *T.C.R.M.*

repas de midi en famille. Les migrations pendulaires sont à l'origine du phénomène de « *l'heure de pointe* ». Si celle-ci est remarquée dans le domaine de la circulation, il en existe quantité d'autres : électricité, gaz, téléphone ... Il y a pointe chaque fois que le besoin d'un bien ou d'un service devient tel que les dispositions normales de ce bien ou de ce service ne suffisent pas à le satisfaire. Il faut donc créer une capacité de production supplémentaire pour essayer d'enrayer le goulet d'étranglement qui se constitue. Au niveau de la circulation, les causes de la régularité des pointes journalières sont principalement dues au rythme de travail.

Pour l'ensemble de la circulation, les conséquences des heures de pointe peuvent se résumer ainsi : le problème de l'encombrement des rues se superpose au phénomène de pointe ; sur le plan humain, la perte de temps par l'allongement de la durée du trajet accroît la nervosité et la fatigue. Les accidents sont de plus en plus fréquents (Carte 74, tome II, p. 845) y compris les accidents corporels, au plan économique, on constate une augmentation de la pollution, du prix du kilomètre parcouru, de la consommation d'essence et de l'usure du véhicule.

Pour les réseaux de transports en commun, les conséquences dues au phénomène des pointes journalières sont importantes.

Les transports urbains ont des difficultés accrues de circulation en raison de la superposition de l'encombrement des voitures particulières, d'où un trajet plus long pour les usagers et un non-respect des horaires.

Ils sont dans l'obligation de mettre en service un nombre important de véhicules pour enlever la foule des clients dans un minimum de temps, d'où une mauvaise rotation du matériel utilisé seulement pendant quelques heures (72 véhicules en heure de pointe contre 34 en heure creuse à Metz en 1972). Il faut d'autre part un surcroît d'agents qu'il est difficile d'utiliser rationnellement aux heures creuses.

Les mauvaises conditions de travail, surtout psychologiques, pour les chauffeurs en raison de la structure des horaires (heures de travail irrégulières, mauvaises heures de repas) peuvent être un frein à l'embauche ou sont une cause de démission.

Economiquement les fraudes sont plus nombreuses aux heures de pointe, et d'autre part, les salariés et les étudiants bénéficient de tarifs préférentiels. On se trouve donc en plein paradoxe : c'est au moment où le coût de revient est le plus élevé qu'on pratique le prix de vente le plus bas et pourtant c'est au même moment que la demande est la plus forte : la classique loi de l'offre et de la demande est absolument prise en défaut. Une diminution notable des heures de pointe améliorerait donc les prix de revient des entreprises de transport en commun.

Ce phénomène des heures de pointe, dû aux migrations pendulaires, n'est pas nouveau et, depuis les années soixante, chaque réseau essaye de les moduler pour y remédier.

Les solutions suivantes sont préconisées : favoriser la journée continue et étaler les horaires d'entrée et de sortie des travailleurs et

des écoliers, ce qui suppose un changement d'attitude dans les habitudes des Français, desservir les travailleurs et les écoliers par des voitures spécialisées en dehors des heures de pointe ou hors des circuits habituels de la circulation en évitant les rues encombrées et instaurer des services directs en évitant les correspondances, d'où un gain de temps appréciable et une meilleure rotation des véhicules, réduire l'encombrement des rues, ce qui se révèle être une tâche complexe.

Ces pointes se retrouvent dans les graphiques (en pourcentage) de la répartition horaire du nombre de véhicules du parc mis en service en semaine en 1957. (Cartes 75 à 80, tome II, p. 846 à 851).

Or, suite aux essais de modulation des heures de pointe (Annexe 47, Tome II, p.765) pratiqués à Metz depuis 1960, il est constaté depuis les années soixante-dix, une modification du comportement des personnes empruntant les transports en commun qui se traduit par une poussée importante de la pointe du matin (de 7 h 00 à 8 h 15), une stabilisation de la pointe de 12 h 00 à 14 h00 et un étalement de la pointe du soir. (Carte 81, tome II, p. 852).

b. LES MIGRATIONS SAISONNIERES.

L'amplitude des variations saisonnières est moins importante que celle des variations journalières.

Les transports en commun sont plus utilisés au cours de la mauvaise saison (automne - hiver) que pendant les beaux jours (printemps - été). L'impact du temps est d'ailleurs quotidien avec une affluence dans les transports urbains plus ou moins grande suivant le

type de temps. L'importance du fait scolaire se traduit par la chute d'affluence aux périodes scolaires. Cela est très sensible au mois de décembre par exemple, mais se vérifie pour les autres périodes de congés en fonction de leur répartition dans l'année.

La principale conséquence de la variation saisonnière du flux des voyageurs a été la mise en place de services avec horaires d'été. Les départs sont moins importants et les fréquences moins élevées.

4. LA CONSOMMATION D'ESPACE.

a. LE CONCEPT DU METRE CARRE-HEURE.

Cependant l'atout majeur des transports en commun est sa moins grande consommation d'espace. Ce concept de la consommation d'espace est présenté aux journées de Nice de l'U.T.P. en juin 1984 par M. Louis Marchand (*R.A.T.P.* – Paris), à qui nous empruntons les tableaux et certaines définitions[381].

Pour se déplacer, chaque personne consomme de l'espace : à une « consommation dynamique » d'espace (la circulation) s'ajoute une « consommation statique » d'espace (le stationnement). Mais l'espace dans une ville est rare, donc cher, aussi est-il intéressant de mesurer cette consommation totale d'espace et d'en évaluer son coût pour chaque mode de transport.

« Une telle comparaison est rendue possible en créant une unité de mesure appropriée : le m^2 x h (le mètre carré-heure), produit de

[381] U.T.P. *Livre blanc. Entreprise et politique des transports publics urbains.* Nice. 14/16 juin 1984. 53 p.

M. Louis MARCHAND (R.A.T.P. – Paris). *Quelle place et quelle clientèle pour les transports publics ?* pp. 12 à 14.

l'espace consommé par le temps pendant lequel celui-ci est consommé ; cette unité permet en effet de quantifier et d'additionner les deux types de consommation d'espace ».

Le tableau 32 présente les résultats obtenus pour les différents modes de transport.

Tableau 32.

Consommation d'espace par personne transportée (en m² x h) pour un déplacement d'une longueur de 5 km.

(Infrastructure utilisée à sa capacité optimale)

	Stationnement	Circulation	Total
Piéton	0	2	2
Deux-roues			
- Travail (9h)	13,5	7,5	21
- Loisirs (3h)	4,5	7,5	12
- Achats (1,5 h)	2,5	7,5	10
Automobile (1,25 pers./véh.)			
- Travail (9h)	72	18	90
- Loisirs (3h)	24	18	42
- Achats (1,5 h)	12	18	30
Autobus (50 pers./véh.)			
- Voirie banale	0	3	3
- Voie réservée (un sens)			
* 60 bus/h.	0	6	6
* 30 bus/h.	0	12	12
Métro (30 000 pers./sens/heure)	0	1	1

Source : U.T.P. Livre blanc. Entreprise et politique des transports publics urbains. 1988

On remarque donc que la « consommation d'espace de stationnement est pratiquement nulle pour les transports collectifs puisque les véhicules sont, aux heures de pointe, constamment en mouvement » et que l'utilisateur de l'autobus consomme ainsi trente fois moins d'espace que l'automobiliste et sept fois moins que l'utilisateur d'un deux-roues ».

Mais ce ratio du mètre carré-heure permet également d'évaluer le coût d'utilisation des infrastructures pour chaque mode de transport.

Tableau 33.

Coût d'utilisation des infrastructures de transport par mode en 1984.

Piéton	0,40 à 0,80 francs
Deux-roues	
Motif - Travail	2,00 à 21,00 francs
- Loisirs	1,20 à 12,00 francs
- Achats	1,00 à 10,00 francs
Automobile	
Motif - Travail	9,00 à 90,00 francs
- Loisirs	4,00 à 42,00 francs
- Achats	3,00 à 30,00 francs
Autobus	
- Voirie banale	0,60 à 1,20 francs
- Voies réservées	
* 60 autobus par heure	1,20 à 2,40 francs
* 30 autobus par heure	2,40 à 4,80 francs
Métro	0,80 à 1,20 francs

Source : U.T.P. *Livre blanc. Entreprise et politique des transports publics urbains.1988*

Les transports en commun semblent donc irremplaçables en milieu urbain, car ils présentent deux qualités : ils consomment peu d'espace et sont d'un moindre coût d'utilisation.

b. L'EXEMPLE MESSIN DE LA CONSOMMATION D'ESPACE DES MODES DE TRANSPORT ET LA REPARTITION DES PERSONNES TRANSPORTEES.

Une enquête effectuée en août 1958 par les *T.C.R.M.*, rue des Clercs, illustre les propos des paragraphes précédents en ce qui concerne le débit horaire des personnes, des véhicules et la consommation d'espace selon les différents modes de transport.

Les graphiques de la répartition du nombre des véhicules par heure (Cartes 82 et 83, tome II, p. 853 et 854) révèlent la disproportion entre l'effectif réduit des véhicules des transports en commun qui

traversent cette rue, face à l'affluence des autres modes de transport et nous pouvons imaginer les encombrements qui devaient exister aux heures de pointe. La même remarque peut se faire en ce qui concerne la « consommation dynamique » de l'espace (Carte 84, tome II, p. 855). Le taux d'occupation de la chaussée par les transports en commun atteint son maximum à l'heure de pointe de midi : il n'est que 7 % contre 25 % aux deux-roues et 57 % aux automobiles, soit un total de 89 % de la surface de la chaussée. Pour l'ensemble de la journée, le taux d'occupation de la chaussée est rarement inférieur à 50 % alors qu'il est en moyenne de 4 % pour les transports collectifs. A l'opposé, le graphique de la répartition du nombre des personnes transportées par les divers modes de transports (Carte 85, tome II, p. 856) montre que les transports urbains en véhiculent plus de la moitié quelle que soit l'heure de référence. De même, la courbe des vitesses des véhicules *T.C.R.M.* (Carte 86, tome II, p. 857) est inverse de celle du nombre des véhicules circulant rue des Clercs : la vitesse est maximum aux heures creuses (21 km/h) et faible aux heures de pointe (9 à 10 km/h).

Ces graphiques démontrent que les transports en commun sont la solution idéale pour réduire les encombrements de la circulation et irriguer le flux des voyageurs. Il serait raisonnable, mais sans doute vain, d'en appeler à l'esprit civique des automobilistes. Il est plus pertinent de créer des conditions telles qu'un nombre élevé d'automobilistes opterait spontanément pour les transports en commun.

c. LES AVANTAGES D'UNE DESSERTE DE LA VILLE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN.

Les transports collectifs urbains sont les seuls à pouvoir résoudre correctement et durablement les problèmes de congestion des centres-villes. Non seulement, ils sont plus économiques que les voitures particulières (gain d'énergie, plus de sécurité dans les déplacements, donc moins d'accidents), mais ils améliorent aussi la qualité de la vie urbaine (gain de temps, moins de pollution, moins de bruit) et permettent surtout, pour un même intervalle de temps, un débit horaire de personnes supérieur à celui des voitures particulières.

Tableau 34.

Type de transport et débit maximum par heure en nombre de personnes.

Type de transport	Débit maximum par heure en nombre de personnes
Piétons sur trottoirs avec passages cloutés	15 000
Bicyclettes sur pistes cyclables avec feux de croisement	13 000
Voitures particulières sur route avec feux de croisement et quatre passagers	2 200
Autobus	
- en site banal	6 000
- en site propre	12 000
Tramway	
- en site banal	10 000
- en site propre	20 000

Source : U.T.P. *Livre blanc. Entreprise et politique des transports publics urbains. 1988*

C. L'INTERCOMMUNALITE.

En France, en 1978, les communes centrales représentent encore environ 50 % des autorités organisatrices des transports urbains. Pourtant, la réforme régionale de 1972, le coût des équipements, les conséquences du premier choc pétrolier (décembre 1973) incitent les collectivités locales à se regrouper pour améliorer l'ensemble de leurs services.

En Alsace et en Lorraine, de nombreuses communes créent des syndicats intercommunaux[382], des syndicats mixtes[383], des districts urbains[384] ou des communautés urbaines[385] qui prennent en charge l'organisation de ces transports.

Cependant, ces groupements sont volontaires[386], c'est-à-dire qu'il y a libre adhésion des municipalités à l'organisme intercommunal. Elles peuvent également le quitter. L'aire desservie varie donc dans le temps et, en cas de retrait d'une commune, un phénomène de discontinuité est susceptible de se produire. Ainsi, Vatimont s'étant retirée, en 1999 du *S.I.V.O.M.* du canton de Saint-Avold, le réseau est modifié : les transports urbains n'assurent plus que la desserte de la gare S.N.C.F. située sur le ban de cette commune. Freyming-Merlebach souhaite adhérer au *Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est-Mosellan*, mais ne peut le faire en raison de la non adhésion des communes (Morsbach et Rosbruck) qui la sépare de Forbach.

---

382 Deux types de syndicats intercomunaux sont à distinguer : le syndicat intercommunal à vocation unique (*S.I.V.U.*) établi pour la gestion d'un seul et unique service (par exemple le transport urbain) et le syndicat intercommunal à vocation multiple (*S.I.V.O.M.*) qui gère plusieurs services.

383 Il regroupe des collectivités locales de niveaux différents (par exemple le district urbain de Nancy et le département de la Meurthe-Moselle).

384 Le district est une forme plus contraignante de l'intercommunalité qui impose, aux communes membres, la gestion conjointe de services spécifiques : service de secours et de lutte contre l'incendie, urbanisme, organisation des transports en commun, aménagement du temps de travail et de loisirs et tous problèmes d'intérêt intercommunal.

385 La communauté est la forme la plus achevée de l'intercommunalité.

386 A l'exception de la communauté urbaine de Strasbourg créée par la loi du 31 décembre 1966.

L'instauration de la taxe du versement-transport dont la perception est assortie d'un seuil démographique[387] a favorisé la création de structures intercommunales. Cependant, les municipalités sont souvent réticentes à cette adhésion car elles craignent de devoir contribuer trop lourdement au déficit de réseaux de transport.

Tableau 35.

Dates de prise en charge de la compétence des transports en commun par les structures intercommunales, en Alsace et en Lorraine.

Syndicat Intercommunal des Tramways de la Vallée de la Fensch (S.I.T.C.O.V.A.F.)	22 juillet 1950
Communauté Urbaine de Strasbourg (C.U.S.)	1er janvier 1968
District Urbain de Nancy (D.U.N.)	1970
District de l'Agglomération Messine	1er janvier 1976
Syndicat Mixte des Transports en Commun Suburbains de Nancy	1981
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne (S.I.T.R.A.M.)	1982
Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de l'Agglomération de Longwy (S.I.T.R.A.L.)	10 novembre 1983
Syndicat Verdunois Inter Transports (S.Y.V.I.T.)	8 mars 1984
Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Saint-Avold (S.I.V.O.M.)	2 juillet 1984
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne (S.I.T.A.S.)	1985
Syndicat Intercommunal des Transports de Colmar et Environs (S.I.T.R.A.C.E.)	11 mai 1987
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est-Mosellan (S.I.T.E.M.)	24 janvier 1991
District de Saint-Louis	1993
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Barrois (S.I.T.U.B.)	1995

Source : Structures intercommunales

La *Communauté Urbaine de Strasbourg (C.U.S.)* est fondée le 1er janvier 1968. Cet établissement public, imposé par l'Etat, exerce de

[387] Voir ci-dessous p.427.

plein droit la compétence en matière de transports urbains. Il regroupe vingt-sept communes : Bischheim, Eckbolsheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geipolsheim, Hoenheim, Holtzheim, Illkirch-Graffenstaden, Lampertheim, Lingolsheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Ostwald, Plobsheim, Reichstett, Schiltigheim, Strasbourg, Souffelweyersheim, Vendenheim, La Wantzenau et Wolfisheim.

En juin 1976, deux objectifs prévalent à la prise en charge de l'organisation des transports en commun par le *District de l'Agglomération Messine*. Le premier est d'assurer la desserte des communes membres du district non rattachées au réseau des *T.C.R.M.* Le second est d'accorder la priorité aux piétons et aux transports urbains au centre-ville. Cette volonté mène à l'aménagement en voie mixte *piétons-bus* d'une partie de la vieille ville, à la création d'un réseau minibus et à la restructuration de base du réseau en avril 1981.

La loi n° 79-475 du 19 juin 1979, relative aux transports publics d'intérêt local, et la loi n° 82-1153, du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.) prévoient des liens, nés d'un véritable constat de service, entre une autorité organisatrice et un exploitant distinct de cette autorité.

Les liens rattachant la ville de Colmar à sa propre régie ne sont pas de ce type. Une alternative s'offre à la ville, soit elle signe des contrats isolés la liant chaque fois à l'une des communes environnantes desservies par le réseau de transport, soit elle adhère à un syndicat

intercommunal les regroupant toutes sous une même entité. La deuxième solution l'emporte après quelques difficultés. Le conseil municipal de Colmar du 17 juin 1985 approuve la constitution d'un syndicat regroupant sept communes : Colmar, Horbourg-Wihr, Ingersheim, Labaroche, Niedermorschwihr, Turckheim et Wintzenheim. Cependant, la perspective d'une contribution des budgets communaux aux ressources du syndicat et la réticence quant au versement-transport découragent plusieurs de ces communes. Finalement, l'association de Colmar, de Horbourg et de Wintzenheim au sein du *Syndicat Intercommunal des Transports de Colmar et Environs* (*S.I.T.R.A.C.E.*) se réalise le 11 mai 1987. Depuis, le nombre d'adhérents ne cesse d'augmenter[388].

L'intercommunalité a un effet bénéfique sur les réseaux de transports en commun. Dans un premier temps parce que les nouvelles autorités organisatrices se font un devoir de créer des dessertes pour les communes non rattachées aux réseaux et d'améliorer celles existantes, en particulier en direction du centre-ville. Puis, après des études concernant les déplacements de personnes, les réseaux connaissent d'importantes restructurations.

D. AMELIORER LA DESSERTE.

Le problème des transports urbains constitue un sujet complexe qui dépasse le simple cadre de la question des transports et même de la circulation générale. Il doit être étudié dans le cadre de la planification

[388] Adhésion de Holtzwihr, de Riedwihr, de Wickerschwihr en 1996, d'Andolsheim et Wettolsheim en 1997 ; d'Housser en 1998 ; de Bischwihr, de Fortschwihr et de Sundhoffen en 1999.

urbaine globale. L'amélioration de la desserte nécessite de prendre des mesures à court, moyen et long terme dans le domaine de la circulation générale et plus spécifiques aux transports urbains.

1. ENRAYER L'AGGRAVATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION.

a. REORGANISER LA CIRCULATION.

L'asphyxie des artères de la ville exige une réorganisation de la circulation. L'élaboration des plans de circulation[389] exprime la volonté d'une réorganisation du flux de véhicules en y intégrant les transports en commun.

La création de voies de contournement pour éviter le centre-ville, la mise à sens unique de certaines rues, l'interdiction de tourner à gauche, une meilleure signalisation et l'amélioration de la circulation aux carrefours par la synchronisation des feux (« *onde verte* » par exemple) apportent un progrès incontestable.

b. INTERDIRE LE STATIONNEMENT.

Cependant, l'un des moyens les plus importants pour faciliter le trafic est de lui réserver toute la capacité de la chaussée et d'éviter qu'elle ne soit occupée par des véhicules à l'arrêt, d'instaurer donc une stricte interdiction de stationner dans certaines rues.

Le stationnement payant permet de diversifier les tarifs et de le décourager dans les zones les plus encombrées, afin d'amener les usagers à se garer à moindres frais dans les quartiers voisins dans lesquels il présente moins d'inconvénient ou, mieux encore, de créer des

[389] Plans mis en étude en 1972 à Metz et Nancy, en 1973 à Strasbourg, achevé en 1972 à Mulhouse.

parkings périphériques attractifs[390] où les usagers sont pris en charge par les transports en commun.

c. CREER DES ZONES PIETONNIERES.

α. REVITALISER L'HYPERCENTRE.

Afin de revitaliser les centres historiques et de les rendre aux piétons, les rues piétonnes sont créées dans les principales villes d'Alsace et de Lorraine (Colmar, Nancy, Metz, Mulhouse, Strasbourg, Thionville ...). Le but est d'améliorer la qualité de la vie en ville par des mesures d'aménagement et de détournement du trafic, de rendre la ville plus attractive et d'étendre la zone de chalandise. La création de ces zones piétonnières dans l'hypercentre interdit la circulation à tout véhicule. Cependant, elle est parfois autorisée aux riverains et aux transports en commun (Colmar, Metz).

β. DES VOIES MIXTES PIETONS-AUTOBUS A METZ.

A Metz, certaines de ces voies sont aménagées depuis octobre 1979. Elles couvrent plusieurs rues : la rue Serpenoise (octobre 1979, 300 m), la rue Ladoucette (octobre 1980, 100 m), la rue des Clercs (octobre 1979, 300 m) et la rue Fabert (octobre 1980, 100 m).

D'après le plan de circulation de Metz de novembre 1973, ces rues doivent initialement être rendues aux piétons, mais en raison de l'impossibilité économique de dévier les autobus au centre-ville sur une mini-rocade de protection de l'hypercentre, la décision est prise de réserver ces quatre rues aux bus et aux piétons. En effet, en 1973, le coût de l'exploitation supplémentaire prévu pour les *T.C.R.M.* est de 1

[390] Parkings-relais à Mulhouse, Nancy et Strasbourg.

400 000 francs par an, et ceux-ci considèrent que ces artères sont les seules que les bus peuvent emprunter, compte tenu de la configuration du centre-ville et de la structure des voies existantes, pour un trajet le plus rapide possible entre deux points importants du réseau : la place de la République et la place d'Armes.

La mise en voie mixte de ces artères entraîne cependant des contraintes pour l'exploitant.

La première concerne les modifications d'itinéraires durant les travaux. Pour la rue Serpenoise, aucun itinéraire de déviation ne peut valablement être envisagé, si ce n'est en entraînant une désorganisation totale du réseau. Le parti est donc pris de continuer le passage des bus dans cette rue pendant la période des travaux (la largeur entre les façades le permet), ce qui nécessite un entretien plus important des suspensions des véhicules ; mais en ce qui concerne les temps de parcours, la gêne occasionnée par les travaux n'est pas pire que celle rencontrée auparavant par la circulation. Pour la rue des Clercs, la largeur entre les façades est bien trop faible pour envisager le passage des bus pendant l'exécution des travaux. Un itinéraire de déviation, pénalisant au niveau de la distance, mais peu au niveau du temps de trajet, est mis en place par la rue de la Garde et la rue Poncelet.

La seconde est la nécessité d'augmenter le service des contrôleurs de route dans leur fonction de régulation, afin d'adapter en permanence la marche du réseau en fonction des situations et des problèmes quotidiens qui se présentent et inhérents à l'importance des travaux réalisés et de la perturbation apportée dans la marche du réseau.

Enfin, une dernière contrainte est imposée aux *T.C.R.M.*, celle de restructurer son réseau, au moins dans sa partie centrale, pour faire en sorte que le nombre de bus, amené à utiliser ces voies mixtes piétons-bus, soit réduit pour faciliter une intégration plus souple des véhicules dans les artères où les piétons pensent quelquefois qu'elles leur sont spécifiquement réservées.

De fait, quatre lignes seulement du réseau principal et les deux circuits minibus empruntent ces voies mixtes. La vitesse des autobus est limitée à 10 km/h. Ils sont d'ailleurs munis d'une sonnette du type tramway avertissant les piétons de leur arrivée en cas de besoin. Malgré ces précautions, le passage des autobus dans ces artères constitue une gêne et un risque particulièrement aux heures où l'affluence est importante.

2. DES MESURES EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS.

a. LE VERSEMENT-TRANSPORT.

Le 11 juillet 1973, est votée la loi autorisant certaines communes et certains établissements publics à instituer un versement destiné aux transports publics urbains : le versement-transport (V.T.). D'abord instauré en région parisienne en 1971, il est ensuite étendu aux villes de plus de 300 000 habitants en 1973, puis successivement à celles de plus de 100 000 habitants en 1974, de plus de 30 000 habitants en 1982, de plus de 20 000 habitants en 1992. Il est perçu auprès des employeurs, publics ou privés, de plus de neuf salariés localisés à l'intérieur du périmètre de transport urbain d'une agglomération. L'instauration du versement-transport est décidée par l'autorité

organisatrice des transports publics qui choisit son taux de perception dans la limite du taux plafond maximum prévu par la loi[391].

Il procure des ressources financières nouvelles. Il doit être consacré à la compensation du manque à gagner découlant des réductions tarifaires accordées aux salariés, à la couverture des dépenses supplémentaires occasionnées par les opérations d'amélioration, de réorganisation, d'extension et de création de service à l'intérieur du périmètre de transport et au financement d'investissements spécifiques aux transports publics, comme, par exemple, la construction d'un réseau de tramway ou d'un métropolitain.

Cet impôt est recouvré directement par l'*U.R.S.S.A.F.*[392] qui le restitue ensuite aux autorités organisatrices des transports collectifs.

Cette mesure, qui permet d'alléger la charge des collectivités locales et des pouvoirs publics, et celle de la redéfinition du périmètre de transport urbain (en 1973), sont à la base du nouvel élan des réseaux urbains de transport public dans les villes de province.

b. DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES.

α. DANS LE CADRE DE LA CIRCULATION GENERALE.

Le plus souvent, les premières actions portent sur l'amélioration de la circulation générale avec la construction de voies de contournement pour éviter la circulation de transit et la modification des voies d'accès au centre. Par exemple, la mise en « onde verte » avec

[391] 0,55 % entre 20 000 et 100 000 habitants, 1 % au-dessus de 100 000 habitants et 1,75 % avec un projet ou des lignes de transport en commun en site propre.

[392] *Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales.*

la synchronisation des feux tricolores facilite le trafic sur les voies d'accès au centre-ville ou sur les boulevards périphériques.

Certaines dispositions sont prises pour faciliter le passage des autobus. Les restructurations essaient de concentrer le maximum de lignes sur certains tronçons du centre qui relient entre eux les différents pôles du réseau urbain. La mise en axe prioritaire des lignes principales réduit de manière substantielle les temps de rotation grâce à un service plus rapide et plus régulier. Cela se traduit par un accroissement de la vitesse commerciale, permise par la priorité accordée aux bus au moment du franchissement des carrefours tricolores qui se trouvent sur le parcours.

L'une de mesures les plus importantes est la création de couloirs réservés aux autobus[393], souvent à contresens de la circulation générale. Ils font gagner un temps précieux aux transports en commun. Enfin, la création de voies mixtes piétons-bus et de réseaux de minibus sont également des essais de réponse au phénomène des embarras de la circulation.

β. LA RESTRUCTURATION MESSINE DU 21 AVRIL 1981.

Dans le cadre de son plan de développement des transports collectifs, le *District de l'Agglomération Messine* veut donner aux bus une priorité effective pour la desserte de l'agglomération.

Après les mesures mises en place les deux dernières années (voies mixtes piétons-bus et couloirs-bus), la restructuration doit améliorer les

[393] Les couloirs-bus sont recommandés par l'*Union Internationale des Transports Publics* (*U.I.T.P.*) dès 1955 ; ils sont mis en place en janvier 1964 à Paris, en octobre 1968 à Strasbourg, en juin 1971 à Nancy, en novembre 1978 à Colmar, en février 1981 à Metz.

conditions d'exploitation du réseau tout en engendrant des réductions importantes de coût d'exploitation.

Elle se caractérise par les principes suivants. La refonte des lignes existantes est nécessaire afin de mieux s'adapter à l'urbanisation existante et à son extension prévue. La place de la République est choisie comme pôle d'échange principal en raison de sa situation au centre-ville et de sa grande fréquentation. Trois pôles secondaires sont aménagés à la place d'Armes, à la gare S.N.C.F. et à la place du Roi George. Leur but est de faciliter et de limiter les correspondances en permettant des trajets directs d'un quartier ou d'une commune périphériques vers une autre destination également en périphérie. A cet effet, les lignes sont regroupées sur les principaux axes de pénétration du centre afin de poursuivre la mise en place de couloirs-bus et d'axes prioritaires et la quasi totalité d'entre elles deviennent diamétrales et assurent les relations périphérie-périphérie en desservant le centre-ville. Les conditions d'attente pour les voyageurs sont renforcées avec l'équipement d'un arrêt sur deux d'abribus. L'information générale du public doit aussi être renforcée par des campagnes d'information. (Carte 87, *tome* II, p. 858).

Après onze mois, le 1er mars 1982, le réseau est réaménagé par l'amélioration des dessertes et l'augmentation des fréquences sur certaines lignes afin de recentrer les moyens face aux besoins de la clientèle.

γ. LA PROBLEMATIQUE D'UNE RESTRUCTURATION : LES PROJETS DE DESSERTES DE LA COMMUNE DE MOULINS-LES-METZ, DANS LE CADRE DE LA RESTRUCTURATION DU 12 JANVIER 1986.

En 1985, la ligne 5/25 dessert la commune de Moulins de la façon suivante : l'antenne 5 traverse Moulins-centre pour aller faire terminus à Maison-Neuve et l'antenne 25 dessert et fait terminus à Préville. Ces deux antennes se séparent à Moulins-centre (pharmacie) où la fréquence est de 15 minutes pour passer à 30 minutes sur chacune d'elles.

Dans le plan de restructuration présenté à la commission des transports du 12 juin 1985, il est proposé de desservir dans l'ordre, Maison-Neuve et Préville par une seule et même boucle, à la fréquence de 24 minutes ; l'antenne 31 continuant à assurer la liaison entre Moulins-centre et Moulins-Saint-Pierre sans modification d'itinéraire ni d'horaire (1 bus toutes les 30 minutes en heure creuse). (Carte 88, tome II, p. 859). Mais les représentants de la commune de Moulins pensent que les habitants du secteur Moulins-Préville sont pénalisés au niveau du temps de trajet du fait qu'ils doivent tout d'abord transiter par Maison-Neuve avant d'arriver à leur destination et qu'il y a une diminution de la fréquence en direction de Moulins-centre.

La possibilité de l'abandon de la desserte de Maison-Neuve (la commune de Rozérieulles ne faisant pas partie du district) est alors avancée, pour concentrer les moyens sur Moulins-centre et Moulins-Préville en effectuant ainsi une boucle plus courte. Mais cette hypothèse n'apparaît pas souhaitable pour les *T.C.R.M.* En effet, l'abandon de la desserte de Maison-Neuve équivaudrait en réalité à une cession gratuite

de ce tronçon de ligne aux transporteurs interurbains lesquels transitent déjà par le même itinéraire aux heures de pointe principalement. Ils deviendraient de fait propriétaires de cette ligne par abandon du patrimoine *T.C.R.M.* Or, dans l'éventualité d'une adhésion future au district de la commune de Rozérieulles l'autorité organisatrice se trouverait dans l'obligation : soit de racheter les droits abandonnés de façon à permettre une nouvelle extension de la ligne *T.C.R.M.* desservant Moulins, soit de concéder l'exploitation d'une ligne spécifique à le desserte de Rozérieulles aux interurbains avec la prise en charge financière disproportionnée que cela impliquerait.

Aussi les *T.C.R.M.* recherchent une solution permettant de concilier les souhaits des élus de Moulins sans hypothéquer l'avenir, en sauvegardant la desserte de Maison-Neuve et ils font les propositions suivantes : pour la ligne 5 (Carte 89, tome II, p. 860), le nouvel itinéraire proposé à l'avantage de desservir à la même fréquence (24 minutes) à la fois les arrêts de Moulins, Lorraine, Moulins-Mairie et Saint-Jean, aussi bien à l'aller qu'au retour (sauf Moulins-Mairie qui n'est desservi que dans un sens, en raison du sens unique) tout en maintenant la desserte de Maison-Neuve ; l'itinéraire de la ligne 31 est modifié (Carte 90, tome II, p. 861), cette ligne ne dessert plus Moulins-Mairie mais est reportée sur le cœur de Préville pour desservir les arrêts Ardèche, Vieilles Eaux, Préville et Lorraine à la fréquence de 30 minutes en heure de pointe et de 60 minutes en heure creuse.

En conclusion, le plan qui regroupe les itinéraires des lignes 5 et 31 (Carte 91, tome II, p. 862) sur Moulins-centre, Moulins-Préville et

Maison-Neuve, démontre la possibilité d'échanges entre ces lignes à hauteur de l'arrêt Lorraine ainsi que les nouvelles possibilités offertes au niveau de l'approche du C.E.S. et du complexe sportif du quartier Préville pour les habitants des communes desservies par la ligne 5, que ce soit en amont ou en aval de la commune de Moulins-Centre.

Finalement ces propositions ne sont pas retenues, et la restructuration de janvier 1986 maintient le statu quo.

δ. LE MINI-BUS : UN MODE DE TRANSPORT POUR DECONGESTIONNER LE CENTRE-VILLE. L'EXEMPLE MESSIN.

Petit, souple, facile à manier dans les embouteillages, le minibus représente un mode de transport adapté à une circulation dans les rues étroites ou les artères encombrées de la ville. Son but est de relier les pôles administratifs et commerciaux importants du centre-ville avec une fréquence élevée, d'assurer une desserte complémentaire dans le centre pour les utilisateurs des lignes régulières et pour les résidents, et d'être un élément de dissuasion à l'utilisation de la voiture particulière au centre de la ville. Le circuit A est inauguré le 4 mai 1976, le B le 22 décembre 1976.

Si les minibus donnent une image de marque à la ville, leur coût de revient est très élevé et les flux sont faibles sauf aux heures de pointe. Aussi le réseau minibus est-il souvent remis en cause. Afin de mieux circonscrire le problème, l'*A.G.U.R.A.M.* réalise une enquête Origine/Destination le vendredi 29 et le samedi 30 novembre 1985.

Photo 73.

Metz. Présentation des minibus PEUGEOT. 4 mai 1976.

Républicain Lorrain

Tout d'abord, cette enquête montre une plus forte utilisation du circuit B qui représente 53,3 % des déplacements le vendredi et 60,9 % le samedi. Cette observation est confirmée par les feuilles de route des chauffeurs sur plusieurs mois. Mais elle étudie également la fréquentation des arrêts et des flux de voyageurs. Pour l'ensemble du réseau minibus, les secteurs où la fréquentation des arrêts (Carte 92 et 93, tome II, p. 863 et 864) est la plus importante sont : la gare S.N.C.F. (le tiers de la clientèle), la préfecture (arrêts « Préfecture » et « Comédie »), la place d'Armes (arrêts « Cathédrale », « Fabert » et « place d'Armes »), la place de la République (arrêts « République et Coëtlosquet »), les places Saint-Nicolas, Saint-Thiébault, Saint-Jacques et la gare routière.

L'analyse des déplacements complète celle de la fréquentation par arrêt (Carte 94 et 95, tome II, p. 865 et 866).

Elle met en évidence des flux principaux (plus de soixante voyageurs par jour) : *Préfecture – Gare S.N.C.F., Gare S.N.C.F. – Place d'Armes, Gare S.N.C.F. – Place de la République, Gare S.N.C.F. – Préfecture, Gare S.N.C.F. – Place Saint-Jacques, Place de la République – Gare S.N.C.F., Préfecture – Place de la République, Gare S.N.C.F. – Gare routière, Place d'Armes – Gare S.N.C.F.*, et des flux secondaires (entre trente et soixante voyageurs par jour) : *Gare S.N.C.F. – Place Saint-Louis, Gare S.N.C.F. – En Fournirue, Préfecture – Place d'Armes, Rue Tête d'Or – Gare S.N.C.F., Place Saint-Louis – Gare S.N.C.F.*

L'enquête laisse aussi apparaître que 30 % des déplacements sont effectués au moyen de titres de transport autres que ceux du réseau minibus. Il semblerait d'ailleurs que la demande soit particulièrement forte aux heures de pointe et pour des destinations bien déterminées (Préfecture, place d'Armes, place de la République, place Saint-Jacques, gare routière, gare S.N.C.F.). Cependant, 40 % des déplacements des circuits minibus entrent en concurrence avec ceux du réseau principal sur les trajets suivants : *Place d'Armes – Gare S.N.C.F., Place de la République – Gare S.N.C.F., Gare S.N.C.F. – Place d'Armes, Gare S.N.C.F. – Préfecture, Gare S.N.C.F. – Place de la République, Gare S.N.C.F. – Place Saint-Jacques.*

D'autres trajets ne sont pas assurés par le réseau principal comme par exemple : *Préfecture – Place d'Armes, Préfecture – Place de la République, Gare S.N.C.F. – Gare routière ...*

Suite à cette enquête, un projet de réorganisation du réseau minibus est proposé par l'*A.G.U.R.A.M.* en novembre 1988.

Il est d'abord nécessaire d'améliorer le service : en reportant une partie de la clientèle du réseau minibus sur le réseau principal aux heures de pointe, en mettant en place des renforts sur ce réseau principal, et en instaurant la régulation des minibus à la gare S.N.C.F. au lieu de la place de la République.

Il faut ensuite améliorer les résultats d'exploitation sans réduire le niveau de desserte du service. La recherche d'économies sur le réseau minibus a conduit l'*A.G.U.R.A.M.* à définir un projet de réorganisation du service permettant une réduction des moyens tout en répondant à une demande de desserte du secteur Sainte-Croix (Carte 96, tome II, p. 867) : le circuit 1 reprend l'itinéraire du circuit B (Carte 97, tome II, p. 868) dans le sens *Préfecture - Gare S.N.C.F.* et l'itinéraire du circuit A dans le sens *Gare S.N.C.F. - Préfecture*, et le circuit 2 assure la liaison *Quartier Sainte-Croix – Place de la République – Place du Général de Gaulle* et retour.

Un réaménagement des fréquences de desserte s'avère nécessaire par rapport à la situation actuelle (un bus toutes les 8 minutes sur les troncs communs). Mais il faut aussi maintenir aux heures de pointe un niveau de service comparable à celui actuellement en vigueur. Il est donc envisagé de mettre en place un bus toutes les six minutes sur le circuit 1, de 7 h 30 à 9 h 00 et 16 h 30 à 18 h 00, et toutes les huit minutes le reste du temps et un bus toutes les dix minutes sur le circuit 2.

Cette restructuration du réseau minibus s'opère le 8 janvier 1990.

c. DES AMENAGEMENTS TECHNIQUES.

La technique apporte également sa contribution à l'amélioration de la circulation des transports collectifs urbains avec la mise en place des Systèmes d'Aide à l'Exploitation. (S.A.E.).

Parallèlement à l'amélioration de la vitesse et de la régularité des autobus, ils constituent pour l'exploitant un outil performant pour organiser et contrôler le fonctionnement du réseau.

Il aide à la conduite en donnant au chauffeur une information sur son avance ou son retard par rapport à l'horaire théorique. Le système lui permet donc d'adapter en permanence sa conduite dans les limites permises par la circulation.

Il enregistre ses informations analysées en temps différé (statistiques) qui apportent les éléments nécessaires pour une organisation des services mieux adaptée aux besoins et aux conditions réelles de fonctionnement.

Il améliore le service rendu à l'usager, notamment au niveau de la fiabilité des horaires et de la charge du bus.

Les premiers S.A.E. (Besançon, Nancy, Strasbourg)[394] s'appuient sur une conception très centralisée du système, toutes les opérations étant pilotées par un ordinateur situé au Poste de Contrôle Bus et le cas échéant reliée à un Poste de Contrôle Circulation. De développement plus récent, les systèmes décentralisés et ceux dits « hiérarchisés » permettent d'assurer certaines fonctions essentielles directement à bord de chaque bus grâce à l'utilisation de micro-ordinateurs embarqués.

[394] S.A.E. inauguré le 27 octobre 1980 à Strasbourg ; le 25 novembre 1982 à Nancy.

Le S.A.E. permet l'automatisation de certaines tâches tant dans la conception du réseau que dans la production ; il est source de progrès car il améliore la fiabilité des horaires et la régularité, ainsi que la productivité (notamment au niveau de la vitesse commerciale).

Par une meilleure adaptation des temps de parcours, il fait progresser les conditions de travail.

Le confort de l'usager augmente en raison de la diminution des temps d'attente et d'une meilleure répartition des passagers par autobus.

L'obtention d'informations en vue d'études et de suivis statistiques et l'amélioration de l'efficacité (donc de l'image du réseau) doit attirer une nouvelle clientèle.

D'autre part, il permet de réduire le déficit d'exploitation par une augmentation de clientèle et une utilisation optimale des moyens existants.

Il valorise et responsabilise le personnel de l'entreprise en lui donnant les moyens d'être plus efficace.

Le S.A.E. apporte donc une amélioration globale en ce qui concerne service : en temps réel, par une régularité aux arrêts et aux terminus avec en corollaire une meilleure répartition de la charge et pour les conducteurs l'assurance de bénéficier effectivement des temps de battement et en temps différé, par une organisation plus précise des services grâce à l'étude des informations recueillies.

La suite logique est une meilleure information de la clientèle. Les principaux arrêts du réseau sont équipés de bornes informatives qui

annoncent le temps d'attente des deux prochains autobus pour chaque destination desservie par l'arrêt sur lequel elles sont implantées. Dans les véhicules, un bandeau lumineux annonce en alternance la destination et le nom du prochain arrêt. Ce système d'information est intégré au S.A.E. et porte le nom de Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information (S.A.E.I.)[395]. Outre ce service d'information en temps réel, il permet, au poste central, de connaître à tout moment la position des autobus en ligne, leur avance ou leur retard. Les régulateurs peuvent ainsi réagir et minimiser les perturbations pour la clientèle. Ce système communique également à chaque conducteur, sur son pupitre, la valeur de son avance ou de son retard et lui permet donc de s'adapter, pour revenir aux horaires théoriques du plan de marche. Il renseigne également un ordinateur de gestion des statistiques qui enregistre tous les temps de parcours et constitue un formidable outil de travail pour construire des horaires plus fiables.

E. L'EVOLUTION DES RESEAUX.

1. LA MUTATION DES TRANSPORTS URBAINS.

En relation avec les préoccupations liées au problème de l'environnement et à la congestion des centres-villes, une ère nouvelle s'ouvre pour le transport public : au plan local, il fait son entrée dans les discours politiques. Les élus prennent aussi conscience de la nécessité d'une meilleure coordination entre les divers modes de transport. C'est une activité économique en pleine mutation qui doit,

[395] S.A.E.I. inauguré à Metz le 13 juin 1994.

sans cesse, s'adapter aux transformations de l'agglomération et aux nouvelles attentes de la clientèle.

a. UNE CONTRIBUTION A L'AMENAGEMENT URBAIN.

L'étalement urbain, favorisé par l'usage de l'automobile, a pour conséquence une perte d'attraction des centres-villes. Or, sauf exception, la part des transports urbains dans les déplacements inter-banlieues reste marginale. Les transporteurs constatent que les liaisons centre-banlieue ne sont plus exclusives et qu'elles deviennent multi-directionnelles. Ils sont amenés à développer des services adaptés à une partie de la clientèle soit pour des zones excentrées, soit pour des périodes spécifiques (soirées, dimanches et jours fériés, desserte de cimetières ...) : taxis-bus, taxis collectifs, services sur réservation.

Le transport en commun contribue également à l'aménagement urbain et à la structuration de l'agglomération en désenclavant les quartiers sociaux et en reliant les pôles commerciaux et les grands équipements (hôpitaux, universités et centres scolaires, équipements sportifs et culturels) entre eux.

b. L'EVOLUTION DE LA NOTION DE SERVICE PUBLIC.

La notion de service public a évolué par l'amélioration de la qualité des dessertes (accessibilité favorisée par les planchers surbaissés, amélioration du confort, régularité de la fréquence, introduction de la billetique, diversification des titres de transport) et par l'introduction, dans les réseaux, du marketing dans le but de mieux informer et de mieux écouter la clientèle.

Les entreprises de transport public s'impliquent également plus dans la vie de la cité par la lutte contre les exclusions, les actions de prévention et d'insertion, la formation des jeunes. Elles en deviennent des acteurs par le recrutement de chômeurs et par la prise en compte des réalités sociales (embauche d'agents d'ambiance, de médiateurs). Elles forment également leurs salariés à la prévention des risques par la mise en place d'un accompagnement psychologique, juridique et économiques pour les conducteurs victimes d'une agression et recherchent des partenaires locaux pour susciter une participation civique des salariés des quartiers (animateurs sociaux, sportifs ou éducatifs).

c. L'EVOLUTION DE LA RAISON SOCIALE.

Le fait marquant des années quatre-vingts et quatre-vingt-dix est le développement d'un secteur mixte public-privé, avec la constitution de *Sociétés d'Economie Mixte* (*S.E.M.*) ou de *Sociétés Anonymes d'Economie Mixte* (*S.A.E.M.*)[396]. Elles présentent la particularité de voir apparaître dans leur capital une ou plusieurs collectivités locales dont la part détenue ne peut ni être inférieure à 50 %, ni supérieure à 80 %. Elles sont donc majoritaires dans le capital de l'entreprise, les partenaires privés n'intervenant que pour une part plus faible. Ces derniers exploitent ou apportent une assistance technique à de nombreux réseaux soit directement, soit par l'intermédiaire de filiales locales.

[396] Longwy en 1984, Mulhouse en 1985, Forbach, Metz et Strasbourg en 1991.

Le secteur est particulièrement concentré avec trois groupes qui, en 1994, représentent à eux seuls 80 % du marché provincial français :

- VIA - TRANSPORT : ce groupe privé, filial de la compagnie mixte de navigation (groupe Paribas), gère 40 % des réseaux de transports en commun urbains (Saint-Avold et Bar-le-Duc par le biais de l'entreprise Bus-Est) ; elle privilégie les contrats du type « garantie de recettes » ;
- C.G.E.A. : la *Compagnie Générale d'Entreprises Automobile* appartient à la *Compagnie Générale des Eaux.* Elle gère 21 % du marché (Nancy, Pompey, Toul) ; elle privilégie les contrats du type « compensation forfaitaire » ;
- TRANSDEV : cette société est une filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations. Elle gère 19 % du marché (Forbach, Longwy, Metz, Strasbourg) ; elle participe surtout à des sociétés d'économie mixte, en assumant ou non le risque commercial.

Il faut encore signaler le regroupement de réseaux *A.G.I.R.* (*Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de Transport Public*) qui défend la gestion indépendante, c'est-à-dire sans l'assistance de l'un de ces trois groupes (Mulhouse).

Par le biais des contrats d'exploitation, les autorités organisatrices des transports urbains demandent aux transporteurs de plus s'impliquer dans la gestion de leurs réseaux.

Ainsi, le contrat de gérance (le transporteur n'assume aucun risque et la collectivité lui garantit un niveau de rémunération minimum) est de moins en moins retenu. Les autorités organisatrices

lui préfèrent les contrats à « prix forfaitaire » ou à « garantie de recettes » (l'entreprise de transport assume l'essentiel des risques industriels, mais le risque commercial, c'est-à-dire la fréquentation du réseau, est couvert par l'autorité) ou encore les contrats aux « risques et périls » ou à « compensation financière forfaitaire » (le transporteur prend le risque maximum car la collectivité se contente de verser un montant forfaitaire fixé par le contrat).

d. PARTICIPER A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION.

Se déplacer en transport en commun est un acte de lutte contre la pollution. En effet, un autobus à moteur diesel classique est, rapporté au nombre de passagers transportés, quinze fois moins polluant que la voiture particulière et une voiture de tramway permet de déplacer environ deux cent quarante personnes, soit la capacité de trois autobus et celle de cent soixante-dix-sept voitures (au taux moyen d'occupation de 1,38)[397].

Les réseaux expérimentent toutes les solutions possibles pour réduire leur pollution : autobus équipés de filtres à particules (Metz), utilisation de biocarburant (ester de colza, diester de colza (Nancy et Metz), aquazole[398]), de l'électricité (Strasbourg) ou du gaz. Ce dernier combustible, avec ces deux principales filières G.P.L.[399] et G.N.V.[400], gagne les faveurs de réseaux de plus en plus nombreux (Colmar en 1998, Nancy en 1999, Forbach en 2000).

---

[397] Source U.T.P.

[398] Mélange de gasoil et d'eau.

[399] Gaz de Pétrole Liquéfié.

[400] Gaz Naturel Véhicule.

2. LES NOUVEAUX VENUS.

a. D'UNE LIGNE INTERURBAINE A UNE LIGNE URBAINE.

En 1983, la municipalité de Guebwiller met en place un service de transport urbain pour faciliter le déplacement des personnes âgées. Il est simplement intégré à la ligne interurbaine qui traverse la cité. Les clients bénéficient d'un tarif urbain.

Cependant, le problème de la desserte des quartiers périphériques reste entier. Les élus décident donc, en septembre 1989, la création d'une ligne spécifiquement urbaine, au tracé complexe : *Domaine de la Lauch – Menuiserie Hauth – Passage à niveau – Rue des Bleuets – Léo Lagrange – Rue Victor Hugo – Parc de la Marseillaise – Notre-Dame – Mairie – Hôpital – Caserne des Pompiers – Erables – Rue des Francs – Solisana – Caserne des Pompiers - Mairie – Saint-Léger – Place J. J. Bourcart – Rue de l'Ermite – Bois Fleuri – Kreyenbach – Breilmatt – Saint-Léger – Monument-aux-Morts – Solisana - Rue des Francs – Erables – Caserne des Pompiers – Mairie – Hôpital – Parc de la Marseillaise – Rue Victor Hugo – Léo Lagrange – Rue des Bleuets – Passage à niveau – Menuiserie Hauth – Domaine de la Lauch.* (Carte 98, tome II, p. 869).

Le *Transport Urbain de Guebwiller* (*T.U.G.*) est confié à la *Société d'Autobus de Guebwiller et Environs* (*S.O.D.A.G.*).

b. UNE CONSEQUENCE DE LA FERMETURE DE LA GARE.

Jusqu'à la fermeture de la gare de Sainte-Marie-aux-Mines en 1978, les transports *Heilmann* assurent une navette entre la gare et Echery.

En raison de l'étendue de la commune le long des vallées et du nombre de personnes âgées, les élus décident la création d'une ligne

municipale de transport urbain (15 km), assurée par un minibus. Là aussi, le parcours est complexe : *Services Techniques – Place Trsic – Plein Soleil – Terrasses – Fertrupt-Porte de Fer – Fertrupt-Ecole – Place Trsic – Services Techniques – Caserne des Pompiers – Place du Prensureux – Place Keufer – Mairie – Place Foch – Place du Général de Gaulle – Hôpital Communal – Rue Clémenceau – Brifosse – Hôpital Communal – Place du Général de Gaulle - Ecole de Lattre – Rue du Général Bourgeois – Sur l'Ile – Les Fougères – Cimetière d'Echery – Echery-Place – Route du Stade – Les Fougères – Sur l'Ile – Rue du Général Bourgeois – Ecole de Lattre – Place du Général de Gaulle - Hôpital Communal – Rue Clémenceau – Brifosse – Ecole de Lattre – Piscine – Rue SaintLouis – Place de la Fleur – Super U – Caserne des Pompiers – Services Techniques.*

En raison des décès, liés à l'âge, et du départ des jeunes de la vallée, le nombre de voyageurs n'a cessé de baisser, mais il connaît une nouvelle stabilité depuis 1997.

Tableau 36.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Sainte-Marie-aux-Mines, entre 1983 et 2000.

1983	37 000
1987	33 000
1988	32 000
1992	25 000
1993	20 000
1995	19 000
1996	13 000
1997	18 000
2000	17 000

Source : Mairie de Sainte-Marie-aux-Mines

c. LA LENTE EVOLUTION DU RESEAU VERDUNOIS.

En décembre 1977, la municipalité de Verdun met en place deux lignes de transports urbains, desservies par les *Rapides de la Meuse*, pour relier le centre-ville à la Z.I.L. de Thierville et à la Z.A.C. des Planchettes.

Afin de favoriser l'extension du réseau, les élus des communes de Belleville, de Thierville et de Verdun prennent la décision de se regrouper au sein du *Syndicat Verdunois Inter Transports* (*S.Y.V.I.T.*). Celui-ci crée, le 1er septembre 1989, un réseau de huit lignes[401]. (Carte 99, tome II, p. 870).

Dès 1990, le *S.Y.V.I.T.* est remplacé par le *Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples de l'Agglomération Verdunoise* (*S.I.V.O.M.*) qui restructure le réseau en 1992, portant le nombre de lignes à treize[402].

---

[401] Réseau de Verdun au 1er septembre 1989.

Ligne 1 : *Eglise de Glorieux – Thierville – Quai de Londres – Hôpital Desandrouins.*

Ligne 2 : *Boulevard de l'Europe-Jean Monnet – Quai de Londres – Eglise de Glorieux.*

Ligne 3 : *Hôpital Desandrouins – Grandes-Plantes – Boulevard de l'Europe-Jean Bonnet.*

Ligne 4 : *Belleville – Quai de Londres – Hôpital Desandrouins.*

Ligne 5 : *Belleville – Quai de Londres – Boulevard de L'Europe-Jean-Monnet.*

Ligne 6 : *Quai de Londres – Anthouard – Quai de Londres – Grandes-Plantes – Planchettes – Quai de Londres.*

Ligne 7 : *Quai de Londres – Glorieux – Regret – Moulin Brûlé.*

Ligne scolaire : *Ecoles maternelles et primaires de Belleville.*

Source : S.Y.V.I.T.

[402] Réseau de Verdun en 1992.

Ligne 1 : *Porte Chaussée – Eglise de Glorieux*, par Thierville.

Ligne 2 : *Porte chaussée – Eglise de Glorieux*, par cité Verte.

En 1998, le *S.I.V.O.M.* met en service le *Transport Intercommunal Verdunois* (*T.I.V.*), confié à la *Société des Transports Automobiles des Hautes Vosges* (*S.T.A.H.V.*). L'expérience aidant, le réseau est modifié : il comporte désormais quatre lignes permanentes et sept lignes scolaires ponctuelles[403]. (Carte 100, tome II, p. 871).

Ligne 3 : *Porte chaussée – Désandrouins*, par avenue Miribel.
Ligne 4 : *Porte Chaussée – Désandrouins*, par rue de Béthune.
Ligne 5 : *Porte chaussée – Boulevard de l'Europe*, par L.E.P. Bévaux.
Ligne 6 : *Porte Chaussée – Boulevard de l'Europe*, par avenue de Metz.
Ligne 7 : *Hôpital Désandrouins – Boulevard de l'Europe.*
Ligne 8 : *Porte Chaussée – Belleville Closeries.*
Ligne 9 : *Porte chaussée – Anthouard.*
Ligne 10 : *Péribus* (desserte des Grandes Surfaces à la périphérie).
Ligne 11 : *Porte Chaussée – Les Planchettes – Porte Chaussée.*
Ligne 12 : *Porte Chaussée – Moulin Brûlé – Porte Chaussée.*
Ligne 13 : *Scolaires Belleville.*

Source : S.I.V.O.M.

[403] Réseau de Verdun en septembre 1998.

Ligne 1 : *Gare S.N.C.F. – Les Planchettes – Kennedy.*
Ligne 2 : *Hôpital Désandrouins – Grandes-Plantes – Centre-Ville – Thierville.*
Ligne 3 : *Sous Saint-Barthélemy – Centre-Ville – Europe.*
Ligne 4 : *Belleville – Centre-Ville – Pré-L'Evêque.*
Ligne 12 : *Baleycourt-Regret – Primaires de Glorieux – Centre-Ville* (Service scolaire).
Ligne 13 : *Primaires de Belleville* (Service scolaire).
Ligne 15 : *Belleville – Collège de Thierville* (Service scolaire).
Ligne 16 : *Collège de Thierville – Sous Saint-Barthélemy – Cité Verte* (Service scolaire).
Ligne 17 : *Grandes-Plantes – Route d'Etain – Centre-Ville – Kennedy – Collège Barrès* (Service scolaire).
Ligne 18 : *Collège Barrès – Dieu du Trice* (Service scolaire).
Ligne 19 : *Centre-Ville – Route d'Etain – Les Planchettes – Kennedy* (Service scolaire).

Source : S.I.V.O.M.

d. DES SERVICES PONCTUELS.

En août 1975, la municipalité de Remiremont décide la création d'un réseau de transport urbain ponctuel pour les jours de marché (les mardis et vendredis non fériés). Le service est confié à la *Société des Transports Automobiles des Hautes Vosges* (*S.T.A.H.V.*). Le réseau comporte deux lignes : *Le Rhumont – Revillon* et *Le Rhumont – Maldoyenne.*

Depuis juin 1993, la commune de Vittel met en place un service ponctuel de transport en commun pendant la saison touristique.

3. SAUVER LE SERVICE PUBLIC.

a. DYNAMISER LE TRANSPORT URBAIN.

Après avoir pensé, dans un premier temps, à abandonner le service public des transports en commun, le conseil municipal de Colmar décide, dans sa séance du 9 juin 1969, son maintien au sein de la régie municipale. Il vote une prise en charge, par le budget de la ville, du déficit d'exploitation, à hauteur de 50 % et prend de nouvelles mesures pour l'améliorer : gratuité des transports pour les personnes âgées (1971), mise en service d'un nouveau dépôt d'autobus (1972), standardisation des autobus (1974), nouvelle tarification et meilleure information de la clientèle (1975), amélioration des dessertes et de la fréquence, prolongement de lignes en direction des nouveaux quartiers (Diaconat), des centres commerciaux et des zones industrielles (1976 à 1982), zone piétonne (1976), priorité aux feux (1982), couloir-bus (1985), lignes minibus au centre-ville (1987).

Tableau 37.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Colmar, entre 1979 et 1990.

1979	2 794 000	**1985**	3 680 000
1980	2 816 000	**1986**	3 755 000
1981	2 920 000	**1987**	3 808 000
1982	3 147 000	**1988**	3 918 000
1983	3 292 000	**1989**	3 978 000
1984	3 435 000	**1990**	3 885 000

Source : S.I.T.R.A.C.E.

Ce sont cependant les créations du *Syndicat Intercommunal des Transports de Colmar et Environs* (*S.I.T.R.A.C.E.*), en juin 1987, et de la *Société des Transports Urbains de Colmar et Environs* (*S.T.U.C.E.*), au 1er janvier 1990, qui vont dynamiser les transports urbains avec, à la clé, une importante restructuration du réseau[404]. (Carte 101, tome II, p.

404

Réseau de Colmar en septembre 1992.

Ligne 1 : *Horbourg-Wihr – Europe.*

Ligne 2 : *Zone Industrielle – Europe* (Service rapide).

Ligne 3 : *Zone Industrielle – Europe.*

Ligne 4 : *Logelbach-Gare – Diaconat.*

Ligne 5 : *Unterlinden – Wintzenheim.*

Ligne 6 : *Logelbach-Hypermarché – Cité Saint-Vincent-de-Paul – Cité d'Ostheim.*

Ligne 7 : *Saint-Joseph – Semm.*

Ligne 8 : *Mittelharth – Krutenau.*

Ligne 9 : *Route de Bâle – Boulevard du Champ-de-Mars.*

Ligne 15 : *Labaroche – Trois Epis – Niedermorschwihr – Turckheim – Ingersheim – Colmar.*

Source : S.I.T.R.A.C.E.

872). L'adhésion de nouvelles communes[405] au *S.I.T.R.A.C.E.* permet l'extension du réseau[406]. (Carte 102, tome II, p. 873).

b. REORGANISER LES TRANSPORTS.

En 1975, les élus longoviciens constatent la faible utilisation du réseau urbain par les scolaires, en raison de la politique de promotion de lignes spécifiquement scolaires, et par les salariés de la sidérurgie qui utilisent le ramassage organisé par les employeurs (transport-employeur).

---

[405] Adhésion des communes de Holtzwihr, de Wickerschwihr et de Riedwihr en 1996 ; de Andolsheim et de Wettolsheim en 1997 ; de Houssen en 1998 ; de Bischwihr, de Fortschwihr et de Sundhoffen en 1999.

[406]

Réseau de Colmar au 3 septembre 2001.

Réseau Semaine

Ligne 1 : *Europe – Horbourg-Wihr – Bischwihr – Fortschwihr.*

Ligne 1a : *Europe – Horbourg-Wihr – Andolsheim – Sundhoffen.*

Ligne 1b : *Unterlinden – Sundhoffen* (Direct).

Ligne 2 : *Europe – Zone Industrielle – Haussmann.*

Ligne 2a : *Europe – Zone Industrielle – Z.A.C. Aérodrome – Parc des Expositions.*

Ligne 3 : *Europe – Houssen* (Hypermarché CORA).

Ligne 4 : *Europe – Lauenstein – Diaconat – Ricoh.*

Ligne 5 : *Logelbach* (Hypermarché Rond-Point) – *Wintzenheim.*

Ligne 6 : *Logelbach* (Hypermarché Rond-Point) – *Wettolsheim - Wintzenheim.*

Ligne 7 : *Saint-Joseph – Mittelharth – Route de Bâle – Semm.*

Ligne 8 : *Mittelharth – Route de Bâle – Semm.*

Ligne 9 : *Biopôle – Grillenbreit/ Campus – Collège Berlioz – Widor.*

Ligne 11 : *Riedwihr – Wickerschwihr – Holtzwihr – Unterlinden.*

Réseau Soirée

Ligne C : *Somnambus : Horbourg-Wihr – Europe – Ladhof.*

Réseau Dimanche et Jour Férié

Ligne A : *Wintzenheim – Wettolsheim – Europe – Ladhof – Parc des Expositions* (Desservi lors de certaines manifestations).

Ligne B : *Horbourg-Wihr – Logelbach* (Gare).

Source : S.I.T.R.A.C.E.

Tableau 38.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Longwy, entre 1979 et 1990.

1979	1 147 000	**1985**	970 000
1980	948 000	**1986**	1 579 000
1981	789 000	**1987**	2 549 000
1982	640 000	**1988**	2 874 000
1983	514 000	**1989**	3 125 000
1984	742 000	**1990**	3 202 000

Source : S.E.M.I.T.U.L.

Face aux difficultés financières et à la baisse du trafix du service urbain, ils créent, le 10 décembre 1975, le *Syndicat Intercommunal d'Etude de Transports de Personnels de l'Agglomération de Longwy*, dont le but est d'essayer de mieux organiser le transport des personnes.

Après de nombreuses concertations, la création du *Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de Longwy* (*S.I.T.R.A.L.*) est décidée. Il regroupe douze communes[407]. Le 3 septembre 1984 voit la naissance de la *Société d'Economie Mixte des Transports Urbains du Bassin de Longwy* (*S.E.M.I.T.U.L.*) et l'inauguration, le 22 septembre, d'un nouveau réseau comportant six lignes[408]. Ce dernier connaît quelques modifications de services

---

[407] Haucourt-Moulaine, Herserange, Hussigny, Longlaville, Longwy, Mexy, Mont-Saint-Martin, Rehon, Saulnes, Thil, Villers-la-Montagne, Villerupt.

[408]

Réseau de Longwy en février 1985.

Ligne 1 : *Saint-Charles – Herserange – Longwy-Bas – Longwy-Haut – Hôpital.*

ponctuels (Villers-Mairie, Lycée H. Wallon, Pulventeux-Europe ...), la création de la ligne *Longwy – Cosnes-et-Romains – Gorcy* (septembre 1989) et surtout l'intégration des transports scolaires sur la totalité du périmètre du *S.I.T.R.A.L.* (1988). (Carte 103, tome II, p. 874). Deux lignes transfrontalières[409] viennent compléter le réseau[410] qui est profondément restructuré le 2 novembre 1999. (Carte 104, tome II, p. 875).

Ligne 2 : *Cantebonne – Villerupt – Thil – Hussigny – Saulnes – Herserange – Longwy-Bas – Longwy-Haut – Hôpital.*

Ligne 3 : *Mont-Saint-Martin – Hôpital – Gouraincourt – Longwy-Bas – Réhon-Centre – Heumont-Route de Chénières.*

Ligne 4 : *Etoile – Longwy-Bas – Mexy – Haucourt-Moulaine – Villers-la-Montagne – Thil – Villerupt-Henri-Barbusse.*

Ligne 5 : *Longwy-Haut-I.U.T. – Longwy-Bas – Rue de la Chiers/Herserange – Longlaville-Elsa-Triolet.*

Ligne 6 : *Longwy-Bas-Gare-Toutière – Z.I. Pulventeux – Piedmont – Hôpital.*

Source : S.E.M.I.T.U.L.

409

- *Longwy – Rodange – Pétange – Luxembourg*, le 1er juin 1992.
- *Villerupt – Esch-sur-Alzette*, en 1998.

410

Réseau de Longwy au 2 novembre 1999.

Ligne A : *Mont-Saint-Martin – Hôpital – Longlaville/Saint-Charles-Rhin – Haucourt-Moulaine.*

Ligne B : *Cutry – Cutrie-Mairie – Eglantines – Mont-Saint-Martin.*

Ligne C : *Villerupt-Cantenonne – A. Bertin – Hussigny-Godbrange/Tiercelet.*

Ligne D : *Hussigny-Godbrange – Carnot – Espace-Bus – Longwy-Bas.*

Ligne E : *Mexy – Lorraine – I.U.T.-Plaine de Jeux – Longwy-Haut.*

Ligne *Express'Haut* : *Villerupt – H. Barbusse – Hôpital – Mont-Saint-Martin.*

Ligne *Transfrontalière* : *Mont-Saint-Martin - Hôpital – Gare de Rodange – Pétange.*

Ligne *Taxi* : *Haucourt-Moulaine – Haucourt-Mairie – Piedmont - Mont-Saint-Martin.*

Source : S.E.M.I.T.U.L.

4. L'ADAPTATION DES RESEAUX A UNE MEILLEURE DESSERTE.

a. UN NOUVEL ESPACE A DESSERVIR.

En 1995 est créé le *Syndicat des Transports Urbains du Barois (S.I.T.U.B.)*, afin de faciliter le déplacement des voyageurs de plusieurs communes regroupées autour de Bar-le-Duc[411]. Le réseau est modifié pour tenir compte du nouvel espace à desservir[412]. (Carte 105, tome II, p. 876).

b. LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE SAINT-AVOLD.

Macheren adhère au *Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Saint-Avold* en 1982. Celui-ci prend la compétence des transports urbains en 1984 et le réseau est modifié pour desservir cette nouvelle

---

411 Bar-le-Duc, Fains-les-Sources – Véel et Savonnières-devant-Bar, en 2002.

412

Réseau de Bar-le-Duc au 1er septembre 2002.

Lignes urbaines.

Ligne 1 : *Côte-Sainte-Catherine – Ville-Haute.*

Ligne 2 : *Piscine – Rochelle – Libération.*

Ligne 3 : *Fains-Véel – Rochelle – Savonnières.*

Ligne NC : *Navette Curmont.*

Ligne NV : *Navette Vilmorin* (Lycée agricole).

Lignes interurbaines dont des arrêts sont situés à l'intérieur du *S.I.T.U.B.* et assurent une fonction urbaine.

Ligne 2 : *Bar-le-Duc – Verdun* (Gare routière, gare S.N.C.F., Marbot).

Ligne 17 : *Bar-le-Duc – Ligny* (Gare routière, gare S.N.C.F., Rochelle, Saint-Jean, cité administrative, parc Bradfer, Champ-de-Mars, Pont Dammarie).

Ligne 19 : *Bar-le-Duc – Saint-Dizier* (Gare routière, gare S.N.C.F., Poste, Rochelle, Couronne, Nazareth Rue de Veel).

Ligne 63 : *Bar-le-Duc – Revigny* (Gare routière, gare S.N.C.F., Pont Biais, Bégarenne, Mairie de Fains, Intermarché, Garage Genin, Hôpital, Pont d'Ornain, Valottes).

Source : BUS-EST

commune[413]. Le 26 juin 1999, Valmont se retire du *S.I.V.O.M.* qui confie la délégation du service des transports urbains à la société *Bus-Est* de Gondreville (54). Le 1er septembre 1999, le réseau est restructuré[414] et prend la dénomination de *TRANSAVOLD.* Il est complété, le 3 décembre 2001, par un service de Taxis-Bus[415]. (Carte 106, tome II, p. 877).

c. LA RESTRUCTURATION DU RESEAU.

En 1973, l'agglomération de Forbach est érigée en périmètre des transports urbains. Il comprend les communes de Forbach, de Petite-Rosselle, de Stiring-Wendel et de Spicheren. Dans les années quatre-

---

413

Réseau de Saint-Avold en septembre 1989.

Ligne 1 : *Saint-Avold – Carrière – Wenheck.*
Ligne 2 : *Saint-Avold – Cité Emile Huchet.*
Ligne 3 : *Saint-Avold – Cité Jeanne d'Arc.*
Ligne 4 : *Navette gare routière – Gare S.N.C.F.*
Ligne 5 : *Saint-Avold – Dourd'hal.*
Ligne 6 : *Saint-Avold – Macheren – Petit-Ebersviller – Carrière – Wenheck.*

Source : T.R.A.W.

414

Réseau de Saint-Avold au 1er septembre 1999.

Ligne 1 : *Gare Routière – Gare S.N.C.F.*
Ligne 2 : *Emile Huchet – Gare Routière – Dourd'hal.*
Ligne 3 : *Jeanne d'Arc – Gare Routière – Lycée C. Jully.*
Ligne 4 : *Gare Routière – Macheren.*

Source : BUS-EST

415

Réseau *Taxis&Bus* de Saint-Avold au 3 décembre 2001.

Ligne 2 : *Centre-Ville – Emile Huchet.*
Ligne 3 : *Centre-Ville – Hospitalor – Quartier Crusem.*
Ligne 4a : *Centre-Ville – Petit-Ebersviller – Macheren.*
Ligne 4b : *Macheren – Gare S.N.C.F.*

Source : BUS-EST

vingt, le réseau comporte trois lignes régulières[416], sans compter la ligne transfrontalière *City-Express*, reliant Forbach à Sarrebruck. (Carte 107, tome II, p. 878). Le 10 septembre 1990, les transports urbains sont restructurés[417]. (Carte 108, tome II, p. 879). Ils prennent également la dénomination de *Forbus*.

416

Réseau de Forbach dans les années quatre-vingts.

Ligne 1 : *Petite-Rosselle – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Bruch – Petite-Forêt.*

Ligne 3 : *Rue Victor-Hugo (Stiring) – Wiesberg.*

Source : R.M.T.C.

417

Réseau de Forbach au 10 septembre 1990.

Ligne 1 : *Wiesberg – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Petite-Rosselle – Habsterdick.*

Ligne 3 : *Wiesberg – Petite- Rosselle.*

Ligne 4 : *Marienau – Creutzberg.*

Source : Forbus

Tableau 39.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Forbach, entre 1946 et 2000.

1946	420 000	**1960**	3 873 000	**1974**	1 812 000	**1988**	1 271 000
1947	1 046 000	**1961**	3 655 000	**1975**	1 605 000	**1989**	1 176 000
1948	1 355 000	**1962**	3 435 000	**1976**	1 500 000	**1990**	1 137 000
1949	1 678 000	**1963**	3 355 000	**1977**	1 544 000	**1991**	1 075 000
1950	1 735 000	**1964**	3 152 000	**1978**	1 577 000	**1992**	1 154 000
1951	2 179 000	**1965**	3 163 000	**1979**	1 781 000	**1993**	1 200 000
1952	2 588 000	**1966**	3 028 000	**1980**	1 753 000	**1994**	1 160 000
1953	2 900 000	**1967**	2 794 000	**1981**	1 821 000	**1995**	1 298 000
1954	3 115 000	**1968**	2 534 000	**1982**	1 616 000	**1996**	1 260 000
1955	3 349 000	**1969**	2 312 000	**1983**	1 553 000	**1997**	1 135 000
1956	3 746 000	**1970**	2 216 000	**1984**	1 520 000	**1998**	1 203 000
1957	3 767 000	**1971**	2 149 000	**1985**	1 482 000	**1999**	1 200 000
1958	4 174 000	**1972**	2 038 000	**1986**	1 532 000	**2000**	1 544 000
1959	4 149 000	**1973**	1 973 000	**1987**	1 268 000		

Source : Forbus

Avec la constitution du *Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est Mosellan* (*S.I.T.E.M.*) qui regroupe six communes[418] et la création d'une société anonyme d'économie mixte la *S.A.E.M. FORBUS – INTERCITY*[419], le réseau est remodelé en 1992[420], puis en 1993[421] et de

---

[418] Le *S.I.T.E.M.* est créé le 24 juin 19991. Il regroupe les communes de Forbach, de Stiring-Wendel, de Petite-Rosselle, de Behren-lès-Forbach, d'Oeting et de Schœneck.

[419] Les communes détiennent 60 % du capital, *T.R.A.N.S.- C.E.T.* filiale de la *Caisse de Consignation et de Dépôts* 25 % et 15 % à d'autres partenaires comme la *Saartal-Linien* (qui gère avec Forbach la ligne *Forbach – Sarrebruck*), la *Caisse d'Epargne*, la *Société d'Economie Mixte Locale* et des transporteurs privés : *Diss, Schon et Brullard, Briam Socha, Mathieu, Federspiel* et *Les Courriers Mosellans.*

[420]

Réseau *Forbus* au 10 septembre 1992.

Ligne 1 : *Wiesberg – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Petite-Rosselle – Habsterdick.*

Ligne 3 : *Bruch – Creutzberg.*

Ligne 4 : *Schœneck – Forbach.*

Ligne 5 : *Schœneck – Stiring-Wendel.*

Source : Forbus

nouvelles dessertes sont mises en place en direction d'Oeting, de Klarenthal (en Allemagne), de Spicheren et des hôpitaux[422], ce qui porte, en 2002, le nombre de lignes du réseau à neuf[423].

d. LA SIGNATURE D'UNE NOUVELLE CONVENTION.

La nouvelle convention signée entre la ville de Saint-Dié et la *Société des Transports Automobiles des Hautes Vosges* (*S.T.A.H.V.*) entre en vigueur le 1er septembre 1995. Elle prévoit une restructuration du réseau et une modification financière. Jusque-là, la ville, qui fixe aussi les tarifs, couvrait le déficit du service. A présent, un minimum garanti

---

421

Réseau *Forbus* au 2 janvier 1993.

Ligne 1 : *Wiesberg – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Marienau – Forbach-centre – Vieux Stiring – Habsterdick.*

Ligne 3 : *Petite-Rosselle Haut et Bas – Marienau – Forbach-centre.*

Ligne 4 : *Bruch – Creutzberg.*

Ligne 5 : *Schœneck – Forbach.*

Ligne 6 : *Schœneck – Stiring-Wendel.*

Source : Forbus

422 Inauguration de la ligne 7 *Forbach – Oeting* le 6 février 1993. Prolongement de la ligne *Schoeneck – Forbach* jusqu'à Klarenthal le 1er août 1997. Mise en service de la navette desservant les hôpitaux le 15 novembre 1999. Création de la ligne 8 *Forbach – Spicheren* le 2 septembre 2002.

423

Réseau *Forbus* au 2 septembre 2002.

Ligne 1 : *Wiesberg – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Marienau – Habsterdick.*

Ligne 3 : *Petite-Rosselle – Forbach-Gare-Routière.*

Ligne 4 : *Bruch – Bellevue – Forbach-Gare-Routière.*

Ligne 5 : *Schoeneck – Forbach-Gare-Routière.*

Ligne 6 : *Creutzberg – Petite-Forêt – Hôpital – Forbach-Gare-Routière.*

Ligne 7 : *Behren – Oeting – Forbach-Gare-Routière.*

Ligne 8 : *Spicheren – Forbach-Gare-Routière.*

Ligne 30 : *Forbach-Gare-Routière – Sarrebruck.*

Source : Forbus

est appliqué, à charge à la *S.T.A.H.V.* de faire des prévisions de fréquentation et de recette et d'essayer de les atteindre.

Tableau 40.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Saint-Dié, entre 1983 et 1990.

1983	299 000	**1987**	316 000
1984	298 000	**1989**	312 000
1985	316 000	**1990**	306 000

Source : S.T.A.H.V.

L'amélioration espérée des transports en commun déodatiens repose sur quatre principes : une rotation plus rapide (un quart d'heure, ce qui double la fréquence), plus de véhicules (quatre au lieu de trois), la suppression de la boucle de la ligne principale et une meilleure information de la clientèle. Les dessertes spécifiques des scolaires, des écarts et des jours de marché sont maintenues. Le nouveau réseau est inauguré le 6 janvier 1996 et mis en service le 8 janvier. Il comporte neuf lignes[424]. (Carte 109, tome II, p. 880).

424

Réseau déodatien au 8 janvier 1996.

Ligne 1 *Sainte-Marguerite-Faing – Saint-Roch-Eglise* (Tous les jours, sauf dimanches et jours de fête).

Ligne 4 *Trois-Scieries – Hellieule – Place Saint-Martin* (Mardi, mercredi et samedi).

Ligne 5 *Le Villé – Hellieule – Place Saint-Martin* (Mardi, mercredi et samedi).

Ligne 6 *Foucharupt – PLace Saint-Martin* (Mardi, mercredi et samedi).

Ligne 7 *Foucharupt – Souhait* (Du lundi au samedi, sauf mercredi).

Ligne 8 *Bibliothèque – Dijon* (Du lundi au samedi, sauf mercredi).

Ligne 9 *Hellieule-Ecole – Saint-Roch-Lycée-Professionnel – Rue du 31e BCP* (Du lundi au samedi, sauf mercredi).

Ligne 10 *Hellieule – L'Orme* (Mardi, mercredi et samedi).

Ligne 11 *Robache – Rue Thiers* (Mardi et samedi).

Les enfants de moins de cinq ans voyagent gratuitement. Les adultes titulaires de la carte *Cité Pass* paient leur place entre un franc et trois francs et quarante centimes, selon la tranche dans laquelle s'inscrit leur quotient familial. Le coût réel du billet est de sept francs. Deux places par autobus sont réservées aux non-voyants qui bénéficient, aux points d'arrêt, d'un affichage en braille sur l'une des faces des balises.

En un mois, le nombre de voyageurs a progressé de 23 % : 7 000 passagers par semaine contre 5 000 auparavant.

e. L'AMELIORATION DES DESSERTES.

Le 11 juillet 1975, le conseil municipal de Sarreguemines retient les principales mesures destinées à améliorer le service urbain : il adjoint aux quatre lignes principales cinq lignes ponctuelles correspondant à des services scolaires et à la desserte de la zone industrielle[425].

Source : S.T.A.H.V.

425

Réseau de Sarreguemines en septembre 1975.

Ligne 1 : *Blauberg – Gare Routière.*

Ligne 2 : *Rue de la Montagne – Gare Routière.*

Ligne 3 : *Neunkirch-Centre – Avenue de la Blies – Gare-Routière.*

Ligne 4 : *Neunkirch-Cité Allmend – Centre-Ville – Gare Routière.*

Ligne 5 : *Desserte du CES, du lycée et du pensionnat.* (Service scolaire).

Ligne 6 : *Lycée – Neunkirch.* (Service scolaire).

Ligne 7 : *Folpersviller – Neunkirch.* (Service scolaire).

Ligne 8 : *Service des dimanches.* (Service scolaire).

Ligne 9 : *Terrain industriel.*

Source : Mairie de Sarreguemines

Le réseau est profondément remanié le 16 décembre 1976 en intégrant les services scolaires aux lignes régulières[426]. (Carte 110, tome II, p. 881). En décembre de cette même année une convention est signée avec les interurbains pour desservir Welferding et Folpersviller.

Photo 74.

Sarreguemines. Autobus MERCEDES, devant l'hôtel de ville, en février 1976.

Républicain Lorrain

426

Réseau de Sarreguemines à partir du 16 décembre 1976.

Ligne 1 : *Gregersberg – Himmelsberg.*

Ligne 2 : *Neunkirch – Beausoleil* (CES).

Ligne 3 : *Allmend – Buchholz.*

Ligne 4 : *Allmend – Himmelsberg* (CES).

Ligne 5 : *Allmend – Beausoleil.*

Source : Mairie de Sarreguemines

Tableau 41.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Sarreguemines, entre 1979 et 1990.

1979	912 000	**1985**	966 000
1980	981 000	**1986**	1 079 000
1981	999 000	**1987**	1 024 000
1982	1 009 000	**1988**	1 010 000
1983	979 000	**1989**	996 000
1984	944 000	**1990**	1 023 000

Source : Mairie de Sarreguemines

Pour améliorer les dessertes, le réseau est successivement restructuré en 1996 et en 1999[427]. (Carte111, tome II, p. 882). Depuis 1997, la régie municipale reçoit l'assistance technique de la société *Bus-Est* et Sarreguemines est reliée par un Tram-Train à Sarrebruck[428].

427

Réseau de Sarreguemines en septembre 1999.

Réseau urbain.

Ligne 1 : *Beausoleil – Palatinat – Folpersviller – Z.I./C.H.S.*

Ligne 2 : *Beausoleil – La Blies.*

Ligne 3 : *Blauberg – Route de Bitche.*

Ligne 4 : *Beausoleil – CES Fulrad.*

Ligne 5 : *Welferding – Gare.*

Ligne 6 : *Route de Siltzheim – Gare.*

Ligne 7 : *Gare – Zone Industrielle – C.H.S.*

Ligne 8 : « La Citadine » *Gare – Centre-Ville – Gare.*

Services scolaires.

SCO 1 : *Spécial scolaire Folpersviller.*

SCO 2 : *Spécial scolaire Welferding.*

SCO 3 : *Spécial scolaire Route de Siltzheim.*

Tram-Train.

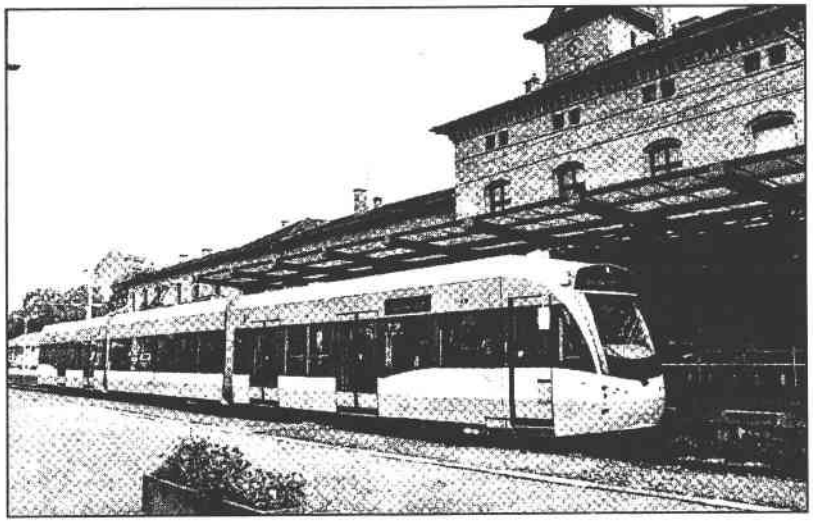
La Saarbahn : *Sarrebruck – Sarreguemines.*

Source : Mairie de Sarreguemines

428 La *Saarbahn* est inaugurée le 24 octobre 1997.

Photo 75.

Sarreguemines. Le Tram-Train en gare de Sarreguemines, en janvier 1991.



Républicain Lorrain

f. LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU.

Avec la prise de compétence des transports en commun par le *District des Trois Frontières*, en 1993, les lignes urbaines de Saint-Louis et de Huningue disparaissent au profit d'un véritable réseau de transport public. Celui-ci est mis en place par le district le 8 septembre 1994. Il se dénomme *Distribus* et permet à la fois les dessertes locales et les liaisons en direction de Bâle[429].

429

Réseau Distribus le 8 septembre 1994.

Ligne 1 : *Huningue-Domino – Blotzheim-Mairie.*

Ligne 2 : *Village-Neuf-Cimetière – Buschwiller-Centre.*

Ligne 3 : *Village-Neuf-Centre – Bâle-Schifflände.*

Ligne 4 : *Saint-Louis-Neuweg-Beaulieu – Bâle-Schifflände.*

Ligne 5 : *Saint-Louis-Neuweg-Menweg – Saint-Louis-Lycée.*

Source : District des Trois Fontières

Depuis, le réseau ne cesse de se modifier au fur et à mesure de l'adhésion de nouvelles communes. Ainsi, en 1996, elles sont au nombre de sept : Blotzheim, Buschwiller, Hégenheim, Hésingue, Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf ; Rosenau y adhère en 1997[430]. (Carte 112, tome II, p. 883). Kembs les rejoint en 2001 et Bartenheim en 2002[431]. (Carte 113, tome II, p. 884).

5. UNE STABILITE DE L'ESPACE DESSERVI.

a. L'AMELIORATION DU RESEAU.

Malgré la création, en 1985, du *Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne* (*S.I.T.A.S.*)[432], l'extension du

---

430

Réseau Distribus le 1er avril 1998.

Ligne 1 : *Huningue-Domino – Blotzheim-Mairie.*

Ligne 2 : *Village-Neuf-Rue de la Paix – Buschwiller-Vosges.*

Ligne 3 : *Village-Neuf-Rue de la Paix – Bâle-Schifflände.*

Ligne 4 : *Saint-Louis-Neuweg-Beaulieu – Bâle-Schifflände.*

Ligne 5 : *Saint-Louis-Neuweg-Menweg – Saint-Louis-Lycée.*

Ligne 6 : *Rosenau-Mairie – Saint-Louis-Lycée.*

Source : District des Trois Fontières

431

Réseau Distribus le 2 septembre 2002.

Ligne 1 : *Huningue-Domino – Blotzhzheim-Place Coluche.*

Ligne 2 : *Village-Neuf-Rue de la Paix – Buschwiller-Vosges.*

Ligne 3 : *Village-Neuf-Rue de la Paix – Bâle-Schifflände.*

Ligne 4 : *Saint-Louis-Neuweg-Route de Strasbourg - Bâle-Schifflände.*

Ligne 5 : *Bartenheim-Rue des Lilas – Saint-Louis-Lycée.*

Ligne 6 : *Kembs-Rue des Romains – Saint-Louis-Lycée.*

Navette : *Kembs-Rue des Romains – Saint-Louis-Neuweg-Route de Strasbourg – Bâle-Schifflände.*

Navette : *Bartenheim-Rue des Merles – Blotzheim – Hésingue – Hégenheim - Bourgfelden – Bâle-Schifflände.*

Source : District des Trois Fontières

432 Communes d'Epinal, de Chantraine et de Golbey.

réseau est peu importante. On constate surtout, entre 1989[433], (Carte 114, tome II, p. 885), et 2001[434], (Carte 115, tome II, p. 886), des améliorations et des restructurations de lignes.

Tableau 42.

Nombre de voyageurs des transports en commun d'Epinal, entre 1979 et 1990.

1979	1 916 000	**1985**	1 947 000
1980	1 849 000	**1986**	2 110 000
1981	1 746 000	**1987**	2 206 000
1982	1 735 000	**1988**	2 300 000
1983	1 659 000	**1989**	2 362 000
1984	1 718 000	**1990**	2 363 000

Source : S.T.A.H.V.

433

Réseau d'Epinal en 1989.

Ligne 4 : *La Voivre – Saut-le-Cerf – La Justice – Centre-Ville – Gare.*

Ligne 5 : *Saint-Laurent – Centre-Ville – Golbey-Jeanne d'Arc.*

Ligne 6 : *La Vierge – Centre-Ville – Haut-du-Gras – Golbey-Hôtel-de-ville.*

Ligne 7 : *Razimont – Ambrail – Centre-Ville – Gare.*

Ligne 8 : *Chantraine – Centre-ville – Pont-Patch.*

Source : S.I.T.A.S.

434

Réseau d'Epinal en 2001.

Ligne 1 : *Epinal-Lamartine – Golbey-Hôtel-de-Ville.*

Ligne 2 : *Epinal-Vieux-Saint-Laurent – Epinal-Belle-Etoile.*

Ligne 4 : *Epinal-Gare – La Voivre – Tri-Postal / ASSEDIC.*

Ligne 4 : *Epinal-Gare – La Voivre – Tri-Postal / ASSEDIC.* (Ligne scolaire).

Ligne 5 : *Golbey-Jeanne d'Arc – Saint-Laurent – Dinozé-Pré-Démon.*

Ligne 6 : *Golbey-Hôtel-de-Ville – Epinal-La-Vierge.*

Ligne 7 : *Chantraine-La-Passée – Epinal-Parc-du-Moulin.*

Source : S.I.T.A.S.

b. L'AMENAGEMENT DES LIGNE ET LA REFONTE DE L'INFORMATION.

Photo 76.

Metz. Autobus articulé RENAULT PR 180, places d'Armes, en 1990.

GIGOUT. G.

A Metz, de 1986 à 1991, il faut essentiellement noter l'amélioration du service avec le réaménagement des lignes de *Tivoli* et de *Corchade* (1987 – 1989), assurant ainsi une meilleure desserte du Technopôle de Metz 2000, la mise en axe prioritaire de la ligne *Saint-Eloy – Borny* (1989), la création d'un service tardif sur cette même ligne (1990), la restructuration des circuits minibus au centre-ville (1990) et des modifications de billetterie (1991).

Tableau 43.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Metz, entre 1946 et 2000.

1946	6 932 000	**1960**	11 792 000	**1974**	11 488 000	**1988**	18 609 000
1947	9 161 000	**1961**	12 095 000	**1975**	11 740 000	**1989**	21 018 000
1948	8 496 000	**1962**	12 148 000	**1976**	12 145 000	**1990**	21 348 000
1949	7 882 000	**1963**	12 215 000	**1977**	12 834 000	**1991**	21 626 000
1950	8 379 000	**1964**	11 772 000	**1978**	13 555 000	**1992**	21 496 000
1951	9 362 000	**1965**	11 909 000	**1979**	13 960 000	**1993**	21 642 000
1952	9 332 000	**1966**	11 042 000	**1980**	13 859 000	**1994**	21 547 000
1953	9 814 000	**1967**	10 660 000	**1981**	14 722 000	**1995**	20 700 000
1954	10 695 000	**1968**	9 795 000	**1982**	15 928 000	**1996**	21 557 000
1955	10 925 000	**1969**	10 123 000	**1983**	15 967 000	**1997**	22 109 000
1956	10 810 000	**1970**	10 713 000	**1984**	17 126 000	**1998**	22 110 000
1957	11 109 000	**1971**	11 267 000	**1985**	18 063 000	**1999**	22 116 000
1958	11 236 000	**1972**	11748 000	**1986**	18 339 000	**2000**	22 123 000
1959	11 652 000	**1973**	11 750 000	**1987**	18 569 000		

Source : T.C.R.M.

Une modification importante intervient le 1er novembre 1991 avec la substitution d'une société par actions d'économie mixte locale (*S.A.E.M.L. – T.C.R.M.*) à la régie municipale, avec la participation du groupe *T.R.A.N.S.C.E.T.* Le réseau est restructuré, le 31 août 1992, avec l'amélioration des itinéraires et des fréquences sur les lignes n° 1/21/31, 2, 3, 8, 9, 11 et 13, ainsi qu'un départ supplémentaire à 22 H pour le service tardif[435].

435

Réseau *T.C.R.M.* le 31 août 1992.

Ligne 1 : *Hauts-de-Blémont – Z.I.L. Borny – Moulins-Saint-Pierre.*

Ligne 21 : *Hauts-de-Blémont – Z.I.L. Borny – Moulins-Tournebride* (antenne).

Ligne 31 : *Hauts-de-Blémont – Z.I.L. Borny – Moulins-Mairie* (antenne).

Ligne 2 : *Montigny-Saint-Privat – Place de la République.*

Ligne 3 : *Montigny – Sablon - Metz-Nord.*

Photo 77.

Metz. Autobus RENAULT AGORA, place de la République, en avril 1997.

GIGOUT G.

Cette période est également marquée par une refonte totale de l'information distribuée à la clientèle et la création de la ligne U *Université – Technopôle* (4 octobre 1993). Cependant, l'œuvre majeure

---

Ligne 4	:	*Queuleu – Longeville.*
Ligne 24	:	*Queuleu – Ban-Saint-Martin* (antenne).
Ligne 34	:	*Queuleu – Devant-les-Ponts* (antenne).
Ligne 5	:	*Magny – Maison-Neuve.*
Ligne 25	:	*Magny – Moulins-Préville* (antenne).
Ligne 27	:	*Place de la République – Plappeville.*
Ligne 8	:	*Grange-aux-Bois – F.I.M. – Technopôle - Université.*
Ligne 9	:	*Corchade – Jean-Bauchez.*
Ligne 29	:	*Corchade – Devant-les-Ponts* (antenne).
Ligne 11	:	*Saint-Eloy – Granges-aux-Bois - Borny.*
Ligne 13	:	*Vantoux – Montigny-Colson.*
Ligne 16	:	*Marly – Place de la République.*
Ligne 17	:	*Saint-Julien – Place de la République.*
Ligne 18	:	*Grigy – Gare Routière.*
Ligne C (Minibus)	:	*Préfecture – Gare S.N.C.F. – Hôtel de Ville.*
Ligne B (Minibus)	:	*Saint-Ségolène – Gare S.N.C.F.*

Source : T.C.R.M.

de la nouvelle société reste la mise en place, en 1994, d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information (S.A.E.I.)[436] qui permet de modifier les horaires et les temps de parcours en fonction des mesures réalisées et d'informer la clientèle en temps réel. Le réseau ne connaît que des modifications mineures[437]. (Carte 116, tome II, p. 887).

---

[436] Inauguré le 13 juin 1994.

[437]

Réseau *T.C.R.M.* en septembre 1996.

Ligne 1	: *Hauts-de-Blémont – Actipôle Borny – Moulins-Saint-Pierre.*
Ligne 21	: *Hauts-de-Blémont – Actipôle Borny – Moulins-Tournebride* (antenne).
Ligne 31	: *Hauts-de-Blémont – Actipôle Borny – Moulins-Mairie* (antenne).
Ligne 2	: *Montigny-Saint-Privat – Université.*
Ligne 3	: *Montigny – Sablon – Metz-Nord.*
Ligne 4	: *Queuleu – Ban-Saint-Martin* (antenne).
Ligne 34	: *Queuleu – Devant-les-Ponts* (antenne).
Ligne 5	: *Magny – Maison-Neuve.*
Ligne 25	: *Magny – Moulins-Préville* (antenne).
Ligne 27	: *Place de la République – Plappeville.*
Ligne 8	: *Grange-aux-Bois – F.I.M. – Technopôle – Place de la République.*
Ligne 9	: *Corchade – Jean-Bauchez.*
Ligne 29	: *Corchade – Devant-les-Ponts* (antenne).
Ligne 11	: *Saint-Eloy – Granges-aux-Bois - Borny.*
Ligne 13	: *Vantoux – Montigny-Coubertin.*
Ligne U	: *Technopôle – Université.*
Ligne 16	: *Marly – Place de la République.*
Ligne 17	: *Saint-Julien – Place de la République.*
Ligne C (Minibus)	: *Préfecture - Hôtel de Ville – Gare S.N.C.F.* – Sablon.
Ligne B (Minibus)	: *Saint-Ségolène - Hôtel de Ville – Gare S.N.C.F.*

Source : T.C.R.M.

c. L'EVOLUTION DU RESEAU, EN ATTENDANT LE SITE PROPRE.

Après la suppression du trolleybus sur l'ensemble de la ligne de ceinture, le 31 mars 1962, le réseau de la *C.T.S.* est entièrement desservi par des autobus. En 1966, il comporte douze lignes urbaines (plus leurs antennes) et quatorze lignes suburbaines[438].

438

Réseaux strasbourgeois en 1966.

Réseau urbain

Ligne 1/11/21 : *Gare Centrale – Tuilerie* (1) – *Pont de l'Europe* (11) – *Kehl-Rathaus* (21).

Ligne 2/12/22 : *Pont de l'Europe – Koenigshoffen* (2) – *Wolfisheim* (12) – *Breuschwickersheim* (22).

Ligne 3/13/23 : *Gare Centrale – Robertsau-Eglise* (3) – *Robertsau Saint-Anne – Cité des Chasseurs* (13) – *Cité de l'Ill* (23).

Ligne 4/14/24 : *Hoenheim* (14) – *Bischheim* (4) – *Schiltigheim – Gravière* (4) – *Cité Neuhof* (14) – *Hospice Stéphanie* (24).

Ligne 6/16/26 : *Wacken – Plaine des Bouchers* (6) – *Cité Meinau* (26) – *Graffestaden* (16).

Ligne 7 : *Place Kléber – Oberhausbergen – Mittelhausbergen-Eglise.*

Ligne 8/18/28 : *Place Kléber – Roettig* (8) – *Ostwald* (28) – *Lingolsheim* (18).

Ligne 9/19 : *Cité Périgueux* (19) – *Route de Brumath* (9) – *Cronenbourg* (9) – *Place Arago* (19).

Ligne 10 : Ligne de *Ceinture.*

Ligne 15 : *Place Broglie – Quartier des XV.*

Ligne 20 : *Place de Lattre de Tassigny – Place du Foin.*

Ligne 42 : *Place Broglie – Esplanade.*

Réseau suburbain

Ligne BS : *Breuschwickersheim – Scharrachbergheim.*

Ligne K : *Strasbourg – Kolbsheim.*

Ligne L : *Strasbourg – Willgottheim.*

Ligne M : *Strasbourg – Erstein – Boofzheim – Rhinau – Marckolsheim.*

Ligne N : *Truchtersheim – Wasselonne.*

Ligne O : *Strasbourg – Obernai – Ottrott.*

Tableau 44.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Strasbourg, entre 1979 et 1990.

1979	40 135 000	**1985**	38 224 000
1980	38 380 000	**1986**	38 883 000
1981	37 298 000	**1987**	38 797 000
1982	37 574 000	**1988**	39 223 000
1983	37 690 000	**1989**	39 576 000
1984	37 656 000	**1990**	40 357 000

Source : C.T.S.

La *Communauté Urbaine de Strasbourg* (*C.U.S.*), créée le 1er janvier 1968, entreprend dès 1972, l'étude d'un réseau de transports en commun en site propre. En attendant la réalisation de ce projet, le réseau poursuit son évolution par des modifications[439] ou des abandons[440] de dessertes, la création de nouvelles lignes[441], en

---

Ligne Oo : *Ottrott – Mont-Sainte-Odile.*

Ligne P : *Strasbourg – Pfulgriesheim – Berdtett – Wingersheim.*

Ligne R : *Rosheim – Ottrott – Saint-Nabor.*

Ligne S : *Truchtersheim – Saverne.*

Ligne T : *Strasbourg – Truchtersheim.*

Ligne V : *Strasbourg – Vendenheim – Wingersheim.*

Ligne W : *Strasbourg – Westhoffen.*

Ligne Wa : *Marlenheim – Wangenbourg.*

Source : MULLER G.

[439] Fusion, le 13 septembre 1971, des lignes 3/13/23 *Gare Centrale – Robertsau* et 8/18/28 *Place Kléber – Lingolsheim – Ostwald – Elsau*, pour constituer une nouvelle transversale *Robertsau – Roettig – Lingolsheim – Ostwald.* L'antenne *Place Kléber – Elsau* devient une ligne à part entière.

[440] Abandon de la desserte de la ligne M entre Boofzheim et Marckolsheim (6 mai 1982) ; de la ligne R *Rosheim – Ottrott – Saint-Nabor* (24 mai 1982) ; de la ligne S entre Saverne et Saessolsheim (27 septembre 1982) ; de la ligne BS *Breuschwickersheim – Scharrachbergheim* (1er mai 19988).

[441] Création de la ligne 20 dite de *Grande Ceinture* (28 mars 1977) ; d'une navette entre Strasbourg et l'aéroport d'Entzheim ; de lignes rapides, par l'autoroute, en direction de Mundolsheim, de Lampertheim, de Vendenheim, d'Eckwersheim (28 novembre 1977), d'Achenheim, de Breuschwickersheim, d'Osthoffen (21 mars 1988).

particulier des liaisons rapides utilisant l'autoroute, et des améliorations générales[442].

d. DES RESTRUCTURATIONS IMPORTANTES.

En ce qui concerne Mulhouse, les faits essentiels des années soixante sont l'abandon du trolleybus, la création de nouvelles lignes, comme celle de Pfastatt à Sausheim en 1964, et celle de prolongements ou d'antennes sur les lignes existantes. Le réseau se modifie avec la restructuration du 15 septembre 1975[443], la création, en 1977, de trois nouvelles lignes desservies par minibus[444] et la mise en service de

---

442 Exploitation de la ligne 3 en libre-service (19 octobre 1969) ; réforme tarifaire instituant le tarif unique à la place du tarif par section, en vigueur depuis 1878 (3 mai 1976) ; mise en service des premiers autobus articulés à grande capacité (19 mars 1980) ; mise en service d'un Système d'Aide à l'Exploitation (27 octobre 1980).

443

Changement d'itinéraire sur la ligne 1. Pour atteindre le pont de Brustlein, la ligne abandonne la rue de Thann, passe par la rue de Bâle, la rue Drout, la rue des Abeilles, la rue de Pfastatt et dessert la cité et le quartier Pranard.

Création de la ligne 10 *Gare – Centre du Nouveau Bourtzwiller.* Cette ligne emprunte les rues J. Preiss, Daguerre, Aristide Briand, de Thann, le quartier Gare du Nord, le pont de Bourtzwiller. C'est une ligne de rocade et une ligne scolaire (Ecole J d'Arc, Faculté des Lettres, Lycée Schweitzer...), avec correspondance pour les lignes 4 et 8.

La ligne 4 rejoint Modenheim par le boulevard de l'Europe.

444

Ligne 5 : *Porte-Haute – Zone Industrielle.*

Ligne 6 : *Université – Illsach.*

Ligne 9 : *Mairie – Waldeck.*

couloirs-bus[445]. En septembre 1979, le réseau est constitué de douze lignes[446].

Dans les années quatre-vingts, les faits marquants sont la création, en 1982, du *Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne* (*S.I.T.R.A.M.*)[447], celle d'une société de transport d'économie mixte, en 1985, les *Transports de l'Agglomération Mulhousienne* (*T.R.A.M.*)[448], ainsi qu'une restructuration du réseau en

---

[445] Rue de Colmar en 1974 ; rue de Stalingrad, boulevard Stoessel, avenue de Colmar en 1978 ; rue Sauvage, rue Demi-Lune, de la Sinne et de la Somme en 1979.

[446]

Réseau de Mulhouse en septembre 1979.

Ligne 1 : *Lutterbuch-Terminus – Brustlein - Drouot.*

Ligne 2 : *Pfastatt-Terminus/ Strueth/ Lutterbach-Terminus – Brunstatt-terminus.*

Ligne 3 : *Cité Wagner – Riedisheim-Terminus.*

Ligne 4 : *A. Camus – Modenheim-Terminus.*

Ligne 5 : *Citroën-Terminus – U. S. Peugeot.*

Ligne 6 : *Université – Rue de Feldkirch/ Rue Marjolaine.*

Ligne 7 : *Boulevard de l'Europe – Rue du Château.*

Ligne 8 : *A. Camus – Moenchsberg – Chirurgie.*

Ligne 9 : *Waldeck – Place Furstenberger.*

Ligne 10 : *Gare-Centrale – Rue de Brest.*

Ligne 11 : *Boulevard de l'Europe – Battenheim-Terminus.*

Ligne A : *Service minibus desservant le musée du Chemin de Fer.*

Source : T.R.A.M.

[447] Syndicat à vocation unique groupant treize communes : Baldersheim, Battenheim, Brunstatt, Illzach, Kingersheim, Lutterbach, Mulhouse, Pfastatt, Riedisheim, Rixheim, Ruelisheim, Sausheim, Wittenheim.

[448]

Les *T.C.M.* deviennent les *Transports de l'Agglomération Mulhousienne* (*T.R.A.M.*) société d'économie mixte dont les actionnaires sont :

- le *S.I.T.R.A.M.* 54,03 %

septembre 1986, permettant de desservir l'ensemble de la population du *S.I.T.R.A.M*[449].

Les années quatre-vingt-dix voient la mise en service d'un système informatisé d'aide à l'exploitation et à l'information, d'un réseau des dimanches, des jours fériés et des soirées, les dessertes de

---

- la *R.A.T.P.* (filiale de)	30,00 %
- Groupe *A.G.I.R.*	5,00 %
- *Chambre de Commerce et d'Industrie* de Mulhouse	1,00 %
- la *S.E.M.* des transports urbains de Colmar	5,00 %
- des banques locales et autres	4,97 %

Source : T.R.A.M.

449

Réseau de Mulhouse en septembre 1986.

Ligne 1 : *Didenheim – Coteaux – Illzach – Kingersheim.*
Ligne 2 : *Coteaux – Modenheim – Port.*
Ligne 3 : *Coteaux – Illzach.*
Ligne 4 : *Entremont – Riedisheim – Pfastatt.*
Ligne 5 : *Ruelisheim – Wittenheim/ Sainte-Barbe – Jeune-Bois – Gare – Vallons.*
Ligne 6 : *Sausheim – Modennheim – Brustlein – Musée.*
Ligne 7 : *Lutterbavh – Brunstatt.*
Ligne 8 : *Coteaux – Kingersheim.*
Ligne 9 : *Cité* (Lavoisie) – *Waldeck.*
Ligne 10 : *Rixheim – Europe.*
Ligne 11 : *Fernand-Anna – Porte-Jeune.*
Ligne 12 : *Cité Wagner – Moenchsberg.*
Ligne 13 : *Lutterbach – Centre-Ville.*
Ligne 14 : *Battenheim – Porte-Jeune.*
Ligne 15 : *Dornach – Ile-Napoléon.*
Ligne 16 : *Bourtzwiller – Gare.*
Ligne E2 : *Baldersheim – Porte-Jeune.*
Ligne 51 : *Brunstatt – Europe-Routier.*
Ligne 52 : *Morschwiller-le-Bas – Gare Routière.*
Ligne 53 : *Rischwiller – Gare Routière.*
Ligne 54 : *Wittenheim – Gare Routière.*

Source : T.R.A.M.

l'autoport, de la zone industrielle de Richwiller, du campus et du technopôle[450]. (Carte 117, tome II, p. 888).

450

Réseau de Mulhouse le 5 septembre 1995.

Ligne 1 : *Coteaux – Didenheim – Kingersheim – Illzach.*
Ligne 2 : *Coteaux – Modenheim – Port.*
Ligne 3 : *Coteaux – Illzach.*
Ligne 4 : *Entremont – Riedisheim – Pfastatt.*
Ligne 5 : *Jeune-Bois/ Sainte-Barbe-Wittenheim/ Ruelisheim – Gare – Vallons.*
Ligne 6 : *Sausheim – Modenheim – Brustlein.*
Ligne 7 : *Lutterbach – Brunstatt.*
Ligne 8 : *Coteaux – Kingersheim.*
Ligne 9 : *Cité – Riedisheim.*
Ligne 10 : *Ile-Napoléon – Rixheim – Europe.*
Ligne 11 : *Fernand-Anna – Porte-Jeune.*
Ligne 12 : *Moenchsberg – Cité Wagner.*
Ligne 13 : *Lutterbach – Centre-Ville.*
Ligne 14 : *Battenheim – Porte-Jeune.*
Ligne 15 : *Dornach – Ile-Napoléon.*
Ligne 16 : *Bourtzwiller – Gare.*
Ligne 17 : *Musées – Vallons.*
Ligne 18 : *Gare – Campus – Technopôle.*
Ligne E2 : *Baldersheim – Porte-Jeune.*
Ligne ZI : *Porte-Jeune – Z.I. Richwiller.*
Ligne 51 : *Brunstatt – Europe-Routier.*
Ligne 52 : *Morschwiller – Gare-Routière.*
Ligne 53 : *Richwiller – Gare-Routière.*
Ligne 54 : *Wittenheim – Gare-Routière.*
Tramette : *14 Juillet/ Abattoirs.*
Tramette : *Stade de l'Ill.*

Réseau « S » des dimanches, des jours fériés et des soirées.

Ligne S1 : *Coteaux – Illzach.*
Ligne S2 : *Modenheim – Porte-Jeune.*
Ligne S3 : *Coteaux- Porte-Jeune.*
Ligne S4 : *Riedisheim – Pfastatt.*

L'amélioration du service est permanente avec la mise en place des réseaux *Tribus* (en septembre 1998), *Nimbus* et *Galilée* (6 septembre 1999)[451].

Ligne S5 : *Sainte-Barbe – Porte-Jeune.*
Ligne S7 : *Lutterbach – Brunstatt.*
Ligne S9 : *Cité – Riedisheim.*
Ligne S12 : *Moenchsberg – Porte-Jeune.*
Ligne S14 : *Battenheim – Sausheim – Porte-Jeune.*
Ligne S17 : *Gare – Musées.*
Ligne S18 : *Gare – Campus – Coteaux.*
Ligne S19 : *Illberg – Porte-Jeune.*

Source : T.R.A.M.

451

Réseau de Mulhouse le 6 septembre 1999.

Ligne 1 : *Coteaux – Didenheim – Kingersheim – Illzach.*
Ligne 2 : *Coteaux – Modenheim – Port.*
Ligne 3 : *Coteaux – Illzach.*
Ligne 4 : *Entremont – Riedisheim – Pfastatt.*
Ligne 5 : *Jeune-Bois/ Sainte-Barbe-Wittenheim/ Ruelisheim – Gare.*
Ligne 6 : *Sausheim – Modenheim – Brustlein.*
Ligne 7 : *Lutterbach – Brunstatt.*
Ligne 8 : *Coteaux – Kingersheim.*
Ligne 9 : *Cité – Riedisheim.*
Ligne 10 : *Ile-Napoléon – Rixheim – Europe.*
Ligne 11 : *Fernand-Anna – Fonderie.*
Ligne 12 : *Moenchsberg – Cité Wagner.*
Ligne 13 : *Lutterbach – Centre-Ville.*
Ligne 14 : *Battenheim – Porte-Jeune.*
Ligne 15 : *Dornach – Ile-Napoléon.*
Ligne 16 : *Bourtzwiller – Gare.*
Ligne 17 : *Musées – Vallons.*
Ligne 18 : *Gare – Campus – Technopôle.*
Ligne ZI : *Porte-Jeune – Z.I. Richwiller.*
Ligne 51 : *Brunstatt – Europe-Routier.*
Ligne 52 : *Morschwiller – Gare-Routière.*
Ligne 53 : *Richwiller – Gare-Routière.*

En raison des projets de tramway urbain et tram-train, les *Transports de l'Agglomération Mulhousiennes* (*T.R.A.M.*) changent de nom, le 4 septembre 2002, pour s'appeler désormais *SOLEA*[452]. (Carte 118, tome II, p. 889).

Ligne 54 : *Wittenheim – Gare-Routière.*
Tramette : *14 Juillet/Abattoirs.*
Tramette : *Stade de l'Ill.*

Réseau Galilée.

Ligne A : *Rixheim – Coteaux.*
Ligne B : *Wittenheim – Coteaux.*
Ligne C : *Illzach – Lutterbach.*
Ligne D : *Pfastatt – Porte-Jeune.*
Ligne E : *Kingersheim – Brunstatt.*
Ligne Z : *Gare – Bourtzwiller.*
Taxitram : *Porte-Jeune – Moenchsberg.*
Taxitram : *Porte-Jeune – Sausheim – Baldersheim – Battenheim – Rueslisheim – Wittenheim.*
Taxitram : *Porte-Jeune – Didenheim – Morschwiller – Richwiller.*

Réseau Nimbus.

Ligne A : *Rixheim/Entremont – Coteaux.*
Ligne B : *Wittenheim/Rueslisheim – Coteaux.*
Ligne C : *Illzach – Lutterbach.*
Ligne D : *Pfastatt – Moenchsberg.*
Ligne E : *Kingersheim – Brunstatt.*
Ligne F : *Riedisheim – Sausheim/Battenheim.*
Ligne M : *Musées – Gare.*
Taxitram : *Dideheim/Morschwiller/Richwiller – Porte-Jeune.*

Source : T.R.A.M.

452

Réseau de Mulhouse le 3 septembre 2002.
Ligne 1 : *Coteaux – Didenheim – Kingersheim – Illzach.*
Ligne 2 : *Coteaux – Modenheim – Port.*

Ligne 3 : *Coteaux – Illzach.*
Ligne 4 : *Entremont – Riedisheim – Pfastatt.*
Ligne 5 : *Jeune-Bois/ Sainte-Barbe/ Ruelisheim – Gare.*
Ligne 6 : *Sausheim – Modenheim – Brustlein.*
Ligne 7 : *Lutterbach – Brunstatt.*
Ligne 8 : *Coteaux – Kingersheim.*
Ligne 9 : *Cité – Riedisheim.*
Ligne 10 : *Ile-Napoléon – Rixheim – Europe.*
Ligne 11 : *Fernand-Anna – Fonderie.*
Ligne 12 : *Moenchsberg – Cité Wagner.*
Ligne 13 : *Lutterbach – Centre-Ville.*
Ligne 14 : *Battenheim – Porte-Jeune.*
Ligne 15 : *Dornach – Ile-Napoléon.*
Ligne 16 : *Bourtzwiller – Gare.*
Ligne 17 : *Musées – Vallons.*
Ligne 18 : *Gare – Campus – Technopôle.*
Ligne ZI : *Porte-Jeune – Z.I. Richwiller.*
Ligne 51 : *Zillisheim – Europe-Routier.*
Ligne 52 : *Morschwiller – Gare-Routière.*
Ligne 53 : *Richwiller – Gare-Routière.*
Ligne 54 : *Wittenheim – Gare-Routière.*
Tramette : *14 Juillet/ Abattoirs.*
Tramette : *Stade de l'Ill.*

Réseau Galilée.

Ligne A : *Rixheim – Coteaux.*
Ligne B : *Wittenheim – Coteaux.*
Ligne C : *Illzach – Lutterbach.*
Ligne D : *Pfastatt – Porte-Jeune.*
Ligne E : *Kingersheim – Brunstatt.*
Ligne Z : *Gare – Bourtzwiller.*
Taxisoléa : *Porte-Jeune – Moenchsberg.*
Taxisoléa : *Porte-Jeune – Sausheim – Baldersheim – Battenheim – Rueslisheim – Wittenheim.*
Taxisoléa : *Porte-Jeune – Didenheim – Morschwiller – Richwiller.*

e. PROSPERITE ET DECLIN DU BASSIN SIDERURGIQUE.

A partir de 1952, la sidérurgie locale connaît un formidable essor. Les villes connaissent une forte extension spatiale (Fameck, Guénange, Uckange ...) et de nouvelles cités sont créées (Le Konacker, Saint-Nicolas-en-Forêt ...). De nombreuses communes[453] adhèrent au *Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch* (*S.I.T.C.O.V.A.F.*). Au début des années soixante-dix, *TRANS-FENSCH* assurent les dessertes dans la zone de Thionville, Basse-Yutz, Haute-Yutz, Terville et Manom, dans celle de Hayange, Serémange, Knutange, Algrange, Nilvange, Fontoy, Marspich, Konacker et Neufchef, et enfin dans celle de Florange, Fameck, Saint-Nicolas-en-Forêt, Uckange et Gandrange.

Les crises pétrolière (1973) et sidérurgique (fin 1974) amorcent la dégradation de la situation financière du réseau. Le comité syndical du *S.I.T.C.O.V.A.F.* institue le versement transport au taux de 0,50 %, avec

---

Réseau Nimbus.

Ligne A : *Rixheim/Entremont – Coteaux.*
Ligne B : *Wittenheim/Rueslisheim – Coteaux.*
Ligne C : *Illzach – Lutterbach.*
Ligne D : *Pfastatt – Moenchsberg.*
Ligne E : *Kingersheim – Brunstatt.*
Ligne F : *Riedisheim – Sausheim/Battenheim.*
Ligne M : *Musées – Gare.*
Taxisoléa : *Dideheim/Morschwiller/Richwiller – Porte-Jeune.*

Source : T.R.A.M.

[453] Guénange, Uckange en 1953 ; Bertrange, Gandrange, Illange en 1965 ; Manom en 1976 ; Basse-Ham, Boulange, Kuntzig, Ottange en 1977 ; Angevillers, Hettange-Grange, Ronchovillers, Tressange, Havange en 1978 ; Cattenom, Entrange, Escherange, Kanfen, Volmerange-les-Mines en 1979 ; Ranguevaux en 1987, Stuckange en 1989.

effet au 1er avril 1976. Ce dernier représente un second souffle pour la compagnie des transports en commun qui rachète de nouvelles lignes interurbaines et développe le réseau urbain[454].

454

Réseau TRANS-FENSCH en janvier 1977.

Ligne 1 : *Fontoy – Knutange – Hayange – Serémange – Florange – Terville – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 2 : *Algrange – Knutange – Hayange – Serémange – Florange – Terville – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 3 : *Basse-Yutz – Thionville-Guentrange.*

Ligne 4 : *Haute-Yutz – Thionville-Boulevard Foch.*

Ligne 5 : *Boussange – Uckange – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 6 : *Boussange – Fameck – Thionville-Gare Routière.*

Ligne 7 : *Basse-Yutz – Thionville-Gare SNCF – Rue du Luxembourg – Avenue de Gaulle – Lagrange – Thionville-Côte-des-Roses – Geric – Terville – Gare SNCF – Basse-Yutz.*

Ligne 7a : *Basse-Yutz – Avenue de Gaulle – Lagrange – Thionville-Côte-des-Roses – Geric – Terville – Haute-Yutz – Basse-Yutz.*

Ligne 8 : *Thionville-Gare SNCF – Centre-Saint-Pierre – Bel-Air – Basses-Terres – Centre – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 8a : *Thionville-Gare SNCF – Bel-Air – Centre-Saint-Pierre – Rue Castelnau – Notre-Dame – Boulevard Foch – Place-du-Marché – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 10 : *Lagrange – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 11 : *Lagrange – Manom – Thionville-Centre – Géric.*

Ligne 12 : *Etange – Veyremange – Terville – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 31 : *Hayange – Marspich – Terville – Thionville-CES Paul Valéry.*

Ligne 32 : *Fontoy – Knutange – Nilvange – Algrange – Thionville-Gare SNCF.*

Ligne 33 : *Konacker –Volkrange – Thionville-Bel-Air.*

Ligne 51 : *Neufchef – Hayange – Knutange – Nilvange – Konacker.*

Ligne 52 : *Budange – Fameck – Centrale – Serémange – Hayange.*

Ligne 53 : *Saint-Nicolas-en-Forêt – Serémange – Hayange.*

Ligne 54 : *Lommerange – Fontoy – Knutange – Hayange.*

Ligne 55 : *Saint-Nicolas-en-Forêt – Grand-Bois – Hayange.*

Ligne 56 : *Ebange-Zone Artisanale – Fameck-Centre Commercial.*

Ligne 57 : *Florange-Zone Artisanale – Fameck-Centre Commercial.*

Ligne 58 : *Neufchef – Saint-Nicolas-en-Forêt – Fameck-Centre Commercial.*

Ligne 59 : *Hayange-Sainte-Neige – Serémange - Fameck-Centre Commercial.*

Ce sont des années difficiles. La crise de la sidérurgie et la fermeture des mines de fer entraînent une baisse des effectifs des ouvriers transportés et de la population générale. Ainsi de 1975 à 1982, le *S.I.T.C.O.V.A.F.*[455] perd 16 500 habitants; un peu plus de 8 % de la population (Suppression de 8 500 emplois à Sacilor-Sollac et de 12 500 dans le groupe *Usinor-Chiers-Châtillon*). Cette chute entraîne celle du trafic des voyageurs et une augmentation des titres sociaux (chômeurs, Troisième Age) et, par conséquent, une dégradation de la situation financière qui nécessite une augmentation de 20 % des tarifs en 1979. Le taux du versement-transport est successivement porté à 0,75 % en 1978 et à 1 % en 1980 (taux maximal).

Tableau 45.

Nombre de voyageurs des transports en commun du réseau TRANS-FENSCH, entre 1979 et 1990.

1979	22 736 000	**1985**	8 465 000
1980	21 630 000	**1986**	8 565 000
1981	22 436 000	**1987**	8 434 000
1982	23 164 000	**1988**	8 529 000
1983	10 366 000	**1989**	8 330 000
1984	9 104 000	**1990**	8 329 000

Source : TRANSCH-FENSCH.

Ligne 71 : *Basse-Yutz – Haute-Yutz – Beauregard – Thionville-Centre – Thionville-Basses-Terres – Thionville-Côte des Roses.*

Source : S.I.T.C.O.V.A.F.

[455] En 1978, il est composé de trente-deux communes : Algrange, Angevillers, Basse-Ham, Bertrange, Boulange, Cattenom, Entrange, Escherange, Fameck, Florange, Fontoy, Gandrange, Guenange, Havange, Hayange, Hettange-Grande, Illange, Kanfen, Knutange, Kuntzig, Manom, Neufchef, Nilvange, Ottange, Rochonvillers, Serémange-Erzange, Terville, Thionville, Tressange, Uckange, Volmerange-les-Mines, Yutz.

Le *Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch* prend, le 16 novembre 1981, le nom de *Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch.* Son réseau[456] (Carte 119, tome II, p. 890) se modifie au gré des nouvelles adhésions[457]. (Carte 120, tome II, p. 891).

456

Réseau TRANS-FENSCH en décembre 1981.

Ligne 01 : *Fontoy – Hayange – Florange – Thionville.*
Ligne 02 : *Algrange – Hayange – Florange – Thionville.*
Ligne 03 : *Basse-Ham – Basse-Yutz – Thionville* (Bel Air).
Ligne 04 : *Kuntzig – Haute-Yutz – Thionville* (Linkling).
Ligne 05 : *Boussange – Uckange – Linkling – Thionville.*
Ligne 06 : *Boussange – Fameck – Linkling – Thionville.*
Ligne 09 : *Beauregard – Thionville.*
Ligne 10 : *Dudelange – Hettange-Grande – Thionville.*
Ligne 11 : *Koeking – Garche – Manom – Thionville.*
Ligne 12 : *Elange – Veymerange – Linkling – Thionville.*
Ligne 13 : *Beuvange – Elange – Veymerange – Thionville.*
Ligne 15 : *Thionville – Hagondange – Talange – Metz.*
Ligne 16 : *Metz* (Gare routière) – *Saint-Eloy – Metz* (Gare routière).
Ligne 31 : *Neufchef – Hayange – Marspich – Thionville.*
Ligne 32 : *Knutange – Nilvange – Algrange – Thionville.*
Ligne 33 : *Konacker – Beuvange – Elange – Thionville.*
Ligne 50 : *Hayange – Neufchef – Moyeuvre-Grande.*
Ligne 51 : *Konacker – Nilvange – Hayange – Neufchef.*
Ligne 52 : *Budange – Fameck – Florange – Hayange.*
Ligne 54 : *Hayange – Fontoy – Lommerange.*
Ligne 55 : *Saint-Nicolas-en-Forêt – Hayange.*
Ligne 56 : *Uckange – Fameck – Serémange – Hayange.*
Ligne 57 : *Ranguevaux – Fameck – Florange – Hayange.*
Ligne 61 : *Nilvange – Hayange-Centre – Hayange-Bellevue.*
Ligne 65 : *Algrange – Hayange – Hagondange – Metz.*
Ligne 91 : *Rumelange – Ottange – Beuvange – Thionville.*
Ligne 92 : *Rumelange – Ottange – Angevillers – Hayange.*
Ligne 93 : *Boulange – Angevillers – Thionville.*

L'arrêté préfectoral du 26 mars 2001 donne naissance au *Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Urbains Thionville-Fensch*

Source : S.I.T.C.O.V.A.F.

457

Réseau TRANS-FENSCH en septembre 2002.

Ligne 1	: *Fontoy – Hayange – Thionville-Gare SNCF.*
Ligne 2	: *Algrange – Hayange – Thionville-Gare SNCF.*
Ligne 3	: *Stuckange – Yutz – Thionville-Val-Marie – Basse-Ham – Yutz – Thionville-Petite-Lor.*
Ligne A et B	: *Yutz – Yutz.*
Ligne 4	: *Yutz – Thionville-Linkling.*
Ligne 5	: *Uckange – Thionville-Gare SNCF.*
Ligne 6	: *Fameck – Thionville-Gare SNCF.*
Ligne 7	: *Richemont – Gandrange – Vitry-sur-Orne – Richemont* (Minibus).
Ligne 8	: *Thionville-Foch – Thionville I.U.T.* (Minibus).
Ligne 9	: *Thionville-Dupont-des-Loges – Thionville-H. Boucher* (Minibus).
Ligne 10	: *Oeutrange – Hettange-Grande – Thionville-Linkling.*
Ligne 11	: *Manom – Thionville-Sainte-Elisabeth.*
Ligne 12	: *Beuvange – Elange – Veymerange – Thionville-Galliéni.*
Ligne 14	: *Dudelange – Hettange-Grande – Thionville-Foch.*
Ligne 18	: *Florange – Uckange - Thionville-Galliéni.*
Ligne 25	: *Thionville-Arlon – Thionville-Arlon.*
Ligne 26	: *Thionville-Esch – Thionville Esch/Arlon.*
Ligne 31	: *Neufchef – Thionville-Gare SNCF.*
Ligne 32	: *Algrange – Thionville-Gare SNCF.*
Ligne 33	: *Guénange – Thionville-Foch.*
Ligne 37	: *Cattenom-Sentzich – Thionville-Bel-Air.*
Ligne 52	: *Fameck – Florange.*
Ligne 53	: *Saint-Nicolas-en-Forêt – Hayange – Konacker.*
Ligne 56	: *Hayange – Uckange – Guénange.*
Ligne 57	: *Hayange – Ranguevaux – Florange.*
Ligne 61	: *Nilvange – Hayange-Bellevue.*
Ligne 90	: *Nondkeil – Rochonvillers – Angevillers* (Taxibus).
Ligne 91	: *Rumelange – Thionville-Luxembourg.*
Ligne 92	: *Rumelange – Ottange – Hayange.*
Ligne 93	: *Boulange – Thionville-Gare SNCF.*
Ligne 95	: *Boulange – Fontoy.*

Source : S.M.I.T.U.

(*S.M.I.T.U.*) en remplacement du *Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch* (*S.I.T.C.O.V.A.F.*).

6. L'ARRIVEE DU TROLLEYBUS.

Le 4 juin 1970, le *District Urbain de Nancy* prend la compétence des transports en commun[458]. Le réseau[459] s'étend au fur et à mesure

---

458 En 1992, dix-huit communes sont membres du district : Art-sur-Meurthe, Dommartemont, Essey-lès-Nancy, Fléville-devant-Nancy, Heillecourt, Houdemont, Jarville, Laxou, Ludres, Malzéville, Maxéville, Nancy, Pulnoy, Saulxures-lès-Nancy, Seichamps, Tomblaine, Vandoeuvre et Villers.

459

Réseau urbain nancéien au 21 décembre 1970.

Ligne 1 : *Maxéville* (Brasseries) – *Jarville* (Eglise).
Ligne 11 : *Maxéville* (Route de Metz) – *Jarville* (Galliéni).
Ligne 21 : *Maxéville* (Mairie) – *Jarville* (La Malgrange).
Ligne 31 : *Nancy* (Rue des Carmes) – *Jarville – Heillecourt.*
Ligne 3 : *Laxou* (Place de la Victoire) – *Essey-lès-Nancy* (Point Central).
Ligne 13 : *Nancy* (Place Thiers) – *Saint-Max – Malzéville* (Le Nid).
Ligne 23 : *Laxou* (Mairie) – *Essey-lès-Nancy* (Casernes).
Ligne 33 : *Laxou* (Cité des Provinces) – *Essey-lès-Nancy.*
Ligne 43 : *Nancy* (Place Thiers) – *Seichamps.*
Ligne 53 : *Nancy* (Place Thiers) – *Saint-Max* (Lotissement de la Trinité).
Ligne 63 : *Nancy* (Place Thiers) – *Essey-lès-Nancy* (Lotissement de la Fallée).
Ligne 5 : *Blandan (Rue Chevert) – Porte Sainte Catherine.*
Ligne 25 : *Vandœuvre* (Brichambeau) – *Porte Sainte Catherine.*
Ligne 6 : *Faubourg des Trois-Maisons – Boulevard d'Haussonville.*
Ligne 16 : *Faubourg des Trois-Maisons – Rond-Point des Familles.*
Ligne 26 : *Faubourg des Trois-Maisons – Haussonville – Villers-lès-Nancy.*
Ligne 36 : *Fontenoy - Faubourg des Trois-Maisons – Haussonville.*
Ligne 7 : *Oberlin – Montet.*
Ligne 27 : *Oberlin – Montet Vandœuvre* (Mairie).
Ligen 37 : *Oberlin – Vandœuvre* (Lotissement Les Cheminots).
Ligne 8 : *Malzéville – Cimetière Sud.*
Ligne 9 : *Gentilly – Place Loritz.*
Ligne 29 : *Beauregard – Gentilly – Place Loritz Tomblaine.*
Ligne 39 : *Nancy* (Place Thiers) – *Saulxures-lès-Nancy – Saint-Max – Tomblaine – Pulnoy.*

de la desserte de nouveaux lotissements[460], de l'adhésion de communes[461] et de l'amélioration du service[462].

Tableau 46.

Nombre de voyageurs des transports en commun de Nancy, entre 1979 et 1990.

1979	25 447 000	**1985**	27 178 000
1980	26 883 000	**1986**	28 532 000
1981	27 041 000	**1987**	28 596 000
1982	28 852 000	**1988**	28 614 000
1983	27 470 000	**1989**	27 416 000
1984	28 416 000	**1990**	27 952 000

Source : C.G.F.T.E.

Une importante opération de modernisation et de promotion des transports en commun baptisée *Opération Trolleybus* est réalisée entre

---

Ligne 19 : *Hôtel de Ville – Haut-du-Lièvre.*

Ligne 20 : *Porte Sainte Catherine – Parc des Expositions.*

Réseau suburbain.

Ligne 2 : *Place Thiers – Maréville.*

Ligne 10 : *Nancy – Pompey.*

Ligne 12 : *Nancy – Dombasle (Maroc et Stand).*

Ligne 14 : *Nancy – Neuves-Maisons – Chaligny – Pont-Saint-Vincent.*

Source : C.G.F.T.E.

[460] Création de la ligne 39 *Nancy – Saulxures-lès-Nancy – Saint-Max – Tomblaine – Pulnoy* ((14 septembre 1970), de la ligne 30 *Nancy – Campus Universitaire de Vandœuvre* (3 janvier 1972), de la ligne 49 *Nancy – Art-sur-Meurthe* (3 janvier 1972), de la ligne 59 *Nancy – Jarville* (11 septembre 1972) de la ligne 4 *Nancy – Brabois* (3 septembre 1973), de la ligne 40 *Nancy – Champ-le-Bœuf* (13 septembre 1976) ; prolongement des lignes 7, 25, 19,26 (1971-1972) ; desserte du lotissement Mouzimpré à Essey-lès-Nancy (1er octobre 1971), de la Z.A.C. de Clairlieu (17 juillet 1972), du quartier Bellefontaine à Champigneulles (1er août 1975) des communes de Ludres, d'Houdemontet de Fléville (8 septembre 1975).

[461] Ludres, Houdemont, Fléville-devant-Nancy le 1er août 1975.

[462] Mise en place du service à un agent (à partir de 1970) ; mise en service d'une boucle de circulation Est-Ouest (1970-1971) ; mise en service de couloir-bus (1971).

1980 et 1983. Trois lignes de trolleybus articulés bimode PER 180 H sont mises en service[463], ainsi qu'un Système d'Aide à l'Exploitation et des aménagements spécifiques de la voirie favorables aux transports collectifs. L'opération coûte près de 365 millions de francs (1987) dont un tiers pour le matériel roulant (48 véhicules).

Photo 78.

Nancy. Trolleybus articulé RENAULT, bimode PER 180 H, en 1983.

District de l'Agglomération Nancéienne

Entre 1980 (avant l'opération) et 1986, la fréquentation de l'ensemble du réseau augmente de 16 % ; celle des trois lignes de trolleybus s'accroît de 20 %. En 1992, le réseau comprend vingt-sept lignes et antennes urbaines, deux lignes de Taxi-bus et trois lignes suburbaines[464].

---

463 Inauguration de la ligne de trolleybus n° 19 (*Nancy-Ile-de-Corse – Laxou-Champ-le-Bœuf*), le 25 novembre 1982 ; de la ligne n°4 (*Beauregard – C.H.U. Brabois*), le 20 décembre 1982 ; de la ligne n° 3 (*Essey – Laxou*), le 5 septembre 1983.

464

Réseau urbain nancéien en septembre1992.

Ligne 1 : *Maxéville-Mairie – Jarville-Sion.*

Ligne 3 : *Laxou-Provinces – Saint-Max-Essey.* (trolleybus).

Ligne 33 : *Laxou-Provinces – Pulnoy.*

Ligne 43 : *Laxou-Provinces – Seichamps.*

Ligne 4 : *Vandœuvre-Brabois – Beauregard.* (trolleybus).

Ligne 4 : *Vandœuvre-Brabois – Facultée des Lettres.*

Ligne 5 : *Vandœvuvre – Nancy-Ile-de-Corse.*

Ligne 6 : *Nancy-Fontenoy – Vandœuvre-Vélodrome.*

Ligne 16 : *Villers-Lycée des Biotechnologies – Vandœuvre-Vélodrome.*

Ligne 36 : *Maxéville-Lafayette – Vandœuvre-Vélodrome.*

Ligne 7 : *Vandœuvre-Clair-Matin – Nancy-Point-Central.*

Ligne 17 : *Vandœuvre-Haut-de-Penoy – Nancy-Point-Central.*

Ligne 8 : *Nancy-Cimetière-du-Sud – Malzéville-Rond-Point-de-Pixérécourt.*

Ligne 19 : *Nancy-Ile-de-Corse – Laxou-Champ-le-Bœuf.* (trolleybus).

Ligne 25 : *Vandœuvre-Est – Dommartemont.*

Ligne 35 : *Essey-la-Fallée – Nancy-Point-Central.*

Ligne 26 : *Villers-Clairlieu – Nancy-Ile-de-Corse.*

Ligne 29 : *Nancy-Gare – Tomblaine-Sainte-Marguerite – Saulxures-Forêt.*

Ligne 49 : *Nancy-Gare – Art-sur-Meurthe.*

Ligne 30 : *Jarville-Sion – Nancy-Beauregard.*

Ligne 31 : *Nancy-Saint-Epvre – Heillecourt.*

Ligne 32 *Heillecourt – Villers-Lycée des Biotechnologies.*

Ligne 39 : *Nancy-Gare – Saulxures-Fleuri.*

Ligne 40 : *Laxou-Champ-le-Bœuf – Nancy-Oberlin.*

Ligne 41 : *Nancy-Saint-Epvre – Jarville-Zone-Industrielle.*

Ligne 44 : *Nancy-Ile-de-Corse – Ludres-Saint-Blaine.*

Ligne 46 : *Villers-Clairlieu – Saint-Max.*

Taxibus : Maxéville : *Nancy-Haut-du-lièvre – Maxéville-Parc-d'activité-Saint-Jacques.*

Taxibus : Brabois : 1 - *C.H.U. Brabois – Pôle Technologique.*

2 - *C.H.U. Brabois – Z.A.C. Brabois.*

Réseau suburbain.

Ligne 10 : *Nancy-Place Carnot – Maxéville – Champigneulles – Frouard – Pompey.*

Ligne 12 *Nancy-Place Carnot – Jarville – Laneuveville – Saint-Nicolas – Varangeville – Dombasle.*

Ligne 14 : *Nancy-Place Carnot – Vandœuvre – Chavigny – Neuves-Maisons – Chaligny – Pont-Saint-Vincent – Bainville-sur-Madon.*

Source : C.G.F.T.E

Avec le début des préoccupations liées à l'environnement et à la congestion des centres-villes, la promotion des transports publics est relancée. Ces derniers commencent à entreprendre une profonde mutation.

Depuis l'après-guerre, la politique française des transports donne la priorité à l'automobile. Les événements de mai 1968, qui font prendre conscience de la dégradation de la vie en milieu urbain, et le premier choc pétrolier, d'octobre 1973, inversent la tendance. Le pouvoir politique comprend qu'il est impossible de se passer des transports en commun. Malgré une promotion des transports collectifs, à partir des années soixante-dix, leur fréquentation baisse, marquant bien l'attrait des Français pour l'automobile et l'insuffisance qualitative et quantitative des transports urbains. Ces derniers, englués dans les encombrements de la circulation générale, en restent le parent pauvre car ils sont encore trop souvent considérés par les élus locaux comme un mal nécessaire.

Cependant, des mesures sont prises pour enrayer l'aggravation des conditions de circulation avec l'élaboration de nouveaux plans de circulation. Ceux-ci préconisent l'interdiction de stationner dans certaines rues, le stationnement payant, la création de parkings périphérique et de zones piétonnes ainsi que des actions plus

spécifiques aux transports publics comme la mise en service de couloirs-bus, d'axes prioritaires, de systèmes d'aide à l'exploitation et la desserte de l'hypercentre par des minibus.

La croissance spatiale de la ville reste une source de préoccupation constante pour les sociétés de transports urbains qui développent leurs réseaux pour suivre l'expansion urbaine et la délocalisation des activités à la périphérie de la cité. Cette activité de transport débordant le cadre de l'espace communal, les municipalités cèdent leur organisation à des organismes intercommunaux : syndicats, districts ou communautés urbaines, qui essaient d'aménager l'ensemble de l'espace délimité par le périmètre des transports urbains.

De même, afin d'améliorer la desserte, les autorités organisatrices font appel à des partenaires privés spécialisés dans le transport. Ainsi se développent, dans les années quatre-vingt-dix, un secteur mixte public-privé, avec la constitution de sociétés d'économie mixte, en remplacement des régies municipales et des petites entreprises locales de transport (Forbach, Metz, Longwy ...).

Le transport en commun urbain est donc une activité économique en pleine mutation qui, sans cesse, doit s'adapter au nouvel espace urbain et à l'attente de sa clientèle.

CHAPITRE IV.

LE NOUVEL ELAN

DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS.

A partir de 1989, face aux problèmes de pollution et d'engorgement des centres-villes, les élus prennent conscience de la nécessité des transports en communs. L'*Union des Transports Publics*[465] (*U.T.P.*) lance d'ailleurs régulièrement, à chaque élection présidentielle (Annexe 48, tome II, p. 767) ou législative (Annexe 49, tome II, p. 769), un vibrant plaidoyer en faveur de leur développement. Aussi, depuis 1995, la question posée n'est plus « Faut-il les développer ? » mais « Comment les développer ? ».

Cette volonté politique se traduit par un important travail législatif : promulgation des lois sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (30 décembre 1996), de l'aménagement et du développement du territoire (25 juin 1999), de la coopération intercommunale (12 juillet 1999) et de la solidarité et du renouvellement urbains (S.R.U.), (21 novembre 2000). Tous ces textes, qui ne traitent qu'indirectement des transports en commun urbains, sont une incitation à une meilleure évolution de l'espace urbain, pris dans sa globalité. Si la loi sur l'air agit

---

[465] L'*Union des Transports Publics* est un organisme regroupant les entreprises de transports. En 1994, elle regroupe les 150 entreprises de transport public urbain des villes de plus de 20 000 habitants. Elles desservent une population de 26 millions d'habitants répartis sur une superficie de 20 000 km², transportent 4 milliards et demi de personnes sur 28 000 km de lignes, gèrent un parc de 21 000 autobus, tramways, Val, et métros qui parcourent 960 millions de km . Elles emploient 72 000 hommes et femmes et augmentent leurs effectifs de 1 % par an en moyenne depuis 1984. Leur chiffre d'affaires est de 28 milliards de francs. *Source U.T.P. Mars 1995.*

essentiellement sur les déplacements urbains en rendant obligatoire les plans de déplacements urbains (P.D.U.)[466] pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la loi S.R.U. ouvre la voie à la coordination des politiques urbaines en incluant l'espace périurbain. (Annexe 50, tome II, p. 772) C'est une nouvelle dimension de la ville et des transports publics qui sont pris en compte.

Tableau 47.

Nombre de voyageurs des transports en commun

des réseaux alsaciens et lorrains , en 1992, en 1996 et en 2000.

	1992	1996	2000
Bar-le-Duc	220 000	345 000	385 000
Colmar	4 355 000	5 011 000	5 441 000
Epinal	2 363 000	2 284 000	2 268 000
Forbach	1 154 000	1 298 000	1 188 000
Longwy	3 087 000	3 201 000	2 857 000
Lunéville	-	-	2 000
Metz	21 496 000	21 557 000	22 123 000
Mulhouse	22 701 000	26 955 000	26 861 000
Nancy	27 896 000	23 312 000	21 950 000
Pont-à-Mousson	-	552 000	667 000
Saint-Avold	-	-	490 000
Saint-Louis	565 000	1 188 000	1 200 000
Sainte-Marie-aux-Mines	25 000	13 000	17 000
Sarreguemines	982 000	874 000	838 000
Strasbourg	43 335 000	56 090 000	63 022 000
Thionville	8 083 000	7 950 000	7 874 000
Toul	-	-	3 000
Verdun	-	-	1 450 000

Source : C.E.T.E. de l'EST ; Réseaux

[466] Le P.D.U. a vocation à définir les orientations d'une politique de déplacements (organisation des transports, de la circulation et du stationnement) à l'échelle des agglomérations. Il traite obligatoirement de la diminution du trafic automobile, du développement des transports collectifs et des moyens de transports économes et les moins polluant, de l'aménagement et de l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération (afin de rendre plus efficace son usage), de l'organisation du stationnement sur le domaine public (sur voirie ou souterrain), du transport et de la livraison des marchandises et de l'encouragement, pour les entreprises et les collectivités publiques, à favoriser le transport de leur personnel en particulier par l'utilisation des transports en commun.

A. LES CREATIONS RECENTES.

1. LE PAYS DE PONT-A-MOUSSON.

En 1993, le *District du Pays de Pont-à-Mousson* lance une étude pour la création d'un réseau de transports en commun urbains permettant à la population des communes environnantes de rejoindre le centre-ville de Pont-à-Mousson. Suite à des enquêtes favorables, le réseau est mis en place le 1er octobre 1993. Il dessert les communes d'Atton, de Blénod-lès-Pont-à-Mousson, de Jézainville, de Maidières, de Montauville, de Mousson et de Pont-à-Mousson[467]. (Carte 121, tome II, p. 892). L'an 2000 voit l'adhésion au district de Morville-sur-Seille, de Norroy-lès-Pont-à-Mousson, et de Port-sur-Seille. Le réseau est donc modifié pour desservir ces communes[468]. (Carte 122, tome II, p. 892).

---

[467] Réseau de Pont-à-Mousson au 1er octobre 1993.

Ligne 1 : *Breuil-C.F.A. – Jezainville-Esch.*

Ligne 2 : *Breuil-C.F.A. – Blénod.*

Ligne 3 : *Mairie-Atton – Monument* (Montauville).

Ligne 4 : *Place Thiers-Gare – Mousson-le-Château.*

Ligne 5 : *Montauville – Van Gogh*, navette scolaire (Blénod-lès-Pont-à-Mousson).

Source : District du Pays de Pont-à-Mousson.

[468] Réseau de Pont-à-Mousson en septembre 2000.

Ligne 1 : *Norroy – Jezainville.*

Ligne 2 : *Breuil – Blénod.*

Ligne 3 : *Atton – Montauville.*

Ligne 3 : *Port-sur-Seille – Morville-sur-Seille – Montauville.* (Service à la demande, sur réservation).

Ligne 4 : *Place Thiers-Gare – Mousson-le-Château.*

Ligne 5 : *Montauville – Van Gogh*, navette scolaire (Blénod-lès-Pont-à-Mousson).

Source : District du Pays de Pont-à-Mousson.

2. UN ESPOIR DECU.

Le 18 décembre 1996, la ville de Bitche crée des navettes de transports qui relient les quartiers périphériques au centre-ville. C'est un service ponctuel pour le mercredi matin, jour de marché, et le vendredi après-midi, veille du week-end. L'essai dure trois mois et se solde par un échec car les personnes préfèrent utiliser leur véhicule personnel.

3. UNE PREMIERE LIGNE.

En dehors des lignes interurbaines qui offrent un service limité en terme de fréquence, Sélestat ne dispose pas de réseau de transports urbains, malgré une bonne desserte ferroviaire[469].

Après des tentatives, dans les années soixante-dix et quatre-vingts, qui ont échoué, la *Communauté de communes de Sélestat*[470] crée, le 1er septembre 1999, une première ligne de transport urbain qui dessert les principaux équipements de l'agglomération avec une cadence régulière de trente minutes entre Châtenois et Sélestat et d'une heure entre Sélestat et Ebersheim. Le 4 avril 2000 est mise en service une navette permettant le raccordement de la commune d'Ebermunster à la ligne A *Châtenois – Sélestat – Ebersheim.* (Carte 123, tome II, p. 893).

Le *Transport Intercommunal de Sélestat* (*T.I.S.*), confié à la société *Cariane-Est*, connaît une fréquentation moyenne journalière de 430 voyageurs. Le mardi, jour de marché, elle est supérieure de 25 %.

---

[469] 74 trains par jour ; près de 2 000 voyageurs.

[470] 32 000 habitants dont 17 000 dans la ville-centre.

Depuis, elle est en légère augmentation, avec environ 550 voyageurs par jour. La création de nouvelles lignes est à l'étude.

4. LA NAISSANCE D'UN RESEAU.

En janvier 2000, la municipalité de Lunéville crée une première ligne d'autobus Nord-Sud, complétée, en septembre de la même année, par une ligne Ouest–Est, par un service scolaire et par trois lignes de Taxibus qui fonctionnent tous les jours de l'année, à l'exception des dimanches et des jours de fête[471]. (Carte 124, tome II, p. 893). Ce dernier service, assuré entre sept et dix-neuf heures par des taxis qui chargent et déposent la clientèle aux arrêts des trois lignes, se fait à la demande, sur réservation, au moins deux heures avant l'horaire de départ.

B. LE RENOUVEAU DU SITE PROPRE.

1. LES SITES PROPRES ROUTIERS.

Les sites propres routiers vivent un regain d'intérêt dans les agglomérations moyennes : axe prioritaire, couloir-bus et site intégral[472]. Ils sont d'un coût moindre que les systèmes ferroviaires. Ils restent cependant difficiles à réaliser en raison du partage de la voirie

---

[471] Réseau de Lunéville en septembre 2001.

Ligne 1 : *Pré-Contal – Lanrezac.*

Ligne 2 : *Chéron – Gare-Routière – Champ-de-Mars.*

Ligne 3 (Taxibus) : *Place Léopold – Gare-Routière – Cités-Sainte-Anne.*

Ligne 4 (Taxibus) : *Place Léopold – Ménil – Boffrand.*

Ligne 5 (Taxibus) : *Place Léopold – Zone Commerciale – Cités-Sainte-Cécile.*

Ligne scolaire : *Boutet-de-Monvel – Gare S.N.C.F. – Pré-Contal.*

Source : Bus-Est.

[472] Les transports « en site propre » circulent normalement sur une voie réservée dont l'accès est matériellement interdit aux autres véhicules.

avec les autres modes de transport et de l'obligation d'en réserver une partie au site propre. Ainsi le conflit pour l'usage de ces voie est fréquent avec les piétons, les cyclistes, les taxis et les voitures particulières qui, bien souvent se les disputent.

Pour en garantir le bon fonctionnement, la réussite de leur insertion sur la voirie est primordiale. Cela suppose une coopération complète entre les autorités organisatrices des transports, les gestionnaires des communes, les transporteurs et le commerce local. Le but est d'offrir au client un temps de déplacement inférieur à celui réalisé en voiture individuelle.

A l'horizon 2010, les projets de site propre pour autobus ou trolleybus comptabiliseraient 140 km (Annecy, Brest, Le Havre, Lorient, Maubeuge, Nice, Reims, Rennes, La Rochelle, Saint-Denis de la Réunion et Tours)[473].

2. LES SITES PROPRES A VOIE FERREE.

a. LE RETOUR DU TRAMWAY.

En septembre 1996, le *Groupement des Autorités Responsables de Transport* (*G.A.R.T.*) admet que « les parts de marché du transport public se laissent grignoter progressivement » cependant « des progrès indéniables sont fait depuis quelques années en matière de qualité de service (confort, ponctualité, propreté, vitesse ...), mais ces avancées sont annihilées par l'augmentation de la fraude, du vandalisme, de la délinquance, des agressions ». Il s'inquiète de voir les transports publics

[473] Source : *Transport Public.* Mai 2001.

« devenir spectateurs et victimes de la crise et de la violence urbaine[474] ».

Tableau 48.

Nombre d'agressions, en France, sur le personnel, suivies d'un arrêt de travail. 1998 - 2000.

	1998	1999	2000
Villes de plus de 250 000 habitants	519	538	680
Villes de 100 à 250 000 habitants	176	198	222
Villes de moins de 100 000 habitants	24	42	44
Total	719	778	946

Source : Transport Public. Mai 2001.

Malgré la progression de l'insécurité (21 % d'agressions en plus sur le personnel, 6 % en plus sur les voyageurs, en 2000), les autorités organisatrices des transports misent sur les transports « en site propre » et en particulier sur le tramway[475] pour sortir de la spirale du déclin. Elles constatent également que la marche se pose en deuxième mode concurrent du bus, après la voiture[476].

[474] Quotidien *Le Monde. Les transports urbains misent sur le « tram » et sur de nouveaux tarifs.* 10 septembre 1996. p. 10.

[475] En dehors de l'Ile-de-France, cinq villes françaises possèdent un métro : Lille, Lyon, Marseille, Rennes et Toulouse.

[476] Source : *Transport Public.* Mai 2001.

Tableau 49.

Nombre d'agressions, en France, sur les voyageurs, signalées à l'entreprise.

1998 - 2000.

	1998	1999	2000
Villes de plus de 250 000 habitants	1948	1867	1923
Villes de 100 à 250 000 habitants	545	477	521
Villes de moins de 100 000 habitants	62	57	111
Total	2555	2401	2555

Source : Transport Public. Mai 2001.

Le retour du tramway en France est donc le fait majeur de ces dernières années dans le domaine des transports urbains. Il a échappé de justesse à la disparition pure et simple à Lille, à Marseille et à Saint-Etienne. Il réapparaît à Nantes (janvier 1985), à Grenoble (juillet 1987), à Strasbourg (2 juin 1994), à Rouen (1995), à Montpellier (1er juillet 2000), à Orléans (20 novembre 2000), à Lyon (janvier 2001) et en Ile-de-France entre Saint-Denis et Bobigny (décembre 1992) et entre La Défense et Issy-lès-Moulineaux (1997). Six autres villes ont des projets en cours ou en attente de réalisation : Bordeaux, Le Mans, Mulhouse, Nice, Toulon et Valenciennes, sans compter l'extension future de ces réseaux.

Tableau 50.

Kilométrage des réseaux de tramways urbains français.

1995 – 2007.

	1995	2001	2004*	2007*
Bordeaux	-	-	21,3	42
Grenoble	14,7	20	34,5	34,5
Ile-de-France	9	20,3	23,3	86
Le Mans	-	-	-	13,5
Lille	21,4	21,4	21,4	21,4
Lyon	-	18,7	25	37
Marseille	3,1	3,1	5	9
Montpellier	-	15,2	15,2	38,2
Mulhouse	-	-	19	19
Nantes	26,2	33,3	39	42,1
Nice	-	-	10	10
Orléans	-	18	18	33
Rouen	11,4	15,6	15,6	15,6
Saint-Etienne	9,3	9,3	17,8	17,8
Strasbourg	12,2	24,4	33,4	41
Toulon	-	-	17,3	30,3
Valenciennes	-	-	9,4	20,6
Total	107,3	199,3	297,2	551

* Projets en cours et hors kilométrage des trams-trains et trams régionaux, soit de 85 à 180 km dont 40 km à Mulhouse, 44 km à Strasbourg et 1 km à Sarreguemines. Plus, peut-être, 25 km à Nantes, 15 km à Saint-Etienne, 40km dans l'ouest lyonnais et 15 km en Ile-de-France.

Source : Transport Public. Mai 2001.

b. LE TRAMWAY STRASBOURGEOIS.

Un projet de tramway peut être partie intégrante d'une politique générale d'aménagement d'une agglomération, en particulier de la politique de gestion des déplacements. L'exemple le plus achevé en la matière semble être celui de Strasbourg.

Selon ses promoteurs, sa réalisation est indissociable de la remise en cause des structures urbaines et nécessite une réflexion sur l'aménagement des quartiers et leur articulation entre eux. Le tramway

concourt à la réorientation du développement de l'agglomération et offre une alternative à l'usage de l'automobile pour l'accès au centre-ville.

Entre le 26 novembre 1994, date de la mise en service de la première ligne de tramway, et la décision d'implanter un transport en site propre dans la métropole alsacienne, vingt et un ans se sont écoulés[477]. Jamais le débat entre V.A.L. et tramway n'a atteint une telle intensité. Le choix entre ces deux moyens de transport est le principal enjeu des municipales de 1989.

La première phase du projet est la mise en place, le 24 février 1992, d'un nouveau plan de circulation très volontariste qui couvre toute l'agglomération. L'objectif est de permettre une meilleure organisation des flux de transports collectifs, des automobiles mais aussi des cyclistes et des piétons. L'une des mesures les plus importantes est la libération du centre de Strasbourg du trafic de transit[478] par son contournement en empruntant l'autoroute, les boulevards ou les quais qui ceinturent le centre-ville et la création de parkings-relais[479] et d'un Véloparc-Tram (16 juin 1997).

---

[477] La fréquentation des autobus baisse constamment entre 1962 et 1970 au rythme de 2,5 % par an en moyenne pour atteindre en 1972 son niveau le plus bas avec 29,6 millions de voyageurs. Source : *C.T.S.*

[478] En 1989, 240 000 voitures circulent quotidiennement dans le centre de Strasbourg. Source : C.U.S.

[479] Etoile, Rotonde et Baggersee le 27 février 1995 ; Duc d'Alsace en décembre 1999 ; Elsau, Rives de l'Aar, Pont Pharo et Hoenheim-Gare le 2 septembre 2000.

Photo 79.

Strasbourg. Le tramway à la station Homme-de-Fer, en 1995.

C.U.S.

Avec la mise en service de la première ligne de tramway *Hautepierre-Maillon – Baggersee*, la restructuration du réseau d'autobus est inévitable. (Carte 125, tome II, p. 894). La *C.T.S.*[480] la met en place le 27 février 1995[481]. (Carte 126, tome II, p. 895). Elle s'articule autour de

---

[480] La *C.T.S.* est une société d'économie mixte dont les actionnaires principaux sont :
- la *Communauté Urbaine de Strasbourg* (52,4 % du capital),
- le département du Bas-Rhin (26,3 % du capital,
- *T.R.A.N.S.C.E.T.* (12,5 % du capital),
- la Caisse de Dépôt et de Consignation (4,2 % du capital),

et d'autres partenaires financiers et industriels locaux.

[481]

Réseau urbain strasbourgeois à partir du 27 février 1995.

Tramways

Ligne A : *Hautepierre-Maillon – Homme-de-Fer – Baggersee.*

la ligne de tramway avec le rabattement des lignes d'autobus sur cet axe majeur. Elle permet d'assurer à la clientèle un service optimal et une parfaite complémentarité entre autobus et tramway. Depuis 1960, c'est la première fois que le réseau est autant transformé. Pour faciliter

---

Autobus

Ligne 1/21 : *General-Motors – Kehl-Stadthalle – Wattwiller – Gutenberg.*

Ligne 2 : *Pont du Rhin – Elsau.*

Ligne 3 : *Oltzheim-Ouest – Entzheim-Ouest – Lingolsheim-Bruche – Esplanade.*

Ligne 4 : *Reichstett-Mairie – Koenigshoffen-Hohberg – Wolfisheim-Stade.*

Ligne 6 : *Hoenheim-Cigognes – Hoenheim-Ried – Niederhausbergen-Mairie – Souffelweyersheim-Canal – Route de la Wantzenau.*

Ligne 7 : *Mittelhausbergen-Eglise – Oberhausbergen-Eglise – Illkirch-Campus.*

Ligne 9 : *Cronenbourg Arago – Rotonde.*

Ligne 10 : Ligne de Ceinture : *Gare Centrale – Corbeau – Brant-Université – Gare Centrale.*

Ligne 14/24 : *Neuhof-Jean Moulins – Neuhof Stéphanie – Ancienne Douane.*

Ligne 15 : *Lingolsheim-Tiergaertel – Robertsau-Sainte-Anne – Robertsau-Chasseurs – Robertsau-Renaissance.*

Ligne 20 : Ligne de Grande Ceinture : *Gare Centrale – Hôpital Civil – Esplanade – Gare Centrale.*

Ligne 23 : *Illkirch-Fort-Uhrich – Illkirch-Mairie – Robertsau-Cité de l'Ill.*

Ligne 26 : *Cité Meinau – Emile Mathis.*

Ligne 30 : *Wattwiller – Lycée de Bischheim.*

Ligne 40 : *Neuhof-Ganzau – Tour Verte – Crav.*

Ligne 50 : *Molkenbronn – Robertsau-Cité de l'Ill.*

Ligne 51 : *Hautepierre-Maillon – Oberschaeffolsheim-Canal.*

Ligne 61 : *Graffenstaden-Liberman – Baggersee.*

Ligne 62 : *Graffenstaden-Traversière – Baggersee.*

Ligne 63 : *Geispolsheim-Ouest – Baggersee.*

Ligne 64 : *Plobsheim-Est – Baggersee.*

Ligne 65 : *Libsheim-Gare – Baggersee.*

Ligne 66 : *Libsheim-Centre – Baggersee.*

Ligne 71 : *Homme-de-Fer – Lampertheim-Bourgogne – Eckwersheim-Hippodrome.*

Ligne 72 : *Homme-de-Fer – La Wantzenau – Le Tilleul – Le Golf.*

Source : C.T.S.

UNIVERSITE DE METZ S.C.D.

les changements d'habitude, d'importants moyens d'informations sont mis en place, en particulier du personnel est placé aux principaux arrêts pour renseigner, expliquer et guider la clientèle.

Cinq mois après l'ouverture de la ligne de tramway et deux mois après la mise en place du nouveau réseau Bus-Tram, les résultats sont encourageants. L'objectif de fréquentation prévu était de 54 000 voyageurs par jour en rythme stabilisé, au bout de 18 à 24 mois. Il est dépassé dès les premiers jours du mois de mars. En avril, chaque jour, 57 000 personnes, en moyenne, ont emprunté la ligne de tramway. Son succès se mesure également par l'attrait qu'il exerce sur de nouveaux clients : les automobilistes. En effet, les deux parkings Relais-Tram (Etoile et Rotonde) enregistrent une fréquentation constante de 7 500 véhicules par mois pour le premier à 11 000 et de 4 000 à 8 000 pour le second.

L'extension du réseau tramway se poursuit, le 11 septembre 1996, avec l'arrêté préfectoral qui déclare d'utilité publique les acquisitions et les travaux nécessaires au prolongement[482] de la ligne sur la commune d'Illkirch-Graffenstaden et l'approbation par la *C.U.S.* de l'avant-projet d'une nouvelle ligne de tramway, en forme d'Y qui doit comporter trois terminus et desservir le Parc des Expositions, le Nord de l'Agglomération, le Campus universitaire et les quartiers résidentiels du Sud de l'agglomération. Le 31 août 1998 est mise en service la ligne D du tramway qui consiste en un doublement de fréquences de la ligne A, entre Rotonde et Etoile. Les lignes B *Elsau - Hoenheim* et C *Elsau –*

[482] Prolongement inauguré le 4 juillet 1998.

Esplanade sont inaugurées le 2 septembre 2000[483]. (Carte 127, tome II, p. 896) et le 22 septembre, le Conseil de la *Communauté Urbaine de*

483

Réseau urbain strasbourgeois en octobre 2002.

Tramways

Ligne A	: *Hautepierre-Maillon – Illkirch-Lixenbuhl.*
Ligne B	: *Hoenheim-Gare – Elsau.*
Ligne C	: *Esplanade – Elsau.*
Ligne D	: *Rotonde – Etoile-Plolygone.*

Autobus

Ligne 11/11a/21	: *Gutenberg – Wattwiller* (11) – *General-Motors* (11a) – *Kehl-Stadthalle* (21).
Ligne 2/2a	: *Campus d'Illkirch – Pont du Rhin* (2) – *Rond-Point de l'Esplanade* (2a).
Ligne 4/4a	: *Reichstett-Mairie – Wolfisheim-Stade* (4) – *Hautepierre-Maillon* (4a).
Ligne 6/6a/6b	: *Bischheim-Parc des Sports – Hoenheim-Gare* (6) – *Niederhausbergen-Ouest* (6a) – *Hoenheim-Cigognes* (6b).
Ligne 7	: *Illkirch-Fort Uhrich – Wacken.*
Ligne 10	: Ligne de Ceinture : *Gare Centrale – Gallia – Gare Centrale.*
Ligne 12/13	: *Montagne Verte – Entzheim-Ouest* (12) – *Lingolsheim-Gare* (13).
Ligne 14/24	: *Gutenberg – Neuhof-Jean-Moulins* (14) – *Neuhof-Stéphanie* (24).
Ligne 15/15a	: *Holtzheim* (15) – *République* (15a) – *Robertsau-Mélanie* (15) – *Robertsau-Sainte-Anne* (15a).
Ligne 17	: *Mittelhausbergen-Mittelberg – Cronenbourg-C.T.S.*
Ligne 19	: *Espace Européen de l'Entreprise – Rotonde.*
Ligne 27	: *Emile Mathis – Place de la Meinau.*
Ligne 30	: *Wattwiller – Robertsau-Chasseurs.*
Ligne 40	: *Neuhof-Ganzau – Unterelsau.*
Ligne 50/50a	: *Lingolsheim-Château – Wacken* (50) – *Schiltigheim-le-Marais* (50a).
Ligne 63	: *Geispolsheim-Mairie – Plobsheim-Est.*
Ligne 65	: *Baggersee – Lipsheim-Gare.*
Ligne 66	: *Baggersee – Lipsheim-Centre.*
Ligne 70	: *Robertsau-Renaissance – Bischheim-Parc des Sports – Oberschaeffolsheim-Stade.*

Strasbourg approuve les projets d'extension du tramway, en particulier le prolongement des lignes A, B, C et D. (Carte 128, tome II, p. 897).

c. LES SYSTEMES INTERMEDIAIRES.

Les élus de Caen estiment que l'investissement pour la construction d'un tramway est trop important et ne se justifie pas pour une agglomération de taille moyenne. Ils demandent donc à l'industrie des transports d'imaginer un nouveau type de véhicule adapté au transport urbain qui soit intermédiaire entre l'autobus ou le trolleybus et le tramway. Depuis 1995, la diversité de ses systèmes s'est élargie : Civis[484] et Cristallis (autobus et trolleybus à guidage optique) d'*Iribus* et de *Matra*, tramways sur pneus (guidage par rail) avec le Translohr de *Lohr Industrie* et le T.V.R. (Transport routier en voie réservée) de

---

Ligne 71/71a : *Les Halles-Sébastopol – Eckwersheim* (71) – *Lampertheim-Lorraine* (71a).

Ligne 72/72a : *République – La Wantzenau – Le Golf* (72) – *Bischheim-Parc des Sports.*

Navette Aéroport : Navette directe *Baggersee – Entzheim-Aéroport.*

Réseau suburbain.

Ligne 202 : *Rotonde – Wingersheim.*
Ligne 203 : *Place des Halles – Saessholsheim.*
Ligne 204 : *Place des Halles – Zeinheim.*
Ligne 205 : *Place des Halles – Willgottheim.*
Ligne 206 : *Place des Halles – Wangenbourg – Epenthal.*
Ligne 207 : *Place des Halles – Westhoffen.*
Ligne 208 : *Place des Halles – Scharrachlergheim – Irmstett – Osthoffen.*
Ligne 209 : *Place des Halles – Emolsheim – Bruche.*
Ligne 210 : *Place des Halles – Ottrott – Obernai.*
Ligne 211 : *Baggersee – Rhinau.*

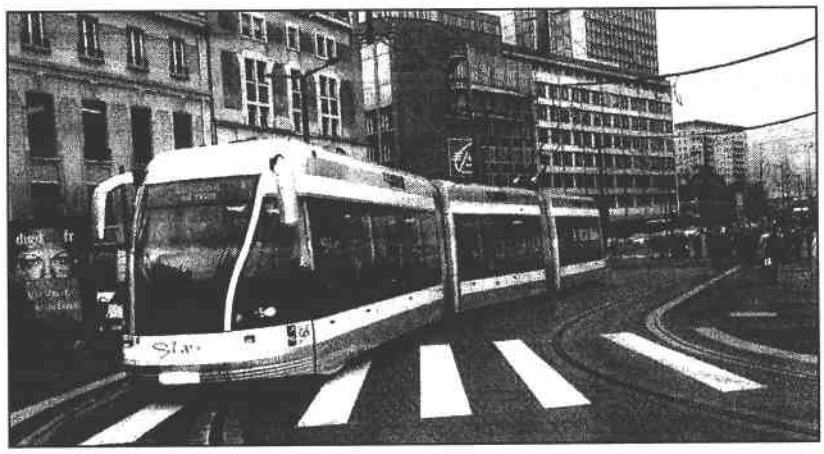
Source : C.T.S.

[484] Système retenu à Clermont-Ferrand et qui devrait être opérationnel en 2004.

Bombardier. Ce sont des systèmes plus souples et à l'infrastructure plus légère que celle du tramway.

Photo 80.

Nancy. le « T.V.R. », en février 2001.



DROLC

Nancy est la première ville au monde à exploiter commercialement le T.V.R.[485]. Il est inauguré le 8 décembre 2000 et mis en service le 28 janvier 2001. Comme pour les lignes de tramway, l'ancien réseau de transport[486] (Carte 129, tome II, p. 898) est restructuré pour permettre

---

485 Le T.V.R. de Caen est inauguré en 2002.

486

Réseau urbain nancéien en septembre 1997.

Ligne 1	: *Maxéville-Mairie – Jarville-Sion.*
Ligne 3/33	: *Laxou-Provinces – Pulnoy.*
Ligne 3/43	: *Laxou-Provinces – Seichamps.*
Ligne 4	: *Vandœuvre-Brabois – Beauregard.*
Ligne 19	: *Nancy-Point-Central – Laxou-Champ-le-Bœuf.*
Ligne 5	: *Vandœuvre-Cheminots – Nancy-Ile-de-Corse.*
Ligne 15	: *Nancy-Oberlin – Nancy-Point-Central.*
Ligne 25	: *Vandœuvre-Est – Nancy-Point-Central.*
Ligne 6	: *Nancy-Fontenoy – Vandœuvre-Vélodrome.*
Ligne 16	: *Villers-Lycée Stanislas – Vandoeuvre-Vélodrome.*

le rabattement d'une majorité de lignes d'autobus sur cet axe majeur[487].

(Carte 130, tome II, p. 899).

Ligne 36 : *Maxéville-Lafayette – Vandœuvre-Vélodrome.*

Ligne 7 : *Vandœuvre-Clair-Matin* (7)/*Houdemont* (17) – *Tomblaine-Sainte-Marguerite (27)/Saulxures-Forêt (37)/Art-sur-Meurthe (47).*

Ligne 8 : *Nancy-Cimetière-du-Sud – Malzéville-Rond-Point-de-Pixérécourt.*

Ligne 26 : *Villers-Clairlieu – Dommartemont.*

Ligne 30 : *Laxou-Champ-le-Bœuf* (30 A)/ *Nancy-Haut-du-Lièvre* (30 B) – *Vandœuvre-Vélodrome* (30 C)/*Jarville-Sion* (30 D)

Ligne 31 : *Nancy-Saint-Epvre – Heillecourt.*

Ligne 32 : *Fléville/Heillecourt – Villers-Lycée Stanislas.*

Ligne 40 : *Laxou-Champ-le-Bœuf – Saulxures.*

Ligne 41 : *Nancy-Saint-Epvre – Fléville/ Fléville Zone-Industrielle.*

Ligne 42 : *Ludres – Villers-Lycée Stanislas.*

Ligne 44 : *Nancy-Ile-de-Corse – Ludres-Saint-Blaine.*

Ligne 46 : *Villers-Clairlieu – Essey-la-Fallée.*

MiniBus : *Nancy-Point-Central – Nancy-Désilles.*

Taxibus : Maxéville : *Nancy-Haut-du-lièvre – Maxéville-Parc-d'activité-Saint-Jacques.*

Taxibus : Brabois : 1 - *C.H.U. Brabois – Pôle Technologique.*

: 2 - *C.H.U. Brabois – Z.A.C. Brabois.*

Taxibus : Laxou : *Laxou-Provinces – Nancy-Beauregard.*

Réseau suburbain.

Ligne 10 : *Nancy-Place Carnot – Champigneulles – Frouard – Pompey.*

Ligne 12 : *Nancy-Place Carnot – Laneuveville – Saint-Nicolas-de-Port – Dombasle.*

Ligne 14 : *Nancy-Place Carnot – Chaligny – Pont-Saint-Vincent – Bainville-sur-Madon.*

Source : C.U.G.N.

487

Réseau urbain nancéien en juillet 2002.

Tram 1 : *Vandœuvre-C.H.U. Brabois – Essey-Mouzimpré.*

Ligne 111 : *Vandœuvre-Jeanne-d'Arc – Vélodrome - Maxéville-Champ-le-Bœuf.*

Ligne 112 : *Vandœuvre-Jeanne-d'Arc – Vélodrome - Nancy-Haut-du-Lièvre.*

Ligne 113 : *Laxou-Provinces – Vélodrome – Nancy-Oberlin.*

Ligne 114 : *Vandœuvre-Charmois – Vélodrome – Houdemont.*

Ligne 115 : *Villers-Lycée-Stanislas – Vélodrome – Ludres*

Ligne 116 : *Villers-Lycée-Stanislas – Vélodrome – Heillecourt – Fléville-Fleurychamp.*

Ligne 121 : *Nancy-République – Nancy-Gare – Nancy-Beauregard.*

Ligne 122 : *Nancy-République – Nancy-Gare – Villers-Clairlieu.*

Ligne 123 : *Nancy-République – Nancy-Gare – Vandœuvre-Est.*

Ligne 124 : *Nancy-République – Nancy-Gare – Laxou-Champ-le-Bœuf.*

Ligne 125 : *Nancy-République – Nancy-Gare – Laxou-Provinces – Villers-Versigny.*

Ligne 131 : *Maxéville-Mairie – Point-Central – Fléville-Fleurychamp.*

Ligne 132 : *Maxéville-Mairie – Point-Central – Heillecourt.*

Ligne 133 : *Maxéville-Mairie – Point-Central – Jarville-Sion.*

Ligne 134 : *Villers-Lycée-Stanislas – Point-Central – Maxéville-Lafayette.*

Ligne 135 : *Villers-Lycée-Stanislas – Point-Central – Malzéville-Savlons.*

Ligne 136 : *Nancy-Cours-Léopold – Point-Central – Laneuveville.*

Ligne 137 : *Nancy-Cours-Léopold – Point-Central – La Madelaine.*

Ligne 138 : *Vandœuvre-Nations – Point-Central – Laxou-Champ-le-Bœuf.*

Ligne 139 : *Nancy-Cours-Léopold – Point-Central – Ludres.*

Ligne 141 : *Malzéville – Division-de-Fer – Saulxures-Forêt.*

Ligne 142 : *Malzéville – Division-de-Fer – Art-sur-Meurthe.*

Ligne 161 : *Malzéville-Pixérécourt – Gérard-Barrois-Stade-Marcel-Picot – Tomblaine-Sainte-Marguerite – Saulxures-Forêt.*

Ligne 162 : *Nancy-République – Gérard-Barrois-Stade-Marcel-Picot – Essey-La-Fallée.*

Ligne 163 : *Nancy-République – Gérard-Barrois-Stade-Marcel-Picot – Dommartemont.*

Ligne 164 : *Nancy-République – Gérard-Barrois-Stade-Marcel-Picot – Saulxures.*

Ligne 171 : *Nancy-République – Essey-Mouzimpré – Seichamps.*

Ligne 172 : *Nancy-République – Essey-Mouzimpré – Pulnoy.*

MINIBUS : *Nancy-Trois-Maisons – Nancy-Place-des-Vosges – Nancy-Pichon.*

TAXIBUS Maxéville : *Maxéville-Kastler – Nancy-Mortagne.*

TAXIBUS Laxou : *Laxou-Provinces – Laxou-Bel-Air – Nancy-Beauregard.*

TAXIBUS Ludres : *Ludres-Gare – Fléville-Fleurychamp.*

TAXIBUS Vandoeuvre : *Vandœuvre-Charmois – Houdemont – Heillecourt.*

TAXIBUS Villers : *Villers-Les-Essarts – Villers-Centre-d'Accueil – Vandœuvre-C.H.U.-Brabois/ Vandœuvre-Nations.*

Réseau suburbain.

Ligne 10 : *Nancy-République – Champigneulles – Frouard – Pompey.*

Ligne 12 : *Nancy-République – Saint-Nicolas-de-Port – Dombasle.*

Ligne 14 : *Nancy-République – Chaligny – Pont-Saint-Vincent – Bainville.*

Cependant, la multiplicité des incidents survenus sur le T.V.R. nancéien[488] démontre que ces systèmes intermédiaires sont encore en recherche de fiabilité. Néanmoins, de nombreuses agglomérations de taille moyenne espèrent les adopter un jour.

C. UNE INCITATION A L'INTERCOMMUNALITE.

1. LES NOUVELLES STRUCTURES.

La loi[489] du 12 juillet 1999, relative à l'organisation urbaine et à la simplification de la coopération intercommunale, fixe les statuts des nouvelles structures, au nombre de trois, en fonction de critères essentiellement démographiques. Elle leur accorde, par ailleurs, une dotation globale de fonctionnement par habitant[490].

a. LA COMMUNAUTE URBAINE.

Elle est réservée aux métropoles de plus de 500 000 habitants[491]. Pour régime fiscal, elle bénéficie de la taxe professionnelle d'agglomération. Ses compétences obligatoires sont accrues. De plein droit y figure l'aménagement de l'espace communautaire (le schéma de secteur et le schéma directeur, le plan d'occupation des sols, l'organisation des transports urbains, la voirie, le stationnement, la politique de l'habitat), le développement et l'aménagement économique (zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire et aéroportuaire) et la politique de la ville

---

Source : C.U.G.N.

[488] Sa circulation est suspendue du 10 mars 2001 au 13 mars 2002.

[489] Loi n° 99-586 ; J.O. du 13 juillet 1999.

[490] 475 francs pour une communauté urbaine ; 250 francs pour une communauté d'agglomération ; 175 francs pour une communauté de communes.

[491] Exceptées celles qui existent à la date de la publication de la loi.

(développement urbain, insertion économique et social, prévention de la délinquance).

b. LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION.

Elle est destinée aux agglomérations moyennes. Elle nécessite l'existence d'un ensemble géographique d'un seul tenant, sans enclave, de 50 000 habitants et d'une ville-centre de 15 000 habitants. Quatre compétences sont obligatoires : le développement économique, l'aménagement de l'espace (en particulier l'organisation des transports en commun), l'équilibre social de l'habitat et la politique de la ville. Elle doit également choisir trois compétences optionnelles parmi les cinq suivantes : la création ou l'entretien de voirie d'intérêt communautaire, la création ou l'aménagement et la gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire, le service de l'eau, l'environnement ou les équipements culturels et sportifs[492].

c. LA COMMUNAUTE DE COMMUNES.

Aucun seuil de population n'est exigé, mais le périmètre doit être d'un seul tenant. Elle répond à la coopération intercommunale des villes de petite taille et des communes en milieu rural. Ses compétences sont déterminées lors de la création de la communauté avec obligation de celles du développement économique et de l'aménagement de l'espace.

[492] La *Communauté d'Agglomération de Metz Métropole* a décidé de retenir treize compétences : le développement économique et touristique d'intérêt communautaire, l'aménagement de l'espace et les transports, la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, l'instruction des autorisations liées au droit des sols, l'assainissement, l'entretien des réseaux d'évacuation des eaux pluviales, la voirie d'intérêt communautaire, la politique de la ville d'intérêt communautaire, l'équilibre social de l'habitat d'intérêt communautaire, les équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire, la lutte contre l'incendie, la fourrière animale, l'étude de tout problème d'intérêt communautaire.

2. QUELS IMPACTS POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ?

a. LES CONSEQUENCES.

Cette nouvelle loi sur l'intercommunalité et la loi d'orientation des transports intérieurs qui fait obligation aux pouvoirs publics de garantir le « droit au transport » vont dans le sens d'une extension des réseaux. La création de nombreuses lignes desservant les nouvelles communes adhérantes pose, à terme, le problème d'une restructuration des dessertes, chaque réseau devant trouver un équilibre entre le devoir de desservir et les contraintes financières.

b. L'EXEMPLE MESSIN.

Le 10 décembre 2001, le *District de l'Agglomération Messine* se transforme en *Communauté d'Agglomération de Metz Métropole* (*CA2M*)[493]. Elle accueille seize nouvelles communes. (Carte 131, tome II, p. 900).

L'extension du service des transports en commun vers seize nouvelles communes de la *CA2M* est organisé en combinant le prolongement de lignes anciennes (ligne 3 vers Woippy, ligne U vers Ars-Laquenexy), la mise en place de navettes de rabattement en direction des lignes principales (lignes 101 à 110) et l'intégration de liaisons interurbaines *TIM* existantes (Sur ces dernières lignes, à l'intérieur de l'aire de la *CA2M*, le client profite du tarif urbain).

---

493 La communauté est composée de vingt-huit communes : Amanvillers, Ars-Laquenexy, Augny, Ban-Saint-Martin, Chieulles, Coin-lès-Cuvry, Coin-sur-Seille, Cuvry, Jussy, La Maxe, Lessy, Longeville-lès-Metz, Lorry-lès-Metz, Marly, Metz, Mey, Montigny-lès-Metz, Moulins-lès-Metz, Noisseville, Nouilly, Plappeville, Saint-Julien-lès-Metz, Sainte-Ruffine, Saulny, Scy-Chazelles, Vantoux et Woippy.

Réseau messin au 26 août 2002. (Carte 132, tome II, p. 901).

Ligne U : *Université-Saulcy – Technopôle – Ars-Laquenexy.*
Ligne 1 : *Hauts-de-Blémont/Actipôle-Borny – Moulins-Saint-Pierre.*
Ligne 21 : *Hauts-de-Blémont/Actipôle-Borny – Moulins- Tournebride.*
Ligne 31 : *Hauts-de-Blémont/Actipôle-Borny – Moulins- Lorraine.*
Ligne 2 : *Montigny-Saint-Privat – Université.*
Ligne 3 : *Montigny-Sablon – Metz-Nord-Le-Patis.*
Ligne 4 : *Queuleu – Ban-Saint-Martin.*
Ligne 34 : *Queuleu – Devant-les-Ponts.*
Ligne 5 : *Magny – Maison-Neuve.*
Ligne 25 : *Magny – Moulins-Préville.*
Ligne 6 : *La Maxe – Place de la République.*
Ligne 8 : *Grange-aux-Bois – Place de la République.*
Ligne 9 : *Corchade – Jean-Bauchez.*
Ligne 29 : *Corchade – Devant-les-Ponts.*
Ligne 11 : *Grange-aux-Bois – Saint-Eloy.*
Ligne 13 : *Montigny-Coubertin – Vantoux.*
Ligne 27 : *Plappeville – Place de la République.*
Ligne 30 : *Bridoux – Technopôle.*
Ligne 16 : *Marly – Place de la République.*
Ligne 26 : *Coin-sur-Seille/Coin-lès-Cuvry/Cuvry – Marly.*
Ligne 17 : *Saint-Julien – Place de la République.*
Ligne 18 : *Saint-Julien-Fort – Université.*
Ligne 101 : *Marly – Moulins-Tournebride.*
Ligne 102 : *Vaux – Moulins-Préville.*
Ligne 103 : *Juss – Sainte-Ruffine – Maison-Neuve.*
Ligne 104 : *Lessy – Moulins.*
Ligne 105 : *Scy-Chazelles – Scy-Bas.*
Ligne 106 : *Amanvillers – Lorry – Devant-les-Ponts.*
Ligne 107 : *Saulny – Woippy.*
Ligne 108 : *Chieulles – Saint-Julien-Tanneries.*
Ligne 109 : *Nouilly-Noisseville – Vantoux.*
Ligne 110 : *Woippy – Saint-Eloy.*
Minibus A : *Préfecture – Sablon.*

Minibus B : *Sainte-Ségolène – Gare S.N.C.F.*

Miniligne Longeville : *Longeville-Mairie – Palais-des-Sports.* (Mercredi).

Miniligne Montigny : *Les Friches – Vacons.* (Mardi, mercredi, vendredi).

Cimetières de Chambière : *Place de la République – Chambière.* (Mercredi et samedi).

Services scolaires :

- *Magny – Technopôle.*
- *Place de la République – Lycée Schuman/C.E.S. Borny.*
- *Place de la République – Lycée Schuman.*
- *Vallières – Technopôle – C.E.S. Queuleu.*
- *Vallières – C.E.S. J.-Lagneau – Technopôle.*
- *C.E.S. J. Lagneau – Vallières.*
- *L.E.P. du Bâtiment – Haut-de-Blémont.*

Services Tardifs : *Saint-Eloy – Borny/Grange-aux-Bois.*

L'adhésion effective de sept nouvelles communes[494], le 1er janvier 2003, engendrera une nouvelle extension du réseau.

D. L'INTERMODALITE.

Fin mars 2000, dans le cadre du XII° Plan, les régions signent le contrat de plan avec l'Etat. Il couvre la période des années 2000 à 2006. En comparaison du contrat précédent, le domaine des transports est l'objet d'importants changements, en particulier en ce qui concerne la répartition des sommes globales entre les modes de transports : le rail bénéficie en effet d'une enveloppe sept fois supérieure à celle du XI° Plan[495].

---

[494] Adhésion de Châtel-Saint-Germain, de Gravelotte, de Pouilly, de Pournoy-la-Chétive, de Rozérieulles, de Vany et de Vernéville.

[495] Sept milliards de francs.

1. UNE LENTE PROGRESSION.

a. LES LIAISONS VILLE-AEROPORT.

Les aéroports souhaitent des liaisons rapides avec les villes. Ces lignes sont soit privées, soit intégrées au réseau de transport urbain.

Ainsi, le 26 octobre 1997, la *C.T.S.* met en service une nouvelle navette-bus qui relie l'aéroport d'Entzheim à la station terminus *Baggersee* du tramway toutes les quinze minutes, au prix de vingt-cinq francs, avec une correspondance gratuite pendant une heure sur l'ensemble du réseau urbain strasbourgeois.

Pour favoriser les relations avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse, le réseau des villes Rhin-Sud[496] organise un système de navette : EuroAir'Bus. Ce réseau mis en place consiste en navettes cadencées par autobus ou minibus, reliant l'aéroport aux différentes villes. Les communes du *District des Trois Frontières* (Saint-Louis) ont un système de transport à la demande en taxi. Les partenaires financiers sont les réseaux des villes Rhin-Sud, la Chambre de Commerce de Mulhouse, l'Aire Urbaine 2000[497] et l'aéroport.

b. LES LIAISONS TRANSFRONTALIERES.

Ces relations sont anciennes (calèches entre Bâle et la gare de Saint-Louis, desserte de Kehl), nées de l'évolution historique de l'espace étudié. Les créations récentes sont à mettre en relation avec l'aire d'attraction des villes-centres (Bâle, Fribourg-en-Brisgau, Luxembourg, Sarrebruck et Strasbourg) qui cherchent à décongestionner leur centre-ville.

---

[496] Belford, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse et Saint-Louis.

[497] Association qui couvre le Nord de la Franche-Comté.

α. L'EST MOSELLAN.

La liaison *Forbach – Sarrebruck* existe depuis l'après-guerre, assurée par la *Régie Municipale des Transports en Commun de Forbach* (*R.M.T.C.*). Elle a été modifiée en septembre 1974 avec la création de la ligne *City-Express*, en coopération avec la société sarroise *Gesellschaft für Strassenbahnen im Saartal.* Les deux compagnies assurent à tour de rôle la desserte de cette ligne. Depuis de nouvelles tentatives ont vu le jour. Le 1er août 1997, la ligne *Forbach – Schoeneck* est prolongée jusqu'à Klarenthal en Allemagne (Société *Federspiel*) et la ligne *Forbach – Völklingen* est inaugurée le 11 octobre 1997 (Desserte supprimée en novembre 2000).

Le 25 juin 1998, le conseil général de la Moselle et le Land de la Sarre[498] signent une convention créant, à partir du mois de septembre, deux lignes transfrontalières : *Saint-Avold – Creutzwald – Sarrelouis* (Entreprises *K.V.S.* de Sarrelouis et les *Courriers Mosellans* de Metz) et *Saint-Avold – Sarrebruck* (Entreprises *Baron* de Dorf im Warnd et *Schon et Brullard* de Freyming-Merlebach).

Le 21 mars 1997, la *S.N.C.F.* et la société *Stadtbahn Saar Gmbh.* signent un protocole d'accord pour l'exploitation en commun d'une liaison ferroviaire de voyageurs par Tram-Train[499], dénommé *Saarbahn*, entre Sarrebruck et Sarreguemines[500]. Il a la particularité de pouvoir

[498] Ils participent à parité au financement du déficit d'exploitation de façon à en couvrir 50 %.

[499] Appelé aussi Tramway mixte ou Tramway d'interconnexion.

[500] L'année 1900 voyait la naissance d'un projet de construction d'un tramway électrique reliant Sarrebruck, Sarreguemines et Neunkirch. Le projet n'estt abandonné qu'en 1921.

rouler comme un train sur les voies ferrées allemandes (12 km) et françaises (1 km), mais aussi comme un tramway normal en milieu urbain. (5 km à Sarrebruck). La ligne est inaugurée le 24 octobre 1997. Une seconde ligne pourrait joindre Forbach à Sarrebruck.

β. DECONGESTIONNER LA VILLE DE LUXEMBOURG.

Le 1er juin 1992 est créée une première ligne transfrontalière *Longwy – Rotange – Pétange – Luxembourg*, exploitée par deux transporteurs luxembourgeois (*Huberty* et *Sales*) et par la *Société d'Economie Mixte des Transports Urbains du Bassin de Longwy* (*S.E.M.I.T.U.L.*). Elle permet aux habitants de Longwy de rejoindre les gares de rabattement des *Chemins de Fer Luxembourgeois* (*C.F.L.*) de Rodange et de Pédange. Cette ligne est née de la volonté politique luxembourgeoise d'endiguer le flot de véhicules et de résoudre le problème de stationnement de la capitale du Duché.

Face aux résultats encourageants (15 % des déplacements transfrontaliers sont désormais effectués par les transports en commun), une seconde ligne est ouverte en 1998, reliant Villerupt à Esch-sur-Alzette. Depuis, leur itinéraire s'est modifié afin d'améliorer la desserte : ligne 398 *Haucourt – Saint-Charles – Mexy – Longwy-Bas – Longwy-Haut – Mont-Saint-Martin – Gare C.F.L. de Rodange – Luxembourg* et ligne 399 *Saulnes – Herserange – Longwy-Bas – Longlaville – Gare C.F.L. de Rodange – Luxembourg.* Ces lignes permettent également de se rendre, en train, à Esch-sur-Alzette.

La ville de Luxembourg envisage le retour du tramway (abandonné au début des années soixante) avec une extension à la

région. Ainsi Longwy et Audun-le-Tiche pourraient devenir des points de départ du tramway régional luxembourgeois.

γ. LES LIAISONS TRANSFRONTALIERES ALSACIENNES.

Les liaisons transfrontalières *Strasbourg – Kehl* et *Saint-Louis – Bâle* existent depuis la création des réseaux de tramways de ces villes. Cependant d'autres destinations sont accessibles en autobus depuis Mulhouse et Colmar, particulièrement Fribourg-en-Brisgau desservie par l'*Eurorégiobus*. Cette desserte est effectuée par trois transporteurs qui conservent chacun leur recette, mais l'exploitation se fait en commun sous la forme d'un *Groupement d'Intérêt Economique Européen* (*G.I.E.E.*).

c. DES TARIFS COMBINES.

L'intermodalité est plus facilement mise en œuvre lorsqu'il n'y a pas à construire de nouvelles infrastructures. Aussi, est-ce dans le domaine de la tarification qu'elle se réalise le mieux.

α. TARIF COMBINE « BUS URBAINS – BUS INTERURBAINS ».

Considérant qu'il est logique d'offrir au client qui va utiliser à la fois une ligne interurbaine et urbaine un même titre de transport, les représentants de l'agglomération mulhousienne mettent en place, le 1er septembre 1996 des titres combinés urbains – interurbains. Les derniers nés sont le *CombiPass* (ouvert à tout public) et le *CombiEtap* (réservé aux étudiants et apprentis), titres de transport uniques pour les sept transporteurs du Sud-Alsace. Il s'agit d'abonnements mensuels, valables à la fois sur le réseau *T.R.A.M.* et sur un trajet interurbain. La vignette mensuelle donne libre accès soit à un trajet interurbain seul, soit à un trajet interurbain et au réseau *T.R.A.M.* Tous les transporteurs

ont diminué le prix de leur abonnement mensuel. En septembre 1998, s'opère une harmonisation des documents d'informations horaires de ces transporteurs interurbains.

Le 28 janvier 1998, le département du Bas-Rhin et la *Communauté Urbaine de Strasbourg* (*C.U.S.*) signent une convention instituant une tarification combinée entre les bus urbains et les interurbains. Deux titres de transport sont mis en vente : un ticket à l'unité valable une heure et trente minutes sur les deux réseaux à partir de la montée dans le premier véhicule et un abonnement hebdomadaire valable sept jours consécutifs à partir du premier jour d'utilisation et autorisant un nombre illimité de trajets sur les réseaux urbain et interurbain.

β. TARIF COMBINE « BUS URBAINS – TRAIN ».

En 1995, naissent les premiers abonnements communs à la *S.N.C.F.* et aux réseaux urbains (carte Jonquille en Lorraine ; Alsaplus en Alsace). Ils permettent d'effectuer un nombre illimité de voyages en train et en bus sur les réseaux urbains et sur la liaison ferroviaire choisis. Ainsi, un titre de transport Alsaplus entre Colmar et Strasbourg autorise le client à utiliser le train entre Colmar et Strasbourg mais aussi les réseaux de transports urbains de Colmar (réseau *T.R.A.C.E.*) et de Strasbourg (réseau *C.T.S.*).

En mai 1998, les habitants de l'agglomération mulhousienne bénéficient d'une tarification intermodale, baptisée *Traima*, qui permet d'emprunter indifféremment les autobus du réseau urbain couvrant

seize communes et les *Trains Express Régionaux* (*T.E.R.*) desservant les sept gares de l'agglomération[501].

γ. COMMUNAUTE TARIFAIRE TRANSFRONTALIERE.

Depuis les années 1990, les habitants de l'agglomération de Saint-Louis profitent de titres de transports combinés qui les autorisent à emprunter le réseau urbain *Distribus* mais également à se déplacer dans certaines zones de la région Nord-Ouest de la Suisse (*Tarifverbund Nordwestschweiz* : *T.N.W.*) et de la région allemande de Lörrach (*Regio Verkehrsverbund Lörrach* : *R.V.L.*). (Carte 133, tome II, p. 902).

Tableau 51.

Tarif des titres de transports transfrontaliers du District des Trois Frontières, en septembre 2002.

Titres de transports	Distribus jusqu'à Schifflände	Distribus + T.N.W.
Ticket unité	1,00 Euros	2, 5 Euros (1)
Ticket journalier	3,00 Euros	6,00 Euros (2)
Carte 12 voyages	9,00 Euros	-
Abonnement mensuel Junior	12,00 Euros	40,00 Euros
Abonnement mensuel Adulte	24,00 Euros	54,00 Euros
Abonnement annuel Junior	120,00 Euros	-
Abonnement annuel Adulte	240,00 Euros	-

(1) T.N.W. zone 10 uniquement
(2) T.N.W. zones 10 et 11 + R.V.L. zones 1,2 et 3

Source : District des Trois Frontières

Le 24 novembre 1997, des conventions sont signées à Kehl entre la *Communauté Urbaine de Strasbourg* (*C.U.S.*) et le district allemand d'Ortenau. Elles instituent une communauté tarifaire transfrontalière dans le domaine des transports en commun. A partir de décembre, les

501 Brunstatt, Dornach, Hasenrain, Lutterbach, Richwiller, Rixheim et Mulhouse.

titres de transport « Euro-pass » permettent d'utiliser tous les moyens de transports régionaux entre l'agglomération strasbourgeoise et Offenburg, située à une trentaine de kilomètres au-delà de la frontière. Pour un prix de quarante francs par jour, les usagers de part et d'autre du Rhin peuvent utiliser les bus de la *Compagnie des Transports Strasbourgeois*, ceux du district d'Ortenau, les trains régionaux et le tramway de Strasbourg. Les frontaliers disposent également d'une carte mensuelle. La nouvelle communauté tarifaire est subventionnée pour moitié par le land allemand du Bade-Wurtemberg d'une part et par le conseil régional d'Alsace et la ville de Strasbourg d'autre part.

d. UN RESEAU INTERMODAL.

Le 1er septembre 1999 voit la naissance du *Système Intercommunal de Transport Collectif du Bassin de Pompey* (*S.I.T.*). Le réseau est constitué de six lignes qui communiquent entre elles pour relier les différentes communes.

Réseau du Bassin de Pompey au 1er septembre 1999.

Ligne A : *Liverdun – Frouard.*
Ligne B : *Champigneulles – Bouxières-aux-Dames.*
Ligne C : *Champigneulles – Z.A.C. Ban-la-Dame – Z.A.C. du Barrage.*
Ligne D : *Saizerais – Marbache – Liverdun – Pompey.*
Ligne E : *Pompey – Custines – Malleloy – Faulx.*
Ligne F : *Frouard-Bellevue – Champigneulles.*

L'originalité du réseau réside dans son intermodalité. En effet, les lignes se rabattent à la fois sur les gares S.N.C.F. et sur la ligne suburbaine n° 10 de la *Compagnie Générale Française des Transports et d'Entreprises* (*C.G.F.T.E.*) reliant Pompey à Nancy. Ainsi, les dessertes

locales sont assurées tout en facilitant les déplacements vers Nancy. Le réseau est exploité par la *C.G.F.T.E.* et il s'est adapté aux besoins de la clientèle. (Carte 134, tome II, p. 903).

Réseau du Bassin de Pompey en septembre 2001.

Ligne A : *Saizerais – Liverdun – Pompey – Frouard.*
Ligne B : *Champigneulles – Bouxières-aux-Dames – Frouard* (Véhicule 16 places).
Ligne B : *Nancy – Champigneulles – Bouxières-aux-Dames.* (Bus standard).
Ligne C : *Champigneulles – Fond-de-Vallée – Pompey.*
Ligne D : *Saizerais – Marbache – Pompey.*
Ligne E : *Pompey – Custines – Malleloy – Faulx.*
Ligne F : *Frouard-Bellevue – Champigneulles.*
Ligne G : *Liverdun – Frouard.*

C'est un bel exemple de coopération entre les différentes administrations puisque se sont réunis, autour d'une même table, la *Région Lorraine* pour les lignes T.E.R., le *Conseil Général de Meurthe-et-Moselle* pour les lignes interurbaines, la *Communauté Urbaine du Grand Nancy* et le *Syndicat Mixte des Transports Suburbains* pour la ligne de Pompey à Nancy.

2. UN ENJEU : LA DESSERTE DU PERIURBAIN.

a. UN NOUVEL ESPACE.

L'agglomération n'est plus la bonne échelle pour résoudre le problème de l'encombrement des villes. L'urbanisation ne s'arrête pas à la limite des périmètres de transport urbain et les migrations alternantes sont de plus en plus importantes et contribuent à la saturation de l'agglomération. Le XII° Plan tient compte de ce phénomène car, c'est l'espace urbain, au sens le plus large du terme,

celui défini par les « aires urbaines »[502] de l'*I.N.S.E.E.*[503], qui se trouve concerné par une enveloppe financière importante. Des villes comme Avignon, Bordeaux, Grenoble, La Rochelle, Le Havre, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Orléans, Reims, Saint-Etienne, Toulouse, Tours, mais aussi Sarreguemines, Mulhouse et Strasbourg sont particulièrement intéressées par des projets de transports périurbains.

b. UN NOUVEAU TRAFIC.

L'espace périurbain représente un enjeu de trafic pour les transporteurs. Afin de développer l'usage des transports collectifs, il est nécessaire d'améliorer la complémentarité des réseaux régionaux et urbains, afin de constituer un véritable système de transports publics à l'échelle du bassin d'emploi de la ville-centre.

L'offre doit être améliorée en temps de parcours, en fréquence, en confort et en sécurité, mais il est également nécessaire de favoriser des titres de paiement multimodaux.

La desserte du périurbain nécessite la coopération des différentes autorités organisatrices afin d'éviter que le développement de ce nouvel espace ne conduise à accroître le recours à l'automobile et d'offrir à tous les moyens de se déplacer sur l'ensemble du bassin, tout en maintenant la population rurale.

c. LES PROJETS ALSACIENS.

α. LE TRAM-TRAIN DU PIEMONT DES VOSGES.

Le 5 janvier 1999, la *Compagnie des Transports Strasbourgeois (C.T.S.)*, le groupe de transport *TRANSDEV* et la *S.N.C.F.* signent un

[502] Les zones d'attraction des agglomérations.

[503] *Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques.*

accord de coopération industrielle pour favoriser l'intermodalité dans la région. Le but est de doter l'ensemble du bassin strasbourgeois d'un système de transport public dense et coordonné. Elles proposent de mettre en œuvre des solutions industrielles innovantes adaptées à l'ambition des collectivités, en mobilisant les ressources et les énergies disponibles dans une démarche intermodale : développement et complémentarité des réseaux, information, correspondances, pôles d'échanges, système Tram-Train, et mise en place d'une tarification de type carte orange régionale.

Pour réaliser se projet, la *Société d'Intermodalité du Bassin Strasbourgeois* (*S.I.B.S.*) se crée le 4 mai 2000. Elle associe les partenaires cités précédemment, ainsi que la *Communauté Urbaine de Strasbourg* (*C.U.S.*).

Le Tram-Train doit relier Strasbourg à Barr et à Greswiller. Il s'agit d'associer, sur un trajet de quarante-quatre kilomètres se séparant en deux lignes, une section urbaine (entre la station des tramways *Esplanade* et la Gare Centrale) à une section périurbaine constituée des lignes S.N.C.F. se dirigeant vers Barr et Rothau. Aux heures de pointe, la fréquence de la desserte serait de quinze minutes, ramenée à trente minutes aux heures creuses. Le nombre de voyageurs escompté par jour s'élève à 16 500.

Le système pourrait être étendu aux lignes *Strasbourg – Lauterbourg* et *Strasbourg – Haguenau*, ainsi qu'en direction de Kehl en Allemagne. Techniquement il est même possible d'envisager une

connexion avec le Tram-Train de Karlsruhe[504] par la ligne de Lauterbourg. Un autre projet concernerait la création d'une offre périurbaine sur l'axe ferroviaire Nord-Sud, d'une longueur de quarante-deux kilomètres, qui relie Herrlisheim, sur la ligne S.N.C.F. de Lauterbourg, à Erstein, sur la ligne de Mulhouse. (Carte 135, tome II, p. 904).

β. LE TRAM-TRAIN DE LA VALLEE DE LA THUR.

L'origine du projet remonte à 1991. Dans le cadre des réflexions menées sur le plan de déplacements urbains, il apparaît que les transports en commun ne représentent que 11 % des déplacements et qu'il est nécessaire de revoir leur organisation en recherchant des solutions pour un transport public plus efficace et une facilité de mobilité pour tous. Les différents modes de transports font l'objet d'une étude comparative (1996) qui montre que le système le plus adapté consiste en un réseau urbain de tramway raccordé aux voies ferrées existantes dont le maillage est dense autour de Mulhouse.

L'originalité mulhousienne est de proposer deux tramways dans un même projet : un tramway urbain (réseau de deux lignes) et un tramway périurbain (Tram-Train) reliant directement l'agglomération aux communes de la vallée de la Thur, sans rupture de charge. Il desservira une quinzaine de stations entre Kruth et Lutterbach. (Carte 136, tome II, p. 905).

A long terme, cette ligne est la première pierre de la création d'un vaste réseau de Tram-Train avec l'ouverture de nouvelles lignes en

[504] Premier Tram-Train mis en circulation au monde.

direction de Guebwiller, d'Alkirch, de Saint-Louis, de Bâle et de Fribourg.

A partir des années quatre-vingt-dix, les élus prennent conscience de la nécessité des transports en commun publics pour désengorger le centre-ville et réduire la pollution. D'importantes lois sont promulguées : loi sur l'air, sur l'aménagement du territoire, sur la coopération intercommunale, sur la solidarité et le renouvellement urbains. Elles ne peuvent que faciliter la réflexion sur les modalités des déplacements en milieu urbain et ouvrir la voie à la coordination des moyens de transport, en incluant l'espace périurbain. Une nouvelle dimension de la ville est donc prise en compte.

Des agglomérations de petite taille se lancent dans l'aventure du transport urbain (Pont-à-Mousson, Sélestat, Pompey, Lunéville). Cependant, le fait marquant reste le retour du transport en site propre (routier ou voie ferrée) : tramway à Strasbourg, tramway sur pneus à Nancy, tram-train à Sarreguemines, projet de tramway urbain à Mulhouse et de tram-train à Strasbourg et à Mulhouse. Quant aux liaisons transfrontalières, elles répondent plus à une logique de « bassin de vie » qu'à la délimitation traditionnelle de périmètre de transport urbain.

La loi du 12 juillet 1999, relative à l'organisation urbaine et à la simplification de la coopération intercommunale, et la loi d'orientation des transports intérieurs, du 30 décembre 1982, favorisent l'extension des réseaux de transports en commun.

Peu à peu, l'intermodalité gagne l'ensemble de l'espace urbain et périurbain. Son développement est inéluctable si l'on désire désengorger les centres-villes et dans les prochaines années, le client ne devrait plus raisonner en terme de transporteur mais en terme de réseau de transport intégré, combinant les différents modes de transport.

Après la difficile remise en exploitation des réseaux de transports en commun urbains, se pose le problème de leur modernisation, interrompue par la guerre. Suivant l'exemple parisien, les élus provinciaux choisissent d'abandonner le tramway dont la desserte, en France, n'a pas évolué depuis son installation. Il est rendu responsable des problèmes de circulation et le coût de son renouvellement est incompatible avec les ressources financières de l'après-guerre. La durée du conflit a permis la standardisation du trolleybus et l'amélioration de la qualité de l'autobus. L'obligation d'utiliser en partie une force motrice d'origine nationale favorise la construction des lignes de trolleybus dans les villes importantes qui se dotent, au début des années cinquante, de réseaux mixtes trolleybus-autobus. Les centres urbains plus petits se tournent davantage vers l'utilisation de l'autobus en raison de son moindre coût à l'achat. Face aux réseaux de tramways vétustes, le principal avantage de ces deux modes de transport reste, aux yeux des décideurs, leur souplesse d'utilisation et le fait qu'ils ne constituent pas un obstacle à la circulation générale.

Le retour des réfugiés et le début de la reprise économique entraînent une croissance démographique qui provoque une crise du logement. L'expansion urbaine est donc générale avec le développement des Z.U.P., mais elle est particulièrement importante dans les centres industriels où les cités ouvrières se multiplient et dans les villes à

fonction militaire où l'urbanisme gagne de vastes espaces militarisés. Ces citadins, répartis essentiellement dans les banlieues, ne possèdent pas encore d'automobile et réclament la création de lignes de transport.

En raison de cette double nécessité, moderniser leur parc de véhicules usés et vétustes et étendre leur réseau, les sociétés de transports en commun, en proie à des difficultés financières, font appel aux deniers publics. Mais les municipalités des villes qui ne possèdent pas de régie désirent prendre part activement aux décisions et elles prennent souvent des participations au sein de ces sociétés qui connaissent alors une évolution de leur raison sociale.

A partir des années soixante, le transport public urbain est victime de la croissance économique. Quel que soit le mode d'exploitation des réseaux, les difficultés rencontrées s'aggravent d'année en année et se traduisent par une détérioration du service rendu, par une fuite des voyageurs et une rentabilité de moins en moins assurée. Cette situation est due au développement rapide et dispersé des agglomérations, au problème des heures de pointe, au ralentissement et à l'irrégularité des services consécutifs à l'encombrement de la circulation générale, à la concurrence des véhicules privés, à l'augmentation des prix et au retard pris dans le relèvement des tarifs.

Au début des années soixante-dix, l'Etat prend conscience des difficultés de circulation et du manque de qualité de vie dans les villes envahies par la pollution. En y ajoutant les conséquences des chocs pétroliers, un regain d'intérêt se manifeste en faveur des transports en

commun. Cependant, les municipalités comprennent qu'elles ne peuvent plus en assurer seules la gestion et que l'intercommunalité, sous forme de syndicats ou de districts, favorise une meilleure desserte de l'espace mais également une répartition plus équitable des charges entre la ville-centre et les communes environnantes. Cette prise de conscience, associée à des mesures techniques (versement-transport, aménagement de la voirie, plan de circulation, S.A.E.I.), donne un second souffle aux transports en commun urbains.

Cependant, ce n'est que depuis le milieu des années quatre-vingts que, sous l'impulsion de la pensée écologique et d'une forte augmentation des encombrements de la circulation, l'idée d'une véritable desserte de l'agglomération par les transports publics voit le jour. Le retour du site propre est préconisé pour tenter de résoudre le problème des déplacements. Les aménageurs travaillent à présent sur la desserte de l'espace périurbain en tenant compte de tous les moyens de transports : l'intermodalité devrait, dans l'avenir, favoriser les déplacements en direction des centres urbains.

Néanmoins la mise en œuvre de la politique des transports urbains et interurbains revient aux élus des collectivités locales. Aussi faut-il espérer qu'avec une décentralisation plus importante dans le cadre de la régionalisation, tous les acteurs sauront s'unir pour mettre en œuvre, au-delà des querelles de clocher, une véritable politique de transport favorisant l'intermodalité.

CONCLUSION GENERALE

En raison de l'expansion urbaine du XIX^{e} siècle, de l'allongement des distances et de la multiplication des déplacements, de nouveaux moyens de locomotion s'avèrent indispensables pour suppléer la marche : c'est la naissance des transports en commun urbains, représentés en premier par les voitures de place, puis par les omnibus. Cependant, la poursuite de la croissance urbaine et l'arrivée du chemin de fer bouleversent les conditions de desserte. L'évolution technique permet d'améliorer les transports. Au début, contrairement à l'Allemagne, la diffusion du tramway hippomobile est lente en France, en raison d'une certaine réticence due à la nouveauté et aux contraintes et restrictions imposées aux riverains. Nancy est toutefois la troisième ville française de province à créer ce type de réseau. En Alsace et en Lorraine, à la fin du XIX^{e} siècle, le transport urbain connaît un important essor avec l'avènement des tramways mécaniques et électriques. Il devient rapidement l'un des enjeux de la politique municipale.

Malgré la dualité de l'espace étudié, le développement des transports urbains s'opère normalement de part et d'autre de la frontière. La différenciation vient plutôt de la fonction militaire qui impose son lot de contraintes et constitue un frein, une entrave à la construction des réseaux (retard à Strasbourg, nombre de lignes limitées à Metz, absence de réseau à Verdun). Il faut noter qu'en région allemande, les municipalités s'impliquent dans la gestion du réseau des

transports en commun, soit par son rachat, soit par la prise d'une participation dans la société concessionnaire qui connaît alors une évolution de sa raison sociale.

Cette période de développement des transports en commun, qui s'achève à la Première Guerre Mondiale, représente l' « Age d'Or » des transports urbains qui, en dehors de la marche, représente le seul véritable moyen de locomotion en milieu urbain. Aussi gagne-t-il rapidement des villes de taille modeste.

La période allant du début du premier conflit mondial à la fin du second correspond au doute et à une importante mutation des transports urbains. Les deux guerres sont synonymes d'interruption temporaire ou définitive du trafic, de désorganisation dans l'exploitation (mobilisation des hommes, embauche de personnel féminin), de détérioration rapide des infrastructures et du matériel roulant par manque d'entretien, mais aussi de destructions massives en raison des opérations militaires et de la malveillance de l'occupant.

L'évolution du système économique et la concurrence de l'automobile, en particulier de l'autobus, perturbent les sociétés de transport qui passent d'un budget en équilibre à un déficit chronique. Les compagnies sont obligées de s'adapter et de se moderniser pour répondre aux besoins des citadins. Elles demandent l'aide financière des pouvoirs publics. Ceux-ci désirent, en contrepartie, intervenir dans la vie des réseaux. La mutation des transports urbains se traduit par la

modification des raisons sociales, la restructuration des lignes et l'apparition de l'autobus. Avec leur retour dans l'espace français, les réseaux alsaciens et mosellans sont en plus désorganisés dans leur exploitation en raison de la mise sous séquestre des sociétés allemandes, de la perte de lignes, de l'obligation d'appliquer les lois françaises et plus particulièrement de signer des cahiers de charges annexés à de nouvelles conventions.

A la veille du second conflit, le redressement des sociétés de transports urbains semble s'amorcer, mais la conjoncture économique et sociale et les opérations militaires anéantissent tous les efforts entrepris.

Après-guerre, les compagnies reconstruisent leurs infrastructures, modernisent, réaménagent et étendent leurs réseaux pour répondre au nouvel essor urbain, dû au retour des réfugiés, à l'immigration, au réveil démographique et à la reprise économique.

Cependant, victime à partir des années soixante, de l'éclatement de la ville et de la multiplication du transport individuel, le transport collectif urbain amorce son déclin qui se traduit dans le paysage par la disparition du tramway, remplacé par le trolleybus et l'autobus. D'années en années les difficultés s'accumulent entraînant la détérioration du service rendu et la fuite de la clientèle.

Jusqu'au début des années soixante-dix, la politique française des transports donne une nette priorité à l'automobile. Les événements

de mai 1968 et le choc pétrolier d'octobre 1973 inversent la tendance : le pouvoir politique comprend la nécessité des transports en commun, mais, malgré une promotion en leur faveur, leur fréquentation baisse et, le plus souvent, ils restent considérés comme un mal nécessaire. Des solutions sont appliquées. Elles passent par des aménagements spécifiques de la voirie, par l'intercommunalité et par l'appel à des partenaires privés spécialisés dans le transport, avec la constitution d'un secteur mixte public-privé.

Les années quatre-vingt-dix marquent un regain d'intérêt en faveur du transport collectif avec la promulgation de nouvelles lois qui prennent en compte une nouvelle dimension de la ville, facilitant la création de réseaux urbains, favorisant le transport en site propre et l'intermodalité.

Face à l'asphyxie des villes l'idée d'une véritable desserte de l'agglomération par les transports publics voit donc le jour. Les aménageurs travaillent sur la desserte de l'espace périurbain en tenant compte de tous les moyens de[505] transports. Cependant comme le souligne B. HOPQUIN dans le quotidien *Le Monde*, l'automobile pollue moins, mais elle est toujours la reine de la ville car les usagers gardent la préférence à la voiture :

> « Le protocole de Kyoto du 11 décembre 1997, sur la limitation des gaz à effet de serre demande la surveillance des rejets en gaz carbonique, principal facteur du réchauffement climatique. Or pour les transports, un

[505] HOPQUIN B. *L'automobile pollue moins, mais est toujours reine en ville. Le Monde.* 28 novembre 2002. p. 13.

accroissement de 25 % de cette émission est annoncé pour les dix prochaines années.

En France, la part des transports dans les émissions totales, devrait passer de 22 % en 1997 à 40 % en 2010, mettant en péril les objectifs fixés. Les responsables politiques ne pourront pas éluder ce nouveau défi.

Or la réponse des pouvoirs publics ne semble pas à la hauteur de cet enjeu. La loi sur l'air de 1996 avait pourtant introduit l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de se doter d'un plan de déplacement urbain (P.D.U.) dont le but était la diminution du trafic automobile. Six ans plus tard, la plupart des plans ont été bouclés. Mais a lors que s'annonce, en 2003, une révision des P.D.U., les études menées par le Centre d'Etudes sur les réseaux, les Transports et l'Urbanisme (C.E.R.T.U.) démontrent que la part de l'automobile dans les trajets des citadins ne cesse de croître dans la plupart des villes. »

Or nous jouons avec le feu proclame H. REEVES[506] :

« Il faut développer le ferroutage et les transports en commun parce qu'ils consomment moins d'énergie et provoquent moins d'accidents. Mais aussi parce que les trois quarts de la production de gaz carbonique responsable du réchauffement de la planète sont produits par les voitures et les camions. »

C'est donc une véritable politique anti-voiture qu'il faut mener, mais les élus hésitent car elle se révèle impopulaire. L'opinion publique n'est pas encore prête, mais, à terme, les transports en commun représentent la seule solution viable pour renforcer la qualité de la vie urbaine. Ils doivent être plus compétitifs et plus attractifs pour devenir une véritable alternative à la voiture. Toutes les mesures permettant de mieux coordonner les réseaux de transports publics existants doivent être recherchées et encouragées. Le développement de l'intermodalité est indispensable. Le grand chantier des transports en commun ne fait que commencer, en particulier, dans la perspective européenne, des dessertes transfrontalières.

---

[506] REEVES H. Nous jouons avec le feu. Sélection du Reader's Digest. Septembre 2002. pp. 93 à 99.