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 II

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

PAR

PIERRE BASTIEN

SOUS LA DIRECTION DE

SYLVAIN SCHIRMANN

PROFESSEUR D'HISTOIRE CONTEMPORAINE

ANNEXES

TEXTES

ARRETE DU MAIRE DE LA VILLE DE STRASBOURG, DU 12 AOUT 1853, CONCERNANT LE STATIONNEMENT DES VOITURES DE PLACE.

Nous, Maire de la Ville de Strasbourg

Vu les articles 3 et 4, titre XI de la loi du 16-24 août 1790, et l'article 46, titre Ier de la loi du 16-22 juillet 1791, qui chargent l'autorité municipale de tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ;

Vu notre arrêté en date de ce jour annonçant la concession de 75 permis de stationnement ;

Arrêtons ce qui suit.

TITRE I.

Obligations des concessionnaires.

Article 1.

Les entrepreneurs seront civilement responsables des faits des cochers qu'ils emploient en tout ce qui concerne le service.

Article 2.

Les voitures devront toujours être en bon état d'entretien et de propreté ; elles seront remplacées ou réparées toutes les fois que l'administration municipale jugera la mesure nécessaire.

Les chevaux reconnus impropres au service devront également être remplacés.

Article 3.

Chaque voiture portera peint à l'huile sur le panneau de derrière de la voiture, le numéro indiqué par son permis de stationnement. Les numéros seront peints en blanc sur fond noir, les chiffres devront avoir une hauteur de 10 centimètres.

Les mêmes numéros devront être répétés sur le verre de côté de chaque lanterne. Ils seront reproduits en chiffres arabes découpés dans une feuille de métal à coulisse, ayant au moins 35 millimètres de hauteur et 8 millimètres de plein. Les chiffres seront peints en noir, bien détachés de leur encadrement et entièrement conformes au modèle fixé par l'administration.

Article 4.

Les voitures intra-muros seront peintes en bleu ou en vert, celles extra-muros seront brunes ou jaunes.

Chaque voiture devra être garnie d'un timbre à ressort.

Article 5.

Tout propriétaire de citadines tiendra un registre sur lequel il inscrira les noms, prénoms et domicile de ses cochers. Il se conformera aux règlements relatifs aux livrets domestiques.

Article 6.

Tout propriétaire devra délivrer à ses cochers pour les courses de la journée un nombre suffisant de cartes imprimées indiquant, d'un côté le numéro de la voiture, et de l'autre le tarif des courses.

TITRE II.

Des obligations imposées aux cochers.

Article 7.

La profession de cocher de voiture de place ne pourra être exercée que par des individus âgés de 21 ans, au moins.

Article 8.

Tout individu, qui voudra exercer la profession de cocher de voiture de place, devra justifier de sa moralité, de ses papiers de sûreté ; il produira en outre des certificats, constatant son aptitude à être cocher.

Nul individu, ayant encouru une peine afflictive ou infamante, ne pourra en aucun cas, être employé en cette qualité.

Article 9.

Lorsqu'il est reconnu qu'un cocher, soit par le fait de plaintes graves ou réitérées, soit à cause d'infirmités ou de tout autre motif qui seraient de nature à compromettre la sûreté publique, ne réunit plus les conditions nécessaires à l'exercice de sa profession, l'autorisation de conduire lui est retirée.

Article 10.

Il est enjoint à tout cocher de remettre aux personnes qui voudront faire usage de sa voiture, et avant qu'elles n'y montent, l'une des cartes qui lui auront été délivrées le matin, conformément à l'article 6 du présent arrêté.

Article 11.

Les cochers devront, immédiatement après chaque course, visiter l'intérieur de leurs voitures, et remettre sur-le-champ aux personnes qu'ils auront conduites, les objets oubliés. S'ils ne peuvent les remettre immédiatement, ils les rapporteront dans le jour au bureau de police de la mairie.

Article 12.

Les voitures devront être habituellement conduites au trot. Par exception elles seront conduites au pas aux passages des portes de la ville, sur les ponts suspendus, aux descentes des ponts, aux détours des rues, et généralement sur tous les points de la voie publique où il existera une pente rapide ou quelque obstacle à la circulation.

Article 13.

Les cochers seront tenus de prendre toujours leur droite, et d'observer surtout cette prescription lorsqu'ils se rencontrent avec d'autres voitures.

Article 14.

Les cochers devront se faire payer d'avance lorsqu'ils conduiront des personnes au Théâtre, aux bals, concerts et autres lieux de réunion.

Article 15.

Il est défendu aux cochers de lutter de vitesse entre eux, de maltraiter leurs chevaux d'aucune manière, notamment de les frapper avec le manche de leur fouet.

Article 16.

Il leur est défendu : 1° de laver leurs voitures, soit sur la station, soit sur tout autre point de la voie publique ; 2° de quitter leurs voitures, lorsqu'ils attendent à la porte des particuliers ; 3° de stationner sur des points non autorisés ; 4° de se réunir en groupe sur les stations ; 5° d'encourager les passants à monter dans leurs voitures.

Article 17.

Il leur est encore défendu : 1° de fumer lorsqu'ils conduisent leurs voitures ; 2° d'ôter leurs habits, même pendant les chaleurs.

Article 18.

Il est enfin défendu aux cochers de couper les convois et les détachements de troupe, de faire claquer leurs fouets, de les agiter de manière à atteindre les passants, de se servir de fouets ayant une longueur de plus de 2 mètres 50 centimètres, jonc et lanière compris. La lanière ne pourra excéder la longueur d'un mètre et sera tressée sur le jonc.

Article 19.

Les cochers allumeront dès la chute du jour les lanternes de leurs voitures.

Article 20.

Les cochers devront conserver le rang qu'ils prennent au fur et à mesure de leur arrivée sur le lieu de stationnement.

Article 21.

Ils seront tenus de marcher à toute réquisition des voyageurs quel que soit le rang que leur voiture occupe sur la station.

Article 22.

Ils ne seront pas tenus de recevoir dans leurs voitures des voyageurs en état d'ivresse, ni d'y laisser introduire des animaux ou des paquets de nature à salir l'intérieur.

Article 23.

Les cochers intra-muros porteront la redingote bleu de roi, à un seul rang de boutons jaunes, gilet écarlate, pantalon bleu semblable à la redingote, chapeau à galon d'or semblable à celui des cochers de place de Paris.

Les cochers extra-muros porteront la veste bleu de roi, dite saute en barque, à deux rangs de boutons jaunes, gilet bleu clair, pantalon bleu de roi semblable à la veste, casquette bleue avec un fond en cuir verni, galon d'or autour de la casquette, visière bordée également en or. En été, le pantalon en coutil pourra remplacer le pantalon en drap.

TITRE III.

Des lieux de stationnement.

Article 24.

Les voitures à l'intérieur de la ville stationneront :

1°	Place Kléber, au nombre de	12
2°	Place Gutenberg,	4
3°	Rue des Arcades,	4
4°	Place du Broglie,	5
5°	Place du Vieux Marché-aux-Poissons,	4
6°	Place du Corbeau,	3
7°	Rue des Bouchers,	2
8°	Place d'Austerlitz,	8
9°	Porte des Pêcheurs,	4
10°	Place Saint-Etienne,	2
11°	Place de la station des chemins de fer,	8
12°	Porte Saint-Pierre,	2
13°	Place Saint-Pierre le Vieux,	2
	Total	60

Article 25.

Les voitures extra-muros stationneront hors des portes de la ville.

Article 26.

Les voitures portant les numéros pairs stationneront les jours pairs, et les voitures portant les numéros impairs stationneront les jours impairs, savoir :

en été de 5 heures à 8 heures du matin,

en hiver de 7 heures à 10 heures du matin.

A partir des heures ci-dessus indiquées, le stationnement sera obligatoire pour toutes les voitures, en été jusqu'à 10 heures du soir, et en hiver jusqu'à 8 heures du soir.

TITRE IV.

Tarif des voitures de place.

Article 27.

Le tarif des courses est fixé comme suit :

Fixation du temps	**Pour 1 ou 2 personnes**			**Pour 3 ou 4 personnes**		
	Jour	Nuit	Après Minuit	Jour	Nuit	Après Minuit
Ier quart d'heure ou course	0f 60	0f 80	1f 00	0f 80	1f 00	1f 50
Une demi-heure	0f 90	1f 20	1f 50	1f 20	1f 50	2f 00
Trois quarts d'heure	1f 30	1f 60	2f 00	1f 60	2f 00	2f 65
Une heure	1f 50	2f 00	2f 50	2f 00	2f 50	2f 85
Chaque quart d'heure suivant	0f 40	0f 45	0f 50	0f 45	0f 50	0f 60
Au grand pont du Rhin	1f 00	1f 50		1f 50	2f 00	
A Kehl et au débarcadère (péage du pont compris)	3f 40	4f 40		4f 55	5f 55	
Pour chaque malle	0f 50	0f 50		0f 50	0f 50	
Extra-muros dans un rayon de 8 kilomètres, les voyageurs payeront moitié prix pour le retour.						

Article 28.

Pour éviter des discussions, les cochers auront soin de demander aux voyageurs s'ils entendent être conduits à l'heure ou à la course ; faute par eux d'en faire la demande, ils marcheront au gré des voyageurs.

Article 29.

Si un cocher est appelé à domicile, et qu'il soit renvoyé sans être employé et sans avoir attendu, il lui sera payé 50 centimes en indemnité de son déplacement.

Article 30.

Lorsqu'un cocher aura été pris pour aller charger à domicile et marcher à l'heure, le prix de l'heure lui sera dû à partir de son arrivée à la porte du voyageur.

Article 31.

Si le cocher pris pour marcher à la course est obligé d'attendre le voyageur plus de 10 minutes, il sera censé avoir été pris à l'heure.

Article 32.

Le cocher, qui dans sa course aura été détourné de son chemin par la volonté de la personne qui l'emploie, aura droit au prix de l'heure.

Article 33.

Le cocher pris à la course, et qui, sans être détourné de son chemin, sera requis de déposer en route une ou plusieurs des personnes qui se trouveront dans sa voiture, n'aura droit qu'au prix de la course. Le cocher qui dans le cours de son trajet est requis de s'arrêter pour prendre des voyageurs supplémentaires, aura droit à substituer le prix de l'heure à celui de la course.

Article 34.

Dans aucune circonstance, même exceptionnelle, il ne pourra être exigé par les cochers une somme supérieure à celle fixée par le tarif ; ils ne pourront pas non plus exiger de pourboire.

Article 35.

Un tarif indiquant le prix des courses sera constamment fixé d'une manière apparente dans l'intérieur de toutes les voitures. Chaque cocher sera porteur d'un exemplaire du présent règlement.

Article 36.

Des inspecteurs spéciaux seront délégués par l'administration municipale pour l'examen et la surveillance des chevaux et des voitures. MM. les commissaires de police sont chargés d'assurer l'exécution du présent règlement.

Fait à l'Hôtel-de-Ville de Strasbourg, le 12 août 1853.

Le maire, signé COULAUX.

Source : Archives municipales de Mulhouse. Série O 2 Aa 1-5.

ARRETE DU PREFET DU DEPARTEMENT DE LA MOSELLE, DU 14 OCTOBRE 1862, CONCERNANT LE SERVICE DES VOITURES DE REMISE ET DE PLACE DE LA VILLE DE METZ.

Nous, Préfet du département de la Moselle,

Vu : 1° Les lois du 14 décembre 1789 (art. 1er) et 16-24 août 1790 (Titre XI, art. 1er et 3) ;

2° L'arrêté des consuls, du 12 messidor an VIII (art. 2 et 32) ;

3° Les articles 471, 475 et 484 du Code pénal ;

4° La loi du 5 mai 1855 (art. 50)

Vu les propositions que nous a adressées M. le Maire de la ville de Metz, après avoir entendu les principaux entrepreneurs de la ville ;

Considérant que de nombreuses plaintes nous ont montré la nécessité de réglementer le service des voitures de remise et de place dans la ville de Metz et la banlieue, et de fixer d'une manière uniforme le prix des courses de chaque espèce de voitures ;

ARRETONS :

Article 1.

Nul ne sera admis à faire circuler des voitures de remise ou des voitures de place sans y avoir été préalablement autorisé par nous.

Article 2.

La personne qui voudra entreprendre un service de voitures de remise devra faire connaître et agréer le local destiné à la remise des voitures.

Article 3.

Celle qui voudra mettre en circulation une ou plusieurs voitures de place ne pourra les faire stationner sur la voie publique qu'avec l'autorisation du Maire et au lieu indiqué par ce magistrat.

Article 4.

Toutes les voitures de remise ou de place devront être présentées à la préfecture et reconnues propres au service par les agents préposés à cet effet.

Elles devront porter un numéro peint en rouge sur le panneau du derrière de la voiture et sur les deux côtés du siège du cocher. Ce numéro sera également inscrit à l'intérieur de la voiture.

Article 5.

Toute voiture devra être pourvue de deux lanternes qui seront allumées dès la chute du jour.

Article 6.

Les voitures seront à deux ou à quatre places.

Les cochers ne pourront y placer plus de deux ou de quatre personnes qu'avec l'agrément des personnes à transporter.

Article 7.

Les permissionnaires mettront en circulation tous les jours de l'année, sans exception, les voitures pour lesquelles elles auront obtenu un permis de circulation ou de station.

Article 8.

L'emploi de chevaux vicieux, atteints de maladie ou d'infirmités qui les rendraient impropres au service, est interdit.

Article 9.

Les entrepreneurs d'un service de voitures de remise ou de place ne pourront employer pour cochers que des hommes d'une bonne moralité et d'une aptitude reconnue. Ces hommes devront être âgés de dix-huit ans au moins.

Article 10.

Les cochers des voitures de place devront se tenir sur leur siège ou à la tête de leurs chevaux. Ils ne pourront confier, à qui que ce soit, la conduite de leurs voitures. Ils conserveront le rang de leur arrivée sur la place du stationnement. Ils ne pourront sous aucun prétexte, refuser de marcher à toute réquisition.

Article 11.

Il leur est enjoint d'offrir une carte indicative du numéro et du tarif de leur voiture à la personne qui vient d'y monter.

Article 12.

Ils ne seront pas tenus d'admettre plus de voyageurs qu'il n'y aura de places indiquées à l'intérieur de la voiture. Deux enfants de dix ans, au plus, pourront toujours remplacer une personne. Un enfant au-dessous de cinq ans ne comptera pas pour une personne.

Article 13.

Les cochers ne laisseront monter personne sur leur siège, sans l'agrément des voyageurs. Dans aucun cas, les cochers ne laisseront monter qui que ce soit sur l'impériale.

Article 14.

Après chaque course, et avant que les voyageurs ne soient éloignés, les cochers visiteront leur voiture et remettront aux personnes qu'ils auront conduites les objets qu'elles auraient laissés.

Article 15.

Les objets trouvés par les cochers, et qui n'auront pu être remis sur-le-champ aux personnes qui les auraient oubliés, devront être déposés, dans les 24 heures, au bureau central de police.

Article 16.

Tout cocher de voiture de remise ou de voiture de place sera tenu de marcher, soit à l'intérieur de la ville, soit à l'extérieur, aux prix fixés par le tarif ci-après, qui sera constamment affiché d'une manière apparente dans l'intérieur des voitures.

Désignation des voitures	Prix de l'heure		Prix d'une course						Prix par km de distance dans un rayon de					
	En ville ou dans un rayon de 8 km		En ville		Hors ville 1 et 2 km		Hors ville 3 et 4 km		4 à 20 km		20 à 30 km		30 à 40 km	
	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.
à 4 places à 2 chevaux	2f 00	2f 60	1f 50	2f 00	2f 00	2f 25	2f 20	2f 50	0f 60	0f 75	0f 65	0f 65	0f 70	0f 75
à 4 places à 1 cheval	1f 75	2f 25	1f 25	1f 30	1f 75	2f 00	2f 00	2f 25	0f 55	0f 65	0f 60	0f 60	0f 65	0f 65
à 2 places à 1 cheval	1f 60	2f 00	1f 00	1f 25	1f 60	2f 00	1f 80	2f 20	0f 50	0f 60	0f 55	0f 55	0f 60	0f 65
Nota. - Une course à la gare de Devant-les-Ponts donnera lieu à un supplément de 25 centimes.														

Article 17.

Les courses aux deux gares sont considérées comme faites à l'intérieur de la ville ; toutefois, les courses à la gare de Devant-les-Ponts donneront lieu à une augmentation de 0 fr. 25 cent.

Article 18.

Les courses, mentionnées au tarif ci-dessus, ne donneront droit à aucune indemnité de retour.

Article 19.

Le cocher qui, pris pour marcher à la course, aura été obligé d'attendre le voyageur plus de 10 minutes, sera censé avoir été pris à l'heure.

A moins de convention contraire, le cocher pris à l'heure ou à la course devra toujours, pour conduire le voyageur à destination, suivre le chemin le plus court ; s'il est détourné de son chemin par la volonté de la personne qui l'emploiera, il aura droit au prix à l'heure.

Article 20.

Lorsque la voiture est prise à l'heure, la première heure ne se fractionne pas, les heures suivantes se fractionnent par quart.

Article 21.

Le tarif à l'heure ne s'applique que dans un rayon de 8 kilomètres.

Article 22.

Le tarif au kilomètre ne s'applique qu'à une distance de 4 kilomètres au moins, tout kilomètre commencé se paye comme entièrement parcouru.

Article 23.

Si le trajet est de 8 kilomètres au moins, le voyageur peut faire attendre la voiture pour le ramener en ville. Le cocher, dans ce cas, a droit à une indemnité fixée, pour chaque heure d'attente, à 1 F pour les voitures à deux chevaux, et à 0 F 80 centimes, pour celles à un cheval.

Article 24.

Toute heure d'attente commencée se paye comme l'heure entière.

Article 25.

Au-delà d'une distance de 40 kilomètres, le prix du voyage se paye au forfait.

Article 26.

Les cochers transporteront les paquets et bagages des voyageurs toutes les fois que le volume et la nature de ces objets permettront de les placer, soit dans l'intérieur soit sur l'impériale des voitures, sans qu'il puisse en résulter de détérioration.

Article 27.

Dans aucun cas, les cochers ne pourront exiger de pourboire.

Article 28.

Le présent arrêté sera imprimé et notifié aux entrepreneurs de voiture de remise et de voiture de place. Il sera constamment affiché dans tous les lieux de remisage.

Article 29.

Les contraventions seront constatées par des procès-verbaux qui nous seront transmis par les commissaires ou agents qui les auront dressés. Il pourra être pris envers les contrevenants telles mesures administratives qu'il appartiendra, sans préjudice des poursuites à exercer contre eux devant les tribunaux.

Article 30.

MM. le Maire de Metz et le commissaire central de police sont chargés, chacun en ce qui les concerne, d'assurer l'exécution du présent arrêté.

Fait à Metz, en l'hôtel de la préfecture, le 14 octobre 1862.

Le préfet de la Moselle,
Signé Bon JEANIN

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 I 116.

TARIFS DES VOITURES DE PLACE APPLIQUES A STRASBOURG EN AOUT 1853, AINSI QU'A METZ A COMPTER DU 1er AVRIL 1854 ET DU 14 OCTOBRE 1862.

TARIFS DES VOITURES DE PLACE APPLIQUES A STRASBOURG EN AOUT 1853.

Fixation du temps	Pour 1 ou 2 personnes			Pour 3 ou 4 personnes		
	Jour	Nuit	Après Minuit	Jour	Nuit	Après Minuit
Ier quart d'heure ou course	0f 60	0f 80	1f 00	0f 80	1f 00	1f 50
Une demi-heure	0f 90	1f 20	1f 50	1f 20	1f 50	2f 00
Trois quarts d'heure	1f 30	1f 60	2f 00	1f 60	2f 00	2f 65
Une heure	1f 50	2f 00	2f 50	2f 00	2f 50	2f 85
Chaque quart d'heure suivant	0f 40	0f 45	0f 50	0f 45	0f 50	0f 60
Au grand pont du Rhin	1f 00	1f 50		1f 50	2f 00	
A Kehl et au débarcadère (péage du pont compris)	3f 40	4f 40		4f 55	5f 55	
Pour chaque malle	0f 50	0f 50		0f 50	0f 50	
Extra-muros dans un rayon de 8 kilomètres, les voyageurs payeront moitié prix pour le retour.						

TARIFS DES VOITURES DE PLACE APPLIQUES A METZ A COMPTER DU 1er AVRIL 1854.

Désignation des voitures	A l'heure		A la course							Au kilomètre	
	En ville et au-dehors		En ville		A la gare	Dans un rayon de				De 5 à 40 km	
	Dans un rayon de 2 km		De 5 h	De 22 h		2 km	3 km	4 km	5 km	Par km	Par h d'attente
	la 1e h	les h svtes	à 22 h	à 5 h							
Coupés (1)	1f 50	1f 25	1f 00	1f 50	1f 25	1f 25	1f 50	1f 75	2f 00	0f 40	0f 75
Berlines (2)	2f 00	1f 50	1f 50	1f 75	1f 50	1f 75	2f 00	2f 50	2f 75	0f 50	1f 00

(1) à un cheval et à deux places.

(2) à deux chevaux et à quatre places.

TARIFS DES VOITURES DE PLACE APPLIQUES A METZ
A COMPTER DU 14 OCTOBRE 1862.

Désignation des voitures	**Prix de l'heure**		**Prix d'une course**						**Prix par km de distance dans un rayon de**					
	En ville ou dans un rayon de 8 km		En ville		Hors ville 1 et 2 km		Hors ville 3 et 4 km		4 à 20 km		20 à 30 km		30 à 40 km	
	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.	De 4 h du mat. à 10 h du soir	De 10 h du soir à 4 h du mat.
à 4 places à 2 chevaux	2f 00	2f 60	1f 50	2f 00	2f 00	2f 25	2f 20	2f 50	0f 60	0f 75	0f 65	0f 65	0f 70	0f 75
à 4 places à 1 cheval	1f 75	2f 25	1f 25	1f 30	1f 75	2f 00	2f 00	2f 25	0f 55	0f 65	0f 60	0f 60	0f 65	0f 65
à 2 places à 1 cheval	1f 60	2f 00	1f 00	1f 25	1f 60	2f 00	1f 80	2f 20	0f 50	0f 60	0f 55	0f 55	0f 60	0f 65
Nota. - Une course à la gare de Devant-les-Ponts donnera lieu à un supplément de 25 centimes.														

Source : Archives municipales de Mulhouse. Série O 2 Aa 1-5
Archives municipales de Metz. Série 2 I 116.

LETTRE DE M. GOMBERS, DATEE DU 20 MARS 1847, DEMANDANT AU MAIRE DE METZ, DE PRENDRE UN ARRETE REGLEMENTANT LE SERVICE DES OMNIBUS.

Monsieur le maire,

J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'ayant repris pour mon compte le service d'omnibus de Metz à Moulins du sieur Galilée, je remplirai les engagements de ce dernier avec la ville en raison de la station sur la place Saint-Louis.

Veuillez me permettre, Monsieur le Maire, de saisir cette occasion pour réclamer de votre justice une égale protection pour mon entreprise comme pour celle du sieur Braun dont l'ambition tendrait à abattre toute concurrence, ainsi qu'il y est parvenu par la chute successive de la plupart des services d'omnibus qui s'étaient soutenus jusqu'à présent. Cependant je n'ai pas besoin de vous convaincre qu'il est de l'intérêt de la ville, comme de l'avantage particulier du public de maintenir la concurrence et d'empêcher le monopole d'envahir jusqu'aux omnibus. Je sais qu'on ne peut rien faire administrativement pour s'opposer à cette domination des capitaux. Aussi je ne pense appeler votre attention que sur un point qui rentre dans les attributions de la police administrative.

Lorsque le sieur Braun établi un premier service à heure fixe au palais français, le sieur Galilée pour se maintenir en offrant les mêmes avantages au public, transporta sa station à la place Saint-Louis, à heure fixe, alternant avec l'entreprise Braun. C'était donner au public l'avantage de toute la traversée de la ville, en augmentant d'un tiers le travail de ses voitures.

Les choses pouvaient se soutenir ainsi, chacun dans sa station. Mais le sieur Braun ayant monté plusieurs services, vint en établir un sur la même station et aux mêmes heures que le sieur Galilée, sur la place Saint-Louis. On ne pouvait sans doute empêcher cette guerre à mort du plus fort contre le plus faible. Mais il est résulté de cette concurrence des deux entreprises sur une même station en ville plusieurs inconvénients graves qui intéressent à la fois la police des rues et la commodité du public. Par suite de la rivalité jalouse des deux entreprises partant à une même heure et d'un même point, les conducteurs s'efforcent de se devancer, chacun voulant recueillir le premier les voyageurs dans la traversée de la ville. Au premier coup de l'heure, et souvent même avant l'heure sonnée, ils s'élancent à l'envi pour être en avant. Il en résulte un premier inconvénient pour le public : c'est qu'un voyageur qui n'est souvent qu'au détour d'une rue arrive trop tard, faute d'un quart de minute, et manque les deux voitures qui sont peut-être à vide. Un autre inconvénient plus grave est le désir des conducteurs de se dépasser pour recueillir les voyageurs dans la traversée de la ville ; ce qui cause dans les rues déjà assez encombrées une chance fréquente d'embarras et d'accident, surtout en s'efforçant de dépasser un concurrent qui n'a pas envie de céder le passage. Il serait facile de recueillir des preuves à ce sujet, sans compter les inconvénients ou accidents causés sur la route de Moulins par la rivalité des conducteurs qui jaloux de se devancer mettent leurs chevaux à plein galop sans tenir compte des frayeurs, des cris ou des injonctions de leurs voyageurs.

Je parle ici de nous comme des autres. Il y a sans doute des règlements de police générale qui préviennent ses abus. Mais il serait nécessaire de les remettre en vigueur et de les corroborer par un arrêté spécial pris par la police de la ville pour les services d'omnibus.

J'oserai donc, Monsieur le Maire, solliciter à ce sujet un arrêté de police réglementaire du service des omnibus, motivé par les considérations que je viens d'exposer et dont un des articles serait formulé, en substance, ainsi qu'il suit :

« Lorsque deux services pour une même destination, appartenant à des entreprises différentes, seront établis sur une même station en ville, et pour partir aux mêmes heures, les voitures ne pourront partir ensemble, et devront mettre un intervalle de trois minutes au moins entre deux départs respectifs. Un tour de rôle établi par semaine (ou autrement) réglera le droit alternatif pour chaque service de partir pour l'heure sonnant ; sans néanmoins que cette mesure puisse contraindre l'autre service à partir plus de cinq minutes après l'heure sonnée. »

Cette mesure, toute minime qu'elle paraisse, rendrait service au public ; elle mettrait un frein aux rivalités jalouses des conducteurs, et préviendrait par suite, des causes nombreuses d'accidents ou d'embarras dans la traversée de la ville et même dans le parcours de la route. Le zèle même que Monsieur Braun mettra sans doute à résister à cette mesure, en fera mieux apprécier l'utile nécessité. Mais ma confiance dans l'impartialité de Monsieur le Maire, et dans son dévouement bien connu à tout ce qui est d'intérêt public, me laisse croire que cette faible réclamation sera prise en considération et qu'il y sera fait droit, s'il est possible.

Je suis avec respect,

Monsieur le Maire

Votre très obéissant serviteur

Signé Gombers

UNE NOTE DU 2 AVRIL, REDIGEE CERTAINEMENT PAR UN RESPONSABLE DE LA POLICE, CONFIRME AU MAIRE LES PROPOS CI-DESSUS.

Cette demande est des plus justes ; j'ai déjà été obligé de faire prévenir les conducteurs d'omnibus de ne plus partir en même temps, mais ils ne tiennent pas compte des avertissements et il ne faut pas attendre qu'un accident soit arrivé pour prendre des règlements.

Ainsi, monsieur le Maire pourrait rendre un arrêté spécial aux propriétaires de voitures qui leur défendrait de partir en même temps ; ils pourraient mettre un quart d'heure d'intervalle entre leurs départs en alternant par semaine ou par quinzaine.

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 I 117.

EXTRAITS DU RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAMWAYS DE LA VILLE DE NANCY. 3 MARS 1873.

[...]

Utilité des tramways.

Les chemins de fer à traction de chevaux, dits chemins de fer américains ou tramways, sont établis sur le sol même des routes, chemins ou rues. Leurs voitures circulent sur des rails noyés dans la chaussée sans saillie. Les gorges que forment ces 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. D'un autre côté, le frottement de roulement des roues sur les rails est beaucoup moindre que sur des chaussées, ce qui diminue dans une proportion très notable les frais de traction ; cela permet, malgré la nécessité de pourvoir à l'intérêt et à l'amortissement des frais de premier établissement, de faire usage, pour le transport des personnes, de voitures larges et confortables à des prix sensiblement inférieurs aux prix ordinaires.

Objections générales.

Dans l'intérieur des villes, les routes et rues sont sillonnées longitudinalement et transversalement d'égouts, de conduites d'eau et de gaz, et il est clair que la construction ou la pose, la visite et la réparation de celles de ces œuvres placées sous le tracé d'une voie ferrée peuvent nécessiter l'interruption temporaire de celle-ci ; mais les concessionnaires de tramways acceptent cette condition et se soumettent à exécuter eux-mêmes les mains-d'œuvre concernant les déplacements de leurs voies quand les circonstances l'exigent.

Les voitures des tramways ont une trajectoire fixe, en sorte qu'à leur rencontre les voitures ordinaires marchant en sens contraire sont obligées de se détourner. C'est là un inconvénient bien léger auquel nous a habitué la tyrannie des routiers qui ne quittent pas volontiers le milieu de la chaussée.

Un inconvénient plus grave consisterait pour les rues étroites dans l'obstacle apporté au stationnement des voitures et aux dépôts temporaires devant les maisons. Cette considération n'est pas applicable à la ligne dont la concession est demandée par M. de la Hault, laquelle ne parcourt que des rues fort larges où trois voitures peuvent toujours marcher de front, et où même dans les coudes formés par la rue Stanislas avec les rues Saint-Dizier et des Michottes le tracé figuré en bleu sur le plan laisse une place libre plus que suffisante devant les maisons riveraines.

Objections spéciales.

On s'est demandé si la circulation est assez active dans les rues de Nancy pour alimenter une pareille industrie. La commission d'enquête a penché pour l'affirmative, et nous ne sommes pas éloignés de partager son avis, en raison de l'étendue de la ville et de l'aisance relative de ses habitants. C'est du reste plutôt aux concessionnaires qu'à nous qu'il incombe d'examiner cette question. Qu'on exige d'eux des garanties pour assurer éventuellement le rétablissement des chaussées et les intérêts publics seront sauvegardés. Mais en présence d'un projet qui peut offrir des avantages sérieux, et lorsque le pétitionnaire ne demande aucun sacrifice ni à l'Etat ni à la Ville, on ne serait pas fondé à lui objecter la crainte de le voir se ruiner.

M. le Maire nous a entretenus d'une Société qui se propose d'établir des lignes d'omnibus suivant plusieurs directions dans la ville de Nancy, nous faisant observer que ladite Société tiendrait peut-être à avoir un monopole et pourrait se retirer par suite de la concession d'un tramway. Cette circonstance ne nous a pas semblé de nature à être prise en considération. Quand deux systèmes rivaux sont en présence, celui-là qui demande le monopole doit être présumé le mauvais, et celui qui accepte la concurrence est bon. Une pareille prétention viendrait-elle à se produire de la part d'un entrepreneur d'omnibus? Cela ne pourrait que confirmer cette donnée du raisonnement de l'expérience qu'il est plus économique de transporter sur rails que sur chaussées. Le désir de voir créer immédiatement un service assez complet d'omnibus ne doit pas vous faire fermer l'oreille à tout autre projet : dans chaque direction où un omnibus pourra réussir, un tramway réussira mieux, et il viendra quatre candidats pour un qui en solliciteront la concession. Si M. de la Hault n'a demandé d'abord que la ligne de Bonsecours à Maxéville, c'est d'après le conseil du service des ponts et chaussées et pour se borner à une ligne qui, ne présentant pas de difficultés sérieuses, donne lieu à peu d'objections. Mais il reste, ainsi que d'autres, disposé à demander de nouvelles lignes lorsque l'expérience aura éclairé le public sur les avantages de l'entreprise, lorsqu'elle aura dissipé les préventions, et lorsque les adversaires actuels des tramways en seront venus à réclamer leur développement. Il ne faut pas perdre de vue d'ailleurs que les concessions de tramways, même sur les voies dépendant de la petite voirie, ne peuvent être accordées que par des décrets du gouvernement et que nous ne sommes appelés à donner qu'un avis. Sans doute cet avis aura un très grand poids au cas particulier où la question intéresse presque exclusivement notre ville. Mais il n'en serait plus de même si la question était posée autrement et si d'autres communes y étaient intéressées. Dès lors, comment pourriez-vous prendre l'engagement d'empêcher tout tramway de s'établir à Nancy ? [...]

Opportunité d'en établir à Nancy.

En définitive, Messieurs, le vent est aux tramways. Après avoir fait leur apparition dans quelques capitales, ils se sont répandus dans plusieurs grandes villes de la Belgique et de l'Allemagne, et on commence à s'en préoccuper sur tous les points de France. La commission d'enquête nommée par M. le Préfet estime qu'ils constituent un progrès et qu'ils peuvent

utilement s'implanter à Nancy. Vous n'hésiterez pas à désirer leur succès, et vous serez les premiers à leur souhaiter la bienvenue. [...]

Les rapporteurs

E. Bizalion, Gomien

Source : Archives départementales de Meurthe-et-Moselle. Série 5 S 389.

CAHIER DES CHARGES
CONCERNANT L'ETABLISSEMENT D'UNE VOIE FERREE
A TRACTION DE CHEVAUX
SUR LES TERRITOIRES DE NANCY ET MAXEVILLE.
21 juin 1873.

TITRE Ier.
Tracé et construction.

Article 1.

Le sieur Frédéric de la Hault, propriétaire demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 28, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la banque française et italienne, ayant son siège également à Paris, rue de Provence, n° 34, et pour laquelle il se porte fort, est autorisé à placer à ses frais, risques et périls, sur les routes nationales n° 4 et 57, entre la place de l'Eglise de Bon-Secours, territoire de Nancy, et l'embranchement du chemin de Gentilly, territoire de Maxéville, lesdites routes suivant à Nancy les rues du Faubourg Saint-Pierre, Saint-Dizier, Stanislas, des Michottes, la place de l'Académie, le cours Léopold et le faubourg de Metz, et à Maxéville, le faubourg Saint-Sébastien, une voie ferrée desservie par des chevaux ou tramway, et à y établir un service d'omnibus.

Il sera tenu d'établir, aux clauses et conditions du présent cahier des charges, un autre tramway du pont d'Essey à Préville, suivant le tracé fixé par l'administration, après que l'utilité publique en aura été régulièrement constatée.

Article 2.

Le concessionnaire ne pourra céder tout ou partie de son entreprise, soit pour la construction, soit pour l'exploitation, sans l'autorisation expresse de l'administration supérieure ; dans tous les cas, il demeurera garant envers l'Etat de l'accomplissement des obligations que le présent cahier des charges lui impose.

Article 3.

La voie ferrée devra être achevée et le service mis en complète activité dans le délai d'un an, à partir de la date d'approbation des projets d'exécution et de détails dont il est parlé ci-après.

Article 4.

Les projets d'exécution et de détails des ouvrages seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés par le concessionnaire dans le délai de deux mois, à partir de la date du décret de concession.

En cours d'exécution, et pendant la durée de la concession, le concessionnaire aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition de la voie ferrée, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Article 5.

La position des bureaux d'attente et de contrôle qui pourraient être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et des conduites d'eau et de gaz, devront être indiquées sur les plans présentés par le concessionnaire, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie et sur la régularité des divers services qui peuvent en être affectés.

Article 6.

La voie sera simple, à l'exception des points où il sera reconnu nécessaire d'établir des gares d'évitement.

La voie ferrée sera posée au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet.

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition du concessionnaire, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à trente-cinq centimètres au moins au-delà de chaque côté.

Article 7.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Il rétablira de même les communications publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Article 8.

La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables.

Les chaussées devront, autant que possible, être rétablies dans la même journée et remise dans le meilleur état.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu aux frais du concessionnaire, sans préjudice des poursuites qui pourront être exercées contre lui pour contravention aux règlements de grande voirie et des dommages-intérêts dont il pourrait être passible envers les tiers, en cas de dommage ou d'accidents.

Le montant des avances faites sera recouvré sur des rôles que le préfet rendra exécutoires.

Article 9.

Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées, au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la qualité de boutisse nécessaire pour opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi de demi-pavés.

Dans le cas où la voie ferrée serait placée sur les trottoirs ou contre-allées en terre, il sera établi une chaussée empierrée pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs de la voie ferrée devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Article 10.

Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous le contrôle des ingénieurs des ponts et chaussées du département.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers seront éclairés et gardés pendant la nuit. Les indemnités pour tout dommage quelconque résultant des travaux sont à la charge du concessionnaire.

Article 11.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de voie assez étendues pour être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par les ingénieurs chargés du contrôle. Leur procès-verbal ne sera valable qu'après homologation du préfet.

Après cette homologation, le concessionnaire pourra mettre en service lesdites parties de voie et y percevoir les prix de transport et les droits de péage ci-après déterminés.

Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale de la ligne concédée.

Lorsque tous les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

Article 11 bis.

Pour la garantie des obligations qui lui sont imposées, le concessionnaire sera tenu de verser dans la caisse du trésorier payeur général de Meurthe-et-Moselle, avant la publication du décret de concession, en numéraire ou en rentes sur l'Etat, à son choix, un cautionnement de vingt-cinq mille francs qui ne lui sera rendu qu'après la réception définitive des travaux.

En cas de déchéance de la concession avant cette réception définitive, le cautionnement demeurerait acquis à l'Etat.

TITRE II.

Entretien et exploitation.

Article 12.

La voie ferrée devra être entretenue constamment en bon état aux frais du concessionnaire et par ses soins. En cas de négligence, il y serait pourvu d'office à ses frais, ainsi qu'il est dit à l'article 8.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des trente-cinq centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction ou la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés, il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge du concessionnaire. Ces frais seront réglés par le ministre, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du trésorier payeur général, pour être distribué à qui de droit.

Article 13.

Il sera établi par le concessionnaire, en nombre suffisant des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien de la voie ferrée.

Article 14.

Le type des voitures à mettre en service devra être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Elles seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, et fermées de glaces. Leur largeur sera de deux mètres cinq centimètres au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Article 15.

L'entretien et les réparations de la voie ferrée, avec ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Le service de l'entretien de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

TITRE III.

Durée et déchéance de la concession.

Article 16.

La durée de la concession, pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans, à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux.

Article 17.

A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété de la voie ferrée. L'Etat entrera immédiatement en jouissance de cette voie et de ses dépendances établies sur la voie publique, et le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers, à l'exception des chevaux, l'Etat sera tenu de prendre à dire d'experts ceux qui seront en bon état de service, si le concessionnaire le requiert ; le concessionnaire sera tenu de les céder également à dire d'experts.

Ces dispositions ne seront applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que la voie ferrée devrait être maintenue.

Article 18.

Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que la voie ferrée doit être supprimée en tout ou en partie, le concessionnaire garderait tous les objets mobiliers ou immobiliers et serait tenu d'enlever la voie ferrée et de remettre les lieux dans leur état primitif, le tout à ses frais, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Article 19.

Faute par le concessionnaire d'avoir présenté ses projets ou d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés, et faute aussi par lui de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et, dans ce cas, l'administration, suivant qu'elle le jugera convenable, ordonnera la suppression partielle ou totale des travaux, aux frais du concessionnaire, ou leur adjudication, laquelle sera ouverte sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation et des objets mobiliers prévus à l'article 17. Le concessionnaire déchu recevra, dans ce dernier cas, du nouveau concessionnaire, la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Article 20.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation de la voie ferrée, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour en assurer provisoirement le service et pour réorganiser ensuite une exploitation régulière.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Article 21.

Les dispositions des articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où les obligations n'auraient pas été remplies par suite de circonstances de forces majeures dûment constatées.

TITRE IV.

Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs.

Article 22.

A titre d'indemnité de la dépense et en raison des charges que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde au concessionnaire l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

Pour la perception, on adoptera deux prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs, quelle que soit, du reste, la longueur de ligne parcourue.

Ces prix sont indiqués dans le tableau ci-après :

INDICATION DES CLASSES	PRIX		TOTAL
	de péage	de transport	
Prix unique en 1re classe	0f 06	0f 24	0f 30
Prix unique en 2e classe	0f 04	0f 16	0f 20

Il sera loisible au concessionnaire d'établir, pour des fractions déterminées du parcours total, les tarifs réduits ci-après, dont un cinquième sera considéré comme prix de péage et les quatre autres cinquièmes comme prix de transport :

	1re CLASSE	2e CLASSE
De chaque extrémité de la ligne au point central dans l'intérieur de la ville	0f 25	0f 15
Pour chacune des trois sections limitées par les deux portes de la ville	0f 15	0f 10

Ces tarifs réduits ne pourront être établis qu'après une déclaration faite cinq jours au moins à l'avance au secrétariat de la préfecture ; ils ne pourront être relevés qu'après un délai de trois mois précédé de la même déclaration.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas dix kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le demande, abaissé aux taux de dix centimes pour toute distance. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par le préfet.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation du préfet, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale, si les voitures en sont pourvues, seront assimilées pour le prix aux places de seconde classe.

Des billets d'aller et retour pourront être accordés avec réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour le double parcours.

Il pourra être délivré des cartes d'abonnement moyennant une redevance annuelle fixée par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Dans le cas où la ligne de tramway du pont d'Essey à Préville viendrait à être déclarée d'utilité publique et serait exécutée par le concessionnaire, les tarifs et autres conditions fixés ci-dessus lui seraient également appliqués, avec cette condition qu'au point d'intersection des deux lignes, les voyageurs auraient la faculté de passer de l'une à l'autre sans augmentation de prix.

Article 23.

Dans le cas où le concessionnaire jugerait à propos, soit d'abaisser les tarifs uniques fixés ci-dessus, soit d'établir, pour des fractions déterminées du parcours total, des tarifs réduits autres que ceux mentionnés à l'article 22, les taxes réduites ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois. Ces changements devront être approuvés par le préfet.

Article 24.

Le transport des voyageurs devra avoir lieu avec soin, exactitude et célérité ; à cet effet, on devra faire mettre et entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamés par les besoins du service, en se conformant aux arrêtés qui seront pris par le préfet.

Article 25.

Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être révisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, le concessionnaire entendu, après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement.

Lors de la première révision quinquennale, il sera statué par l'administration supérieure, la ville de Nancy entendue, sur le montant du droit de stationnement qui pourrait être établi au profit de la ville.

Article 26.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit au concessionnaire, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises ayant le même objet.

TITRE V.

Stipulations relatives à divers services publics.

Article 27.

Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Article 28.

Les fonctionnaires et les agents chargés de la surveillance de la voie seront transportés gratuitement dans les voitures du concessionnaire.

TITRE VI.

Clauses diverses.

Article 29.

Aucune indemnité ne pourra être réclamée par le concessionnaire pour les causes ci-après :

Dommages aux voies ferrées occasionnés par le roulage ordinaire ;

Etat de la chaussée et influence pouvant en résulter pour l'entretien de ces voies ;

Ouvertures de nouvelles voies de communication et établissement de nouveaux services de transport en concurrence avec celui du concessionnaire ;

Trouble et interruption du service qui pourrait résulter, soit de mesures d'ordre et de police, soit de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par les compagnies ou les particuliers dûment autorisés ;

Enfin toute circonstance résultant du libre usage de la voie publique.

Article 30.

En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux exécutés sur ou sous la voie publique, le concessionnaire pourra être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément la voie, soit en employant à la traversée des obstacles des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Article 31.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'autoriser, le concessionnaire entendu, toute autre entreprise de transport usant de la voie ordinaire, et, en outre, d'accorder de nouvelles concessions de voie ferrées s'embranchant sur celle qui fait l'objet du présent cahier des charges ou sur celles qui seraient établies en prolongement des mêmes voies.

Moyennant le droit de péage tel qu'il est ci-dessus fixé par l'article 22 et les arrangements qu'ils prendront avec le concessionnaire de la ligne principale, les concessionnaires de ces embranchements ou prolongements pourront, sous la réserve de l'observation des règlements de police, faire circuler leurs voitures sur cette ligne, et réciproquement.

Dans le cas où le concessionnaire ne pourrait s'entendre avec ceux desdits embranchements sur les détails d'organisation du service nécessaire pour assurer l'exercice de cette faculté ; le préfet statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Article 32.

Le Gouvernement se réserve en outre le droit d'autoriser, le concessionnaire entendu, de nouvelles entreprises de transport sur la voie ferrée qui fait l'objet de la présente concession, à charge par ces entreprises d'observer les règlements de service et de police, et de payer, au profit du concessionnaire, un droit de circulation qui sera arrêté par l'administration, sur la proposition du concessionnaire, et qui ne pourra excéder la moitié ni être inférieur au tiers des tarifs ; cette proportion sera soumise à la révision prévue à l'article 25.

Article 33.

Les agents et les cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien de la voie ferrée pourront être assermentés, afin d'avoir qualité pour dresser des procès-verbaux.

Article 34.

Comme toutes les concessions faites sur le domaine public, la présente concession est toujours révocable sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour sa durée par l'article 16.

La révocation ne pourra être prononcée que dans les formes de la présente concession. En cas de révocation avant l'expiration de la concession, comme en cas de suppression ordonnée à la suite de la déchéance, le concessionnaire sera tenu de rétablir les lieux dans leur état primitif à ses frais.

Article 35.

Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Nancy. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à lui adresser sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Article 36.

Les contestations qui s'élèveraient au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de Meurthe-et-Moselle, sauf recours au conseil d'Etat.

Article 37.

Le concessionnaire sera tenu de déposer à la préfecture de Meurthe-et-Moselle un plan détaillé de la voie ferrée, telle qu'elle aura été exécutée.

Article 38.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Article 39.

Les droits d'enregistrement sont à la charge du concessionnaire.

Dressé par les ingénieurs ordinaires soussignés.

Nancy, le 21 juin 1873.

L'ingénieur de l'arrondissement du centre, L'ingénieur de l'arrondissement du midi,

Signé E. Bizalion Signé Bauer.

Le soussigné Frédéric de la Hault, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la banque française et italienne, ayant son siège également à Paris, rue de Provence, n° 34, et pour laquelle il se porte fort, déclare adhérer au cahier des charges du tramway de Nancy dressé le 21 juin 1873, par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées des arrondissements du centre et du midi.

Nancy, le 21 juin 1873

Signé F. de la Hault.

Pour la Banque française et italienne :

Signé F. de la Hault.

Vu et présenté :

Nancy, le 20 août 1873.

L'ingénieur en chef du département de Meurthe-et-Moselle,

Signé A. Dilschneider.

Approuvé :

Versailles, le 7 janvier 1874.

Le ministre des travaux publics,

Signé R. de Larcy.

Certifié conforme au cahier des charges annexé au décret en date du 23 mars 1874, enregistré sous le n° 219.

Le Conseiller d'Etat, Secrétaire général

Signé De Boureuille.

Source : Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 - 1.

PROCES-VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DE METZ DU 21 JANVIER 1875. AVIS DE M. SENDRET, CONSEILLER MUNICIPAL.

« Messieurs,

Nous ne pouvons nous dispenser de répondre de suite aux objections que font nos honorables collègues, tout en nous réservant de le faire plus explicitement par la voie des journaux.

La nécessité d'établir dans notre ville ce mode de locomotion est démontrée par la considération :

Qu'un pays n'est jamais doté de trop de voies de communication et de transport, qu'elles s'appellent : routes, canaux, voies ferrées ; plus il y en a, plus il y a de prospérité ; plus il y a de prospérité industrielle et commerciale, et il n'y en a pas d'autres matérielles dans un pays, plus il faut de moyens de l'exploiter. Dans le cas particulier, ce n'est pas seulement le transport de marchandises et des individus qu'il faut mettre en ligne, c'est surtout l'exploitation de la banlieue et de la campagne qui, quand elle est privée de chemin de fer, est dénuée de tous moyens de transport en harmonie avec les exigences actuelles, de promptitude, de multiplicité, de bon marché qu'a créées autour de nous l'usage des chemins de fer.

Les tramways, dans l'économie générale des voies ferrées, sont à ces voies, pour l'exploitation des campagnes, ce que sont dans l'économie générale de la nature, les sources et les ruisseaux, aux rivières et aux fleuves, qu'ils créent et alimentent. Répandus dans les campagnes, les tramways deviendront partout les auxiliaires indispensables et les pourvoyeurs avantageux des chemins de fer.

Si notre population de Metz est réduite, si celle qui reste est pauvre et besogneuse, c'est un moyen de l'augmenter et de lui donner travail et abondance, en créant des moyens économiques de la mettre en contact direct avec celle de la campagne dont elle recevra les matières premières, à qui elle livrera ses produits et ses bras inoccupés, s'il y en a.

Par ce moyen, les gens de campagne et ceux de la ville gagneront du temps dans leurs relations, qui seront promptes et économiques par le bas prix. Ce sera faire gagner du temps et de l'argent deux fois : car le temps est encore de l'argent ; dans les deux cas c'est créer un nouveau capital social ; il faut donc créer les Tramways.

Le peu de largeur des rues n'est pas une difficulté, on choisira les plus avantageuses pour l'itinéraire ; où passent deux voitures, peuvent passer le Tramway concurremment avec une autre voiture.

Les Tramways ont toujours une direction régulière tracée d'avance, facile à prévoir, pour les autres voitures, à éviter ; ils ne peuvent donner lieu à plus d'accidents, au contraire, et quoique l'on fasse il y aura toujours des cochers et voituriers inexpérimentés ; si l'itinéraire comprend nécessairement des rues avec pente, on sait d'avance comment on obvie, soit à la montée, soit à la descente.

La construction ou la pose des rails dans le pavé, se fait promptement, et ne gêne en rien avant, ni pendant, ni après, ni piétons, ni voitures, en mettant les rails sur un des côtés de la rue qui n'aura pas assez de largeur pour les recevoir au milieu ; cela ne gênera en rien les industriels ou négociants riverains, attendu que le train ne passe pas continuellement, que dans l'intervalle on peut comme auparavant disposer de la rue, et que ce sont ces mêmes négociants ou industriels qui en jouiront avec le plus d'avantage, quand les wagons tout chargés viendront, le soir ou dès le matin, devant leurs magasins.

Car, Messieurs, les rails pour être placés avec intelligence et avantage, doivent l'être à la distance réglementaire des chemins de fer ; il y aura le soir les trains de marchandises, venant de la gare même, le matin des trains d'ouvriers, dans la journée des trains de voyageurs.

Nous n'avons pas même en ce moment d'omnibus pour desservir régulièrement nos gares, nous ne pouvons donc hésiter à pousser énergiquement à l'installation de ces voies essentiellement démocratiques.

Quant au monopole, il est indispensable ; si l'on hésite à autoriser un individu ou une société, comment pourrait-on concéder à qui voudrait le faire? C'est à nous de bien vendre notre concession et à en examiner les meilleures conditions. Les plaintes de quelques-uns qui n'ont aucun droit sur la voie publique, ne sauraient du reste prévaloir contre l'intérêt public, c'est le Conseil municipal qui a mission, qualité pour défendre les intérêts publics, et ce serait déserter ou mal comprendre notre mission ici, Messieurs, que de ne pas nous faire un devoir patriotique d'aider par tous les moyens à la construction de ce nouveau mode de locomotion qui doit marquer, à Metz, le commencement d'une nouvelle ère d'activité et de prospérité. »

Source : Archives municipales de Metz. Procès-verbaux du conseil municipal.

PROCES-VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DE METZ DU 21 JANVIER 1875. AVIS DE M. HUMBERT, ADJOINT AU MAIRE.

« Messieurs,

Je ne viens pas combattre le projet de Tramway, cependant mes honorables collègues en on fait un tableau si séducteur, que j'annonce tout d'abord mon intention de ne pas les suivre dans cette voie ; mon but au contraire est de vous énumérer les inconvénients de ce mode de locomotion, aussi bien que ses avantages sans parti pris.

Sur un terrain horizontal le Tramway est un précieux moyen de transport ; un cheval y transporte une charge cinq à six fois plus grande que sur le pavé ; mais dès qu'on monte des pentes, cette différence se réduit beaucoup. La pente de nos rues ne dépasse guère 4 centimètres par mètre, dans celles qui ont chance d'avoir le Tramway ; si on suppose une charge de 1 000 kilogrammes, à plat terrain, elle n'exige sur Tramway qu'une force de traction de 4 kilogrammes, sur le pavé elle exigerait 22 kilogrammes. Avec une pente de 4 centimètres par mètre, la même charge exigerait une force de traction de 44 kilogrammes sur rail, et de 62 kilogrammes sur le pavé ; on voit que l'avantage du Tramway est singulièrement réduit, qu'il ne gagne plus qu'un tiers, tandis qu'à plat terrain il gagnait les neuf dixièmes.

Il résulte de ces observations qu'un seul cheval suffit au Tramway sur terrain horizontal, mais qu'il faut y ajouter un cheval de renfort dès qu'il survient une pente de trois ou quatre centimètres par mètre.

Ainsi dans notre ville il faut des chevaux de renfort rues Ste-Marie, Pierre-Hardie, du Palais, il en faut également sur la route de Montigny près de la lunette. Si on établit la seconde ligne, il en faudra rue Tête-d'Or et rue des Jardins.

Quand les chevaux de renfort sont nombreux, on préfère mettre deux chevaux à la voiture ; c'est-à-dire que l'avantage du Tramway sur l'omnibus est à peu près effacé dans les parcours avec pentes.

Un Tramway établi, il y a avantage à avoir de fréquents départs, soit chaque 10' à 15' afin de recueillir tous les voyageurs ; encore faut-il qu'il s'en présente ; dès lors on comprend que les localités très peuplées offrent seules des chances de succès, la nôtre malheureusement est bien réduite.

Le Tramway est plus avantageux dans une ville disposée sur un espace allongé que dans une ville sensiblement circulaire, car les courses y sont plus grandes et on est heureux de profiter du Tramway pour gagner du temps et éviter de la fatigue.

Lorsqu'une ville jouit de l'avantage d'avoir des rues très larges, on établit la voie ferrée au milieu, et les riverains n'en éprouvent aucune gêne, mais il n'en est pas ainsi à Metz ; il faut donc se résoudre à établir la voie contre l'un des trottoirs.

1° Il en résulte de cette disposition que les riverains de la voie ferrée ne peuvent rien déposer devant leur habitation pendant le jour, les chargements et déchargements pour le commerce en gros, les réparations et constructions de maisons doivent se faire de l'autre côté de la rue, et tous les matériaux et marchandises doivent être transportés à travers la voie.

2° Les voitures ordinaires n'ayant qu'un passage, constamment le même, fatiguent le pavé, créent une véritable ornière, qui nécessite de plus fréquentes réparations que dans une rue libre où la voiture occupe successivement toutes les places.

3° L'établissement de la voie, son entretien, et celui du pavé plus fatigué installeront dans nos rues des ateliers perpétuels.

4° Comme conséquence de ces inconvénients on doit s'attendre à de fréquentes rencontres, surtout la nuit, à des embarras de voiture et à tous les accidents qui en découlent.

5° Enfin il ne faut pas perdre de vue que c'est forcément un monopole que l'on concède à la compagnie des Tramways ; que les riverains paient de leur gêne cette création, qu'on leur retire le droit d'user de la voie publique, pour en doter la compagnie ; que la voie publique qui appartenait à tous est affectée pour moitié à la compagnie, que le public doit céder le pas au favori du jour.

Conclusions :

Les chemins de fer américains ont un avantage marqué dans les cités populeuses et peu de chance de succès dans les autres ; la prudence conseille de n'accepter cette nouveauté qu'avec réserve. Au lieu de décréter les embranchements nombreux qu'on nous propose dans toutes les directions, contentons-nous d'une première ligne de Montigny à Moulins par le centre de la ville, on exploitera ainsi la voie la plus fréquentée de notre localité, et après un certain temps d'épreuve, on connaîtra les avantages et les inconvénients du système, et on verra s'il doit être créé une seconde ligne de la porte des Allemands à la porte de Thionville.

On a parlé d'établir un embranchement de la porte de France à la gare de Devant-les-Ponts ; pour aider au succès de l'entreprise, il ne faut pas lui imposer des conditions onéreuses et inutiles. Un lacet de la porte de France à la gare de Devant-les-Ponts permet de faire le service de cette gare sans surcroît de dépense pour la compagnie. Ce détour fera perdre trois ou quatre minutes aux voyageurs qui ne se rendent pas au chemin de fer, mais comme il n'y a que 6 départs et 6 arrivées du chemin de fer par jour, sur 50 ou 60 trajets pour Moulins il n'y en aura que un sur cinq qui subira le détour.

La compagnie a intérêt à multiplier les lignes, car elles s'alimentent entre elles, on peut donc être certain que si la compagnie parvient à couvrir ses frais avec la première ligne, elle s'empressera de demander la seconde ; imposons la seconde ligne mais seulement si le Conseil municipal le demande, et après un temps suffisant d'expérience.

Comme l'on dit mes honorables collègues, plus il y a de moyens de transport, plus ils contribuent à la prospérité du pays.

Ce principe est vrai jusqu'à un certain point, mais il a des limites ; si on crée des moyens de transport trop au-dessus des besoins, on prépare des déconfitures plus nuisibles qu'utiles à la prospérité générale, car les capitaux

engloutis dans ces entreprises avortées font défaut sur d'autres points où ils auraient obtenu des succès.

Je termine, Messieurs, en vous déclarant que j'appuierai la création d'une ligne de Tramway de Moulins à Montigny par Metz comme essai et après enquête ; car il est indispensable que les intéressés se prononcent et que notre décision soit l'expression des désirs de la population et surtout des riverains. »

Source : Archives municipales de Metz. Procès-verbaux du conseil municipal.

PROCES-VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DE METZ DU 21 JANVIER 1875. PLAIDOYER DE M. ABEL, CONSEILLER MUNICIPAL.

« M. Abel 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. Nancy a sollicité et obtenu que la ligne du chemin de fer de Paris à Strasbourg passerait contre ses murs, tandis que Metz en était réduite à se contenter de l'embranchement de Frouard ; Nancy a sollicité et obtenu la création au travers de ses faubourgs, du canal de la Marne au Rhin, tandis que Metz attend toujours l'achèvement de l'embranchement du canal de la Moselle. Enfin, Nancy depuis 6 mois voit ses rues sillonnées par un chemin de fer américain qui le jour conduit les voyageurs d'un faubourg à l'autre et la nuit transporte du minerai de fer depuis les mines d'exploitation jusqu'aux bateaux du canal, tandis que Metz se demande ce que c'est qu'un tramway, c'est-à-dire un chemin à rails plats.

Il semble oiseux à M. Abel d'insister sur les avantages qu'une ville comme Metz retirerait de la création d'un tramway. 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. Les environs de Metz vous montrent de même dans chaque village un château, une maison de campagne veufs de leurs habitants, et étalent à leurs portes le fatal écriteau.

Il s'agit de rendre à la ville de Metz son ancienne prospérité et d'y attirer une population aisée qui fasse de la dépense ; pour y parvenir, il faut obtenir le rétablissement de la Cour d'appel de Metz, l'abandon des vexations policières contre les anciens habitants qui viennent revoir leurs propriétés et leurs parents, mais il faut surtout demander le développement des moyens de communication, la construction d'une gare où l'on soit à l'abri du vent, de la neige et de la fumée de la houille et du tabac. Il faut réclamer l'achèvement au plus tôt du canal de la Moselle, la création de la ligne ferrée de Thionville à Trèves par Sierck. Mais ce qui doit surtout ranimer le commerce messin, c'est un système plus régulier et plus complet d'omnibus en dedans et en dehors de la ville.

M. Abel croit devoir payer un tribut d'éloges au nom de ses concitoyens à l'un d'entre eux, M. Braun, qui a consacré sa santé et sa fortune à doter Metz d'un système d'omnibus et de citadines que l'on chercherait vainement dans les premières villes d'Allemagne. Trèves, Francfort, Cologne, Carlsruhe, Munich, Stuttgart, Berlin même ne connaissent pas ces omnibus parisiens que M. Braun avait installés les uns à nos gares, tandis que d'autres mettaient le centre de Metz en communication avec les maisons de campagne échelonnées sur les routes de Moulins, de Plappeville, de Saint-Julien.

Depuis que l'exploitation des chemins de fer de notre contrée a passé entre les mains d'une Compagnie allemande, le régime des omnibus a été sensiblement modifié. Chaque hôtelier a eu son omnibus ; il en est résulté que les voyageurs de commerce, les habitués des hôtels ont dans ces véhicules le pas sur les habitants de Metz. Les omnibus ne sont plus recherchés comme autrefois. De même la création de la ligne ferrée de Metz à Verdun avec station à Moulins a porté de la perturbation dans le service des omnibus de banlieue. On ne peut remédier à cet état de choses d'après M. Abel qu'en créant un système de tramway.

Qui est-ce qui s'oppose donc à cette création ? Y a-t-il impossibilité de les établir dans Metz et aux environs, toute la question est là d'après M. Abel. Les adversaires du projet n'osent pas soutenir l'impossibilité en présence des quatre demandes de concessions présentées par des ingénieurs et surtout en présence des plans et dessins qui accompagnent la demande de M. de Féral, le créateur du tramway luxembourgeois. 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. Est-ce que tous les jours on ne voit pas des accidents arrivés sur les chemins de fer, sur les bateaux à vapeur ? Est-ce qu'il faudrait pour cela renoncer à cette étonnante invention ? Est-ce que l'on voudrait imiter les paysans de la Nied qui ont accueilli en 1857 les premières locomotives à coup de pierres, prétendant que c'était la fumée qui causait la maladie des pommes de terre ?

Les tramways, dans nos rues trop étroites, dit-on, gêneraient les dépôts temporaires de bois, de houille, de fer, de tonneaux. M. Abel répond qu'ils gêneront, mais n'empêcheront pas ces dépôts. Les rues sont faites pour y circuler. De même les haies qui bordent les chemins de fer empêchent les laboureurs de se rendre à leurs champs avec leurs charrues et leurs chevaux directement comme ils le faisaient autrefois, mais cette gêne particulière est primée par l'intérêt général des communications publiques.

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. Il n'y a donc pas à se préoccuper des objections faites. M. Abel croit qu'il est de l'intérêt bien entendu de Metz, d'être mis au plus tôt en communication avec sa banlieue par un service régulier d'omnibus américains. »

Source : Archives municipales de Metz. Procès-verbaux du conseil municipal.

ARRETE DU PRESIDENT DE LA LORRAINE DE PUTTKAMER, DU 18 MARS 1875, ANNONCANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE.

Nous, président du département de la Lorraine,

Vu la demande présentée par M. Ch. de Féral, ingénieur civil à Luxembourg, à l'effet d'obtenir une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à traction de chevaux, de Moulins par Longeville et Metz, passant dans cette ville par la porte de France, la rue de Paris, le pont des Morts, la place du Saulcy, la rue du Pont des Morts, le Moyen-Pont, la rue Sainte-Marie, la rue de la Pierre-Hardie, la rue du Palais, la rue du Petit-Paris, la rue Serpenoise, l'avenue Serpenoise, la porte de la Gare (porte Serpenoise), puis passant devant la gare du chemin de fer et allant à Montigny, avec deux embranchements dans l'intérieur de la ville de Metz, dont l'un, partant du carrefour de la rue du Palais, doit passer par la rue Fabert, la place d'Armes, la rue des Jardins, le pont Saint-Georges, la rue du Pont Saint-Georges et la rue du Pontiffroy, et l'autre, partant du carrefour de la rue du Palais, doit conduire à la porte des Allemands par la rue Tête-d'Or, la rue Neuve-Saint-Louis, la place Saint-Louis, la rue de la Grande-Armée et la rue des Allemands ;

Vu la demande présentée par M. Th. Deriche, ingénieur civil à Bruxelles et par M. A. Braun, son fondé de pouvoir à Metz, à l'effet d'obtenir une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à traction de chevaux partant dans la ville de Metz, de l'extrémité de la rue du Pontiffroy, passant par cette rue, par la rue du Pont Saint-Georges, le pont Saint-Georges, la rue des Jardins, la place d'Armes, la rue Fournirue, la rue de Ladoucette, la rue Serpenoise, l'avenue Serpenoise, la porte de la Gare (porte Serpenoise), passant devant la gare du chemin de fer et allant à Montigny, ainsi que d'une deuxième ligne partant, dans la ville de Metz, de la porte Mazelle, la rue de la Grande-Armée, la place Saint-Louis, la rue de la Tête-d'Or, la rue du Petit-Paris, la rue du Palais, la rue de la Pierre-Hardie, la rue du Faisan, la place de Chambre, la rue du Pont-des-Roches, le pont des Roches, la place de la Comédie, le pont Saint-Marcel, la rue du Pont-Saint-Marcel, la rue Belle-Isle, la place du Saulcy, le pont des Morts, la rue de Paris, la porte de France, puis à Longeville et Moulins, avec embranchement de la porte de France à la gare de Devant-les-Ponts ;

Vu l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, l'ordonnance royale du 18 février 1834, le titre IV, art. 11 de la loi du 14 floréal an X, le sénatus-consulte du 5 décembre 1852 et le décret de décentralisation du 13 avril 1861 ;

Arrêtons :

Article 1.

Le plan de situation et le projet de cahier des charges présentés par M. l'ingénieur civil de Féral, et le plan de situation et le projet de cahier des charges présentés par M. l'ingénieur civil Deriche, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à traction de chevaux dans la ville de Metz et les environs, seront déposés, du 30 mars au 1er mai 1875 inclus, au bureau

des travaux publics de la Présidence du département à Metz et au secrétariat de la Mairie de Metz.

Un troisième exemplaire des documents présentés par M. l'ingénieur Deriche, ainsi qu'un plan de situation des sections du projet de M. l'ingénieur de Féral, situées en dehors de la ville de Metz, avec le projet de cahier des charges, seront déposés pendant le même délai au secrétariat de la Direction de l'arrondissement de Metz.

Article 2.

Pendant ce délai, les intéressés seront admis à prendre connaissance des pièces déposées, à la Présidence du département, à la Direction d'arrondissement et à la Mairie de Metz, à présenter leurs observations et leurs réclamations contre le projet, contre la direction des lignes dont la concession est demandée, contre les conditions proposées dans les projets des cahiers des charges, contre les tarifs contenus dans lesdits cahiers des charges. Le 30 mars courant, à 9 heures du matin, un procès-verbal destiné à recevoir les réclamations, sera ouvert auprès de chacune des trois autorités ci-dessus dénommées. Ce procès-verbal sera clos le 1er mai prochain, à 6 heures du soir.

Article 3.

Pendant le délai fixé à l'art. 1er, des tiers seront admis à présenter à la Présidence du département à Metz, et à motiver des demandes en concurrence pour les lignes projetées, avec production de deux plans de situation et de deux projets de cahier des charges.

Article 4.

Messieurs les Maires des communes de Metz, Moulins, Longeville, Scy, Ban-Saint-Martin, Devant-les-Ponts, Montigny, le Sablon et Plantières sont invités à convoquer, dans l'intervalle du 30 mars courant au 1er mai prochain, leurs conseils municipaux à l'effet de donner leur avis motivé sur les projets et cahiers des charges dont il s'agit.

Article 5.

Le lundi, 10 mai prochain, à 11 heures du matin, la Commission d'enquête se réunira dans la salle des séances à l'Hôtel de la Présidence du département à Metz, pour délibérer et donner son avis motivé sur les projets présentés, sur les réclamations et déclarations déposées, ainsi que sur les autres questions qui auront été posées par l'administration. La Commission dressera un procès-verbal de ses opérations.

Article 6.

Sont nommés membres de cette Commission :

MM. 1° le Maire de Metz,
2° le Maire de Montigny,
3° le Maire de Longeville-lès-Metz,
4° le Maire de Moulins,
5° Vautrain, membre du Conseil général, maire de Gorze,
6° Lamaille, propriétaire à Sabré, commune de Coin-lès-Cuvry,
7° Humbert, adjoint au maire de Metz,
8° Mayer, banquier, membre du Conseil municipal de Metz
9° Lanier, ancien inspecteur des forêts, propriétaire à Rémilly.

La commission sera présidée par M. le Maire de Metz.

Metz, le 18 mars 1875.

Le Président de la Lorraine,
de PUTTKAMER.

Source : Archives départementales de la Moselle. Série 15 AL 578.

CAHIER DES CHARGES
POUR LES TRAMWAYS DE METZ ET DES ENVIRONS.
1875.

TITRE I. OBJET DE LA CONCESSION.

Article 1.

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, la rue du Petit-Paris, la rue du Palais, la rue Pierre-Hardie, la rue Sainte-Marie, le Moyen-Pont, la rue du Pont des Morts, la rue de Paris, la porte de France, suivant ensuite la route impériale n° 14 par Longeville jusqu'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 et Saint-Louis, les rues Neuve-Saint-Louis, de la Tête d'Or, du Petit-Paris, Fabert, la place d'Armes, la rue des Jardins, le pont Saint-Georges, la rue du Pontiffroy, à la porte de Thionville avec une courbe de raccordement de cette dernière porte par la rue du Rempart Belle-Isle à la première ligne principale à la porte de France.

Article 2.

Pendant la durée de la présente concession, l'administration ne pourra concéder la construction et l'exploitation d'un autre tramway suivant le même itinéraire ou en concurrence avec la ligne, qui font l'objet de la présente concession.

Mais l'administration se réserve le droit de concéder la construction et l'exploitation d'autres lignes, soit dans le prolongement, soit en direction perpendiculaire à celle désignée au § 1 mais dans ce cas, il serait accordé au présent concessionnaire un droit de préférence pour ces lignes dont il pourra prendre la concession aux conditions stipulées dans le présent cahier des charges.

Article 3.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux prévus, ainsi que toutes les fournitures, entretiens et renouvellement de matériel nécessaires pour l'achèvement, l'exploitation et l'entretien de la ligne pendant la durée de la concession, le tout sans charge

aucune pour l'administration, celle-ci ne pouvant en aucun cas ni à quelque titre que ce soit, être tenue à une dépense quelconque, ni à aucune indemnité, ni dommage envers les tiers résultant, soit de l'exécution des travaux, soit de l'exploitation. Toutes les responsabilités résultant de la construction ou de l'exploitation sont à la charge du concessionnaire.

Article 4.

Le concessionnaire ne sera admis à réclamer aucune indemnité de l'administration, ni à raison du dommage que le roulage ordinaire ou l'état de la chaussée pourrait causer aux voies ferrées, ni à raison de l'établissement de services de transport en concurrence (autres que des tramways pour la construction desquels l'article 2 serait uniquement applicable) ni à raison du trouble et des interruptions de service qui pourraient résulter, soit des mesures temporaires d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur ou sous la voie publique, tant par l'administration que par des tiers dûment autorisés, ni enfin pour une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Article 5.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne sera recevable à invoquer le cas de force majeure pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trois jours des événements, il ne les ait dénoncés au Président du département de la Lorraine.

Le concessionnaire ne sera non plus recevable à se prévaloir de faits qu'il croira pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents, soit pour réclamer des indemnités ou des dommages-intérêts, soit pour justifier l'inexactitude de l'une ou l'autre de ses obligations, à moins que dans les trois jours de leur date, il n'ait dénoncé ces faits par écrit à l'administration, en signalant l'influence qu'ils auraient eue sur la marche des travaux ou sur l'exploitation. Les réclamations basées sur un ordre verbal d'agents de l'administration ne seront pas recevables.

TITRE II. CONSTRUCTION DU TRAMWAY.

Article 6.

La ligne sera établie à simple voie. Néanmoins l'administration pourra, si elle le juge convenable, autoriser la construction et l'exploitation d'une seconde voie sur tout ou partie du parcours.

Article 7.

La largeur de la voie sera de 1,44 m entre les rails ; l'examen et l'approbation des projets de détail de la construction sont réservés au Président du département de Lorraine. Le concessionnaire devra présenter à cet effet des plans détaillés indiquant, avec autant d'exactitude que possible, les voies principales et les voies d'évitement, les changements de voies, les plaques tournantes, les points de croisement, les lieux de stationnement, les changements à apporter aux conduites d'eau et de gaz, ainsi que les autres appareils à placer sur la voie.

L'établissement des bureaux d'attente et de contrôle sera également réglé par le Président de la Lorraine.

Pendant la durée de la concession, le concessionnaire pourra proposer des modifications aux dispositions adoptées, mais elles ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration. De son côté, l'administration pourra, le concessionnaire entendu, ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont la nécessité serait reconnue. En aucun cas, ces modifications ne pourront donner ouverture à indemnité.

Article 8.

Les voies ferrées posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale de l'administration.

L'administration déterminera la forme, le poids et le mode d'attachement des rails. Un pavage régnera dans l'entre-rail ; en outre, chaque voie ferrée comprendra superficiellement une zone contre-rail extérieure, pavée ou empierrée, suivant la nature des voies existantes dans lesquelles le chemin de fer sera posé. Chaque zone contre-rail aura une largeur de 35 centimètres et comprendra toute la largeur entre le rail et la bordure du trottoir chaque fois que cette zone aura une largeur inférieure à un mètre ;

Article 9.

La démolition des chaussées et l'ouverture de tranchées pour la pose et l'entretien des voies seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables, et conformément aux instructions de l'agent spécial chargé par le Président de la Lorraine de la surveillance de la construction.

Les chaussées devront autant que possible, être rétablies dans la même journée et remises dans le meilleur état. En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution, il y serait immédiatement pourvu par l'administration aux frais du concessionnaire, sans préjudice de toutes autres réclamations qui pourraient être dirigées contre lui pour dégradation des routes ou pour contravention aux règlements sur la voirie.

Les frais seront recouvrés par des rôles que le Président de la Lorraine rendra exécutoires et le concessionnaire devra en faire le paiement sans délai.

Article 10.

Pour le rétablissement des chaussées, le concessionnaire ne pourra employer que des matériaux neufs, de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés pour ces chaussées par l'administration.

Les matériaux employés pour le pavage tant de l'entre-rail que des zones extérieures seront de même qualité, de même forme que ceux employés sur ces routes par l'administration.

Article 11.

Les fers, les bois et les autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Article 12.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux ou son exploitation.

Il rétablira de même les voies de communication publiques ou particulières que ses travaux l'obligeraient à modifier.

Article 13.

Les travaux d'établissement et d'entretien seront exécutés sous la surveillance des agents spéciaux désignés par le Président de la Lorraine.

Les chantiers devront être éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation.

Article 14.

Le concessionnaire devra présenter à l'administration, en double expédition, les plans désignés à l'article 7, dans un délai d'un mois à dater de la concession. Si les éléments s'écartaient en quoi que ce soit des données du présent cahier des charges, le concessionnaire serait tenu d'en motiver les déviations en déposant les projets de détail.

L'exécution des travaux sera commencée dans les trois mois de la remise des plans de détail approuvés par l'administration, pour être continuée sans désemparer et être totalement terminée dans un nouveau délai de six mois.

Avant de commencer les travaux, le concessionnaire devra effectuer le tracé des ouvrages et établir un nombre suffisant de repères auxquels la hauteur relative des ouvrages sera exactement rapportée. Ces opérations

pourront être vérifiées, s'il y a lieu, par les agents de l'administration, en présence du concessionnaire ou de ses ayants-droit.

A mesure que les travaux sont terminés sur des parties de voies, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un agent désigné à cet effet par le Président du département. Le procès-verbal de réception ne sera valable qu'après homologation par le Président du département. Après cette homologation, le concessionnaire pourra mettre en service les dites parties de voies. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives, que par la réception générale du réseau concédé.

Lorsque les travaux compris dans la concession seront achevés, la réception générale et définitive aura lieu dans la même forme que les réceptions partielles.

TITRE III. EXPLOITATION.

Article 15.

Les voies ferrées seront constamment entretenues en bon état aux frais du concessionnaire et par ses soins.

Cet entretien comprendra surtout celui du pavage de l'entre-rail et celui des deux zones de trente-cinq centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails et dont il s'agit à l'article 8.

Les travaux d'entretien seront exécutés sous la direction de l'ingénieur du contrôle désigné par le Président du département, soit directement par le concessionnaire, soit, s'il le préfère, aux frais du concessionnaire, par l'entrepreneur de l'administration. Dans ce dernier cas, les frais seront remboursés par le concessionnaire, sur états approuvés par le Président du département.

Tous les tuyaux, canaux, conduits et autres ouvrages souterrains devront être respectés et dans le sens où l'administration permettrait d'apporter quelques changements, ce ne sera qu'à la condition expresse que les raccordements et réparations nécessaires seront effectués immédiatement et aux frais du concessionnaire.

Dans le cas où des particuliers sont obligés de faire des travaux dans le sol de la voie publique pour leurs conduites d'eau ou de gaz ou pour l'écoulement des eaux de leurs maisons, le concessionnaire sera tenu d'enlever en hiver aussi promptement que possible la neige sur la voie ferrée.

Article 16.

Le concessionnaire a le droit de choisir et nommer lui-même ses agents pour la direction et la surveillance de la construction et de l'exploitation de la ligne, pour l'entretien du matériel fixe et roulant, ainsi que pour la perception des tarifs. Néanmoins 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. A la demande du concessionnaire, ces agents pourront être assermentés.

Article 17.

Les diverses voitures, dont la disposition, la forme et la dimension devront être approuvées par l'administration, ne pourront être employées qu'après avoir été reconnues propres au service par le Président du département.

Il y aura dans les voitures des places de deux classes.

La largeur du matériel roulant, toutes saillies quelconques comprises, devra ne pas désortir d'un gabarit de 2,20 m au maximum, et la plus forte saillie en dehors des rails ne devra pas dépasser 0,35 m.

L'entrée et la sortie se feront aux extrémités des voitures, et il ne pourra y avoir ni portière ni marchepied en saillie sur les côtés latéraux.

Aucune voiture ne pourra transporter plus de 60 voyageurs à la fois.

Les voitures seront munies de freins capables de maintenir les trains avec leurs plus fortes charges, sur la plus forte pente à parcourir.

Les conducteurs devront pouvoir en effectuer la manœuvre sans quitter leur place.

Article 18.

La traction se fera par chevaux.

L'exploitation ne pourra être faite par machine, qu'après autorisation préalable de l'administration. Dans ce dernier cas, l'administration se réserve expressément le droit de régler le mode d'exploitation à l'aide de machines.

Article 19.

Le Président du département déterminera, sur la proposition du concessionnaire, le nombre et les heures de départ sur chaque ligne ; il approuve l'itinéraire. L'administration pourra exiger qu'il y ait sur chaque ligne quatre départs par heure dans chaque direction.

Le service commencera à 7 heures du matin, en été, et à 8 heures en hiver, aux deux extrémités de la ligne, pour finir à 9 heures du soir en été et à 8 heures du soir en hiver.

Toutefois, à la demande de l'administration, le concessionnaire sera tenu d'organiser, en dehors des heures réglementaires ci-dessus, des départs supplémentaires correspondant avec les trains des chemins de fer ou dans des circonstances extraordinaires.

Article 20.

Les tarifs maxima à percevoir par le concessionnaire, pour le transport des voyageurs, sont fixés ainsi qu'il suit :

a) pour chaque trajet dans l'intérieur de la ville, y compris la gare principale et la gare de Devant-les-Ponts, 10 Pfennig en Deuxième classe et 15 Pfennig en première classe ;

b) pour le trajet d'un point quelconque dans l'intérieur de la ville ou d'une gare de la ville à Montigny ou à Longeville 15 Pfennig en deuxième classe et 20 Pfennig en première classe ;

c) pour le trajet d'un point quelconque dans l'intérieur de la ville ou d'une gare de la ville à Moulins, 20 Pfennig en deuxième classe et 30 Pfennig en première classe.

Le tarif entier de chaque trajet sera dû pour tout parcours partiel de ce trajet.

Les places d'impériale, s'il y a lieu, seront assimilées aux places de la deuxième classe, et celles de plate-forme aux places de la première classe.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement. Les enfants de quatre à sept ans payeront demi-place.

Les bagages et paquets volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux et dont le poids n'excédera pas dix kilogrammes seront transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra accorder une réduction de prix pour les abonnements et pour certaines catégories de voyageurs. Le tarif de ces prix devra être approuvé par le Président du département. Il pourra aussi établir des services à prix réduits dans des circonstances et pendants certains jours déterminés.

Un exemplaire du tarif en langue allemande et en langue française sera affiché dans chaque voiture.

Le tarif du prix des places devra être soumis à l'approbation du Président du département avant le commencement de l'exploitation.

Article 21.

Le concessionnaire pourra établir à l'extérieur de la ville un service mixte ou par fourgons spéciaux pour le transport de grosses marchandises ; ce service ne devra doubler en rien le service des voyageurs. L'administration pourra en tout temps retirer cette faculté de transporter de grosses marchandises à l'extérieur de la ville, si le service des voyageurs venait à en souffrir. L'autorisation préalable du Président du département sera nécessaire pour transporter sur les sections de la voie ferrée de grosses marchandises de l'intérieur de la ville aux deux gares.

Les prix maxima à percevoir pour le transport de grosses marchandises sont fixés à 40 Pfennig par tonne de 1 000 kilogrammes pour le premier kilomètre et à 15 Pfennig pour chaque kilomètre en plus. Chaque fraction de 500 mètres et au-dessus est comptée pour un kilomètre, toute fraction

inférieure à 500 mètres n'est pas comptée. Toute fraction de 10 kilogrammes est comptée pour ce poids. Un objet pesant plus de 10 et jusqu'à 20 kilogrammes paie pour 20 kg ... Les prix d'expédition qui ne sont pas compris dans les tarifs seront réglés par le Président du département sur la proposition du concessionnaire.

Les bagages des voyageurs tels que coffres, portemanteaux, sacs de voyage, boîtes à chapeaux, caisses et autres paient un prix maximum de 8 Pfennig par colis, quel que soit le parcours sur le réseau et quelle que soit la distance parcourue. Les bagages d'un voyageur ne peuvent dépasser le poids de 35 kilogrammes par colis.

Sont exclus du transport sans condition, tous les objets, qui sont généralement exclus du transport par chemin de fer, en vertu des règlements en vigueur pour le chemin de fer de l'Empire, ainsi que ceux qui d'après ces règlements ne sont admis que conditionnellement ;

Le concessionnaire n'est pas non plus autorisé à transporter les objets dont le transport, d'après la législation allemande, appartient uniquement à l'administration des postes de l'Empire.

Les tarifs pour le transport des bagages et des marchandises seront au préalable soumis à l'approbation du Président du département.

Article 22.

Toute modification des tarifs dans la limite du maximum fixé par les articles 20 et 21 ci-dessus sera soumise à l'approbation préalable du Président du département. Les tarifs ainsi que les modifications aux tarifs seront insérés dans les journaux et affichés aux lieux de stationnement. Les taxes modifiées ne pourront être perçues que 14 jours après leur publication.

Article 23.

Les tarifs maxima déterminés aux articles 20 et 21 pourront être révisés tous les trois ans par l'administration, le concessionnaire entendu.

Article 24.

Le concessionnaire est dans l'obligation d'effectuer le transport de voyageur avec soin, exactitude et célérité, et, à cet effet, de mettre et d'entretenir en circulation, en toute saison, le nombre de voitures et de chevaux réclamés par les besoins du service, en se conformant aux prescriptions de l'autorité.

Article 25.

En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, le concessionnaire pourra être tenu de rétablir provisoirement d'une autre manière les communications sur les chantiers, en sorte que le service ne soit pas interrompu.

Article 26.

Le concessionnaire se conformera aux mesures d'ordre et de sécurité prescrites par l'autorité. Si les mesures prescrites au présent cahier des charges pour l'ordre et la sécurité sont ultérieurement reconnues insuffisantes, l'administration pourra en imposer d'autres auxquelles le concessionnaire devra se soumettre, comme si elles avaient été inscrites au cahier des charges.

Il est réservé à l'administration le droit de suspendre momentanément le service, et cela sans que le concessionnaire puisse prétendre à aucune indemnité, lorsque le passage sera rendu difficile :

a) par des travaux sur ou le long de la voie, aux tuyaux, canaux, conduites et autres ouvrages souterrains existants, à construire ou à mettre en place ;

b) par un rassemblement considérable dans des circonstances particulières ou extraordinaires. En cas d'urgence, l'administration peut interdire immédiatement la circulation sans indemnité. Lorsque l'administration jugera qu'il n'y a pas d'urgence, elle préviendra le concessionnaire au moins un mois à l'avance.

Article 27.

A moins d'une autorisation de l'administration, il est interdit au concessionnaire de consentir des arrangements particuliers.

TITRE IV. DISPOSITIONS GENERALES.

Article 28.

La période de la concession de la ligne désignée à l'article premier commence le jour où la concession sera accordée, et elle prendra fin le premier janvier 1920.

Article 29.

Le concessionnaire pourra rétrocéder sa concession avec l'assentiment de l'administration à des tiers, à des sociétés par actions ou à des sociétés commerciales, à la condition que ses sociétés satisfassent aux lois et règlement sur les sociétés, en vigueur en Alsace-Lorraine. Le tiers ou la société qui succéderait au droit du concessionnaire acceptera toutes les obligations résultant pour le concessionnaire du présent cahier des charges, ainsi que de toutes autres dispositions qui seraient imposées dans l'intérêt public.

Article 30.

Aussitôt la concession accordée et avant la réception de l'acte de concession et le commencement des travaux, le concessionnaire déposera une somme de 20 000 Mark (vingt mille Mark) en papier de valeur consistant en obligations du département de la Lorraine ou en obligations d'Alsace-Lorraine ou en autres papiers d'un Etat allemand, à la Société anonyme du crédit foncier et communal d'Alsace-Lorraine, ou à la caisse du représentant de celle-ci, MM. Mayer et Cie, banquiers à Metz, à titre de cautionnement pour garantir l'exécution des dispositions du présent cahier des charges. Aussitôt après la mise en exploitation et la réception technique de la ligne entière (article 4), 10 000 Mark lui seront remboursés. Les autres 10 000 Mark resteront déposés pendant toute la durée de la concession à titre de cautionnement pour garantir l'exécution des dispositions relatives à l'exploitation.

Article 31.

L'administration, par ses agents, surveille l'exécution des travaux, l'entretien et l'exploitation de la ligne.

Cette surveillance d'intérêt public est exercée par les agents désignés à cet effet par le Président du département de la Lorraine.

Le concessionnaire sera avisé de leur désignation. Les ordres de l'administration seront donnés par écrit et le concessionnaire ou son représentant pourra ne pas tenir compte des ordres verbaux. Sont exceptés les ordres donnés verbalement par les fonctionnaires de surveillance de la police, et qui doivent être observés immédiatement dans l'intérêt de la sûreté et de l'ordre publics.

Article 32.

Pour cette surveillance, l'administration pourra demander au concessionnaire une indemnité dont elle fixera le montant et les termes du paiement. En aucun cas, cette indemnité ne pourra dépasser 70 Mark par mois pendant la concession et 30 Mark par mois pendant l'exploitation.

Article 33.

Faute par le concessionnaire d'avoir présenté ses projets de détail en temps utile, ou d'avoir commencé et entièrement exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés au présent cahier des charges, et faute aussi par lui de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance et, dans ce cas, l'administration pourra, suivant qu'elle le jugera convenable, soit ordonner l'adjudication de l'entreprise, laquelle sera ouverte sur la mise à prix arrêtée par l'administration, des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des portions de chemin déjà mises en exploitation et du matériel de la voie, soit prescrire la suppression pure et simple des travaux et faire rétablir les

lieux dans leur état primitif avec le cautionnement du concessionnaire et le produit de la vente des matériaux existants, sans préjudice du surplus des droits que l'administration pourrait avoir à faire valoir contre le concessionnaire.

Si l'administration ordonne l'adjudication, elle pourra, suivant qu'elle le jugera convenable, agréer ou refuser les offres, sans que le concessionnaire primitif puisse élever aucune réclamation à ce sujet.

Si deux adjudications ne donnaient pas de résultats, les ouvrages exécutés, les matériaux et approvisionnements seraient acquis, sans aucune indemnité, à l'administration du pays d'Alsace-Lorraine.

Article 34.

Les dispositions de l'article 33 ne seraient pas applicables, si le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation provenaient de force majeure régulièrement constatée.

Article 35.

Si le concessionnaire ne satisfaisait pas aux conditions relatives à l'exploitation énoncées dans le présent cahier des charges, l'administration prendrait les mesures nécessaires pour y pourvoir d'office, et elle aurait le droit de s'approprier les recettes jusqu'à concurrence du montant des ouvrages faits ou à faire.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation, l'administration pourra prendre, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, ou s'il ne l'avait pas définitivement reprise, l'administration pourrait prononcer la déchéance sans indemnité, et il serait procédé conformément à l'article 33 du présent cahier des charges.

Article 36.

Le concessionnaire est tenu, sans mise en demeure préalable, à l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu du présent cahier des charges.

Si le concessionnaire n'exécutait pas les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges et pour lesquelles aucune peine déterminée n'est prévue, l'administration serait en droit de lui infliger des amendes disciplinaires jusqu'à concurrence de 80 Mark qu'elle pourra rendre immédiatement exécutoires et faire recouvrer, sans préjudice de la responsabilité du concessionnaire pour tous dommages-intérêts. Le concessionnaire pourra se pourvoir auprès du Président Supérieur contre les décisions par lesquelles le Président du département de la Lorraine lui aura infligé une amende disciplinaire.

Article 37.

A l'expiration de la concession (article 28) la corporation qui sera propriétaire de la voie publique sur le sol de laquelle le tramway est posé sera subrogée sur l'étendue de sa propriété à tous les droits du concessionnaire sur les lignes concédées. Elle entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, et le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers, à l'exception des chevaux, l'administration subrogée sera tenue de prendre à dire de trois experts ceux qui seront en bon état de service, si le concessionnaire le requiert et réciproquement, si l'administration le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder également à dire des trois experts.

Article 38.

Dans le cas où, à l'expiration de la concession, l'administration déciderait que les voies ferrées doivent être supprimées, en tout ou en partie, le concessionnaire garderait tous les objets mobiliers et immobiliers et serait tenu d'enlever les voies ferrées et de remettre les lieux dans l'état primitif, le tout à ses frais.

Il en serait de même en cas de déchéance du concessionnaire, si l'administration ne faisait pas usage des droits que lui confère l'article 33.

Article 39.

Le concessionnaire fera élection de domicile dans la ville de Metz et y nommera un délégué, qui devra être sujet allemand. C'est à ce domicile que lui seront adressées toutes les communications sans préjudice du droit de l'administration d'adresser les communications directement au concessionnaire.

Article 40.

Tous les frais de timbre et d'enregistrement résultant de la concession et de l'acte de concession seront à la charge du concessionnaire.

Source : Archives départementales de la Moselle. Série 15 AL 578.

INDICATEUR DES TRAMWAYS DE METZ AU 1er JUIN 1891.

Trambahn — METZ — Tramway

Sommerfahrplan — Indicateur

vom 1. Juni 1891 ab — pour le service d'été à partir du 1er Juin 1891.

Premiers départs du matin :

a. Montigny-Metz-Longeville-Moulins

I. Abfahrt von Montigny
Centralbahnhof
Metz, Palaisstrasse
Fort Moltke
Ban St. Martin
Longeville
Moulins
II. Abfahrt von Montigny
III. " " Montigny
IV. " " Montigny

Von Palaisstrasse, Metz nach Montigny.

I. Abfahrt
II. Abfahrt
III. Abfahrt
Abfahrt von Montigny nach Metz, Palaisstrasse

Le départ de Montigny
Gare centrale
Metz, rue du Palais
Fort Moltke
Ban St. Martin
Longeville
Moulins
II. Départ de Montigny
III. "
IV. "

De la rue du Palais, Metz pour Montigny.

I. Départ
II. "
III. "
Départ de Montigny pour Metz, rue du Palais

b. Moulins-Longeville-Metz-Montigny.

I. Abfahrt von Moulins um
Longeville
Ban St. Martin
Metz, Moltke
" Palaisstrasse
Centralbahnhof
Montigny
II. Abfahrt von Moulins um
III. " " Moulins um
IV. " " Moulins um

Le départ de Moulins
Longeville
Ban St. Martin
Metz, Fort Moltke
" rue du Palais
Gare centrale
Montigny
II. départ de Moulins
III. "
IV. "

Letzte Abfahrten am Abend. — Derniers départs du soir.

Von Montigny nach Metz-Longeville-Moulins.

Von Montigny
Metz, Palaisstrasse
Fort Moltke
In Moulins

Von Montigny nach Metz-Longeville

Von Montigny
Metz, Palaisstrasse
Moltke
In Longeville, Remise

Moulins-Longeville-Metz Montigny.

Moulins Abfahrt
Longeville
Ban St. Martin
Metz, Moltke
" Palaisstrasse
Centralbahnhof
In Montigny

Von Moulins nach Longeville-Metz.

Moulins Abfahrt
Longeville
Ban St. Martin
Metz, Moltke
" Palaisstrasse
Centralbahnhof, Remise

De Montigny pour Metz-Longeville-Moulins.

Départ de Montigny
Metz, rue du Palais
Fort Moltke
Arrivée à Moulins

De Montigny pour Metz-Longeville.

De Montigny
Metz, rue du Palais
" Fort Moltke
A la remise de Longeville

Moulins-Longeville-Metz-Montigny.

Départ de Moulins
Longeville
Ban St. Martin
Metz, Fort Moltke
" rue du Palais
Gare centrale
Arrivée à Montigny

De Moulins pour Longeville-Metz.

Le part de Moulins
Longeville
Ban St. Martin
Metz, Fort Moltke
" rue du Palais
A la remise, Gare centrale

Bahnhof DEVANT-LES-PONTS. — Gare DEVANT-LES-PONTS.

Fahrten zu den abgehenden Zügen:

Abfahrt Palaisstrasse
Zug Devant-les-Ponts
" Palaisstrasse
Zug Devant-les-Ponts
" Palaisstrasse
Zug Devant-les-Ponts
" Palaisstrasse
Zug Devant-les-Ponts
" Palaisstrasse
Zug Devant-les-Ponts
" Palaisstrasse
Zug Devant-les-Ponts

Fahrten zu den ankommenden Zügen:

Zug Devant-les-Ponts
"
"
"
"

Service pour le départ des trains.

Départ de la rue du Palais
au train de Devant-les-Ponts
" de la rue du Palais
au train de Devant-les-Ponts
" de la rue du Palais
au train de Devant-les-Ponts
" de la rue du Palais
au train de Devant-les-Ponts
" de la rue du Palais
au train de Devant-les-Ponts

Service pour l'arrivée des trains.

Au train de Devant-les-Ponts
"
"
"
"

Der Direktor der Trambahn:

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 13 - 19 (1871 - 1918).

PROPOS DE M. DE FERAL, PUBLIE DANS LE JOURNAL *LE VOEU NATIONAL*, LE 16 NOVEMBRE 1879.

La *Gazette* reçoit la lettre suivante, en date de Longeville-lès-Metz, le 11 novembre :

« Monsieur le rédacteur en chef,

Deux articles viennent de paraître dans votre journal, émanant de M. Sendret fils, industriel à Metz, et traitant du tramway. Cette question est trop à l'ordre du jour, pour que je ne m'empresse pas d'y répondre et de prendre en mains les intérêts d'une Compagnie qui jusqu'à ce jour a perdu beaucoup d'argent sans se plaindre et sans cesser pour cela de faire tout son possible pour satisfaire le public.

Mais d'abord, permettez-moi de donner, le plus brièvement possible, quelques explications, sur une question toute personnelle, en ma qualité de concessionnaire du tramway de Metz.

Lors de la formation de la Société, il fut attribué tant au concessionnaire qu'aux cinq fondateurs une somme de 150 000 francs, somme convertie immédiatement en actions de la Société, je répète en actions de la Société ; ce qui est loin d'être cent cinquante mille francs en espèces. Ces actions n'ayant jamais rien rapporté et n'ayant par conséquent pour le moment aucune valeur, il se trouve que j'ai cédé pour des titres absolument improductifs une concession qui m'avait demandé quinze mois de démarches, du travail, des voyages et des dépenses considérables tels que plans, devis, employés, risques, etc., etc.

Mais ce n'est pas tout ; le concessionnaire et les fondateurs, ayant eu grande confiance dans l'affaire, souscrivirent une forte partie du capital de cinq cent mille francs ; c'est ainsi que pour ma part j'ai souscrit pour trente-cinq mille francs d'actions, somme que j'ai intégralement versée. Plus tard, la Société ayant besoin d'argent, je versais encore une somme de cinq mille francs. Ce qui a élevé mon versement en espèces sonnantes dans la Société à 40 000 francs. Si j'ajoute à cette somme les dépenses importantes faites par moi pour arriver à l'obtention de la concession et pour lesquelles je n'ai reçu que des non-valeurs, les intérêts de ces sommes depuis quatre ans, on trouvera facilement et au minimum la somme de 55 000 francs qui représente ma mise de fonds dans le tramway de Metz. Cette somme, dans la position où se trouve la Société, est fort compromise, et voilà ce qui me vaudra l'honneur d'avoir été concessionnaire du tramway de Metz.

Vous voyez monsieur le rédacteur en chef, que *la prime payée au fondateur*, comme on semble le supposer, n'a pas obéré le capital primitif de la Société, et qu'au contraire c'est le fondateur qui s'est obéré lui-même et qui est menacé de faire une perte sèche de 55 000 francs.

Ceci dit et bien établi, passons à la question du tramway.

M. Sendret, avec son intelligence si connue des affaires, nous donne des avis très sages et d'excellents conseils, nous serons toujours heureux de les suivre, toutes les fois qu'il sera possible de le faire.

Nous avons en effet demandé la suppression des lignes Pontiffroy et Mazelle, qui, comme le dit très bien M. Sendret, ne sont que des impasses ; l'expérience malheureusement trop longue que nous venons de faire a prouvé que ces lignes étaient complètement improductives et qu'elles ne faisaient que grossir le chiffre de nos pertes déjà trop élevé.

Nous comprenons parfaitement que le passage des voitures du tramway donne de l'animation dans les quartiers Pontiffroy et Mazelle, mais quand des voitures circulent presque toujours à vide, comme c'est le cas, elles deviennent, à notre avis, plutôt une gêne qu'un avantage, et leur aspect éveille forcément dans l'esprit des passants un sentiment de pitié pour la pauvre Compagnie qui est contrainte à traîner un aussi lourd boulet.

Si le service de ces lignes secondaires répondait à un véritable besoin des populations, il y aurait des voyageurs ; malheureusement la statistique prouve qu'ils sont excessivement rares et qu'en maintenant le service actuel, c'est une promenade coûteuse que l'on fait faire aux chevaux et aux employés, et c'est un luxe que dans sa position la Société ne peut pas se permettre.

Si la ligne de Montigny - Moulins donnait de beaux bénéfices, nous comprendrions qu'en exécution stricte du cahier des charges, on exige l'exploitation quand même des mauvaises lignes, par *système de compensation* ; mais les résultats ci-après vous mettrons vite au courant de la situation ; rien de brutal comme les chiffres, vous le savez.

Or, il résulte que les pertes subies par l'exploitation depuis le 21 décembre 1875 jusqu'au 1er décembre 1878 s'élèvent à 51 670 M. 37, répartis ainsi :

Au 1er décembre	**1876**	perte de	**9 555 M. 07**
	1877		**28 889 M. 08**
	1878		**13 226 M. 22**

La présente année 1879 se solde également par une perte.

Tous ces déficits ont été supportés par les actionnaires. Serait-il juste aujourd'hui de les ruiner complètement, quand il peut leur rester une chance de sortir de leur triste position en supprimant les lignes ruineuses.

A côté des actionnaires, sur le sort desquels on est généralement peu disposé à s'apitoyer, il y a les obligataires, presque tous messins, qui, si l'exploitation en régie par l'administration supérieure arrivait, se trouveraient, à peu de chose près, aussi malades que les actionnaires actuellement.

L'exploitation en régie changerait-elle quelque chose à l'état présent ? Augmenterait-elle les recettes ? Je ne le pense pas, et les lignes Pontiffroy et Mazelle n'en continueraient pas moins à donner leur perte quotidienne.

Fermer boutique ! Mais qui oserait prendre en main une affaire qui depuis sa création n'a produit que des pertes, à moins que l'on garantisse à ce nouvel acquéreur certains avantages, tels que la suppression des lignes réclamées aujourd'hui, l'autorisation de se servir de machines, etc. ? Mais alors pourquoi ne pas l'accorder de suite à ceux qui n'ont pas craint d'avancer des fonds dans l'opération, d'y consacrer sans profit leur temps, leur travail et leurs efforts ?

La Compagnie a toujours été heureuse d'accepter les avis et les conseils que l'on a bien voulu lui donner. Dès le principe, sachant combien il est important de s'entourer des lumières des habitants de la localité, elle a offert à

plusieurs d'entre eux d'entrer dans le conseil d'administration, mais elle n'a éprouvé que des refus. M. Sendret lui-même, qui avait bien voulu favoriser de tout son pouvoir la création d'un tramway à Metz, a refusé de devenir administrateur de la Société et l'a privée ainsi d'une expérience qui lui aurait été utile.

La Direction fait ce qu'elle peut pour bien faire, mais ce qui lui manque surtout, c'est le concours de tous qui, dans une affaire d'une utilité publique incontestable comme celle-ci, devrait lui être accordé sans marchander, quant au contraire elle a à lutter contre de nombreux mauvais vouloirs.

D'après les chiffres déposés et discutés au Conseil municipal de la ville, il a été reconnu que l'exploitation actuelle des lignes du Pontiffroy et Mazelle était complètement impossible, et le Conseil en a voté la suppression immédiate. Que ces lignes, qui n'aboutissent nulle part, deviennent par la suite des lignes reliant les contrées avoisinantes au centre de la ville et développent ainsi un mouvement qui n'existe pas aujourd'hui, c'est une autre question.

L'opinion émise par M. Sendret peut être parfaitement fondée ; que la Préfecture, le Conseil municipal, les communes nomment une commission d'hommes compétents qui, conjointement avec la Société du tramway, examinera la possibilité de faire ces lignes, établira les dépenses de premier établissement, les frais d'exploitation et les recettes probables, nous sommes prêts à donner tout notre concours à cette idée, si elle semble devoir devenir pratique.

Veuillez agréer, monsieur le rédacteur en chef, l'assurance de ma considération distinguée.

Ch. de Féral

Source : *LE VŒU NATIONAL*, 16 Novembre 1879.

CONSTITUTION DE LA *SOCIETE ANONYME DES TRAMWAYS MESSINS.* ARTICLE PUBLIE DANS LE JOURNAL LA *GAZETTE DE LORRAINE,* LE 15 FEVRIER 1880.

Nous avons publié dernièrement un projet de reconstitution de la Société du Tramway messin. N'ayant pas en main des documents positifs, nous avons pu commettre quelques erreurs ; aujourd'hui nous sommes à même de donner *in extenso* le projet tel qu'il sera adressé à M. le Président de la Lorraine pour avoir son approbation :

Le comité des obligataires de la Société anonyme des Tramways belges et étrangers a décidé, dans sa séance du 1er février 1880, que son siège social d'Anvers serait transféré à Metz et y prendrait la raison sociale : Société anonyme des Tramways messins.

Ladite Société, au capital de 240 000 M. représenté par la concession, la voie et le matériel de l'entreprise des tramways dans Metz et les localités qu'ils traversent, répartit à nouveau son avoir social en 800 actions, au porteur, de 300 Mark l'une. Ces valeurs sont ainsi attribuées :

66 aux détenteurs des titres dits actions privilégiées ;

100 aux principaux créanciers pour le paiement de moitié de leurs créances ;

684 aux obligataires possédant plus de trois obligations pour remplacer 384 anciennes obligations ;

250 aux souscripteurs du fonds de réserve.

800 au total.

La nouvelle Société réduira au montant de 375 F, soit 300 M., les autres 586 obligations de la Société primitive et émettra au pair 214 nouvelles obligations pour payer les autres créances et frais et les 970 coupons semestriels échus le 1er janvier 1880 sur le pied de 4 p. 100.

Les bénéfices qui seront réalisés après paiement de 4 p. 100 aux obligataires seront répartis comme il suit :

10 p. 100 pour compléter le fonds de réserve, jusqu'à concurrence de 50 000 M. et

90 p. 100 aux actionnaires jusqu'à concurrence d'un taux de 4 p. 100.

Passés ces chiffres :

1° 30 p. 100 à l'amortissement des obligations ;

2° 30 p. 100 aux obligataires jusqu'à concurrence d'autres 2 p. 100 pour former un intérêt de 6 p. 100 ;

3° 25 p. 100 aux actionnaires ;

4° 5 p. 100 aux membres du conseil d'administration ;

5° 4 p. 100 gratification au directeur ;

6° 6 p. 100 à la caisse de secours et de retraite des employés.

Les principaux actionnaires ont exprimé l'espoir que l'administration procurera à la Société une garantie d'intérêts d'au moins 4 p. 100, soit par une garantie formelle, soit par la suppression des lignes secondaires, la substitution de machines à la traction par chevaux, la décharge de la Société de l'entretien de la voie et l'augmentation du tarif au moins pour les dimanches ; le tarif de première classe serait seul appliqué.

Le comité des obligataires a reconnu les grands avantages de cette combinaison.

Les obligataires sont donc invités à déposer contre récépissé et dans la huitaine, leurs obligations au bureau du tramway ou dans les maisons de banque suivantes : chez MM. Mayer et C^ie^, Goudchaux et C^ie^ (Banque de Metz) ou à la Banque internationale, qui se sont chargées de la conversion gratuite des obligations et actions nouvelles, afin que les obligations soient formellement reconnues par la nouvelle Société.

Source : *GAZETTE DE LORRAINE*, 15 Février 1880.

LETTRE DE LA DIRECTION DU TRAMWAY MESSIN

ADRESSEE AU CONSEIL MUNICIPAL DE METZ.

20 AOUT 1894.

La direction du tramway messin,

A messieurs les membres du conseil municipal de la ville de Metz,

Nous avons eu l'honneur de vous exposer déjà que le Landesausschus a accordé à la compagnie du tramway messin une subvention de 15 000 Mark par kilomètre pour les nouvelles lignes, qu'elle se propose d'établir, mais qu'il a refusé de contribuer aux frais qu'exigera le remaniement des lignes existantes. Nous nous sommes permis de présenter à l'automne dernier au conseil municipal une demande en subvention, que vous avez, à l'instar du conseil départemental accueillie, favorablement en admettant en principe la nécessité de venir en aide à la compagnie, afin que celle-ci puisse exécuter non seulement les prolongements des lignes de Montigny, de Moulins et celle de la porte Mazelle, mais encore pour pouvoir procéder au remaniement complet du réseau dans l'intérieur de la ville et aux changements à faire aux anciennes lignes en dehors de la ville. Vous avez reconnu par votre décision du 14 novembre dernier que tous ces travaux étaient dans l'intérêt de la population messine et que l'avenir du tramway ne pouvait être assuré que pour autant que la ville, le département et l'Etat viendraient contribuer ensemble aux frais qu'occasionnent les diverses constructions que la compagnie se propose d'exécuter.

Vous avez néanmoins fait dépendre cette libéralité d'une condition en exigeant que la compagnie se débarrasse avant tout du capital étranger placé dans l'entreprise.

Voyons donc quel est ce capital. La compagnie actuelle a, comme chacun le sait, succédé à l'ancienne compagnie belge qui était tombée en état de déconfiture. Elle a été fondée par un certain nombre de citoyens messins, tels que M. le baron de Cressac, M. le baron de Gargan, M. le Marquis de Rugy, M. Goussin, M. Richard et autres dans l'intention de conserver à la ville de Metz son tramway. La nouvelle compagnie a repris à la compagnie belge toute l'installation et le matériel d'exploitation, s'est chargée, par contre, des obligations que cette dernière avait émises. De cette manière, on sauva à la population entière les tramways et aux obligations indigènes les fonds qu'ils avaient prêtés. En paiement du reste du prix d'acquisition, la nouvelle compagnie céda à la liquidation de la compagnie belge une partie de ses actions.

C'est là le capital étranger que le conseil municipal a eu en vue en posant ladite condition. Il craignait que l'ancien élément belge ne vienne reprendre l'ascendant dans la direction des affaires. En se plaçant sur ce terrain, le conseil a commis une erreur car depuis longtemps déjà les actionnaires belges voyant que leurs actions ne leur rapportaient absolument rien ne se sont plus occupés du tramway messin.

UNIVERSITE DE METZ S.C.D.

En dehors des actions que les Belges ont reçues, il n'y a pas d'autre capital étranger engagé dans l'entreprise. Néanmoins la compagnie a cherché, autant qu'elle a pu, à satisfaire le conseil. Nous disons autant que possible parce qu'il n'y a pas moyen légal pour forcer les titulaires ou possesseurs d'actions au porteur à céder contre leur gré la totalité de leurs actions et s'il en existait un, l'on ne pourrait jamais empêcher que certaines actions ne passent dans les mains étrangères. Pour arriver cependant autant que possible au but voulu par le conseil, les actionnaires réunis en assemblée générale extraordinaire ont décidé de réduire le capital social de 443 600 Mark à 143 600 Mark, de mettre hors de cours trois actions sur quatre et de les anéantir. De cette manière le capital social se trouve actuellement réduit à 359 actions. Les 150 actions, représentant une valeur nominative de 60 000 Mark, qui se sont trouvées dès le début entre des mains étrangères, ont été réduites au quart, c'est-à-dire à 37 actions représentant une valeur nominative de 14 800 Mark, chiffre tout à fait insignifiant vis-à-vis du nombre d'actions que possèdent les Lorrains.

Quand on pense que ses actions ne produisent aucun dividende aussi longtemps que le bénéfice net ne dépasse pas la somme qui est annuellement nécessaire pour l'amortissement des obligations et les dix pour cent qui doivent être employés aux termes des statuts à la formation d'un fonds de réserve qu'il n'y a donc pour ainsi dire aucun espoir de les voir produire un jour à leurs titulaires actuels un intérêt quelconque fut-il encore si minime, l'on doit se dire que la crainte que le capital étranger puisse produire un jour une influence néfaste sur l'entreprise est dénuée de fondement.

Ceci posé en principe, nous osons espérer que le conseil admettra que nous avons rempli des conditions qu'il nous a imposées et qu'il n'hésitera pas fixer à cette heure le chiffre de la subvention qu'il nous a déjà accordé en principe.

Nous faisons ressortir à cette occasion que les projets et devis que nous avons soumis au conseil au mois d'octobre dernier ont du être modifiés sensiblement. Nous avons renoncé à construire des voies à petit écartement parce que les experts que nous avons consultés sont d'avis que ce changement tout en ne présentant aucune amélioration réelle pour la circulation, serait pernicieux pour nos chevaux là où l'attelage à deux chevaux est de rigueur. L'un des chevaux de l'attelage serait obligé de se mouvoir constamment en dehors des rails, ce qui occasionnerait des chutes et des accidents sans nombre. Ces messins estiment qu'une voie à écartement normal aura le même effet qu'une voie à petit écartement si l'on emploie des rails creux à sa construction.

Nous nous sommes donc décidés à employer les sommes que le remplacement de la voie actuelle par une voie à petit écartement coûterait par suite des travaux qui sont nécessaires pour adapter le matériel roulant à un autre écartement en plus que le remplacement par une voie à rails creux avec écartement normal, somme qui figure dans notre devis du mois d'octobre à d'autres améliorations plus utiles. Tels sont par exemple en premier lieu la construction d'une voie double là où la largeur des rues de la ville le permet, puis le projet de prolonger la ligne de Moulins jusqu'à la Maison Neuve et celui d'introduire la traction à vapeur sur la ligne de Moulins.

Nous avons fait établir par M. Uhry, ingénieur à Strasbourg et homme fort expérimenté en matière de tramway, deux devis différents dont le premier (n° 1) exige une dépense de 14 000 Mark et le deuxième (n° 2) une dépense de

12 700 Mark. La différence de ces deux devis provient de ce que le premier prévoit une voie double depuis la grande gare jusqu'à l'angle de la rue Serpenoise et de la rue de l'Esplanade, et depuis la porte de France jusqu'à la place du Saulcy, disposée de manière à ce qu'il y ait une voie à côté de chaque trottoir et, au milieu des deux voies, une rue pavée suffisante pour permettre la circulation libre des voitures et des troupes militaires, sans qu'elles soient forcées de s'engager sur la voie ferrée. Cette disposition fera disparaître d'un coup la cause principale de toutes les irrégularités dans l'exploitation, dont on se plaint aujourd'hui. On évitera ainsi les arrêts involontaires des voitures aux croisements qui disparaîtront entièrement sur le trajet de la double voie. Ce projet offre sans doute de grands avantages et prime le projet n° 2 qui conserve des croisements à des distances de 300 en 300 mètres. Par contre, il demandera une dépense de 12 000 Mark en plus que le n° 2. Nous n'hésiterons néanmoins pas à adopter le premier projet si la subvention qu'on nous accordera suffit pour l'exécuter.

Les frais de l'établissement de la ligne de la rue Mazelle jusqu'à Plantières ont été majorés assez sensiblement parce que d'un côté le nouveau devis comprend la partie non encore construite sur la place Mazelle et qu'il a fallu y insérer de l'autre côté une dépense extraordinaire, pour le passage de la double voie sur le pont dormant jeté sur le fossé de la ville, que le génie militaire a estimée à la somme de 23 000 Mark.

Nous nous rapportons du reste aux devis que nous avons joints à la demande que nous avons remise à M. le maire, ainsi qu'à un mémoire du dit ingénieur M. Uhry qui est annexé.

Aux travaux précités viennent encore s'ajouter ceux occasionnés pour le prolongement de la ligne de Montigny jusqu'aux nouvelles casernes près du fort de Saint-Privat (2 500 m de voie nouvelle) et ceux du prolongement de la ligne de Moulins jusqu'à Maison-Neuve (1 200 m de construction nouvelle).

L'introduction de la traction à vapeur sur la ligne de Moulins occasionnera, en dehors de la somme de 60 000 Mark qui sera nécessaire pour l'acquisition de locomotives, encore une somme de 55 000 Mark pour le renforcement de la voie existante, renforcement nécessité par suite de l'augmentation du poids que les rails auront à supporter.

Nous renvoyons pour terminer au calcul détaillé qui se trouve dans la demande officielle que nous avons remise à M. le maire suivant laquelle il nous manque la somme de 274 000 Mark pour pouvoir exécuter le projet n° 1 et la somme de 261 114 Mark pour pouvoir exécuter le projet n° 2, sommes que nous sommes obligés de demander à la municipalité et au département.

C'est en présence de cette nécessité que nous venons prier le conseil de bien vouloir nous accorder une somme d'au moins 150 000 Mark.

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 13 - 19 (1871 - 1918).

REGLEMENT D'EXPLOITATION POUR LE TRAMWAY ELECTRIQUE DE LA VILLE DE METZ. 30 NOVEMBRE 1902.

Nous, Président de la Lorraine, vu le décret du 22 décembre 1789, art. 2, chiffre 9, pour le tramway électrique de la ville de Metz, ordonnons ce qui suit :

§ 1.

L'entretien et l'exploitation du tramway électrique de la ville de Metz sont soumis aux prescriptions du cahier des charges, aux ordonnances du Ministère impérial ainsi qu'aux arrêtés généraux de la police et de l'administration des ponts et chaussées. Le tramway de la ville de Metz est en outre soumis, en ce qui concerne : les croisements des voies ferrées des chemins de fer de l'Etat, la protection du télégraphe et du téléphone, aux prescriptions élaborées par ces administrations respectives.

I. Etat et surveillance de la voie.

§ 2.

1. Les voies doivent être inspectées au moins une fois par jour.

L'entrepreneur est chargé du nettoyage des rails et des lieux d'arrêt, ainsi que de l'enlèvement des immondices qui en proviennent.

2. Si, dans des localités ou croisements de voies un éclairage spécial de certains endroits de la ligne est reconnu indispensable dans l'intérêt de la sécurité publique, l'entrepreneur devra prendre égard aux arrêtés pris dans ce sens par le directeur de la police ou du cercle.

II. Etat et entretien des voitures motrices et remorquées.

§ 3.

1. Les voitures motrices remorquées du tramway électrique de la ville de Metz doivent être conformes aux modèles autorisés, toujours proprement entretenues et en état d'assurer une exploitation régulière. Les changements et les réparations ordonnées par le Président de la Lorraine en vue de la sécurité et de la commodité de la circulation, devront être effectués aussitôt que possible.

2. Chaque voiture portera, en assez grands caractères, son numéro sur les côtés extérieurs, sur les plates-formes et à l'intérieur, le nombre de places qu'elle renferme pour s'asseoir ou rester debout. A l'intérieur de la voiture on

affichera une copie du tarif et des prescriptions du § 13 du présent règlement. Les réclames commerciales ne seront affichées dans les voitures que tant qu'elles ne seront pas défendues par le directeur de la police ou du cercle. Chaque voiture sera munie d'un ou de plusieurs écriteaux indiquant le parcours en grands et lisibles caractères.

Pendant la nuit, les voitures doivent être bien éclairées.

3. Les voitures motrices et remorquées non propres au service peuvent être écartées de l'exploitation par décision du directeur de la police ou du cercle.

4. Le stationnement des voitures sur ou à côté de la voie n'aura lieu dans le cercle de Metz (ville) qu'aux places désignées par le directeur de la police avec l'assentiment de l'inspecteur des ponts et chaussées, dans les autres localités, par le directeur du cercle après avoir entendu l'avis de l'ingénieur des ponts et chaussées. Les voitures en stationnement devront être éclairées dès la nuit tombante.

5. Les plates-formes des voitures doivent être fermées du côté opposé à l'entrée. (v. § 137.)

III. Services.

§ 4.

Indicateur et tarif.

Le service se règle d'après l'indicateur. Les prix sont fixés par le tarif. L'indicateur et le tarif sont soumis à l'approbation du Président de la Lorraine.

§ 5.

Tenir la droite.

Dans les endroits du parcours à double voie ou dans les évitements, les voitures tiendront, en règle générale la droite.

§ 6.

La voiture motrice ne pourra remorquer qu'une voiture. Dans les cas de grande affluence de monde, les dimanches et les jours fériés, ainsi que dans des occasions particulières, telles que courses ou fêtes populaires, les trains pourront être doublés et se suivre à une distance de 100 mètres.

§ 7.

Eclairage.

Pendant la nuit et par un temps brumeux, les voitures à moteur seront munies :

1. sur le devant, d'un réflecteur brillant,

2. sur le derrière d'une lumière jaune.

§ 8.

Vitesse.

1. La vitesse des voitures motrices ne peut pas dépasser :

a) dans l'intérieur de la ville et dans les rues étroites des faubourgs, 200 mètres à la minute (12 km à l'heure),

b) dans les localités, où les rues mesurent 20 mètres de largeur et au-delà, 15 km à l'heure,

c) sur les routes libres de constructions des deux côtés, 20 km à l'heure.

2. La vitesse sera ralentie, c'est-à-dire diminuée de moitié, aux croisements des rues, aux forts tournants, aux évitements, et surtout dans les rues très fréquentées et étroites. La vitesse prescrite par l'autorité dans certaines parties de rue, pour les ponts, etc. doit être observée rigoureusement.

3. Une attention particulière est à observer lorsque des personnes, des animaux, des voitures, ou autres obstacles sont aperçus sur la voie, dans les croisements avec les voitures venant d'une autre direction, et sur la voie en état de réparation. Lorsque le conducteur aperçoit des personnes, des animaux, des voitures, etc., sur la voie ou à une telle distance, qu'il y ait du danger de continuer la marche, il aura soin de donner non seulement les signaux prescrits au § 10, mais il diminuera la vitesse, de sorte que l'arrêt de la voiture ou du train puisse s'opérer devant l'obstacle.

4. Lorsque des animaux s'emportent, la vitesse sera diminuée et au besoin, il y aura arrêt jusqu'à ce que tout danger soit éloigné.

5. Dans la rencontre d'un cortège public ou d'enterrement, celui-ci ne doit pas être dérangé par le tramway. Lorsque le tramway rencontre des troupes en marche, il devra s'arrêter jusqu'à ce que ces dernières aient rendu le chemin libre.

6. Les voitures du tramway s'arrêteront :

a) à chaque évitement, si d'après l'indicateur deux voitures doivent s'y croiser. Le départ ne doit pas avoir lieu avant que la voiture arrivant dans la direction opposée, soit entrée dans la seconde voie,

b) en cas de danger ou au signal d'arrêt,

c) à 30 mètres de la barrière du chemin de fer, lorsqu'elle est fermée.

§ 9.

Lieux de stationnement.

Selon que les besoins de la circulation l'exigeront, on organisera sur tout le parcours des lieux d'arrêt, désignés par des écriteaux, d'après les indications des autorités. Ces placards seront faits d'après le modèle approuvé et correctement entretenus.

Les arrêts n'auront lieu qu'à ces endroits pour y prendre ou en laisser descendre les voyageurs. S'il n'y a point de voyageurs pour ces places, l'arrêt pourra être omis sur le signal de départ donné par le receveur. Dans les croisements de voitures aux lieux d'arrêt, le train arrivant s'arrêtera à une distance d'une longueur de voiture devant le train arrêté.

§ 10.

Signaux.

1. Les signaux suivants sont à employer :

a) le signal d'avertissement est une sonnerie répétée de la cloche mise en mouvement par le pied,

b) le signal du départ est un tintement de la cloche exécuté par la main,

c) le signal d'arrêt est un tintement de la cloche exécuté deux fois de suite par la main,

d) le signal de détresse est un signal d'arrêt répété plusieurs fois.

2. Le conducteur de la voiture motrice donnera un signal de la cloche avec le pied au départ de la voiture, ainsi qu'aux croisements des rues et à la vue d'un obstacle.

3. Des signaux continuels sont à donner par un temps de neige ou de brouillard.

4. On doit éviter d'employer la cloche d'alarme inutilement.

IV. Instructions pour les employés.

§ 11.

Devoirs des employés.

1. Les receveurs doivent être âgés d'au moins 18 ans, les conducteurs des voitures motrices d'au moins 21 ans et être sains de corps et d'esprit.

2. Les conducteurs ont à faire preuve de leur capacité à conduire la voiture motrice ainsi que de leur connaissance des appareils électriques installés dans la voiture, devant l'administration qui a la surveillance

technique du tramway électrique de la ville de Metz, et à présenter un certificat médical constatant qu'ils possèdent l'ouïe et la vue normales.

3. A l'égard du public, les employés du tramway doivent se montrer circonspects, convenables, prévenants et surtout s'abstenir de tout mauvais accueil. Ils aideront à monter et à descendre de voiture, autant qu'il leur sera possible, les personnes faibles et les enfants.

4. L'usage du tabac à fumer et des boissons spiritueuses de toutes sortes est interdit aux employés pendant l'exercice de leurs fonctions.

5. Il est interdit au conducteur de s'entretenir avec les voyageurs pendant la marche ; il ne devra quitter la voiture qu'après avoir interrompu le courant électrique, serré le frein et enlevé la manivelle.

6. Le conducteur est subordonné au receveur pendant la marche (abstraction faite de sa responsabilité comme conducteur de la voiture motrice en matière technique) et surtout à exécuter ponctuellement ses ordres quant aux arrêts et aux départs.

7. Le receveur est responsable des moments de départ et d'arrivée, d'atteindre à temps les lieux d'arrêts et de croisements et de la propreté des voitures.

8. Immédiatement après l'arrivée aux extrémités de la ligne, le receveur inspectera soigneusement la voiture et remettra sur-le-champ les objets oubliés des voyageurs qui les y auraient laissés. En cas d'impossibilité, les objets trouvés seront conservés soigneusement et remis à la direction le plus tôt possible.

§ 12.

Instructions diverses.

1. Il sera délivré par le directeur de la police aux conducteurs et receveurs un permis de conduire, qu'ils devront toujours avoir sur eux. Le retrait du permis qui entraîne le congé immédiat, a lieu : lorsque la fausseté des déclarations, en vertu desquelles il a été délivré, est reconnue, ou si les actes ou omissions du détenteur prouvent clairement un manque des qualités exigées pour l'obtention dudit permis, surtout, si le porteur

a) a été trouvé en état d'ivresse pendant son service,

b) s'est mal conduit vis-à-vis des voyageurs,

c) a exigé d'eux un surplus de payement,

d) n'a pas remis les objets trouvés,

e) transgresse d'autres prescriptions du présent arrêté.

Le retrait du permis a lieu sur la décision du directeur de la police. L'entrepreneur est tenu, de déclarer au directeur de la police que l'employé a été congédié et de rendre le permis dans les 24 heures.

2. L'entrepreneur est tenu de posséder une liste des employés (conducteurs et receveurs), dont le modèle est prescrit par le directeur de la police. Cette liste doit toujours être à la disposition de l'autorité. L'entrepreneur est responsable des déclarations quelle contient.

3. L'entrepreneur est tenu sous sa propre responsabilité d'accepter et de faire parvenir ponctuellement aux employés de service toutes les invitations ou ordonnances de police les concernant et qu'ils ont à suivre ponctuellement.

L'entrepreneur fera usage pour les conducteurs, les receveurs et les contrôleurs d'un uniforme, dont la coupe, la couleur et les signes distinctifs seront soumis à l'approbation du directeur de la police. Comme signe distinctif, chaque conducteur et chaque receveur doivent porter un numéro sur le devant de sa casquette.

V. Instructions pour le public.

§ 13.

1. Les ordres des receveurs et des autres employés du tramway électrique de la ville de Metz, qui sont munis d'un signe distinctif, sont à observer, sinon, sans préjudice des poursuites judiciaires, la continuation du voyage pourra être refusée par les employés, sans que le voyageur puisse réclamer le remboursement de son billet.
2. Si le voyageur refuse d'obtempérer aux ordres des employés, il y aura lieu de requérir le secours de la police.

3. Le nombre de voyageurs indiqué pour l'intérieur des voitures et pour les plates-formes, ne peut pas être dépassé. Le receveur y pourvoira.

4. Dès que la voiture sera au complet, le receveur hissera l'écriteau blanc à inscription noire « complet », sur le derrière de la voiture, le conducteur abaissera l'écriteau antérieur.

5. L'accès des voitures est interdit aux personnes en état d'ivresse ou qui par des maladies extérieures incommoderaient les voyageurs.

Les voyageurs, qui par leurs habillements sont en état de salir ou de tacher les autres voyageurs, devront prendre place sur la plate-forme de devant.

6. Il est interdit d'accepter des colis qui incommoderaient les voyageurs par leur trop gros volume, leur odeur désagréable ou leur malpropreté, ainsi que des chiens et d'autres animaux (abstraction faite des petits chiens).

7. Il est interdit de monter ou de descendre ailleurs qu'aux haltes. L'accès de toute voiture n'a lieu qu'à droite. Dans ce but les deux portes de la plate-forme antérieure et la porte gauche de la plate-forme postérieure resteront fermées. La porte droite de la plate-forme antérieure sera ouverte aux lieux d'arrêt par le conducteur, pour laisser monter ou descendre, et refermée avant le départ.

8. Pendant la marche il est interdit de rester debout sur le marchepied, de s'asseoir sur les portes, de se pencher hors des fenêtres ou des plates-formes.

9. Il est dangereux et, par conséquent, interdit de toucher aux fils conducteurs et autres installations électriques de la voie et des voitures motrices.

10. Il est défendu de fumer, d'entrer dans les voitures avec un cigare allumé, d'y faire du bruit, d'y chanter et de cracher sur le plancher.

11. Les billets sont à conserver et à présenter sur réquisition.

VI. Prescriptions pour la sécurité de la circulation.

§ 14.

1. Sont interdits :

Toutes les dégradations de la voie ou de ce qui en dépend, du matériel d'exploitation, la pose ou le dépôt de pierres, de bois, de houille, et d'autres objets sur les rails, sur la surface de la voie, ou à une distance de moins d'un mètre de la voie, toute fausse alarme, imitation de signaux, le dérangement des aiguilles aux croisements, et, en général, tout acte hostile à l'exploitation.

2. Les piétons, cavaliers, vélocipédistes, conducteurs de bestiaux, d'automobiles et de véhicules de toutes sortes ont à quitter la voie au premier signal d'une voiture du tramway qui arrive, et à s'éloigner suffisamment pour éviter tout choc.

3. Les animaux qui s'emportent ou s'effraient sont à éloigner dès que la voiture s'arrête ; s'ils se trouvent dans la même direction que la voiture, il faut les arrêter sûrement ou, au besoin, les conduire derrière la voiture, afin que celle-ci puisse continuer sa route.

4. Dès que sur terrain non bâti, la route offre assez d'emplacement à côté de la voie, les voitures ne pourront rouler sur la voie qu'en cas de nécessité.

5. Les voitures ne peuvent stationner sur la voie ou tout près sans surveillance.

VII. Administration de surveillance.

§ 15.

1. Sont commis à la surveillance de l'exécution de ce règlement pour le cercle de Metz-ville, le Directeur de la police ; pour le cercle de Metz-campagne, le Directeur du cercle de Metz, avec l'assistance de la police impériale et locale.

2. Les employés du tramway électrique de la ville de Metz ont à obéir immédiatement aux ordres des employés de la police.

VIII. Prescriptions pénales.

§ 16.

Les contraventions au présent règlement seront punies, s'il n'est encouru aucune peine plus élevée selon d'autres prescriptions légales, d'après le § 366 du code pénal de l'Empire.

§ 17.

Le présent arrêté entrera en vigueur à dater du jour de sa publication.

METZ, le 30 novembre 1902.

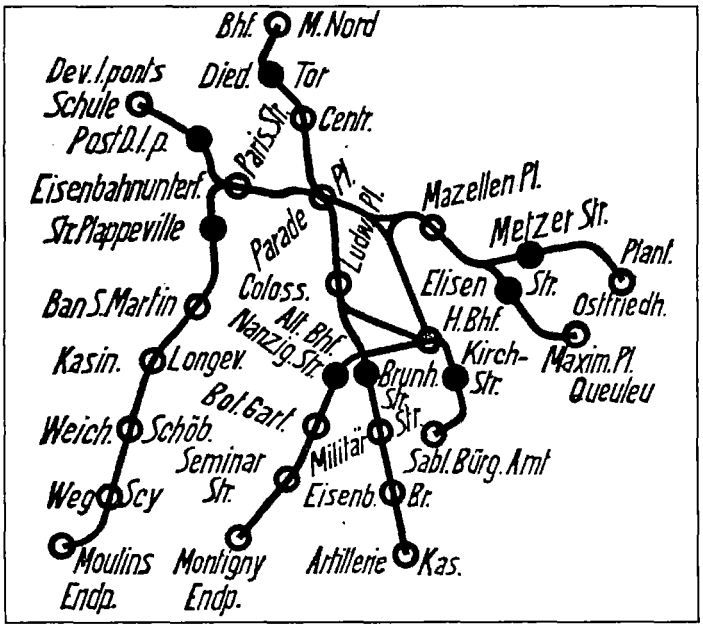
Le Président de la Lorraine :
Comte de Zeppelin-Aschausen.

Source : Archives municipales de Metz. Série 2 O 20 - 28 (1871 - 1918).

INTRODUCTION D'UN NOUVEAU TARIF POUR LES TRAMWAYS ELECTRIQUES DE LA VILLE DE METZ. 1er AVRIL 1910.

Le nouveau tarif des tramways, approuvé par la présidence départementale, entrera en vigueur au 1er avril 1910.

Le réseau des tramways est, d'après le plan ci-dessous, divisé en sections dont les limites coïncident avec les points principaux de la circulation publique et dont le nombre détermine le prix.



Le prix par trajet simple est fixé :

Pour deux sections consécutives, à 10 Pfg., et

Pour deux sections se rattachant aux premières, à 5 Pfg. en plus.

Si, dans un parcours, il y a un nombre impair de sections, ce nombre sera augmenté d'une unité pour être pair, par exemple : 5 sections seront comptées comme 6, soit 20 Pfg.

Autre éventualité : si, par exemple, un voyageur monte entre deux points de sections, le trajet sera compté à partir du dernier point parcouru par la voiture ; le minimum du prix d'un trajet, même pour une seule section, sera de 10 Pfg.

Il est à remarquer particulièrement, quant au choix du parcours entre la place d'Armes et la gare centrale, **que le trajet par la place Saint-Louis est plus avantageux que celui par la rue Serpenoise**, en raison du nombre inégal de sections. **On fera donc bien de donner au receveur l'indication exacte de l'itinéraire que l'on désire prendre.**

Il y a lieu d'appeler encore tout particulièrement l'attention du public sur la validité du billet délivré de prime abord. La direction indiquée sur le

billet entrant seule en ligne de compte, le voyageur ne peut, par conséquent, l'utiliser sur aucun autre parcours d'un prix égal à l'autre.

Le trajet est gratuit pour les enfants au-dessous de 4 ans, si on les tient sur les genoux.

Les enfants jusqu'à l'âge de 7 ans payent demi-place : la taxe pour les parcours de 15, 25 et 35 Pfg. est de 10, 15 et 20 Pfg.

Les cartes d'abonnement en cours jusqu'à présent seront supprimées. Elles seront remplacées par des livrets d'abonnement renfermant un plan du réseau.

Ces livrets consistent en deux couvertures rigides. Sur le côté gauche se trouvent les indications exactes du parcours, etc. Tout le côté droit et une partie du côté gauche sont divisés en rectangles répondant aux mois de l'année et dans lesquels des timbres mensuels seront collés.

Sur le plan du réseau qui se trouve dans le livret, la ligne choisie est coloriée.

Une direction autre que celle indiquée sur le côté gauche du livret et sur le plan inclus **ne peut être parcourue**, quoique le prix imprimé soit le même.

Le livret d'abonnement n'est pas valable sans le plan du réseau.

Pour obvier, de prime abord, à des erreurs dans le choix des lignes et pour assurer aux abonnés une expédition prompte et soignée, des formulaires spéciaux aux demandes de livrets d'abonnement, de cartes d'écoliers et d'ouvriers sont déposés au bureau de la Société d'Initiative (Verkersbureau), place Empereur-Guillaume, et au bureau administratif de la Centrale électrique, rue du Pontiffroy. Ces formulaires, qui contiennent toutes les questions, seront délivrés gratuitement.

Les intéressés n'auront qu'à les remplir et à les remettre à l'un des bureaux ci-dessus indiqués, où les livrets pourront être retirés trois jours après la demande.

Cette demande ne devra être formulée qu'une seule fois pour chaque abonné, s'il ne change pas le parcours pendant la durée du livret. Tout nouveau parcours exigera une nouvelle demande.

Pour les mois suivants, il n'y aura qu'à présenter le livret d'abonnement pour y laisser coller le timbre mensuel et l'oblitérer.

Les livrets d'abonnements ne seront délivrés que sur demande préalable.

Les nouveaux abonnements, ainsi que les billets sont taxés d'après le nombre de sections ; ils se divisent en deux groupes principaux :

1° Abonnements mensuels pour adultes ;

2° Abonnements d'écoliers.

Les cartes d'écoliers ne se distinguent que par le nombre de sections choisies, le prix est uniforme pour toutes.

Le prix est :

1° a) Pour **cartes de sections**

Pour 2 sections consécutives, de 6 M. 20 ;

Pour 2 sections en plus se rattachant aux premières, de 1 M. en plus.

Ici aussi, une somme impaire sera élevée à l'unité paire, c'est-à-dire que 5 sections seront taxées comme 6, soit 8 M. 20.

b) Pour **cartes de ville, 9 M. 20 par mois**, comprenant toutes les lignes dans un cercle s'étendant dans un rayon de sections autour de la place d'Armes. La carte est valable pour un nombre illimité de trajets à l'intérieur de ces limites.

c) Pour **cartes du réseau complet, 15 M. 40 par mois**, donnant droit à un parcours illimité sur toutes les lignes.

2° Pour **cartes écoliers, 4 M. par mois**. Elles ne sont délivrées qu'aux écoliers au-dessous de 14 ans **et ne sont valables que pour le trajet de l'habitation à l'école et vice versa.**

L'emploi des cartes d'écoliers pendant les après-midi des mercredis et samedis, ainsi que les leçons supplémentaires, de musique, etc., n'est pas admis.

3° Une autre modification a été faite par l'introduction de **Cartes hebdomadaires d'ouvriers**. Ces cartes, pour lesquelles il faut également une **demande spéciale formulée pour la première,** coûtent **50 Pfg**.

Elles autorisent **un trajet par jour devant être effectué jusqu'à 7 heures et demie du matin et donnent le droit à un double changement de voiture**.

Ces cartes ne sont valables que pendant les jours de la semaine pour laquelle elles sont délivrées.

Le mode de rédaction des nouveaux livrets d'abonnements différant complètement de celui actuellement en usage, exige un surcroît de travail considérable. Nous prions donc instamment le public de demander les **formulaires nécessaires**, soit au bureau de la Société d'Initiative (place Empereur-Guillaume), soit au bureau de la Centrale électrique, et de les renvoyer au plutôt, afin de donner à l'administration le temps de remplir les livrets d'abonnements, cartes, etc., demandés.

Afin de laisser au public le temps nécessaire pour s'orienter sur les différents changements, les **cartes d'abonnements du mois de mars** seront exceptionnellement **valables jusqu'au 3 avril inclusivement**.

La limite des sections sera indiquée par de petites pancartes rectangulaires portant l'inscription « Teilstreckengrenze » (limite de la section), posées au-dessus des haltes actuelles.

Les bureaux ci-dessus désignés, qui délivrent les formulaires et les livrets d'abonnements, donneront tous les renseignements désirables sur le nouveau tarif.

La Direction des Tramways électriques de la ville de Metz.

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

EXTRAITS DE L'AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DE NANCY CONCERNANT LA CREATION DES LIGNES SUBURBAINES DE DOMBASLE ET DE PONT-SAINT-VINCENT. 2 MAI 1907.

[...]

Discussion du projet.

En définitive, le pétitionnaire demande au Conseil municipal trois choses :

1° De donner un avis favorable aux dits tramways ;

2° D'approuver le tracé proposé dans l'intérieur de la ville ;

3° De participer au Syndicat de garantie qu'il a constitué, conformément au projet de statuts de la Compagnie des tramways suburbains en formation, pour une somme égale à celle souscrite par le Département de Meurthe-et-Moselle dans sa session d'août 1906.

I. Question de principe.

Un premier point à examiner pour discuter ces trois demandes est de voir si l'intérêt de la Ville de Nancy est de favoriser la création de tramways suburbains. Si l'on considère ce qui se passe à l'étranger, notamment en Allemagne et en Suisse, et plus près de nous en Alsace-Lorraine, à Strasbourg, on voit que toutes les villes d'une certaine importance sont munies de réseaux de tramways allant quelquefois à une grande distance (25 et 30 kilomètres) des villes qui leur servent de point d'attache.

En France ces installations sont plus rares, mais il en existe cependant non seulement dans la banlieue de Paris, mais encore à Lille, qui possède 14 lignes de tramways suburbains, à Angers qui en a deux, à Saint-Etienne qui en deux, à Grenoble qui en a six, sans compter les prolongements quelquefois

fort éloignés des tramways urbains de Marseille, Lyon, Le Havre, Rouen, etc., etc ...

Il est certain que la tendance actuelle de toutes les villes est de porter au loin autour d'elles des tentacules destinés à faciliter entre elles et leurs banlieues les relations d'échange qui leur sont à toutes deux si profitables.

La banlieue produit les approvisionnements journaliers qui font vivre la ville ; la ville produit les articles que la banlieue ne trouve pas chez elle. En facilitant et en étendant les moyens de transport, les approvisionnements viendront en ville en plus grande quantité et, par conséquent, diminueront de prix pour le plus grand bien des habitants de la cité. De même les habitants de la banlieue trouveront, pour leurs produits, des débouchés plus importants et plus faciles, et en même temps pourront s'approvisionner et augmenter ainsi l'importance commerciale de Nancy.

En résumé, au point de vue commercial, la présence de ce genre de tramways transportant voyageurs et messageries est très favorable aux échanges entre les villes et leurs banlieues et, par conséquent, à l'augmentation de leur richesse commune.

Y a-t-il à craindre, d'autre part, un exode en dehors des limites de l'octroi d'une partie de la population urbaine ? Et en admettant que cette dépopulation se produise, peut-elle avoir une importance suffisante pour être mise en parallèle avec les avantages commerciaux indiqués ci-dessus ?

Votre commission des travaux ne croit nullement à cette dépopulation pour un motif très simple, c'est qu'elle n'existe nulle part, dans aucune ville de France ou de l'Etranger, qui possède des tramways suburbains.

La seule constatation que l'on ait pu faire jusqu'à ce jour, c'est que les tramways urbains avaient pour résultat économique de décongestionner le centre des villes pour donner de la vie et du mouvement dans les faubourgs.

Personne ne se plaindra de ce résultat qui, en permettant à la population ouvrière de se loger et de s'installer dans des conditions plus salubres, non seulement ne fait rien perdre à l'ensemble des habitants de la ville, mais encore diminue les charges municipales en réduisant les frais de maladie et d'hospitalisation si onéreux pour les cités.

Mais ce mouvement a certainement une limite donnée par la distance à franchir pour aller du siège de l'usine ou de l'administration au domicile de

l'ouvrier ou de l'employé. Dès que la distance est trop longue, le parcours devient impossible pendant le temps consacré au repas de midi, et il ne peut plus être question pour l'employé ou l'ouvrier d'habiter à l'extérieur, à moins de prendre son principal repas hors de chez lui.

Le matin il est obligé de partir plus tôt, le soir il rentre plus tard ; en un mot, au-delà d'une certaine distance qui, à Nancy, est déjà très longue dans les limites du territoire de la commune et des communes immédiatement suburbaines, le mouvement d'émigration de la ville vers les faubourgs ou les localités voisines est radicalement arrêté par la longueur des trajets.

Si l'on regarde actuellement combien d'habitants de Jarville, Malzéville, Maxéville, etc., ont leurs occupations journalières à Nancy, on arrive peut-être à un chiffre total de 7 à 8 % de la population urbaine.

Or ces localités qui touchent immédiatement Nancy sont desservies par des tramways fonctionnant huit ou dix fois par heure, tandis que les tramways suburbains ne peuvent pratiquement fonctionner au plus que toutes les demi-heures.

Si quelques habitants de Nancy profitaient de ces nouveaux tramways pour aller s'installer à Laneuveville ou à Vandœuvre, par exemple, ce serait un chiffre absolument insignifiant ne représentant qu'une fraction infime de la population nancéienne, et dont l'absence ne devrait pas entrer en ligne de compte, comparée aux avantages commerciaux de première importance donnés à l'ensemble de la population urbaine par l'existence de ces tramways.

L'utilité publique pour la Ville de Nancy est donc incontestable et la réponse à la première demande du pétitionnaire ne peut être qu'un avis favorable.

II. Tracé.

Le point de départ adopté par le demandeur en concession est l'entrée de la rue des Quatre-Eglises dans le voisinage immédiat du Marché-Couvert.

Il est certain qu'au point de vue de la facilité des arrivages de la banlieue de Nancy ce point de départ est favorable à tous égards.

Votre commission s'est préoccupée, cependant, de l'encombrement qui pouvait exister les jours de marché par suite de la présence de très nombreuses voitures qui doivent stationner dans les environs immédiats du Marché.

Aussi, tout en acceptant en principe ce point terminus, votre commission est-elle d'avis d'imposer au concessionnaire l'obligation d'arrêter l'exploitation de sa ligne les jours de marché et même en temps ordinaire, au point qui lui sera indiqué par la ville, comme ne pouvant causer aucun inconvénient pour la circulation et le service du marché.

Ce n'est qu'une gêne très faible apportée à son exploitation puisque le demandeur en concession a prévu une deuxième voie de garage entre les rues de la Hache et Charles III, qui lui permettra de faire sa manœuvre.

Du point terminus dans son premier projet, le demandeur en concession faisait passer son tracé par le prolongement de la rue des Quatre-Eglises jusqu'à la rue du Montet où les deux lignes bifurquaient. L'une, celle de Pont-Saint-Vincent, se dirigeait vers le Montet, l'autre, celle de Dombasle, descendait la rue du Montet sur une centaine de mètres pour aller retrouver la rue de Strasbourg.

Dans les conférences préliminaires faites avec les divers services et, notamment avec la Compagnie générale française des tramways, le demandeur en concession a reconnu que cette Compagnie était en droit de lui demander le péage, en ce qui concernait la ligne de Dombasle, non seulement sur les prix demandés par elle sur la ligne de Maxéville à Jarville, mais encore sur la correspondance, parce que le tracé de la ligne de Nancy à Dombasle empruntait sur une centaine de mètres dans la rue du Montet, la ligne Place Carnot – Rue de Toul.

Par un calcul approximatif très simple, cette différence de péage augmentait la redevance déjà très lourde que les Tramways suburbains auront à payer à la Compagnie générale française de tramways d'une somme probable de treize mille francs par an !

Naturellement le demandeur en concession a cherché à éviter cette charge énorme et il nous propose un nouveau tracé passant par la rue de la Salpétrière et venant rejoindre les lignes de la Compagnie générale française de tramways devant l'Hospice Saint-Stanislas.

Il y aurait de ce chef évidemment une surcharge pour la circulation sous la porte Saint-Nicolas, mais cette surcharge ne serait en général que d'un train dans chaque sens toutes les demi-heures, alors que les voitures actuelles du tramway passent dans chaque sens à raison de plus de sept voitures pendant le même temps.

L'encombrement ne serait donc augmenté que de 1/7e, car on ne peut pas considérer comme formant un supplément d'encombrement sérieux, les trains supplémentaires qui pourront avoir lieu à l'heure de départ et de retour des ouvriers ou bien les dimanches et jours de fêtes qui donneront un trafic exceptionnel.

Bien que l'augmentation de l'encombrement donné par ces nouvelles lignes dans le passage de la porte Saint-Nicolas ait peu de chances de gêner la circulation, votre commission a demandé et obtenu du pétitionnaire qu'il continue à faire passer la ligne de Nancy à Pont-Saint-Vincent par la rue des Quatre-Eglises prolongée, en demandant la concession du tronçon de cette ligne jusqu'à la rue du Montet.

Sous cette réserve, le passage par la rue de la Salpétrière et la porte Saint-Nicolas nous paraît pouvoir être accepté définitivement pour la ligne de Nancy à Dombasle.

III. Syndicat de garantie.

Il nous reste à parler de la troisième demande faite par le pétitionnaire, à savoir : que la Ville participe au Syndicat de garantie dans la même proportion que le Département de Meurthe-et-Moselle, c'est-à-dire pour dix parts.

L'objet de ce Syndicat est de garantir aux futurs actionnaires de la Compagnie des tramways suburbains un intérêt minimum de quatre pour cent l'an pendant dix ans.

Les sommes versées aux tramways suburbains par le Syndicat de garantie seront considérées comme une dette de la Compagnie et cette dette sera productive d'intérêts simples à quatre pour cent l'an, au profit du Syndicat, jusqu'à son complet remboursement en capital et intérêts.

Pour cet objet, un article du projet de statuts de la Compagnie en formation prévoit un prélèvement de quarante pour cent sur les bénéfices nets, après un certain nombre de prélèvements statutaires, notamment de l'intérêt des actions à 4 % et d'un premier dividende de 1 %.

Enfin, pour rémunérer le Syndicat du concours financier qu'il donne à la Compagnie en formation, il lui est réservé, même après le remboursement total de ses avances en capital et intérêts simples, une part de vingt pour cent sur les bénéfices, déduction faite des prélèvements statutaires ci-dessus.

En résumé, les conditions indiquées pour la formation du Syndicat de garantie sont telles que si l'affaire est mauvaise, l'engagement de la Ville pourrait aller jusqu'à une somme de dix mille francs par an pendant dix années consécutives et, si l'affaire est bonne, la Ville pourra, au contraire, encaisser une part des bénéfices pendant toute la durée de la concession, après avoir été remboursée de ses avances.

Nous pouvions nous demander si l'intérêt commercial de la Ville à l'existence de ces tramways suburbains n'était pas suffisant pour justifier une subvention totale de dix mille francs par an pendant dix ans. Dans ce cas, nous n'aurions pas eu à nous inquiéter de savoir si l'affaire était bonne ou mauvaise, puisque les intérêts commerciaux de la Ville auraient justifié la subvention.

Nous avons préféré, à la suite de Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, étudier l'affaire pour nous rendre compte de l'importance de la charge éventuelle donnée par notre adhésion au Syndicat de garantie pour dix parts.

[...]

Source : Archives départementales de Meurthe-et-Moselle. Série. 5 S 413.

EXTRAITS

DU RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRAVAUX D'EPINAL,

CONCERNANT LE PROJET DE CONSTRUCTION DE TRAMWAYS.

20 FEVRIER 1899.

[...]

Il est bien entendu que la traction électrique doit être préférée à tous les autres systèmes de tractions mécaniques.

Mais la traction électrique comporte elle-même plusieurs solutions que nous allons vous énumérer brièvement.

Exposé des systèmes

D'après les données d'un spécialiste en la matière, M. Maréchal, ingénieur en chef du service d'électricité de la ville de Paris, quatre systèmes sont pratiquement employés aujourd'hui, ce sont :

1° les tramways à conducteur aérien ;

2° les tramways à conducteur souterrain ;

3° les tramways à conducteur interrompu établi au niveau du sol ;

4° les tramways à conducteur à accumulateurs.

1° Les tramways à conducteur aérien sont de beaucoup les plus répandus. Dans ce système le courant est distribué au-dessus des voies par un fil de cuivre ou bronze siliceux relié à une station centrale. La prise du courant se fait par un trolley, se composant d'une poulie en bronze que porte une perche fixée sur le toit de la voiture et que des ressorts pressent constamment contre le conducteur. Le courant, après avoir traversé la voiture et les moteurs, sort par les roues et revient à l'usine par les rails.

Ce système est simple et, partout où il a été appliqué, il donne satisfaction, non seulement aux habitants qui circulent vite et bien, mais encore aux exploitants, qui ne dépensent par voiture-kilomètre que la moitié de ce que coûte la traction animale.

On a reproché quelquefois au courant qui doit revenir théoriquement par les rails, de vagabonder en cours de route, d'aller entre autres percer les

tuyaux de gaz situés à proximité, ou attaquer les plaques d'égouts ; mais on a bientôt reconnu que ces réseaux étaient mal établis.

On pensait, au début, que les rails pouvaient à eux seuls ramener très suffisamment l'électricité à l'usine. L'expérience a démontré que les choses ne se passaient pas exactement ainsi. Il a fallu, pour constituer un bon conducteur, doubler les éclisses ordinaires, dont les contacts jouent et s'oxydent facilement, par des éclisses en cuivre. Sur certains réseaux, on les a remplacés par des joints plastiques ; sur d'autres, les rails ont été soudés bout à bout.

En somme, il n'y a pas lieu de trop s'arrêter aux objections que l'on fait quelquefois au retour du courant par les rails, parce que l'on peut, avec des soins et de l'argent, remédier aux inconvénients qu'il présente ; mais il est nécessaire que les compagnies de tramways étudient de très près cette partie délicate de leur installation.

L'encombrement des rues, par les poteaux et les fils transversaux qui supportent le conducteur aérien, est une objection plus grave. C'est sur ce sujet surtout que l'on bataille parce que tout le monde est intéressé au bon aspect des rues.

Dans les alignements droits, le fil peut être soutenu que tous les 40 mètres ; les fils transversaux sont alors suffisamment espacés pour ne pas être trop choquants. On peut d'ailleurs les supprimer totalement en se servant de poteaux-consoles placés, soit sur trottoirs, soit sur refuges.

Mais dans les courbes il est nécessaire, pour que le conducteur aérien soit tendu suivant une ligne sensiblement parallèle à l'axe de la voie, de le tirer par un très grand nombre de points.

On peut le faire cependant très bien, et dans les villes de Besançon, Dijon, le Havre, Versailles et même Nancy que nous avons visitée, l'aspect n'en est pas si déplaisant.

Le système de Trolley-Dickinson oblique à la voie est aujourd'hui abandonné, la ville de Nancy devra sous peu de temps changer ce système, qui n'a pas donné les résultats attendus et c'est le trolley droit, c'est-à-dire, dans l'axe de la voie comme Besançon et Dijon qu'il faut adopter à Epinal.

2° Les tramways à conducteur souterrain nécessitent une infrastructure extrêmement coûteuse (de 80 à 100 000 francs par kilomètre de voie simple en dehors de la voie), soit 4 à 5 fois plus cher que le tramway à conducteur aérien.

3° Les tramways à conducteur interrompu coûtent notablement plus cher, mais ils n'ont pas encore fait leurs preuves suffisamment.

4° Reste le tramway à accumulateurs. Avec ce système on ne modifie en rien l'aspect extérieur des voies, mais cet avantage est compensé et au-delà par plusieurs inconvénients :

- on augmente inutilement le poids mort de la voiture de 2 500 à 3 500 kilogrammes ;

- on dépense par voiture-kilomètre une plus grande quantité d'énergie électrique attendu que les accumulateurs n'ont pas un rendement supérieur à 70 % ;

- la souplesse d'exploitation est notablement diminuée car les accumulateurs supportent mal les coups de collier et il faut les ménager dans les rampes ;

- on constate encore que par l'action des vibrations de la voiture les accumulateurs se désagrègent ;

- souvent, enfin, la charge des batteries oblige à des manutentions coûteuses et à des immobilisations de matériel considérables.

Pour toutes ces raisons, ce système revient aussi plus cher que le trolley et doit être écarté de nos projets.

C'est donc le tramway à conducteur aérien à trolley droit que nous vous proposons d'adopter. [...].

Source : Archives municipales d'Epinal. Série O 2 a.

REGLEMENTATION DU SERVICE DES TRAMWAYS ELECTRIQUES D'EPINAL. 15 FEVRIER 1906.

Nous, Préfet du Département des Vosges, Officier de l'Instruction publique ;

Vu la loi du 11 juin 1880, notamment l'article 21 ;

Vu les décrets d'administration publique des 6 août 1881 et 13 février 1900, notamment les articles 39 et 40 ;

Vu le décret du 15 novembre 1904 relatif à la concession par l'Etat et à la rétrocession à MM. Garnier, Hammer et Vicarino, Administrateurs de la Compagnie générale électrique de Nancy, du réseau des Tramways électriques d'Epinal, ainsi que les conventions et cahier des charges y annexés ;

Vu le décret du 27 mai 1905, substituant aux rétrocessionnaires la Société anonyme des Tramways électriques d'Epinal ;

Vu la loi du 25 juin 1895 concernant l'établissement de conducteurs d'énergie électrique ;

Vu les rapports et avis, en date du 7 février 1906, de MM. les Ingénieurs chargés du contrôle des Tramways d'Epinal ;

ARRETONS :

Article 1.

L'exploitation des lignes du réseau des tramways d'Epinal est assujettie aux conditions suivantes :

Article 2.

Avant d'être mise en circulation, chaque voiture sera reçue par un agent du contrôle ; il en sera de même pour toute voiture qui aura été mise en réparation en vertu d'un ordre de service de l'Ingénieur du contrôle.

Article 3.

Les voitures sont et restent soumises aux lois et règlements concernant la police de la voirie et la circulation sur les voies publiques.

Article 4.

Chaque voiture portera d'une manière apparente :

A l'extérieur :

1° un numéro d'ordre ;

2° les noms des points extrêmes de son parcours et des principaux points intermédiaires ;

3° deux plaques mobiles, manœuvrées par le receveur, portant l'une le mot « complet », l'autre, l'indication du terminus vers lequel la voiture se dirige ;

A l'intérieur et sur chaque plate-forme :

1° le numéro d'ordre déjà inscrit à l'extérieur ;

2° l'indication du nombre de places du compartiment ;

3° le tarif des places ;

4° les horaires en vigueur sur la ligne et ses correspondances ;

5° l'indication des points et lignes de correspondances ;

6° un avis invitant les voyageurs à ne descendre de voiture qu'après l'arrêt de celle-ci, à ne pas monter en voiture pendant la marche et, lorsqu'ils quittent une voiture sur une section de ligne à double voie, à ne pas traverser la voie qu'après s'être assurés qu'aucune voiture venant en sens inverse n'est à proximité ;

A l'intérieur seulement :

1° l'interdiction de fumer ou de cracher ;

2° une copie des articles 43, 44, 45, 46 et 49 du présent règlement ;

Article 5.

Les voitures circulant avant le lever ou après le coucher du soleil seront éclairées à l'intérieur.

Elles porteront, en outre, un feu blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière, sauf la voiture faisant sur chaque ligne le dernier voyage et dont le feu d'arrière sera vert.

Les voitures pourront être munies d'un éclairage supplémentaire à l'aide de lampes électriques ; mais pour la production des feux devant servir de signaux, l'emploi de l'électricité est interdit.

Ces feux seront allumés le jour en cas de brouillard épais, lorsque la distance visuelle sera inférieure à cent mètres.

Les lampes non électriques, placées à l'intérieur des voitures, seront établies de manière que les produits de combustion s'échappent à l'extérieur.

Article 6.

Chaque voiture sera pourvue à l'avant et à l'arrière d'un frein électrique, de deux freins à main et d'un sablier mécanique.

La Société sera tenue de surveiller d'une façon régulière l'état des freins et, en général, de tous les organes dont le défaut de fonctionnement pourrait compromettre la sécurité publique.

Article 7.

Chaque voiture à sa sortie du dépôt, après visite minutieuse de tous ses organes, sera essayée en vitesse et avec tous les moyens d'arrêt : freins électriques et freins à main. Cet essai sera renouvelé dans la journée aussi souvent que la nécessité sera reconnue.

Aucune voiture ne prendra le service tant que le fonctionnement de tous les freins sans exception ne sera pas entièrement satisfaisant.

Toute voiture dont un des freins cesserait de fonctionner pour une raison quelconque, pourra poursuivre son voyage à vitesse réduite jusqu'au terminus. Elle sera ramenée ensuite à vide au dépôt.

Article 8.

On devra s'assurer également chaque jour, avant le premier départ, que les sabliers de chaque voiture sont garnis et fonctionnent bien et que l'on dispose de tous les accessoires pour le nettoyage ou le graissage, ainsi que des outils nécessaires à une réparation provisoire en cas d'avarie en cours de route.

Les sabliers seront fréquemment visités les jours de brouillard ou de neige et dans toutes les circonstances où leur emploi doit être fréquent.

Article 9.

Chaque frein à main restera constamment muni d'une manivelle.

Article 10.

Tous les agents de l'exploitation appelés à avoir des rapports avec le public devront porter un uniforme spécial ou des insignes suffisants pour faire connaître leurs fonctions.

Article 11.

Ils seront tenus à la plus grande politesse vis-à-vis du public. Ils seront porteurs constamment d'un exemplaire du présent arrêté ; ils devront le communiquer aux voyageurs qui en feront la demande.

Article 12.

Ils devront également, en toute circonstance, avoir les plus grands égards pour les agents de l'autorité et du Contrôle dans l'exercice de leurs fonctions, et déférer aux ordres qu'ils en recevront.

Article 13.

Tout agent de l'exploitation qui se trouvera en état d'ivresse sur les voitures, ou qui tiendra un langage inconvenant, devra être immédiatement congédié.

Article 14.

Le nettoyage de la voie sera effectué chaque matin avant le passage de la première voiture.

Des visites périodiques, aussi fréquentes qu'il sera nécessaire, porteront sur l'état de la voie, des appareils de la voie, et surtout des conducteurs électriques et de leurs supports.

Toute réparation reconnue indispensable devra être exécutée d'urgence.

Les produits du nettoyage de la voie, et en particulier du curage des gorges des rails, seront déposés et mis en ras à proximité des caniveaux.

Article 15.

Lorsque l'état de la voie exigera une marche lente, un homme d'équipe commandera le ralentissement en balançant de haut en bas, le jour, sa coiffure de service, la nuit, une lanterne dont le feu sera tourné du côté de la voiture.

Lorsque le ralentissement sera commandé par des travaux d'une certaine durée, il sera placé aux extrémités du chantier, le jour un drapeau vert, la nuit une lanterne à feu vert.

Article 16.

Dans le voisinage de la voie ferrée militaire, la Société ne pourra entreprendre des travaux de réfection de ses voies qu'après entente avec le service de l'Artillerie.

Article 17.

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 18.

Le wattman aura pour fonctions spéciales la manœuvre des appareils de commande des moteurs, des freins, du sablier et du signal avertisseur. Il sera seul responsable de la bonne marche de sa voiture, et devra observer

constamment les plus grandes précautions. Il ne devra jamais abandonner sa voiture sur la voie publique, ni en confier la conduite à une personne non autorisée par la direction et le contrôle.

Il devra toujours se trouver à l'avant dans le sens de la marche, même lorsqu'il s'agira de simples manœuvres.

Article 19.

En route le wattman devra toujours regarder la voie, en se tenant prêt à faire entendre le signal avertisseur ou à arrêter sa voiture s'il en est besoin. Il lui est interdit de parler aux voyageurs.

Article 20.

Il signalera l'approche de sa voiture au moyen de l'appareil avertisseur qu'il fera entendre à coups répétés environ trente mètres avant d'arriver aux croisements de rues ou près d'un obstacle, ainsi que la nuit et pendant les temps brumeux.

Article 21.

En marche, il veillera à ce que les chaînes, qui doivent empêcher l'accès de la plate-forme d'avant, soient toujours accrochées.

Article 22.

Le wattman sera en communication au moyen d'un signal avec le receveur. Il arrêtera chaque fois que ce dernier lui fera le signal d'arrêt, pour permettre aux voyageurs de descendre ou de monter aux points où les arrêts sont autorisés ; il ne devra remettre la voiture en marche qu'après un nouveau signal du receveur.

Article 23.

Le wattman préviendra de la mise en marche par un coup de l'appareil avertisseur.

Les démarrages brusques sont interdits.

La mise en marche ne sera réalisée qu'avec précaution, surtout lorsqu'il s'agira d'un train composé de plusieurs voitures.

Article 24.

La vitesse des trains et des voitures isolées ne devra en aucun cas dépasser vingt kilomètres à l'heure.

Dans les rues très fréquentées, elle sera réduite à seize kilomètres à l'heure et devra être maintenue à six kilomètres à l'heure pour la descente de la rue de la Gare, le passage dans les courbes de faible rayon ou les traversées de la voie militaire. Le ralentissement commencera à cinquante mètres avant ces traversées.

Article 25.

En cas de brouillard épais, la vitesse ordinaire des trains ou voitures isolées devra être réduite de moitié.

Article 26.

Le wattman ne devra pas se borner à faire entendre le signal avertisseur quand il apercevra une voiture sur la voie du tramway, son appel pouvant ne pas être entendu ou bien la voiture être dans l'impossibilité de se déplacer pour une raison quelconque.

Il devra, dès qu'il verra un obstacle, ralentir son allure et se rendre complètement maître de sa marche. Il en sera de même en général au droit des rues transversales les plus fréquentées, sur les voies encombrées ou déclives et sur les sections à double voie lorsqu'il sera sur le point de croiser une voiture de tramway.

Il ralentira et au besoin s'arrêtera toutes les fois que l'approche de sa voiture, effrayant les chevaux ou autres animaux, pourrait être la cause de désordres ou occasionner des accidents.

Article 27.

Dans le cas d'un train, si le wattman juge utile de faire serrer les freins à main de la voiture de queue, il en donnera le signal au receveur au moyen d'appels saccadés de l'appareil avertisseur.

Il en sera de même pour une voiture isolée, si les freins d'avant ne fonctionnent plus d'une façon normale, afin que le receveur agisse sur les freins à main d'arrière.

Article 28.

Il est défendu de faire usage du sablier sur les aiguilles.

Si la voie est glissante et si le sablier d'avant fonctionne mal, le wattman pourra, mais en cas de nécessité seulement, faire jeter à la main du sable sur les rails par le receveur.

Article 29.

Lorsque deux voitures se suivront sur une même voie, la seconde, en dehors de stations ou arrêts, devra se maintenir à une distance minimale de 50 mètres de la première.

Article 30.

Lorsque deux voitures venant en sens inverse se trouveront engagées sur une voie unique, celle qui sera la plus rapprochée d'un garage devra reculer pour laisser le passage libre à l'autre.

Article 31.

Lorsque deux voitures s'arrêteront dans un évitement, elles devront se dépasser de manière à laisser entre elles un espace de quatre mètres au moins.

Article 32.

Le wattman ne devra jamais couper les convois funèbres, ni les colonnes de troupes en marche.

Il devra s'arrêter jusqu'à complet écoulement du convoi ou de la colonne ; toutefois ce temps d'arrêt n'excédera pas 5 minutes.

Lorsqu'une voiture atteindra en tête ou en queue une troupe en marche suivant le parcours de la ligne, le wattman devra ralentir et au besoin s'arrêter pour permettre à la colonne de dégager le tramway. Il ne reprendra son trajet parallèlement à la colonne que si l'intervalle dégagé est suffisant pour prévenir tout accident.

Article 33.

Le receveur sera chargé de tout ce qui concerne les voyageurs.

Il renseignera ceux qui entrent sur les places à occuper et maintiendra le bon ordre dans sa voiture.

Il aidera, s'il est besoin, les voyageurs et notamment les femmes et les enfants à monter ou à descendre.

Lorsque la voiture s'arrêtera sur un garage, le receveur devra veiller spécialement à ce que les voyageurs montent ou descendent du côté opposé à l'entrevoie.

Article 34.

Le receveur annoncera à haute voix les points du parcours, rues, places, quais, etc ..., où des arrêts sont établis.

Il signalera également les points où existent des correspondances en indiquant la direction des lignes avec lesquelles la correspondance est établie.

Cette prescription ne sera pas applicable aux arrêts intermédiaires facultatifs.

Article 35.

Le receveur ne devra donner le signal du départ qu'après s'être assuré que tous les voyageurs sont montés ou descendus.

Dans le cas d'un train, le receveur de la dernière voiture donnera seul l'ordre du départ.

Article 36.

Le receveur veillera particulièrement à l'exécution des prescriptions des articles 43 et 44 ci-après.

Il constatera dans un bulletin spécial, ou, s'il est assermenté, dans un procès-verbal, les infractions aux articles 41 et 42, qui pourraient être commises par des personnes étrangères au service des tramways.

Article 37.

Le receveur sera chargé de manœuvrer les freins à main d'arrière, mais seulement au cas où les freins d'avant fonctionnant irrégulièrement, il en recevrait avis du wattman par des appels saccadés de l'appareil avertisseur, ainsi qu'il est dit à l'article 27.

Article 38.

Après chaque voyage, le receveur visitera immédiatement la voiture et déposera les objets oubliés dans les bureaux de la Société, qui les tiendra à la disposition des réclamants.

Article 39.

Le receveur devra suffisamment connaître la manœuvre des appareils de marche, pour pouvoir en cas d'incapacité subite du wattman, conduire la voiture au terminus.

Article 40.

Les receveurs en service supplémentaire sur les voitures remorques devront s'assurer, avant chaque voyage, que les chaînes de sûreté sont bien accrochées.

Article 41.

Il est défendu à toute personne étrangère au service des tramways :

1° de déranger, altérer ou modifier, d'une façon quelconque et sous quelque prétexte que ce soit, la voie ferrée et les ouvrages qui en dépendent, ainsi que les câbles, fils ou supports servant à la distribution de l'énergie aux voitures ;

2° de stationner sur la voie ferrée ou d'y faire stationner des voitures ;

3° d'y laisser séjourner les chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune sorte ;

4° d'y jeter ou déposer des matériaux ou objets quelconques ;

5° d'emprunter systématiquement les rails de la voie ferrée pour la circulation des voitures étrangères à ce service ;

6° de se suspendre aux voitures en circulation.

Article 42.

Les cavaliers, vélocipédistes et conducteurs de bestiaux ou de véhicules quelconques, quittant une route ou rue transversale aboutissant sur une ligne de tramways, devront ralentir leur marche, s'assurer, avant de traverser les voies, qu'il ne se trouve pas de voiture de tramway à proximité et s'arrêter, s'il est nécessaire, afin d'éviter toute collision.

Il en est de même pour les conducteurs de véhicules sortant d'une habitation ou d'une cour.

D'une manière générale, les piétons, cavaliers, vélocipédistes, conducteurs de bestiaux ou de véhicules quelconques devront, à l'approche d'une voiture de tramway, et dès que le wattman aura fait entendre le signal avertisseur, dégager immédiatement la voie et s'en écarter, de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée et à ne pas en retarder la marche.

Les conducteurs de voitures devront prendre en mains les guides ou le cordeau de leur équipage, de façon à se rendre maîtres de leurs chevaux.

Article 43.

Il est formellement interdit :

1° de monter dans les voitures ou d'en descendre pendant la marche et autrement que par la portière réservée à cet effet ;

2° de monter dans les voitures ouvertes ou d'en descendre du côté gauche dans le sens de la marche ;

3° de passer d'une voiture dans une autre ou de se pencher au-dehors ;

4° de se tenir debout sur les marchepieds ;

5° de cracher sur le plancher des voitures, de salir ou détériorer le matériel ;

6° de monter dans les voitures si l'on est en état d'ivresse ou de malpropreté évidente ;

7° d'y faire monter des chiens ou autres animaux ;

8° d'y introduire des armes à feu chargées ou des paquets qui puissent gêner, salir ou incommoder les voyageurs ;

9° de fumer dans l'intérieur des voitures ou de stationner dans le couloir intérieur ;

10° de troubler d'une manière quelconque la tranquillité des autres voyageurs ;

11° de lancer des voitures tout objet de nature à blesser, salir ou effrayer le public ;

12° de parler au wattman et de toucher aux appareils de manœuvre ou aux freins.

Article 44.

Il est interdit d'admettre, dans l'intérieur des voitures ou sur les plates-formes, plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué ; les employés du Contrôle et ceux de la Société n'étant pas considérés comme voyageurs.

Article 45.

Des billets indiquant le prix que doivent payer les voyageurs seront délivrés en échange du montant des places. Ces billets seront oblitérés par le receveur et devront être présentés à toute réquisition des agents de l'exploitation.

La perception du prix des places se fera en marche.

Article 46.

Les voitures des tramways s'arrêteront pour prendre ou laisser les voyageurs, sur tous les points du parcours où existent des évitements et où s'établissent des correspondances.

Elles s'arrêteront également aux arrêts facultatifs intermédiaires, mais dans le cas seulement où des voyageurs auront préalablement demandé à descendre, ou lorsque des personnes, se tenant près de ces arrêts auront fait signe au wattman de stationner.

Article 47.

Les bureaux d'attente ou de contrôle contiendront :

1° les affiches des horaires ;

2° les affiches du tarif en vigueur ;

3° des exemplaires affichés du décret du 6 août 1881 modifié par décret du 13 février 1900 et du présent arrêté.

Les bureaux et leurs abords seront tenus dans un état constant de propreté et de salubrité.

Il est interdit de fumer à l'intérieur et de cracher sur le parquet de ces bureaux.

Article 48.

Il sera tenu à la Mairie d'Epinal un registre coté et paraphé par le Maire, destiné à recevoir les réclamations des personnes, voyageurs ou autres, qui auraient des plaintes à formuler soit contre la Société, soit contre ses agents.

Ce registre sera présenté à toute réquisition du public.

Article 49.

En cas de déraillement, le wattman et le receveur seront tenus de prendre toutes les dispositions propres à hâter la remise de la voiture sur la voie.

Les voyageurs devront, s'ils y sont invités par les employés de l'administration descendre de la voiture, afin de faciliter la remise sur les rails.

Article 50.

Lorsqu'une voiture de tramway se trouvera en détresse, le receveur et le wattman devront faire le nécessaire pour faire remorquer leur voiture, déblayer la voie et rétablir le service régulier le plus rapidement possible, en organisant au besoin un transbordement.

Article 51.

En cas d'accident ayant occasionné des blessures aux personnes, un des agents de l'exploitation devra aviser immédiatement le Commissaire de police ou le brigadier de gendarmerie. Dès que le chef d'exploitation sera prévenu de l'accident, il en informera, sans aucun délai, le Préfet et les Ingénieurs du Contrôle.

Il informera, en outre, dans un délai de 24 heures, les Ingénieurs du Contrôle de tous les autres accidents d'exploitation.

Article 52.

La Société des tramways inscrira, jour par jour, pour chacune des lignes, sur un registre spécial, le nombre de voitures automotrices et remorques mises en service, avec l'indication du nombre total de voyages effectués par chacune de ces catégories de voitures, le nombre de voyageurs transportés et la recette.

Article 53.

La Société devra présenter à toute réquisition des agents du Contrôle les feuilles journalières tenues par les receveurs pour chaque voyage et contenant les indications suivantes :

Date.

Numéro de la voiture.

Numéro du voyage.

Noms du wattman et du receveur.

Désignation du parcours.

Heure de départ.

Numéro et nombre de billets délivrés.

Recette.

Article 54.

Des arrêtés préfectoraux spéciaux régleront, suivant les saisons, sur la proposition de la Société et l'avis du Contrôle, les marches journalières des tramways électriques.

Les horaires, ainsi établis, indiqueront notamment :

1° les heures de départ à chaque terminus de la première voiture du matin et de la dernière voiture du soir ;

2° le nombre de voyages quotidiens à faire, dans chaque sens et sur chaque ligne du réseau ;

3° l'intervalle approximatif devant s'écouler entre le passage de deux voitures consécutives ;

4° la date d'application.

Article 55.

Il n'est en rien dérogé aux dispositions générales du décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, relatives à l'exploitation, au contrôle, à la police et à la surveillance des tramways, ni aux règlements d'exécution de la loi du 25 juin 1895, concernant les conducteurs d'énergie électrique.

Article 56.

Toutes les contraventions au présent arrêté, ainsi qu'aux règlements en vigueur, seront poursuivies et réprimées conformément aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, rendues applicables aux tramways par l'article 37 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 56 du décret du 6 août 1881.

Article 57.

Le présent règlement sera publié par voie d'affiches et tenu en permanence à la disposition du public à la Mairie d'Epinal.

Article 58.

M. le Maire d'Epinal, M. l'Ingénieur en chef du Contrôle, M. le Commandant de gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution du présent arrêté, dont un exemplaire sera transmis pour notification à la Société des tramways électriques d'Epinal.

Epinal, le 15 février 1906.

Le Préfet des Vosges,

E. ALLARD

Source : Archives municipales d'Epinal. Série O 2 a.

CONVENTION DE CONCESSION DU RESEAU DES TRAMWAYS DE THIONVILLE ET DE LA FENTSCH. 5 SEPTEMBRE 1925.

L'an mil neuf cent vingt-cinq, le cinq septembre.

Entre les soussignés :

M. Manceron, Préfet du Département de la Moselle, Officier de la Légion d'Honneur, agissant au nom et pour le compte du dit département en vertu de la délibération du Conseil Général de la Moselle en date du 20 mai 1925 et la Commission Départementale en date du 13 juin 1925, d'une part,

et M. Decoux, agissant au nom et pour le compte de *la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*, conformément aux pouvoirs qui lui ont été conférés par le Conseil d'Administration dans sa séance du 24 février 1992, d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er.

Le Département de la Moselle concède à la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*, le réseau des voies ferrées ci-après :

a) ligne principale de Thionville à Fontoy ;

b) embranchement de Fameck ;

c) embranchement d'Algrange ;

d) raccordement de Saint-François à Thionville et à Basse-Yutz ;

constituant le réseau des *Tramways de la Vallée de la Fentsch* à traction électrique, à voie de un mètre, d'une longueur totale de 28 km 420, racheté par la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* au liquidateur de la Société Anonyme Lorraine des chemins de fer électriques.

Article 2.

La dite concession est consentie conformément à la loi du 31 juillet 1913, aux conditions et pour la durée stipulées dans le cahier des charges annexé à la présente convention et, en outre, aux conditions particulières suivantes.

Article 3.

A partir du premier janvier qui suivra l'approbation de la présente convention, le concessionnaire sera tenu de prélever chaque année, sur les recettes brutes d'exploitation, une somme de mille francs (1.000 F) par kilomètre, pour constituer un fonds spécial de réserve pour grosses réparations, renouvellement de la voie et du matériel. Ce fonds cessera de s'accroître lorsqu'il aura atteint le chiffre de quatre mille francs (4.000 F) par kilomètre.

Il sera complété, dans la mesure nécessaire pour le ramener à son maximum, lorsqu'il aura été entamé pour les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Ce fonds spécial, dont les revenus seront perçus par le concessionnaire, sera constitué par des versements annuels en espèces faits entre les mains du Trésorier Payeur Général du Département de la Moselle.

Aucun prélèvement ne pourra être fait sur ce fonds, sans l'autorisation écrite du préfet de la Moselle ou de son délégué accrédité à cet effet.

A l'expiration de la concession ou en cas, soit de déchéance, soit d'interruption de l'exploitation, le Département retiendra ou prélèvera, s'il y a lieu, sur ce fonds spécial, les sommes nécessaires pour remettre la ligne, y compris le matériel roulant en bon état d'entretien.

Dans le cas d'expiration de la concession ou de rachat le reliquat du compte spécial sera partagé par moitié entre le Département et le concessionnaire.

En cas de déchéance, le fonds de renouvellement restera entièrement acquis au Département.

Les sommes destinées à constituer le fonds spécial de renouvellement seront versées par la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* au plus tard le 10 janvier qui suivra l'exercice considéré.

La Société donnera avis au Préfet de la Moselle de ce versement, aussitôt après qu'il aura été effectué.

Article 4.

Le concessionnaire conservera à sa charge toutes les dépenses nécessaires l'exécution des clauses du cahier des charges notamment en ce qui concerne l'entretien de la voie, de la ligne aérienne, de leurs dépendances et du matériel de toute espèce, tant en ce qui concerne la période d'exploitation que la fin de la concession et aussi en cas de rachat ou de déchéance.

Le concessionnaire supportera de même toutes les dépenses d'augmentation du matériel roulant que pourrait exiger le développement de l'exploitation.

Article 5.

L'exploitation sera faite par le concessionnaire à ses risques et périls et dans tous les cas, le déficit d'exploitation restera sa charge.

Article 6.

Le concessionnaire versera chaque année au département, une redevance calculée au moyen de la formule suivante :

20.000 F + 0,01 (A-B)

A, étant la recette brute, impôts déduits, procurée directement par l'exploitation du réseau et de ses annexes au cours de l'exercice considéré, la recette brute comprenant :

1° celle procurée directement par l'exploitation du réseau et de ses annexes ;

2° les produits de la vente du matériel des voies remplacé, des vieilles matières ou déchets d'atelier ;

3° les recettes indirectes procurées par la location de terrains, la publicité et les affichages dans les gares et les voitures ;

4° les intérêts du fonds de réserve.

B, désignant les mêmes éléments, relevés ou calculés pour l'année 1924.

En aucun cas, la redevance payée chaque année au département par le concessionnaire ne sera inférieure vingt mille francs (20.000 F).

Article 7.

En cas de déchéance ou de rachat, l'énergie électrique nécessaire pour la traction et l'éclairage sur les *Tramways de la Fentsch*, continuera d'être fournie par *la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* ou par ses ayants-droit, conformément à la convention du premier mars mil neuf cent vingt et un, annexe du contrat du vingt-cinq juillet mil neuf cent onze, conclu par l'Administrateur Séquestre de la *Société Anonyme des Chemins de Fer électriques lorrains*.

Les prix fixés par cet avenant seront appliqués éventuellement jusqu'à l'expiration du contrat du 25 juillet 1911, soit jusqu'au premier janvier mil neuf cent vingt-huit.

Après cette date, les tarifs appliqués seront ceux consentis par *la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* ou ses ayants-droit, concessionnaire de réseaux de distribution, ses abonnés les plus favorisés placés dans les conditions analogues de puissance, d'horaire et d'utilisation. A défaut d'accord sur ce point, il sera statué en dernier ressort par le Ministre des Travaux Publics.

Article 8.

Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel de provenance française. Toutefois, il pourra être autorisé par le Préfet à conserver exceptionnellement quelques agents commissionnés de nationalité étrangère et à employer des étrangers comme ouvriers auxiliaires et non commissionnés.

En outre, le concessionnaire aura la faculté, dans les cas exceptionnels et avec l'autorisation du Préfet, d'avoir recours à des fournitures de provenance étrangère.

Article 9.

Les tarifs et taxes maxima prévus au cahier des charges annexé la présente convention sont majorés de 150 % pour les voyageurs et de 250 % pour les marchandises. Dans les limites de ses nouveaux maxima, les tarifs à mettre en vigueur seront ceux homologués par l'autorité préfectorale dans les conditions prévues par le titre VI du décret du 11 novembre 1917.

Article 10.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élections de domicile, savoir :

Le Préfet du Département de la Moselle, la Préfecture de Metz,

La Société concessionnaire à Thionville.

Article 11.

Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges annexé seront supportés par la Société concessionnaire.

Fait Metz, le jour, mois et an que dessus, en autant d'originaux que de parties intéressées.

Lu et approuvé	Lu et approuvé
Le Préfet de la Moselle	Signé : Decoux
Signé : Manceron	

Source : Archives départementales de la Moselle. Série 7 S 90.

CAHIER DES CHARGES POUR L'EXPLOITATION DIRECTE EN REGIE D'UN RESEAU DE TRAMWAYS URBAINS PAR LA VILLE DE METZ. 24 AOUT 1929.

Article premier.

Le présent cahier des charges s'applique à l'exploitation directe par la ville de Metz d'un réseau de voies ferrées d'intérêt local, destiné au transport des voyageurs et des bagages, composé des six lignes de tramways désignées à l'article 2 ci-après.

La traction aura lieu par moteurs électriques d'un système agréé par l'administration.

Article 2.

Le réseau comprend les six lignes suivantes d'une longueur totale d'environ vingt-neuf kilomètres.

Ligne n°1. Moulins à Montigny.

Cette ligne emprunte la route nationale n° 3, la rue du Faisan, la place de Chambre, la rue d'Estrée, la place d'Armes, la rue Fournirue, la rue Ladoucette et la route nationale n° 57. Elle s'étend sur le territoire des communes de Moulins-lès-Metz, Longeville-lès-Metz, Ban-Saint-Martin, Metz et Montigny-lès-Metz.

Ligne n°2. Route de Lorry à la rue du Général Franiatte.

Cette ligne emprunte le chemin de grande communication n° 6, un tronçon de la ligne n° 1 définit plus haut, et compris entre le pont du Chemin de fer de Devant-les-Ponts et l'origine de la rue de Verdun, la rue de Verdun et le chemin de grande communication n° 41. Elle s'étend sur le territoire des communes de Metz et de Montigny-lès-Metz.

Ligne n°3. De la Centrale Electrique à l'Ancienne Gare.

Cette ligne emprunte la route nationale n° 53, la place d'Armes, la rue Fournirue, la rue du Change, la place Saint-Louis, la rue Royale, la place du Quarteau, la rue de la Fontaine, la place Saint-Nicolas, la rue du Neufbourg, la place Saint-Thiébault, la rue Déroulède, la place de la Gare, la rue Gambetta, la rue Pierre Perrat et la place du Roi George. Elle est comprise uniquement sur le territoire de Metz.

Ligne n° 4. Metz-Nord au Cimetière de l'Est (Plantières).

Cette ligne emprunte la route nationale n° 53, une section de la ligne n° 3 entre la Centrale et la place Saint-Louis, la route nationale n° 3 et la route nationale n° 55. Elle est comprise uniquement sur le territoire de Metz.

Ligne n° 5. De la place de la République à Saint-Maximin (Queuleu).

Cette ligne emprunte la ligne n° 1 entre la place de la République et l'avenue Foch, la rue Gambetta, la place de la nouvelle Gare, la ligne n° 3 entre la nouvelle Gare et la place Saint-Louis, la ligne ° 4 entre la place Saint-Louis et la rue de Queuleu, la rue des Trois Evêchés, la rue Saint-Maximin et la place Saint-Maximin. Elle est comprise uniquement sur le territoire de Metz.

Ligne n° 6. De la place de la République à Sablon-Est.

Cette ligne emprunte la ligne n° 5 entre la place de la République et la place de la nouvelle Gare, puis la rue Lafayette, la rue Saint-Pierre et la rue Saint Livier. Elle est comprise uniquement sur le territoire de Metz.

Article 3. Supprimé.

Article 4.

Aucun travail complémentaire relatif à la voie ferrée et à ses dépendances ne pourra être entrepris sans que les projets en aient été approuvés, après avis du Chef du Service du contrôle départemental, par le Conseil Municipal pour les projets d'ensemble, et par le Préfet pour les projets de détail, sous réserve de l'approbation spéciale du Ministre des Travaux Publics et des Transports, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau du domaine public ou des chemins dépendant de la grande voirie.

Tous les projets seront fournis en double expédition.

L'une des expéditions des projets approuvés sera remise à l'Administration exploitante avec la mention de la décision approbative ; l'autre restera entre les mains du Préfet.

Les projets des travaux qui devront être exécutés par la Ville et remis ensuite à l'Administration exploitante seront communiqués à cette dernière avant toute approbation, pour qu'elle puisse fournir ses observations.

L'Administration exploitante pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellement et devis qui auraient été antérieurement dressés au frais de la Ville.

Article 5.

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 ;

4) un profil 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.

Les positions des stations, haltes et gares d'évitement projetées, celles 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 être 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 être également indiqués, sur le plan général ou sur les plans de traverses, les bureaux d'attente ou de contrôle et les installations de toutes sortes 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 les 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.

Article 6. Supprimé

Article 7.

A) Dispositions communes à toutes les parties de la voie ferrée.

La largeur normale de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 m 44. Les voies existantes resteront telles qu'elles sont établies. Toutefois les travaux d'entretien et de grosses réparations seront conduits de sorte que les voies seront établies dès que possible, conformément aux règles en vigueur pour la réalisation technique.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement ne dépassera pas deux mètres vingt centimètres (2 m 20), celle du matériel roulant, y compris toutes les saillies et notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas deux mètres vingt centimètres (2 m 20).

B) Paragraphe supprimé.

C) Parties de la voie ferrée empruntant la voie publique et accessibles aux voitures ordinaires.

Dans les sections où la voie ferrée empruntera une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les rails seront posés au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale de l'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution.

Les rails seront compris dans un empierrement de vingt-cinq centimètres d'épaisseur sur le reste des voies publiques empruntées.

Ce pavage et cet empierrement, dont l'établissement sera à la charge de l'Administration exploitante régneront dans l'entre-rails et sur une largeur de trente-cinq centimètres (0 m 35) au moins de chaque côté. Ils seront exécutés conformément aux dispositions prescrites dans la décision portant approbation des projets, sur la proposition du concessionnaire.

La chaussée de la voie publique sera d'ailleurs conservée, modifiée ou établie avec des dimensions telles que, en dehors de l'espace occupé par le matériel roulant (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins deux mètres soixante centimètres (2 m 60) permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel de la voie ferrée avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir d'une largeur de un mètre dix centimètres. L'Administration exploitante construira en outre, suivant les dispositions résultant des projets approuvés, des gares pour les dépôts de matériaux destinés à l'entretien de la voie publique.

Un intervalle libre d'au moins un mètre quarante centimètres (1 m 40) de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement.

Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de cinquante centimètres (0 m 50) de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau de marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins soixante-quinze centimètres (0 m 75) de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à soixante centimètres (0 m 60). Voir Par. E in fine.

D) Parties de la voie ferrée empruntant la voie publique et non accessibles aux voitures ordinaires.

Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche du ballast de 2 m 20 de largeur et d'au moins 0 m 40 d'épaisseur totale qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et de piétons présentera une largeur minimum de 5 m 50, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements affectés au dépôt des matériaux destinés à l'entretien de la voie publique.

La ville de Metz construira en outre, suivant les dispositions résultant des projets approuvés, des gares pour le dépôt de ces matériaux.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra imposer les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation ainsi que la conservation de la chaussée, et notamment exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 0 m 15 de saillie pierre d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire, dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera trois centimètres (0 m 03) par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle de trente centimètres (0 m 30) au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de un mètre quarante centimètres (1 m 40) subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou les alignements approuvés, lorsque ceux-ci passeront en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de cinquante centimètres (0 m 50) de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera aménagé un espace libre d'au moins soixante-quinze centimètres (0 m 75) de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à soixante centimètres (0 m 60).

Les rails seront au niveau de l'accotement régularisé, à l'extérieur de la voie ferrée ; ils ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel circulant sur cette voie. Voir Par. E, in fine.

E) Traversées des Villes et Villages.

Dans les traversées des villes et des villages, la voie ferrée devra, à moins d'une autorisation spéciale de l'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution, être établie avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou, à défaut de trottoirs, entre les deux zones à réserver pour l'établissement des trottoirs ; il sera fait application des prescriptions du paragraphe C du présent article, relatives aux parties de la voie ferrée accessibles aux voitures ordinaires.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

1° Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir : un mètre dix centimètres (1 m 10) ; cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines, bâties ou non bâties, ou des alignements approuvés, lorsque ceux-ci passeront en avant de ces limites.

2° Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord du trottoir :

a) Quand on réservera le stationnement des voitures ordinaires : deux mètres soixante centimètres (2 m 60).

b) Quand on supprimera ce stationnement : trente centimètres (0 m 30).

c) Le long des refuges pour piétons placés dans l'entrevoie : vingt centimètres (0 m 20).

d) Le long des trottoirs ou des refuges servant pour l'embarquement des voyageurs : dix centimètres (0 m 10).

Lorsque l'établissement de la voie ferrée sur de larges trottoirs existant dans les traverses est autorisé, il sera fait application des prescriptions du paragraphe D du présent article, relatives aux parties de la voie ferrée établies sur accotement interdit aux voitures ordinaires.

Les installations actuelles qui ne satisfont point aux prescriptions des par. C, D, E ci-dessus seront maintenus à titre provisoire et exceptionnel pendant une durée qui ne pourra excéder cinq ans.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à douze mètres.

Le maximum de déclivité est fixé à cent millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

L'Administration exploitante aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du Préfet.

Article 8. Supprimé.

Article 9.

Aucune station ou halte n'est établie.

Si, pendant l'exploitation, des stations ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre la Ville et l'Administration exploitante, l'emplacement en sera définitivement arrêté, après l'enquête réglementaire, par le Conseil municipal, l'Administration exploitante entendue.

Si la sécurité publique l'exige, le Préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire dans les mêmes formes l'établissement de nouvelles gares d'évitement.

L'Administration exploitante sera tenue préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au Préfet les projets de détail de chaque station ou halte comprenant :

1° Un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur disposition intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° Une élévation des bâtiments à l'échelle de 1/100 ;

3° Un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Dans le cas où les travaux seraient exécutés par la Ville pour être remis à l'Administration exploitante les projets de chaque station ou halte seraient communiqués, pour avis, à celle-ci.

Article 10.

La Ville sera tenue de rétablir les communications interceptées par la voie ferrée, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'Administration compétente.

Article 11 et 12. Supprimés.

Article 13.

Dans le cas où des routes nationales ou départementales, des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à niveau par la voie ferrée, les rails et les contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau de la voie ferrée et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45°, à moins d'une autorisation spéciale de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins six mètres (6 m 00) pour les routes nationales ou départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins quatre mètres (4 m 00) pour tous les autres chemins.

La déclivité des routes et chemins, aux abords des passages à niveau sera réduite à trente millimètres (0 m 030) au plus sur dix mètres (10 m 00) de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Lorsque, pour les élargissements qui seront indispensables afin de restituer à la voie publique, la largeur exigée dans les sections établies sur des voies publiques, ou pour maintenir le fonctionnement des services intéressés, on devra faire subir quelques modifications à l'état de la voie publique empruntée, les travaux correspondants seront exécutés conformément aux stipulations de la convention et aux projets d'exécution approuvés par l'autorité compétente, qui désignera en même temps le service chargé de cette exécution.

La Ville devra maintenir l'accès à la voie publique des voitures ordinaires, au droit des chemins publics et particuliers ainsi que des entrées charretières qui seraient interceptées par la voie de fer.

Elle devra d'ailleurs prendre les dispositions nécessaires pour faciliter l'exécution des travaux qui seront prescrits ou autorisés par l'Administration afin de créer de nouveaux accès ; soit aux chemins publics et particuliers, soit aux propriétés riveraines.

Article 14.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0 m 03) pour les routes nationales, cinq centimètres (0 m 05) pour les routes départementales et les chemins vicinaux. Toutefois, le Préfet restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux ; le Ministre statuera, en tout ce qui touche les routes nationales.

Article 15.

La Ville sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de l'exploitation, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Article 16. Supprimé.

Article 17.

A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la Ville sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer toutes les dépenses nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption, ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la Ville partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par le service du Contrôle, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

La Ville rétablira de même les communications particulières que l'exécution de ses travaux l'obligera à modifier momentanément.

Dans un délai fixé par l'Administration, ces installations provisoires devront être remplacées par les installations destinées au rétablissement définitif des communications interceptées.

Article 18.

La Ville n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, et notamment aux règlements édictés par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau, des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en métal, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Le déchet résultant du remaniement des chaussées pavées sera comnlé par des fournitures de matériaux neufs, de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétyablissement de la chaussée, au moment de la pose ou de réparations de la voie ferrée, il sera fourni en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des ouvrages et des anciennes chaussées remaniés ou refaits à neufs, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition de la Ville.

Article 19.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier du type Broca et du poids de 42 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation : ils seront maintenus à l'écartement prévu par des entretoises en fer espacées, en moyenne de 2 m 00 d'axe en axe.

Ces dispositions ne pourront être modifiées qu'après autorisation du Préfet.

Article 20. Supprimé.

Article 21.

Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la Ville.

Les indemnités pour occupation temporaire, pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la Ville.

Article 22.

L'Entreprise étant d'utilité publique, la Ville est investie pour l'exécution des travaux dépendant de son réseau de tramways de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc ..., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

Article 23.

Dans les limites, de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Ville sera tenue, 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 et règlements concernant les travaux mixtes.

Article 24 et 25. Supprimés.

Article 26.

Le Préfet, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics et des Transports, exercera le contrôle des travaux. Il veillera à l'exécution des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Les travaux seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés pendant la nuit.

Article 27.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de lignes susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le Préfet désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le Préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, l'Administration exploitante pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive de la ligne, laquelle sera faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Article 28.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressé aux frais de la Ville et déposée dans les archives de la Préfecture.

Une seconde expédition des procès-verbaux de bornage et du plan cadastral sera fournie par la Ville pour être délivrée par le Préfet à l'Administration des contributions directes.

Les terrains qui sont acquis par la Ville en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante de la voie ferrée, donneront lieu à des bornages supplémentaires, au fur et à mesure de leur acquisition, et seront ajoutés sur le plan cadastral. Addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

Les dispositions des deux premiers alinéas ci-dessus ne seront toutefois appliquées qu'aux extensions futures.

TITRE II

Entretien - Exploitation

Article 29.

La voie ferrée et toutes les dépendances seront constamment entretenues en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre. Les frais d'entretien et de réparation seront entièrement à la charge de l'Administration exploitante.

Seront en outre à la charge de l'Administration exploitante :

1° Sur les sections où la voie ferrée sera accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée) :

a) Si la voie publique empruntée est administrée par la Ville, l'entretien de la surface comprise dans une zone comprenant l'entre-rail et une bande de 0,35 m de largeur de chaque côté de la voie ; cet entretien sera assuré par l'Administration exploitante ;

b) Si la voie publique empruntée n'est pas administrée par la Ville l'entretien dans la zone définie à l'alinéa ci-dessus ; cet entretien sera assuré par l'Administration exploitante. Toutefois si elle négligeait de le faire après une mise en demeure non suivie de résultat, l'administration des Ponts et Chaussées pourrait assurer l'entretien de cette zone et les frais correspondants en seraient recouvrés sur l'Administration exploitante au moyen d'états rendus exécutoires par le Préfet.

2° Sur les sections où la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien de la surface comprise entre les deux files extrêmes de rails, augmentée de deux zones de 35 centimètres formant accotement extérieur des rails ; cet entretien sera assuré par l'Administration exploitante.

Article 30.

Lorsque, pour la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir les parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par l'Administration exploitante à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Article 31.

Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur la voie ferrée devra passer librement dans le gabarit dont les dimensions sont définies par le paragraphe A de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires et, à moins de dérogations spécialement autorisées par le Ministère des Travaux Publics et des Transports, aux règles en vigueur pour la réalisation de l'unité technique.

Les dimensions minima de la place affectée, dans les voitures, à chaque voyageur assis, devront être au moins de 0 m 42 en largeur, 0 m 65 en profondeur, de 1 m 65 en hauteur.

Il y aura des places d'une seule classe. La disposition particulière des places sera conforme aux prescriptions arrêtées par le Préfet.

Les voitures à voyageurs seront complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers, fermées à glaces et munies de rideaux.

Des voitures non munies de glaces pourront être utilisées en été.

Article 31 bis.

L'Administration exploitante pourra, soit acheter l'énergie à des tiers soit la produire dans une usine lui appartenant, mais ne faisant pas partie de l'exploitation des voies ferrées ; dans tous les cas, toutes les installations faites le long de la ligne et servant au transport et à la mise en œuvre de l'énergie électrique pour l'exploitation, à partir des postes centraux de réceptions inclus, feront partie intégrante du Tramway.

Les traités passés par l'Administration exploitante avec des tiers pour l'achat de l'énergie électrique, seront communiqués au Préfet.

Article 32.

Le nombre minimum des trains journaliers, dans chaque sens, est fixé à cinquante pour chaque ligne dans l'étendue de la Ville de Metz. Dans la zone suburbaine la densité de la circulation sera adaptée aux besoins constatés du trafic.

Dans les parties où la ligne empruntera les voies publiques, la longueur totale des trains ne dépassera pas 25 mètres ; leur vitesse sera au plus de 25 kilomètres à l'heure, en dehors des agglomérations et de 15 kilomètres à l'heure, dans la traversée des agglomérations sans préjudice des mesures de police locale.

Article 32 bis.

Les trains pourront prendre ou laisser des voyageurs en pleine voie aux points à déterminer par le Préfet sur la proposition de la Ville. Des plaques indicatrices feront connaître les points où s'arrêteront tous les trains et ceux où les trains ne s'arrêteront que sur la demande des voyageurs.

Article 33.

L'Administration exploitante supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 31 juillet 1913 au sujet de la police et de l'exploitation de la voie ferrée.

L'Administration exploitante sera tenue de soumettre à l'approbation du Préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation.

TITRE III.

Durée, rachat et déchéance de la concession.

Articles 34 à 40. Supprimés.

TITRE IV.

Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

Article 41.

L'Administration exploitante est autorisée à percevoir, pendant toute la durée de l'exploitation les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Tarifs.

La ligne est divisée en sections dont la longueur moyenne est approximativement de 1 300 mètres en ville et de 1 100 mètres hors de la ville.

Prix par voyageur.

Parcours simple de 1 à 2 sections	0,50 F
Parcours simple de 3 sections	0,70 F
Parcours simple de 4 sections	0,90 F
Parcours simple de 5 sections	1,10 F
Parcours simple de 6 sections	1,30 F
Parcours simple de 7 sections	1,50 F

Au-dessous de 4 ans, les enfants ne payent rien, à condition d'être portés sur les genoux de la personne qui les accompagne.

Pour l'application de l'article 60	Péage	0,20 F
le prix de base kilométrique est fixé	Transport	0,10 F
	Total	0,30 F

Bagages des voyageurs.

Sont gratuitement admis, les bagages peu encombrants tenus sur les genoux des voyageurs. Les bagages encombrants sont tolérés sur les plates-formes avant dans la mesure de la place disponible. Ils paieront tarif normal pour chaque place de voyageur occupée.

Colis de marché.

Les colis de marché seront transportés, le cas échéant, dans un fourgon spécial au tarif suivant :

Parcours	Paniers de fraises	Paniers ordinaires
Moulins - Place d'Armes ou vice versa	0,50 F	1,00 F
Metz-Nord - Place d'Armes ou vice versa	0,20 F	0,40 F

Révision des prix.

Les prix du présent article suivront les fluctuations de la situation économique. On se basera sur l'index économique J tel qu'il est établi régulièrement par les services préfectoraux pour le Département de la Moselle.

Le prix P du parcours des deux sections figé ci-dessus à 5,50 F devra rester inférieur ou tout au plus égal à la valeur déterminée au moyen de la formule suivante :

$$[P = 0{,}05\ F + 0{,}09 \times (J/100)]$$

Tous les autres prix varieront proportionnellement au prix de base ainsi déterminé. Aucune révision des prix arrêtés ne pourra avoir lieu avant que soit écoulée une période de trois mois d'application et lorsque la variation de l'index J atteindra au moins 60 unités. Les prix seront eux-mêmes arrondis au multiple de 0,05 F le plus proche.

Toutes les clauses prévues au présent article devront être révisées dans le cas où l'application de la formule conduirait à des variations de plus de 50 % par rapport aux prix initiaux.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix du transport ne seront dus à l'administration exploitante qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix pour le péage.

Les tarifs proposés d'après les bases ci-dessus indiquées seront soumis à l'homologation du Préfet ou du Ministre des Travaux Publics et des Transports, suivant les distinctions résultant de l'article 31 de la loi du 31 juillet 1913.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu, pour un voyageur pris ou laissé en route, un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux points d'arrêt entre lesquels le parcours a été effectué.

Article 42.

A moins d'une autorisation spéciale et révocable du Préfet, tout train régulier de voyageurs devra, dans les limites fixées à l'article 32 ci-dessus contenir des voitures en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient.

Article 43.

Dans la limite de la place disponible, les bagages encombrants pourront être acceptés sur les plates-formes d'avant, moyennant le paiement du prix fixé à l'article 41, par place de voyageur occupée.

Articles 44 à 46. Supprimés.

Article 47.

Dans le cas où l'Administration exploitante jugerait convenable soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie ferrée, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par l'Administration exploitante sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec homologation du Préfet ou du Ministre des Travaux Publics et des Transports, suivant les distinctions établies par l'article 31 de la loi du 31 juillet 1913, et conformément aux dispositions du décret du 11 novembre 1917.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et l'Administration exploitante dans l'intérêt des services publics ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par l'Administration exploitante aux indigents ou aux mutilés de guerre.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Article 48.

L'Administration exploitante sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur le transport des voyageurs.

Articles 49 à 51. Supprimés.

Article 52.

A moins d'une autorisation spéciale du Préfet, il est interdit à l'Administration exploitante conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet

1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le Préfet agissant en vertu de l'article 69 du décret du 11 novembre 1917, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec la voie ferrée.

TITRE IV.

Stipulations relatives à divers services publics.

Article 53.

Les fonctionnaires ou agents chargés du contrôle de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs, sur le vu de cartes personnelles.

La même faculté sera accordée aux fonctionnaires ou agents de l'Administration des postes et des télégraphes, chargés de la surveillance du service postal exécuté sur les voies ferrées concédées et des lignes électriques servant à leur exploitation également sur le vu de cartes personnelles.

Les cartes personnelles de libre circulation seront délivrées :

1° Aux fonctionnaires du contrôle central par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, qui notifiera les noms des titulaires à l'Administration exploitante par l'intermédiaire du Préfet.

2°Aux autres fonctionnaires et agents par l'Administration exploitante sur la réquisition du Préfet.

Article 53 bis.

Par application des lois des 30 janvier 1923 et 18 janvier 1924, l'Administration exploitante réservera aux invalides de guerre et aux militaires ou marins engagés, rengagés ou commissionnés un certain nombre de vacances ou se produisant dans les emplois désignés dans le tableau annexé au présent Cahier des Charges dans la proportion et dans les conditions indiquées au dit tableau.

Article 54.

Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la voie ferrée, l'Administration exploitante sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit

isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Articles 55 et 56. Supprimés.

Article 57.

L'Administration exploitante sera tenue d'établir si elle en est requise par le Ministre des Travaux Publics et des Transports, les lignes et appareils électriques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Elle devra toutefois, avant l'établissement des lignes se pourvoir de l'autorisation réglementaire.

Les frais de toute nature résultant de l'établissement et de l'entretien, des communications électriques propres à la voie ferrée seront à la charge de l'Administration exploitante.

Elle pourra, avec l'autorisation du Ministre des Postes et des Télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique ou téléphonique de l'Etat sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie ; elle ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

L'Administration exploitante est tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des lignes et appareils électriques, ainsi que l'organisation, à ses frais, du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Le Gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques ou téléphoniques, sans nuire au service de la voie ferrée. Il pourra aussi déposer, sur les terrains dépendants de la voie ferrée, le matériel nécessaire à ces lignes ; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le Préfet que l'Administration exploitante a besoin de ces terrains pour le service de la voie ferrée.

Sur la demande du Ministre des Postes et des Télégraphes, il sera réservé, dans les stations des villes ou des localités qui seront désignées avant l'ouverture des enquêtes parcellaires, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique ou téléphonique et son matériel.

L'Administration exploitante sera tenue de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes électriques de l'Etat, de donner aux agents des Postes et des Télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes, autant que possible.

En cas de rupture des fils électriques de l'Etat, les employés de l'Administration exploitante devront raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils électriques de l'Etat ou d'accidents graves, une automotrice sera mise immédiatement à la disposition du fonctionnaire du service électrique intéressé, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation.

Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué à l'Administration exploitante une indemnité de cinquante centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait de l'Administration exploitante ou de ses agents.

Lorsque, par suite des travaux exécutés par l'Administretion exploitante pour le service des voies ferrées, l'Administration des Postes et des Télégraphes sera obligée de déplacer une ou plusieurs lignes électriques, l'Administration exploitante devra rembourser à l'Etat les dépenses de toute nature de ce déplacement.

L'Administration exploitante ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, dans les conditions qui seront déterminées par le Ministre des Postes et des Télégraphes.

Dans le cas où le Ministre des Postes et des Télégraphes jugera utile d'ouvrir au service de la télégraphie privée certaines stations de la ligne, il devra s'entendre avec l'Administration exploitante pour régler les conditions et prix de ce service.

Les fonctionnaires agents, sous-agents et ouvriers des Postes et Télégraphes, chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes électriques de l'Etat, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la voie ferrée.

TITRE VI

Clauses diverses.

Article 58.

Dans le cas où l'Etat, le département ou les communes décideraient ou autoriseraient soit la construction de routes nationales ou départementales, de chemins vicinaux, de voies ferrées ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, soit l'installation de communications télégraphiques ou téléphoniques qui obligeraient à modifier les transmissions d'énergie établies en vue de la traction électrique, l'Administration exploitante ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service de la voie ferrée, ni aux frais pour l'Administration exploitante.

Les conditions dans lesquelles l'Administration exploitante sera tenue de supporter les conséquences de l'usage normal ou de la modification des voies publiques empruntées seront réglées conformément aux dispositions du décret du 11 novembre 1917, portant règlement d'administration publique pour l'exécution des paragraphes 3° et 4° de l'article 47 de la loi du 31 juillet 1913.

Article 59.

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de voies ferrées, de travaux de navigation dans la contrée où sont situées les lignes objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la ville de Metz.

Article 60.

A) Création des voies ferrées.

L'Etat, le département et les communes auront droit de concéder de nouvelles voies ferrées qui s'embrancheraient sur les lignes faisant l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établies dans leur prolongement.

L'Administration exploitante ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements et prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour elle.

B) Circulation sur les troncs communs.

Les concessionnaires de lignes d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant l'observation du paragraphe 1er de l'article 31 ci-dessus, ainsi que des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les lignes, objet du présent Cahier des Charges pour l'Administration exploitante desquelles cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. L'exploitant de la voie empruntée ne pourra être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où les divers exploitants ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le Ministre des Travaux Publics et des Travaux statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

A titre de rémunération pour l'usage des voies empruntées, l'exploitant emprunteur payera le prix du péage compris dans les tarifs homologués, tel qu'il sera défini par le cahier des charges applicable à ces voies, pour les voyageurs et les marchandises transportés et pour le nombre d'hectomètres réellement parcourus, un hectomètre entamé étant considéré comme parcouru sans qu'il soit tenu compte des minima de parcours et de perception stipulés à l'article 41. Il ne sera rien ajouté à ce péage pour le matériel employé au transport. Pour l'application de ces dispositions aux marchandises on adoptera les tarifs figurant au Cahier des Charges du concessionnaire emprunteur.

Toutefois, l'exploitant de la section empruntée pourra établir, pour le passage de toute locomotive ou de tout train chargé ou vide, un minimum de perception atteignant, par hectomètre parcouru ou entamé :

- deux centimes pour chaque véhicule d'un poids inférieur à 6 tonnes,

- cinq centimes pour chaque véhicule d'un poids supérieur à 6 tonnes.

Ces prix seront révisables dans les conditions prévues à l'article 41 ci-dessus.

Le paiement du péage ne donne pas au concessionnaire emprunteur le droit de desservir le trafic local sur la voie empruntée.

C) Continuité du Service.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet du présent Cahier des Charges n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi le cas où l'Administration exploitante de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les exploitants seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des exploitants qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les exploitants ne se mettraient pas d'accord sur les moyens d'assurer la continuité du service entre toutes les lignes, il sera statué comme il est dit au paragraphe D ci-après pour l'usage des gares communes.

D) Gares communes et de raccordement.

L'Administration exploitante de la voie empruntée sera tenu, si l'autorité compétente le prescrit, de partager avec les concessionnaires emprunteurs l'usage des stations établies à l'origine des voies ferrées d'embranchement ou de prolongement.

L'Administration exploitante se conformera aux mesures qui pourront lui être prescrites par l'Administration soit en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises dans toutes les gares de raccordement.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des stations, il sera statué l'Administration exploitante entendue, à savoir :

- Par le Préfet, si les deux voies ferrées sont d'intérêt local et situées dans le même département ;

- Par le Ministre des Travaux Publics et des Transports si les deux voies ferrées ne sont pas situées dans le même département ou si l'une des deux voies ferrées est d'intérêt général.

Il sera fait un partage équitable des frais résultant de l'usage commun des gares : à défaut d'accord, la répartition sera déterminée par voie d'arbitrage, chaque exploitant désignant un arbitre et le président du conseil de préfecture désignant le troisième arbitre.

E) Installations communes de traction électrique.

A la condition qu'il n'en résulte pour son exploitation aucune gêne ni aucun trouble, notamment au point de vue de l'induction et de l'électrolyse, l'Administration exploitante de la voie sera tenue si le Ministre des Travaux Publics et des Transports le prescrit, de mettre à la disposition des concessionnaires emprunteurs les installations aériennes et souterraines et les circuits aller et retour servant à la transmission de l'énergie électrique.

Sous les mêmes réserves, l'Administration exploitante de la voie empruntée pourra être tenue de livrer à l'emprunteur les excédents disponibles de son usine génératrice.

En cas de désaccord, soit sur le principe ou l'exercice d'usage commun des installations et circuits électriques et de la livraison des excédents d'énergie, soit sur le partage des frais résultant de l'usage commun des installations et circuits, il sera statué comme il est dit au paragraphe D ci-dessus pour l'usage des gares communes.

En ce qui concerne le prix de fourniture de l'énergie, s'il existe déjà un tarif pratiqué pour la vente des excédents à des tiers, les conditions de ce tarif seront appliquées au concessionnaire emprunteur. Dans le cas contraire, le prix sera fixé par voie d'arbitrage.

Article 61. Supprimé.

Article 62.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par la voie ferrée et ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation de la voie ferrée seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de l'Administration exploitante.

Article 63.

Les agents et gardes que l'Administration exploitante établira, soit pour la réception des droits, soit pour la surveillance et la police de la voie ferrée et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Article 64.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par l'Administration exploitante.

Afin de pourvoir à ces frais, l'Administration exploitante sera tenue de verser chaque année à la Caisse du receveur municipal de la Ville de Metz, une somme de deux cents francs pour chaque kilomètre de la ligne.

Le premier versement aura lieu dans le mois qui suivra l'acte déclaratif d'utilité publique et son montant sera calculé au prorata du temps à courir entre la date dudit acte et le 31 décembre suivant.

Si la somme ci-dessus réglée n'est pas versée aux époques fixées, elle sera recouvrée au moyen d'états rendus exécutoires par le Préfet.

Articles 65 à 68. Supprimés.

Article 69.

Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la Ville de Metz, ainsi que les frais d'insertion au Journal Officiel.

Présenté par le Maire de la Ville de Metz,

METZ, le 24 août 1929

Pour le Maire
l'adjoint délégué :
Signé : HOCQUARD

Tableau visé à l'article 53 bis.

Emplois réservés aux invalides de guerre et aux anciens militaires ou marins, engagés, rengagés ou commissionnés.

Conditions générales : remplir les conditions du Statut du Travail de l'Entreprise.

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).

Sources : Archives municipales de Metz. Série 2 O 8 – 17.

DECRET AUTORISANT LA VILLE DE METZ A EXPLOITER EN REGIE DIRECTE SON RESEAU DE TRAMWAYS. 6 DECEMBRE 1929.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Président du Conseil, ministre de l'Intérieur, et du Ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 20 avril 1923, qui a autorisé la Ville de Metz à continuer provisoirement l'exploitation directe de son réseau de voies ferrées d'intérêt local ;

Vu les décrets des 23 novembre 1923, 6 février 1925, 15 octobre 1926 et 2 février 1929, qui ont successivement prorogé le délai de l'exploitation provisoire jusqu'au 1er janvier 1930 ;

Vu le décret du 3 avril 1928, qui a déclaré applicable au réseau susmentionné le régime des Tramways urbains ;

Vu les délibérations du Conseil municipal de Metz, des 25 novembre 1927 et 16 mars 1928 ;

Vu les rapports du service du contrôle des 20-30 janvier, 17-24 décembre 1928, 16-22 mars et 3-7 septembre 1929 ;

Vu les lettres du Préfet de la Moselle des 5 mars, 16 juillet, 22 août, 2 octobre et 28 décembre 1928 et 19 septembre 1929 ;

Vu le cahier des charges en date du 24 août 1929, relatif à l'exploitation des tramways de Metz en régie directe ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur les tarifs et le service des trains fixés dans ledit cahier des charges et notamment les délibérations de la Commission d'enquête des 14 et 17 novembre 1928 ;

Vu les avis du Conseil général des ponts et chaussées des 25 avril 1928 et 30 janvier 1929 ;

Vu le décret du 12 mars 1921, ratifié par la loi du 31 janvier 1923, qui a rendu exécutoire dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local ;

Vu les décrets du 19 mai 1926, qui ont rendu applicables dans lesdits départements les règlements d'administration publique des 11, 20, 27 novembre et 17 décembre 1917 ;

Décrète :

Article 1er.

Jusqu'à la mise en application, dans le département de la Moselle, du règlement d'administration publique sur les voies ferrées d'intérêt local exploitées directement ou affermées, la ville de Metz est autorisée à exploiter en régie directe son réseau de tramways conformément aux clauses et conditions du cahier des charges susvisé.

Ledit cahier des charges restera annexé au présent décret.

Article 2.

Les détails de l'organisation administrative et financière de la Régie seront déterminés par un arrêté préfectoral, pris, après avis du Maire de Metz, dans un délai de trois mois à dater de la publication du présent décret.

Article 3.

Le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, et le Ministre des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des Lois*.

Fait à Paris, le 6 décembre 1929.

Gaston DOUMERGUE.

Par le Président de la République,
Le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur,
André TARDIEU.

Le Ministre des Travaux publics,
Georges PERNOT.

Sources : Archives municipales de Metz. Série 2 O 8 – 17.

ARRETE PREFECTORAL DETERMINANT LES DETAILS DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU RESEAU DES TRAMWAYS EXPLOITE DIRECTEMENT PAR LA VILLE DE METZ. 21 DECEMBRE 1929.

Le Préfet de la Moselle,

Vu la loi du 31 juillet 1913, rendue applicable en Alsace et en Lorraine par le décret du 12 mars 1921 et la loi du 31 janvier 1923 ;

Vu le décret en date du 6 décembre 1929 qui a autorisé la Ville de Metz à poursuivre l'exploitation directe de son réseau de tramways ;

Vu l'avis émis par le Conseil municipal de Metz dans ses délibérations des 16 mars 1928 et 22 mars 1929 ;

Vu l'avis des Ingénieurs du Contrôle en date du 1er et 6 juillet 1929 ;

ARRETE :

Article 1er.

Le réseau des Tramways exploité directement par la Ville de Metz est doté de la personnalité civile. Il est assujetti au même contrôle qu'un réseau concédé.

Article 2.

L'exploitation du réseau est confiée pour le compte de la ville de Metz à une Administration spéciale.

Elle est régie par le cahier des charges approuvé par décret en date du 6 décembre 1929 et annexé au présent arrêté.

Article 3.

Indépendamment de l'exploitation, l'Administration du réseau est chargée de l'exécution des travaux complémentaires sur les lignes exploitées par elle et de l'acquisition du matériel et de l'outillage destinés à ces lignes.

Elle est appelée à donner son avis sur les projets de lignes nouvelles devant s'ajouter au réseau qu'elle exploite déjà dans la ville de Metz.

Elle peut être chargée par le Conseil municipal de la construction des lignes dont l'exploitation devrait lui être confiée.

Article 4.

Le réseau est administré par un Conseil d'Administration et un Directeur.

Article 5.

Les membres du Conseil d'Administration et le Directeur sont nommés par le Maire. Leur nomination est soumise à l'agrément du Préfet.

Ils ne peuvent être relevés de leurs fonctions que dans les mêmes formes.

Le Conseil d'Administration se compose de quatre membres indépendamment du Directeur qui en fait partie de droit.

Article 6.

Les membres du Conseil d'Administration autres que le Directeur sont nommés pour quatre ans. Ils sont renouvelés par moitié tous les deux ans ; les membres sur lesquels portera le premier renouvellement partiel sont désignés par voie de tirage au sort, dans le mois de décembre qui suit l'expiration d'une période de deux ans comptée à partir de l'entrée en fonction du Conseil.

Les membres sortant peuvent être nommés de nouveau.

Article 7.

Les fonctions de membre du Conseil d'Administration et celles de directeur sont incompatibles avec un mandat de sénateur, député, conseiller général conseiller d'arrondissement , conféré dans le département, ou conseiller municipal de la ville de Metz.

Aucun membre du Conseil d'Administration ne peut être entrepreneur ou fournisseur du réseau à un titre quelconque.

Article 8.

Le Conseil d'Administration désigne son Président parmi les membres autres que le Directeur. En cas de partage, la voie du Président est prépondérante.

Les membres du Conseil d'Administration reçoivent, pour chaque séance à laquelle ils assistent, une indemnité dont le montant est fixé par le Conseil municipal.

Article 9.

Le Conseil d'Administration se réunit sur la convocation de son Président ou sur l'invitation du Maire et au moins une fois par mois.

Article 10.

Le Conseil d'Administration, statuant sur la proposition du Directeur :

1° règle l'organisation générale des services ;

2° arrête les dispositions à soumettre à l'Administration pour les cadres du personnel, les traitements et allocations et accessoires et les pensions de retraite ;

3° fixe les règles applicables au recrutement, à l'avancement, à la discipline et aux conditions du travail ;

4° nomme les chefs de service et tous les agents du réseau ;

5° décide l'exécution des travaux de grosses réparations ;

6° adresse au Maire, pour être soumises au conseil municipal, des propositions en vue de l'exécution des travaux complémentaires ou de l'augmentation du matériel roulant et de l'outillage ;

7° approuve les marchés et traités relatifs aux divers services ;

8° approuve les décomptes d'entreprises supérieurs à 50 000 francs ;

9° autorise, pour tout ce qui concerne l'exploitation, le Directeur à intenter ou à soutenir les actions judiciaires et à accepter les transactions ;

10° arrête les horaires et les tarifs à soumettre à l'Administration ;

11° établit la liste des personnes auxquelles seront délivrées des cartes de circulation permanentes ou temporaires, cette délivrance étant strictement limitée aux cas prévus par le cahier des charges et aux nécessités des services de construction et d'exploitation des lignes, et détermine les catégories de personnes auxquelles le Directeur peut accorder soit la gratuité du parcours, soit des réductions sur les tarifs des voyageurs, ainsi que les conditions des échanges à faire avec d'autres entreprises de transport pour les facilités de circulation ;

12° vote le budget et délibère sur les comptes.

En ce qui concerne la passation des marchés, le Conseil d'Administration décide s'il convient de procéder par voie d'adjudication publique ou de traiter à l'amiable, avec ou sans appel à la concurrence. Il peut également décider que les travaux seront exécutés en régie et les achats effectués sur simple facture.

Article 11.

Les délibérations du Conseil d'Administration sont immédiatement communiquées au Maire et soumises avec avis du Maire à l'approbation du Préfet lorsqu'il s'agit des points 1 à 3 de l'article 10 ainsi que du point n° 12.

Quant aux autres délibérations communiquées au Maire, dans les matières pour lesquelles l'approbation du Préfet n'est pas exigée soit par les lois et règlements, soit par les dispositions présentes, elles deviennent exécutoires aussitôt que le Maire a fait connaître qu'il ne s'y opposait pas, et en cas de silence du Maire, le 8° jour après celui où la communication en a été faite. En cas de désaccord entre le Maire et le Conseil d'Administration, il est statué par le Préfet.

Article 12.

Les règlements élaborés par le Conseil d'Administration pour les cadres du personnel, les traitements, allocations accessoires et pensions de retraite, sont soumis à l'examen du Conseil municipal. Aucune proposition de tarifs ne peut être mise à l'enquête réglementaire qu'après avis du Conseil municipal.

Le Préfet statue sur ces règlements et sur la mise à l'enquête des tarifs.

Dans le cas de désaccord entre le Conseil municipal et le Conseil d'Administration, il est statué par le Préfet, sauf recours au Ministère des Travaux publics.

Article 13.

Le Directeur a sous ses ordres tout le personnel. Il assure la gestion et le bon entretien du réseau, passe les marchés et les traités, représente le réseau en justice et fait tous actes conservatoires.

Il rend compte au Conseil d'Administration du fonctionnement des services et prend toutes les décisions non réservées à ce Conseil. Il approuve notamment les décomptes d'entreprises inférieurs à 50 000 francs.

Il est remplacé, en cas d'absence ou d'empêchement, par un des fonctionnaires du réseau, désigné par le Maire sur la proposition du Conseil d'Administration.

Article 14.

Les dépenses relatives à l'établissement des lignes neuves, aux travaux complémentaires sur les lignes en exploitation, ainsi qu'à l'augmentation du matériel et de l'outillage de ces lignes, sont assurées au moyen des crédits votés à cet effet par le Conseil municipal et inscrits au budget de la ville de Metz.

Lorsque l'exécution des travaux ou l'acquisition du matériel et de l'outillage de ces lignes est confiée à l'Administration du réseau, conformément aux dispositions de l'article 4 du présent arrêté, cette Administration assure, à titre de régisseur, l'emploi des fonds votés par le Conseil municipal.

Article 15.

Les recettes et les dépenses de la Régie font l'objet d'un budget distinct de celui de la Ville.

Les recettes et les dépenses de la Régie ne figurent pas dans le budget de la Ville que pour l'excédent des recettes et des dépenses. Cet excédent est inscrit dans le budget de la Ville à un article unique dont le budget de la Régie forme, à titre d'annexe, la justification et le développement.

Article 16.

La somme mise à la disposition de la Régie à titre de fonds de roulement a été fixée par le Conseil municipal à 500 000 francs. Le montant du capital de premier établissement du réseau au moment de la constitution de la Régie a été arrêté à 6 336 101 francs.

Article 17.

Le montant du fonds de roulement ou du capital de premier établissement peut être accru ou diminué suivant les besoins du service par une délibération du Conseil municipal sur la proposition du Conseil d'Administration. Les augmentations donnent lieu, dans le budget communal, à des ouvertures de crédits. Les diminutions se traduisent dans le même budget par des inscriptions en recettes correspondant aux versements effectués par la Régie.

Article 18.

La Régie paie un intérêt pour la somme représentant l'excédent du fonds de roulement par rapport au fonds de réserve prévu à l'article 24 ci-après.

Le taux de l'intérêt est égal au taux moyen de l'escompte pratiqué par la Banque de France durant l'année précédant l'ouverture de l'exercice budgétaire envisagé. En ce qui concerne les dépenses de premier établissement, pour celles de ces dépenses qui ont été effectuées au moyen d'emprunts, la Régie rembourse à la Ville les annuités de ces emprunts ; pour celles qui ont été effectuées sur les fonds libres de la Ville, la Régie paie à la Ville un intérêt dont le taux est le taux moyen de l'escompte pratiqué par la Banque de France durant l'année où les dépenses ont été effectuées.

Article 19.

Le budget des recettes et des dépenses annuelles de la Régie est préparé par le Directeur, voté par le Conseil d'Administration et approuvé par le Maire. Les sommes à porter en recettes au budget de la commune en cas d'excédent du budget de la Régie, ou en dépenses en cas de déficit, sont votées par le Conseil municipal sur la proposition du Maire.

Le Maire fournit à l'appui de ses propositions un exemplaire du dernier compte administratif prévu à l'article 30, ainsi qu'un rapport faisant ressortir la situation financière et économique de l'entreprise.

Article 20.

Le budget de la Régie se subdivise en budget ordinaire et budget extraordinaire.

Article 21.

Le budget ordinaire de la Régie comprend :

A) en recettes :

1° les produits de l'exploitation ;

2° les prélèvements sur les fonds de réserve prévus par l'article 24 ci-après ;

3° les produits divers et accidentels, y compris les fonds de concours versés par le service ;

4° les sommes allouées par la commune pour combler le déficit d'exploitation.

B) en dépenses :

1° les traitements, salaires et indemnités du personnel ;

2° les autres frais d'exploitation et d'entretien ;

3° les dépenses diverses ;

4° les annuités d'amortissement et intérêts relatifs au capital de premier établissement, l'intérêt du fonds de roulement ;

5° les versements au fonds de réserve prévus par l'article 24 ci-après ;

6° les versements à la commune du produit net de l'exploitation.

Article 22.

Le budget extraordinaire comprend :

A) en recettes :

1° les diminutions du capital de premier établissement ou du fonds de roulement ;

2° les sommes allouées par la commune et les fonds de concours versés pour faire face aux augmentations du capital de premier établissement et du fonds de roulement.

B) en dépenses :

1° les augmentations du capital de premier établissement et du fonds de roulement ;

2° les remboursements faits à la commune en raison de la diminution du capital de premier établissement et du fonds de roulement.

Article 23.

Il sera tenu un compte hors budget pour le fonds de roulement et les approvisionnements en magasin.

Article 24.

Il est constitué un fonds de réserve pour grosses réparations et pour renouvellement de la voie et du matériel. Aucun prélèvement ne peut y être opéré qu'en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration approuvée par le Préfet, après avis du Maire et du Service du contrôle. Ce prélèvement est porté à la connaissance du Conseil municipal auquel le Maire fait part de la décision préfectorale lors de sa prochaine cession.

Le fonds de réserve fait l'objet d'un compte hors budget dans les écritures du réseau ; le montant en est déposé à un compte courant spécial, dans la caisse du Receveur municipal. Les retraits ont lieu sur une demande du caissier, visée par le Directeur du réseau et par le Maire.

Il sera versé chaque année, dans ce but, une somme de 300 000 francs pour l'ensemble du réseau, jusqu'à ce que le fonds ait atteint un million deux cent mille francs ; le versement annuel pourra être réduit à 100 000 francs au-delà de cette somme ; tout versement au fonds de réserve cessera d'être obligatoire lorsque le montant de celui-ci atteindra deux millions.

Article 25.

La période d'exécution du budget du réseau est la même que celle du budget communal.

Après la clôture de l'exercice, les restes à recouvrer et les restes à payer sont ajoutés aux prévisions et autorisations du budget en cours, dans les formes prévues à l'article 17, et font l'objet d'articles spéciaux.

Les crédits non utilisés, afférents à l'une ou l'autre section du budget, peuvent être reportés dans les mêmes formes et conditions. Si les comptes font apparaître un excédent de recettes à verser au budget municipal, une somme égale au montant des crédits ainsi reportés est déduite de cet excédent pour être inscrite en recette à un article spécial au budget du réseau afférent au nouvel exercice.

Le Directeur assure le contrôle des recettes et délivre les titres de perception.

Il engage les dépenses conformément aux ordres généraux ou aux décisions du Conseil d'Administration et, dans la limite des crédits budgétaires, les liquide et en ordonnance le montant.

Il tient écriture de ces diverses opérations.

Article 26.

Un agent ayant le titre de caissier du réseau est chargé :

1° de centraliser les recettes et les dépenses ;

2° d'opérer les recouvrements qui lui sont confiés et d'acquitter les dépenses assignées sur sa caisse.

Il est nommé par le Maire sur la proposition du Conseil d'Administration.

Ses comptes sont rendus dans les mêmes formes et délais, assujettis au même contrôle et jugés dans les mêmes conditions que ceux du receveur municipal ; il est tenu, comme celui-ci de fournir un cautionnement dont le montant est fixé par l'acte de nomination.

Article 27.

Les recettes sont encaissées par les agents que le Directeur désigne à cet effet. Ces agents versent les sommes qu'ils ont reçues au caissier ou, s'il y a lieu, à des agents centralisateurs, qui les reversent au caissier.

Les agents de l'encaissement ou de la centralisation des recettes peuvent concourir au paiement de dépenses ordonnancées par le Directeur et visées par le caissier.

Le Conseil d'Administration détermine le mode et la quotité des versements qu'ils doivent effectuer, ainsi que les conditions dans lesquelles ils sont autorisés à prélever sur leur caisse les sommes nécessaires au paiement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, sous réserve de régularisation ultérieure.

Les agents centralisateurs sont astreints au dépôt d'un cautionnement dont le montant est fixé par le Conseil d'Administration. Celui-ci peut imposer un cautionnement aux autres agents et en fixe le montant.

Article 28.

Le caissier du réseau dépose ses fonds disponibles en compte courant à la Recette municipale. Les retraits sont effectués sur une demande du caissier visée par le Directeur du réseau.

Article 29.

Le caissier du réseau, les agents centralisateurs et les agents chargés de la perception des recettes du trafic sont respectivement responsables du recouvrement des droits dont la perception leur est confiée et du paiement des dépenses qu'ils sont chargés d'effectuer.

Toutefois, en ce qui concerne les dépenses acquittées sur visa du caissier du réseau, la responsabilité des agents centralisateurs et autres agents est limitée à la matérialité du paiement et à la validité de la quittance.

Le caissier du réseau est responsable des recettes et dépenses des agents centralisateurs et des autres agents, qu'il a rattachées à sa gestion personnelle.

Article 30.

Le compte administratif de l'exploitation du réseau est présenté par le Directeur dans les trois mois qui suivent la clôture de l'exercice. Ce compte est accompagné d'un tableau qui fait ressortir les résultats financiers de la construction et de la gestion du réseau.

Les charges du capital d'établissement à porter dans ce tableau comprennent :

1° les annuités de rachat des lignes antérieurement concédées, les intérêts, l'amortissement, les frais de timbre et de service des emprunts contractés par la Ville pour la mise en exploitation, l'extension et l'amélioration du réseau ;

2° les charges analogues qui correspondraient aux dépenses faites par la Ville pour les mêmes objets et couvertes au moyen de ressources autres que les emprunts, ainsi qu'il est dit à l'article 18.

Ce tableau fera apparaître à la fin de chaque année le montant du capital de premier établissement amorti.

Le compte est soumis au Conseil d'Administration, arrêté par le Maire, puis soumis au Conseil municipal, comme il est dit à l'article 16 ci-dessus.

Article 31.

Le Directeur du réseau doit faire tenir une comptabilité matière s'appliquant aux approvisionnements du matériel, à l'outillage et au mobilier.

Les comptes de l'agent chargé de cette comptabilité sont soumis aux mêmes contrôles que les comptes du caissier.

Metz, le 21 décembre 1929.

Le Préfet de la Moselle, signé : C. GEAY

Sources : Archives municipales de Metz. Série 2 O 8 – 17.

CONVENTION,
SIGNEE PAR LA DIRECTION DES TRAMWAYS DE METZ
ET LE SYNDICAT DES EMPLOYES DES TRAMWAYS DE METZ,
RELATIVE A L'ATTRIBUTION DES AUGMENTATIONS, SUPPLEMENTS ET GRATIFICATIONS
AU PERSONNEL DU MOUVEMENT DES TRAMWAYS.
2 OCTOBRE 1919.

La Commission municipale ratifie la convention suivante, passée le 2 courant, entre la Direction des Tramways, agissant en vertu d'une délibération de la Commission des Tramways et de la Commission des Bâtiments et Finances du Conseil municipal démissionnaire, réunies à la date du 23 septembre, d'une part, et le Syndicat des Employés des Tramways de Metz, d'autre part.

CONVENTION

Entre la Direction des Tramways de Metz, agissant en vertu d'une décision de la Commission des Tramways du 23 septembre 1919,

d'une part

et le Syndicat des Employés des Tramways de Metz,

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

1° Syndicat.

La Direction reconnaît le Syndicat des Employés des Tramways à la condition qu'il s'agisse d'un syndicat bien intentionné, ne poursuivant que le but de sauvegarder les intérêts des employés des tramways, sans nuire à la direction ou à la ville de Metz. Le personnel nommera tous les ans 6 délégués chargés de présenter les revendications à la direction.

2° Durée du travail et repos.

Le service régulier est fixé à 8 heures par jour. Chaque huitième jour sera jour de repos.

3° Salaires.

a) Du personnel conventionné.

Suivant le règlement des traitements des employés municipaux 3 000 à 4 140 francs par an, avec 6 gradations de 130 francs et 3 gradations de 120 francs par an, chaque 2 ans, plus 100 francs d'indemnité de vie chère par mois et 10 francs par enfant en dessous de 15 ans.

b) Du personnel auxiliaire.

Pendant les 15 premiers jours : 8 F 50 par jour de service, plus indemnité de vie chère de 3 F 50 par jour et 35 centimes par jour et par enfant en dessous de 15 ans.

Après 15 jours : 240 francs par mois, plus 100 F d'indemnité de vie chère et 10 francs par mois et par enfant en dessous de 15 ans.

Après un an de service, c'est-à-dire à partir du 1er mois suivant celui où la première année a été terminée, le traitement initial de la classe *L* soit 250 francs avec indemnité de vie chère comme les employés titulaires.

La première gradation de la classe *L* aura lieu après 2 ans de service et ce à partir du 1er du trimestre suivant.

Les conducteurs toucheront un supplément de 10 francs par mois.

4° Heures supplémentaires.

Tout service excédant 8 heures sera rétribué à raison de 2 F 50 par heure.

5° Paie.

La paie aura lieu le dernier jour du mois pour les employés titulaires et le 5 de chaque mois pour les auxiliaires.

6° Gratification pour le service du 14 juillet.

Les employés ayant fait du service pour le 14 juillet 1919, ainsi que le jour déclaré férié par M. le Maire, en l'honneur de la signature de la paix, recevront une gratification de 9 francs par jour.

7° Congé annuel.

Le congé annuel sera le même pour le personnel auxiliaire et le personnel titulaire.

8° Caisse de maladie.

En cas de maladie, le personnel devra prévenir le contrôleur de service avant la sortie des voitures et fournir dans le courant de la journée un bulletin de maladie.

Le personnel auxiliaire fera partie de la Caisse de maladie des tramways. La caisse des tramways supportera les cotisations. Les journées de maladie ne seront pas payées. Lorsque la maladie dépassera trois jours, l'employé touchera comme indemnité la différence entre son salaire et l'allocation de la caisse de maladie.

L'indemnité et l'allocation ne devront ensemble dépasser 75 % du salaire. Lorsqu'il s'agira d'un accident de service, l'employé touchera la différence entière.

Le personnel titulaire pourra volontairement faire partie de la caisse de maladie, moyennant paiement des cotisations.

9° Résiliation de l'engagement.

La Direction ainsi que les employés auxiliaires pourront résilier l'engagement, en dénonçant 15 jours avant la fin du mois. Pendant le premier mois, dit d'apprentissage, la résiliation de l'engagement pourra avoir lieu chaque jour.

10° Effets d'habillement.

Le personnel tant titulaire qu'auxiliaire, aura droit à une indemnité d'habillement de 12 F 50 par mois. Les uniformes seront fournis par l'intermédiaire de la Direction, qui avancera les fonds. L'indemnité d'habillement de 12 F 50 par mois sera retenue et portée en compte. A la fin de chaque année, il sera fait un décompte pour chaque employé, l'excédent sera versé à l'employé.

11° Commission d'arbitrage.

Pour régler les différents résultant des négociations entre la Direction et les délégués du personnel, il a été institué une Commission d'arbitrage composée de :

MM. Bihr, receveur ; Dubreuil, receveur ; Muller, conducteur ; pour représenter le personnel.

Pour représenter la ville de Metz, les Commissions des tramways et des Bâtiments et Finances ont désigné :

MM. Guenser, conseiller municipal ; Murer, conseiller municipal ; César, de la Direction des tramways, qui exercera les fonctions de président de la Commission d'arbitrage.

Cette commission restera en fonction jusqu'à l'expiration de la présente convention.

11° a Ordre de service.

Provisoirement et jusqu'à nouvel ordre, les ordres de service seront aussi affichés en langue allemande.

12° Durée de la convention.

Cette convention entrera en vigueur le 1er septembre 1919 et ne pourra subir aucune modification concernant les traitements et salaires avant le 1er janvier 1921, en tant que le coût de la vie ne subira pas de modifications.

Toutes les revendications présentées le 22 septembre 1919 sont liquidées par la présente. Le Syndicat s'engage à respecter chez tous la liberté du travail.

Fait à Metz, en double expédition, le 2 octobre 1919.

La Direction : Signé : Guillon César

Les délégués du personnel du mouvement : signé : Paumy, Bihr, Neglot, Muller, Sigward, Dubreuil

Les conséquences onéreuses pour la ville résultant de cette convention sont les suivantes :

- 60 000 francs par an pour l'augmentation des auxiliaires ;

- 15 000 francs par an 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 ;

- soit un total de 78 300 francs.

Afin de balancer partiellement cette dépense, il a été décidé, attendu que la fréquentation des tramways a beaucoup diminué, de supprimer en partie les remorques. Cette mesure permettra de réaliser une économie d'environ 50 à 60 000 francs par an.

Il convient de remarquer que la convention précitée avait été approuvée par les Commissions des Tramways et des Bâtiments et Finances du précédent Conseil municipal et que, par lettre en date du 8 octobre 1919, ci-

dessous reproduite et lue au cours de la délibération, M. le Commissaire de la République a autorisé et même engagé la Commission municipale à le ratifier.

LE COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE Metz, le 8 octobre 1919

B.M.B. 697.

Le Commissaire de la République,

à M. le Président de la Commission municipale de Metz,

Comme suite à votre lettre du 8 octobre et à la communication que vous me faites du dossier relatif aux revendications du personnel du mouvement des Tramways, j'ai l'honneur de vous informer qu'il m'apparaît nécessaire que, dans sa prochaine séance (9 octobre), la Commission municipale :

1° prenne acte de la convention et que, l'urgence étant déclarée,

2° elle entérine la décision des Commissions des Tramways et des Bâtiments et Finances de l'ancien conseil municipal.

En effet, ainsi que vous me l'indiquez vous-mêmes, ces deux Commissions avaient procédé à l'examen des demandes en question et, après étude, avaient émis l'avis favorable que le Conseil municipal, dans une séance plénière, statuât par l'affirmative, c'est-à-dire accordât au personnel du mouvement des tramways les augmentations, suppléments et gratifications qui ont été jugés comme étant dus à celui-ci.

D'autre part, d'après le rapport du 7 octobre, que vous a fourni la Direction, celle-ci vous spécifie qu'elle avait été autorisée par M. Prevel à prévenir le personnel du mouvement des tramways que les demandes formulées par lui avaient été reconnues justifiées et que satisfaction lui serait donnée.

Dans ces conditions, j'estime indispensable pour la Commission municipale de statuer définitivement sur cette question par l'affirmative.

(Signé) L. MIRMAN.

Source : Procès-verbal de la séance du conseil municipal du 9 octobre 1919.

REGLEMENT DES PUNITIONS APPLICABLES AUX AGENTS DE LA REGIE DES TRAMWAYS DE METZ. JUIN 1933.

PUNITIONS POUR WATTMEN.

N°	MOTIFS	SANCTIONS
1	Retard sans motif dans la marche.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
2	Avance sur l'horaire aux 24 minutes.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
3	Inobservation des signaux.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
4	Démarrage trop brusque.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
5	Excès de vitesse dans les courbes, aiguillages et travaux.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
6	Stationnement sans motif en dehors des arrêts.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
7	Omission de signer le registre d'entrée et de sortie ou d'y faire les observations nécessaires.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
8	Abandonner la voiture et la faire rentrer au dépôt par le receveur.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
9	Ne pas signaler au receveur les voyageurs sur la plate-forme avant.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
10	Abandonner les manettes sur le contrôleur.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
11	Laisser la manette en circuit pendant un manque de courant.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.

12	Excès de vitesse aux endroits dangereux marqués « R ».	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
13	Passer sous les sectionneurs sans couper le courant (sans motif sérieux).	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
14	Tirer du sable sans motif, notamment dans les aiguillages.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
15	Se servir du frein électrique sans motif.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
16	Traverser une rue sans couper le courant, sauf cas de force majeure.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
17	Traverser une rue sans actionner le timbre 30 mètres auparavant et jusqu'à la traversée.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
18	Passer par négligence sur une aiguille mal placée.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
19	Suivre une autre voiture à moins de 50 mètres de distance, et moins de 100 mètres hors de ville.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
20	Marcher à 9 contacts pour rentrer au dépôt (il faut compter 5 minutes entre la place d'Armes et le dépôt).	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
21	Parler aux voyageurs pendant la marche, s'entretenir avec eux.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
22	Omission des rapports.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
23	Omission par négligence de présenter des témoins.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
24	Sautez un croisement et faire un nez à nez.	60 minutes en moins sur le compte d'heure.
25	Abandonner la voiture dans une rampe.	60 minutes en moins sur le compte d'heure.

26	Faire un faux rapport.	60 minutes en moins sur le compte d'heure.
27	Collision par négligence.	60 minutes en moins sur le compte d'heure.
28	Collision en cours de manœuvre.	60 minutes en moins sur le compte d'heure.
29	Marche sous courant dans les descentes.	Sanction spéciale suivant les cas.

PUNITIONS POUR RECEVEURS.

N°	MOTIFS	SANCTIONS
30	Omission de voyageurs en tenant compte, suivant le cas du nombre omis et du nombre de places occupées.	Valeur du billet.
31	Omission de pointage sur cartes, etc ... (voir 30).	Amende 50 centimes.
32	Billets mal tracés, surtout correspondances.	Amende 50 centimes.
33	Accepter une carte illisible ou incomplète.	Amende 50 centimes.
34	Omission de verser la recette immédiatement après la relève.	Amende 50 centimes.
35	Omission de verser la recette tardive dans les 24 heures, sous déduction du congé.	Amende 50 centimes.
36	Omission de servir un voyageur dont le billet est périmé.	Amende 50 centimes.
37	Manque de blocs sur la voiture.	Amende 50 centimes.
38	Feuille de voyage incomplète.	Amende 50 centimes.
39	Feuille de voyage fausse.	Sanctions spéciales.
40	Vente de billets déjà tracés sans visa.	Sanctions spéciales.
41	Abandonner la voiture aux arrêts au lieu de contrôler le public.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.

42	Voiture malpropre.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
43	Plier une perche dans une manœuvre.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
44	Causer la rupture d'une barre d'attelage pendant la manœuvre ou dans une aiguille.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
45	Négliger un signal.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
46	Oublier les lampes sans motif grave.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
47	Rester inactif quand le public n'est pas servi et ne pas demander « billet s.v.p. »	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
48	Omission de rapport.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
49	Manque de témoins.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
50	Faux rapports.	Sanctions spéciales.
51	Stocks de blocs ou de billets incomplets.	Sanctions spéciales.
52	Irrégularités, fraude, négligence manifeste.	Sanctions spéciales.

PUNITION POUR TOUS LES AGENTS.

N°	MOTIFS	SANCTIONS
53	Interpellations bruyantes d'une voiture à l'autre.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
54	Oubli des plaques indicatrices.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.

55	Tenue débraillée ou malpropre.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
56	Port intempestif de la tenue en dehors du service.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
57	Manger pendant la marche.	15 minutes en moins sur le compte d'heure.
58	Abandon de la voiture au terminus sans surveillance.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
59	Fumer pendant la marche.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
60	Fumer à l'intérieur des motrices au terminus.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
61	Parler au wattman pendant la marche.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
62	Discussions pendant la relève.	30 minutes en moins sur le compte d'heure.
63	Retard au service.	Déduction du temps doublé.
64	Impolitesse à l'égard du public.	60 minutes en moins sur le compte d'heure.
65	Disputes avec d'autres agents.	60 minutes en moins sur le compte d'heure.
	Tous les autres cas, voies de faits, gros mots ou injures vis-à-vis du public, du personnel ou du contrôle, observations déplacées, excitations et provocations, absences injustifiées, etc ...	Feront l'objet de sanctions spéciales, après enquête.

Hors de leur service, les agents auront à se conformer au règlement des voyageurs.

Ils devront se tenir sur la plate-forme avant de la remorque ou de la motrice quand il n'y a pas de remorque. Ils ne devront jamais se tenir à côté du wattman, l'empêcher de faire son service et lui parler pendant la marche.

Les agents qui seront assermentés auront qualité pour dresser procès-verbal au public, sauf à rendre compte à l'autorité judiciaire des abus qu'ils pourraient commettre.

Source : Archives T.C.R.M.

ARTICLE DE L'*EST REPUBLICAIN*, RELATIF AUX PROBLEMES DE CIRCULATION ET AUX MODES DE TRANSPORTS EN COMMUN. 30 OCTOBRE 1930.

UNE CONVERSATION AVEC M. CALLOT, DIRECTEUR DU RESEAU NANCEIEN DES TRAMWAYS.

Au fond, c'est toujours la même histoire.

Pendant la guerre, on cultivait la stratégie au café et l'on gagnait les batailles avec aisance et facilité, comme une partie de Zanzibar.

Pendant la paix, on aborde et l'on résout d'autres conflits avec une égale désinvolture. On n'accuse plus les états-majors d'une coupable lenteur ; mais on blâme aujourd'hui les techniciens d'opposer aux bâtisseurs de palais sur le sable le raisonnement et les chiffres qui ruinent leurs fragiles conceptions.

Désormais, quand nous exprimerons sur les problèmes de la circulation dans Nancy une opinion d'où ne soit point exclu un des facteurs les plus essentiels, nous devrons tenir compte des renseignements que M. Callot nous a fournis sur l'exploitation du réseau nancéien des tramways qu'il dirige. La tâche des administrations en rapport constant avec le public est parfois rude. Les voitures avancent trop lentement. Elles encombrent. Elles coûtent trop cher. Elles ne supportent point la comparaison avec le matériel dont toutes les villes de France et de l'étranger sont dotées.

C'est l'écho de ces critiques populaires que nous apportons à M. Callot dans ses bureaux de l'avenue de Boufflers. Je m'apprête à terminer mon acte d'accusation par la formule : « qu'avez-vous à répondre pour votre défense ? ».

Mais, sans émotion apparente, M. Callot accepte le réquisitoire en homme qui a traversé d'autres orages :

- Un brin de statistique tout d'abord, riposte-t-il. A Nancy la population est passée de 78 000 habitants en 1885 à 114 000 en 1926. Pendant la même période, notre trafic s'est élevé 1 300 000 voyageurs transportés à 24 millions. Nous avons fait face du mieux possible aux besoins sans cesse multipliés qu'il fallait satisfaire. Est-ce que les rues du centre ont changé ? Est-ce qu'elles sont élargies ? Evidemment non. Les voies spacieuses qui bénéficient des progrès de l'urbanisme sont celles de la périphérie, celles où la densité de la circulation est réduite au minimum.

M. Callot n'en a pas fini avec les statistiques :

- Savez-vous combien aux heures d'affluence nous enlevons de voyageurs dans les parages du Point Central ? Ne vous creusez point la cervelle

inutilement. Entre 11 h 50 et midi 30, cinq mille personnes montent dans les 55 convois, dont 27 avec remorques qui assurent alors le service.

Il se tourne vers nous triomphalement :

- Le public nancéien caresse avec la même tendresse les diverses solutions offertes par trois systèmes de transport en commun, les tramways, les autobus et les trolleybus. Or il faudrait 165 autobus pour remplacer le parc des tramways. Notre effectif « personnel » serait trois fois plus important et imposerait des frais considérables pour une main-d'œuvre sans emploi pendant la plus grande partie de la journée. Mais ce n'est pas tout. 165 véhicules mettraient dans la rue un matériel trois fois plus encombrant qui occuperait simultanément les bords des deux trottoirs. Loin d'être dégagée, la chaussée connaîtrait d'inextricables embouteillages. Au lieu de décongestionner la circulation, on en augmenterait les dangers.

M. Callot pousse un soupir :

- Ah ! Monsieur, en ce qui me concerne, je saluerais avec reconnaissance les réformes qui allégeraient ma besogne, ma responsabilité, les soucis dont le tramway charge mon administration : services techniques, constructions des voies, chantiers qui sont dehors, ateliers de réparations qui sont au dépôt, surveillance, recrutement du personnel, que sais-je encore !

M. Callot fait une comparaison entre les tramways et les autres véhicules :

- J'ai essayé de démontrer que les premiers sont capables de répondre à ce que les usagers en attendent. Je suis en mesure d'affirmer en outre qu'ils sont économiques, car leur prix de revient est à peu près la moitié du prix de revient des autobus. J'ai beaucoup voyagé à l'étranger ; j'ai eu l'occasion de confronter les avantages et les inconvénients des systèmes concurrents ; je dégage de mes observations cette idée que le tramway ne sera point de longtemps détrôné. Dans les villes de grosse et moyenne importance, celles par exemple de 100 000 habitants, le tramway l'a emporté sur l'autobus ; beaucoup de villes qui l'avaient abandonné et qui donnèrent la préférence à d'autres moyens de transport y sont revenues finalement. Les petites villes ont renoncé au tramway pour ce motif seul qu'il représentait une dépense excessive et hors de proportion avec les résultats de l'exploitation.

M. Callot examine un nouveau grief :

- Oui, sans doute, on reproche au tramway sa lenteur. Rappelez-vous la fable du lièvre et de la tortue. Des expériences ont été faites ; elles sont concluantes. Il est maintenant établi sans conteste qu'à Paris on ne va pas plus vite avec l'autobus qu'avec le tramway. Pour Nancy la comparaison n'a pu être faite qu'avec la seule ligne exploitée, celle de la gare à Malzéville. Eh bien, la vitesse commerciale des tramways est ici de 11 km 300 à l'heure, tandis qu'elle est de 14 km 200 pour la ligne Gare - Malzéville.

Mais il convient de noter toutefois que cette ligne emprunte un itinéraire qu'on a choisi à dessein, et qui passe par des voies peu encombrées.

Les arrêts sont en nombre restreint. Dans ces conditions on s'étonne moins qu'elle remporte une facile victoire.

- Quant à l'exploitation, signale M. Callot, elle est nettement déficitaire. C'est une grave erreur de croire que tramways et autobus sont des frères ennemis et qu'ils se regardent en chien de faïence. Pas du tout. Nous créerons peut-être des lignes d'autobus. Nous ne repoussons aucune suggestion. Nous n'avons souci que de l'intérêt public. Mieux vaudrait peut-être substituer à la ligne 7 circulaire un autobus permettant au besoin des modifications de parcours. On n'a jamais perdu la question de vue.

Nous examinons les besoins de la banlieue immédiate qui porteront au-delà de leurs stations actuelles deux ou trois terminus. Des lotissements font sortir de terre comme par enchantement des quartiers neufs. Les Terrasses de Beauregard, Buthegnémont, le parc de Viray ont, de leur côté, étudié divers projets et soumis des propositions :

- Il y a place pour tous les systèmes, répète M. Callot. On a souvent parlé de trolleybus, une sorte de véhicule hybride qui a la mobilité sur route de l'autobus et qui emprunte au tramway son mode de locomotion par deux fils aériens pour le courant électrique. Le trolleybus n'est pas limité comme puissance ; ses frais d'entretien sont relativement modérés ; il se plie docilement aux nécessités de la circulation ; il a le même itinéraire qu'une ligne de tramways.

Le trolleybus fonctionne entre Aubagne et Cuges, dans la banlieue marseillaise ; il relie Lanslebourg à Modane sur la grande route des Alpes de Maurienne. Nous avons eu aussi l'occasion d'en apprécier les commodités à Constantine.

- Mais c'est principalement en Angleterre, continue le directeur, que le trolleybus jouit d'une vogue extraordinaire. Les routes sont de véritables billards ; le matériel n'a point à en souffrir ni les voyageurs à s'en plaindre : une chaussée sans dépression ni saillie donne au public toutes les satisfactions. Une politique de tourisme pratiquée en Angleterre avec un sens aigu des intérêts du pays a fait disparaître pour toujours les voies mal faites qui changeaient jadis en supplice un voyage de quelques kilomètres.

Le problème de la circulation que nous avons successivement exposé à l'*Est Républicain* avec une absolue impartialité, provoquent dans notre entretien un échange de vues qui amène ces réflexions sur les lèvres de M. Callot :

- Le tramway est-il gênant ? Cause-t-il autant d'embouteillages que ses détracteurs lui en attribuent ? Il crée des sens de circulation ; il ne gêne pas, mais il ralentit et, sous ce rapport, Nancy n'est pas mieux partagé que Paris. Nous subissons la loi générale. Je crois qu'on cherchera longtemps un remède efficace et durable. La crise s'aggrave plutôt par l'accroissement du nombre des automobiles. A mesure que les piétons diminuent, les conducteurs augmentent. Or, un conducteur tient dans la circulation 15 à 20 fois plus de place qu'un piéton. C'est une de ces vérités dont M. de La Palisse eût proclamé plaisamment le secret.

M. Callot considère les changements profonds introduits dans nos habitudes locales.

Ouvriers et patrons, employés et commerçants regagnent, après la journée leur domicile. Ils s'éloignent d'autant plus du magasin, du comptoir, du chantier, du bureau qu'ils ont à leur disposition un moyen de transport direct, rapide, fréquent et commode. Autrefois ils rentraient à pied chez eux. Le tramway est venu, ils se sont fixés alors en banlieue. Ceux qui possèdent une automobile habitent maintenant à huit ou dix kilomètres. L'abonnement au chemin de fer, un abaissement de nos tarifs du matin favorisent aussi cet exode. Certains problèmes, liés à la vitesse de circulation, sont susceptibles de recevoir une prompte et décisive solution. N'est-il pas exagéré, par exemple, de maintenir cinq arrêts entre le carrefour des Dom et la gare ? Cinq arrêts sur une distance de six cents mètres.

Dans certains pays, à Zurich notamment, les règlements locaux interdisent toute circulation autre que celle des tramways dans les quartiers, sur les points et aux heures où l'affluence populaire justifie cette mesure.

- Ce sont là de ces choses, avoue M. Callot, qu'on ne voit qu'à l'étranger. Quel Nancéien consentirait le sacrifice des portes Saint-Nicolas, Stanislas ou Sainte-Carherine, si quelque audacieux réformateur proposait la démolition de ces monuments au nom des commodités de la circulation ? On crierait haro sur le pelé, le galeux, le vandale - et vous verriez de quel bât cet aliboron serait bâté. Acceptons héroïquement les maux dont nous sommes condamnés à souffrir, en laissant à nos arrière-neveux la responsabilité d'une profanation contre l'Histoire et l'Art !

M. Callot n'a point l'humour révolutionnaire ; mais il ne se laisse pas non plus ballotter par les événements. Il se penche vers le plan de Nancy qui couvre entièrement sa table de travail :

- Il suffit de jeter les yeux sur ce plan, dit-il, pour s'apercevoir que les deux moitiés de la ville sont séparées par les ponts de l'avenue Foch et du faubourg Stanislas, dont l'insuffisance éclate avec une lumineuse évidence. Il faudra tôt ou tard élargir ces deux voies principales. Les ponts de Mont-Désert et du Montet n'échapperont point à la même nécessité. Notre système de câbles qui se répartit actuellement sur tous les points du réseau, nous impose l'obligation de créer sans délai deux sous-stations, l'une à Champigneulles, l'autre au dépôt de Boufflers. Nous ne nous laissons jamais dépasser par les exigences de plus en plus pressantes du progrès.

Notre interlocuteur conclut :

- Mais, dans le domaine de toutes les activités, on est malheureusement limité par les considérations financières. Nous ne demandons pas mieux que d'étudier tous les problèmes ; mais le problème essentiel, c'est d'abord qu'il faut vivre.

Achille LIEGEOIS.

Source : L'*EST REPUBLICAIN*. 30 octobre 1930.

NOUVELLE CONVENTION DE CONCESSION DES RESEAUX DE TRAMWAYS DE NANCY. 15-31 MARS 1925.

Entre les soussignés M. Henri MENGIN, Commandeur de la Légion d'Honneur, Maire de la Ville de Nancy, agissant en cette qualité, en vertu d'une délibération du Conseil municipal en date du 27 février 1925,

D'une part ;

Et M. Georges PAVIE, Président du Conseil d'administration de la Compagnie Générale Française de Tramways, dont le siège social est à Paris, 3 rue Moncey, agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration en date du 25 février 1925,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1er.

Les traités de rétrocession intervenus le 15 septembre 1903, 27 juillet 1907, 13 juillet 1910 et 27 janvier 1911, entre la Ville de Nancy et la Compagnie Générale Française de Tramways, sont complétés par les dispositions suivantes, qui entreront en vigueur à dater du 1er janvier 1926.

Article 2.

La Ville de Nancy ayant déclaré, par délibération de son Conseil municipal du 25 mai 1914, accepter d'être substituée à tous les droits de l'Etat, dans les conditions fixées à l'article 49 de la loi du 31 juillet 1913, l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie Générale Française de Tramways à Nancy sera régi dorénavant par la loi du 31 juillet 1913 sur les voies ferrées d'intérêt local.

Article 3.

La Compagnie Générale Française de Tramways accepte, sur la demande de la ville de Nancy, de substituer au cahier des charges du 15 septembre 1903, modifié par les avenants des 27 juillet 1907, 13 juillet 1910 et suivants, le cahier des charges ci-annexé.

La Ville de Nancy concède à la C.G.F.T. qui accepte, la concession de la construction et de l'exploitation des lignes ou tronçons de lignes énumérés à l'article 1er du cahier des charges, étant entendu :

Que la ligne Gare - Montet, concédée à la Compagnie par la convention du 13 juillet 1910, est supprimée et remplacée par la ligne : Vélodrome - Place Carnot, suivant les rues du Montet, Saint-Dizier, Stanislas, des Michottes, place Carnot, pour un sens ; place Carnot, rues de la Pépinière, d'Armeval, Saint-Dizier, du Montet, jusqu'au Vélodrome, pour l'autre.

Article 4.

En compensation des charges de toute nature qui résulteront, pour la Compagnie Générale Française de Tramways, de l'application de la présente convention, pour tenir compte d'autre part, des dépenses engagées par la réalisation de l'avenant des 9-16 juillet 1914 (application de la convention spéciale des 8-18 janvier 1921) et pour unifier la date d'expiration des diverses concessions accordées à la Compagnie Générale Française de Tramways, dans la région de Nancy, la Ville lui accorde la prorogation jusqu'au 31 décembre 1973, de la durée de la concession du réseau exploité par la Compagnie et qui a fait l'objet de la convention du 15 septembre 1903, modifiée par les avenants des 27 juillet 1907, 13 juillet 1910 et 27 janvier 1911.

Article 5.

La comptabilité des réseaux de tramways concédés à la Compagnie Générale Française de Tramways, par la Ville de Nancy, sera tenue d'une manière distincte de celles des autres exploitations de la Société.

Tous les éléments de cette comptabilité seront au siège de la direction locale, à Nancy, à la disposition du Maire, qui pourra faire procéder par ses délégués, aux diverses vérifications qui seront jugées utiles.

Article 6.

Il sera établi trimestriellement, sur les bases suivantes, un compte d'exploitation pour l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie par la Ville de Nancy et par le Département de Meurthe-et-Moselle :

a) Les recettes comprendront les produits des tarifs, ainsi que toutes les recettes extraordinaires ou spéciales, telles que : intérêts de fonds placés, soit en banque, soit en valeurs à court terme, y compris fonds de réserve, produit de la publicité, subventions du département, des communes ou des établissements publics, recettes des services spéciaux (arrosage, théâtre, cirque, écoles, etc ...) différences positives ou négatives du compte d'exploitation des lignes de Nancy à Dombasle et de Nancy à Pont-Saint-Vincent ; à l'exclusion cependant des recettes d'ordre provenant de cessions à d'autres exploitations de produits fabriqués dans les ateliers ou par les soins du réseau, et des transports de matériel ou de matériaux effectués pour des particuliers.

b) Les frais généraux d'administration centrale seront fixés forfaitairement :

1° Pour l'exploitation, à 2 % des recettes définies ci-dessus, à l'exclusion des différences positives ou négatives du compte d'exploitation des lignes de Nancy à Dombasle et de Nancy à Pont-Saint-Vincent.

2° Pour les travaux neufs de grosses réparations ou de renouvellement, à 5 % de leur montant.

c) La rémunération de la Compagnie est déterminée comme suit :

1° Pour les capitaux engagés dans le réseau : une somme forfaitaire de 877 526 F 49 se rapportant à la construction et à l'armement des lignes, et 5 % du montant moyen de la valeur des approvisionnements des magasins au cours de l'année.

2° Une prime de gestion égale à 3 % des recettes définies au paragraphe a) ci-dessus, à l'exclusion des différences positives ou négatives du compte d'exploitation des lignes de Nancy à Dombasle et de Nancy à Pont-Saint-Vincent.

3° Le tiers d'une prime d'économie définie ci-après, le deuxième tiers de cette prime étant attribué par le concessionnaire au personnel chargé de la direction et de la surveillance du réseau, et le troisième tiers étant attribué à la Ville en remplacement de la taxe de 1 % prévue par l'article 5 de la convention du 15 septembre 1903 laquelle est supprimée.

Cette prime d'économie sera calculée, par comparaison des consommations aux mille kilomètres, durant les trimestres successifs, avec le service du contrôle, pour la période d'application de l'avenant des 8-18 janvier 1921.

Ces consommations types pourront être révisées, d'accord également avec le service du contrôle, pour tenir compte des modifications apportées depuis 1913, tant en matériel roulant qu'aux voies et autres organes du réseau.

La différence entre ces chiffres et ceux réellement obtenus dans l'année représentera l'économie qui sera appréciée en argent, par application, pour chaque cas, du prix unitaire moyen correspondant pour l'année.

d) Les dépenses réelles de grosses réparations et renouvellements imputées au compte d'exploitation, ne dépasseront pas annuellement 400 000 francs, ce chiffre pouvant être révisé, d'après les besoins et les cours, sur la demande de la Ville ou de la Compagnie concessionnaire.

e) Les charges d'intérêt et d'amortissement des fonds que la Ville a fournies par voie d'emprunt depuis 1921, ainsi que la même charge concernant les fonds fournis par la Compagnie ou, à défaut, si les circonstances le permettent, par la Ville de Nancy, postérieurement au 1er janvier 1926, sur la demande du concessionnaire, pour le développement des réseaux, sera portée en dépenses, en ce qui concerne la Compagnie, d'après le taux moyen des emprunts communaux du Crédit foncier pour l'année, l'amortissement étant calculé d'après le nombre d'années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession, et en ce qui concerne la Ville, d'après le taux d'intérêt et d'amortissement résultant de ses contrats d'emprunts effectués pour le compte de la Compagnie.

Les programmes présentés par la Compagnie pour travaux neufs, grosses réparations et renouvellements, à gager sur fonds d'emprunt, devront être approuvés, au préalable, par l'Administration municipale, après avis du Service du Contrôle ; le premier programme dont le montant s'élèvera à 10 millions environ, est annexée à la présente. Il sera exécuté en deux tranches et

l'emprunt correspondant à la première tranche devra être réalisé avant le 31 décembre 1925.

F) Les frais de contrôle de l'Etat seront majorés de 150 % et imputés aux dépenses d'exploitation.

Le relevé récapitulatif du Compte ainsi établi sera adressé à la Municipalité dans les deux mois qui suivront l'expiration du trimestre correspondant.

Article 7.

Si, en cours d'exercice, il se produit un déficit d'exploitation, les avances de trésorerie nécessaires seront prélevées sur un fonds de réserve s'élevant à 1 200 000 francs qui sera constitué en cas de solde bénéficiaire par le reliquat des exercices de 1921 à 1925, après remboursement total des sommes payées par la Ville pour l'exploitation du réseau, postérieurement à 1913 et, pour le surplus, par un versement de la Compagnie, effectué dans les conditions fixées à l'article 6, paragraphe e ci-dessus ; ce versement sera remboursé à la Compagnie sur les premiers excédents des exercices ultérieurs.

En cas de solde déficitaire du compte de liquidation prévu par la convention des 8-18 janvier 1921, les sommes restants dues à la Ville devront être remboursées à cette dernière, par priorité au cours des deux premiers exercices postérieurs au 1er janvier 1926.

Dans le cas où, par suite de prélèvements, le fonds de réserve viendrait à descendre au-dessous de 300 000 francs, il sera procédé au remaniement des services et les tarifs, comme il est dit aux articles 9 et 10 ci-après.

Si, après application des dispositions qui précèdent, il y a excédent de recettes, les sommes disponibles seront affectées au remboursement des avances prélevées sur le fonds de réserve et le reliquat recevra la destination indiquée à l'article 8.

Article 8.

Il sera procédé, au 1er mai de chaque année, à la liquidation des comptes d'exploitation de l'exercice précédent, établie conformément aux dispositions de l'article 6 précédent.

Le reliquat bénéficiaire de l'exercice, après constitution ou reconstitution du fonds de réserve, sera consacré, d'accord entre la Municipalité et la Compagnie, soit à l'amélioration du réseau, soit à l'extension des installations, ou au renouvellement du matériel fixe ou roulant.

Si, pendant deux années consécutives, le fonds de réserve atteignant 1 200 000 francs, la liquidation du compte annuel d'exploitation faisait ressortir un reliquat bénéficiaire supérieur à 300 000 francs, la Ville pourra exiger que les deux tiers de cet excédent soient distraits à l'avenir dudit compte, pour recevoir, le concessionnaire entendu, telle application concernant le réseau qui lui paraîtra utile.

Lorsque cette affectation aura consisté dans un abaissement des tarifs, il y aura lieu à application de l'article 47 du cahier des charges.

A l'expiration de la concession, le fonds de réserve sera partagé par moitié entre la Ville de Nancy et la Compagnie.

Il en sera de même en cas de rachat, à l'exception toutefois de la partie dudit fonds qui, ayant été constituée effectivement par la Compagnie en application du premier paragraphe de l'article 7 de la présente convention, n'aurait pu encore lui être remboursée sur les bénéfices d'exploitation et lui appartiendrait ainsi en propre.

Article 9.

La consistance des services et les horaires seront fixés pour toute la durée d'application de la présente, comme à l'article 32 du cahier des charges, sauf application éventuelle de l'article 7, troisième paragraphe.

Il est spécifié que les fréquences indiquées sont des moyennes, le concessionnaire ayant la faculté, d'accord avec la Ville, de réduire le nombre de passages pendant les heures mortes de la journée au profit des heures de la plus grande circulation du public, les deux parties contractantes se réservant, si les résultats de l'exploitation le rendent nécessaire, de réduire certaines fréquences, de manière à réaliser et à maintenir dans toute la mesure du possible, compte tenu des remaniements éventuels de tarifs, prévus à l'article 10 ci-après, l'équilibre du compte défini à l'article 6.

L'extension des services ne pourra avoir lieu que d'accord avec la Ville, après avis du Service du Contrôle.

Afin de faciliter l'exécution du service, la Compagnie est autorisée à décrocher, pendant les heures mortes de la journée, des voitures de remorques et à les garer dans les conditions définies ci-après :

Terminus Maxéville, 5 voitures ;

Terminus Jarville, 5 voitures ;

Place Carnot, entre les rues de la Pépinière et des Michottes, 5 voitures ;

Place Carnot, devant la maison Belliéni, 4 voitures ;

Bonsecours, en face rue de Bonsecours, 1 voiture ;

Laxou-Terminus, 4 voitures ;

Place Thiers, voie Pompey, 1 voiture ;

Ile-de-Corse (triangle), 2 voitures ;

Croisement de la prairie de Saint-Max, 12 voitures ;

Avenue de Boufflers, 5 voitures ;

Triangle Blandan, 4 voitures ;

Place de la Commanderie, 5 voitures ;

Bon-Coin, 3 voitures ;

Pont-Tournant, 5 voitures ;

Terminus Maron, 2 voitures ;

Place des Dames, 2 voitures ;

Terminus Saint-Mansuy, 1 voiture ;

Rue Stanislas, Bibliothèque, 7 voitures ;

Place Lobau, 3 voitures ;

Rue des Quatre-Eglises et place Mengin, 4 voitures.

Les véhicules devront être disposés de manière à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Ils seront gardiennés et devront être éclairés la nuit et en cas de brouillard.

Dans le cas où la Compagnie effectuerait un service d'autobus, suivant des itinéraires déjà desservis par des lignes de tramways, elle pourrait être autorisée à réduire dans une mesure à déterminer, d'accord avec la Ville, sur l'avis du Contrôle, le service des tramways sur les parcours correspondants.

Le tronçon de la ligne de Saint-Mansuy à Gentilly, construit à la demande et aux frais de la Ville de Nancy, est incorporé dans le réseau exploité par la Compagnie ; son exploitation régulière est, dans tous les cas, subordonnée à la transformation du système actuel d'alimentation du réseau.

Article 10.

Les tarifs devront être calculés de manière à réaliser et à maintenir, dans toute la mesure du possible, l'équilibre du compte défini à l'article 6, compte tenu des modifications éventuelles apportées dans la fréquence des services.

En conséquence, lorsque par suite de prélèvements successifs sur la provision dont il est question à l'article 8, le reliquat sera tombé à 300 000 francs ou au-dessous, les tarifs devront être immédiatement relevés et appliqués après homologation par le Préfet, conformément aux dispositions de l'article 31 de la loi du 31 juillet 1913.

Le relèvement portera d'abord sur la section urbaine et ensuite, s'il est besoin, à la fois sur les sections supplémentaires et sur les correspondances ; il sera de cinq centimes.

Afin de rendre progressif le jeu des relèvements ou de l'abaissement des tarifs, la Compagnie mettra en vente des carnets de 10 tickets pour un parcours direct intérieur. Le prix du carnet de 10 tickets pourra, lorsque la situation du compte prévu aux articles 7 et 8 le rendra nécessaire être relevé ou abaissé d'un nombre entier de décimes, de manière à laisser ressortir, pour la valeur de chacun des 10 tickets, une augmentation ou une diminution égale ou inférieure à cinq centimes.

Dans tous les cas, un ticket devra être accepté en paiement d'un trajet quelconque, sur les lignes urbaines pour le prix d'une section intérieure.

La majoration résultant du jeu de relèvement des tarifs ne pourra, à moins d'accord entre la ville et la Compagnie, dépasser 100 % des tarifs de base.

Article 11.

En conformité des dispositions prévues par l'article 8 de la convention des 8-18 janvier 1921, il sera établi pour l'exploitation des lignes départementales de Nancy à Dombasle et de Nancy à Pont-Saint-Vincent, un compte d'exploitation établi sur les bases indiquées à l'article 6 ci-dessus pour le réseau municipal ; cependant les frais généraux d'administration centrale sont fixés à 4,5 % des recettes de toute nature des lignes départementales et à 5 % pour les travaux neufs et de grosses réparations, la rémunération de la Compagnie étant, en dehors de la prime d'économie, de 5,5 % des recettes de toute nature.

En outre, les dépenses de renouvellements et grosses réparations, imputées au compte d'exploitation ne devront pas dépasser annuellement 150 000 francs.

La différence positive ou négative du compte d'exploitation des lignes départementales sera incorporée dans le compte du réseau municipal.

Article 12. Autobus.

La Compagnie se réserve de mettre en marche, d'accord avec la Ville, des services d'autobus.

Les itinéraires de ces services devront se rapprocher, autant que possible, du tracé des lignes existantes ou déclassées. Ils desserviront, en principe, les mêmes points. Toutefois, ils pourront être établis en dehors des voies ferrées à condition de constituer des compléments utiles à l'exploitation de ces dernières, dans leur zone de trafic normal.

Les itinéraires, les arrêts, les horaires et le sectionnement de ces services seront fixés par le Préfet sur la proposition du concessionnaire, d'accord avec la Ville.

Article 13.

La Ville de Nancy autorise la Compagnie concessionnaire à déverser dans les égouts, aux points fixés d'accord avec le Service de la Voirie, les produits du nettoyage des voies.

Elle s'engage, en outre, à enlever gratuitement et d'une manière régulière, les produits du nettoyage des voitures, lesquels seront rassemblés dans une benne du type de celles servant à la collecte des ordures ménagères.

Article 14.

Pour les besoins des services de la Municipalité, il sera mis à la disposition du Maire de Nancy, 85 cartes de circulation, dont les titulaires seront indiqués sur une liste remise par la Ville à la Compagnie, dans la première quinzaine de novembre.

Article 15.

Les frais de timbre, d'enregistrement et d'insertion au Journal Officiel de la présente, sont portés en dépenses au compte d'exploitation.

Fait en triple exemplaire à Nancy, le 31 mars 1925.

Le Maire,

Signé : H. MENGIN.

A Paris, le 15 mars 1925. Signé : PAVIE.

Source : Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 25.

RAPPORT
DE LA DIRECTION DES TRAMWAYS DE METZ
AU CONSEIL MUNICIPAL,
RELATIF A L'ESSAI D'AUTOBUS SUR LA LIGNE DU SABLON.
24 OCTOBRE 1927.

Pour les autobus du Sablon, voici le rapport qui vient de m'être présenté :

Le Directeur reprend l'ensemble de la question. Il rappelle les raisons qui ont amené les tramways à tenter l'essai des autobus. Il s'agissait tout d'abord de comparer, en connaissance de cause, les deux moyens de transport au point de vue prix de revient, puis de voir quels étaient les avantages et les inconvénients pratiques de chaque système.

Les résultats peuvent être présentés aujourd'hui. On peut les grouper comme suit :

1° Résultat financier de l'essai.

2° Choix des véhicules.

3° Conclusions à tirer.

I

Les résultats obtenus à Metz se couvrent avec ceux obtenus par les enquêtes dans d'autres villes.

A Paris, le prix du km voiture est à peu près le même pour les deux systèmes, mais le prix du km tramway est un peu plus cher à Paris qu'à Metz.

Le km voiture revient à Metz à 2,60 F.

Le km voiture gazogène à 3,18 F.

Le km voiture essence à 3,50 F.

Mais ces prix comprennent la redevance versée pour location des voitures et il est certain que, malgré les affirmations de la Société Départementale, ce chiffre lui laisse un bénéfice appréciable.

Somme toute, l'essai d'autobus a coûté environ 40 000 francs de plus que n'auraient coûté les tramways. On est donc loin des chiffres fantaisistes qui ont été publiés à ce sujet.

Mais si l'on considère l'ensemble des tramways, la dépense de 40 000 francs a été récupérée par ailleurs. En effet le service du tramway a ressenti immédiatement la suppression de la ligne du Sablon. Le retard a été diminué d'environ 30 minutes par jour et l'on peut admettre que cette amélioration s'est traduite par un supplément de recettes d'environ 400 francs par jour, ce qui compense presque exactement le supplément de dépense dû aux autobus.

L'essai a donc été utile sans être coûteux.

Le Directeur, pour son compte, estime que la preuve est faite et que les tramways auront un rendement sensiblement meilleur dès que l'on supprimera l'enchevêtrement des lignes et qu'on rendra les parcours indépendants.

En ce qui concerne le service du Sablon lui-même, les chiffres permettent de constater une recette identique lorsqu'il s'agit de tramways ou lorsqu'il s'agit d'autobus. Cela s'explique assez facilement puisque le public voyageur ne varie guère. Le changement de système n'a pas attiré le public voyageur et ne l'a pas repoussé.

Par contre, le fonctionnement des deux systèmes simultanément a augmenté les recettes, mais pas dans des proportions suffisantes pour justifier le maintien des deux systèmes.

II

Si l'on en arrive au fonctionnement pratique des autobus, on peut constater que les critiques et les reproches ont trait à trois objets principaux :

1° Certains détails de fonctionnement ont aliéné de nombreuses sympathies, par exemple les pannes, la dureté du démarrage et le dégagement des fumées. Ces points pourront être réglés sans grandes difficultés.

2° Véhicules mal commodes. Les véhicules présentés par la Société Départementale sont parfaits pour un service interurbain. Ils sont, par contre, beaucoup moins adaptés à un service de ville où l'écoulement rapide des voyageurs importe beaucoup plus que le confort du voyage.

Le public préférerait, sans aucun doute, la plate-forme arrière qui a fait ses preuves à Paris. Or, cette plate-forme arrière est presque impossible à établir sur les châssis légers 25 places, à cause de la surcharge du train arrière.

D'autre part, le châssis 38 places, qui serait parfait au moment des pointes, coûte plus cher, consomme plus et détériore la route.

Tous les réseaux se heurtent aux mêmes difficultés et recherchent le type de voiture idéal qui sera peut-être le châssis léger avec entrée latérale et petite plate-forme arrière.

M. Weydert ajoute quelques explications au sujet des véhicules. Un effort est fait de toutes parts pour rechercher la voiture idéale, et l'avenir de l'autobus est indiscutable partout où la circulation intense et les rues étroites empêchent le fonctionnement du tramway.

Du reste les autobus représentent une économie puisqu'il n'y a pas de voie coûteuse à construire, à entretenir et à renouveler. Enfin M. Weydert estime que les véhicules à Metz subissent des efforts trop violents. Ils font 200 km par jour sans arrêts ni vérifications, alors qu'ils devraient être changés tous les 100 km.

Le Directeur répond que les parcours demandés aux autobus de Metz ne sont pas exagérés. Les autobus de Paris font une moyenne de 200 à 250 km par jour et ne rentrent pas au dépôt de la journée, sauf pour panne.

Il est vrai que le service de Paris permet d'avoir un ou plusieurs autobus de réserve, au terminus des lignes, mais Metz ne pourrait en aucun cas immobiliser des voitures aussi nombreuses.

En ce qui concerne les dépenses du rail, l'expérience du Sablon a montré que les chaussées ne supportent pas la fatigue des autobus lorsqu'elles ne sont pas en parfait état avec revêtement solide, bien entendu. La dépense change donc simplement de nom.

3° Enfin, les principales critiques ont reproché à l'autobus son insuffisance de surcharge.

C'est réellement le point faible du système. Pour y remédier, il faut des voitures nombreuses en réserve, capables d'intervenir à tout moment.

Dans le cas du Sablon, il faut deux voitures pour assurer le service, une troisième pour la pointe et une quatrième en réserve permanente.

De ce fait, il faut quatre voitures pour deux véhicules de travail et cela rend le service du capital très onéreux.

Plus le réseau est grand, plus cette difficulté s'amoindrit, mais un service public doit prévoir largement puisque le public manifeste violemment contre les pannes et insuffisances de voitures.

III

Il s'agit donc de tirer les conclusions pratiques de l'essai.

La question du maintien ou de la suppression des autobus pour le Sablon ne se pose plus à l'heure actuelle. En effet, la Société Départementale a fait connaître à M. le Maire qu'elle estimait que l'essai avait assez duré et qu'elle avait besoin de ses voitures ailleurs, à partir du 14 septembre. Cette décision, un peu brusque, n'est pas autrement surprenante. Depuis que la Société sait que ses carrosseries ne conviennent pas pour Metz et que le tramway ne les achètera pas, elle n'a plus grand intérêt à les louer aux tramways. Il s'agit simplement de remettre en service les tramways pour le Sablon en avertissant convenablement le public.

Mais la décision du Conseil municipal concernant l'avenir des autobus n'en est pas modifiée et le tramway propose le programme suivant :

« Examiner les carrosseries utilisées dans différentes villes et dont les schémas sont soumis à la Commission.

Rechercher la solution la meilleure.

Engager si possible les constructeurs à essayer leurs nouveaux types à Metz. »

Lorsque la Commission aura pu examiner les nouveaux types de voitures et prendre une décision, elle sera appelée également à se prononcer sur le genre de service qui sera demandé aux nouveaux autobus.

Dans ce but, les tramways prépareront différentes propositions :

1) Reprise du service sur le Sablon tel qu'il a fonctionné ;
2) Essai de remplacement du tramway sur une autre ligne (Moulins, Route de Lorry, par exemple) ;

3) Arrêt complet du service de tramway à 8 heures du soir et service tardif d'autobus sur certains parcours à déterminer.

Il est hors de doute que la suppression des tramways avant 7 heures du matin et après 8 heures du soir entraînerait une économie extrêmement intéressante dans l'exploitation du tramway. La difficulté consiste toutefois à concilier cette suppression avec les besoins réels de la population.

IV

A la suite de la discussion de ce programme, la Commission estime que les tramways pourraient être singulièrement améliorés s'ils n'étaient pas tenus à donner correspondance à tous les points du réseau.

Le Directeur cite comme exemple la ligne Place d'Armes - Place Saint-Louis - Gare qui est gênée dans son service par la correspondance à la place Saint-Louis et à la place de la Gare. Elle serait beaucoup plus rapide et plus commode si elle faisait simplement un service de navette sans s'occuper des correspondances. Queuleu et Plantières y trouveraient également leur avantage puisque leur ligne fonctionnerait mieux et sans arrêts inutiles, avec terminus place Saint-Louis.

J'ai tenu à vous donner lecture de ce rapport, tout d'abord parce que c'est le Conseil municipal qui doit en être informé le premier. Il serait peut-être utile de communiquer ce rapport à la presse pour le publier à sa convenance.

Le Conseil approuve.

Source : Procès-Verbal du conseil municipal de Metz du 24 octobre 1927.

UNIVERSITE DE METZ
S. C. D.

CONVENTION DE CONCESSION D'UNE LIGNE D'AUTOBUS ENTRE NANCY ET MALZEVILLE. 6 JANVIER 1930.

Entre les soussignés :

Monsieur Joseph MALVAL, Maire de la Ville de Nancy, agissant en cette qualité en vertu d'une délibération du Conseil municipal en date du 28 novembre 1929, approuvée par Monsieur le Préfet, le 17 décembre 1929,

Monsieur Auguste CHERY, Maire de la Commune de Malzéville, agissant en cette qualité en vertu d'une délibération du Conseil municipal en date du 6 décembre 1928, approuvée par Monsieur le Préfet, le 17 décembre 1929,

d'une part ;

Et monsieur Léon BOULLE, Président du Conseil d'administration de la Compagnie Générale Française de Tramways, dont le siège social est à Paris, 3, rue Moncey, agissant en cette qualité en vertu d'une délibération du Conseil d'administration en date du 27 novembre 1929,

d'autre part ;

Il a d'abord été exposé ce qui suit :

Exposé :

Par décision en date du 7 avril 1928, Monsieur le Ministre des Travaux publics a prescrit la substitution au Pont Tournant dit « Pont tournant de Malzéville », d'un pont levant à commande mécanique de plus grande dimension.

La réalisation de ce dispositif étant incompatible avec la présence de la voie et surtout des fils de trolley de la ligne de tramways desservant l'agglomération de Malzéville, dont le tracé emprunte le Pont-Tournant de Malzéville, l'Administration des Ponts-et-Chaussées a demandé aux divers intéressés la suppression du tronçon de la ligne : Pont-Tournant de Malzévile - Rue de l'Orme, prévue au paragraphe 5 de l'article 2 du Cahier des Charges annexé à la convention des 15/31 mars 1925 et son remplacement par un service d'autobus.

La Ville de Nancy, par délibération en date du 24 décembre 1928, la commune de Malzéville par délibération en date du 6 décembre 1928, et la Compagnie Générale Française de Tramways ayant accepté cette proposition,

Il a été dit et convenu :

Article 1er.

Est concédé à la Compagnie Générales Française de Tramways le droit exclusif de stationnement pour l'exploitation de la ligne envisagée, sur le territoire des communes traversées, pour les voitures servant à l'exploitation de la ligne définie à l'article 2 ci-après.

Article 2.

Les services seront effectués entre le lieu dit : « Croix de Mission », à l'intersection des rues de la République et de l'Eglise de Malzéville et la Place de la Gare (places Thiers) à Nancy.

L'itinéraire emprunté sera le suivant :

Sur le territoire de la Commune de Malzéville : la rue de la République, la rue Sadi-Carnot.

Sur le territoire de la Commune de Nancy : les rues de Malzéville - Faubourg des Trois-Maisons - le Boulevard Charles V - le Cours Léopold, et pour, un sens, la rue de Serre et la Place de la Gare (Place Thiers) ; pour l'autre sens : les rues Mazagran - Stanislas - Guerrier de Dumast - la Place Carnot et le Cours Léopold.

L'itinéraire prévu sur le territoire de Nancy pourra toutefois être modifié dans le cas où l'expérience révélerait préférable un autre itinéraire ; dans le cas également où la création d'un sens unique rendrait impossible l'observation du parcours ci-dessus indiqué. Dans un cas comme dans l'autre, le terminus à Nancy demeurerait fixé à la Place de la Gare(place Thiers).

Les arrêts fixes et facultatifs sur tout le parcours desservi seront arrêtés par le Préfet, sur la proposition de la Compagnie et l'avis du Service du Contrôle, après accord entre le Maire et la Compagnie.

Article 3.

Pour l'exécution de ce service, la Compagnie Générale Française de Tramways ne pourra être tenue de posséder plus de deux autobus.

Article 4.

Le tarif à percevoir est fixé à 0 F 50 par personne, quelle que soit la longueur des lignes empruntée. Toutefois, le parcours « Croix de Mission - Pont de Malzéville » sur le canal ou vice versa, ne donnera lieu qu'à la perception de 0 F 25. Ces tarifs pourront être soumis tous les dix ans à une révision pour cause de changement dans la situation économique générale, si l'une des parties le demande six mois avant la date de révision.

Les enfants au-dessous de quatre ans ne paieront pas, à condition d'être tenus sur les genoux.

Article 5.

Les prix ci-dessus seront affectés de l'index correctif positif ci-après :

[0,15 x (S - So)/So] + [0,20 x (C-Co)/Co] + [0,30 x (h-ho)/ho]

So étant les salaires mensuels de l'agent titulaire de 1ère classe marié et père de deux enfants, toutes indemnités en espèces comprises : 875 francs.

S étant les salaires moyens du trimestre considéré.

Co étant le prix moyen du pneumatique 34 x 7 Michelin en magasin à Nancy, chez le représentant de la Firme Michelin, prix brut, sans remise, ni ristourne : 1 382 francs.

C étant le prix moyen du trimestre considéré.

ho étant le prix actuel de l'hectolitre de carburant rendu au dépôt des autobus : 210 F l'hectolitre.

h étant le prix moyen de l'hectolitre de carburant pour le trimestre considéré.

Le réajustement des prix se fera au début de chaque trimestre, s'il y a lieu, avec les prix du trimestre précédent.

Article 6.

Sous la réserve figurant à l'article 3, le minimum des voyages journaliers est fixé à quarante.

Le service sera assuré de 7 heures, à partir de la Place Thiers à Nancy, jusqu'à 20 h 30, dernier départ de Malzéville.

Article 7.

L'exécution des présents services est subordonnée au maintien, au profit de la Compagnie Générale Française de Tramways, de la subvention annuelle de six mille (6 000) francs, voté par le Conseil municipal de Malzéville dans sa séance du 11 décembre 1923.

Le montant de cette subvention sera porté en recette ; il sera acquis, chaque année, sous réserve qu'aucune faveur, ni carte de circulation à titre réduit ou gratuit, ne seront admises sur les autobus de la ligne ci-dessus définie.

Article 8.

Le stationnement gratuit des autobus desservant la ligne de Malzéville est autorisé dans Nancy.

Article 9.

Les matières nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des autobus seront soumises au même régime d'octroi que celles nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des tramways dans la Ville de Nancy.

Article 10.

Les dispositions de l'article 36 du Cahier des charges annexé à la convention des 15/31 mars 1925, sont applicables aux lignes d'autobus qui pourront être établies en remplacement de lignes de tramways.

Article 11.

La durée de la présente convention s'étendra jusqu'au 31 décembre 1973.

Article 12.

Les frais de timbre et d'enregistrement des présentes ainsi que ceux d'insertion au Journal Officiel seront à la charge de la Compagnie Générale Française de Tramways, et portés en dépenses d'exploitation.

Fait en triple exemplaires à Paris,
le 6 janvier 1930.

Lu et approuvé. Le Maire, J. MALVAL

Lu et approuvé. C^ie G^le F^se de Tramways : Le Président du Conseil d'Administration : signé : BOULLE

Lu et approuvé. Le Maire, A. CHERY

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

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT DU SERVICE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY.

4 AVRIL 1932.

L'Administration Municipale a reçu de la Compagnie Générale Française de Tramways une note dont nous extrayons les passages suivants :

« Il semble intéressant au moment où de nombreux travaux de voirie s'imposent d'examiner en même temps la question d'un certain nombre d'aménagements nouveaux du service de transport.

Les aménagements que l'on pourrait envisager dès maintenant sont les suivants et la Compagnie accueillerait favorablement ces transformations.

1) Ligne 5.

L'exploitation de la ligne 5 a lieu actuellement, comme chacun sait, par superposition de deux services :

- Blandan - Pont-Tournant
- Blandan - Pépinière, avec manœuvre de décrochage.

Il serait souhaitable, au point de vue de la circulation en général et de l'intérêt des habitants de la 8° section en particulier, de voir les voitures de la ligne 5 aller toutes jusqu'au voisinage du Pont-Tournant, en formant boucle par les rues de Malzéville et Grandville, où les voies existent déjà et Sigisbert-Adam, où elles seraient à construire, pour revenir par le Boulevard de la Pépinière.

Cette réalisation donnerait satisfaction à de nombreux vœux, plusieurs fois renouvelés, et relierait directement le quartier Grandville à la Gare.

2) Ligne 6.

Le quartier du Pont-Tournant étant desservi par l'autobus de Gare - Malzéville et en outre aux 6' par la ligne Blandan ainsi modifiée, il deviendrait inutile de maintenir le terminus actuel de la ligne 6 au Pont-Tournant.

Les abords, souvent embouteillés, de cet ouvrage, très emprunté, se trouveraient de ce fait dégagés, pour la plus grande satisfaction générale et le triangle américain, objet de tant de protestations, serait supprimé.

Le terminus de la ligne 6 pourrait alors être reporté devant l'Eglise Saint-Epvre, libérant ainsi du tramway la Grande Rue, dans laquelle la circulation devient tous les jours plus difficile. La Grande Rue, qui ne connaîtrait plus l'encombrement, serait cependant desservie à ses deux extrémités : rue Braconnot, par les voitures de la ligne 5 ; place Saint-Epvre, par celles de la ligne 6.

La ligne 6 ainsi raccourcie du Pont-Tournant, serait en revanche, éventuellement prolongée à son autre extrémité, vers le coin, tous les jours plus populeux, de Villers, au bas de la rampe de Villers, lorsque le rattachement d'une partie de cette commune à Nancy aura été réalisé.

3) Ligne 7.

La ligne 7, comme la plupart des lignes circulaires, ne dessert aucun besoin accusé. Son circuit est trop étendu, la fréquence des passages est faible.

Enfin, la constitution de la ligne est telle qu'on ne peut augmenter le nombre de voitures en circulation comme on le veut ; cette augmentation doit nécessairement être opérée par multiples de six voitures. Comme, ni le trafic actuel, ni le trafic possible ne permettent de justifier un semblable renforcement sur une ligne déjà déficitaire, il ne faut ici envisager aucune amélioration du service par le tramway.

Il semble donc intéressant de substituer à la ligne circulaire ; deux lignes de pénétration (qui sont les seules actives) :

a) Une ligne Eglise de Maxéville à la place Thiers, par le boulevard de Scarpone, le boulevard Godefroy-de-Bouillon, la rue Stanislas, rues Piroux, Mazagran, Stanislas ...

b) Une ligne Caserne d'Artillerie (point à fixer) à la Cathédrale, par la rue Jeanne d'Arc, avenue Foch, les rues Saint-Jean et Saint-Georges.

4) Ligne S.

Il est enfin possible que la ligne Cimetière du Sud soit remplacée par une ligne d'autobus qui, par le Quai de la Bataille, pourrait éventuellement desservir les nouvelles cités de Jarville. »

****

A notre avis, les propositions de la Compagnie des Tramways ainsi présentées ne sont pas acceptables parce qu'incomplètes.

Il nous semble cependant que certaines suggestions de la Compagnie sont intéressantes à la condition d'être corrigées.

Je soumets donc les solutions envisagées à la Commission des Travaux pour qu'elle décide si elle estime que ces solutions sont intéressantes et me dire si je dois continuer les pourparlers avec la Compagnie Générale Française.

Voici donc les modifications que je vous propose de discuter avec la Compagnie des Tramways :

1) Accepter la proposition pour la ligne 5 c'est-à-dire faire la boucle par la rue de Malzéville, la rue Grandville et la rue Sigisbert Adam, étant entendu que toutes les voitures de cette ligne emprunteraient cette boucle et que la Compagnie des Tramways pavera la rue Sigisbert Adam comme sur les routes nationales, c'est-à-dire dans l'entrevoie et sur 50 cm de chaque côté.

2) Accepter de reporter le terminus de la ligne 6 à la place Saint-Epvre près du Palais Ducal. La suppression de cette ligne dans la Grande Rue étant très intéressante au point de vue de la circulation et devant être corrigée par la solution que je vous propose ci-après.

3) Accepter la suppression complète de la ligne 7 qui est notoirement déficitaire et qui, il faut bien l'avouer ne rend pas grand service dans la plus grande partie de son parcours.

Cette ligne 7 serait remplacée par deux lignes d'autobus ayant des itinéraires à déterminer.

a) Une première ligne partant du quartier Drouot (caserne d'Artillerie) à l'angle de la rue Saint-Charles et du chemin de Nabécor, prendrait le chemin de Nabécor jusqu'au prolongement du boulevard Clémenceau, suivrait pour le moment ce prolongement et ultérieurement le prolongement de la rue Jeanne d'Arc, remonterait la rue du Montet jusqu'à la rue Jeanne d'Arc, emprunterait cette rue jusqu'à la rue de la Commanderie, l'avenue Foch, la rue Saint-Jean, la rue Saint Georges jusqu'à la place de la Cathédrale, la rue Maurice Barrès, la place Stanislas, la place Carrière, la Grande Rue, la rue de la Citadelle, le faubourg des Trois-Maisons, la rue des Prés, jusqu'à la rue de Fontenoy où serait le terminus.

b) Une deuxième ligne d'autobus partirait de l'Eglise de Maxéville et suivrait les voies suivantes : avenue de Gentilly, boulevard de Scarpone, place Aimé Morot, boulevard Albert I°, rue Victor-Hugo, faubourg Stanislas, rue Saint-Catherine, faubourg Saint-Catherine, rue de Dieuze jusqu'à la rue Guilbert de Fixerécourt où aurait lieu le terminus.

Monsieur l'Ingénieur en Chef m'a suggéré un autre itinéraire. A partir du Pont Stanislas, l'autobus prendrait les voies suivantes : rue Piroux, place Thiers, rue Mazagran, avenue Foch, et provisoirement rue Saint-Jean, rue Notre-Dame, ultérieurement boulevard Joffre, rue Cyfflé, rue des Ponts, rue Charles III, rue de la Salle, rue Molitor, place Lobau, rue de Tomblaine, Tomblaine jusqu'à l'Eglise.

Si vous préférez ce dernier itinéraire, il permettrait de réaliser le projet qui a été abandonné à la dernière séance de la Commission des Travaux, c'est-à-dire de reporter le terminus de la ligne 9 à la rue du Pont Mouja et par suite d'améliorer la circulation dans la rue Saint-Nicolas, en effet cet itinéraire lève la principale objection faite à la suppression d'un tronçon de la ligne 9 car la

Cité Universitaire serait en relation directe avec l'Hôpital et la Faculté de Médecine.

Enfin pour que la partie de la rue du Montet qui est actuellement desservie par la ligne 7 ne soit pas lésée, la ligne M qui a actuellement son terminus à la rue des Quatre-Eglises, emprunterait la rue Saint-Dizier et aurait son terminus reporté à la place des Dames. Cet aménagement nouveau aurait l'avantage de desservir de nouveaux quartiers et sans léser personne.

Avant de continuer les pourparlers avec la Compagnie des Tramways, je viens vous demander si ces dispositions ont l'agrément de la Commission de Travaux.

Nancy, le 4 avril 1932.

Source : Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 28.

UTILISATION, PAR LA REGIE DES TRAMWAYS DE METZ, D'AUTOBUS EN REMPLACEMENT DES TRAMWAYS, POUR LES SERVICES DE RENFORCEMENT DE MIDI. 20 MAI 1932.

La Commission des Travaux et Domaines et la Commission des Finances vous proposent d'adopter la motion suivante :

I

En raison de la crise qui affecte considérablement les recettes du tramway, il n'est plus possible de mettre en service les renforcements habituels de motrices et de remorques, pour enlever sans délai toutes les affluences qui se produisent, notamment par mauvais temps. Ces renforcements seront assurés à midi par des autobus, qui permettront au public plus pressé de ne pas attendre la prochaine voiture vide lorsque les convois sont surchargés.

II

La situation économique oblige le tramway à élaguer tous les services improductifs, et notamment les services tardifs après 20 heures. Pour ne pas priver la population de tout transport en commun après 20 heures, la Régie mettra en service des autobus en s'inspirant des expériences en cours. Le service du dimanche matin, qui fonctionne pour ainsi dire vide jusqu'à 10 heures, fera l'objet d'une étude spéciale.

Les samedis et veilles de fête seront assimilés en principe aux jours de semaine.

III

Malgré l'insuffisance des recettes, les abonnements du tramway ne seront pas supprimés, toutefois, le rabais accordé sera fixé uniformément à 25 % du tarif normal.

Pour les autobus, le prix minimum par course est fixé à 0 F 80, à condition que le voyageur soit pourvu d'un carnet de tickets. Il y aura majoration de 10 centimes par section pour les voyageurs non pourvus de tickets. Le principe de l'abonnement comportant un rabais de 25 %, sera étendu aux autobus.

IV

La Régie est chargée, en accord avec le Contrôle, de mettre au point le service de tramways et d'autobus sur les bases ci-dessus, en procédant aux regroupements et modifications d'horaires du personnel nécessaires pour rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses.

Messieurs,

En vous demandant, au nom de la Commission des Finances, d'adopter la motion dont je viens de vous donner lecture, je ne veux pas manquer de vous rappeler le long débat qui s'est engagé sur cette question, dont l'importance ne vous échappe pas, en séance de Commission.

La situation des tramways est grave, en ce sens qu'en raison de la situation économique actuelle, les recettes ont considérablement fléchi en ces derniers mois, et on nous rendait compte, à la Commission des Finances, que ce fléchissement atteignait 50 000 francs par mois depuis le début de l'exercice 1932.

Les dépenses n'ont pas varié ; nous allons ainsi, si nous ne prenons pas immédiatement des mesures qu'appelle une telle situation, vers un très gros déficit en fin d'exercice, déficit qu'il faudra combler, et nous n'aurons d'autre moyen à notre disposition pour le faire, qu'une augmentation de centimes additionnels. Il faut voir la situation en face et appeler sur elle l'attention de nos concitoyens.

Certes, nous admettons qu'un transport en commun sert l'intérêt général, ainsi que le faisait remarquer, dans un rapport qui vous a été soumis, M. le Directeur des Tramways.

Et, même si le transport est déficitaire, une ville doit comporter tramways et autobus dans sa politique d'expansion, au même titre que ses projets d'assainissement, de voies nouvelles, d'urbanisme et de lotissements. Le Conseil municipal l'a toujours compris ainsi, puisqu'il inscrit annuellement à son budget la couverture supplémentaire nécessaire à la balance des comptes de l'exploitation des Tramways.

Mais il est cependant des limites, et nous ne pouvons pas nous laisser aller à un déficit qui pourra atteindre, en fin d'exercice, 8 à 900 000 francs, peut-être un million.

Il faut bien que le personnel sache que nous ne voulons en aucune façon, porter atteinte aux situations acquises ; il faut que le public sache que nous ne voulons pas augmenter les tarifs, et si la Commission des Finances aujourd'hui vous propose une diminution du rabais accordé à certains abonnements, cette mesure n'a pas rallié l'unanimité des membres de la Commission, et il est probable que, tout à l'heure, une discussion s'ouvrira à ce sujet.

Mais, ceci dit, il faut que le public sache que le moment est venu de modifier certaines habitudes.

Certes, il est agréable de pouvoir transporter, en quelques minutes, à midi, tous les usagers habitant l'extérieur de Metz.

Il est agréable d'avoir à sa disposition des services répétés de tramways, même le soir, après 20 heures. Mais, en raison de la situation actuelle, ne peut-on qualifier de service de luxe de tels avantages offerts aux usagers, comme c'est du luxe, il faut l'admettre, d'assurer un service toutes les 12 minutes pour Moulins l'hiver et les jours de semaine, comme c'est du luxe d'assurer un service complet le dimanche matin, alors que le trafic est excessivement réduit jusqu'à 10 heures ?

La situation actuelle des tramways commande des économies ; les recettes étant en diminution et aucune compensation ne pouvant être apportée à cette moins-value, il est nécessaire de rechercher des économies.

Il ne nous appartient pas de prendre ici, et sans examen préalable, des mesures hâtives, mais nous devons dire, et ce sera le sens que vous donnerez à la motion dont je vous demande le vote, nous devons dire à la Régie des Tramways que le Conseil municipal est disposé à adopter toutes mesures utiles. Peut-être gêneront-elles les habitudes prises, mais en fin d'exercice, les contribuables se rendront compte que le Conseil municipal a agi dans leur intérêt. Nous ne pouvons pas attendre la fin de cet exercice pour agir. Nous devons prévoir, c'est notre rôle ; au nom de la Commission des Finances, je vous demande, Messieurs, de le remplir.

Nos concitoyens reçoivent en ce moment les avertissements afférents aux impôts locaux dus pour l'exercice 1931, lourde charge pour tous, vous le savez. Ne risquons pas d'alourdir cette charge par de nouveaux centimes additionnels en 1933.

M. le Maire. - Vous avez entendu le rapport très documenté de notre collègue M. Cocheteux, qui a bien exposé la question à la suite du rapport qui avait été présenté par le Directeur des Tramways en Commission des Finances.

Maintenant la discussion est ouverte ; c'est un point capital pour les finances municipales. J'ai la conviction que chacun s'abstiendra de faire de la démagogie.

M. Loriant. - Nous avons certains quartiers qui n'ont ni autobus, ni tramways, et quand on a proposé l'achat des autobus, il était bien dit que c'était pour desservir les quartiers qui n'avaient aucun moyen de locomotion, mais il n'a jamais été question de supprimer les tramways pour les remplacer par des autobus. Je ne suis pas le seul à me plaindre, mais toute la population récrimine contre la suppression des tramways après 20 heures. Nous sommes d'accord à reconnaître qu'il y a un déficit important, et à rechercher les moyens pour le faire diminuer. En Commission des Finances, j'avais fait des propositions tendant à faire un service navette et ne pas amener les voitures jusqu'à la place d'Armes, tout d'abord pour empêcher les retards qui atteignent chaque jour 1 heure ou 1h 1/2, comme M. le Directeur nous le disait. Vous voyez chaque jour les tramways qui stationnent en attendant les voitures, qui ne peuvent pas arriver assez rapidement à la place d'Armes. Si l'on avait recherché un autre moyen de ne pas immobiliser ces voitures, le transport serait plus rapide. De cette manière, on utiliserait moins de courant, les voitures partiraient plus exactement, et la population saurait à quelle heure telle ou telle voiture doit partir.

En ce qui concerne les heures creuses, elles sont tout aussi possibles avec les autobus qu'avec les tramways. A partir de 8 h 1/2, vous pouvez laisser partir les voitures chaque heure, par exemple et inviter la population à faire des sacrifices ; néanmoins, il faut lui donner la possibilité de rentrer.

Croyez-vous que les autobus vous rendront plus de service, et à meilleur compte, que le tramway ? Pour ma part, j'estime qu'ils coûteront plus cher.

M. Loriant demande également à connaître le déficit et objecte que les autobus sont un véritable luxe, puisqu'ils ne transportent que trois ou quatre personnes le soir.

M. Stosse. - Vous avez entendu le rapport très documenté de notre collègue, M. Cocheteux, qui disait très nettement que la situation des moyens de transport est critique et qu'il serait nécessaire d'y apporter des mesures draconiennes, puisque l'augmentation des tarifs devient impossible. Il y aurait des économies à réaliser dans les heures de parcours ainsi que dans l'utilisation plus rationnelle du personnel.

D'après mon collègue, M. Loriant, qui a apporté certaines suggestions à étudier, un service navette serait à introduire, de façon à utiliser plus rationnellement le personnel. D'autre part, j'estime qu'il serait nécessaire de savoir si l'installation d'un service d'autobus nécessite le renforcement du personnel.

En séance de Commission des Finances, il a été question de modifier les abonnements, et je crois que cette question ne ralliera pas l'unanimité du Conseil municipal, surtout en ce qui concerne les abonnements d'écoliers ; cette question mérite d'être examinée de plus près, car elle ne sera pas sans toucher une grande partie de la population et principalement les familles chargées d'enfants, ce qui ne manquera pas de mécontenter le public.

Il y aura donc trois questions à envisager : l'exploitation, la rationalisation et la coordination des services par un regroupement sérieux des deux moyens de transport et économie de personnel, qui doit être utilisé à faire 8 heures de service, sans oublier l'étude de l'augmentation des tarifs d'abonnements, qui devra démontrer s'il y a un rapport avec les inconvénients qui pourraient en résulter.

M. le Maire. - Si je vous ai bien compris, ce que vous exposé, c'est ce à quoi vous désirez arriver : les propositions présentées n'arrivent-elles pas à cette solution ?

M. Stosse. -Ce sont quelques suggestions que j'ai proposées.

M. Cocheteux. - Je crois que nous sommes tous d'accord avec les deux propositions envisagées, néanmoins, M. Stosse est en contradiction avec le rapport quand il parle des abonnements, seront rapportés à 25 % su tarif normal. Ce n'est pas une motion de M. Stosse, elle a été proposée par la Commission des Finances. Il y aura donc à voter sur deux points, car j'estime

que le Conseil municipal est décidé à accepter les mesures de rigueur proposées par la Régie des Tramways et à revoir ensuite l'augmentation du tarif pour les abonnements.

M. Cocheteux donne lecture de la motion présentée en ce qui concerne les abonnements et ajoute que de ce fait le rabais serait considérablement diminué, puisque actuellement, dans certain cas, il va de 50 à 60 %.

M. Salomon, adjoint. -Il est nécessaire de prévenir le public et de lui dire qu'il peut avoir un autobus à raison de 60 centimes, s'il prend un abonnement ou un carnet, mais que le tarif sera majoré, s'il n'a pas de billet pris à l'avance. De cette façon, la dépense sera très modérée.

M. Rheims. - Si j'ai bien compris, il a été fait, en dehors de la Commission des Finances, de nouvelles propositions. Je serais d'avis de résumer tout d'abord celles de la Commission des Finances et de les discuter à nouveau. Il y a des propositions qui ont été faites tendant à la recherche des moyens pour atténuer le déficit et qui consisteraient en la suppression des remorques, pour les remplacer par des autobus, de même la suppression des tramways du service tardif, ainsi que celui du dimanche matin. Il resterait encore à discuter la question des abonnements, ainsi que celle des horaires.

Si l'on juge suffisantes les propositions de la Commission des Finances, il n'y a qu'à adopter le rapport tel que présenté ; cependant, je proposerais que soit mise à l'étude la question de réduire les parcours au-delà des limites de Metz ; je vise surtout Ban-Saint-Martin, Longeville, Moulins, Montigny, etc., qui ne participent nullement dans le déficit que nous supportons. Il y aurait certainement encore d'autres propositions à faire, et je demande que ma proposition soit ajoutée à celles du rapport.

M. Cocheteux. - Après l'intervention de M. Rheims, je crois utile de rappeler les points précis qui sont proposés au Conseil Municipal.

M. Cocheteux en donne lecture.

M. le Maire. - Nous allons reprendre ces points tout à l'heure, mais auparavant, je voudrais entendre la discussion sur l'ensemble.

M. Stosse demande si le Conseil municipal sera tenu au courant des questions de regroupement et modifications d'horaire du personnel, et estime qu'il aura son mot à dire, car il doit sauvegarder les intérêts des usagers ainsi que ceux du personnel.

M. le Maire répond à M. Stosse que la question de regroupement, ce n'est plus affaire du Conseil municipal, mais de la Régie des Tramways.

M. Lambert. - Après avoir entendu le rapport de M. Cocheteux, je me rallierais volontiers à ses conclusions, si M. Loriant n'était pas intervenu avec une proposition qui donne à réfléchir. Il dit que le soir, les autobus transportent

tout au plus trois ou quatre personnes ; s'il en était ainsi, je me demande s'il ne faudrait pas envisager la suppression radicale des services qui ne rendent pas.

Quant à ce qu'a dit M. Rheims, c'est en somme la Ville de Metz qui supporte à elle seule toute la charge du tramway, alors que les communes voisines ne font qu'en profiter.

M. le Maire. - C'est toujours le centre, en règle générale, qui supporte la dépense supplémentaire pour attirer vers lui toutes les régions voisines ; néanmoins, il sera nécessaire d'apporter certaines modifications dans les parcours extérieurs, puisqu'il est impossible de supprimer complètement le tramway sur ces lignes.

M. Lambert dit que si l'on faisait une enquête sur les bénéficiaires, celle-ci nous convaincrait que pour la plupart, ce sont des personnes qui viennent à Metz pour y gagner leur vie et pour suivre les cours de nos écoles.

M. Weydert, adjoint, fait observer que s'il n'y a pas beaucoup de monde actuellement dans les autobus, cela provient du prix élevé qui est demandé, et lorsqu'il sera réduit, il y aura plus d'affluence.

M. Loriant objecte qu'il n'est pas nécessaire de faire un service chaque demi-heure pour Moulins, mais qu'il faut donner au public la possibilité de rentrer chez lui, c'est-à-dire d'avoir un tram vers 8 heures, 8 h 1/2, 9 heures, etc.

M. le Maire fait remarquer à M. Loriant qu'il se contredit en proposant un départ de tramway chaque demi-heure.

M. Loriant répond qu'il a voulu dire chaque heure, et que de cette manière, on réaliserait des économies.

M. Weydert, adjoint, fait observer à M. Loriant qu'il n'y aura pas grande économie à réaliser, puisqu'il est nécessaire d'avoir deux employés sur chaque tram, tandis qu'avec le système des autobus, une seule personne est nécessaire.

M. Loriant s'étonne, attendu, déclare-t-il, qu'il a toujours vu sur les autobus un conducteur et un contrôleur. Il demande à connaître le déficit actuel des autobus par rapport à celui des tramways.

M. le Maire demande à M. Judlin de faire un exposé sur ce qu'il vient d'entendre.

M. Judlin. - Cette question est très délicate. La crise que nous supportons tous, est excessivement grave pour les tramways, puisque chaque mois, nous avons une diminution de recettes par rapport au mois correspondant de l'année précédente, et nous arriverons à des surprises très fâcheuses à la fin de l'année, si nous ne remédions pas à cette situation. La crise est grave, surtout dans les villes où le tramway n'est pas une nécessité absolue.

Le public se prive du tramway avec facilité lorsqu'il ne représente qu'une commodité, et le tramway voit diminuer ses recettes, alors que toutes ses charges restent pareilles.

On ne peut pas comprimer les charges financières sans se leurrer soi-même. On ne peut pas négliger l'entretien du matériel et de la voie sans nuire à la sécurité du transport.

Du côté du personnel, il est impossible de comprimer davantage, sans modifier l'intensité du service et des horaires.

On ne peut pas songer à augmenter les recettes par une hausse des tarifs, parce que toute hausse serait d'ailleurs très mal accueillie.

Par contre, le tramway accorde des rabais et réductions, et certains abonnements d'écoliers bénéficient d'une réduction allant jusqu'à 75 % du tarif normal. Ces voyageurs à prix réduits prennent presque tous les tramways de midi, et nous sommes obligés de les transporter à un quart de place, alors que l'on refuse des voyageurs payant place entière.

Il y a là un problème posé par des questions sociales, et même, dans certains cas, par des questions d'assistance publique, mais il ne faudrait pas que ce soit le budget du Tramway qui en supporte la charge, quelles que légitimes que soient ces considérations.

Les abonnements à quatre voyages bénéficient d'un rabais de 45 à 60 %, et il est certain que les personnes qui bénéficient des différents abonnements, sentiront durement le coup. Mais il faut avoir le courage de dire que la vraie solution consisterait à supprimer tous les abonnements et à ne plus donner de réduction du tout.

Au point de vue exploitation, il faudrait également pouvoir supprimer radicalement tout ce qui ne rend pas. Cela ne veut pas dire que les renforcements de midi et les services tardifs du soir ne rendent pas service à la population. S'ils étaient inutiles, ils n'existeraient plus depuis longtemps. Mais il est nécessaire de savoir ce qu'ils coûtent et ce qu'il en coûterait de les conserver.

Au lieu de les supprimer radicalement, la Régie propose de se servir d'autobus, pour ne pas priver la population de tout moyen de transport. Les autobus sont grevés, il est vrai de lourdes charges fixes, parce qu'il faut les amortir rapidement. Leur déficit est tombé de 20 000 à 15 000 francs par mois environ, mais cela s'explique par le fait qu'ils assurent exclusivement des services où l'on ne peut pas espérer de rendement satisfaisant. Ils sont cependant moins onéreux que les tramways qui effectuent le même service. Le service tardif par autobus permet, par exemple, de remplacer 9 voitures de tramway à deux hommes, soit 18 hommes, par 5 autobus à 1 homme, d'où économie de 13 agents.

Pour améliorer leur rendement, nous proposons de les mettre en service dès 20 heures, afin que l'économie faite par le tramway soit encore plus considérable.

Les renforcements de midi par remorques et surtout motrices, sont particulièrement onéreux, parce que ces voitures ne travaillent utilement que pendant dix minutes et qu'il n'est pas possible de découper les horaires du personnel pour l'occuper exclusivement pendant les heures d'affluence.

Le service du dimanche matin est pour ainsi dire vide jusqu'à 10 heures du matin. Nous étudions le remplacement de ce service. Le Tramway disposerait alors d'un personnel, disponible entre 10 heures et 18 heures, qui pourrait faire face aux renforcements du dimanche après-midi.

Il est évident que toutes ces mesures seront mal accueillies par le public, qui proteste chaque fois que l'on veut changer ses habitudes, mais la Régie ne veut pas laisser courir les choses pour arriver, en fin d'exercice, à présenter un déficit exorbitant.

Une Compagnie indépendante proposerait la suppression de tout ce qui ne rend pas. Nous croyons qu'il vaut mieux ne pas employer, à Metz, une solution aussi extrême.

Les mesures d'assainissement qui sont envisagées, ne modifient d'ailleurs pas les projets de réorganisation générale qui sont à l'étude. Vous n'ignorez pas que le Tramway s'efforce de doubler les voies partout où c'est possible. Nous avons envisagé le regroupement des lignes Sablon, Gare, Frescaty et Montigny, et demandé dans ce but la double voie dans la rue Gambetta par la rue Harelle. Nous recherchons depuis cinq ans le moyen de doubler également la voie dans l'avenue Serpenoise.

Tout ce groupe de lignes pourrait alors fonctionner en toute indépendance et sans retard sur l'horaire.

La ligne de Moulins pourrait être réorganisée par une navette, avec horaire fixe, entre place d'Armes et Moulins. Devant-les-Ponts serait desservi beaucoup plus rapidement à l'aide d'un circuit d'autobus. Les lignes de Queuleu et Plantières pourraient avoir leur terminus place Saint-Louis, etc. Mais il ne faut pas se faire d'illusions. Chaque réorganisation se heurte à des protestations et des récriminations, et le centre de la ville protestera toujours si les tramways ne pénètrent plus jusqu'à la place d'Armes.

Ces projets sont donc longs et difficiles à réaliser, et aucune solution ne sera, du reste, arrêtée, sans que le Conseil municipal l'ait examinée et approuvée.

Ce que nous voulons aujourd'hui, ce sont des directives et des mesures de sécurité immédiates, imposées par le fléchissement des recettes, et cela ne veut pas dire que les autres projets ne restent pas à l'étude, pour aboutir le plus rapidement possible.

M. Lambert. - M. Judlin nous a exposé tout à l'heure la question des tramways le dimanche matin. Si l'on envisage la réduction de ce service, n'y aurait-il pas opportunité à maintenir le service de la Gare centrale ? Ensuite, je croyais que l'on préconisait le nouveau système des autobus le soir, à partir de 8 h 1/2, alors que M. Judlin nous le propose dès 8 heures. Il y aurait également lieu de prendre en considération que les jours de théâtre, il y a suffisamment de monde qui prend le tramway, et ne serait ce pas un danger de le supprimer déjà dès 8 heures.

M. Judlin. - Pour le service du dimanche matin, cela ne veut pas dire qu'il n'y aurait plus de tramways avant 10 heures ; il y aura un service spécial pour la matinée, d'accord avec le contrôle. Il y regardera certainement à deux fois à le supprimer, s'il estime que le public n'est pas bien desservi, et l'on pourrait envisager l'utilisation de certaines navettes de tramways ou d'autobus.

En ce qui concerne le service tardif à partir de 8 heures par des autobus, le cahier des charges nous laisse une certaine latitude pour organiser le service, et nous avons tout intérêt à le mettre en pratique un peu plus tôt. Il est bien entendu que pour le service d'hiver, les personnes allant au Théâtre, trouveront des voitures suffisantes, et le public saura qu'à telle heure il doit prendre telle voiture, même si le service aux six minutes est supprimé.

Il y a évidemment intérêt à desservir le public le plus rapidement possible, mais actuellement, l'exploitation est réglée pour faire face aux grandes affluences des jours de pluie, et pendant des semaines entières tout ce renforcement ne rapporte rien.

Le grand service que l'on demandera au public lorsqu'il sort de chez lui ou du bureau, c'est de ne pas avoir immédiatement une voiture à sa disposition, et s'il ne veut pas prendre l'autobus, il sera obligé d'attendre la voiture suivante.

Enlever n'importe quelle affluence, à n'importe quelle heure, sans que le public attende, et un luxe que le Tramway ne peut plus offrir au public, sans s'exposer à un déficit considérable.

M. Stosse. - M. Judlin a fait ressortir que l'on allait mettre à l'étude différents travaux ; je crois que c'est dans l'esprit du Conseil municipal actuel d'améliorer, et de ne pas tabler sur des moyens d'avenir qui ne seront peut-être pas réalisés, mais d'envisager la situation avec les moyens actuels.

M. Loriant. - Ne pourrait-on mettre à l'étude la question que j'avais proposée tout à l'heure, service navette ?

M. Judlin répond qu'il n'y voit aucun inconvénient. Mais la ligne de Moulins dessert également une partie de Devant-les-Ponts et les contribuables des nouveaux lotissements, qu'il ne faut pas léser. La solution la meilleure serait une navette de tramway avec horaire fixe, et un service d'autobus desservant la route de Plappeville, pour revenir par la route de Lorry.

Cette question n'a pas été présentée aujourd'hui, parce qu'elle nécessite une mise au point, et qu'il faudra trois autobus pour desservir Devant-les-Ponts, en sorte qu'il faudra probablement en acheter d'autres. Mais il n'y a aucun inconvénient à inscrire la refonte du service de Moulins en toute première ligne, puisque le Conseil municipal le désire.

M. Loriant objecte que le doublement de la voie coûtera excessivement cher et pèsera lourdement sur le déficit ; il fait en outre observer que ces grands autobus sont beaucoup plus dangereux que les tramways.

M. Stosse demande s'il est possible de créer une navette sur les lignes 1, 2, entre la Porte Serpenoise, tout en rendant indépendantes les lignes 3 et 6, et de faire un service de navette pour la Gare.

M. Judlin. - Je ne crois pas qu'il soit possible de couper les lignes blanche et bleue à la Porte Serpenoise : nous risquerions, surtout à midi, ou 14 heures, d'arriver à la Porte Serpenoise avec des voitures pleines, sans avoir la possibilité de continuer. Notre nouveau projet prévoit le doublement de la voie jusqu'à la place de la République.

M. Rheims. - Ce qui me déplaît dans cette question, c'est que la population messine va être mise au pas le soir et le dimanche matin, alors que nous avons des départs pour Moulins toutes les 12 minutes. Dans ces conditions, je demande que le départ des voitures pour Moulins n'ait plus lieu toutes les 12 minutes, et que l'on apporte sur ce parcours les mêmes modifications que pour Metz.

M. Judlin répond qu'il n'y voit aucun inconvénient, mais la ligne de Moulins dessert également une partie de Devant-les-Ponts (nouveaux lotissements) qu'il ne faut pas léser. Le changement radical qui s'imposerait, serait de faire des navettes avec horaires fixes et de créer un service d'autobus desservant la route de Plappeville, pour revenir par la route de Lorry, réforme qui paraît être la meilleure pour ce secteur. Cette mise au point durera quelque temps. C'est pour ce motif que cette affaire n'a pas été proposée aujourd'hui, d'autant moins qu'il serait nécessaire d'acheter trois nouveaux autobus. En affectant des autobus à Devant-les-Ponts, il y a une considération d'ordre financier assez importante qui fait que l'organisation de Moulins n'a pas été proposée en même temps que les autres. Néanmoins, il n'y a aucun inconvénient à ce que le Conseil municipal réalise ce vœu dès que possible, si tel est son désir.

M. Roth objecte qu'avec l'augmentation des abonnements, les familles ayant trois ou quatre enfants seront lésées, et que ce sera une charge considérable pour le ménage ; il demande que le prix actuel soit maintenu pour les écoliers.

M. Lambert. - Lorsque la proposition de doubler la voie, avenue Serpenoise, a été présentée, nous ignorions la situation grave qui existe actuellement aux tramways, et je me demande si, devant cette situation, nous devons maintenir ce projet. Y a-t-il des économies à réaliser en doublant le tramway rue Serpenoise ?

M. le Maire. - C'est justement en raison de la situation déficitaire des tramways que l'on a proposé de doubler la voie de la rue Serpenoise pour améliorer la circulation.

M. Hocquard, adjoint, dit que le rendement financier serait certainement meilleur si la voie était doublée et le transport plus rapide jusqu'à la gare.

M. Cocheteux se rallie à la proposition de M. Roth pour les écoliers et demande que des démarches pressantes soient faites auprès de l'Instruction publique, pour arriver à ce que les écoliers sortent un peu avant midi, de façon qu'ils puissent prendre le tramway avant la sortie de midi des ateliers.

M. le Maire fait observer que toutes les démarches faites jusqu'à présent sont restées vaines.

M. Hocquard, adjoint, signale que lorsqu'il enseignait au Collège Chaptal, à Paris, ce dernier étant surtout fréquenté par des enfants de la banlieue, un emploi du temps spécial, tenant compte des horaires des trains de banlieue, y était établi.

M. Judlin dit qu'il s'agit surtout de deux écoles : rue Chambière et rue Taison, qui apportent une certaine gêne dans les tramways aux heures d'affluence.

M. le Maire suggère d'admettre le maintien du tarif des abonnements scolaires, à condition qu'ils ne soient plus valables à l'heure précise de midi.

M. Stosse estime que cette proposition n'améliorera pas la situation financière des Tramways et objecte que le matin, vers 8 heures, le même fait se produira. Il ajoute qu'il serait également nécessaire de faire le décalage des heures le matin, et qu'il y aurait lieu de faire une différence pour les élèves venant des communes voisines.

M. Haffner. - Il y a quelques années, on avait parlé de supprimer les abonnements pour les élèves des villages voisins et de les maintenir seulement pour la ville.

M. Judlin. - La Préfecture nous a obligés à les rétablir.

M. Rheims. - Les propositions qui nous sont faites aujourd'hui, vont être soumises au Contrôle : pourrons-nous connaître les observations qu'il aura faites à ce sujet ?

M. Judlin répond que si elles ne correspondent pas aux désirs du Conseil municipal, elles lui seront représentées à nouveau.

M. Roth estime que l'on aurait dû à nouveau constituer une Commission des Tramways, afin d'éviter une très longue discussion.

M. le Maire. - Dans ces conditions, que dirait la Régie ? Le Conseil municipal est là pour décider dans les questions administratives seulement.

M. Hocquard Paul. - La Ville devrait voter une subvention pour les écoliers, cela ferait compensation.

M. Hocquard, adjoint. - Il faudrait alors que les communes du dehors en fassent autant.

Le Conseil municipal, à l'unanimité, accepte les propositions sur l'ensemble du rapport.

M. Haffner. - Comment Monsieur le Directeur des Tramways envisage-t-il au premier arrivant de prendre le tramway par rapport à l'autobus ; s'il y a une différence de prix, on ne lui permettra pas de prendre l'autobus.

M. Judlin répond qu'en cas d'affluence considérable, si les personnes prenant l'autobus ou le tramway ne sont pas sûres d'avoir une place, elles seront obligées d'attendre le suivant, comme cela se passe à Paris.

M. Haffner suggère de délivrer des numéros d'attente.

M. Judlin répond qu'il est possible que l'on arrive à ce procédé.

M. Stosse demande quels services spéciaux seront organisés pour les samedis et veilles de fêtes ?

M. Judlin répond qu'actuellement les tramways marchent jusqu'à 10 heures du soir, mais qu'ils seront assimilés en principe aux jours de semaine.

M. Stosse propose de mettre des renforcements pour les veilles de fêtes.

M. Judlin répond que le Tramway saura toujours prendre ses précautions pour les renforcements qui seront nécessaires.

M. Cocheteux. - Je demande qu'il soit ajouté à la motion : « sauf pour les abonnements d'écoliers ».

L'assemblée se déclare d'accord.

M. Hocquard, adjoint, dit qu'il serait nécessaire de faire une différence pour les familles qui ont un certain nombre d'enfants.

M. Judlin dit que la Régie des Tramways perd chaque année 500 000 francs sur les abonnements. Il fait part d'une plainte émanant d'une jeune mère de famille, disant que « bientôt l'on ne pourra plus confier les enfants aux Tramways », ce à quoi M. Judlin répond que « le tramway n'est pas là pour faire la nourrice ».

M. le Maire propose les réductions suivantes pour les familles nombreuses : 5 enfants, 75 % ; 4 enfants, 65 % ; 3 enfants, 55 % ; 2 enfants, 45 % ; 1 enfant, 35 %.

M. Stosse propose 50 % pour le premier enfant, ensuite 5 % pour chaque enfant suivant.

M. le Maire. - Nous sommes tous certainement aussi ardents défenseurs que vous pouvez l'être, M. Stosse, pour les familles nombreuses, mais nous nous trouvons devant un déficit énorme.

M. Stosse demande à combien se monte le nombre d'abonnements pour écoliers.

M. le Maire répond qu'il ne peut pas indiquer le nombre d'abonnements pour les écoliers, mais qu'il est environ de moitié, et qu'il s'agit d'une affaire de 200 à 250 000 francs.

M. Haffner dit que les taux en question s'appliquent aux familles ayant des enfants âgés de moins de 18 ans. Il se rallie à la proposition en question.

M. Lambert. - Je trouve que la proposition que vous venez de faire, va beaucoup plus loin. Je m'imagine que les rabais progressifs ne concernent que les usagers du tramway pour une même famille. Veut-on dire par-là que trois enfants profitent de l'avantage des cinq ?

M. le Maire répond affirmativement et dit que l'on veut venir en aide aux familles nombreuses.

M. Lambert demande si les Chemins de fer font les mêmes conditions.

M. le Maire répond affirmativement.

M. Bourrion propose de faire une discrimination des enfants habitants la banlieue.

M. Judlin répond que le Contrôle acceptera difficilement cette exception, étant donné que ce sont des usagers du tramway.

M. Weinberg propose de faire une différence pour les enfants de Metz.

M. Judlin répond que la Régie se propose de demander une subvention au Conseil général pour les communes desservies par le tramway.

M. le Maire fait observer que c'est peine inutile, étant donné que le Conseil général est surtout composé de personnes du dehors.

M. Haffner. - Comme l'a fait ressortir M. Rheims, je serais d'avis de faire une différence entre les élèves des communes voisines et ceux de Metz, et si le Contrôle ne s'y intéresse pas, nous saurons d'où vient notre déficit ; dans ces conditions nous serons obligés de demander des subventions aux communes voisines.

M. Hennequin, adjoint, objecte que la discrimination ne sera pas importante et qu'il est préférable de ne faire aucune distinction entre les écoliers.

M. Roth dit avoir fait le calcul et que les propositions de 15 % ne seront pas aussi fortes qu'on a pu le croire tout d'abord, et demande le maintien du *statu quo.*

M. le Maire dit qu'il ne partage pas cet avis, et qu'il faut faire une différence aux familles nombreuses.

M. le Maire estime qu'il est préférable de ne pas faire de différence avec les enfants de la banlieue, d'autant moins que les municipalités doivent faire la police de la commune et que l'on ne doit pas aller au-devant de représailles.

M. Bourrion propose de demander une subvention aux communes.

M. Loriant répond que c'est inutile, et que Moulins ne donnera rien, d'autant moins qu'il y a des particuliers qui organisent des voyages entre Moulins et Metz à bien meilleur compte.

M. le Maire propose de s'adresser une dernière fois aux communes, en vue de leur demander une subvention avec relevé, pour chaque commune, des abonnements, et de prendre d'autres dispositions en cas de non-satisfaction.

Modification dans le parcours de Moulins : M. Rheims demande d'appliquer immédiatement les nouvelles modifications pour Moulins, à l'exception des dimanches et jours de fête.

Sur quoi statuant :

Le Conseil municipal décide d'adopter la motion suivante :

1) En raison de la crise qui affecte considérablement les recettes du tramway, il n'est plus possible de mettre en service les renforcements habituels de motrices et de remorques pour enlever sans délai toutes les affluences qui se produisent, notamment par mauvais temps. Ces renforcements seront assurés à midi par des autobus qui permettront au public plus pressé de ne pas attendre la prochaine voiture vide lorsque les convois sont surchargés.

2) La situation économique oblige le tramway à élaguer tous les services improductifs, et notamment les services tardifs, après 20 heures. Pour ne pas priver la population de tout transport en commun après 20 heures, la Régie mettra en service des autobus en s'inspirant des expériences en cours.

Le service du dimanche matin, qui fonctionne pour ainsi dire vide jusqu'à 10 heures, fera l'objet d'une étude spéciale.

Les samedis et veilles de fêtes seront assimilés en principe aux jours de semaine.

3) Malgré l'insuffisance des recettes, les abonnements du tramway ne seront pas supprimés, toutefois le rabais accordé sera fixé uniformément à 25 % du tarif normal.

Un rabais spécial pour familles nombreuses est créé à l'usage des écoliers :

Familles comportant :	Rabais spécial	Rabais total
1 enfant au-dessous de 18 ans	10 %	35 %
2 enfants	20 %	45 %
3 enfants	30 %	55 %
4 enfants	40 %	65 %
5 enfants et plus	50 %	75 %

4) Pour l'application du rabais aux familles nombreuses, il ne sera pas fait de distinction entre les familles habitant Metz et les autres. La Régie est toutefois chargée de négocier avec les communes voisines, afin d'obtenir de celles-ci des subventions équitables.

5) Pour les autobus, le prix minimum par course est fixé à 0 F 80, à condition que le voyageur soit pourvu d'un carnet de tickets. Il y aura majoration de 10 centimes, par section, pour les voyageurs non pourvus de tickets. Le principe de l'abonnement comportant un rabais de 25 %, sera étendu aux autobus.

6) Une refonte du service sur la ligne de Moulins est particulièrement urgente et sera réalisée simultanément avec la mise en application des restrictions envisagées.

7) La Régie est chargée, en accord avec le Contrôle, de mettre au point le service de tramways et d'autobus sur les bases ci-dessus, en procédant aux regroupements et modifications d'horaires du personnel nécessaire pour rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses.

M. le Maire. - Voilà une question pour laquelle on ne pourra pas dire qu'elle n'a pas été débattue.

Source : Procès-verbal du conseil municipal de Metz du 20 mai 1932.

REORGANISATION
DU SERVICE DES TRAMWAYS DE METZ DU 4 JUILLET 1932.
PREMIERES CONSTATATIONS.
8 JUILLET 1932.

M. Judlin, actuellement alité, m'avait demandé de venir à la séance, mais devant son état de santé, j'ai insisté pour qu'il n'y vienne pas.

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 pointage 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 les 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.

Revenons au système nouveau. Il est basé sur un circuit à sens unique que vous connaissez et qui a été publié, devant relier rapidement la place d'Armes à la gare en passant par la place Saint-Louis et la place de la République, ce système fonctionnant à une voiture toutes les trois minutes. Toutes les lignes de la périphérie ou de l'extérieur auxquelles du reste rien n'a été modifié (sauf pour Moulins provisoirement), aboutissent à ce circuit à leur point de jonction habituel, où les usagers trouvent, au plus tard dans trois minutes, la correspondance, mais elles sont coupées là. De prime abord, nous avons cherché, pour la commodité des usagers, à réaliser le même circuit dans les deux sens, mais l'étroitesse des rues du centre et la disposition du réseau

constituent des obstacles insurmontables, nous essayons donc, à partir d'aujourd'hui, le double circuit par autobus avec itinéraire suivant, pour répondre au plus grand nombre des désirs exprimés, sans cependant pouvoir affirmer qu'il soit définitif en raison d'obstacles que nous ne méconnaissons nullement : Place d'Armes, rue Ambroise-Thomas, rue du Palais, rue des Clercs, ancienne Gare, rue Pierre-Pierrat, Gare Centrale, rue Vauban, place Mazelle (liaison avec Queuleu-Plantières), rue Haute-Seille, place Saint-Louis, rue de la Tête-d'Or, rue du Petit-Paris, rue Fabert, place d'Armes.

En ce qui concerne Moulins, j'ai demandé une entrevue avec mes collègues des communes intéressées, afin d'étudier ce problème et le résoudre au mieux. La compensation offerte par le service d'autobus utilisant la route Saint-Symphorien est de ce fait répondant aux desiderata mêmes des communes touchées et des nouveaux quartiers, semble, en effet, ne plus correspondre à leurs désirs.

De toutes parts, bien entendu, une mise au point reste nécessaire et sera poursuivie aussi longtemps qu'il sera nécessaire. Elle a, dès le début, subi un retard regrettable du fait de l'absence malencontreuse du Directeur. J'ai hâte d'ajouter que journellement et depuis le deuxième jour, nous constatons une amélioration progressive et sensible.

Autres constatations. La réforme a éveillé, chez les usagers comme chez les agents, une étonnante compréhension et appréciation des nombreux avantages de l'ancien système qui avait cependant subit d'innombrables et amères critiques. Il en sera certainement de même du nouveau ; en attendant que l'âge fasse apprécier ses qualités, utilisons-le en l'améliorant de notre mieux de jour en jour, et en nous laissant guider par l'expérience indispensable et dans la mesure du possible par les besoins des usagers, pour lesquels le tramway a été créé.

Quoiqu'il en soit et afin d'apporter un peu de clarté dans les réclamations et suggestions de toutes sortes, j'ai demandé à la Régie, maintenant que semble revenir le calme nécessaire à la réflexion, d'ouvrir ici, à l'Hôtel de Ville, à partir de lundi prochain, un registre dans lequel seront accueillies toutes les doléances, réclamations, et aussi les suggestions des usagers, pendant une quinzaine de jours. A la suite de ce délai et après classement, le service s'efforcera de faire les propositions utiles, pour remédier aux inconvénients signalés. Rien d'anonyme ne sera pris en considération.

Voilà, Messieurs, ce que j'avais à vous communiquer en ce qui concerne la réorganisation du service des Tramways. Nous en reparlerons au cours de la séance si vous le désirez ; au point de vue technique cependant, je ne serai pas en mesure de vous répondre, mais au besoin on pourrait fixer une séance avec M. Judlin.

Source : Procès-verbal du conseil municipal de Metz du 8 juillet 1932.

PARC DU MATERIEL ROULANT DES RESEAUX URBAIN ET SUBURBAIN DE NANCY.

AOUT 1939.

RESEAU URBAIN.

TRAMWAYS.

MOTRICES.

47 motrices, type G.E. 800 vestibulé. Constructeurs du chassis : ateliers d'Yvry, d'Orléans et C.I.P. Constructeur de la caisse : réseau de Nancy. Tare : 9 130 kg. Longueur hors tout : 8 m 750. Largeur hors tout : 2 m. Empattement : 2 m. Truck Taylor. Diamètre de roue 0 m 890. Frein à main type Ackley. Frein électrique rhéostatique. 2 moteurs G.E. 800 de 27 CV. 2 régulateurs type B.A. Plates-formes AV et banquettes longitudinales. 48 places dont 28 debout et 20 assises.

25 motrices type TH. 2 vestibulé. Constructeur de la caisse : réseau de Nancy. Tare : 9 925 kg. Longueur hors tout : 9 m 150. Largeur hors tout : 2 m. Empattement : 2 m pour 18 motrices, 2 m 500 pour 7 motrices. Truck Taylor. Diamètre de roue 0 m 890. Frein à main type Ackley. Frein électrique rhéostatique. 2 moteurs TH. 2 de 36 CV. 2 régulateurs type B.A. Plates-formes AV et banquettes transversales à dossier réversible. 49 places dont 28 debout et 21 assises.

6 motrices, type G.E. 216 vestibulé. Constructeurs du chassis : ateliers d'Yvry et Wilzt. Constructeur de la caisse : réseau de Nancy. Tare : 11 100 kg. Longueur hors tout : 9 m 150. Largeur hors tout : 2 m. Empattement : 2 m sur les motrices des ateliers d'Yvry, 2 m 500 sur les motrices Wilzt. Truck Taylor les motrices des ateliers d'Yvry, Wilzt pour les autres. Diamètre de roue 0 m 890. Frein à main type Ackley. Frein électrique rhéostatique et sur 2 motrices n° 81 et n° 83 frein à air Westinghouse. 2 moteurs G.E. 216 de 52 CV. 2 régulateurs type B.23. Plates-formes AV et AR. Banquettes transversales à dossier réversible. 49 places dont 28 debout et 21 assises.

REMORQUES.

10 remorques ouvertes type Marseille. Constructeur : ateliers de Marseille. Tare : 3 400 kg. Longueur hors tout : 8 m. Largeur hors tout : 2 m. Empattement : 1 m 900. Truck : longerons tôle. Diamètre de roue : 0 m 650. Frein à main. Couloir central. Plates-formes AV et AR. Banquettes transversales à dossier réversible. 42 places dont 14 debout et 28 assises.

7 remorques ouvertes type Schertzer. Constructeur : Schertzer. Tare : 2 720 kg. Longueur hors tout : 8 m. Largeur hors tout : 2 m. Empattement : 1 m 700. Truck : Schertzer. Diamètre de roue : 0 m 750. Frein à main. Couloir central. Plates-formes AV et AR. Banquettes transversales adossées sans couloir central. 48 places dont 8 debout et 40 assises.

28 remorques à plate-forme centrale type Orléans. Constructeur : S.A.F.T. à Orléans. Tare : 4 450 kg. Longueur hors tout : 8 m 750. Largeur hors tout : 2 m 05. Empattement : 3 m 200. Bissels. Diamètre de roue : 0 m 680. Frein à main sans tambour. Couloir central. Plate-forme centrale. Banquettes transversales à dossier réversible. 51 places dont 25 debout et 26 assises.

AUTOBUS.

2 autobus Rochet Schneider, type 28 000, carrossé par Breteau. Tare : 3 960 kg. Longueur hors tout : 7 m 480. Largeur hors tout : 2 m 280. Empattement : 5 m 225. Pneumatiques 34 x 7. Frein à tambour sur les 4 roues. Moteur avancé à essence, 4 cylindres, puissance fiscale 19 CV. Banquettes transversales, 31 places dont 27 assises et 4 debout.

2 autobus Rochet Schneider, type 28 000, carrossé par Dardaine à Nancy. Tare : 4 480 kg. Longueur hors tout : 7 m 590. Largeur hors tout : 2 m 290. Empattement : 5 m 225. Pneumatiques 34 x 7. Frein à tambour sur les 4 roues. Moteur avancé à essence, 4 cylindres, puissance fiscale 19 CV. Banquettes transversales, 35 places dont 28 assises et 7 debout.

14 autobus Rochet Schneider, type 28 000 A, carrossé par Dardaine à Nancy. Tare : 5 000 kg à 5 300 kg. Longueur hors tout : 87 m 260. Largeur hors tout : 2 m 440. Empattement : 5 m 225. Pneumatiques 900 x 20. Frein à tambour sur les 4 roues. Moteur avancé à essence, 4 cylindres, puissance fiscale 19 CV. Banquettes transversales, 41 places dont 32 assises et 9 debout.

1 autobus Rochet Schneider, type 30 500, carrossé par T.P.N. à Vichy. Tare : 5 400 kg. Longueur hors tout : 7 m 650. Largeur hors tout : 2 m 380. Empattement : 5 m 280. Pneumatiques 900 x 20. Frein à tambour sur les 4 roues. Moteur avancé à essence, 4 cylindres, puissance fiscale 19 CV. Banquettes transversales, 32 places dont 27 assises et 5 debout.

3 autobus Rochet Schneider, type 37 5400 Achille, diesel, carrossé par Dardaine à Nancy. Longueur hors tout : 8 m 500. Largeur hors tout : 2 m 450. Empattement : 5 m 350. Pneumatiques 900 x 20. Frein à tambour sur les 4 roues. Moteur diesel avancé, 4 cylindres, puissance fiscale 15 CV. Banquettes transversales, 41 places dont 32 assises et 9 debout pour l'autobus n° 51 et 45 places dont 35 assises et 10 debout pour les autobus n° 52 et 53.

4 autobus type L.C.S.B. Laffly. Tare : 5 400 kg. Longueur hors tout : 8 m 700 Largeur hors tout : 2 m 440. Empattement : 5 m. Pneumatiques 34 x 7. Frein à tambour sur les 4 roues. Moteur avancé à essence, 4 cylindres, puissance fiscale 13 CV. Banquettes transversales, 36 places dont 31 assises et 5 debout.

4 autocars décapotables Rochet Schneider, type 28 000, carrossé par Dardaine à Nancy. Longueur hors tout : 7 m 830. Largeur hors tout : 2 m 120. Empattement : 5 m 225. Pneumatiques 34 x 7. Frein à tambour sur les 4 roues. Moteur avancé à essence, 4 cylindres, puissance fiscale 19 CV. Banquettes transversales, 26 places assises.

2 autocars décapotables Rochet Schneider, type 30 500 Goliath, carrossé par Dardaine à Nancy. Longueur hors tout : 8 m 320. Largeur hors tout : 2 m 250. Empattement : 5 m 280. Pneumatiques 34 x 7. Moteur avancé à essence, 4 cylindres, puissance fiscale 19 CV. Banquettes transversales, 26 places assises.

RESEAU SUBURBAIN.

TRAMWAYS.

MOTRICES.

4 motrices type Nivelles vestibulé. Constructeur : Ateliers de Nivelles. Tare : 16 550 kg. Longueur hors tout : 12 m 300. Largeur hors tout : 2 m 11. Boggies à roues pilotes. Empattement des boggies : 1 m 47. Distance d'axe en axe des boggies 6 m 300. Diamètre des roues motrices : 0 m 890, des roues pilotes : 0 m 560. Frein à main type Ackley. Frein à air Westinghouse. Frein électrique rhéostatique 2 moteurs TH 523 de 60 CV. 2 régulateurs B 23. Plate-forme AV et AR. Banquette à dossier réversible. 54 places dont 33 assises et 21 debout.

6 motrices SATRAMO. Constructeur : Société Franco-Belge. Tare : 18 450 kg. Longueur hors tout : 13 m 110. Largeur hors tout : 2 m. Caisse métallique à plat forme centrale et cabine de wattman à chaque extrémité. Boggies Brill. Empattement de boggies 1 m 600. Distance d'axe en axe des boggies : 7 m. Diamètre des roues 0 m 680. Frein à main. Frein à air double Westinghouse. Frein électrique. 4 moteurs TH 589 de 50 CV. Combinateur Thomson et équipement à contacteur. Banquettes transversales à dossier réversible. 58 places dont 38 assises et 20 debout.

1 motrice type Nancy. Constructeur : réseau de Nancy. Tare : 17 300 kg. Longueur hors tout : 12 m 930. Largeur hors tout : 2 m. Caisse métallique à plate-forme centrale et cabine de wattman aux 2 extrémités. Boggies à roues pilotes. Empattement des boggies : 1 m 465. Distance d'axe en axe des

boggies : 7 m. Diamètre des roues motrices : 0 m 890, des roues pilotes : 0 m 560. Frein à main. Frein à air double Westinghouse. Frein électrique. 2 moteurs TH 523 de 60 CV. 2 régulateurs B 323. Banquettes transversales à dossiers réversibles. 58 places dont 38 assises et 20 debout.

1 motrice type Nancy. Constructeur : réseau de Nancy. Tare : 17 000 kg. Longueur hors tout : 12 m 930. Largeur hors tout : 2 m 050. Caisse métallique à plate-forme centrale et cabine de wattman aux 2 extrémités. Boggies à roues pilotes. Empattement des boggies : 1 m 465. Distance d'axe en axe des boggies : 7 m. Diamètre des roues motrices : 0 m 890, des roues pilotes : 0 m 560. Frein à main. Frein à air double Westinghouse. Frein électrique. 2 moteurs TH 574 de 72 CV. 2 combinateurs avec équipement à contacteurs. Banquettes transversales à dossiers réversibles. 56 places dont 36 assises et 20 debout.

2 motrices type GE 216 vestibulé. Constructeurs du chassis : Ateliers d'Ivry et Wiltz. Constructeur de la caisse : Réseau de Nancy. Tare : 11 100 kg. Longueur hors tout : 9 m 150. Largeur hors tout : 2 m. Empattement : 2 m pour la motrice des Ateliers d'Ivry et 2 m 50 pour la motrice Wiltz. Truck Taylor (Ivry) et Wiltz (Wiltz). Diamètre des roues : 0 m 890. Frein à main type Ackley. Frein à air Westinghouse. Frein électrique rhéostatique. 2 moteurs GE 216 de 52 CV. 2 régulateurs B 23. Plate-forme AV et AR. Banquettes transversales à dossier réversible. 49 places dont 21 assises et 28 debout.

REMORQUES.

14 remorques ouvertes. Constructeur : Lorraine Dietrich. Tare : 3 990 kg. Longueur hors tout : 7 m 500. Largeur hors tout : 2 m 010. Empattement : 1 m 750. Truck : longerons en tôle. Diamètre des roues : 0 m 750. Frein à main. Frein à air Westinghouse. Banquettes transversales à dossier réversible. 42 places dont 28 assises et 14 debout.

8 remorques type S.A.F.T. Constructeur S.A.F.T. à Orléans. Tare : 4 880 kg. Longueur hors tout : 8 m 900. Largeur hors tout : 2 m 60. Empattement : 3 m 200. Bissels. Diamètre des roues : 0 m 680. Frein à main sur tambour. Frein à air double Westinghouse. Plate-forme centrale. Banquettes transversales à dossier réversible. 51 places dont 26 assises et 25 debout.

1 remorque type Nancy. Constructeur : Réseau de Nancy. Tare : 5 200 kg. Longueur totale : 8 m 945. Largeur totale : 2 m. Empattement : 3 m 200. Bissels. Diamètre des roues : 0 m 680. Frein à main sur tambours. Frein à air double Westinghouse. Plate-forme centrale. Banquettes transversales à dossier réversible. 51 places dont 26 assises et 25 debout.

Source : Archives municipales de Nancy. Série (b) O 2 29.

PROJET D'AVENANT AU CAHIER DES CHARGES ET A LA CONVENTION D'EXPLOITATION DU RESEAU D'AUTOBUS URBAIN DE LA VILLE D'EPINAL. 15 JUIN 1939.

Les pourparlers engagés par la municipalité à la suite de la demande en résiliation de contrat présentée par la Société Générale des Transports Départementaux, en raison de l'exploitation du réseau d'autobus urbain, ont permis d'aboutir à un projet de réorganisation de ce service. Les mesures envisagées permettraient d'assurer un service normal aux heures d'utilisation avec détente aux heures creuses.

Comme suite à ces entretiens, nous sommes arrivés à un projet d'avenant modifiant le cahier des charges du 30 septembre 1935 et de la convention du 14 mars 1936. Cet avenant serait ainsi conçu :

Article 1.

Pour permettre à la S.G.T.D. de maintenir l'équilibre financier de l'exploitation des services urbains d'Epinal, les articles 2, 5, 6, 8, 9, 10, 15, 16, 17, 18, 20, 21 du cahier des charges du 30 septembre 1935, seront abrogés et remplacés par les suivants :

Article 2. Parcours quotidien.

Le nombre de voyages effectués journellement entre Champ du Pin et Golbey est ainsi fixé :

a)	Tous les jours de la semaine sauf dimanches et jours fériés	:	19 aller et retour
b)	Les mercredis et samedis, il serait fait en plus	:	5 aller et retour
c)	Les dimanches et jours fériés	:	15 aller et retour

Article 5. Horaires.

Les voitures partiront de la gare. Le parcours de terminus à terminus sera effectué en 20 minutes.

Les voitures circuleront comme suit :

a)	En semaine, sauf mercredi et samedi	:	de 7 h 10 à 9 h 10 et de 10 h 50 à 14 h 10, puis de 16 h 40 à 18 h 50.
b)	Le mercredi et samedi	:	même service que ci-dessus avec, en plus circulation des voitures de 9 h 10 à 10 h 50.
c)	Les dimanches et fêtes	:	de 9 h 15 à 19 h 10.

Article 5 bis.

La fréquence et les horaires indiqués ci-dessus pourront être modifiés par la S.G.T.D. après avis de M. le Maire de la ville d'Epinal ; ces modifications devront être portées à la connaissance du public, au moins huit jours à l'avance, par voie d'affiches et d'insertions dans la presse.

Article 6. Services annexes.

Des services annexes pourront être effectués chaque fois que le trafic les rendra nécessaire.

Article 8. Services exceptionnels.

De même la S.G.T.D. pourra organiser des services exceptionnels pour répondre à une affluence spéciale due à une fête ou à toute autre circonstance.

Article 9. Voitures.

Le nombre des voitures en service sera de deux. Il pourra être augmenté ou diminué par suite des modifications éventuelles apportées à l'exploitation comme il est prévu à l'article 5 bis ci-dessus.

Ces véhicules seront de marque uniforme et d'un type de carrosserie d'autobus urbains acceptés par la municipalité.

Ils seront munis de pare-boue et devront comprendre au moins 16 places assises et une plate-forme pour voyageurs debout. La hauteur intérieure sera telle que les voyageurs debout puissent se tenir dans cette position sans aucune gêne. Ces véhicules devront être tenus constamment en bon état d'entretien et de propreté, tant extérieur qu'intérieur et munis d'un éclairage suffisant à l'intérieur. L'éclairage extérieur devra être conforme aux dispositions du Code de la Route.

Article 10. Personnel.

Chaque voiture comprendra un conducteur-receveur. Le personnel devra avoir une tenue correcte et se montrer d'une politesse parfaite avec le

public. La liste avec référence devra être soumise à l'agrément de la municipalité.

Article 15 & 16. Tarifs.

La perception des billets sera assurée à l'aide de tickets extraits d'un carnet de vingt tickets ; ces carnets seront délivrés par le conducteur ou dans les bureaux de la *S.G.T.D.*

Le prix du carnet sera de 5 francs (cinq francs).

Le conducteur délivrera aux voyageurs ne désirant ne pas se munir d'un carnet, le nombre de tickets prévus pour le parcours à effectuer, mais, dans ce cas, chaque ticket sera vendu au prix de 0,40 franc.

Le nombre de tickets nécessaires pour un parcours quelconque est fixé comme suit :

	DUTAC	GARE	THIERS	ROUTE DE REMIREMONT	CHAMP-DU-PIN
GOLBEY	2	4	5	6	7
	DUCAC	2	4	5	6
		GARE	2	4	5
			THIERS	2	4
				ROUTE DE REMIREMONT	2

Article 17. Abonnements.

La *S.G.T.D.* consentira des abonnements mensuels dans les conditions suivantes :

1ère catégorie	:	2 A.R. par jour pour les 6 jours de la semaine	60 francs
2ème catégorie	:	2 A.R. par jour tous les jours de la semaine	65 francs
3ème catégorie	:	2 A.R. par jour pour les 6 jours de la semaine délivrés aux écoliers	35 francs

MUTILES ET FAMILLES NOMBREUSES.

Il sera consenti une réduction de 50 % sur les prix des abonnements des première et deuxième catégories ci-dessus aux mutilés de la guerre et du travail, justifiant d'une invalidité d'au moins 50 % et aux membres d'une famille de quatre enfants de moins de 16 ans.

Les demandes devront être adressées à Monsieur le Directeur de la *S.G.T.D.* à Epinal, avec justificatif à l'appui, à savoir :

- pour les mutilés la carte indiquant le pourcentage d'invalidité ;

- pour les familles nombreuses, un certificat délivré par Monsieur le maire d'Epinal.

Article 18. Services annexes.

Les prix des places pour les services annexes seront calculés sur la base kilométrique des tarifs fixés aux articles 15 & 16 ci-dessus.

Article 20. Modification des tarifs.

Les tarifs indiqués aux articles 15 & 16 - 17 & 18, pourront être modifiés après avis de Monsieur le maire d'Epinal. Ces conditions seront portées à la connaissance du public huit jours avant leur mise en application.

Article 21. Cartes de circulation.

Il ne sera délivré aucune « carte gratuite ».

Article 22. Frais.

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent avenant sont à la charge de la *S.G.T.D.*

La Commission des Autobus a donné son acceptation à ce projet.

Veuillez en délibérer :

Le Conseil,

Délibère :

Monsieur le Maire est autorisé à signer l'avenant proposé.

Approuvé par le Préfet le 11 août 1939.

Source : Archives municipales d'Epinal. Série O 2 b.

RAPPORT DE LA DIRECTION DES TRAMWAYS DE METZ AU MAIRE, RELATIF AUX DISPOSITIONS RESTANT A PRENDRE POUR PERMETTRE LA MISE EN SERVICE DES TRAMWAYS ET AUTOBUS LE 15 SEPTEMBRE 1945. 28 AOUT 1945.

TRAMWAYS.

1) Pour permettre la remise en état de l'équipement électrique des motrices, l'alimentation du dépôt de Metz-Nord en courant continu 600 V. est indispensable.

Les destructions des ponts entre la centrale et Metz-Nord a complètement supprimé les possibilités d'alimentation normale par l'usine des Thermes. L'alimentation de secours par le poste de la *Compagnie Générale de Navigation* sur les voies navigables (écluse près de la porte de Thionville) a été considérée comme la solution la plus rapide et la moins onéreuse. Des démarches ont été entreprises dès le 11 août, auprès de cette société, son accord est subordonné à une autorisation de l'*Office National de Navigation* de Paris. L'état actuel des pourparlers permet d'espérer une réponse favorable pour la fin de la semaine.

2) Les machines des Thermes Abattoir sont en état de marche et peuvent reprendre le service à la traction prévue (6 motrices). Il reste toutefois à effectuer le curage du lit de la Moselle au Moyen-Pont, au pont Saint-Georges et au pont Saint-Marcel. La question a été soumise aux *Ponts et Chaussées* et à la *Navigation*, qui doivent effectuer ces travaux dans les jours qui suivent.

L'alimentation du réseau des lignes Montigny-Frescaty et Sablon-Est nécessite d'autre part la réfection de 3 câbles alimentaires au voisinage du Moyen-Pont, la reconstruction du pont interdit la pose de ces câbles sur le pont provisoire et oblige soit à suspendre ceux-ci au-dessus de la Moselle, soit à les immerger dans le lit de la Moselle. Les travaux nécessaires n'ont pu être commencés plus tôt en raison de l'occupation des équipes à des travaux indispensables pour l'alimentation en énergie électrique de la ville de Metz. Sauf imprévu (pannes de câbles H.T. etc ...) les travaux commenceront vers la fin de la semaine et pourront se terminer dans une huitaine de jours.

3) Les lignes de trolleys, la voie et les aiguillages seront remis en état pour la date fixée.

4) 7 motrices et 6 remorques seront également en état de marcher pour le 15 septembre prochain. Une remorque pour le passage des ponts (des motrices et remorques) est en voie de fabrication dans nos ateliers.

Une baraque abri, récupérable dans notre dépôt de Ban-Saint-Martin, sera installée à la place du Roi George, pour permettre d'effectuer les petites réparations et le nettoyage des voitures. (Les démarches à la S.N.C.F. seront entreprises par M. PETRE, Président du Conseil).

AUTOBUS.

La question peut se résumer comme suit :

1) - 1 BUSSING (déjà en service).

2) - 1 VOMAG (en état de marche).

3) - 2 autobus en location appartenant à M. KUHN.

4) - 1 autobus des P.D.R. (à voir état mécanique).

5) 2 autobus RENAULT (si nous touchons 14 chambres à air et 10 pneus pour les équiper).

- 5 autobus seront disponibles pour le 15 septembre.

Metz, le 28 août 1945.

Source : Archives *T.C.R.M.* Dossier 00030.

RAPPORT DE LA DIRECTION DES TRAMWAYS MESSINS AU MAIRE DE LA VILLE DE METZ, CONCERNANT LE REMPLACEMENT DES TRAMWAYS PAR DES TROLLEYBUS. 2 AVRIL 1947.

Depuis qu'ils existent, les tramways de Metz ont été déficitaires parce que les rues de la vieille ville n'ont jamais permis une exploitation normale et rapide.

La mise en service d'autobus a corrigé quelques-unes unes des plus graves difficultés, mais au prix d'une exploitation onéreuse et dès avant la guerre, l'ensemble des tramways devait être remplacé par une exploitation de trolleybus permettant de cumuler l'économie de la traction électrique avec la souplesse d'un service sur route.

Le même problème se pose d'ailleurs dans presque toutes les villes de France et la guerre a permis la mise au point et la standardisation des trolleybus, Metz ayant d'ailleurs pu obtenir une place privilégiée dans ce programme en raison des destructions massives qui ont accompagné la libération.

Le tracé des trolleybus est dicté par la configuration même de la cité. Au point de vue technique, il serait évidemment beaucoup plus simple de s'en tenir aux grandes avenues et de contourner les vieux quartiers sans y pénétrer.

Mais Metz a déjà vu la mort du quartier Chèvremont et la paralysie commerciale gagne la place d'Armes. Le conseil municipal n'accepterait pas de solution qui écarterait le trolleybus des centres vitaux de la cité.

Pour réaliser la première tranche de ce programme de trolleybus, la Régie des Tramways s'est adressée à la Société TRINDEL, 44, rue de Lisbonne à Paris, société qui a déjà fait démarrer le programme de trolleybus dans plusieurs villes et qui possède l'expérience indispensable pour que ce nouveau mode de traction ne donne pas lieu à des déboires.

A côté de ses nombreux avantages, le trolleybus présente le grave défaut d'enlaidir le paysage par les fils et poteaux qui lui sont indispensables. Dans une ville comme Metz, saturée de passé et renfermant des joyaux architecturaux, les problèmes sont encore plus difficiles et l'une des missions confiées à l'entrepreneur consiste précisément à prendre contact avec le service des Monuments Historiques à Paris pour trouver les solutions les plus acceptables et permettre l'essor de la vie messine sans agir en barbares.

La lettre, du 26 février, du Ministère vient de confirmer que l'entrepreneur a échoué dans ses efforts.

Les services locaux d'architecture ont examiné à leur tour les données du problème, mais ont conclu que seul le Ministère pouvait intervenir et lever l'interdiction de principe à laquelle se heurtent les travaux.

La Ville de Metz se trouve donc placée devant l'alternative très cruelle :

ou bien renoncer à desservir le centre par des moyens de

locomotion modernes, au risque de le voir dépérir,

ou chercher , en commun accord avec les services des Beaux-Arts, comment passer à proximité des monuments classés, en y apportant le minimum de laideur.

Une solution partielle en autobus et trolleybus ne saurait convenir puisque les faubourgs ont le désir très légitime de pouvoir atteindre le centre de la ville par des moyens directs.

L'emploi d'autobus à carburant étranger au lieu de trolleybus électriques serait d'ailleurs d'autant plus critiquable à Metz, que la Ville de Metz exploite elle-même, en régie, son service de distribution d'énergie électrique et peut ainsi puissamment aider des services de transport dont l'équilibre financier est forcément très précaire.

Source : Archives *T.C.R.M.* Dossier 00030.

LETTRE DE M. HOCQUARD, MAIRE DE METZ, A M. DANIS, DIRECTEUR GENERAL DE L'ARCHITECTURE AU MINISTERE DES BEAUX-ARTS. 12 AVRIL 1947.

Monsieur le Directeur Général,

Votre lettre T.C. N° 4/47 Moselle Metz du 26 février vient de bloquer complètement le programme des travaux 1947 envisagé par les Tramways de Metz pour reprendre une exploitation normale.

Vous connaissez mieux que personne les graves dégâts que la guerre et l'occupation ont causés à Metz. La destruction de vingt-deux ponts notamment et leur reconstruction à une cadence forcément très ralentie pose chaque jour des problèmes de circulation inextricables et mettent prématurément et définitivement fin à l'exploitation des tramways de Metz.

Je crois utile de rappeler que depuis qu'ils existent, ces tramways ont toujours été déficitaires parce que les rues de la vieille ville n'ont jamais permis une exploitation normale et rapide.

La mise en service d'autobus a corrigé quelques-unes unes des plus graves difficultés, mais au prix d'une exploitation onéreuse et dès avant la guerre, l'ensemble des tramways devait être remplacé par une exploitation de trolleybus permettant de cumuler l'économie de la traction électrique avec la souplesse d'un service sur route.

Le même problème se pose d'ailleurs dans presque toutes les villes de France, et la guerre a permis la mise au point et la standardisation des trolleybus, Metz ayant d'ailleurs pu obtenir une place privilégiée dans ce programme en raison des destructions massives qui ont accompagné la libération.

Le tracé des trolleybus est dicté par la configuration même de la cité. Au point de vue technique, il serait évidemment beaucoup plus simple de s'en tenir aux grandes avenues et de contourner les vieux quartiers sans y pénétrer. Mais Metz a déjà vu la mort du quartier Chèvremont et la paralysie commerciale gagne la place d'Armes. Le conseil municipal n'accepterait pas de solution qui écarterait le trolleybus des centres vitaux de la cité.

Pour réaliser la première tranche de ce programme de trolleybus, la Régie des Tramways s'est adressée à la Société TRINDEL, 44, rue de Lisbonne à Paris, société qui a déjà fait démarrer le programme de trolleybus dans plusieurs villes et qui possède l'expérience indispensable pour que ce nouveau mode de traction ne donne pas lieu à des déboires.

Mais à côté de ses nombreux avantages, le trolleybus présente le grave défaut d'enlaidir le paysage par les fils et poteaux qui lui sont indispensables. Dans une ville comme Metz, saturée de passé et renfermant des joyaux architecturaux, les problèmes sont encore plus difficiles et l'une des missions confiées à l'entrepreneur consiste précisément à prendre contact avec le service des Monuments Historiques à Paris pour trouver les solutions les plus acceptables et permettre l'essor de la vie messine sans agir en barbares.

Dès que j'ai eu connaissance des projets du Tramway, j'ai d'ailleurs posé comme condition essentielle l'accord préalable avec vos services.

Je suis donc très embarrassé par le refus de principe que contient votre lettre, et je suis persuadé que l'examen séparé de chacune des questions permettra de trouver une solution acceptable. Les difficultés concernent en effet deux groupes :

A) Monuments devant lesquels le tramway passe actuellement, Place d'Armes, Cathédrale, Marché Couvert.

Le trolleybus n'aggravera pas la situation existante, au contraire, il est envisagé de l'améliorer, d'accord avec vos services locaux.

B) Monuments où le tramway ne passe pas actuellement.

1) Place de la Comédie.

Le projet primitif des trolleybus utilisait le Pont des Roches après sa reconstruction, mais cette réfection ayant subi un retard considérable, il faudrait utiliser le Pont de la Préfecture et traverser la Place de la Comédie, les fils et poteaux étant dissimulés sous les arbres qui la bordent.

Cette solution avait été retenue par le conseil municipal parce qu'elle permet de desservir convenablement le théâtre et la Préfecture. Mais ce tracé n'ait pas essentiel. Si votre interdiction était maintenue, le trolleybus éviterait la Place de la Comédie en utilisant le Quai Paul Vautrin, et je soumettrai cette variante à l'agrément du conseil municipal.

2) Palais de Justice.

La Place de la République forme la charnière entre le vieux Metz et les nouveaux quartiers et est devenue forcément le point central de la circulation.

La grande ligne transversale de trolleybus Devant-les-Ponts – Montigny qui constitue l'épine dorsale de tout le nouveau système de transport doit obligatoirement desservir la Place de la République. Il n'est pas possible de dériver cette ligne par les boulevards extérieurs sans mettre en jeu l'équilibre même des transports. Mais il est bien entendu que ce projet de trolleybus doit se concilier avec les efforts qui sont faits pour dégager le Palais. Ces efforts vont aboutir bientôt j'espère à la suppression du Bureau de recrutement nécessaire aussi bien au point de vue artistique qu'au point de vue circulation. Mais nos services d'architecture envisagent le dégagement complet de la façade du Palais et il est bien entendu que la ligne de trolleybus sera remaniée lorsque le nouvel alignement sera réalisé, à moins qu'elle ne puisse être suffisamment camouflée sous les frondaisons d'arbres projetées.

Le cas échéant, la ligne aérienne disparaîtra et les véhicules de trolleybus en question seront pourvus d'un moteur auxiliaire pour franchir la zone interdite. Mais cette solution d'avenir ne peut être réalisée à l'heure actuelle, non seulement à cause de la dépense supplémentaire qu'elle occasionnerait, mais parce que le programme de fabrication et de standardisation du matériel ne permet pas actuellement de mettre en fabrication pour Metz une série spéciale pour une douzaine de véhicules.

Si je vous ai exposé en détail les problèmes en question, c'est pour vous persuader que les projets ont été longuement étudiés et que la municipalité et tout particulièrement son Maire considéreraient comme une injure si on doutait de leur volonté à ne tolérer aucune défiguration de leur Cité. Mais ils ont en plus, le lourd souci de panser les plaies de la guerre et de rendre à une

ville spoliée et dépeuplée son ancien rang. Ils sont certains de pouvoir compter sur l'appui efficace de tous les Pouvoirs Publics pour les aider dans leur tâche écrasante.

Je me permets donc de solliciter un nouvel examen de la question et m'engage dès à présent à m'incliner devant toutes les décisions qui seront prises dans chacun des cas par vos services si vous voulez bien leur laisser le soin d'en examiner le détail.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

G. Hocquard

Source : Archives *T.C.R.M.* Dossier 00030.

SYNTHESE, ETABLIE PAR M. ROMAND, INGENIEUR EN CHEF DU MOUVEMENT ET DES ATELIERS *T.C.R.M.*, SUR L'ETUDE DU REMPLACEMENT DES TROLLEYBUS PAR DES AUTOBUS.

13 FEVRIER 1964.

Les trolleybus vont, dans les années à venir, atteindre leur limite d'âge ; aussi, avant de procéder à leur renouvellement systématique, nous avons, à travers les résultats statistiques et les avantages et inconvénients comparés de l'exploitation soit par trolleybus soit par autobus, recherché les éléments qui puissent nous permettre de dégager une politique d'avenir.

I. PHYSIONOMIE DU RESEAU – RESULTATS.

A. Physionomie.

Le réseau des transports en commun comprend neuf lignes dont deux exploitées par trolleybus, à savoir : la ligne de Frescaty – Moulins – Maison-Neuve et la ligne de Devant-les-Ponts – Montigny-Alger ; les sept lignes restantes sont exploitées par autobus et desservent le Sablon, Metz-Nord, Queuleu, Tivoli, Plappeville, Borny, Bellecroix et la Place Bouchotte.

Le parc de véhicules est de 48 autobus et de 19 trolleybus dont l'acquisition se fit à raison de 12 en 1947, 6 en 1949 et 1 en 1954. Notre politique de renouvellement prévoit pour les trolleybus une vie moyenne de 18 ans. La première série de 12 trolleybus serait donc proche du renouvellement.

La longueur des lignes trolleybus est de 19,60 km et celle des lignes autobus est de 38,00 km.

Telle est la physionomie du réseau trolleybus et autobus.

B. Résultats.

Un premier examen des statistiques nous permet de dresser le tableau suivant, tableau dans lequel nous pourrons comparer le nombre de voyageurs par kilomètre et la recette par kilomètre, pour le mode d'exploitation par trolleybus, par autobus et pour l'ensemble des deux modes d'exploitation.

ANNEES	VOYAGEURS/KM			RECETTES/KM		
	Trolleybus	*Autobus*	*Moyenne*	*Trolleybus*	*Autobus*	*Moyenne*
1953	7,9	7,0	7,5	1,67	1,28	1,47
1954	8,0	7,3	7,7	1,64	1,35	1,51
1955	7,2	7,5	7,4	1,64	1,45	1,52
1956	6,8	7,2	7,0	1,89	1,66	1,77
1957	6,9	7,0	7,0	1,99	1,70	1,84
1958	6,7	6,9	6,9	2,30	1,97	2,13

1959	6,6	6,9	6,7	2,22	1,93	2,07
1960	6,4	6,6	6,5	2,44	2,08	2,23
1961	6,6	6,7	6,6	2,63	2,23	2,40
1962	6,4	6,7	6,6	3,03	2,61	2,79
1963	6,6	6,7	6,7	3,38	2,92	3,10

a) Le nombre de voyageurs par kilomètre apparaît plus faible pour l'exploitation trolleybus, mais il convient de noter que la capacité des trolleybus est seulement de 63 voyageurs contre 90 en moyenne pour les autobus.

b) La recette par kilomètre apparaît supérieure pour l'exploitation trolleybus, mais il faut signaler que le prix moyen du billet, qui est indépendant du mode de transport, est le plus élevé sur les deux lignes visées.

Il semble donc que l'on puisse conclure avec une faible erreur d'appréciation à une égalité de la desserte des lignes en trolleybus ou en autobus.

Remarquons cependant, qu'étant données la faible capacité des trolleybus (63 voyageurs), l'importance des voyageurs aux heures de pointe et la faiblesse du réseau d'alimentation en énergie électrique, les renforcements se font en autobus.

Notons également que la rigidité de parcours des trolleybus nous oblige à desservir les quartiers latéraux (U.C.B.L., Mermoz) par des autobus et l'exploitation des lignes trolleybus est une superposition d'autobus et de trolleybus.

Une deuxième comparaison est celle du prix de revient kilométrique.

Sachant que dans le tableau ci-après sont considérés :

1.- Comme Entretien tous les frais concernant :

- le gros entretien ;
- l'entretien courant ;
- le nettoyage ;
- les frais d'ateliers ;
- l'entretien de la ligne aérienne pour trolleybus.

2. – Comme Traction :

- les huiles et graisses ;
- les pneumatiques ;
- le carburant ou l'énergie électrique.

La ventilation des valeurs est la suivante :

Prix de revient/km

		1958	1959	1960	1961	1962	1963
a) Autobus	Entretien	0,58	0,63	0,62	0,77	0,77	0,72
	Traction	0,31	0,32	0,30	0,34	0,33	0,33
	Total	0,89	0,95	0,92	1,11	1,10	1,05
b) Trolleybus	Entretien	0,64	0,70	0,72	0,75	0,76	0,92
	Traction	0,16	0,19	0,20	0,21	0,22	0,20
	Total	0,80	0,89	0,92	0,96	0,98	1,12
c) Différence (a-b)	Entretien	-0,06	-0,07	-0,10	+0,02	+0,01	-0,20
	Traction	+0,15	+0,13	+0,10	+0,13	+0,11	+0,13
	Total	+0,09	+0,06	0	+0,15	+0,12	-0,07

Sur ces six dernières années, nous pouvons considérer que l'exploitation autobus a été en moyenne de 0,06 F/km, plus onéreuse que l'exploitation trolleybus.

Il convient également de signaler que le trolleybus qui a des accélérations et des décélérations moins brusques que l'autobus et qui est un véhicule silencieux, trouve auprès du public une préférence qui est à prendre en considération.

Mais outre ces avantages, il faut examiner la situation actuelle du trolleybus dans notre réseau et les inconvénients qu'il entraîne pour notre exploitation.

II. SITUATION ACTUELLE.

En 1950, le parc était constitué de 18 trolleybus et de 16 autobus. Quand nous analysons l'esprit dans lequel le projet de reconstitution et d'amélioration du réseau fut élaboré en 1946, nous sommes surpris, en 1964, de constater que le parc trolleybus est de 19 véhicules, qu'il a donc marqué une certaine stabilité, tandis que dans le même temps, le parc autobus a triplé. Il compte actuellement 48 véhicules.

Certes de nouvelles lignes furent créées depuis 1950, mais elles le furent en autobus. Pourquoi le développement du trolleybus ne fut-il pas poursuivi, laissant se créer ainsi un déséquilibre entre parc autobus et parc trolleybus ?

Le développement du trolleybus dans une ville est fonction de l'état de cristallisation de cette ville. Il en résulte que dans une agglomération où des ensembles d'habitations et de constructions de toutes natures sont réalisés chaque année, ce qui est le cas pour la ville de Metz, et où de nombreux projets sont appelés à être exécutés dans les années à venir, le tracé d'une ligne de trolleybus ne peut jamais être définitivement arrêté.

Le trolleybus garde du tramway la rigidité de l'itinéraire fixe et de ses conséquences. Nous en voulons pour preuve le nombre de jours d'arrêt du trafic trolleybus, intervenus au cours des trois dernières années.

ANNEES	Ligne de Montigny/D.L.Ponts	Ligne de Frescaty/Maison-Neuve	Les deux lignes simultanément
1961	6	19	6
1962	11	5	5
1963	37	43	17

Ces journées d'interruption ou de désorganisation du trafic trolleybus sont imputables à des manifestations diverses, des travaux de voirie occasionnels, aux accidents, ... Prenons pour exemple l'incendie de la rue Serpenoise, l'aménagement du carrefour du Pont du Sauvage et plus proche encore, les travaux Avenue Ney pour le parking souterrain.

Qu'il nous soit également permis d'imaginer un instant, quelle aurait été la position des transports en commun lors de l'aménagement de la place Mazelle, si les lignes de Queuleu, Tivoli, route de Sarrebruck, Bellecroix, avaient été desservies par trolleybus.

Il importe de noter les conséquences d'une quelconque interruption du service trolleybus. Il doit être fait appel aux autobus, dont la capacité du parc est telle qu'elle ne permet pas une substitution nombre pour nombre de trolleybus en autobus. Le trafic général s'en trouve fortement perturbé, particulièrement aux heures de pointe ou même en temps normal, la trop faible réserve actuelle de véhicules autobus étant souvent immobilisée pour réparations.

Il faut se rendre à l'évidence : les travaux d'urbanisme sont une gêne pour l'exploitation en trolleybus et, de ce fait, ont stoppé son évolution.

D'autre part, nos trolleybus ont en moyenne 16 ans d'âge et quant à leur entretien, les difficultés pour se procurer des pièces de rechange sont chaque année plus nombreuses. En effet, chaque constructeur est tenu d'avoir des pièces de rechange en stock ou rapidement livrables, mais seulement pendant les dix années qui suivent la sortie d'un véhicule. Passé ce délai, il faut faire appel à un fournisseur de pièces adaptables qui attend que les commandes d'un type de pièces soient suffisamment importantes pour en entreprendre la fabrication.

Il convient également de souligner qu'un renouvellement éventuel des trolleybus serait incompatible avec la situation actuelle des câbles d'alimentation en énergie électrique, particulièrement dans la zone Centrale et Sud de la ville.

III. RECONVERSION DES TROLLEYBUS EN AUTOBUS.

A. Modification de l'organigramme des Ateliers.

La reconversion du parc trolleybus en autobus, ne peut se faire sans une modification de l'organigramme des Ateliers.

Ce dernier se présente actuellement de la façon suivante :

- 1 Chef des Ateliers et son Adjoint ;
- 2 Contremaîtres ;
- 12 Chefs d'équipes ;
- 3 Maîtres ouvriers ;
- 6 O.P. 2 ;
- 13 O.P. 1 ;
- 2 A.O.P. ;
- 8 Manœuvres spécialisés ;
- 1 Commis ;

soit 59 agents dont 14 à la section trolleybus.

Une étude à ce sujet amène à constater que l'effectif actuel pourra être réduit de 8 agents sans porter préjudice au bon fonctionnement du service Atelier. Cette diminution d'effectif se fera dans un délai de 4 à 5 ans compte tenu de la pyramide des âges, par le départ à la retraite d'agents qui ne seront pas remplacés.

D'autre part, l'effectif pourra être alors stabilisé au minimum technique, si nous avons une réserve suffisante d'autobus.

Cette diminution du personnel doit être considérée comme un des avantages les plus importants que puisse nous apporter la reconversion du parc trolleybus.

Souvenons-nous que les dépenses de personnel représentent environ 75 % des recettes du trafic en 1963.

B. Avantages financiers.

La reconversion du parc trolleybus en autobus offre de nombreux avantages, mais il faut que financièrement cette solution apporte également une réelle économie.

De l'étude faite à ce sujet et compte tenu de la diminution du personnel, il résulte que sur 18 ans, période qui correspond à la vie d'un trolleybus, l'économie réalisable serait en valeur actualisée de 989 000 F.

C. Renouvellement des autobus et reconversion des trolleybus.

L'analyse des conditions techniques d'exploitation nous conduit à établir pour les 5 ans à venir le tableau de renouvellement des autobus et de reconversion des trolleybus ci-après :

Années	1965	1966	1967	1968	1969
Renouvellement autobus	4	4	4	4	5
Reconversion trolleybus (Extension-Réserve)	1	-	2	1	-
Reconversion trolleybus	-	5	6	4	-
Total	5	9	12	9	5

Ce programme permet de maintenir les charges financières à un niveau à peu près constant. Mais il n'a trait qu'au renouvellement à l'exclusion de toute augmentation de parc en vue d'augmenter la fréquence ou pour desservir d'autres quartiers.

CONCLUSIONS.

Doit-on procéder au remplacement des trolleybus par des autobus ?

Nous avons relevé que les travaux d'urbanisme dans une ville qui n'est pas parfaitement « cristallisée » sont une gêne pour l'exploitation trolleybus. En 1965, l'aménagement du carrefour des routes de Paris et de Briey à Maison-Neuve et en 1966-67, l'aménagement du Pont Sauvage, vont interrompre l'exploitation trolleybus sur République – Maison-Neuve pendant la durée des travaux.

Par contre, les principaux avantages à retenir par la conversion des trolleybus en autobus 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.

b) Pour les Ateliers, un parc homogène favorisant 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.

d) Pour les années à venir l'économie réalisable est relativement importante.

Il semble donc que le trolleybus soit à déclasser dans notre ville comme l'a été le tramway en son temps. L'évolution actuelle des grandes villes apparaît comme devant favoriser le développement de la traction électrique dans une exploitation en site propre (métro par exemple) réservant à l'autobus l'exploitation de surface.

Source : Archives *T.C.R.M.*

EXTRAIT DES STATUTS DE LA REGIE D'ECONOMIE MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY. 9 ET 11 MARS 1953.

Article 1er. Formation.

Il est formé entre les personnes qui deviendront successivement propriétaires des actions ci-après créées, ou qui pourront l'être par suite d'une augmentation de capital, une société anonyme qui sera régie par les présents statuts, par les dispositions impératives des lois sur les Sociétés anonymes actuellement en vigueur ou qui seraient promulguées ultérieurement, ainsi que par les dispositions légales particulières aux Sociétés d'économie mixte.

Article 2. Dénomination.

La Société prend la dénomination de : *Régie Mixte des Transports en Commun de Nancy*, par abréviation *T.C.N.*

Cette dénomination pourra être modifiée par décision de l'assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires, prise sur la proposition du Conseil d'Administration.

Article 3. Objet.

La Société a pour objet :

1° L'exploitation et l'extension de tous services de transports dans la région nancéienne ;

2° et, généralement, toutes opérations financières, commerciales, industrielles, mobilières et immobilières pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social, ou susceptible d'en faciliter la réalisation.

Article 4. Durée.

A compter du jour de sa constitution définitive, la durée de la Société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années. Toutefois, la Société sera dissoute de plein droit dans le cas où la concession des transports en commun de Nancy aura cessé de lui être accordée avant ce terme.

En outre, l'Assemblée Générale pourra, en délibérant conformément à l'article 41, voter la dissolution anticipée de la Société ou la prorogation de sa durée, mais seulement sur la proposition du Conseil d'Administration.

Article 5. Siège.

Le Siège de la Société est fixé à Nancy, 11, avenue de Boufflers.

Il pourra être transféré en tout autre endroit de la dite ville par simple décision du Conseil d'Administration.

Article 6. Capital.

Le capital social est fixé à 15 millions de francs, et divisé en 1 500 actions nominatives de 10 000 francs chacune, dont 600, soit 40 % du capital social, ont été souscrites par la Ville de Nancy. [...].

Source : Archives municipales de Nancy. Série © O 2 23.

EXTRAIT DE LA CONVENTION DES 9 ET 11 MARS 1953 POUR L'EXPLOITATION EN REGIE MIXTE DU RESEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA VILLE DE NANCY. 9 ET 11 MARS 1953.

Il a été exposé et déclaré ce qui suit :

La Compagnie Générale Française de Tramways était titulaire, sur le territoire de la Ville de Nancy, de diverses concessions de transports par tramways et autobus, dont le régime était réglé en dernier lieu par la convention des 15/31 mars 1925, approuvée par le décret du 28 janvier 1927.

A dater de 1930, des lignes de tramways avaient été déclassées et des services d'autobus avaient été institués en vertu des avenants et conventions des 6 janvier 1930, 25/29 novembre 1932, 12/14 décembre 1933, 19/22 mars 1935, 3/4 mai 1935.

Depuis 1936, l'application des contrats liant la Ville à la Compagnie Générale Française de Tramways a donné lieu à des divergences de vues et à de graves difficultés qui se sont traduites par un certain nombre d'instances et de recours introduits par la Compagnie contre la Ville devant la juridiction et l'autorité administratives compétentes.

Ayant reconnu que les conventions qu'elles avaient conclues n'étaient plus adaptées à la situation présente, la Ville de Nancy et la Compagnie Générale Française de Tramways, désireuses de mettre définitivement fin aux difficultés en cours, ont décidé de procéder à la résiliation, sans exception ni réserve, de toutes les concessions de transports accordées par la Ville à la Compagnie.

Cette décision a fait l'objet de la convention de résiliation des 5 et 7 mars 1953, qui fixe également, compte tenu de l'apurement des comptes des exercices litigieux, c'est-à-dire postérieurs à 1935, le montant de l'indemnité d'éviction prévue par la loi du 30 juillet 1947, dont la Ville, par délibération du Conseil municipal en date du 5 mai 1948, approuvée par M. le Préfet de Meurthe-et-Moselle le 8 juin 1948, avait décidé de faire usage, ainsi qu'elle en avait officiellement informé la Compagnie le 5 juillet 1948, au cas où un règlement amiable n'aurait pu intervenir.

La dite convention de résiliation décide, en contre partie du versement de l'indemnité d'éviction, le transfert, à la Ville, de la totalité des biens mobiliers et immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau urbain, jusqu'alors affectés à cette exploitation, ainsi que le désistement pur et simple de toutes les actions et instances contentieuses en cours.

Dans le but d'assurer au mieux des intérêts généraux le service des transports en commun de Nancy, et afin d'être associée étroitement à la gestion de l'exploitation, ainsi que d'être en mesure d'exercer un contrôle total sur celle-ci, la Ville a décidé de confier désormais l'exploitation de son réseau de transports en commun à une Société d'économie mixte, conformément aux décrets des 28 décembre 1926 et 17 février 1930. [...].

Source : Archives municipales de Nancy. Série © O 2 23.

EXTRAIT DU RAPPORT DES COMMISSIONS MUNICIPALES DE NANCY, CONCERNANT LA MODERNISATION DU RESEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN. 4 FEVRIER 1952.

[...]

La question du choix du mode de transport.

La question s'est en effet posée de savoir s'il convenait d'avoir recours, pour la modernisation de notre réseau, à des autobus ou à des trolleybus.

Les avantages et les inconvénients de ces deux sortes de véhicules peuvent, très objectivement, être résumés de la façon suivante :

En ce qui concerne les trolleybus, leur principal avantage est d'être attachés au réseau et d'échapper ainsi à une réquisition en période troublée. Ils bénéficient également d'une accélération et d'un freinage rapides. Ils sont silencieux et ne dégagent pas de gaz d'échappement. Enfin, ils utilisent, comme source d'énergie, l'électricité qui n'est pas un produit d'importation.

Par contre, la construction d'une ligne de trolleybus exige des investissements considérables, tant pour le matériel roulant et les lignes aériennes, que pour les feeders et les sous-stations d'alimentation en énergie électrique.

Les lignes aériennes, qui comportent 4 fils avec un appareillage important et doivent être soutenues par des câbles transversaux très rapprochés les uns des autres, sont inesthétiques. De plus, lorsque la hauteur des immeubles riverains ne permet pas d'ancrer ces câbles dans les façades de ceux-ci, il est nécessaire d'implanter, le long des voies empruntées par les trolleybus, et avec les mêmes intervalles réduits, des poteaux volumineux et disgracieux.

Pour l'entretien des lignes aériennes, des feeders et des sous-stations, l'exploitation, quel que soit le nombre de lignes équipées en trolleybus, doit disposer en permanence, et, par conséquent, supporter la lourde charge supplémentaire d'un service spécialisé, avec son personnel de maîtrise et ses cadres.

Par ailleurs, une fois établis les lignes aériennes et les feeders qui les alimentent, les services de transports en commun par trolleybus sont fixés d'une manière rigide. Aucune extension ou modification du parcours emprunté par une ligne ne peut être effectuée sans que soit engagées des dépenses extrêmement élevées pour l'établissement des lignes aériennes correspondantes, ce qui exclut la possibilité de procéder à des essais destinés à se rendre compte si l'extension ou la modification envisagée peut valablement être réalisée.

De même, aucun détournement n'est possible au cas où, pour quelque cause que ce soit, le trafic doit subir une interruption, momentanée ou

prolongée, dans l'une des voies empruntées par les trolleybus, comme ce fut récemment le cas pour la rue de Villers, pendant de nombreux mois.

D'autre part, il est indispensable de disposer, en plus des trolleybus, d'un parc d'autobus, afin de pouvoir desservir les lignes à faible trafic et assurer des services spéciaux et exceptionnels tels que ceux intéressant le Théâtre, la Foire, l'Exposition, les Colonies scolaires, les réunions sportives, les Congrès, etc ...

Il convient également de noter qu'en cas d'interruption dans la distribution d'électricité, la totalité du trafic par trolleybus est interrompue ; or les inondations de 1947 nous ont donné un exemple d'une telle interruption pendant près d'une semaine.

Enfin, si l'amortissement des trolleybus peut être étalé sur une assez longue période, environ 15 ans, il en résulte, par contre, l'inconvénient de voir l'exploitation assurée pendant de nombreuses années avec un matériel fatigué et démodé.

Réciproquement, le principal inconvénient des autobus consiste dans la menace de réquisition qui pèse sur eux pour les cas de tension ou de guerre.

En outre, le carburant qu'ils utilisent est un produit d'importation, dont la combustion provoque un dégagement de gaz sur la voie publique. Leur fonctionnement est plus bruyant que celui des trolleybus et l'usure des moteurs thermiques est plus rapide que celle des moteurs électriques.

C'est d'ailleurs pour cette dernière raison que l'amortissement des autobus doit être prévu en 5 ou 6 ans, au lieu des 15 ans admissibles pour les trolleybus.

Mais cet amortissement rapide a pour contrepartie avantageuse de permettre d'assurer l'exploitation avec un parc de véhicules toujours modernes, tout en n'ayant à supporter que des charges d'amortissement inférieures à celles consécutives à une exploitation par trolleybus, en raison de la différence considérable entre les montants des capitaux à investir dans l'un et l'autre cas.

Une récente estimation faite par la Compagnie concessionnaire conduit en effet à la conclusion que les investissements à prévoir pour équiper le réseau en trolleybus, avec ses lignes aériennes et ses feeders, ainsi qu'avec le parc réduit d'autobus complémentaires indispensable, se montent à plus d'un milliard de francs, alors que l'équipement de la totalité du réseau en autobus n'exige qu'une dépense légèrement inférieure à 400 millions de francs, dépenses d'aménagement du garage et des ateliers non comprises, dans un cas comme dans l'autre.

Dans l'hypothèse de l'emploi exclusif d'autobus, les charges financières, avec un amortissement limité à 5 ans, s'élèvent annuellement à environ 94 millions de francs, tandis que l'amortissement en 15 ans des trolleybus et de leurs lignes aériennes, ajouté à l'amortissement en 5 ans du parc réduit d'autobus complémentaires, s'élève annuellement à plus de 120 millions de francs.

De leur côté, les dépenses d'énergie, au kilomètre parcouru, sont elles-mêmes plus importantes pour les trolleybus que pour les autobus, compte tenu des prix actuels de l'électricité et du gas-oil.

Les dépenses d'entretien d'un parc exclusivement composé d'autobus sont, d'autre part, limités du fait que cet entretien ne nécessite que la mise en œuvre d'un personnel réduit et la possession d'un stock restreint de pièces détachées.

Enfin, les autobus assurent la plus grande souplesse à l'exploitation, en donnant la possibilité immédiate, sans investissement onéreux, d'assurer les services les plus divers, d'effectuer les renforcements, les prolongements de parcours, les modifications d'itinéraires, les essais de lignes nouvelles, imposés par la constatation de besoins nouveaux résultant, par exemple, de la construction de quartiers neufs d'habitation, tels que celui d'Haussonville. [...].

Source : Archives municipales de Nancy. Série © O 2 15.

LE MODE D'EXPLOITATION DES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS. NOTE INTERNE A LA DIRECTION DES *T.C.R.M.* JANVIER 1975.

Il existe cinq catégories de structures juridiques pour les réseaux de transports collectifs : la concession « aux risques et périls », l'affermage, la régie intéressée (1959), la régie directe (1930) et la société d'économie mixte.

1. La concession « aux risques et périls ».

Ce système n'a fonctionné à l'état pur que jusqu'à la Première Guerre Mondiale, l'entreprise concessionnaire a la propriété du capital, elle en assume totalement les charges d'exploitation, elle se rémunère par un tarif perçu sur l'usager. L'autorité concédante n'a aucune responsabilité financière, le concessionnaire supportant le cas échéant les pertes d'exploitation.

Très vite cependant des exceptions ont été posées à la règle de la responsabilité financière des concessionnaires : compensation des charges extra-communales (tarifs sociaux, diminution de la vitesse de roulement des autobus ...) par le pouvoir concédant et la recette garantie.

2. L'affermage.

Il met à la charge de l'autorité concédante les dépenses de premier établissement et, par la suite, les dépenses pour travaux neufs et extensions. A l'expiration ou à la résiliation de la convention d'affermage, le patrimoine acquis au début de l'exploitation et au cours de celle-ci revient à la collectivité.

La société fermière d'un réseau supporte les dépenses d'exploitation courantes, assume les risques afférents à l'exploitation, paie une redevance d'affermage à la collectivité et se rémunère par l'ensemble des recettes d'exploitation dont l'autorité concédante s'engage à lui laisser le bénéfice. La collectivité assure la compensation des charges extra-communales et une recette minimale garantie.

3. La régie intéressée.

Elle marque un engagement financier plus important de la part de la collectivité contractante puisque cette dernière supporte les charges d'investissement et l'ensemble des dépenses d'exploitation. La rétribution du régisseur consiste en une formule contractuelle destinée à l'intéresser aux résultats de sa gestion (rémunération forfaitaire et prime de gestion variant avec les résultats obtenus). Les recettes d'exploitation vont à la collectivité.

4. La régie directe.

Elle substitue entièrement la collectivité publique à l'entreprise privée tant pour ce qui concerne les charges d'investissement et d'exploitation que pour ce qui concerne la gestion des réseaux.

5. La société d'économie mixte.

Les collectivités publiques peuvent concéder ou affermer l'organisation des transports urbains à une société d'économie mixte, regroupant les communes intéressées et la société qui assume effectivement la responsabilité du transport.

Source : Archives *T.C.R.M.*

NOTE INTERNE CONCERNANT LES REGIMES STATUAIRES APPLIQUES AUX AGENTS DE LA REGIE DES *T.C.R.M.*

11 FEVRIER 1959.

Le personnel de la Régie des *T.C.R.M.* se décompose en différentes catégories comme suit :

- 60 agents embauchés avant le 1er juillet 1933 sont des « titulaires municipaux » soumis au Statut Municipal et comme tels ils sont affiliés à la Caisse Municipale de Retraites.

- 99 agents embauchés entre le 1er juillet 1933 et le 28 mars 1948 ont le Statut découlant de la Convention Collective Nationale de Travail du Personnel des Tramways, Autobus et Trolleybus complétés par un avenant conclu à la date du 6 novembre 1954. Ces agents sont affiliés à la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites à Paris (C.A.M.R.). En outre, en vertu des décisions du Conseil Municipal des 14 avril 1949 et 27 février 1953, ils sont en possession d'une lettre de garantie de M. le Député-Maire qui leur accorde, d'une part, une rémunération calculée sur la base des échelles indiciaires du barème municipal et, d'autre part, s'il y a lieu, un complément de retraite d'un montant égal à la différence qui pourrait exister en leur défaveur par rapport à la retraite qui serait calculée dans leur cas en vertu du règlement de la Caisse Municipale de Retraites ;

- 30 agents embauchés entre le 28 mars 1948 et le 30 septembre 1954 sont régis par la Convention Collective Nationale de Travail du Personnel des Tramways, Autobus et Trolleybus, complétée par un avenant conclu à la date du 6.11.1954 et sont affiliés à la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites à Paris (C.A.M.R.). Ces agents n'ont pas la garantie municipale comme les précédents et ils ne bénéficieront donc pas, le moment venu, du complément de retraite pour les aligner sur le règlement de la Caisse Municipale de Retraites. Par contre, la délibération du Conseil Municipal en date du 27 mars 1953 décide que les indices municipaux s'appliquent à l'ensemble du personnel. Ils constituent pour les agents qui ne sont pas « titulaires municipaux » l'accord de salaire suivant dispositions de l'article 31 nouveau Code de Travail et prévu par la loi du 11 février 1950 applicable au personnel des établissements communaux à caractère industriel et commercial (Circulaire ADC/PER n° 325 de M. le Ministre de l'Intérieur du 10 août 1952 – Par. C 7 et 9).

- Pour les 51 agents titulaires ou stagiaires embauchés postérieurement au 1er octobre 1954 le Statut dérive de la Convention Collective Nationale de Travail du Personnel des Tramways, Autobus et Trolleybus complétée par l'avenant conclu à la date du 6 novembre 1954. Leur rémunération est celle qui découle de l'application des échelles indiciaires des agents des Collectivités Locales (application de la décision du Conseil Municipal du 27 mars 1953).

- Par application du décret n° 54-953 du 14 septembre 1954 relatif au fonctionnement de la Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de

Prévoyance du Transport, ces agents sont affiliés à la Sécurité Sociale pour tous les risques, y compris le risque vieillesse et ils participent en même temps au régime complémentaire (C.A.R.C.E.P.T.) créé par l'article 4 de ce même décret.

De ce qui précède, il résulte donc que tous nos agents, sans exception, bénéficient des indices municipaux dans les mêmes conditions que leurs collègues des autres services municipaux.

Par contre, il n'en est pas de même pour ce qui est du calcul de la retraite puisque à cet égard la situation se résume comme suit :

1. Les agents embauchés avant le 1er juillet 1933 bénéficient du règlement de la Caisse Municipale de Retraites ;

2. Les agents embauchés entre le 1er juillet 1933 et le 28 mars 1948 participent au régime de retraites créé par la loi du 22.7.1922 modifiée mais, ils ont droit, le cas échéant, à un complément municipal de retraites qui les aligne sur le règlement de la Caisse Municipale de Retraites en sorte qu'ils sont alignés sur les précédents en matière de retraites ;

3. Les agents embauchés entre le 29 mars et le 30 septembre 1954 bénéficieront uniquement du régime de la C.A.M.R. étant précisé toutefois que les âges fixés pour l'entrée en jouissance de cette retraite sont identiques à ceux prévus au règlement municipal de retraites ;

4. Les agents recrutés postérieurement au 1er octobre 1954 participent au régime vieillesse de la Sécurité Sociale et ils sont affiliés en outre au régime complémentaire de la C.A.R.C.E.P.T. L'âge normal pour l'entrée en jouissance de ces deux prestations est fixé à :

- 60 ans pour le personnel du service roulant (chauffeurs et receveurs) ;

- 65 ans pour les agents des Ateliers et des bureaux.

Metz, le 11 février 1959

Source : Archives *T.C.R.M.*

LES MODES « NOUVEAUX ».
1981.

Dans le VIe Plan, les modes dits « nouveaux » font l'objet d'une enveloppe de 400 MF (soit environ le dixième des dépenses d'investissement prévues au titre de la RATP). Il est prévu de les expérimenter dans les villes qui se sont déclarées volontaires : aérotrain entre la Défense et Cergy, POMA 2000 à Grenoble, VAL à Lille, ARAMIS en banlieue parisienne (Choisy – Créteil), Autobus BI-MODE à Evry. A terme, les vingt plus grandes agglomérations françaises devaient en être équipées. Dans le VIe Plan, on prévoit d'abord, POMA 2000, VAL, ARAMIS et BI-MODE.

Le métro léger automatique (VAL) a été étudié par la société Matra pour relier la commune de Villeneuve-d'Ascq à la gare de Lille, d'où ce sigle. La ligne envisagée, longue de 8 km, pourrait être construite en viaduc et comprendre deux voies avec piste de roulement pour pneumatiques et barres de guidage latérales. Les véhicules, longs de 13 m, larges de 2 m, offrant 52 places, reposeront sur des bogies à un seul essieu. La capacité de transport ne dépassera pas 6 000 voyageurs, ce qui est très au-dessous des performances du tramway moderne. La seule originalité du système est son automatisme local : l'absence de personnel de conduite permet de faire circuler aux heures creuses des rames à grande fréquence même si l'occupation est faible, sans que les frais d'exploitation deviennent excessifs. Le VAL sera, nous le verrons, le seul de ces modes « nouveaux » à être effectivement réalisé.

Le BI-MODE est un système qui consiste à disposer d'autobus guidés sur voie spéciale dans les centres urbains, mais pouvant circuler sur voie ordinaire dans les quartiers périphériques. Le guidage permet de diminuer la largeur de la voie réservée : l'autobus, ainsi utilisé, pourrait être à traction électrique pour redevenir autonome sur voirie normale. L'infrastructure, construite seulement là où elle est strictement nécessaire, évite les rabattements et les ruptures de charge qui y sont associées. Le BI-MODE, qui se veut un tramway déguisé, sera en principe appliqué à Evry pour la desserte intérieure de cette ville nouvelle. Saviem, Renault et Seri ont fondé un groupement d'intérêt économique.

Développé par l'entreprise Pomagalski, le POMA 2000 est dérivé des transports de montagne et formé de cabines tractées par un câble, chaque cabine débrayant du câble en amont des stations, ralentissant jusqu'à l'arrêt en gare, et réaccélérant ensuite jusqu'à retrouver la vitesse du câble sur laquelle elle se réembraye. Ralentissement et accélération sont obtenus depuis le sol par un dispositif de roues à pneus s'appuyant sur la cabine qui est entièrement passive. Le câble résout naturellement le problème de rattrapage des cabines entre elles en pleine ligne, mais le problème se repose en station. S'il est résolu, il subsistera celui de la sécurité des voyageurs entre eux, plus celui de la montée et la descente des voyageurs qui s'effectuent à une vitesse peut-être très faible, mais non nulle. Ce système est à l'essai sur une voie

circulaire près de Grenoble et il sera réalisé un tronçon expérimental intégrable dans une future ligne Grenoble-Echirolles.

La société Matra étudie le système ARAMIS dérivé du PRT américain (personnel rapid transit). Il s'agit ici d'ascenseurs horizontaux. L'idéal, d'après ce système, serait de disposer de cabines de faible capacité qui seraient appelées en station par les voyageurs, ceux-ci choisiraient leur destination à laquelle ils parviendraient sans arrêt intermédiaire.

Dans un domaine un peu différent, il faut mentionner les études entreprises pour les « transports hectométriques » : il s'agit de réaliser des transports à grande capacité sur des distances relativement courtes. Une solution à ce problème était donnée jusqu'à présent par les trottoirs roulants, mais ce système avait le défaut d'être trop lent. Il fallait donc mettre au point des engins de transports continus à vitesse variable : tel était le but des « accélérateurs à piétons » envisagés à partir de 1970. L'un des systèmes étudiés par la RATP est le « trax », sorte de trottoir formé de dalles glissantes dont les peignes s'imbriquent les uns dans les autres, à la manière des escaliers mécaniques.

Quant à l'aérotrain, il doit relier en dix minutes le rond-point de la Défense à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise sans arrêt intermédiaire. L'objectif est de créer un bipôle logements-emplois de bureaux relié par une technique de transport de nature interurbaine.

Source : ZIV J.C. NAPOLEON C. *Le transport urbain, un enjeu pour les villes. Opus cité.* pp. 87 à 89.

UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS URBAINS. 1976.

1. Politique urbaine et transports urbains.

Les transports urbains sont un volet important de la politique d'aménagement : le développement des zones périphériques, la réhabilitation des centres anciens ou historiques, la diminution de la pollution supposent qu'une action vigoureuse soit menée dans le domaine des transports et de la circulation.

Dans les dernières années, grâce à l'action conjointe de nombreuses collectivités locales et de l'Etat, des évolutions notables se sont produites dans le domaine des transports urbains. L'institution du versement transport dans un nombre croissant d'agglomérations a contribué à ces évolutions qui sont brièvement résumées ci-dessous :

- important effort d'investissement en Région parisienne notamment pour le développement des réseaux ferrés – lancement de la construction de lignes de métro à Lyon et à Marseille.

- mise en place de plans de circulation qui, parallèlement à la réalisation de rocades ont permis une meilleure utilisation des voies existantes, une amélioration des conditions de déplacement et très généralement de l'environnement urbain. La priorité au transport collectif qui s'est progressivement affirmée dans ces plans, en fait maintenant un outil important d'une politique globale de transport.

- extension, développement et modernisation des réseaux de transport collectif de surface qui, liés aux actions précédentes, ont permis de renverser durablement, la tendance passée de décroissance de leur fréquentation, certains réseaux enregistrant des accroissements de clientèle considérables en quelques années.

2. Les raisons d'une priorité pour les transports collectifs urbains.

Le développement des transports collectifs urbains a été retenu dans le Programme d'Action Prioritaire n° 21 « Mieux vivre dans la ville ». Trois raisons essentielles motivent ce choix :

2.1. La réduction des inégalités sociales.

Dans le domaine des transports urbains les inégalités sociales se concrétisent de deux manières :

- en premier lieu les inégalités de revenu induisent une division de l'espace urbain, les couches de population les plus défavorisées devant habiter

à des distances toujours plus élevées des grands pôles de la vie urbaine (emplois et loisirs), dans des zones souvent mal équipées en infrastructures de transport routières et ferrées. Surtout sensible en Région parisienne et dans les très grandes agglomérations, ce phénomène tend à se généraliser ;

- en second lieu les inégalités de motorisation entraînent une inégalité très nette dans les possibilités de déplacement. Les services offerts par les réseaux actuels de transport collectif sont loin d'égaler ceux qu'offre l'utilisation d'un véhicule privé. L'accessibilité qu'ils procurent est de trois à six fois moins bonne. Or, seuls 50 à 60 % des ménages sont actuellement motorisés en milieu urbain et dans ces ménages, seule une (ou deux) personne a accès à la voiture, si bien que deux français adultes sur trois doivent avoir recours aux transports collectifs pour une grande partie de leurs déplacements motorisés.

Tout effort sur les transports collectifs ne peut donc qu'avoir un bon effet sur la réduction de ces inégalités.

2.2 – L'amélioration de la qualité de la vie.

Les déplacements, par les nuisances multiples qu'ils produisent, jouent un rôle prépondérant dans la dégradation de la qualité de la vie des citadins. Les problèmes les plus aigus naîtront de plus en plus des contradictions entre le souci de protection de l'environnement et la nécessité d'assurer au mieux les déplacements urbains.

Bien qu'à long terme la solution réside dans un nouvel urbanisme mieux adapté aux contraintes de transport, ces contradictions sont susceptibles d'être atténuées notablement par un recours accru à l'utilisation des transports collectifs.

Cela est particulièrement clair en matière de pollution atmosphérique : outre le fait que les véhicules sur rail utilisent l'énergie électrique, il est reconnu que les autobus sont moins polluants que les véhicules individuels et les taux d'occupation respectifs font apparaître que le voyageur d'un autobus contribue à la pollution atmosphérique dans une proportion dix à vingt fois plus faible que ne le fait l'usager d'une automobile.

D'autre part, on continuera d'assister, au cours du Plan, à une croissance de l'urbanisation périphérique des agglomérations. Un allongement des parcours quotidiens en résultera et la séparation géographique des zones d'emploi, d'habitation et de loisirs, entraînera des besoins accrus de déplacement. Le taux des déplacements motorisés par jour et par ménage qui est actuellement de 4 pourrait passer à 5 au début du VIII^{ème} Plan. Or, la voirie est déjà largement saturée au centre des villes par la circulation et le stationnement. La conception qu'ont les responsables locaux de leur ville, de son centre, lieu d'échange et pôle de la vie sociale, jointe souvent à des considérations de protection du patrimoine architectural, interdit que l'on accroisse notablement l'emprise du domaine public consacré aux transports. Aussi, seul un recours plus intensif aux transports collectifs, faibles

consommateurs d'espace, pourra permettre la satisfaction des besoins croissants de transport évoqués précédemment sans trahir cette image de la ville.

2.3. Enfin des raisons économiques ne sont pas absentes des motivations de cette action prioritaire.

Sur le plan énergétique, un transfert modal vers les transports collectifs entraînerait une baisse de la consommation pétrolière. On peut estimer qu'un transfert de 10 % du nombre de déplacements urbains effectués en automobile permettrait une économie de l'ordre de 0,3 million de tonnes de pétrole.

D'autre part, le développement des transports collectifs de surface, faisant essentiellement appel aux infrastructures de voirie existantes, répond au souci d'éviter des dépenses excessives de nouvelles infrastructures, qui sont un objectif du Plan.

3. Les objectifs du VII^{ème} Plan en matière de transports urbains.

L'amélioration du niveau de vie et l'évolution du comportement social vont entraîner au cours du VII^{ème} Plan une croissance de la motorisation des ménages ainsi que de la mobilité des personnes.

Mais les impératifs de qualité de la vie rappelés précédemment ont conduit à adopter des perspectives de croissance sélective. Ainsi, l'usage de la voiture particulière devra être progressivement discipliné, parallèlement au développement de l'usage des transports collectifs : dans les zones les plus denses, le nombre des déplacements effectués en voiture particulière devrait se stabiliser et même décroître sensiblement tandis que la part des déplacements effectués en transports collectifs enregistrera une croissance importante.

L'objectif général est d'augmenter de 60 % au cours des 5 années du Plan, le nombre de déplacements effectués en transport collectif (hors Région parisienne). Les résultats enregistrés dans un certain nombre d'agglomérations dès 1975 montrent que la mise en place d'une politique ambitieuse de développement des réseaux de transport en commun est possible et conduit, si elle est accompagnée d'une politique visant à dissuader le stationnement de longue durée dans les centres, à des résultats extrêmement prometteurs, ainsi qu'en témoignent les statistiques de trafic de l'année 1975 recueillies par la Direction des Transports Terrestres :

- Nice + 15 %
- Grenoble + 13 %
- Rennes + 15 %

- Besançon + 38 % (+ 80 % depuis le lancement de l'opération)

L'ensemble du trafic a progressé en 1975 de 3,7 %, et dans les agglomérations de 100.000 à 300.000 habitants, la progression a été de 6,2 %.

Ces résultats ne sont d'ailleurs pas favorables uniquement sur le plan des transports et de la circulation, mais aussi dans le domaine de la qualité de la vie urbaine.

Source : Direction des Transports Terrestres. Service des Transports Urbains. Note n° 76/127. Développement des transports collectifs urbains. Paris. 1976. 27 p.

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DE METZ DU 27 MAI 1955. VŒU RELATIF A LA MODULATION DES HEURES DE POINTE DES AUTOBUS DES *T.C.R.M.*

M. le Maire. « Mes chers collègues, avant de passer à la séance secrète, je tiens à avoir votre avis sur un vœu qui me servira auprès du Préfet. La commission des T.C.R.M. s'est réunie le 24 mai dernier pour entendre, sous la présidence de M. VERT, les explications de M. MEYER, directeur de la Régie des T.C.R.M., au sujet de la modulation des heures de pointe. Vous savez qu'actuellement à midi, nous avons à transporter à peu près 4 000 abonnés, moitié fonctionnaires, employés, moitié écoliers (environ 2 000) qui fréquentent les lycées, collèges et autres écoles secondaires ou techniques et qui rentrent chez eux pour déjeuner. Et il est certain que l'hiver prochain nous en aurons encore davantage, surtout en période de mauvais temps. Deux solutions se présentent à nous, ou acheter des autobus, ce qui coûte assez cher, vous le savez (5 à 6 millions l'autobus, les trolleybus 7 à 8 millions) ou alors moduler les heures de pointe de façon que les sorties de bureau ou d'école puissent commencer vers midi moins vingt et se terminer à midi et quart, de la sorte l'autobus parti à midi moins vingt pourrait être de retour à midi et quart. Le gros problème est celui des écoliers. Je me suis adressé déjà à certaines administrations (j'ai d'ailleurs aussi l'avis des syndicats des employés municipaux à ce sujet-là), je me suis adressé au Préfet. Je me suis adressé également à l'Inspecteur d'Académie pour lui demander de faire sortir les lycéens un peu plus tôt. Je dois dire que les établissements libres sont d'accord, il reste donc le lycée de garçons, le lycée de jeunes filles, l'école professionnelle et autres établissements similaires, et jusqu'à présent nous avons eu des difficultés et je dois avoir une réunion avec le Préfet incessamment à ce sujet. La Commission des T.C.R.M. demande que le Conseil municipal émette un vœu pour m'aider dans la discussion que j'aurai avec l'Inspecteur d'Académie et avec le Préfet de façon qu'on puisse moduler ces heures de pointe, les étendre sur une demi-heure ou même sur 65 à 40 minutes. Autrement nous sommes obligés d'acheter des autobus, cela nous fera de très gros frais. Ces autobus serviront entre midi et deux heures mais ne seront plus utilisés le reste de la journée. Cela sera donc une dépense très onéreuse et pas rentable. Cela nous coûtera 25 à 30 millions. Je crois d'ailleurs que M. VERT, (il s'excuse, il est aujourd'hui à un congrès de prisonniers de guerre) nous a dit que dans d'autres villes cela s'était fait. Je pense qu'à Metz, cela pourrait également se faire si chacun y mettait un peu de bonne volonté. Il y aura peut-être quelques frottements, quelques heurts au début. Ceci dit voilà ce que vous propose la Commission des T.C.R.M. :

La Commission des T.C.R.M., réunie en date du mardi 24 mai 1955 sous la Présidence de M. VERT, adjoint et après avoir entendu les explications de M. MEYER, Directeur de la Régie des T.C.R.M., émet le vœu que M. le Maire réclame de M. le Préfet un acte d'autorité en vue d'imposer la sortie des élèves de toutes les écoles à 11 h 40 et leur rentrées à 13 h 40.

Cette demande est motivée par le fait que les « pointes » des T.C.R.M. sont de plus en plus fortes et que si elles ne sont pas modulées, la Ville se verra dans l'obligation d'engager des dépenses importantes pour l'achat de

véhicules nouveaux qui circuleront relativement peu et seront par conséquent impossible à amortir. De plus, ces véhicules ne feront qu'ajouter à la confusion qui se manifeste lors des embouteillages des rues à midi et à 14 heures. »

Source : Procès-verbal du conseil municipal de Metz. 27 mai 1955.

LETTRE OUVERTE DE L'*UNION DES TRANSPORTS PUBLICS* AUX CANDIDATS A L'ELECTION PRESIDENTIELLE. 28 MARS 1995.

LES TRANSPORTS PUBLICS :
QUESTION DE VIE OU DE MORT POUR LA VILLE.

Dans quelles villes voulont-nous vivre dans 5, 10, 15 ans ?

Le programme que vous proposez aujourd'hui pour la France implique une stratégie pour les villes : plus des ¾ des Français sont des urbains et cette concentration vers la ville ne cessera de croître dans les années à venir. Véritable enjeu de société, le devenir des villes pose naturellement la question de l'avenir des transports publics : on ne répétera jamais assez leur rôle dans le développement économique, la protection de l'environnement, la qualité de la vie et la solidarité du territoire, préoccupations majeures des citoyens.

Les entreprises de transport public réunies au sein de l'Union des Transports Publics (U.T.P.) ont la conviction que la cohésion sociale de notre pays et sa compétivité au sein de l'Europe se joueront à l'échelle des villes, des communautés urbaines, des bassins de vie : l'intelligence des politiques de déplacement qui seront mises en œuvre y sera déterminante. Acteurs de la quotidienneté urbaine, elles ont acquis dans la gestion du service public qui leur est confiée une connaissance concrète du territoire des villes. Observateurs des mouvements de la société citadine, médiateurs naturels entre les citoyens et la collectivité, les entreprises mesurent l'urgence d'inscrire, pour les cinq ou sept ans à venir, les problèmes de mobilité dans une vision globale, moderne et anticipatrice.

Les villes sont en danger.

Malgré l'existence récente d'une politique de la ville, force est de constater la rupture du tissu urbain avec des centres-villes dévitalisés et menacés d'asphyxie et une périphérie qui s'étale et se fracture. Aux villes naturellement créatrices de richesses par la concentration des activités et les occasions d'échanges qu'elles favorisent, se sont substituées des agglomérations polycentriques où les zones d'emplois et d'habitat coexhistent sans cohérence géographique.

L'atomisation de l'espace urbain aggrave les fragmentations sociales avec leur corollaire, l'exclusion de plusieurs millions de personnes. La perte des repères d'une identité territoriale distend les solidarités de proximité et fragilise le sentiment collectif d'avoir des intérêts communs et un avenir à partager.

La Maîtrise de la mobilité des hommes est la condition première d'une reconquête de la citoyenneté urbaine et **le transport public** y a un rôle majeur à jouer. Symbole du droit au déplacement pour tous, il permet une égalité d'accès aux emplois, aux équipements collectifs, à la culture et aux loisirs ; il retisse du lien social parce qu'il favorise l'intégration des banlieues

et des quartiers défavorisés. Outil efficace d'aménagement urbain, il apporte des réponses rationnelles, à des coûts supportables pour la collectivité, aux problèmes de congestion des centres-villes, à la restructuration et la densification des espaces éclatés de la périphérie. Utilisateur des moyens de transport les plus économes et les plus respectueux de l'environnement, il contribue à une meilleure répartition de l'espace entre les différents modes de déplacement, et participe à un meilleur équilibre de la vie en ville.

Le transport public est aussi un acteur de premier plan du développement économique local : il favorise les flux économiques en facilitant l'échange des biens et des personnes, il optimise le coût des déplacements à l'échelle de la collectivité, il génère des emplois directs et indirects, il participe, à égalité avec les équipements scolaires et universitaires, à l'attractivité des villes dans les choix de délocalisation des entreprises et des administrations. Enfin, le transport public permet une meilleur maîtrise du temps, ce bien collectif devenu un paramètre essentiel de la vie économique et sociale de notre civilisation urbaine.

L'incitation des citoyens à l'usage des transports en commun doit venir de la plus haute instance nationale de l'Etat, car la décentralisation ne dégage pas l'Etat de son rôle de garant de l'intérêt général.

C'est donc au futur chef de l'Etat, qu'il appartient de favoriser la mise en synergie des décideurs aux échelons nationaux et locaux afin d'impulser cette culture transport public dont la France a besoin pour être à égalité avec ses voisins européens.

C'est aussi à lui, qu'il appartient de décider de promouvoir le transport public au rang d'une grande cause d'intérêt général méritant, par l'importance des enjeux de société qu'elle engage, de devenir un thème prioritaire de pédagogie civique.

C'est enfin à lui, qu'il appartient d'anticiper la mobilité dans la ville de demain avec un vrai projet d'amélioration de la qualité de la vie pour les générations futures.

Les entreprises de transport public attendent donc de l'Etat une politique volontariste qui permette le développement des « villes à vivre ».

Je garantis, au nom de l'ensemble des entreprises de transport public, qu'elles sont prêtes à assumer leurs responsabilités dans la mise en œuvre d'un tel projet.

Michel CORNIL

Président de l'Union des Transports Publics

Source : *Le Monde*. 28 mars 1995.

LETTRE OUVERTE DE L'*UNION DES TRANSPORTS PUBLICS* A MESDAMES ET MESSIEURS LES DEPUTES. 3 JUIN 1997.

Vous êtes aujourd'hui élus députés et, dans vos programmes respectifs, vous avez tous reconnu le transport public comme une priorité. Vous avez la conviction que faciliter la mobilité des hommes est une des conditions de la cohésion sociale, de la qualité de vie des citoyens et du développement du territoire.

Or l'année 1996 aura fait clairement apparaître la situation paradoxale du transport public. Confronté à une crise grave – baisse ou stagnation de la fréquentation, problèmes de sécurité -, jamais il n'a été autant plébiscité : filière créatrice d'emplois, protection de l'environnement, solution reconnue de tous les spécialistes pour le développement urbain, la qualité de la vie et la solidarité du territoire ... et 89 % des citoyens estiment qu'il est « l'avenir des villes » (enquête SOFRES d'octobre 1996).

Force est de constater que le développement du transport public est au cœur des grandes questions qui font l'objet du débat politique national et qui donneront lieu, dans les mois et années à venir, à des orientations de politique générale et à des projets ou des propositions de loi.

L'emploi : développer le transport public, c'est développer l'emploi.

Toute augmentation de l'offre de transport public génère des emplois nouveaux à durée indéterminée et non délocalisables : emplois de conduite, mais aussi nouveaux emplois de services aux voyageurs permettant d'améliorer la qualité des prestations offertes et donc la fréquentation. Rappelons que l'emploi dans les entreprises de transport public s'est accru de 1 % par an depuis 10 ans mais que 1996 marque à cet égard un retournement de tendance avec une baisse de 0,2 %.

La sécurité : assurer la sécurité des voyageurs et des salariés du transport public.

C'est le problème le plus urgent auquel les entreprises et leurs salariés sont confrontés. Il n'y aura pas de progression de la fréquentation si les voyageurs n'ont pas la garantie d'être transportés « en toute sécurité ».

Les entreprises de transport et leurs salariés sont déjà largement engagés dans les actions préventives en partenariat avec les milieux associatifs et les collectivités locales.

Mais il n'y a pas de prévention efficace sans mesures efficaces en matière de police et de justice, qui relèvent des pouvoirs régaliens de l'Etat. Le

transport public, comme l'école, parce qu'ils sont des services publics et des lieux de socialisation, doivent être particulièrement protégés.

L'environnement : le transport public préserve la santé publique.

En produisant dix à vingt fois moins de gaz toxiques que la voiture par personne transportée, le transport public limite les conséquences de la congestion urbaine et constitue une alternative à la voiture particulière. Les pays de l'Europe du Nord nous donnent l'exemple avec un taux de fréquentation du transport public deux à trois fois supérieur au nôtre et un taux d'équipement des ménages en voiture particulière égal ou supérieur au nôtre.

Le développement du transport public va de pair avec l'usage rationnel et raisonné de la voiture.

La qualité des services publics : le transport public apporte des solutions rationnelles aux déplacements, à des coûts raisonnables pour la collectivité.

Depuis des années les entreprises de transport public s'adaptent : elles ont innové pour proposer une offre flexible qui réponde à la morphologie complexe des agglomérations, à l'individualisme des comportements de déplacement et à la désynchronisation des rythmes de vie. Mais elles ont aussi mesuré l'impact désastreux sur le plan financier et commercial d'une évolution urbaine non maîtrisée.

S'il y a aujourd'hui un problème de transport public, c'est d'abord en amont un problème lié à des incohérences dans les choix de planification urbaine et d'aménagement du territoire. En densifiant et en structurant les espaces éclatés, le transport public contribue à redonner sa cohésion au territoire et à la ville, à retrouver les repères identitaires nécessaires.

Mais il faut aussi faciliter l'accès de tous au transport public : c'est la première qualité d'un service public. En dépassant le strict cadre de chaque mode de transport – urbain, ferré, autocars - , l'information des voyageurs est améliorée, en organisant les correspondances les temps d'attente sont réduits, des solutions simplifiées de tarification sont possibles. Si l'ensemble des entreprises de transport public s'est d'ores et déjà engagé dans cette voie de *l'intermodalité*, sa mise en œuvre ne sera effective qu'avec la volonté des différents niveaux d'autorités responsables – Etat, régions, départements, collectivités locales – de se coordonner et de prendre ensemble les décisions nécessaires.

La lutte contre l'exclusion : le transport public favorise l'intégration.

50 % des ménages qui vivent dans les quartiers sensibles ne possèdent pas de voiture particulière. En redonnant à tous les citoyens le droit d'accès

aux équipements collectifs, aux emplois, aux loisirs, en permettant aux quartiers d'être mieux reliés entre eux et au centre-ville, le transport public favorise l'intégration des banlieues.

Un bon niveau d'équipement en transport collectif contribue à la requalificatioin du cadre de vie et à la renaissance du lien social.

La construction européenne : le transport public accroît la compétitivité des territoires urbains.

La bonne desserte d'une agglomération facilite son développement économique : la qualité des transports publics compte à égalité avec les équipements scolaires et universitaires dans le choix des investisseurs et celui des implantations d'entreprises. C'est un avantage concurrentiel décisif dans la compétition européenne.

Pour cette raison, l'Union des Transports Publics a déjà pris position au niveau européen pour défendre un modèle de service public qui préserve l'intérêt général. Mais elle doit impérativement être soutenue dans son action par la représentation nationale tant à Bruxelles qu'à Strasbourg.

Les entreprises de transport public réunies au sein de l'Union des Transports Publics ont la conviction que la cohésion sociale de notre pays et sa compétitivité au sein de l'Europe se joueront à l'échelle des villes, des communautés urbaines, des bassins de vie. Elles mesurent ainsi l'urgence d'inscrire pour les cinq ans à venir les problèmes de mobilité dans une perspective globale et cohérente.

L'avenir des transports publics est indissociable du développement durable des villes et des territoires.

Vous avez, Mesdames et Messieurs les Députés, une part importante de responsabilité dans les choix qui seront faits.

L'ensemble des entreprises de transports public s'engage à vous soutenir dans les politiques que vous inspirerez et les actions que vous conduirez.

L'UNION DES TRANSPORTS PUBLICS

Source : *Le Monde*. 3 juin 1997.

DE NOUVEAUX OUTILS POUR LES ELUS. ENTRETIEN AVEC M. J. AUXIETTE, PRESIDENT DU *G.A.R.T.* (*GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORT*). MAI 2001.

« Du point de vue du G.A.R.T., la principale évolution de ces dernières années est la légitimation des transports publics dans leur rôle d'outil indispensable de la qualité de la vie urbaine. Grâce à l'engagement des élus et à la prise de conscience de l'opinion, il n'y a aujourd'hui plus de débat sur la nécessité de développer les transports publics. Seules les manières de procéder peuvent encore diverger. Pour preuve, il y a quelques années, seules quelques grandes agglomérations s'étaient saisies de la question de la qualité de vie et du développement durable, alors qu'elles sont aujourd'hui très nombreuses, quelle que soit leur taille. Cela s'est vérifié lors des dernières municipales où la question des déplacements et la nécessité de privilégier les modes alternatifs à l'automobile étaient, plus que jamais, au cœur des débats. Sans doute, l'autre fait marquant de la dernière décennie est le retour du tramway. Dix ans en arrière, il fut parfois accueilli comme une résurgence du passé. Mais il a gagné son statut de symbole de la modernité et de la qualité urbaine parce qu'il est bien plus qu'un simple transport public. Un projet de tramway est un vrai projet pour la ville. Ses atouts sont nombreux : re-qualifier l'espace, embellir la ville, retisser les liens entre les quartiers, lutter contre l'exclusion, favoriser l'accessibilité à tous, redynamiser les centres urbains, améliorer l'environnement. L'avenir d'une agglomération qui fait le choix du tramway se conçoit autour de cet axe, qui matérialise une ligne de vie urbaine. A ces palmarès des principales évolutions récentes, j'ajouterai le grand événement de ces derniers mois, qui marquera les années à venir : le vote de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (S.R.U.). Ce texte change la conception même de l'urbanisme et fonde de nouvelles bases : on ne conçoit plus les transports selon un urbanisme subi ; au contraire, c'est l'évolution urbaine qui doit se faire autour des transports publics. Le constat de base du législateur est que l'habitat et les activités commerciales et économiques doivent être développés de manière à privilégier des déplacements durables, donc les modes alternatifs à l'automobile. C'est pourquoi la loi S.R.U. donne aux élus des outils pour œuvrer dans ce sens. »

Source : *Transport Public.* N° 1003. Mai 2001. p. 61.

CARTOGRAPHIE

M. Hocquard Paul. - La Ville devrait voter une subvention pour les écoliers, cela ferait compensation.

M. Hocquard, adjoint. - Il faudrait alors que les communes du dehors en fassent autant.

Le Conseil municipal, à l'unanimité, accepte les propositions sur l'ensemble du rapport.

M. Haffner. - Comment Monsieur le Directeur des Tramways envisage-t-il au premier arrivant de prendre le tramway par rapport à l'autobus ; s'il y a une différence de prix, on ne lui permettra pas de prendre l'autobus.

M. Judlin répond qu'en cas d'affluence considérable, si les personnes prenant l'autobus ou le tramway ne sont pas sûres d'avoir une place, elles seront obligées d'attendre le suivant, comme cela se passe à Paris.

M. Haffner suggère de délivrer des numéros d'attente.

M. Judlin répond qu'il est possible que l'on arrive à ce procédé.

M. Stosse demande quels services spéciaux seront organisés pour les samedis et veilles de fêtes ?

M. Judlin répond qu'actuellement les tramways marchent jusqu'à 10 heures du soir, mais qu'ils seront assimilés en principe aux jours de semaine.

M. Stosse propose de mettre des renforcements pour les veilles de fêtes.

M. Judlin répond que le Tramway saura toujours prendre ses précautions pour les renforcements qui seront nécessaires.

M. Cocheteux. - Je demande qu'il soit ajouté à la motion : « sauf pour les abonnements d'écoliers ».

L'assemblée se déclare d'accord.

M. Hocquard, adjoint, dit qu'il serait nécessaire de faire une différence pour les familles qui ont un certain nombre d'enfants.

CARTE 1

PRE St. SYMPHORIEN

ILE SAULCY

Poudrerie

Porte de la Citadelle

Porte Serpenoise

GARE DE METZ

4 3 2 1

pl. Royale

R. Serpenoise

pl. de la Comédie

3 4 B

4

Porte de France

GARE DE DEVANT-LES-PONTS

A B

MOSELLE

FORT

Porte de Thionville

2

pl. St. Louis

Q. chambière

La Seille

Porte Mazelle

Porte des Allemands

1

Arsenal d'Artillerie

FORT BELLE-CROIX

Moselle

OMNIBUS DE METZ

RESEAU EN NOVEMBRE 1854

Plan d'après une lithographie
de
J. VERRONNAIS

0 350m.

774

LIGNE 1 GARE SUD – RUE DES ALLEMANDS

LIGNE 2 GARE SUD – RUE DU PONTIFFROY

LIGNE 3 GARE SUD – PLACE DE CHAMBRE

LIGNE 4 GARE SUD – POSTE AUX CHEVAUX

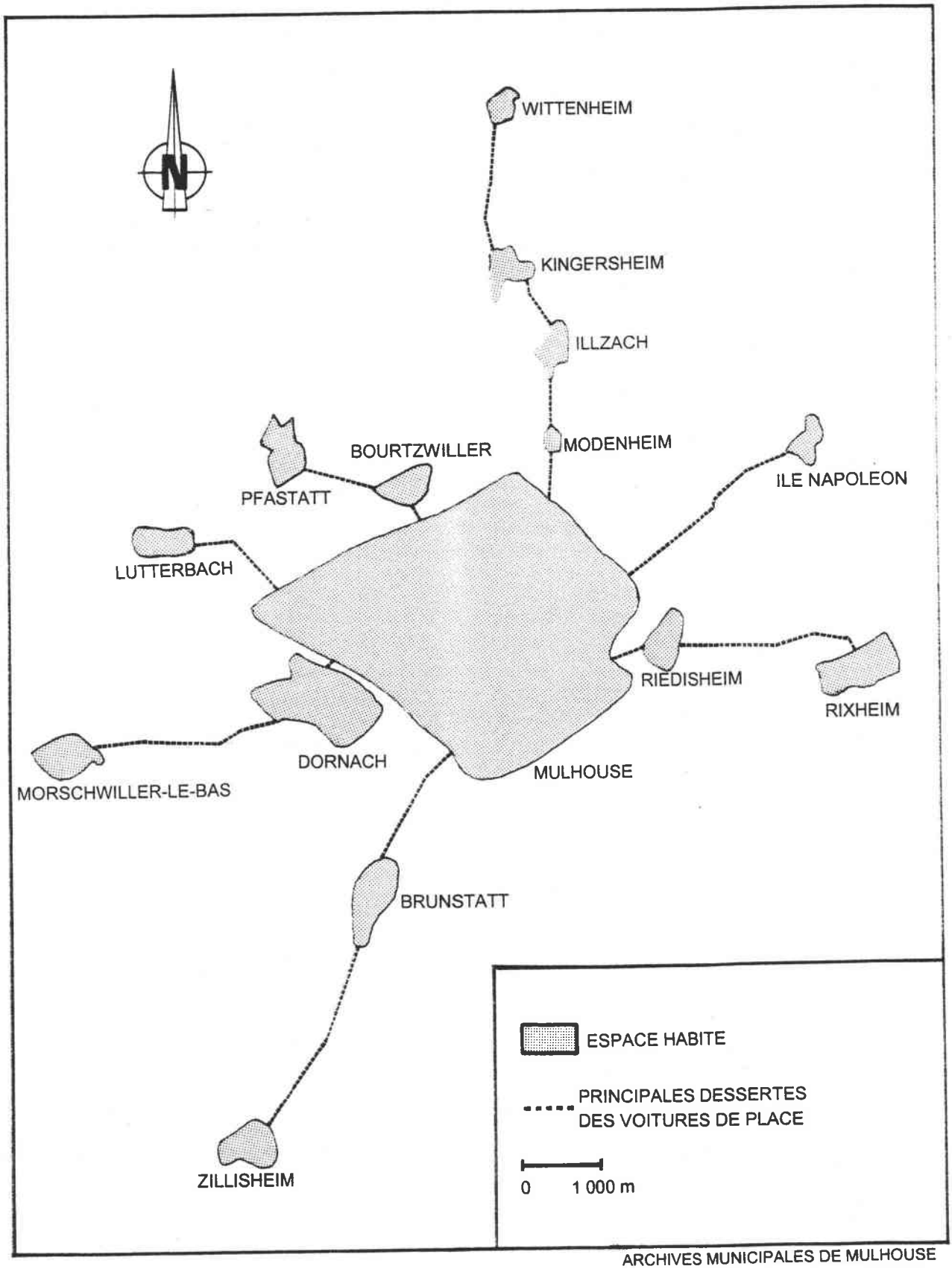
LIGNE B GARE NORD – PLACE DE CHAMBRE

LIGNE A GARE NORD – PLACE DE CHAMBRE

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

VOITURES DE PLACE DE MULHOUSE

RESEAU DANS LES ANNEES 1880



ARCHIVES MUNICIPALES DE MULHOUSE

PLAN DE NANCY



ARCHIVES MUNICIPALES DE NANCY

— — — LIGNE BONSECOURS – MAXEVILLE (GENTILLY)
——— LIGNE PONT D'ESSEY – PREVILLE
---------- LIGNE S^{t}-GEORGES – MALZEVILLE
– – – – LIGNE MAZAGRAN – BON COIN
---------- LIGNE PI LOBAU – S^{t}-GEORGES

CARTE 4

PRE St. SYMPHORIEN

ILE SAULCY

Poudrerie

Porte de la Citadelle

Porte Serpenoise

GARE DE METZ

pl. Royale

R. Serpenoise

pl. de la Comédie

Porte de France

GARE DE DEVANT-LES-PONTS

MOSELLE

FORT

Porte de Thionville

pl. St. Louis

Q. Chambière

La Seille

Porte Mazelle

Porte des Allemands

Arsenal d'Artillerie

FORT BELLE-CROIX

N

TRAMWAY HIPPOMOBILE DE METZ

PROJET DE M. DUDOT 1875

Plan d'après une lithographie
de
J. VERRONNAIS

0 350m.

---------- Ligne de Metz à Jouy-aux-Arches.

---------- Ligne de Metz à Montigny.

———— Ligne de Metz à Vern[illegible].

- - - - - - - Ligne de Metz au Cimetière de [illegible].

Lignes projetées.

---------- Extensions envisagées.

Saulny
Woippy
Lorry
Châtel
Lon-geville
METZ
Moulins
Cimetière de l'EST
Ars
Montigny
Magny
Jouy
Pouilly
Fleury
Verny
Delme
Château-Salins

N

0 5 10km

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

CARTE 5

PRE St. SYMPHORIEN

ILE SAULCY

Poudrerie

Porte de la Citadelle

Porte Serpenoise

GARE DE METZ

pl. Royale

R. Serpenoise

pl. de la Comédie

pl. Napoléon

pl. St. Louis

Porte de France

GARE DE DEVANT-LES-PONTS

MOSELLE

FORT

Porte de Thionville

Q. Chambière

Moselle

ILE CHAMBIERE

La Seille

Porte Mazelle

Porte des Allemands

Arsenal d'Artillerie

FORT BELLE-CROIX

TRAMWAY HIPPOMOBILE DE METZ

PROJET DE M. DE FERAL 1875

Plan d'après une lithographie
de
J. VERRONNAIS

0 350m.

——— Ligne Montigny - Moulins.

——— Ligne R. du Palais - Porte des All...

---------- Ligne R. du Palais - Pontiffroy

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

CARTE 6

PRE St. SYMPHORIEN

ILE SAULCY

Poudrerie

Porte de la Citadelle

Porte de France

GARE DE DEVANT-LES-PONTS

MOSELLE

FORT

Porte de Thionville

GARE DE METZ

Porte Serpenoise

pl. Royale

R. Serpenoise

pl. de la Comédie

pl. Napoléon

pl. St. Louis

Q. Chambière

La Seille

Porte Mazelle

Porte des Allemands

Arsenal d'Artillerie

FORT BELLE-CROIX

ILE CHAMBIERE

La Moselle

TRAMWAY HIPPOMOBILE DE METZ

PROJET DE M. BRAUN 1875

Plan d'après une lithographie
de
J. VERRONNAIS

0 350m.

Ligne Pontiffroy - Montigny.

Ligne Porte des Allemands - Moulins.

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

CARTE 7

PRE St. SYMPHORIEN

ILE SAULCY

Poudrerie

Porte de France

GARE DE DEVANT-LES-PONTS

MOSELLE

FORT

Porte de la Citadelle

Porte Serpenoise

GARE DE METZ

pl. Royale

R. Serpenoise

pl. de la Comédie

Porte de Thionville

pl. Napoléon

pl. St. Louis

Q. Chambière

La Seille

Porte Mazelle

Porte des Allemands

Arsenal d'Artillerie

ILE CHAMBIERE

FORT BELLE-CROIX

La Moselle

TRAMWAY HIPPOMOBILE DE METZ

PROJET DE M. DERICHE 1875

Plan d'après une lithographie
de
J. VERRONNAIS

0 350 m.

——— ligne Pontiffroy - Montigny.

- - - - - ligne Porte Mazelle - Moulins.

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

CARTE 8

PRE St. SYMPHORIEN

ILE SAULCY

Poudrerie

Porte de la Citadelle

Porte Serpenoise

GARE DE MEZ

pl. Royale

R. Serpenoise

pl. St. Louis

pl. Napoléon

pl. de la Comédie

Porte de France

GARE DE DEVANT LES-PONTS

MOSELLE

FORT

Porte de Thionville

Q. Chambière

La Seille

Porte Mazelle

Porte des Allemands

Arsenal d'Artillerie

FORT BELLE-CROIX

ILE CHAMBIERE

La Moselle

TRAMWAY HIPPOMOBILE DE METZ

RESEAU INITIAL 1875 - 1878

Plan d'après une lithographie
de
J. VERRONNAIS

0 350m.

Ligne Moulins - Montigny.

Ligne R. du Palais - Porte Mazelle.

Ligne R. du Palais - Pontiffroy.

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

STADT STRASSBURG

0 200 m

VERS HOENHEIM

VERS ROBERTSAU

GARE

KLEBER

VERS KOENIGSHOFFEN WOLFISHEIM

CITADELLE

Hafenanlage auf der Sporeninsel.

PONT DU RHIN

VERS GRAFFENSTADEN

VERS NEUDORF – NEUHOF

- LIGNE HOENHEIM – PONT DU RHIN
- LIGNE PI KLEBER – KOENIGSHOFFEN – WOLFISHEIM
- LIGNE MESANGE – ROBERTSAU-EGLISE
- LIGNE NOYER – Fbg NATIONAL – GARE
- LIGNE NOYER – MARCHE – GARE
- LIGNE PORTE DES BOUCHERS – NEUDORF – NEUHOF
- LIGNE QUAI S[t]-NICOLAS – GRAFFENSTADEN

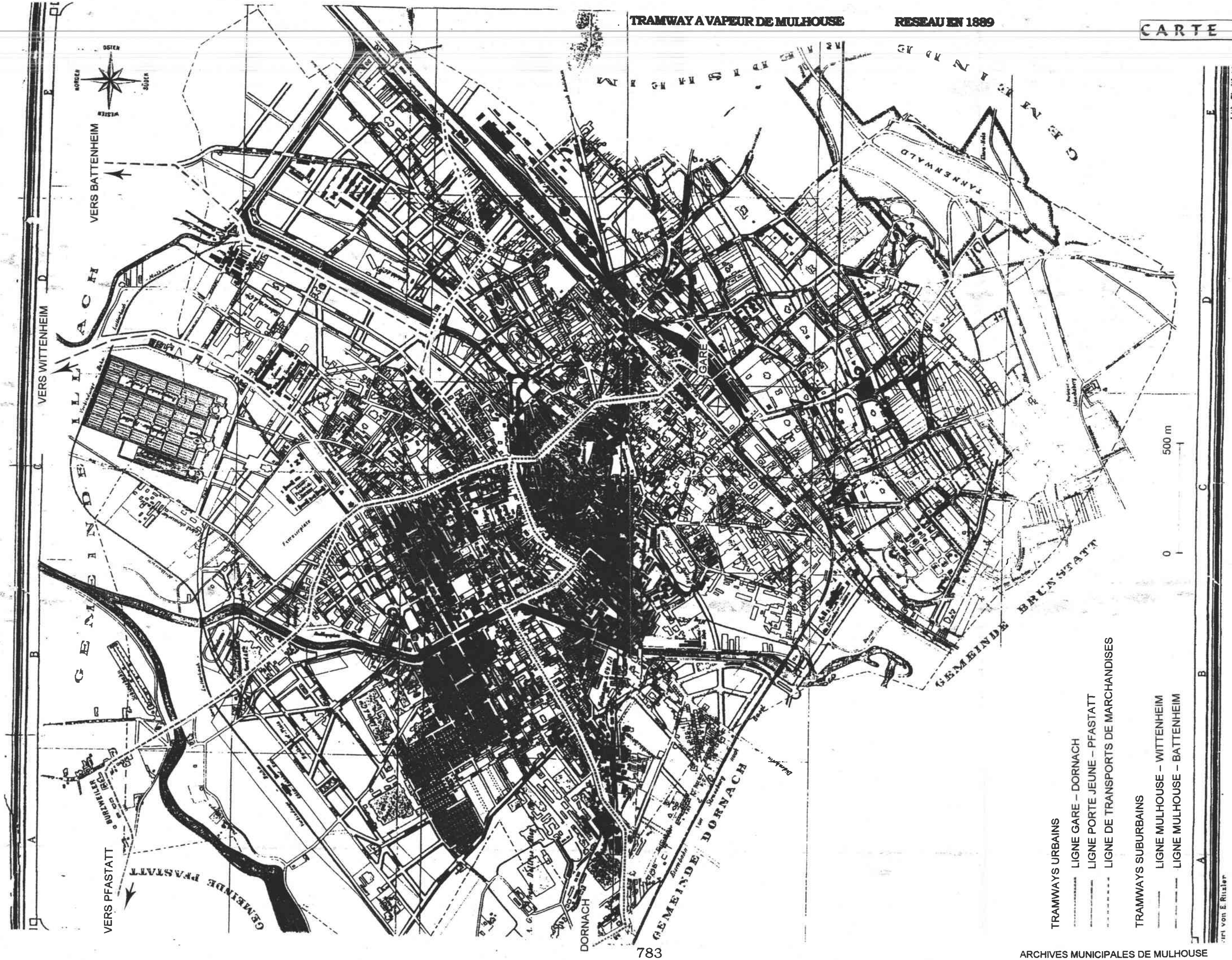
Lith. Inst. v. A. Michel, Strassburg.

ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG

Verlag von W. Heinrich, Strassburg i/Els.

TRAMWAY A VAPEUR DE MULHOUSE — RESEAU EN 1889

CARTE 10



ARCHIVES MUNICIPALES DE MULHOUSE

CARTE 11

TRAMWAY ELECTRIQUE DE METZ

RESEAU EN SEPTEMBRE 1902

Plan d'après une lithographie
de
J. VERRONNAIS

0 350m.

——— Ligne 1. Jardin Botanique - Cimetière de l'Est.

——— Ligne 2. Montigny - Porte de France.

- - - - - Ligne 3. Porte de France - Moulins.

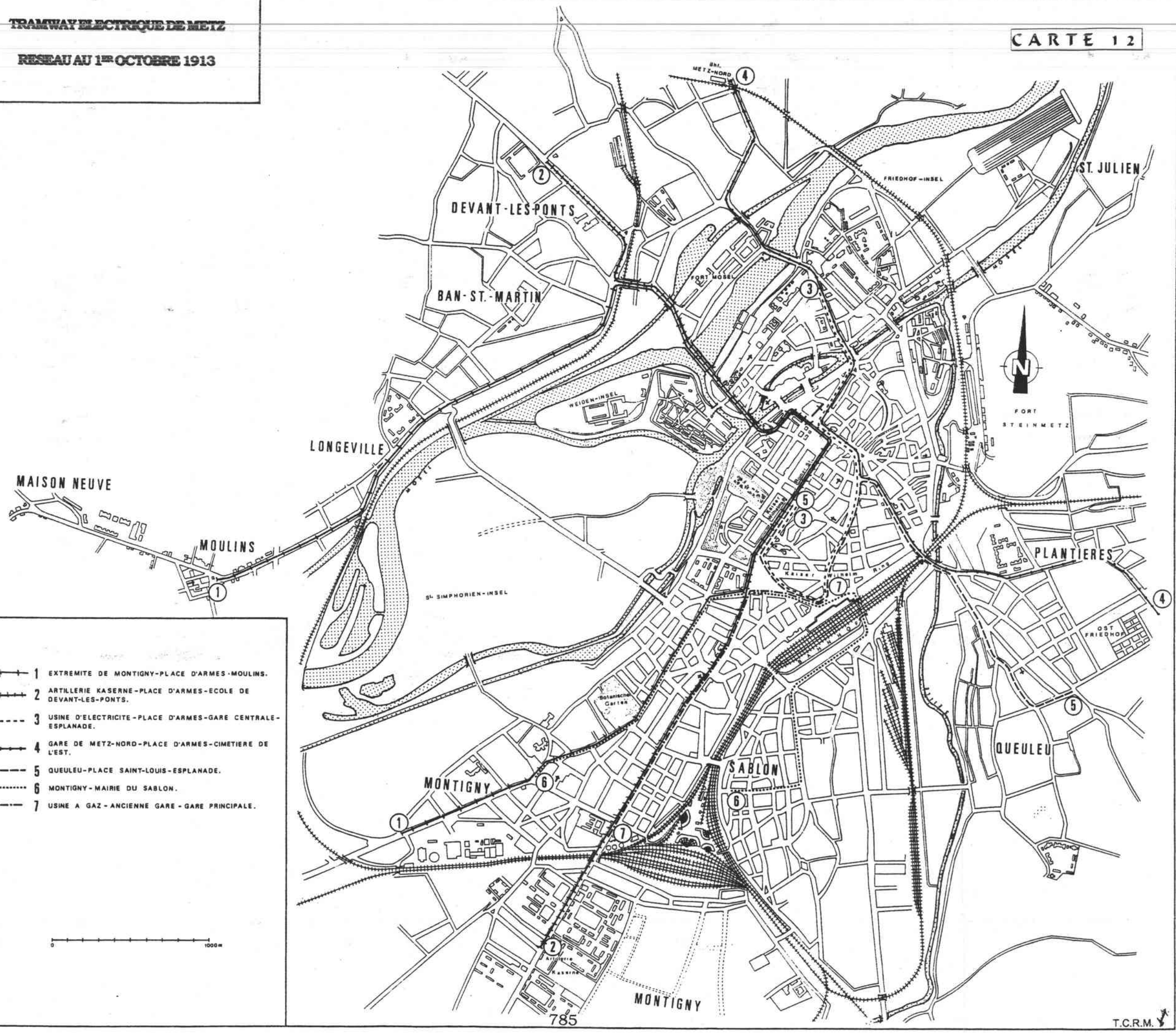
— — — — Ligne de liaison: Porte de France - Porte de Thionville.

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

TRAMWAY ELECTRIQUE DE METZ

RESEAU AU 1er OCTOBRE 1913

CARTE 12



1 EXTREMITE DE MONTIGNY-PLACE D'ARMES-MOULINS.

2 ARTILLERIE KASERNE-PLACE D'ARMES-ECOLE DE DEVANT-LES-PONTS.

3 USINE D'ELECTRICITE-PLACE D'ARMES-GARE CENTRALE-ESPLANADE.

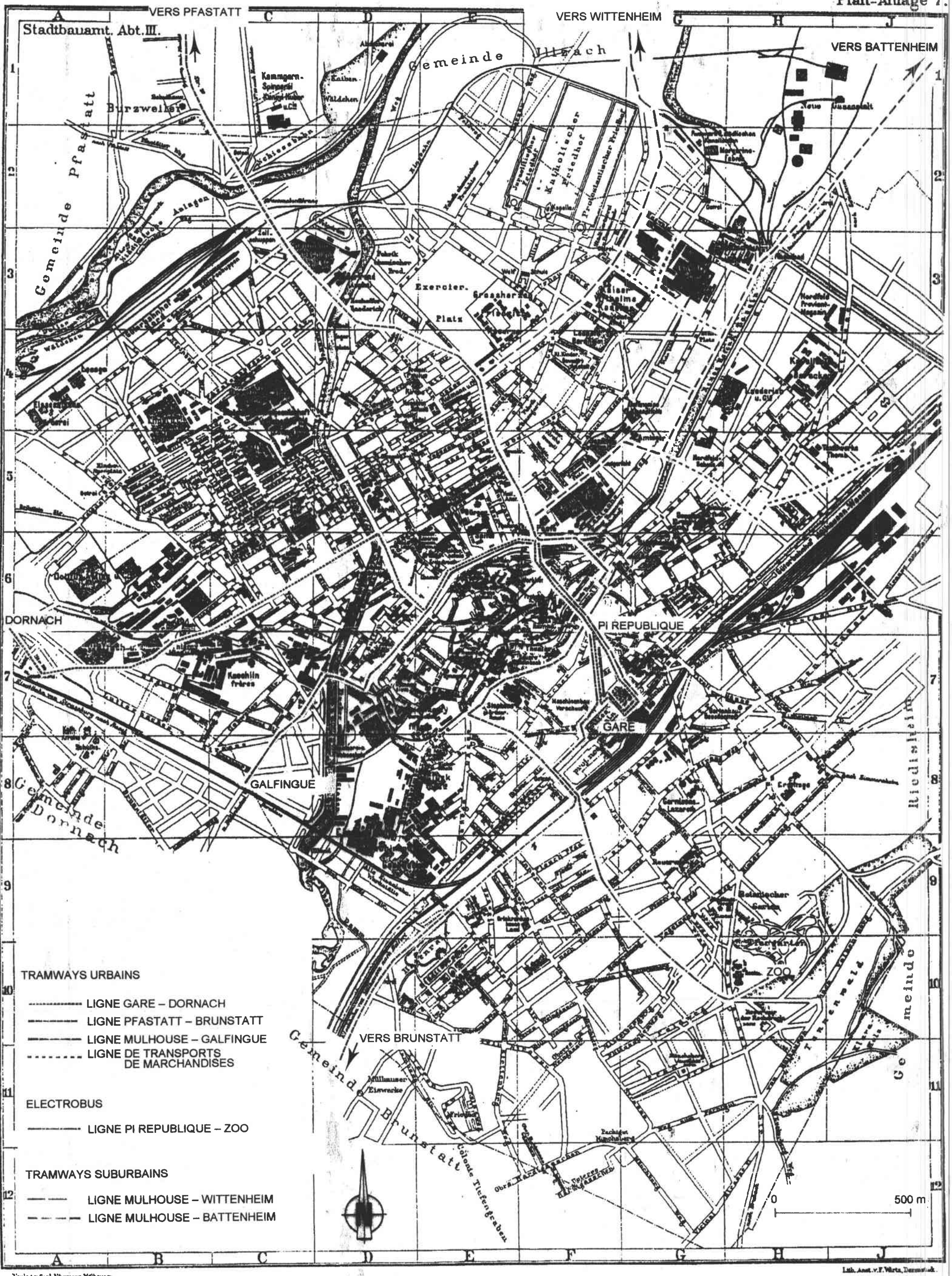
4 GARE DE METZ-NORD-PLACE D'ARMES-CIMETIERE DE L'EST.

5 QUEULEU-PLACE SAINT-LOUIS-ESPLANADE.

6 MONTIGNY-MAIRIE DU SABLON.

7 USINE A GAZ-ANCIENNE GARE-GARE PRINCIPALE.

T.C.R.M.



Verlag v. Carl Ehrmann, Mülhausen

Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt

ARCHIVES MUNICIPALES DE MULHOUSE

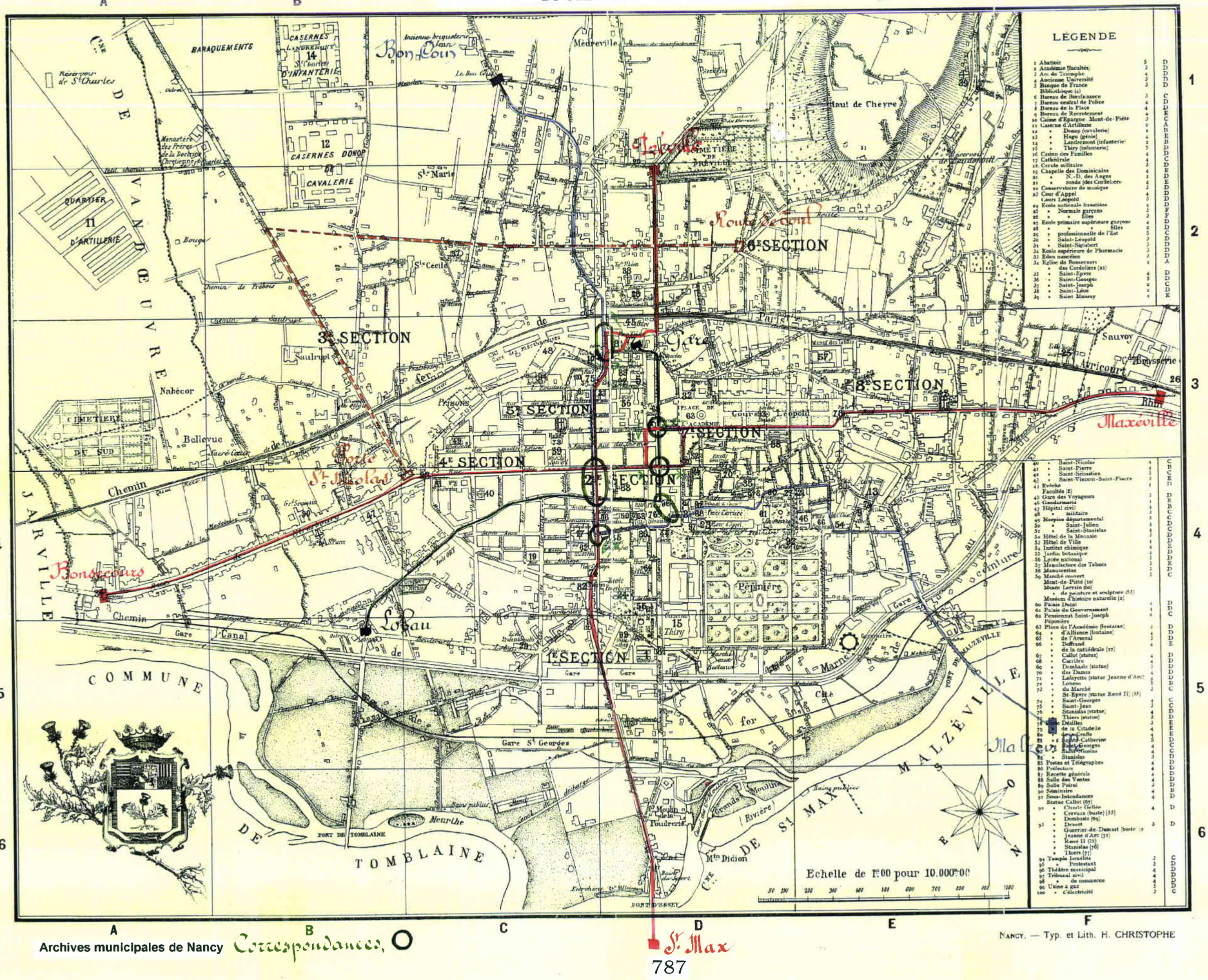
TRANSPORTS EN COMMUN DE MULHOUSE
RESEAU EN 1908
CARTE 13

CARTE 14

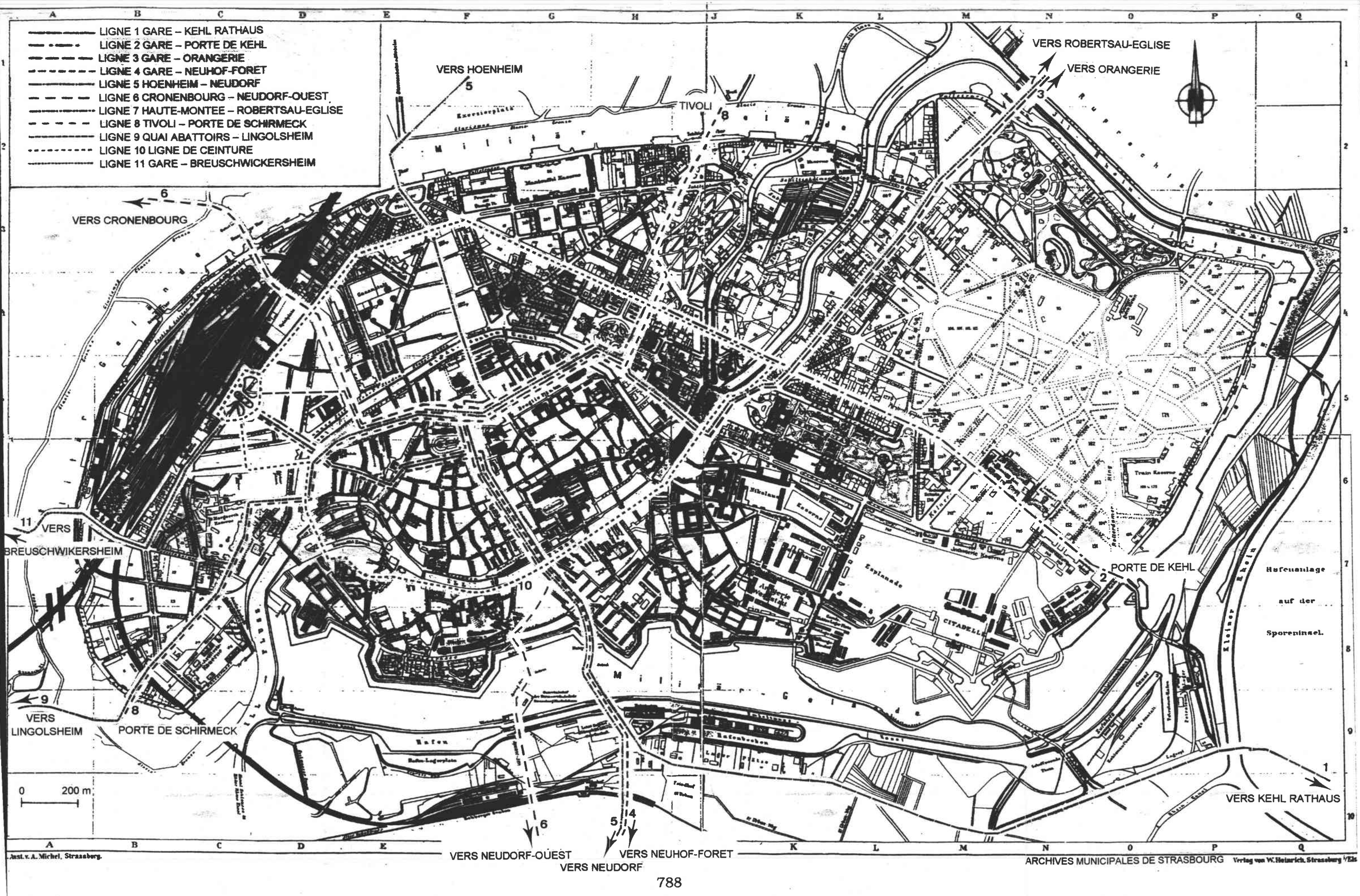
TRAMWAY ELECTRIQUE DE NANCY

PLAN ANNEXE AU PROJET PRESENTE AU CONSEIL MUNICIPAL

15 JANVIER 1897



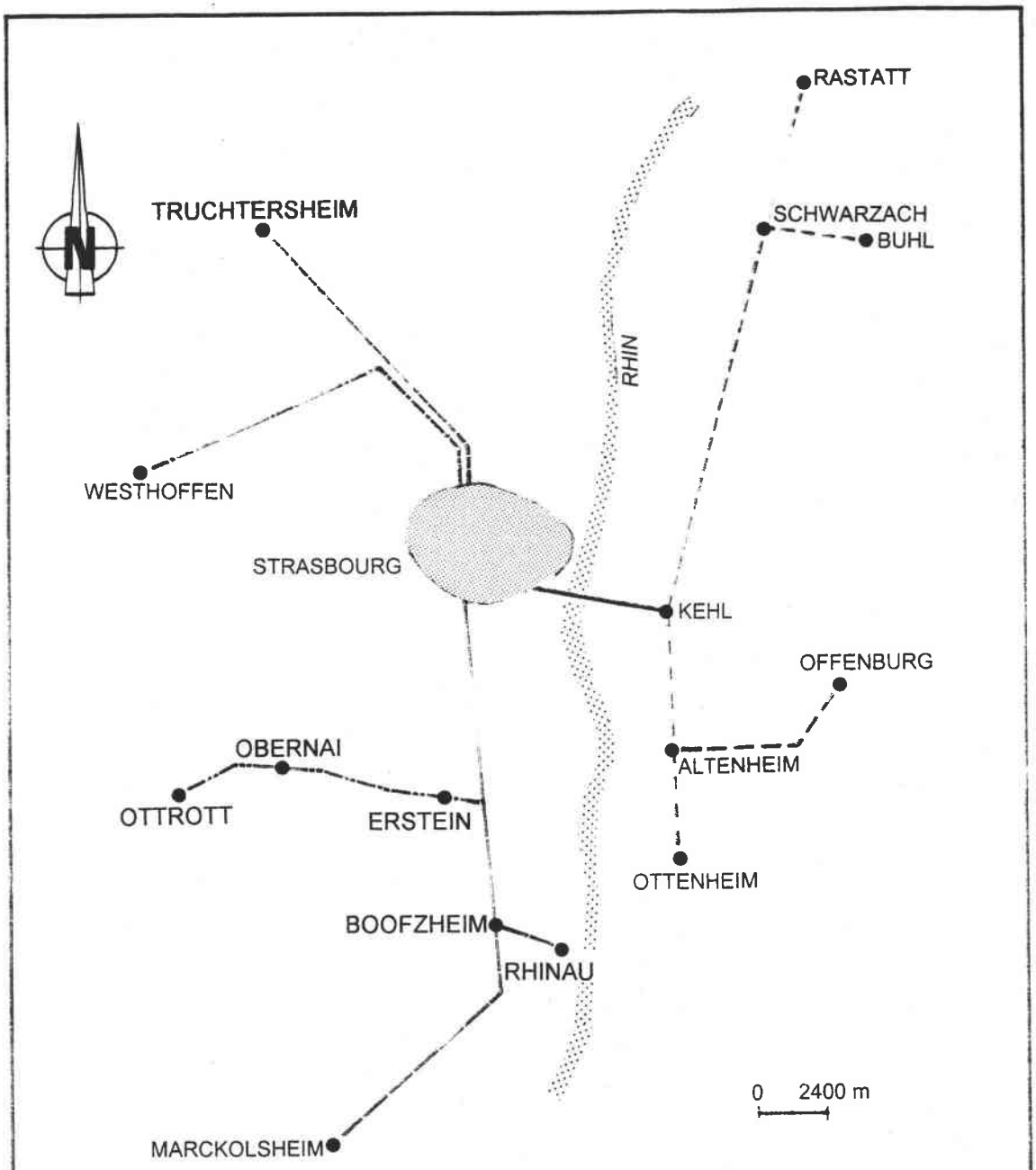
TRAMWAY ELECTRIQUE DE STRASBOURG — RESEAU URBAIN AU 1ER AVRIL 1908 — CARTE 15



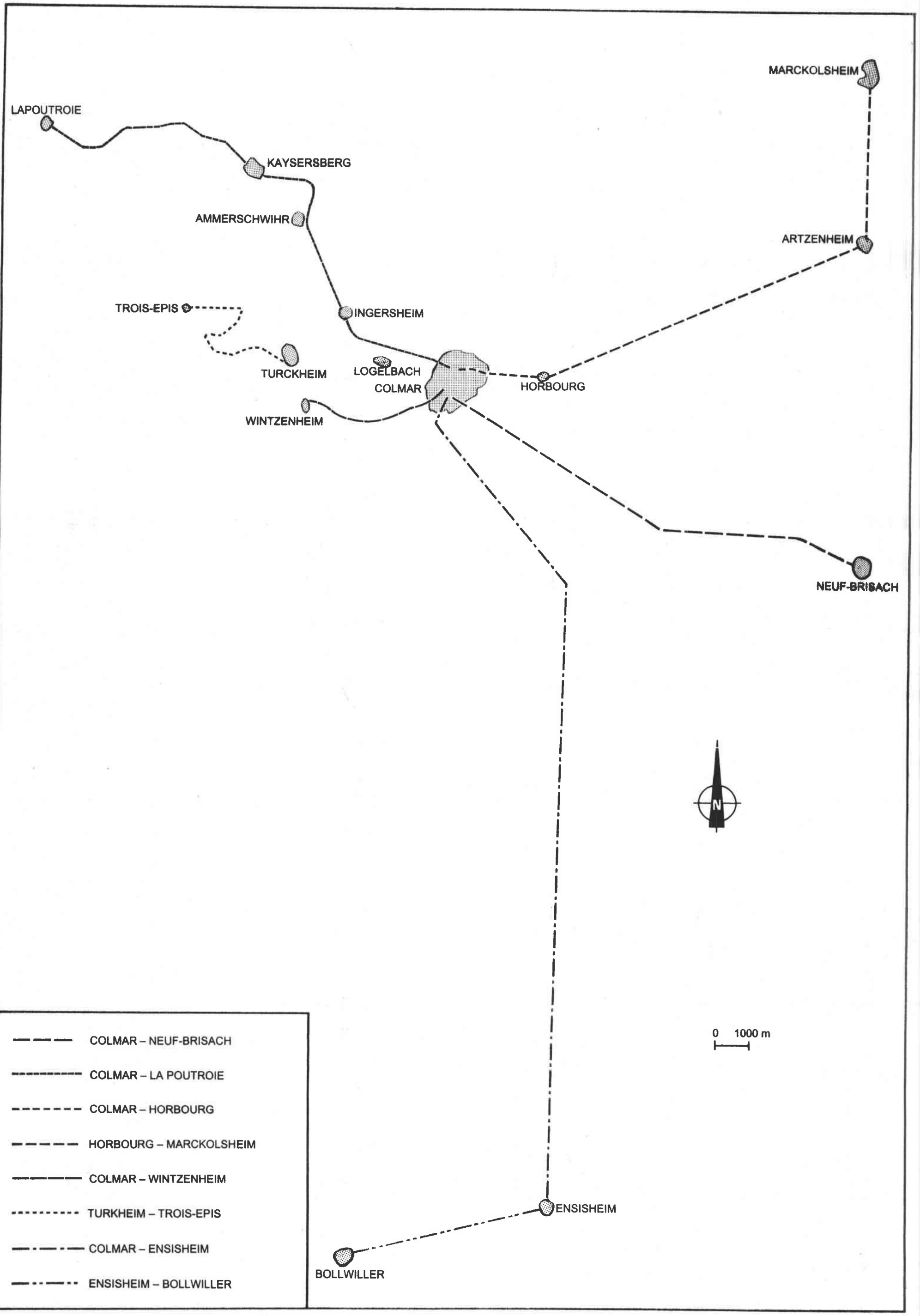
Anst. v. A. Michel, Strassburg. — ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG — Verlag von W. Heinrich, Strassburg i/Els.

TRAMWAY DE STRASBOURG

RESEAU SUBURBAIN EN 1914



ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG



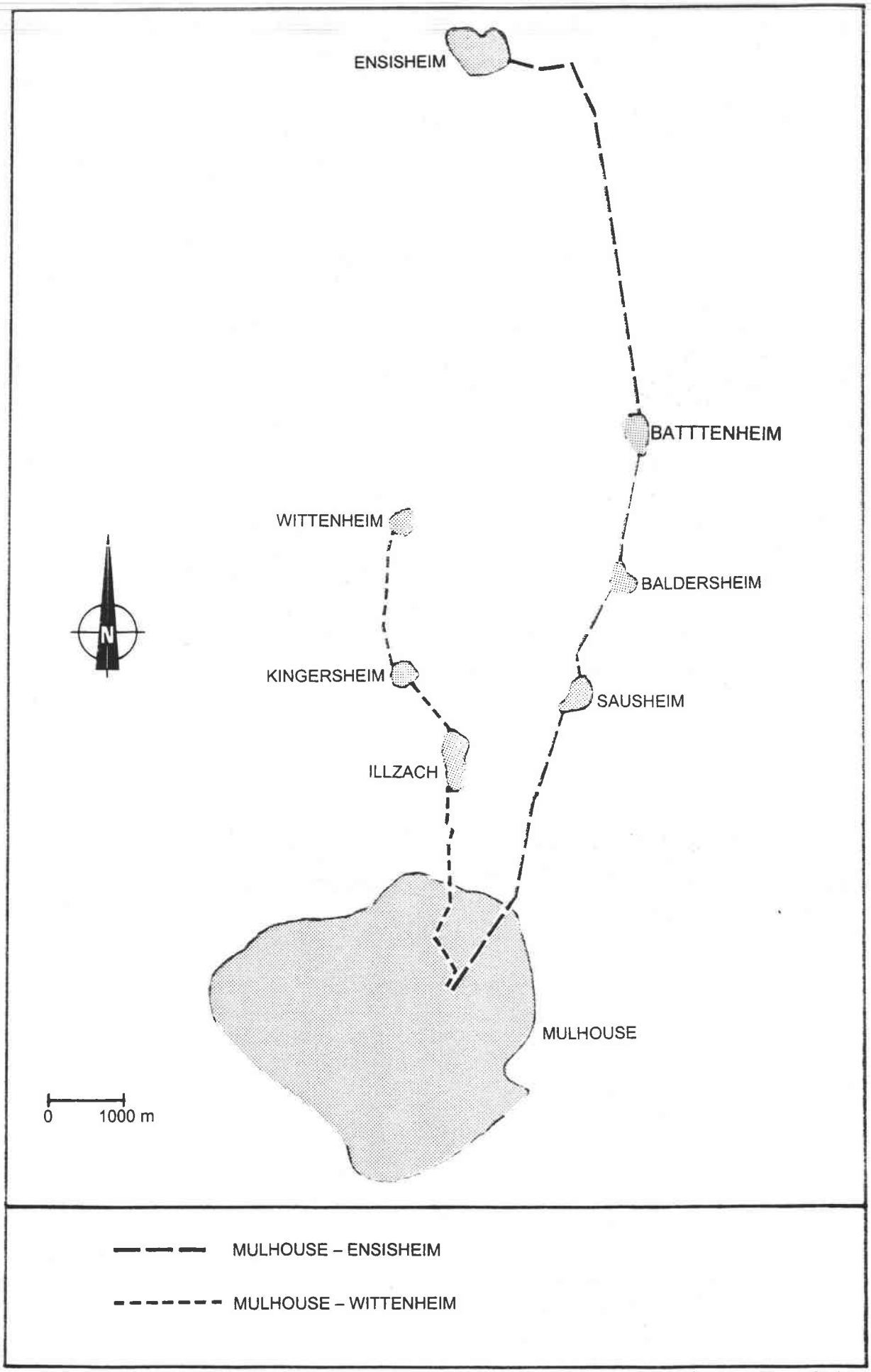
ARCHIVES MUNICIPALES DE COLMAR

CARTE 17

TRAMWAY DE MULHOUSE

RESEAU SUBURBAIN EN 1888

CARTE 18

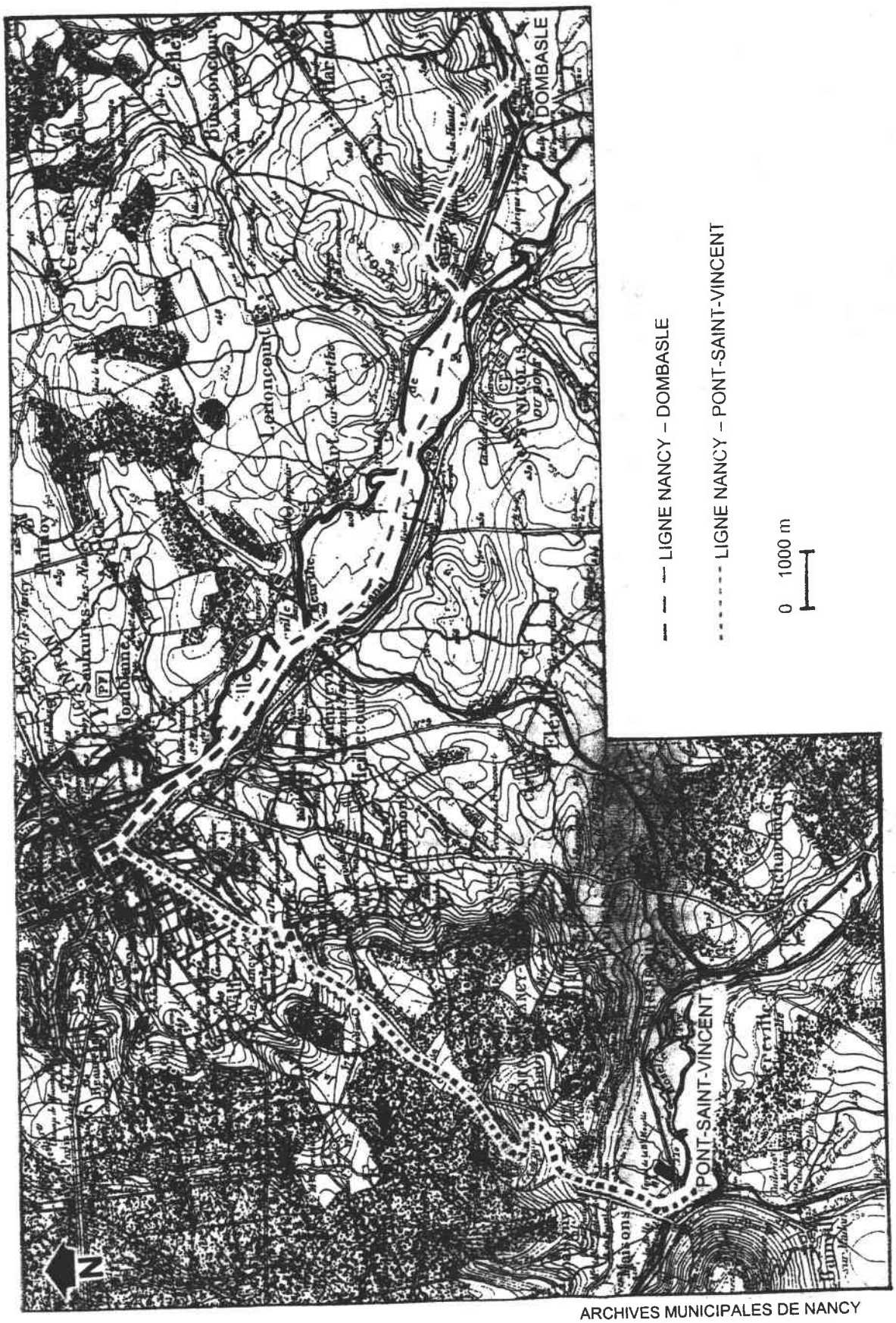


ARCHIVES MUNICIPALES DE MULHOUSE

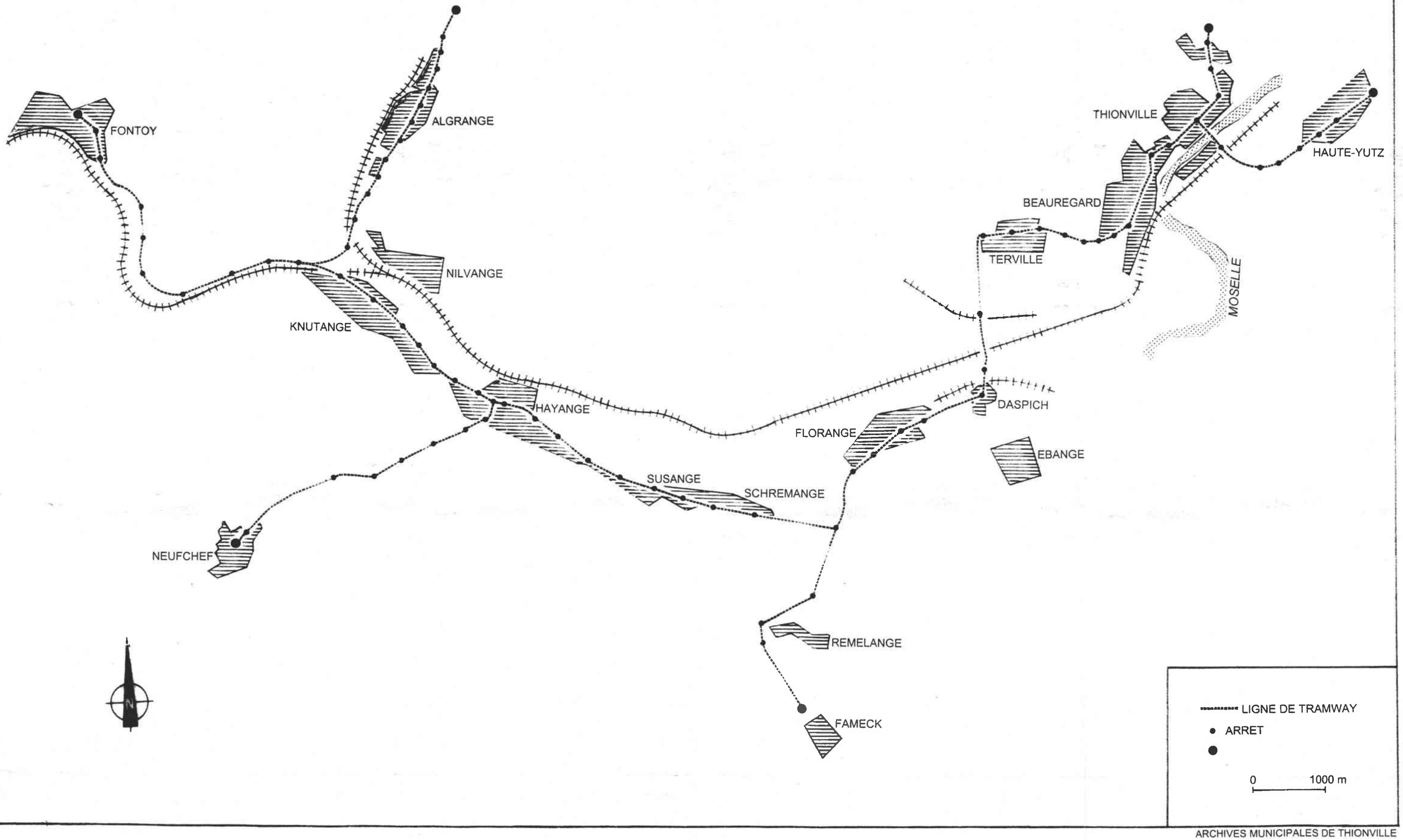
CARTE 19

TRAMWAY DE NANCY

RESEAU SUBURBAIN EN 1912

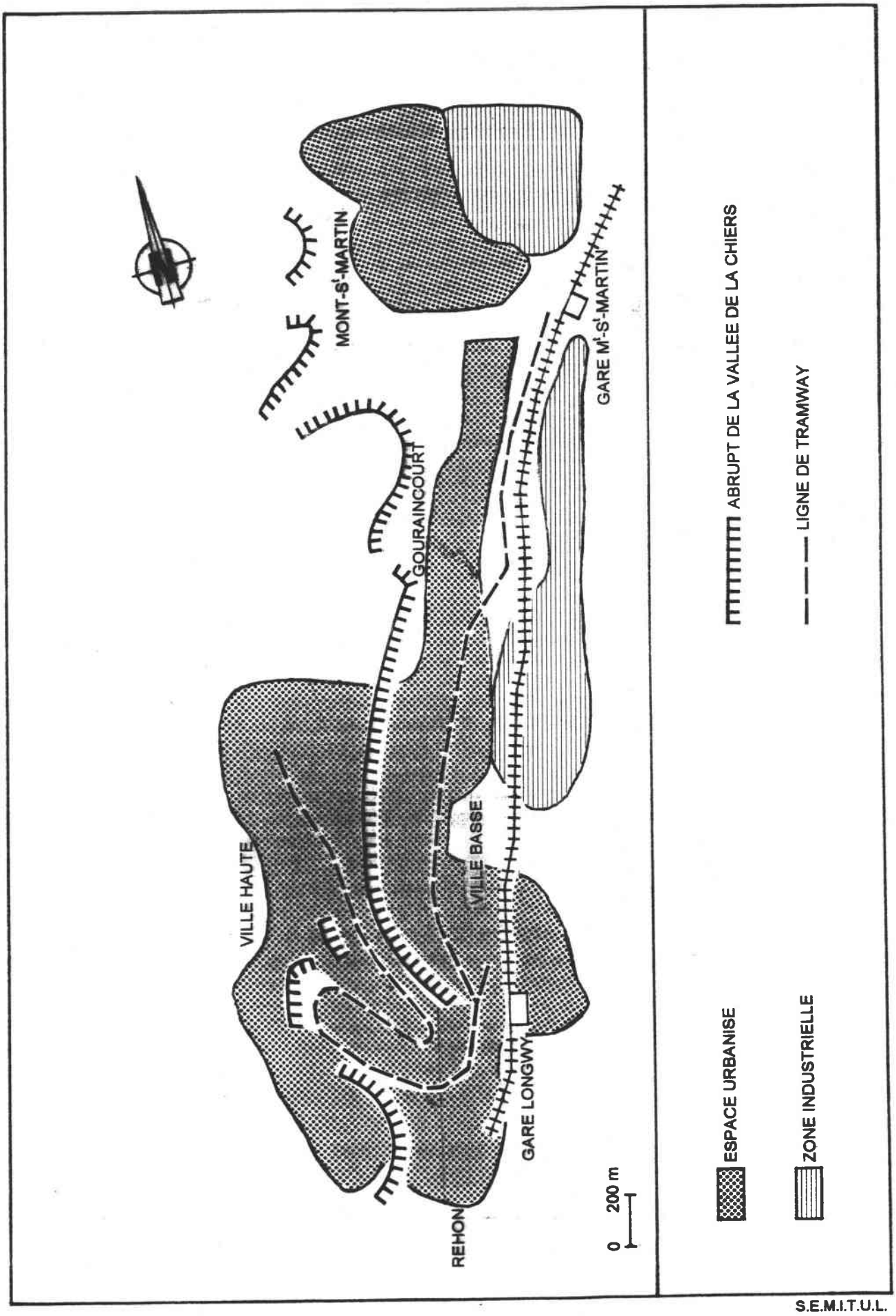


ARCHIVES MUNICIPALES DE NANCY

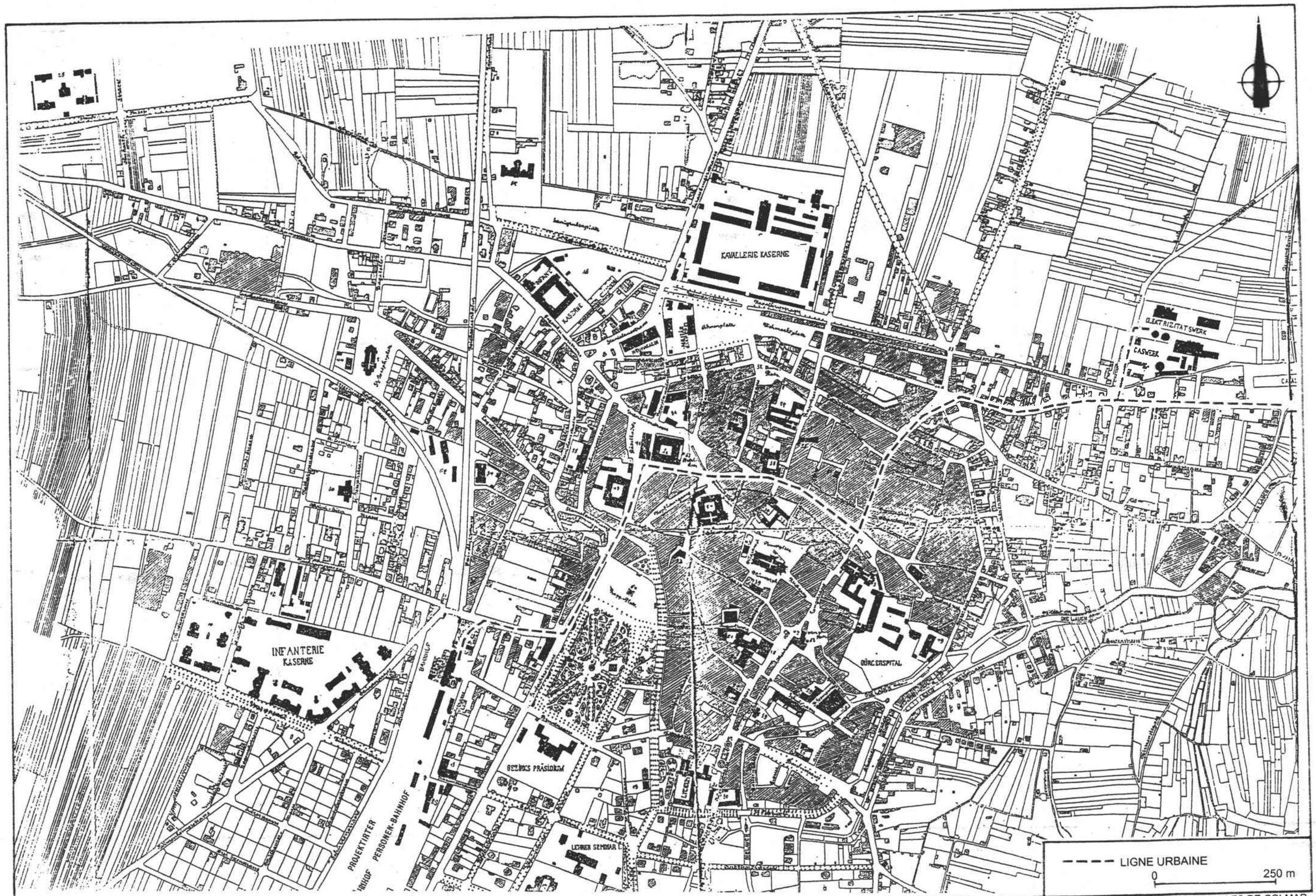


ARCHIVES MUNICIPALES DE THIONVILLE

LIGNE AU 27 OCTOBRE 1901



TRAMWAY ELECTRIQUE DE COLMAR — LIGNE AU 15 MARS 1902

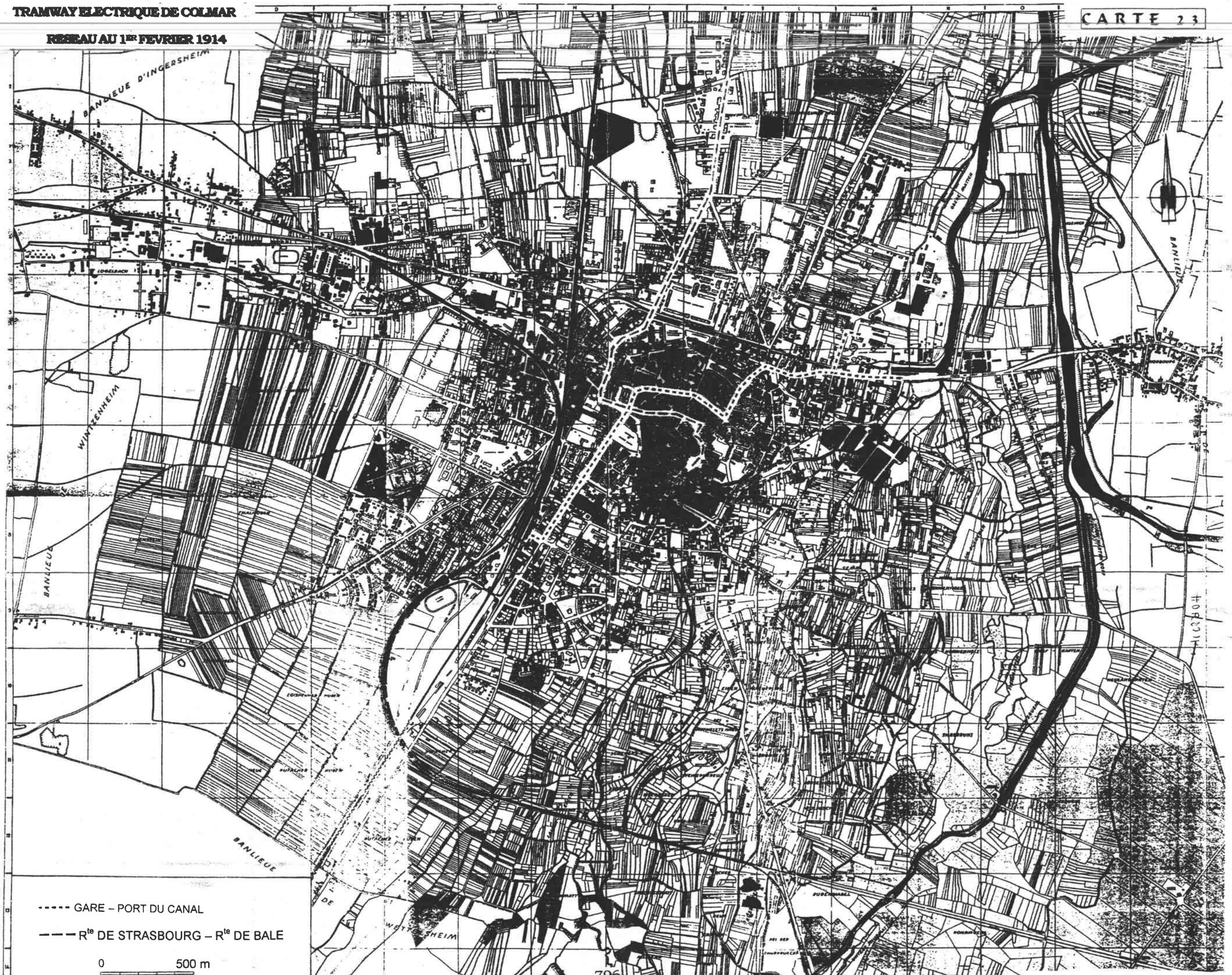


ARCHIVES MUNICIPALES DE COLMAR

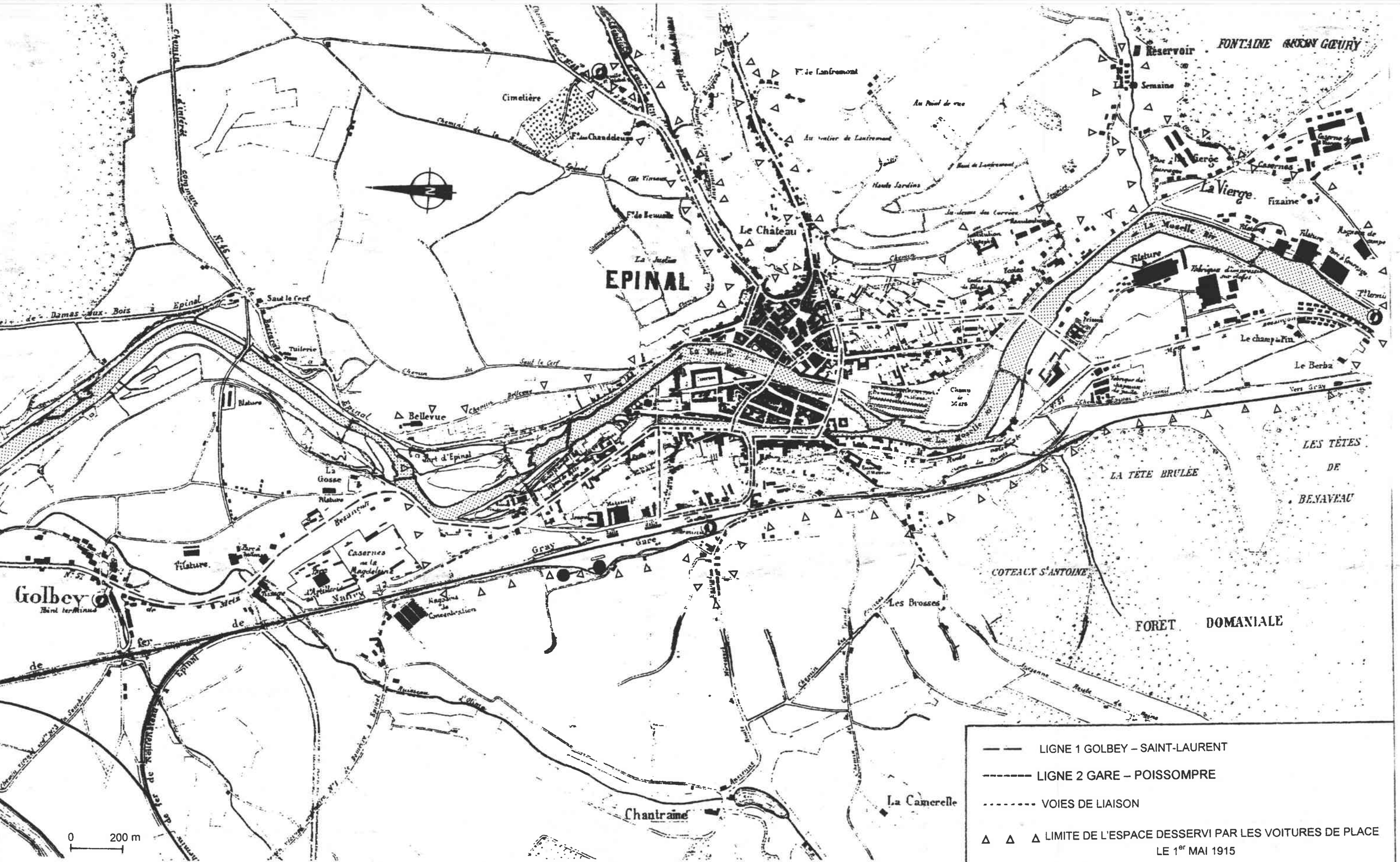
TRAMWAY ELECTRIQUE DE COLMAR

RESEAU AU 1ER FEVRIER 1914

CARTE 23



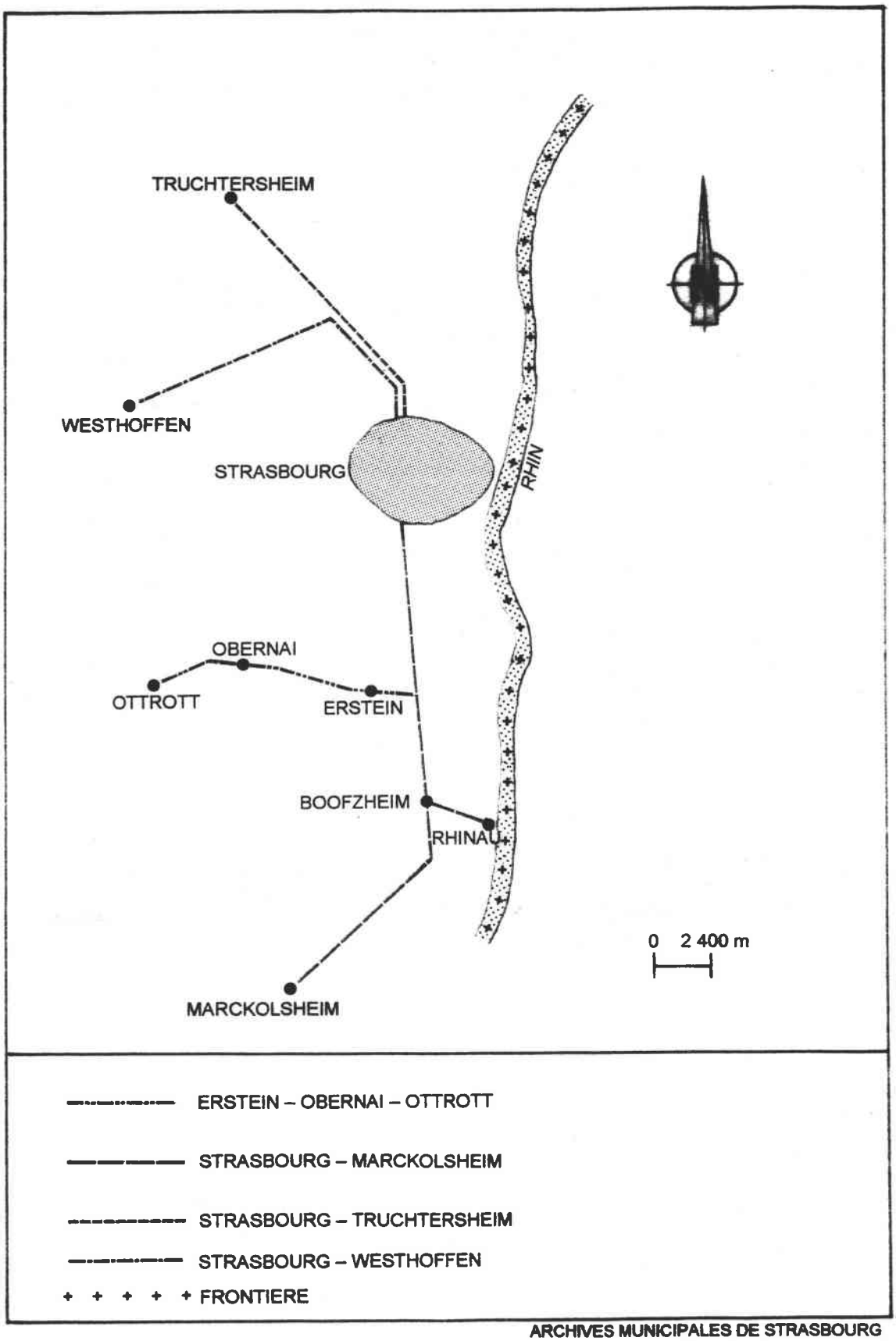
ARCHIVES MUNICIPALES DE COLMAR



ARCHIVES MUNICIPALES D'EPINAL

TRAMWAY DE STRASBOURG

RESEAU SUBURBAIN AU 15 AOUT 1920



ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG

TRANSPORTS EN COMMUN D'EPINAL — RESEAU AU 31 AOUT 1925 — CARTE 28

NOUVEAU PLAN D'ÉPINAL

ALPH. KOPF

8, Place des Vosges — EPINAL

1	Préfecture	i. 15
2	Hôtel-de-Ville	i. 12
3	Trésorerie Générale	g. 13
4	Palais de Justice	n. 13
5	Bourse et Tribunal de Commerce	k. 11
6	Hôtel des Postes et des Télégraphes	i 15
7	Musée	k. 15
8	École de Filature et de Tissage	j 20
9	Lycée de Garçons, 9me Ec. Industle	j. 13 & f. 18
9bis	Collège de Jeunes Filles	i. 15
10	Ecole Normale d'Institutrices	g. 18
10bis	École Primaire Supre de Filles	m. 13
11	Théâtre	i 14
12	Marché couvert	i 14
13	Gendarmerie	h 12
14	Abattoirs	k 9
15	Eglise St-Maurice	i. 13
15bis	Eglise Notre-Dame	m. 10
15ter	Eglise St-Pierre-Fourrier	p. 15
16	Temple Protestant	i. 18
17	Synagogue	k 14
18	Hôpital civil et militaire	l 15
19	Gymnase, Cercle et Ecole Municipale	h. 15
19	Gouvernement Militaire	h 12
21	Hôtel des Postes (provisoire)	k. 10
22	Caserne Varaigne (génie)	n 25
22bis	id. Bonnard (génie) c. 27 & q 23	
23	id. Dorsner (artillerie)d. 26 & r 21	
24	id. Contades (recrutement)	j 11
25	id. Schneider (infant. et artill.)	o. 2
25bis	id. Reffye (artillerie)	r. 10
27me	id. de Conrcy (infanterie)	r. 11
26 & 26bis	Arsenal p. 1 & n 8	
27	Direction d'artillerie	n. 8
28	Manutention	f 19
29	Parc à fourrages	c 23
30	Frigorifique Militaire	j 12
31	Magasin de concentration	q. 3
32	Parc à ballons	m. 1
33	Monuments commémoratifs	i. 12 & j 15
34	Institution St-Joseph	f. 18
35	Orphelinat	h. 12
36	Usine à gaz	l 5
37	Port du Canal	m. 4
38	Gare	n. 11
39	Prison départementale	h 2
39	Station centrale d'électricité	m. 4
41	Librairie moderne	i 13
42	Imagerie Pellerin	i 13
43	Caisse d'Epargne et Chambre de Commerce	i 13

LIGNE A : GOLBEY – CHAMP-DU-PIN

LIGNE B : CHANTRAINE – CIMETIERE

GOLBEY

0 100 m

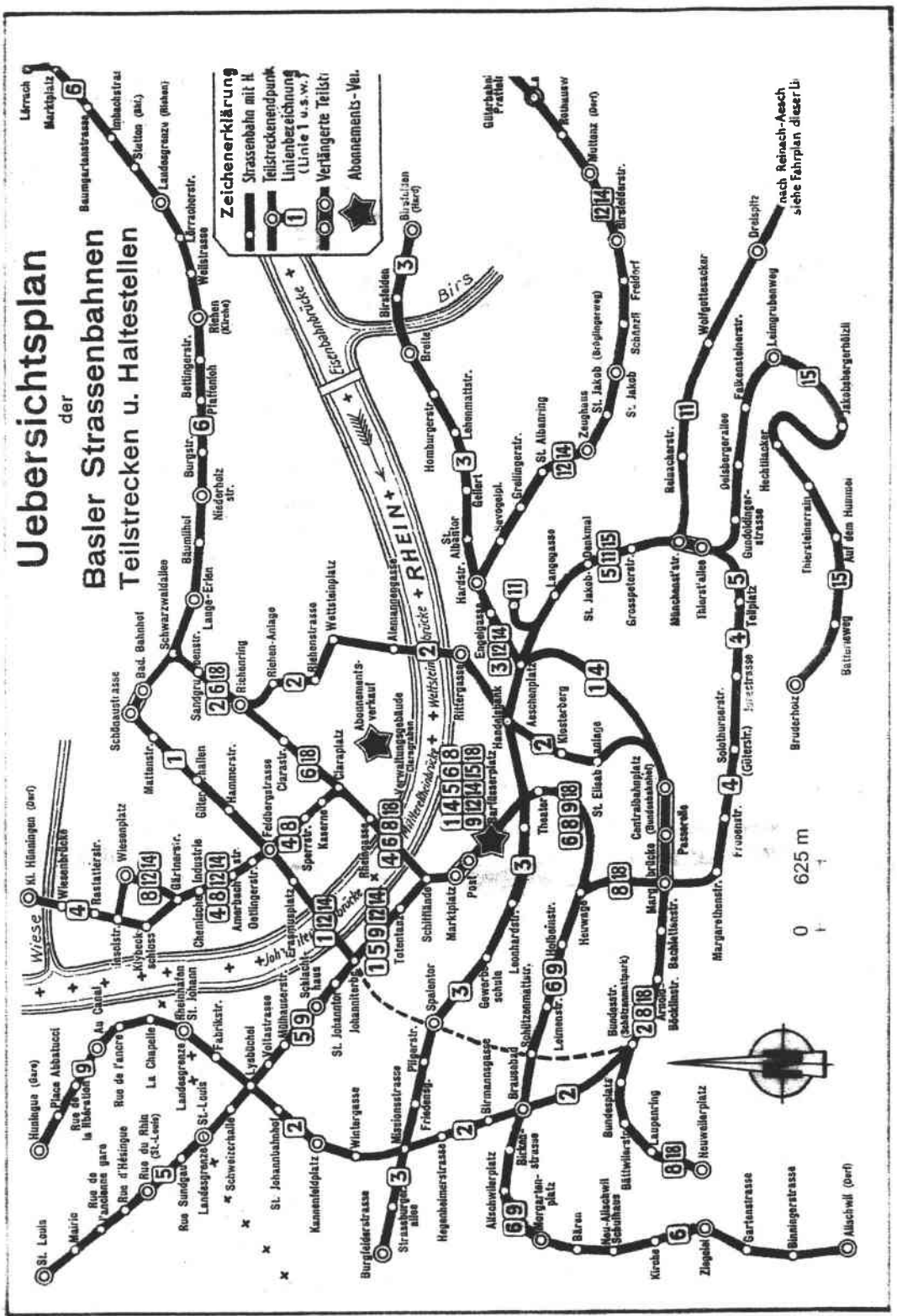
ARCHIVES MUNICIPALES D'EPINAL

Lithographie G. Gerin fils Dijon-Paris

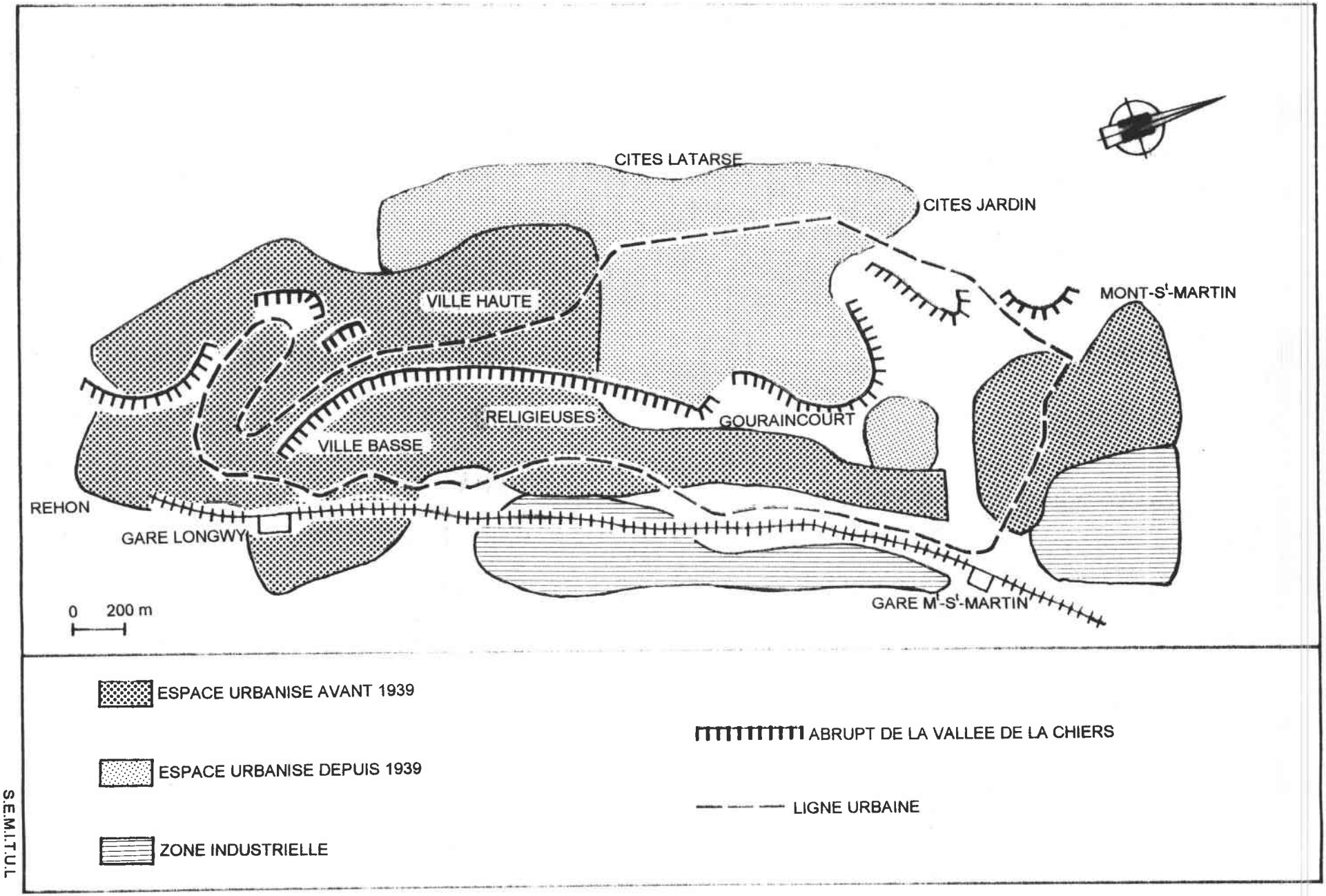
IMPRIMERIE - Mme ALPHONSE KOPF 8 Place des Vosges et 15 Rue du Pont EPINAL

TRAMWAY DE BALE

RESEAU AU 1ER FEVRIER 1924



ARCHIVES MUNICIPALES DE SAINT-LOUIS



S.E.M.I.T.U.L

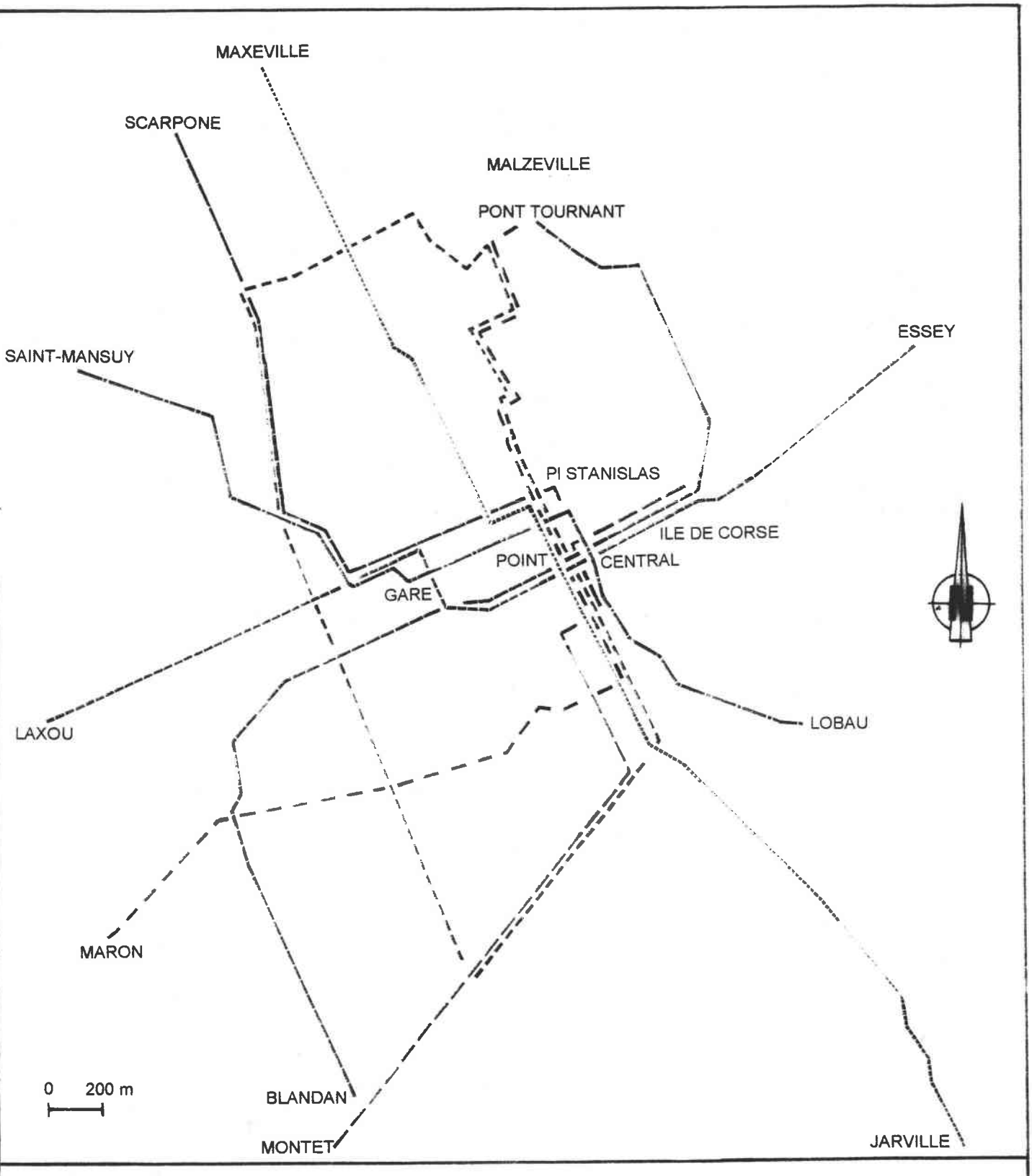
TRANSPORTS EN COMMUN DE LONGWY

LIGNE EN 1936

CARTE 27

TRAMWAY ELECTRIQUE DE NANCY

RESEAU EN 1920



LIGNE MAXEVILLE – JARVILLE

LIGNE LAXOU – ESSEY

LIGNE BLANDANT – PONT TOURNANT

LIGNE MARON – PONT TOURNANT

LIGNE CIRCULAIRE

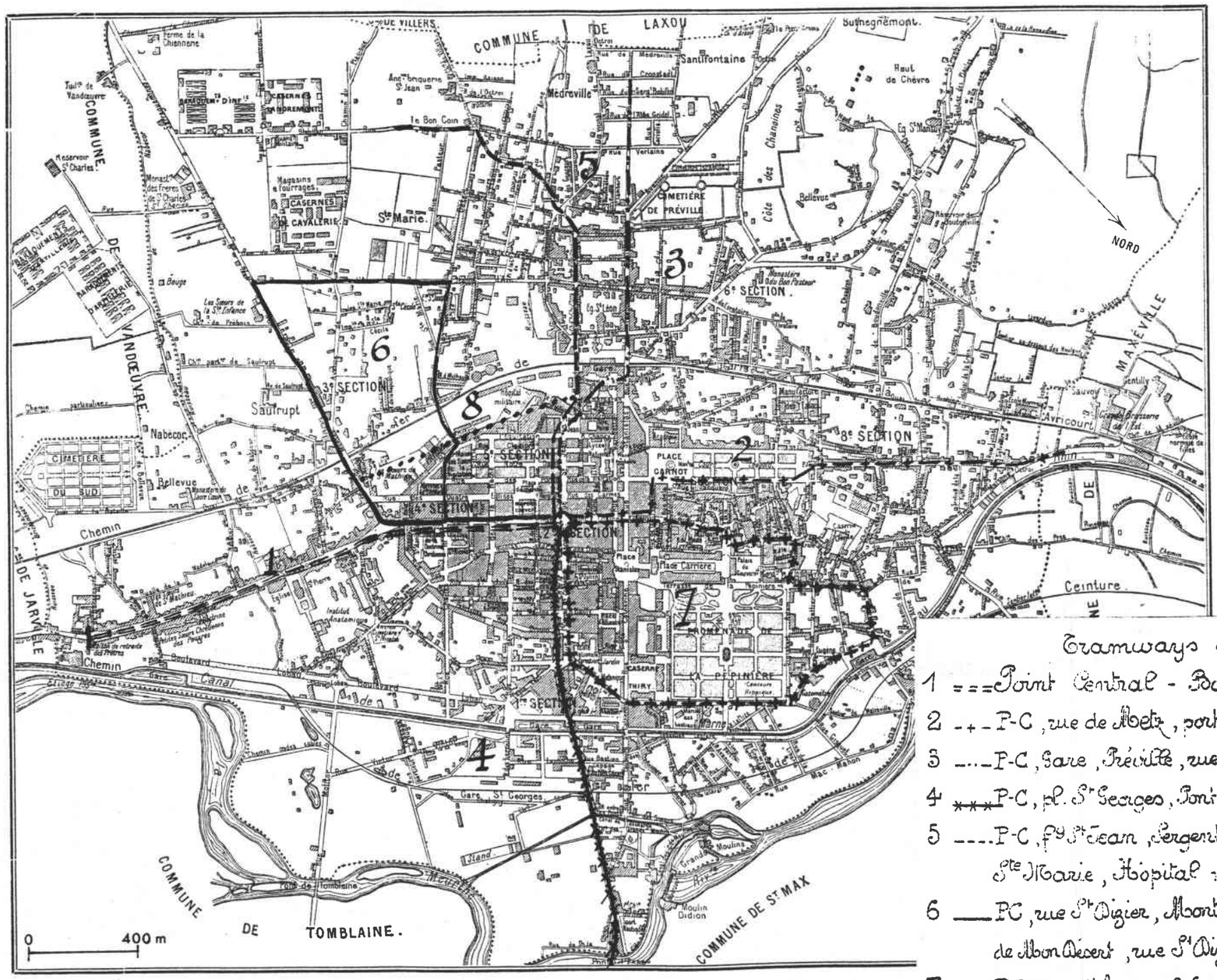
LIGNE SAINT-MANSUY – LOBAU

LIGNE SCARPONE – RUE STANISLAS

LIGNE MONTET – ILE DE CORSE

C.G.F.T.E.

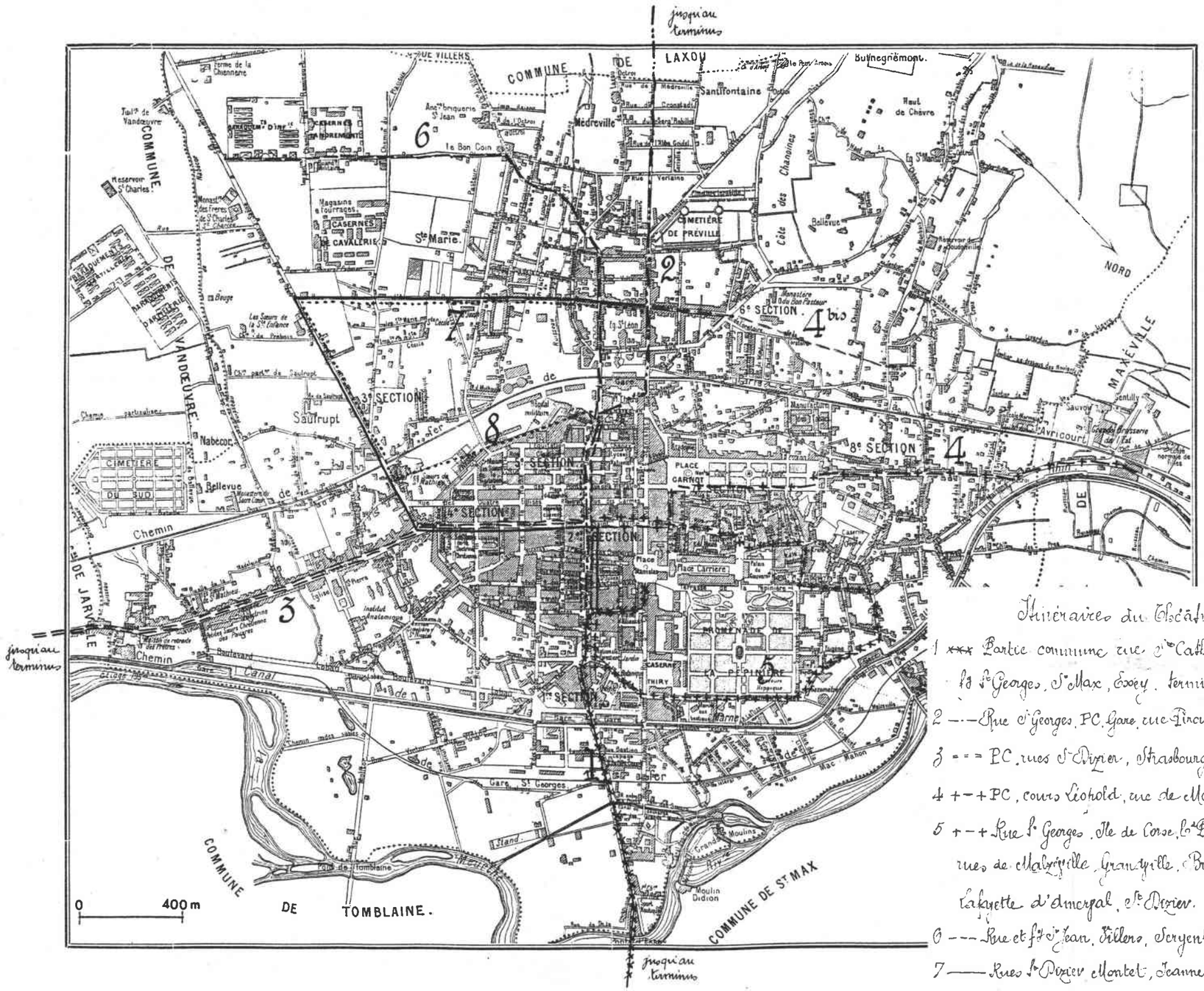
CARTE 30



Tramways du Soir

1 ===Point Central - Bonsecours
2 -+-P-C, rue de Metz, port St Sébastien
3 ---P-C, Gare, Préville, rue de Cronstadt
4 ***P-C, pl. St Georges, Pont d'Essey (St Max)
5 ----P-C, Pd St Jean, Sergent Blandan, parc Ste Marie, Hopital militaire
6 ___PC, rue St Dizier, Montet, Jeanne d'Arc, rue de Mon Désert, rue St Dizier, Point Central
7 +++PC, rues d'Amerval, Grandville, Pont Tournant, Cond de la Pépinière, Ile de Corse, rue St Georges
8 .... Trajet futur

ARCHIVES MUNICIPALES DE NANCY



Itinéraires du Théâtre.

1 ××× Partie commune rue Ste Catherine, Bailly, bd St Georges, St Max, Exoey, terminus.

2 —·— Rue St Georges, PC, Gare, rue Pinoux, bd Stanislas, Laxou

3 - - - PC, rues St Dizier, Strasbourg, Jarville

4 +—+ PC, cours Léopold, rue de Metz, Maxéville

5 +—+ Rue bd Georges, Ile de Corse, la Pépinière Zont, Tournant rues de Malzéville, Grandville, Braconnot, Grande Rue Lafayette d'Amergal, rue St Dizier.

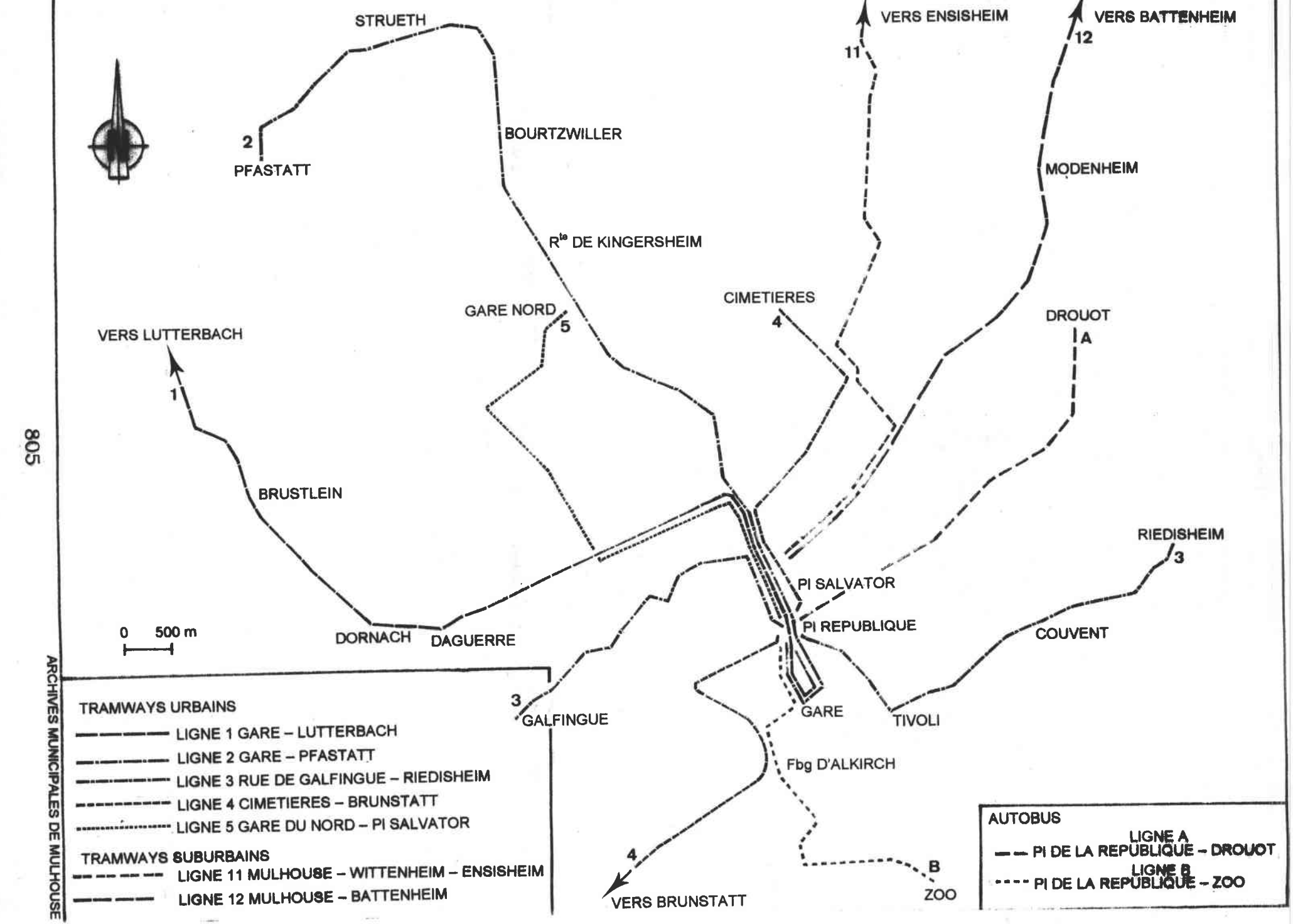
6 — — — Rue et bd St Jean, Villers, Sergent Blandan

7 —— Rues St Dizier, Montet, Jeanne d'Arc (provisoire)

8 ..... Rues bd Jean, Mayagran prolongée, Montet, Jeanne d'Arc (définitif)

4 bis Retour de Maxéville

ARCHIVES MUNICIPALES DE NANCY



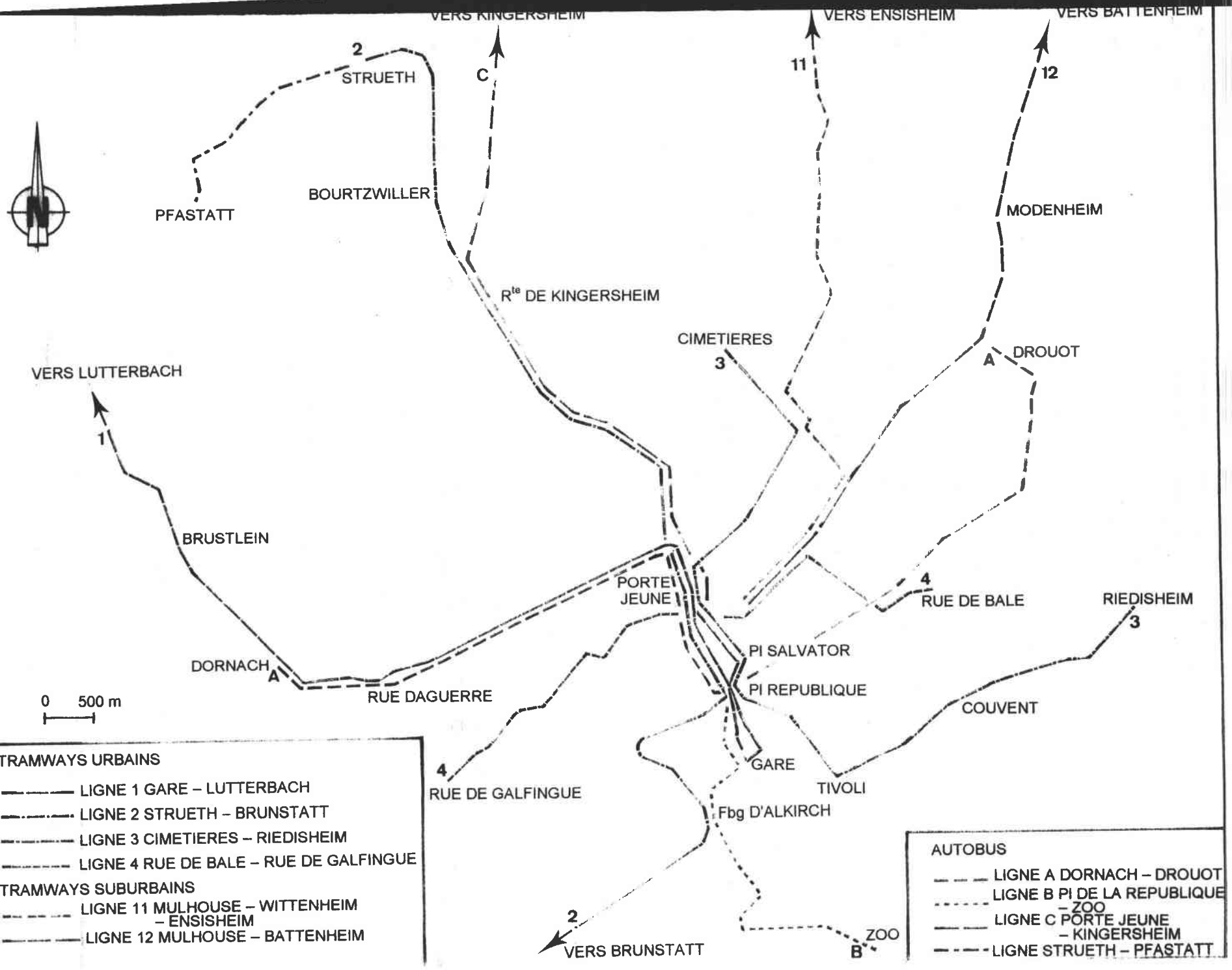
805

ARCHIVES MUNICIPALES DE MULHOUSE

TRAMWAYS EN COMMUN DE MULHOUSE

RESEAU EN 1932

CARTE 32



ARCHIVES MUNICIPALES DE MULHOUSE

CARTE 34

TRAMWAY ELECTRIQUE DE NANCY

RESEAU EN 1927

9 GENTILLY

LAXOU
3

MARON
6

BLANDAN
5

M
MONTET

M
S[t] JEAN

GARE

8

MAXEVILLE
10
1

TROIS MAISONS

PI CARNOT

6
5
7

PONT TOURNANT DE MALZEVILLE

MALZEVILLE
7

MARCHE

CHARLES III

P[te] S[t] NICOLAS

ILE DE CORSE

CIMETIERE SUD
10

9
PI LOBAU

1
JARVILLE

3
ESSEY

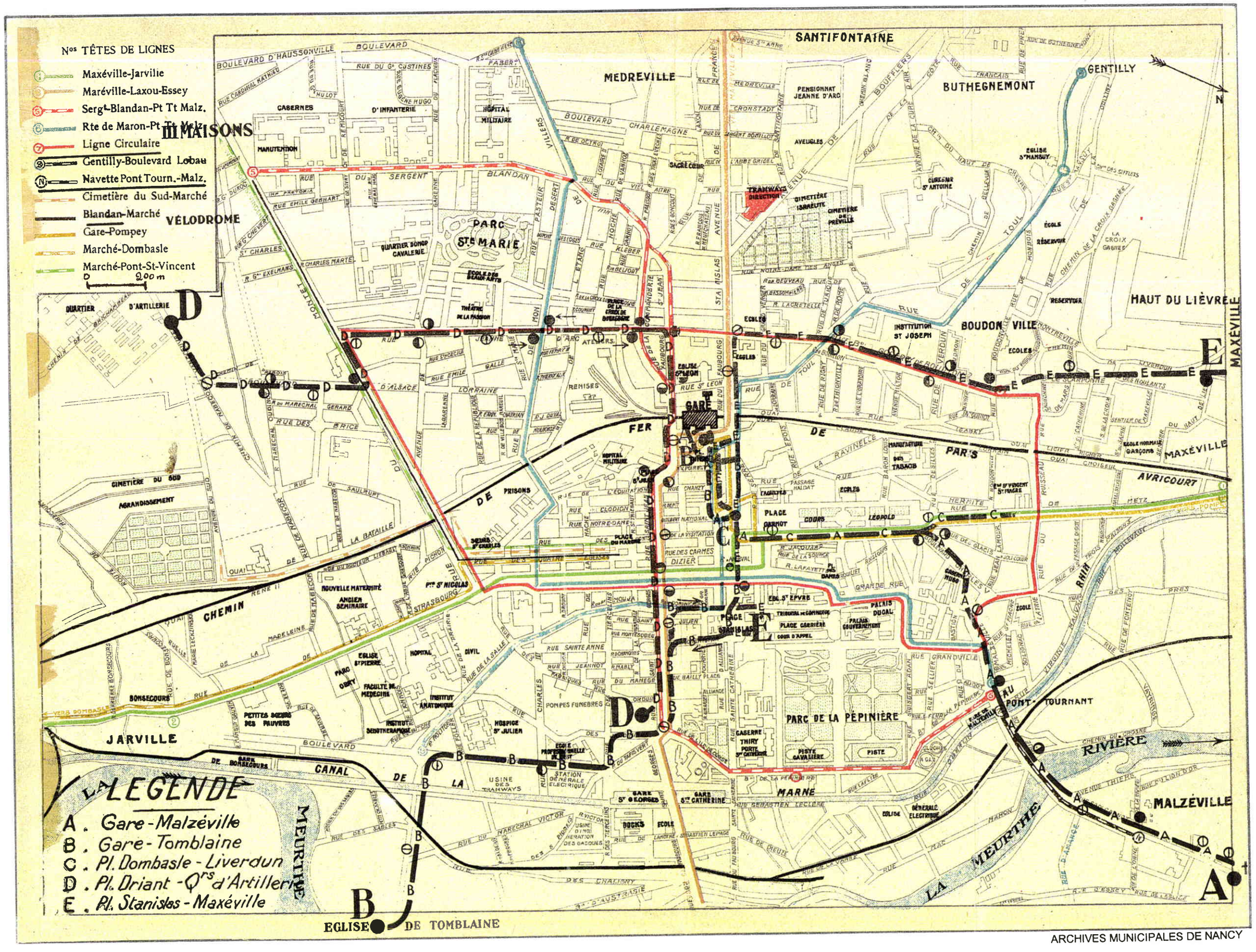
0 200 m

C.G.F.T.E.

- LIGNE 1 MAXEVILLE –JARVILLE
- LIGNE 3 LAXOU – ESSEY
- LIGNE 5 MONTET – PONT TOURNANT MALZEVILLE
- LIGNE 6 MARON – PONT TOURNANT MALZEVILLE
- LIGNE 7 PONT TOURNANT – MALZEVILLE
- LIGNE 8 LIGNE CIRCULAIRE
- LIGNE 9 GENTILLY – LOBAU
- LIGNE 10 GARE – MAXEVILLE – CIMETIERE SUD
- LIGNE M MONTET – S[t]-JEAN

TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY

RESEAU EN 1935



ARCHIVES MUNICIPALES DE NANCY

STRASBOURG

LA VILLE - LE PORT - LES ENVIRONS

0 — 2 000 m

BERGER-LEVRAULT
Editeurs
1932

P VERS FUCHS/BUCKEL

HOENHEIM

SCHILTIGHEIM

CRONENBOURG

ROBERTSAU

NEUDORF

KOENIGSHOFFEN

VERS BREUSCHWICKERSHEIM

MONTAGNE VERTE

VERS LINGOLSHEIM

COMMUNE D'OSTWALD

VERS BAGGERSEE

VERS GRAFFENSTADEN

NEUHOF

VERS NEUHOF-FORET

ESPLANADE

BASSIN VAUBAN

BASSIN DU COMMERCE

BASSIN DE L'IMMERSION

BASSIN DES PETROLES

LE PETIT RHIN

HIPPODROME MUNICIPAL

ENVIRONS DE STRASBOURG
0 — 4 000 m

TRAMWAYS

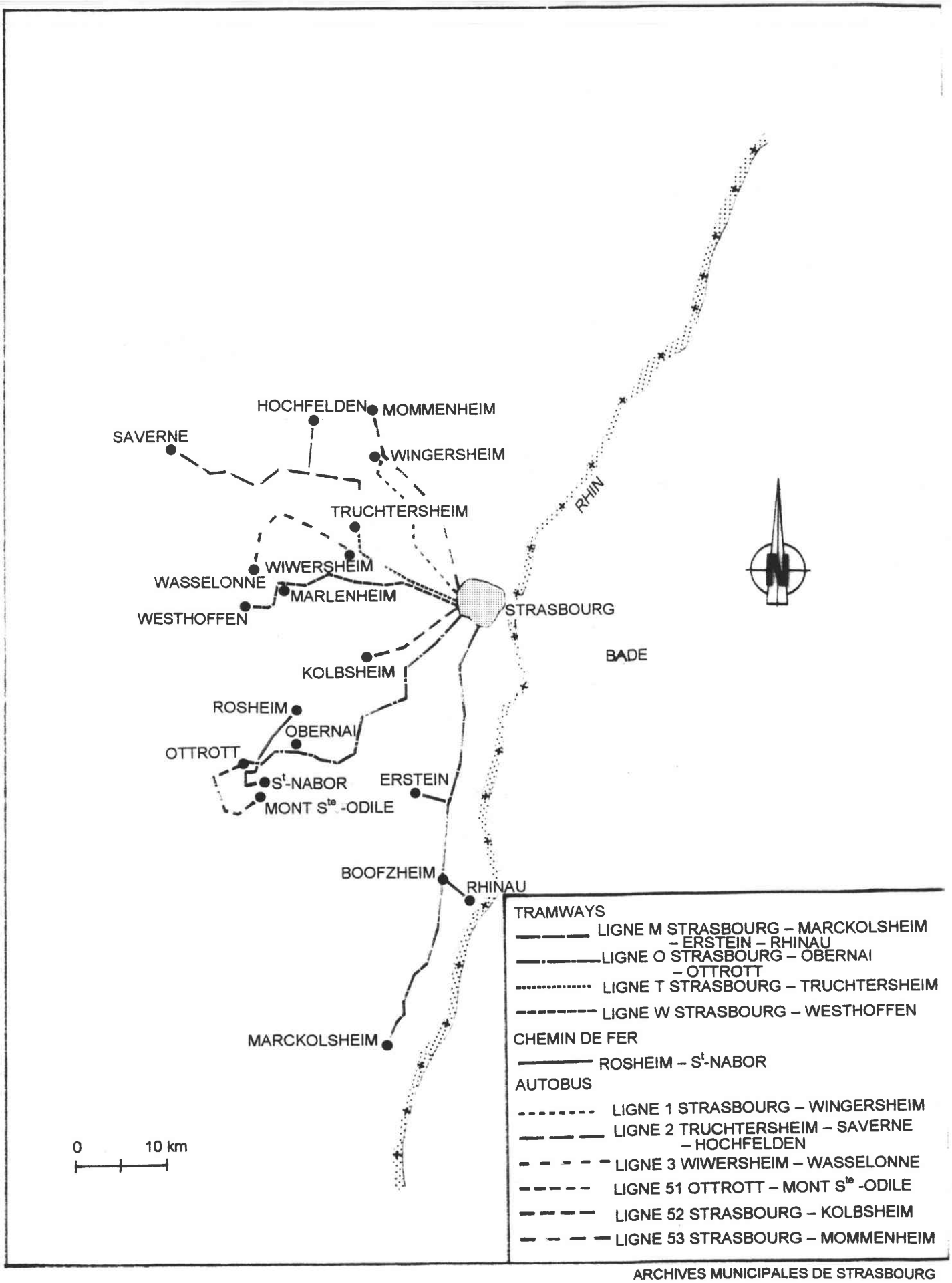
- LIGNE 1 GARE –PONT DU RHIN
- LIGNE 2 GARE – Av DES VOSGES
- LIGNE 3 GARE – ROBERTSAU-AIGLE
- LIGNE 4 GARE – NEUHOF-FORET
- LIGNE 5 GARE – HOENHEIM
- LIGNE 6 CRONENBOURG – GRAFFENSTADEN
- LIGNE 7 NEUDORF-EST – BREUSCHWICKERSHEIM
- LIGNE 8 WACKEN – LINGOLSHEIM
- LIGNE 9 SCHILTIGHEIM – PI FOIN
- LIGNE 10 LIGNE DE CEINTURE
- LIGNE 15 PI KLEBER – PORTE DU CANAL

AUTOBUS

- LIGNE A GARE – Bld VICTOIRE
- LIGNE B PI MARCHE/VINS – CRONENBOURG
- LIGNE C PI BROGLIE – SCHILTIGHEIM
- LIGNE D ROETTIG - OSTWALD
- LIGNE P ROBERTSAU-AIGLE – FUCHS/BUCKEL (SAISONNIER)
- LIGNE R NEUHOF-FORET – ALTENHEIM (SAISONNIER)
- LIGNE S PI KLEBER – BAGGERSEE (SAISONNIER)
- LIGNE T PI BRANT – HIPPODROME (SAISONNIER)

ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG

RESEAU SUBURBAIN EN 1932

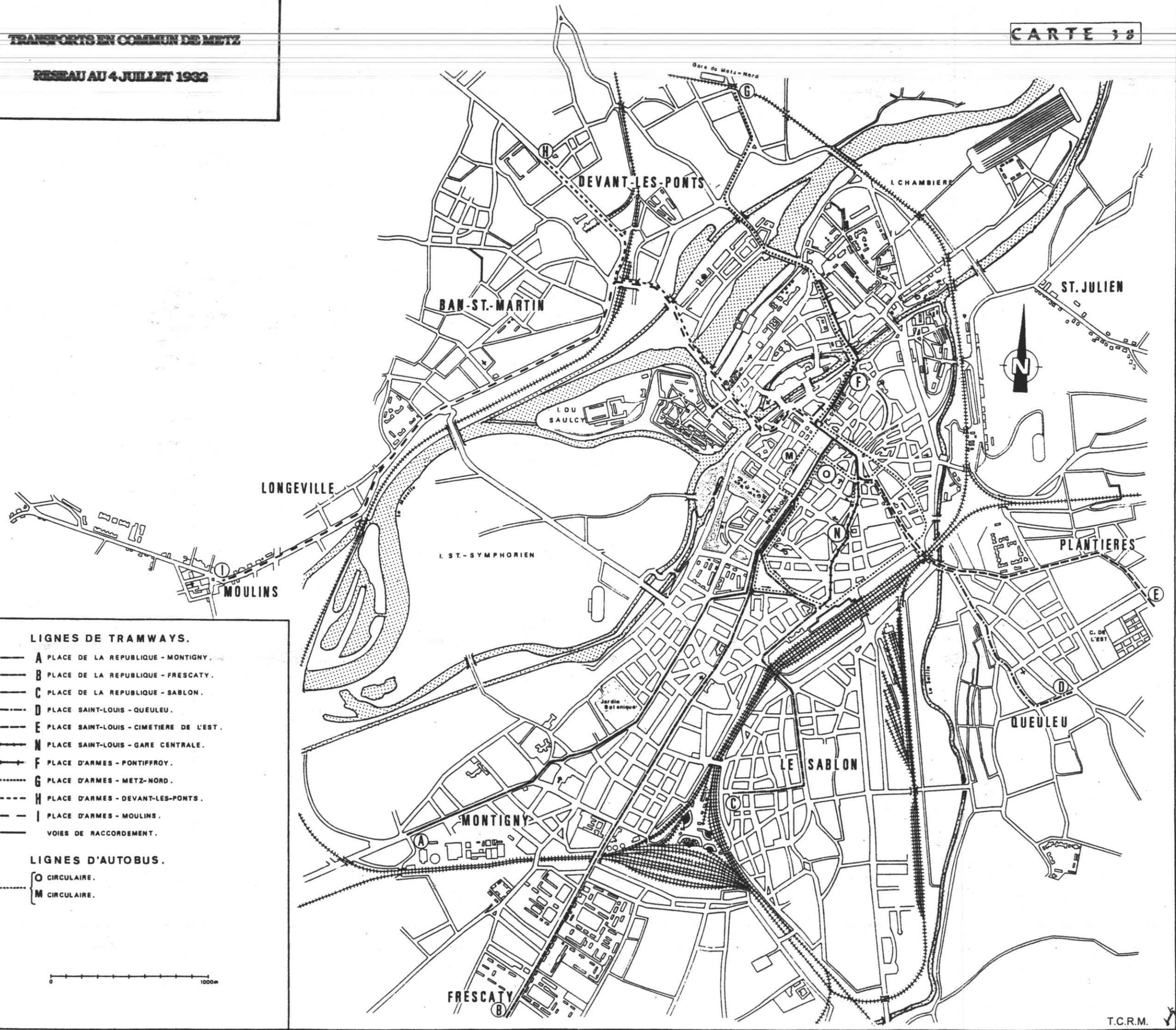


ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU AU 4 JUILLET 1932

CARTE 38



LIGNES DE TRAMWAYS.

- A PLACE DE LA REPUBLIQUE - MONTIGNY.
- B PLACE DE LA REPUBLIQUE - FRESCATY.
- C PLACE DE LA REPUBLIQUE - SABLON.
- D PLACE SAINT-LOUIS - QUEULEU.
- E PLACE SAINT-LOUIS - CIMETIERE DE L'EST.
- N PLACE SAINT-LOUIS - GARE CENTRALE.
- F PLACE D'ARMES - PONTIFFROY.
- G PLACE D'ARMES - METZ-NORD.
- H PLACE D'ARMES - DEVANT-LES-PONTS.
- I PLACE D'ARMES - MOULINS.
- VOIES DE RACCORDEMENT.

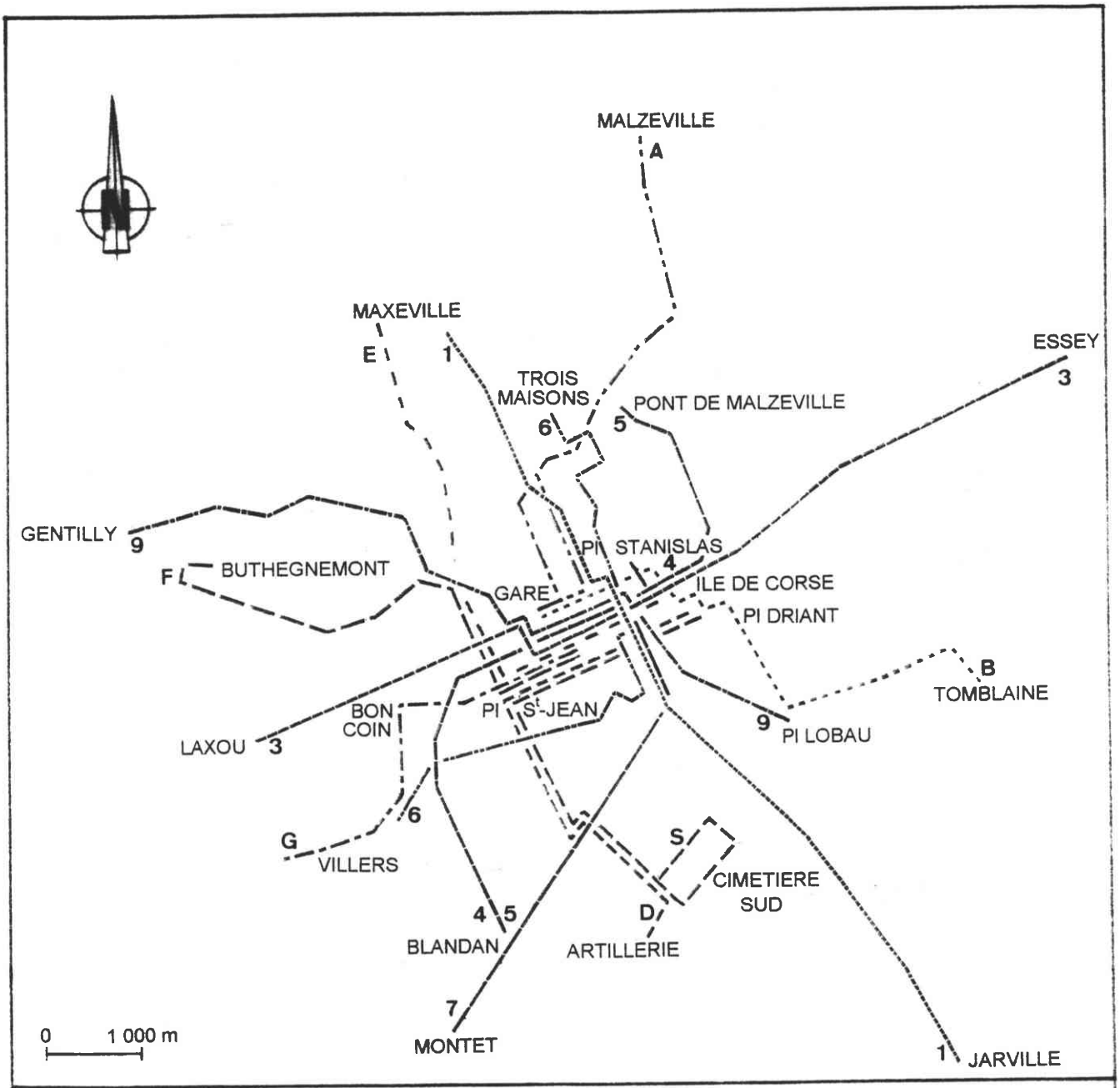
LIGNES D'AUTOBUS.

- O CIRCULAIRE.
- M CIRCULAIRE.

0 1000m

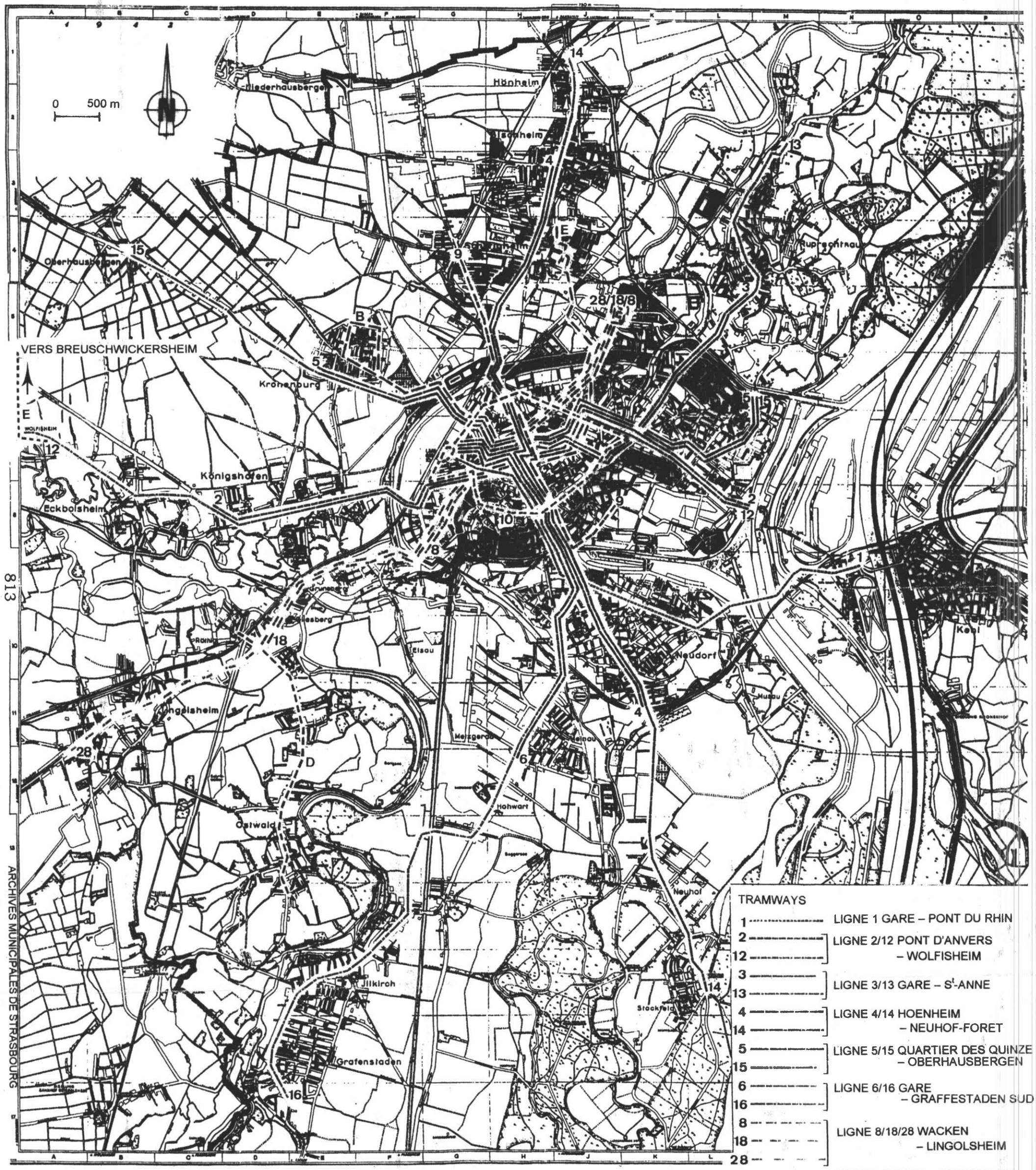
TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY

RESEAU URBAIN EN 1939



LIGNE 1 MAXEVILLE – JARVILLE (TRAMWAY)
LIGNE 3 LAXOU – ESSEY (TRAMWAY)
LIGNE 4/5 BLANDAN – PONT TOURNANT MALZEVILLE (TRAMWAY)
LIGNE 6 VILLERS – TROIS MAISONS (TRAMWAY)
LIGNE 7 VELODROME – PI MENGIN (TRAMWAY)
LIGNE 9 GENTILLY – PI LOBAU (TRAMWAY)
LIGNE A GARE – MALZEVILLE (AUTOBUS)
LIGNE B GARE – TOMBLAINE – BOSSEVILLE (AUTOBUS)
LIGNE D/S PI DRIANT – ARTILLERIE – CIMETIERE SUD (AUTOBUS)
LIGNE E PI STANISLAS – MAXEVILLE (AUTOBUS)
LIGNE F PI St-JEAN – BUTHEGNEMONT (AUTOBUS)
LIGNE G PI St-JEAN – VAL-DE-VILLERS (AUTOBUS)

C.G.F.T.E.



ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG

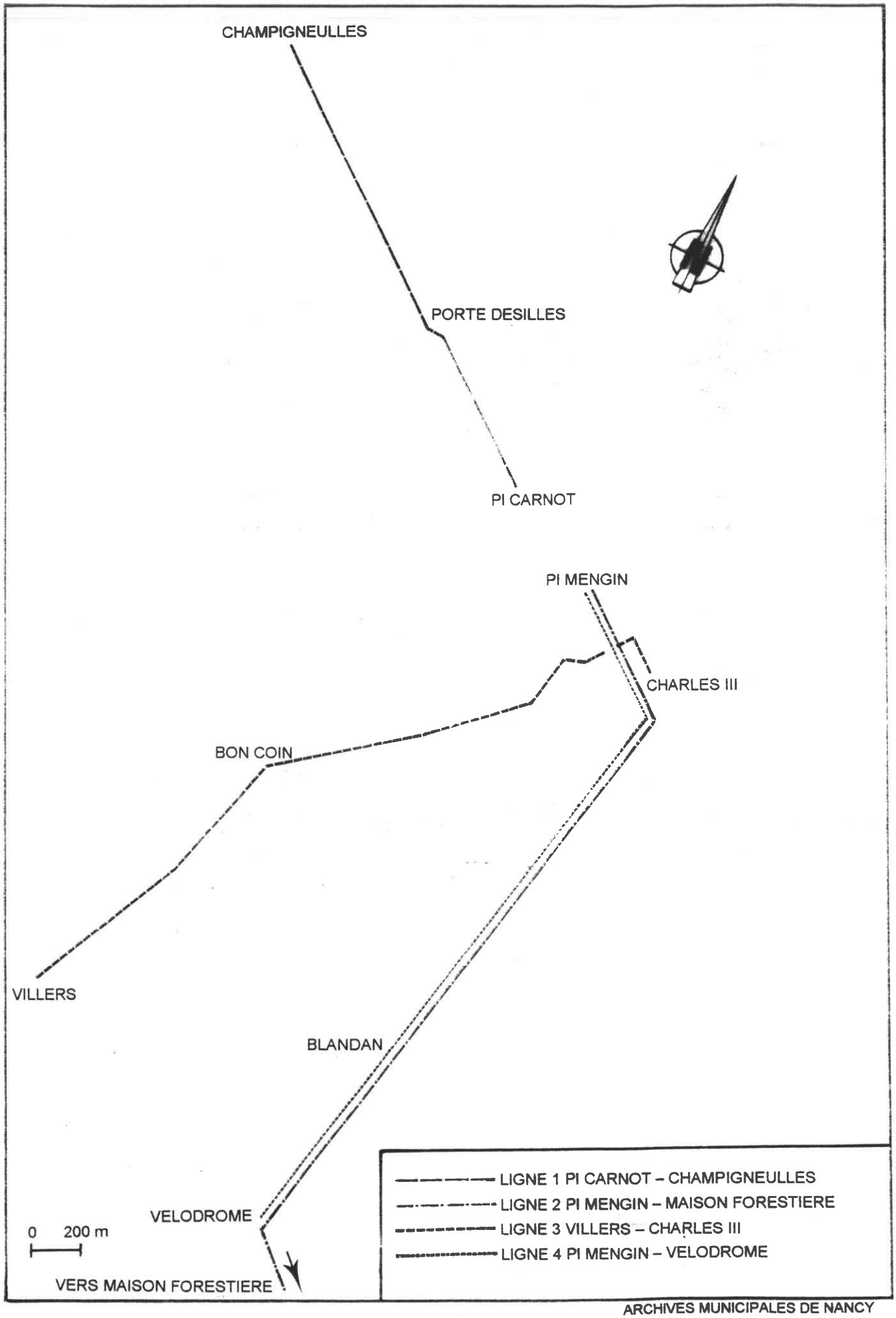
TRANSPORTS EN COMMUN DE STRASBOURG
RESEAU URBAIN AU 31 MAI 1937

CARTE 40

CARTE 41

TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY

RESEAU URBAIN AU 4 DECEMBRE 1944

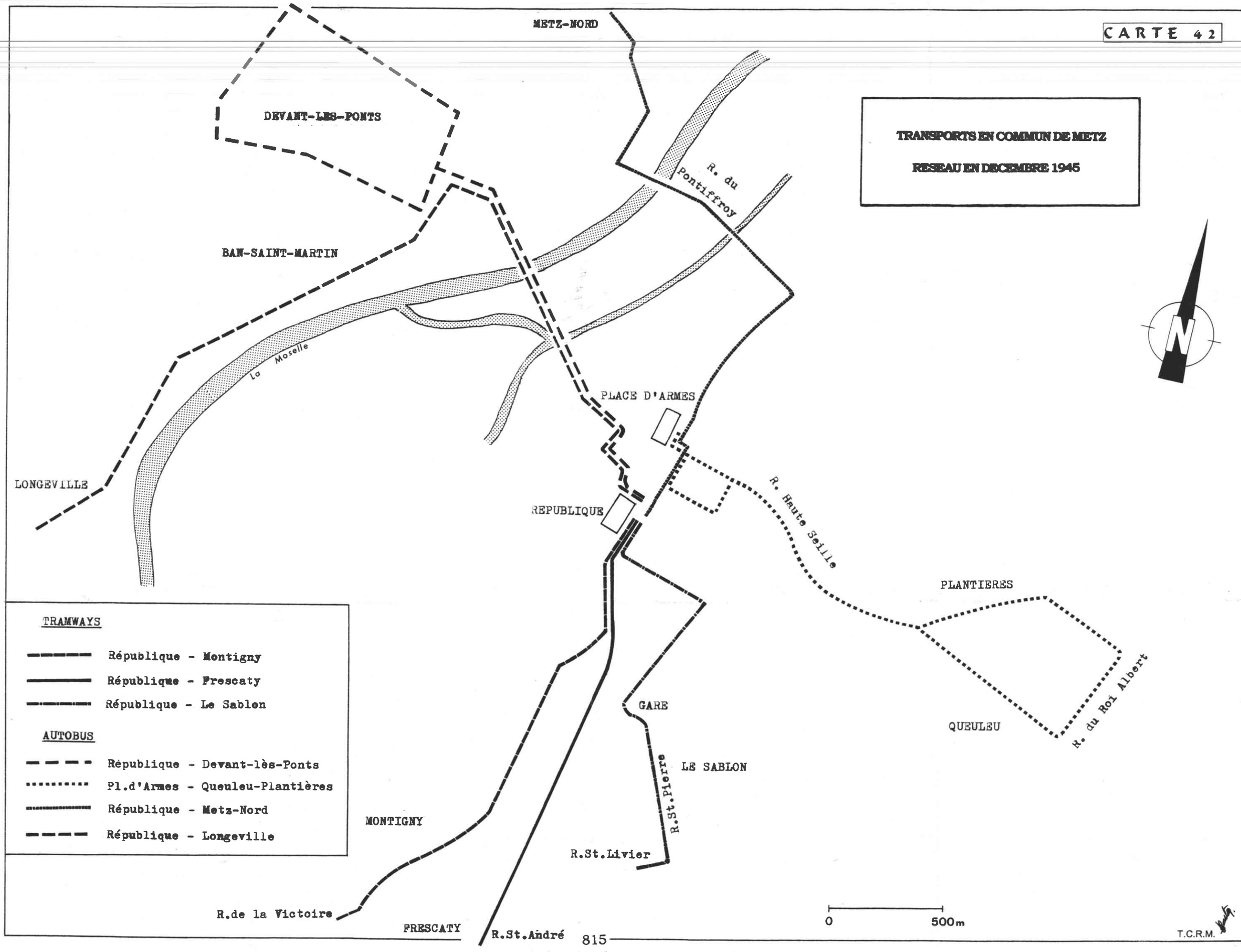


ARCHIVES MUNICIPALES DE NANCY

CARTE 42

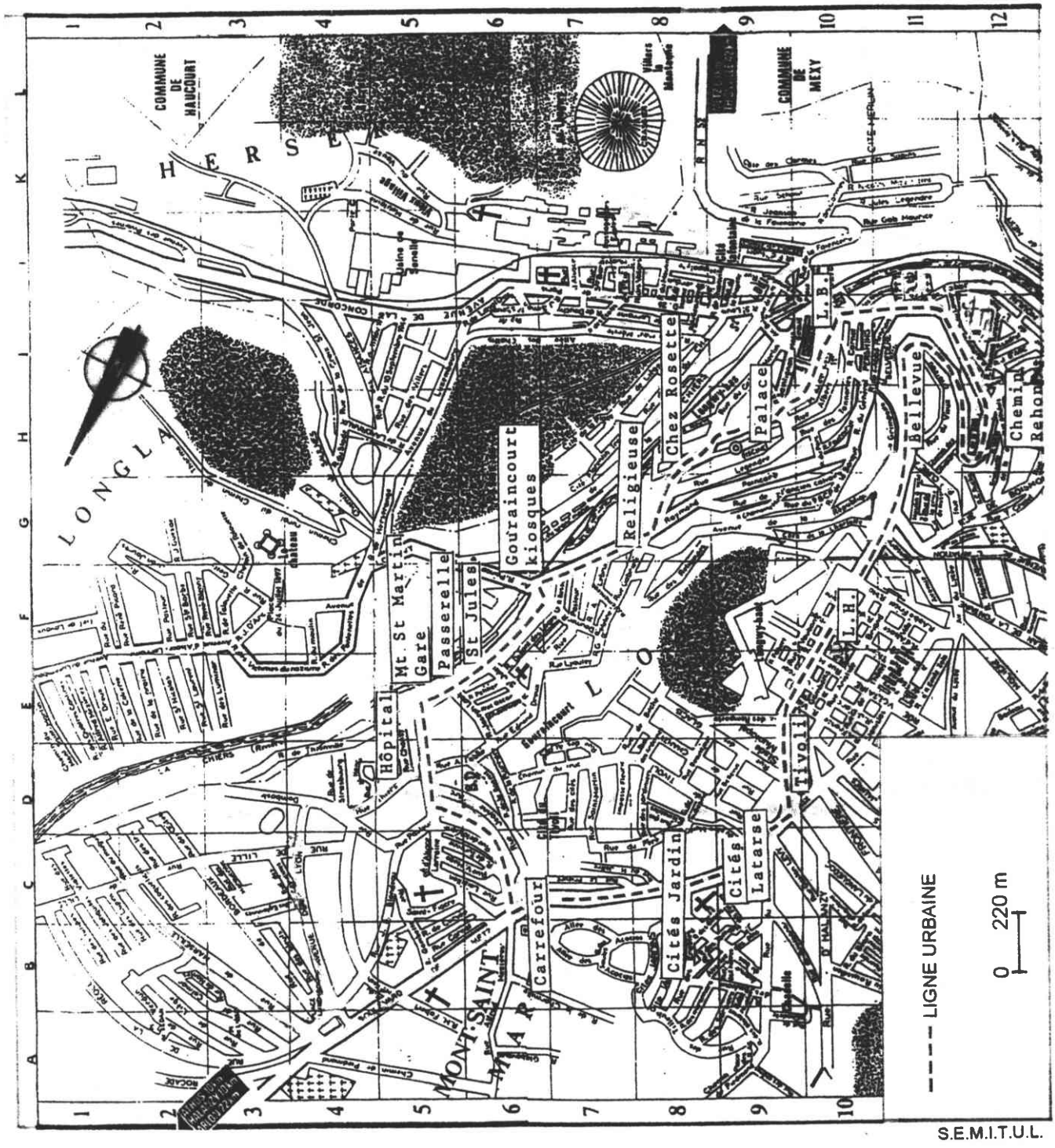
TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU EN DECEMBRE 1945

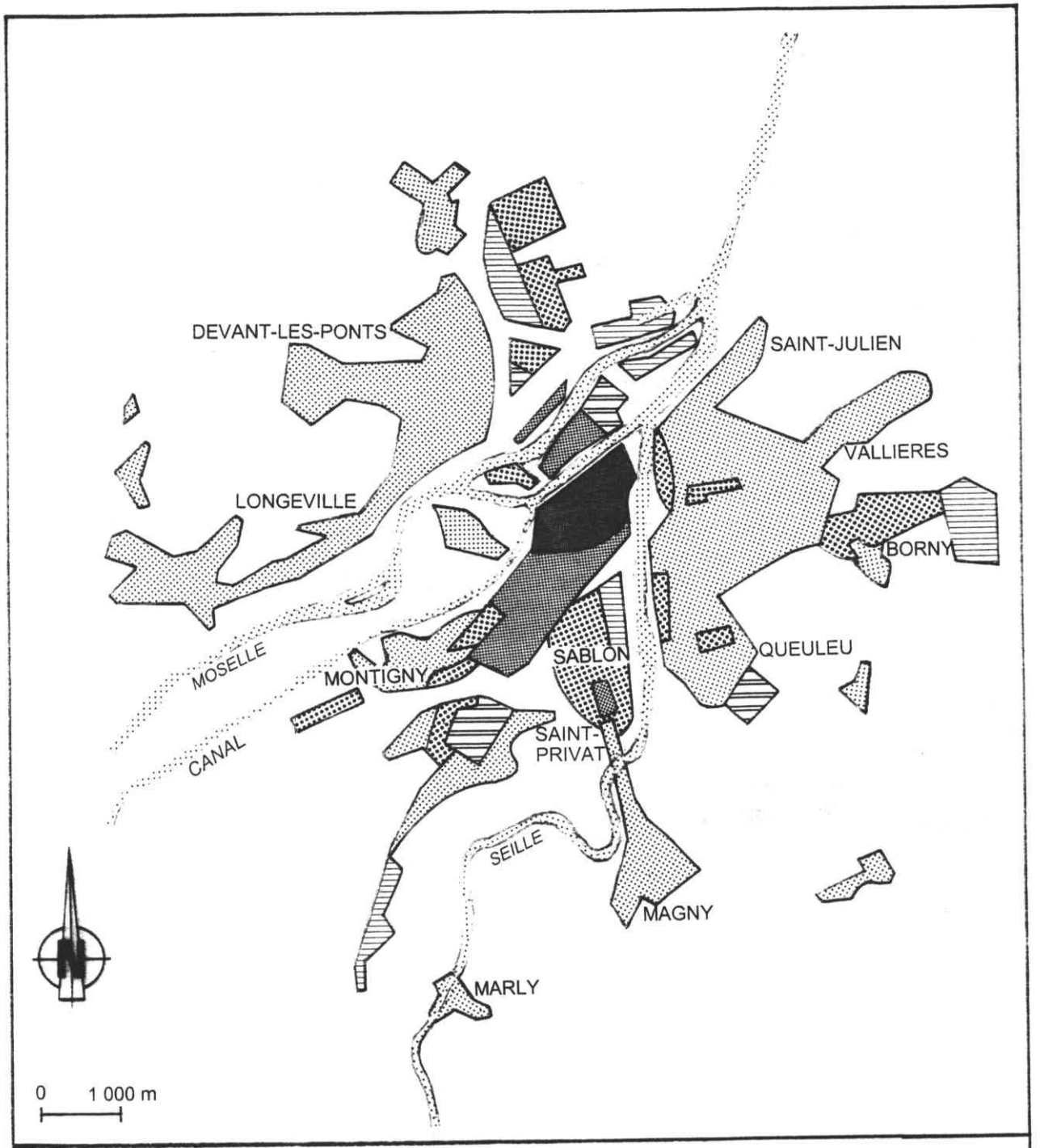


TRANSPORTS EN COMMUN DE LONGWY

LIGNE AU 25 JUIN 1946

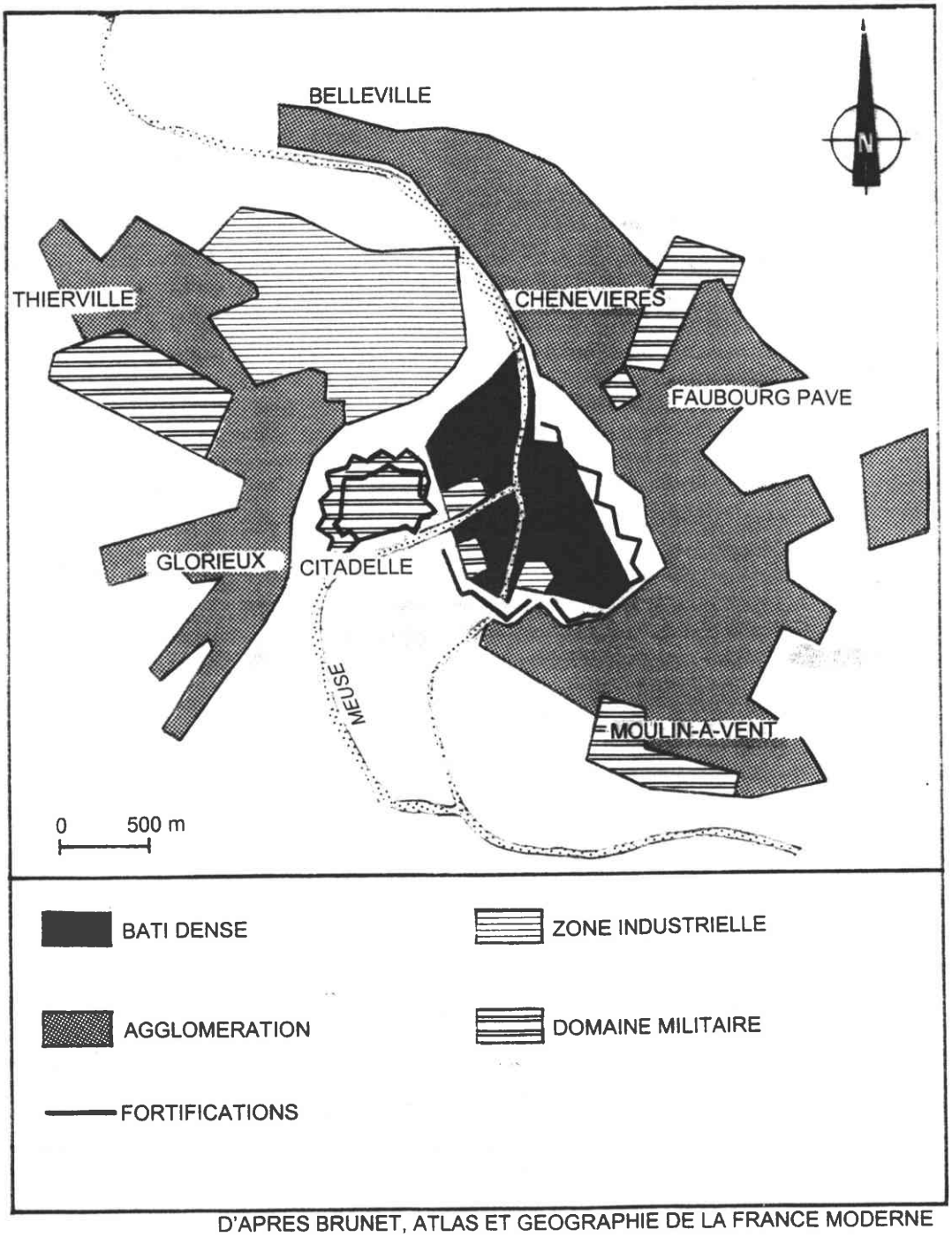


EXPANSION URBAINE DE METZ



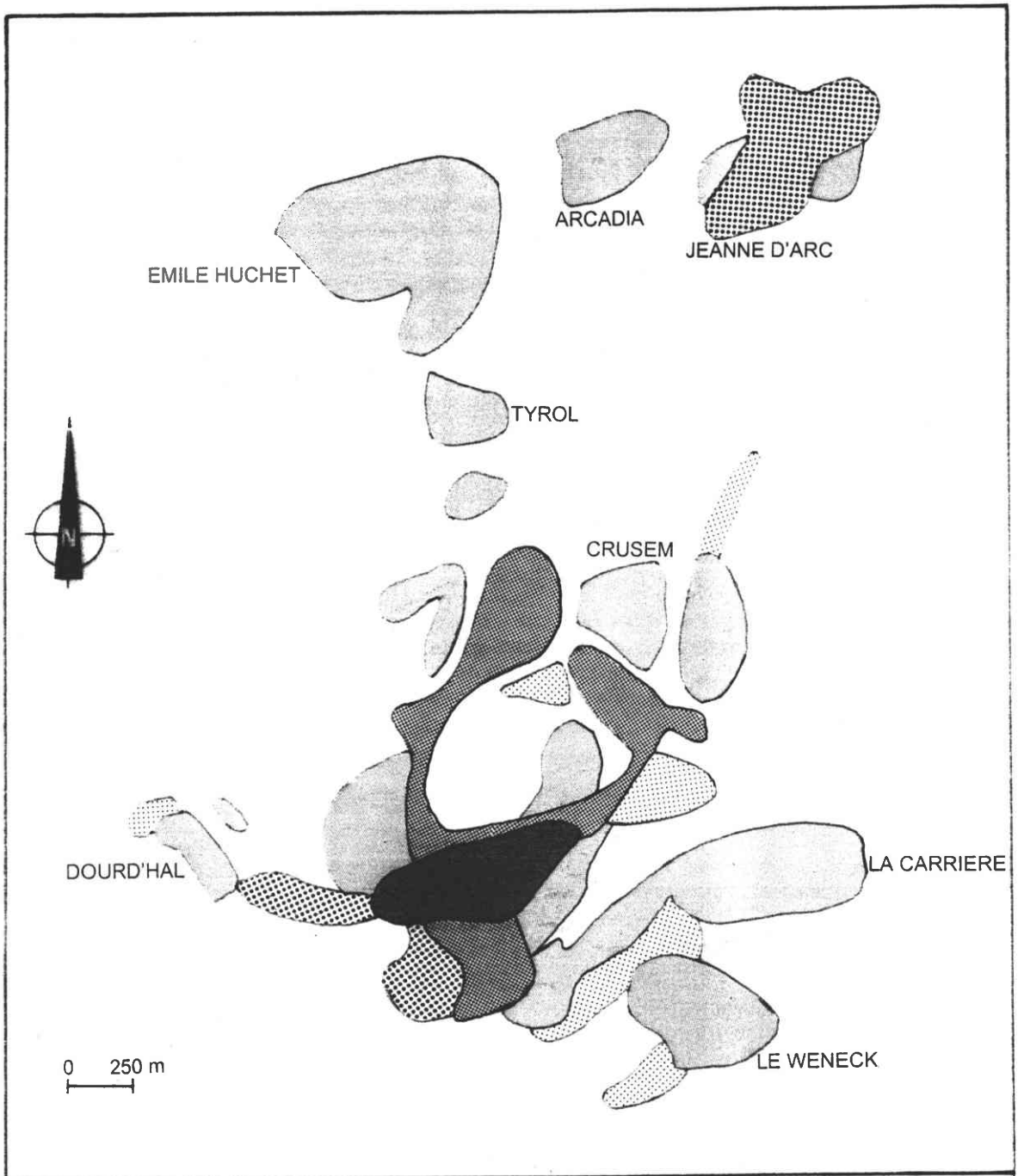
D'APRES JUILLARD, ATLAS ET GEOGRAPHIE DE LA FRANCE MODERNE

EXPANSION URBAINE DE VERDUN



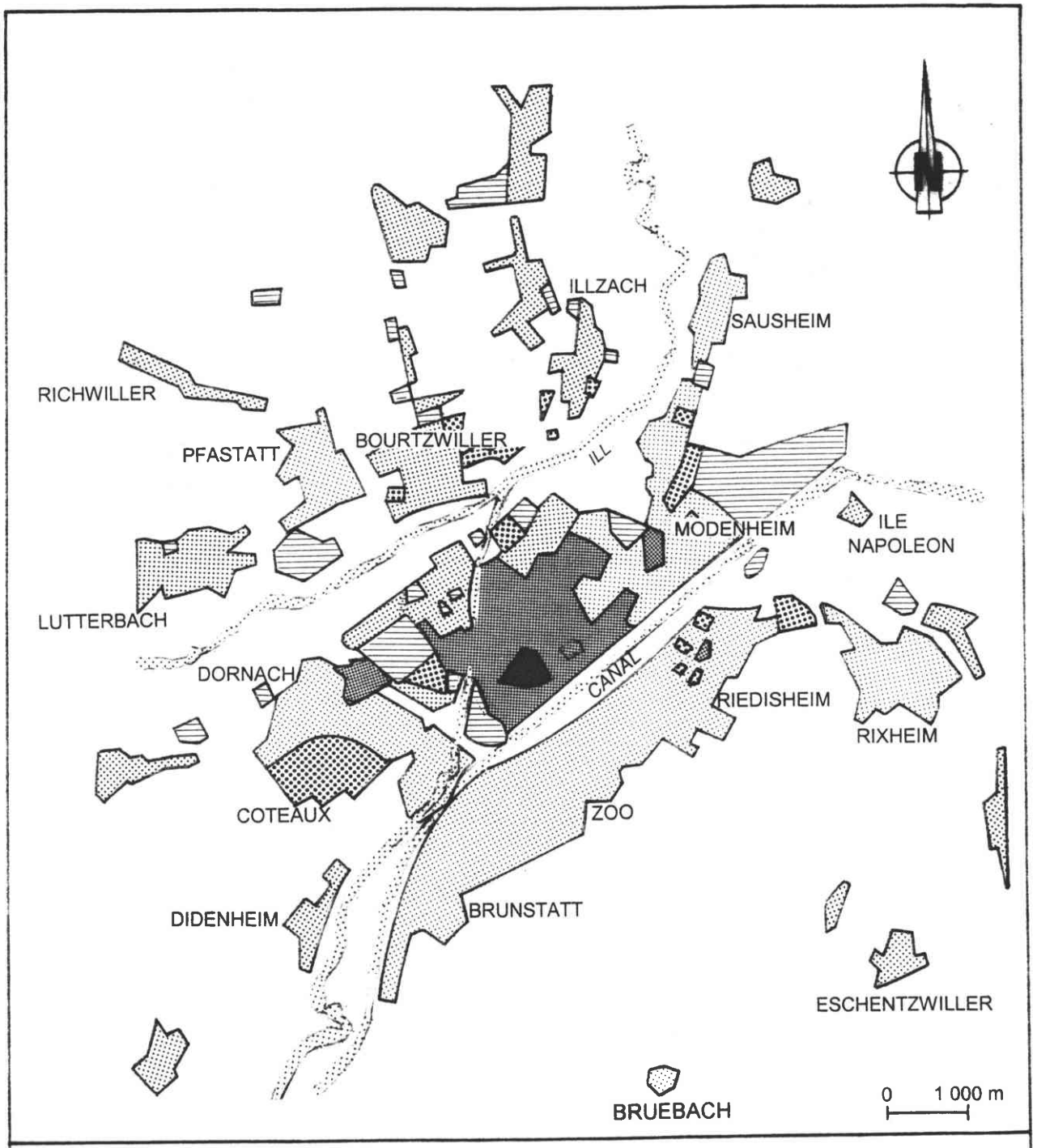
D'APRES BRUNET, ATLAS ET GEOGRAPHIE DE LA FRANCE MODERNE

EXPANSION URBAINE DE SAINT-AVOLD



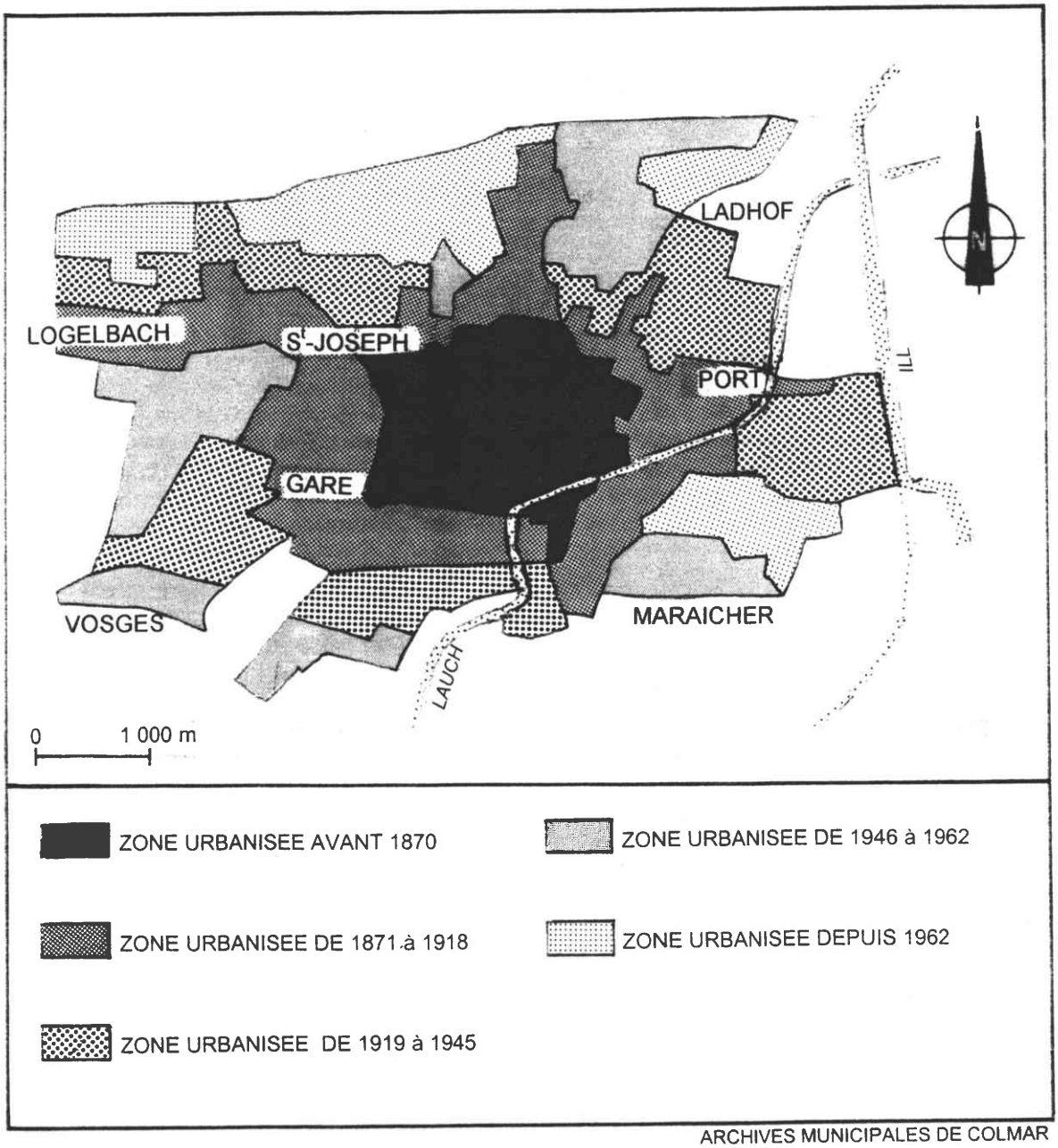
ARCHIVES MUNICIPALES DE SAINT-AVOLD

EXPANSION URBAINE DE MULHOUSE



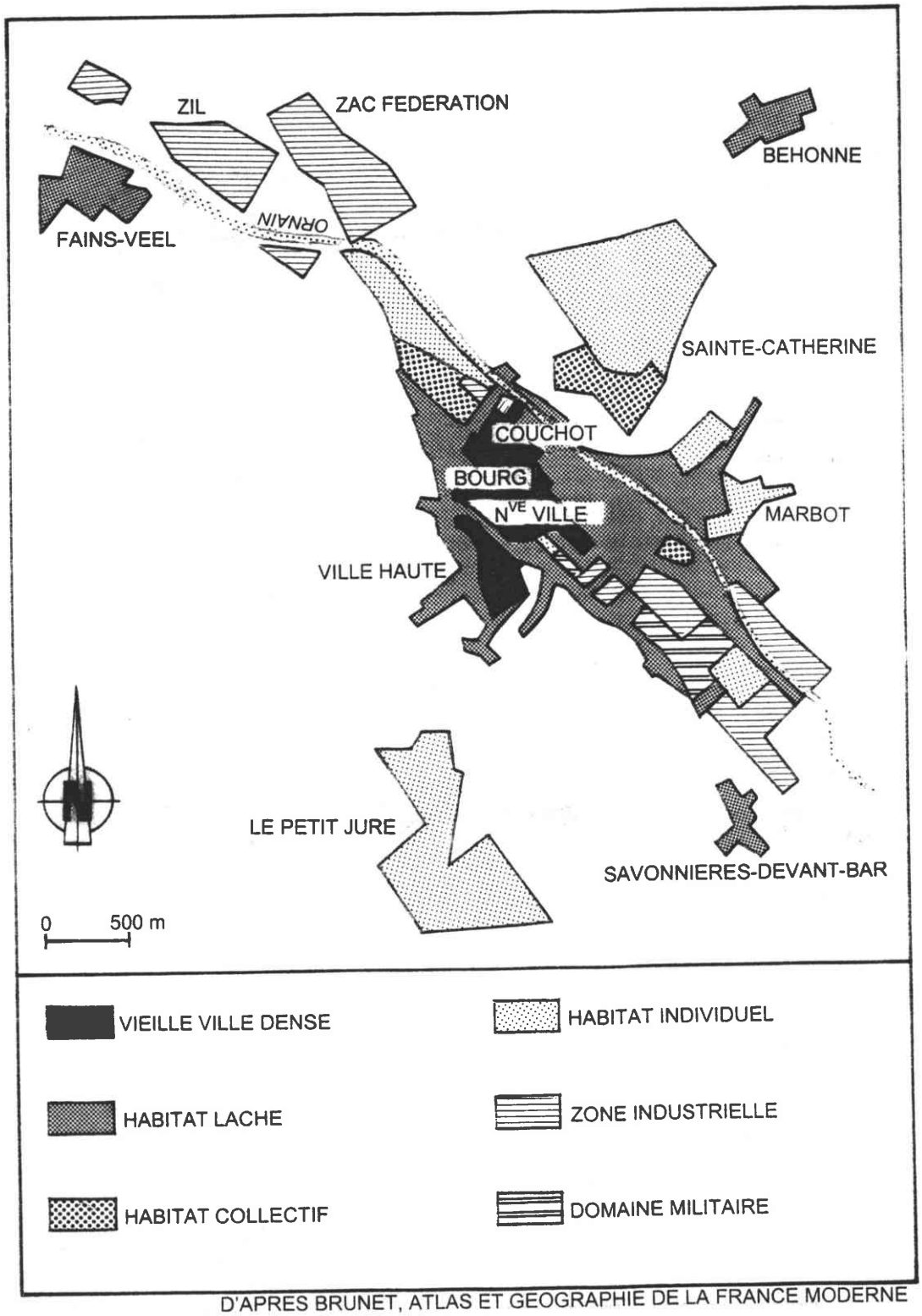
D'APRES JUILLARD, ATLAS ET GEOGRAPHIE DE LA FRANCE MODERNE

EXPANSION URBAINE DE COLMAR



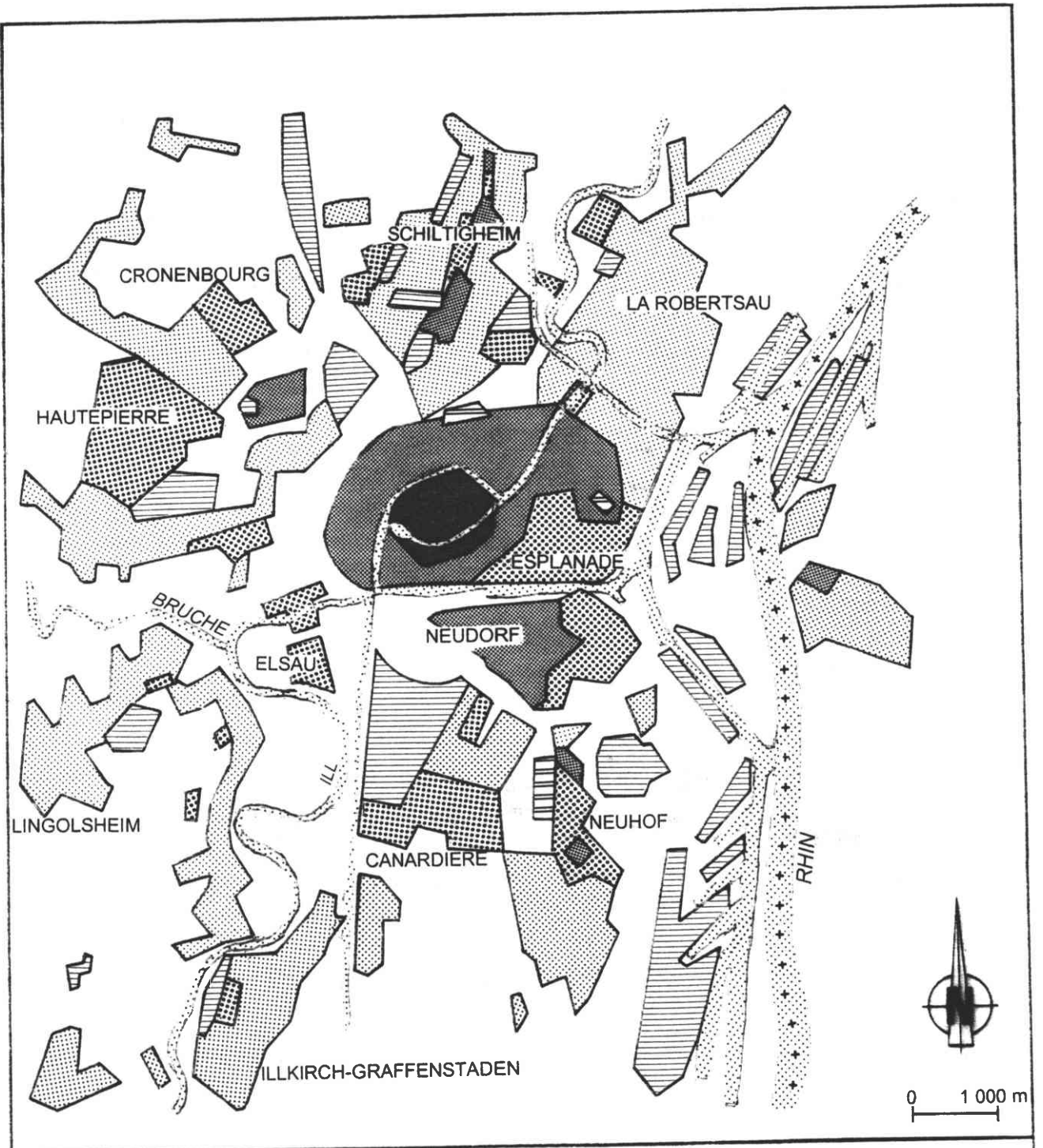
ARCHIVES MUNICIPALES DE COLMAR

EXPANSION URBAINE DE BAR-LE-DUC



D'APRES BRUNET, ATLAS ET GEOGRAPHIE DE LA FRANCE MODERNE

EXPANSION URBAINE DE STRASBOURG



CENTRE ANCIEN

HABITAT DE FORTE DENSITE 1880-1950

GRANDS ENSEMBLES 1950-1975

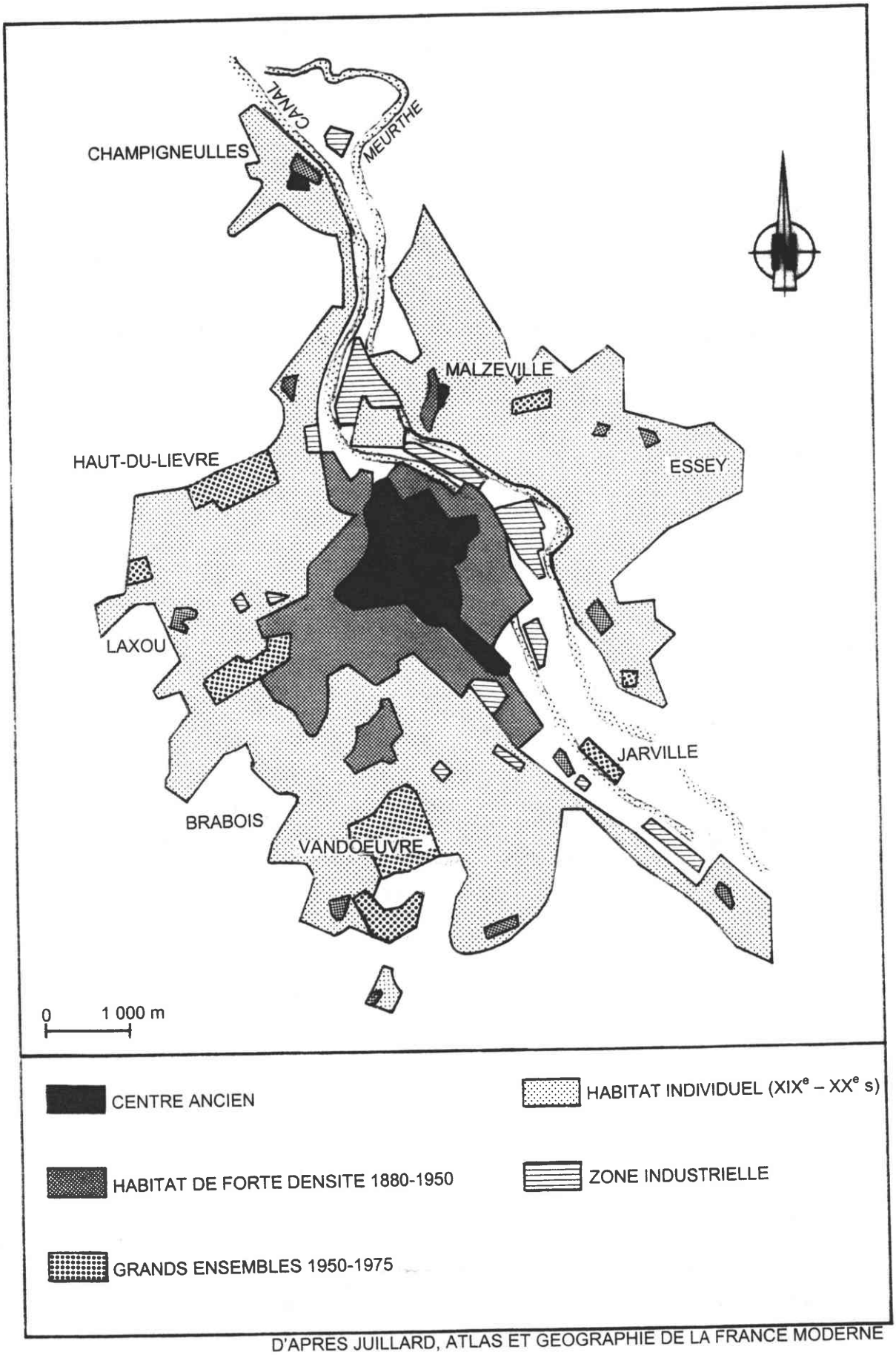
HABITAT INDIVIDUEL (XIX^{e} – XX^{e} s)

ZONE INDUSTRIELLE

DOMAINE MILITAIRE

D'APRES JUILLARD, ATLAS ET GEOGRAPHIE DE LA FRANCE MODERNE

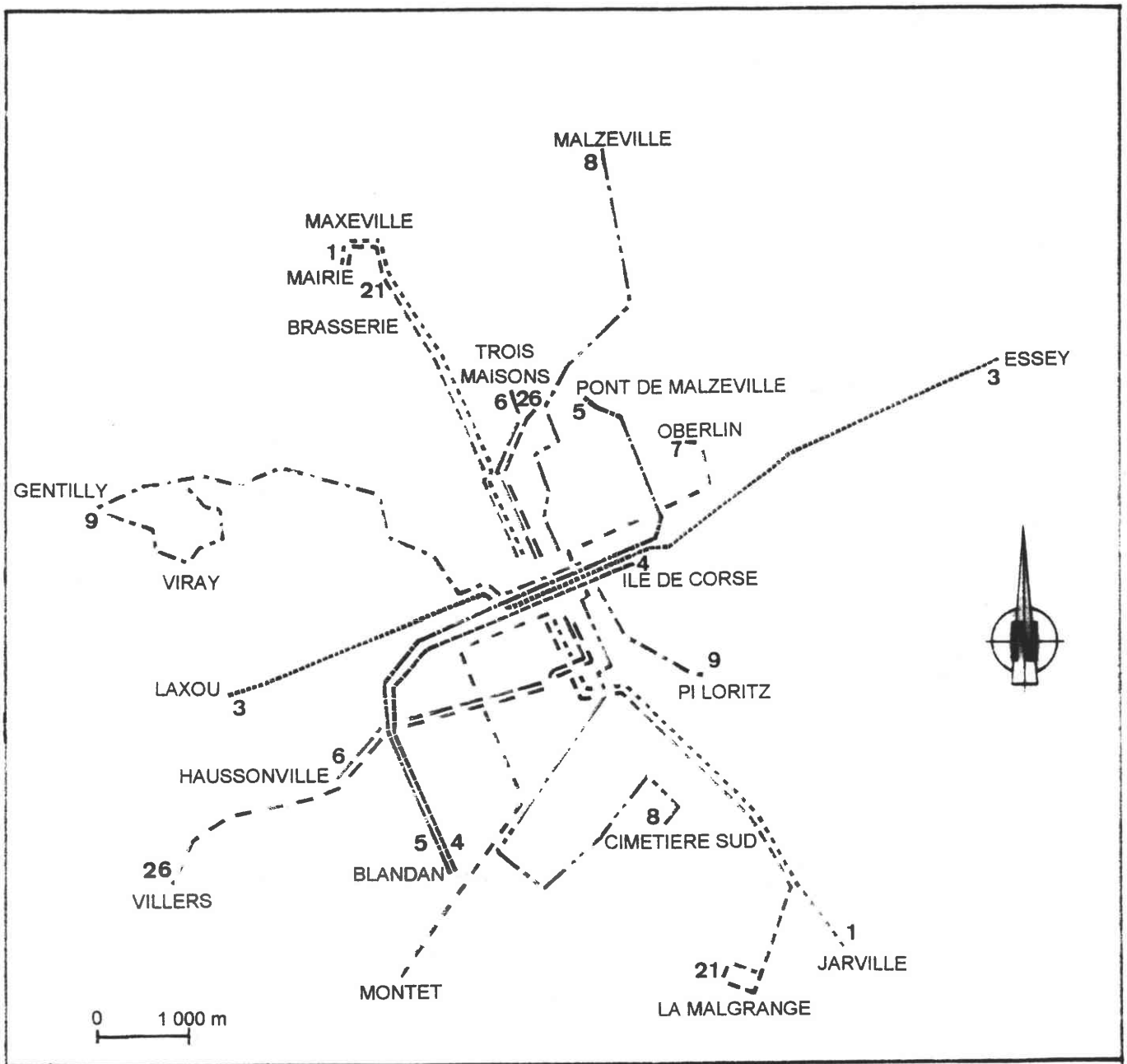
EXPANSION URBAINE DE NANCY



D'APRES JUILLARD, ATLAS ET GEOGRAPHIE DE LA FRANCE MODERNE

TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY

RESEAU URBAIN EN 1954



LIGNE 3 LAXOU – ESSEY-LES-NANCY (TRAMWAY)

LIGNE 4 BLANDAN – ILE DE CORSE (TRAMWAY)

LIGNE 5 BLANDAN – PONT LEVANT DE MALZEVILLE (TRAMWAY)

LIGNE 1 MAXEVILLE – JARVILLE (AUTOBUS)

LIGNE 21 MAXEVILLE – LA MALGRANGE (AUTOBUS)

LIGNE 6 HAUSSONVILLE – FAUBOURG DES TROIS MAISONS (AUTOBUS)

LIGNE 26 VILLERS-LES-NANCY – FAUBOURG DES TROIS MAISONS (AUTOBUS)

LIGNE 7 MONTET – OBERLIN (AUTOBUS)

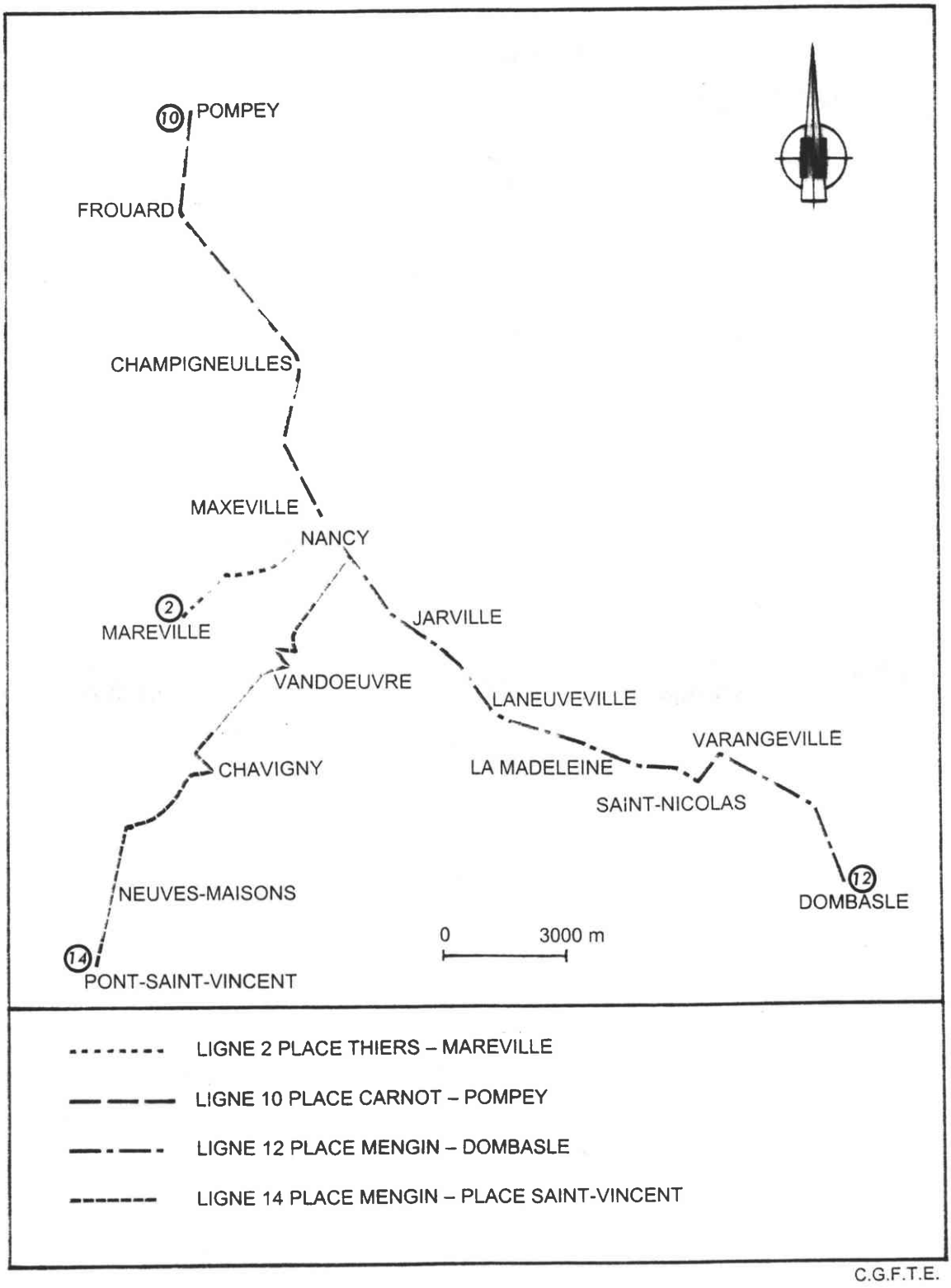
LIGNE 8 MALZEVILLE – CIMETIERE SUD (AUTOBUS)

LIGNE 9 GENTILLY – PI LORITZ (AUTOBUS)

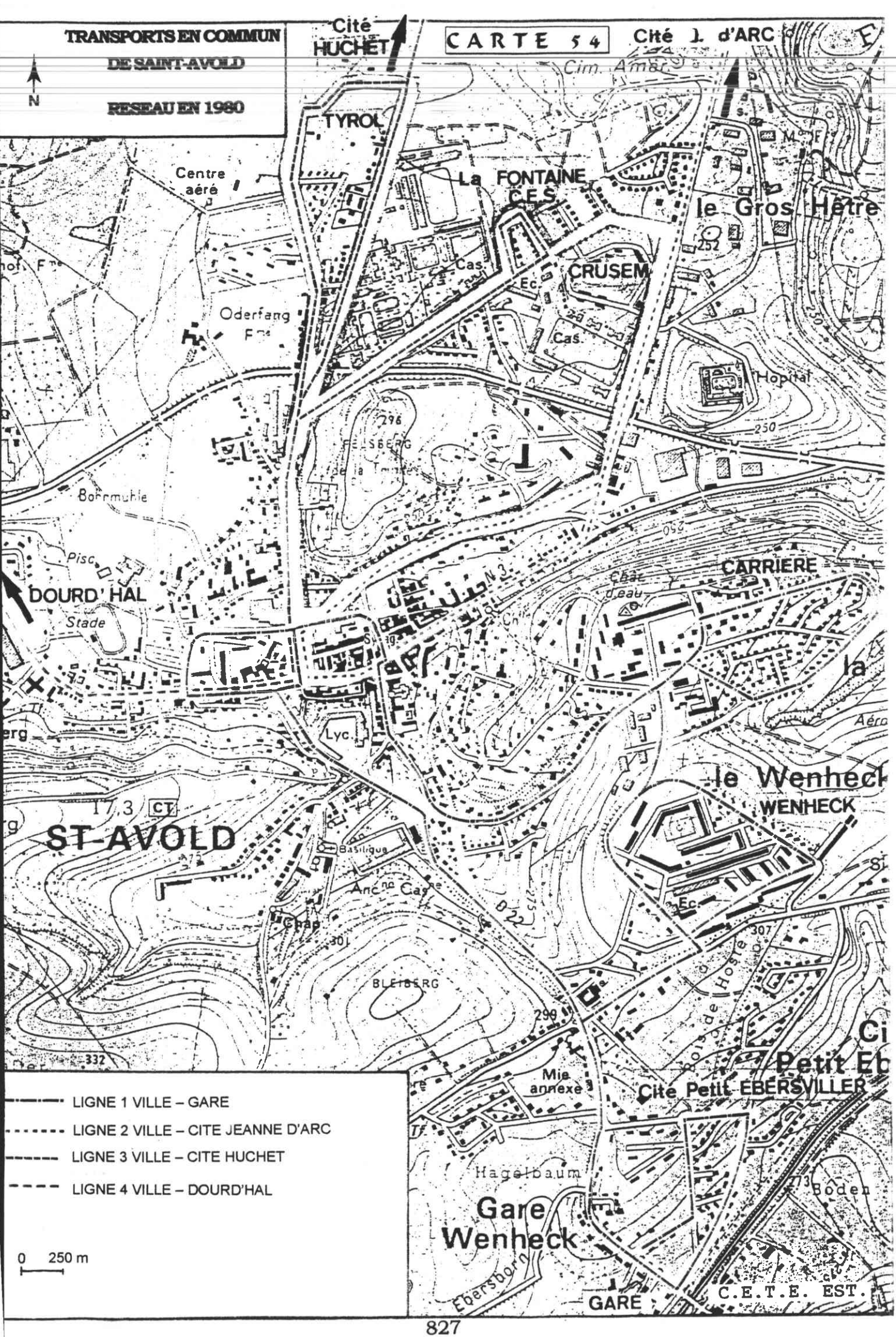
C.G.F.T.E.

TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY

RESEAU SUBURBAIN EN 1954



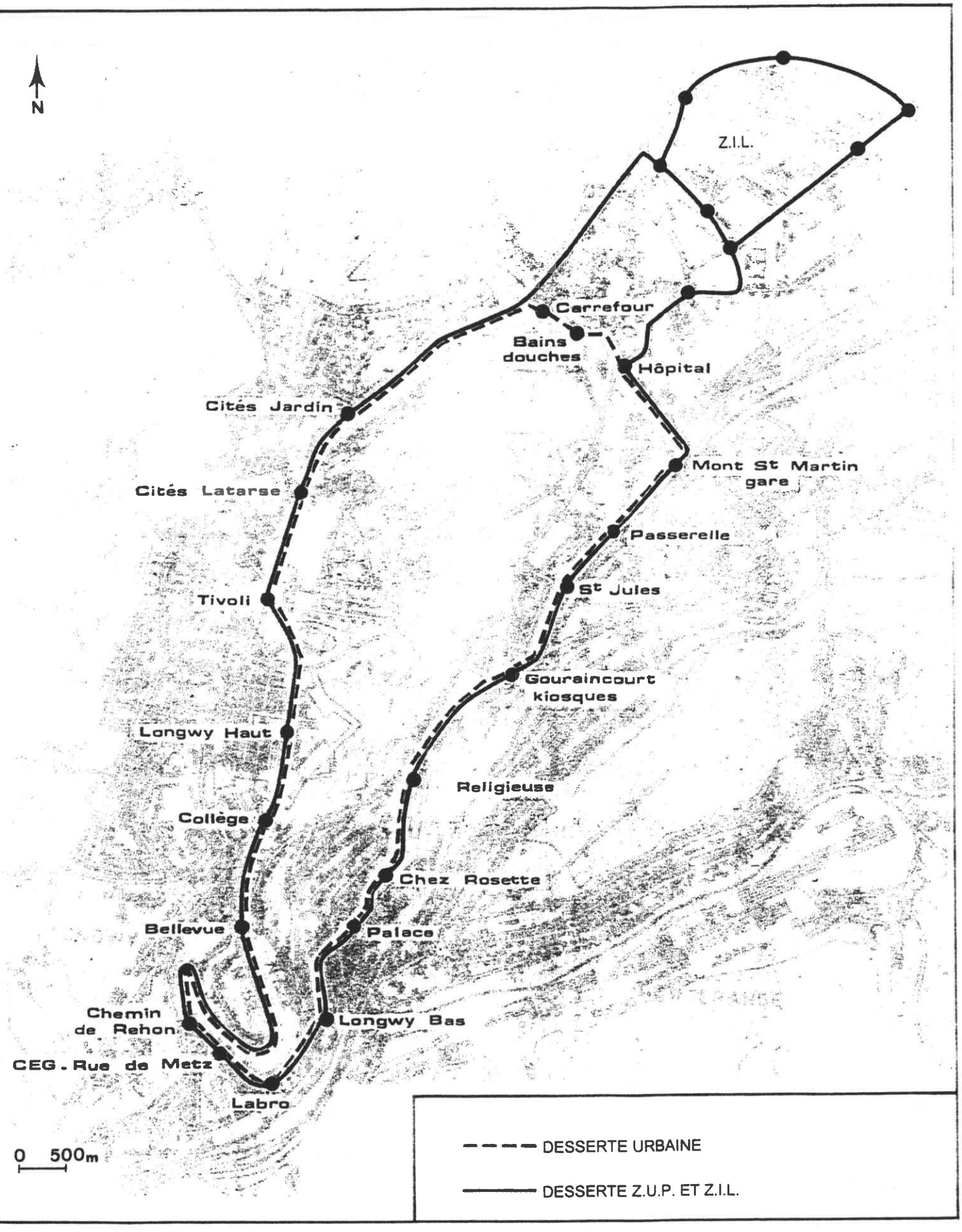
C.G.F.T.E.


TRANSPORTS EN COMMUN
DE SAINT-AVOLD
RESEAU EN 1980
N
CARTE 54
Cité HUCHET
Cité J. d'ARC
TYROL
Centre aéré
La FONTAINE
C.E.S.
le Gros Hêtre
CRUSEM
Cas.
Ec.
Oderfang
Hopital
Borrmuhle
Pisc.
DOURD' HAL
Stade
CARRIERE
Lyc.
le Wenheck
WENHECK
ST-AVOLD
Basilique
Anc.ne Cas.e
Chap.
BLEIBERG
Mie annexe
Cité Petit EBERSVILLER
Hagelbaum
Gare Wenheck
Boden
GARE
C.E.T.E. EST.
LIGNE 1 VILLE – GARE
LIGNE 2 VILLE – CITE JEANNE D'ARC
LIGNE 3 VILLE – CITE HUCHET
LIGNE 4 VILLE – DOURD'HAL
0 250 m

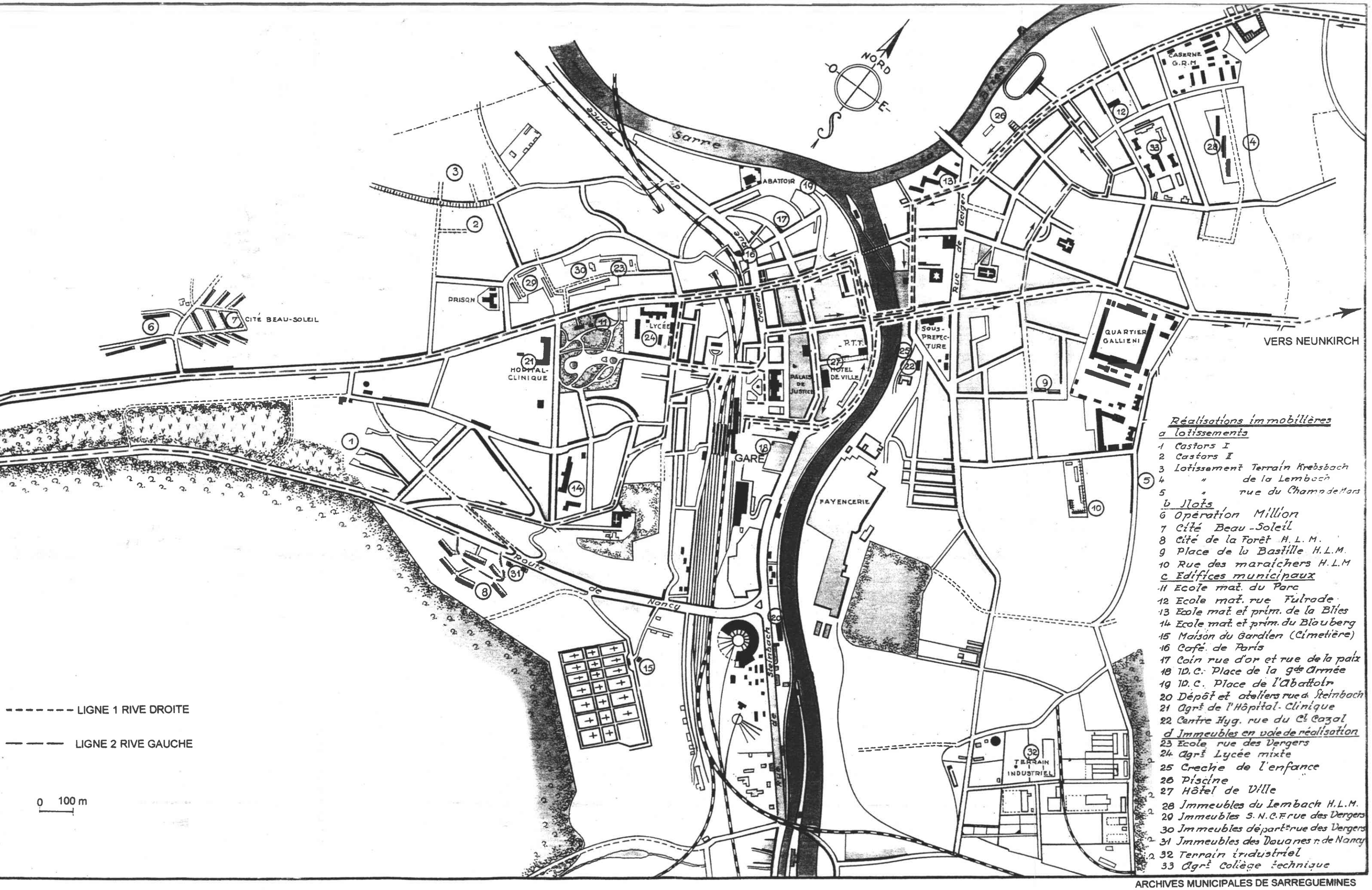
CARTE 55

TRANSPORTS EN COMMUN DE LONGWY

RESEAU EN 1970



C.E.T.E. EST.



Réalisations immobilières

a lotissements

1 Castors I
2 Castors II
3 Lotissement Terrain Krebsbach
4 " de la Lembach
5 " rue du Champ de Mars

b Ilots

6 Opération Million
7 Cité Beau-Soleil
8 Cité de la Forêt H.L.M.
9 Place de la Bastille H.L.M.
10 Rue des maraîchers H.L.M

c Edifices municipaux

11 Ecole mat. du Parc
12 Ecole mat. rue Fulrade
13 Ecole mat. et prim. de la Blies
14 Ecole mat. et prim. du Blauberg
15 Maison du Gardien (Cimetière)
16 Café de Paris
17 Coin rue d'or et rue de la paix
18 D.C. Place de la 9de Armée
19 D.C. Place de l'Abattoir
20 Dépôt et ateliers rue d. Steinbach
21 Agrt de l'Hôpital-Clinique
22 Centre Hyg. rue du Cl Cazal

d Immeubles en voie de réalisation

23 Ecole rue des Vergers
24 Agrt Lycée mixte
25 Creche de l'enfance
26 Piscine
27 Hôtel de Ville
28 Immeubles du Lembach H.L.M.
29 Immeubles S.N.C.F. rue des Vergers
30 Immeubles départts rue des Vergers
31 Immeubles des Douanes r. de Nancy
32 Terrain industriel
33 Agrt Collège technique

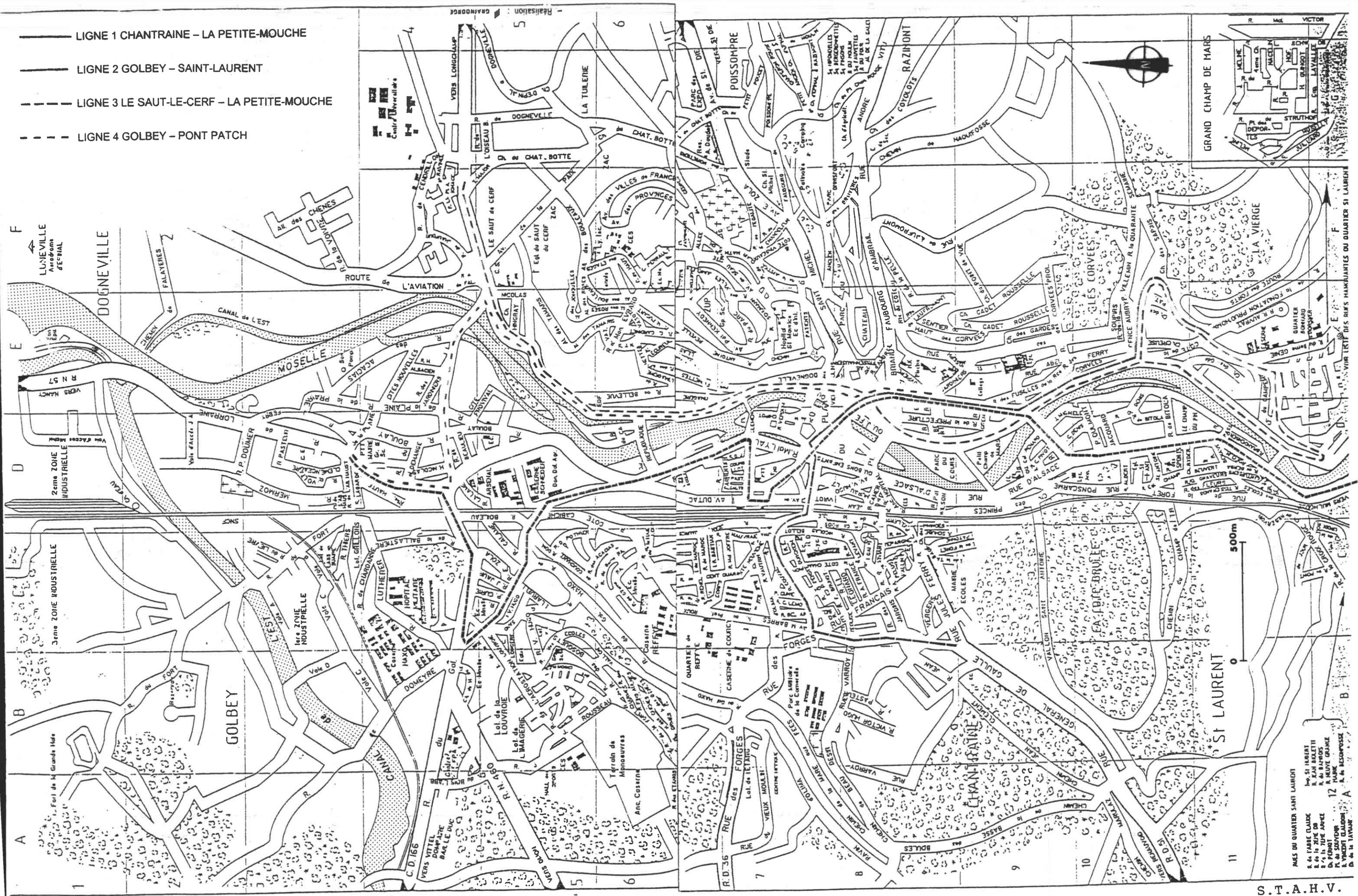
ARCHIVES MUNICIPALES DE SARREGUEMINES

LIGNE 1 CHANTRAINE – LA PETITE-MOUCHE

LIGNE 2 GOLBEY – SAINT-LAURENT

LIGNE 3 LE SAUT-LE-CERF – LA PETITE-MOUCHE

LIGNE 4 GOLBEY – PONT PATCH



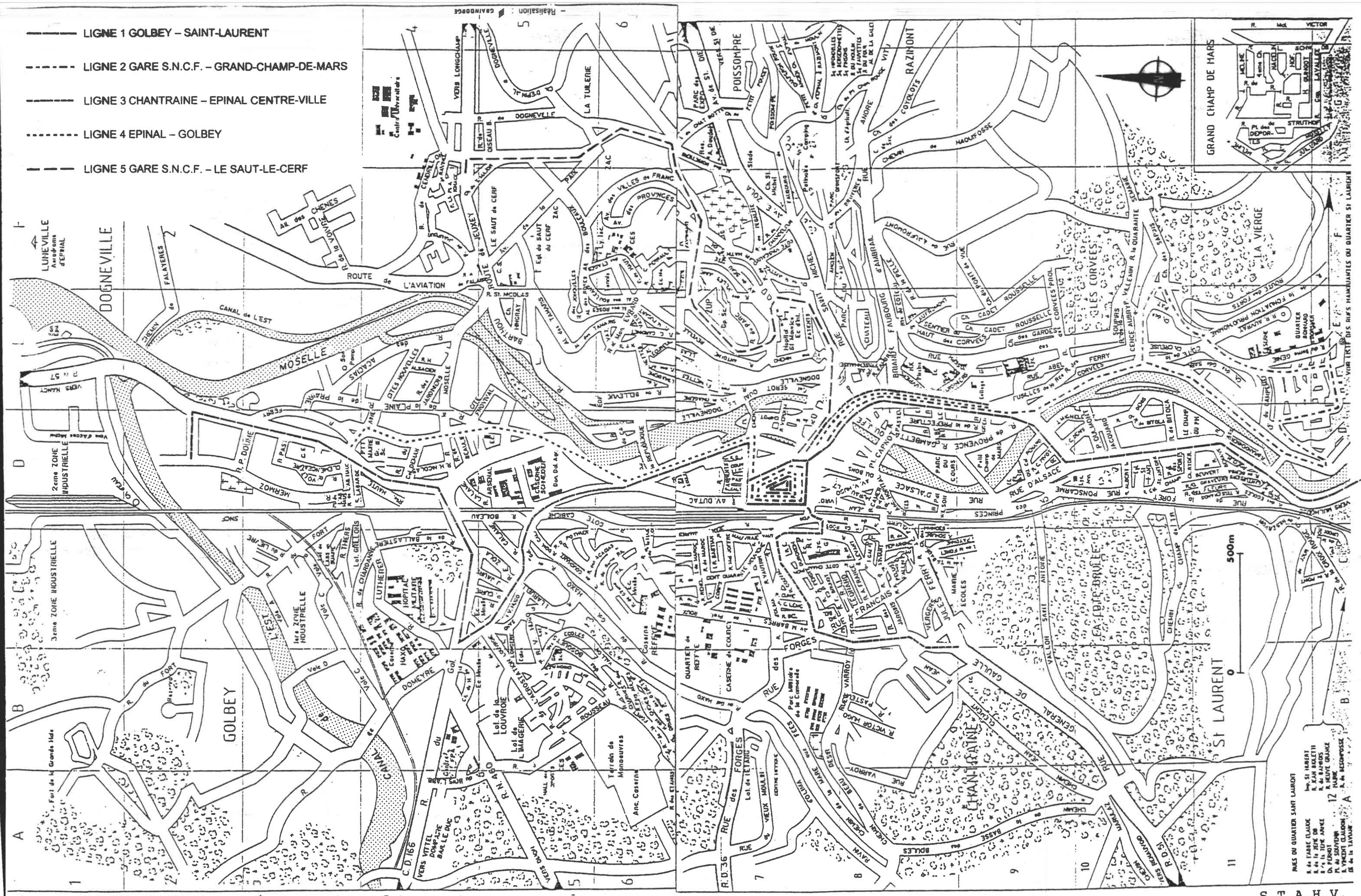
LIGNE 1 GOLBEY – SAINT-LAURENT

LIGNE 2 GARE S.N.C.F. – GRAND-CHAMP-DE-MARS

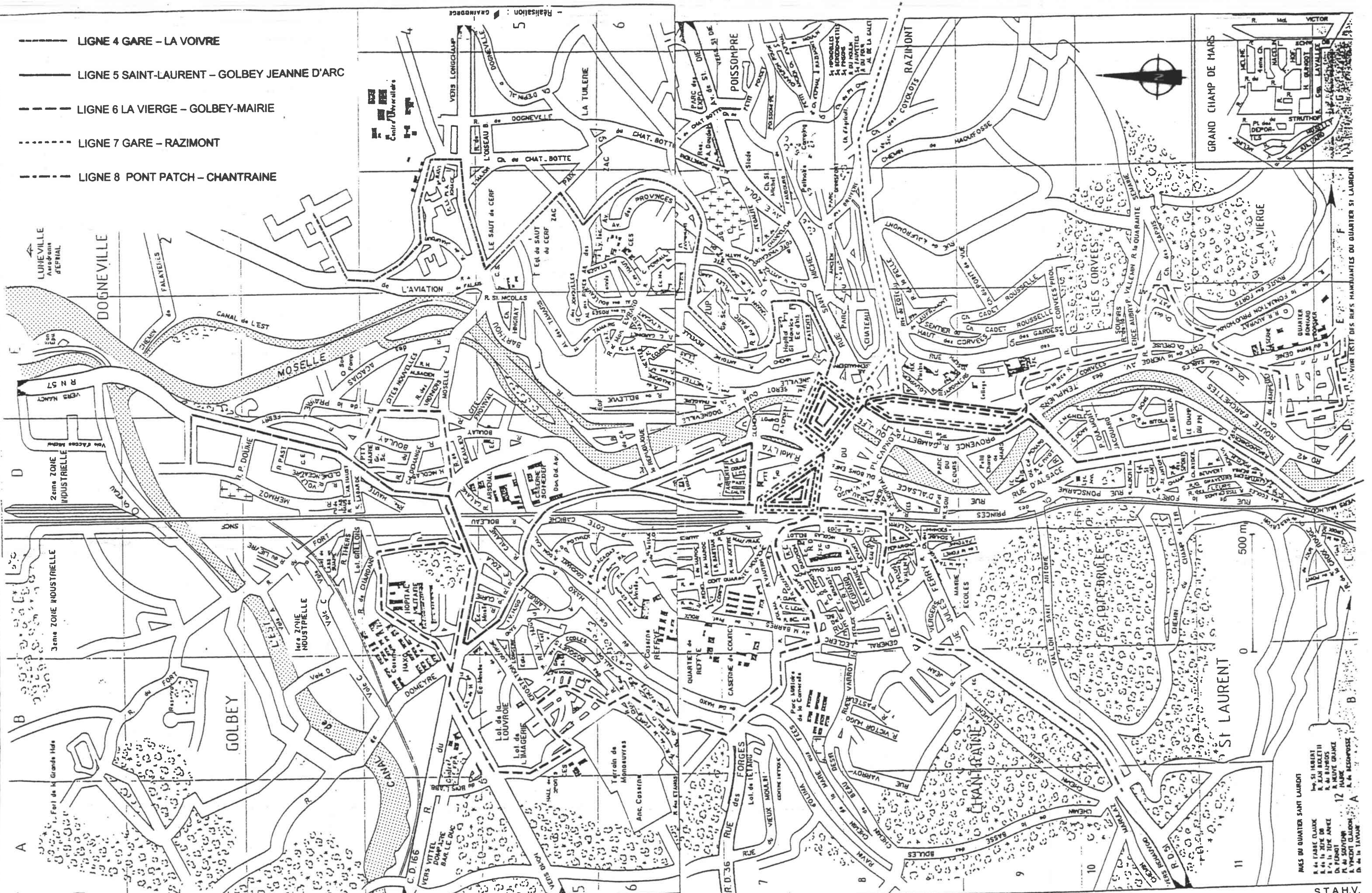
LIGNE 3 CHANTRAINE – EPINAL CENTRE-VILLE

LIGNE 4 EPINAL – GOLBEY

LIGNE 5 GARE S.N.C.F. – LE SAUT-LE-CERF



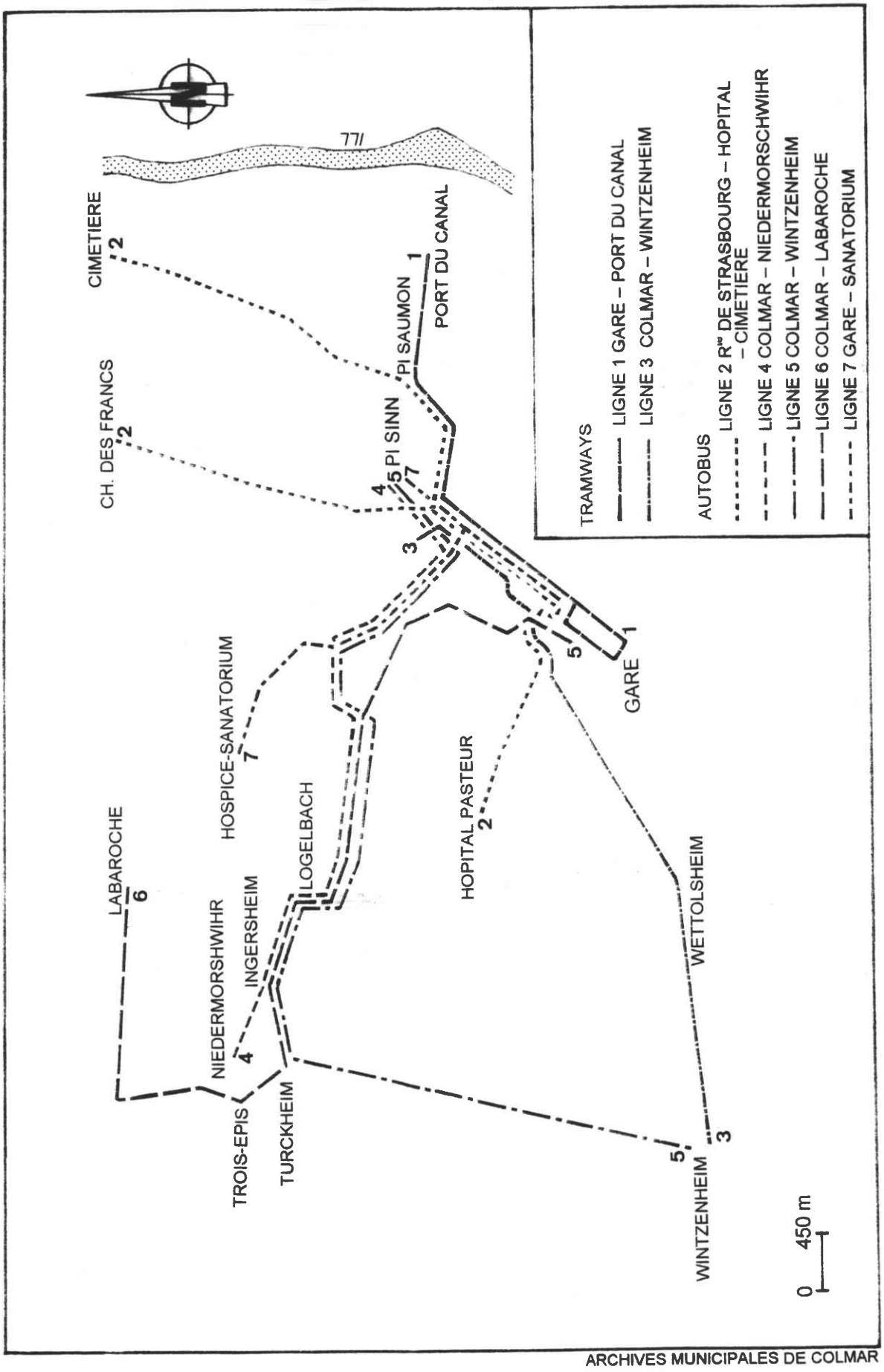
S.T.A.H.V.


LIGNE 4 GARE – LA VOIVRE
LIGNE 5 SAINT-LAURENT – GOLBEY JEANNE D'ARC
LIGNE 6 LA VIERGE – GOLBEY-MAIRIE
LIGNE 7 GARE – RAZIMONT
LIGNE 8 PONT PATCH – CHANTRAINE
DOGNEVILLE
GOLBEY
MOSELLE
CANAL de L'EST
POISSOMPRE
RAZIMONT
GRAND CHAMP DE MARS
LA VIERGE
LES CORVEES
FALLIERES
CHANTRAINE
St LAURENT
500 m
S.T.A.H.V.

CARTE 60

TRANSPORTS EN COMMUN DE COLMAR

RESEAU EN JUILLET 1956



ARCHIVES MUNICIPALES DE COLMAR

TRANSPORTS EN COMMUN DE MULHOUSE

RESEAU EN 1950

CARTE 61

Tramway Interurbain
Ensisheim
Mine Thérèse
Mine Théodore
Wittenheim
Mine Fernand
Kingersheim

Autobus
Ruelisheim
Battenheim
Baldersheim

PFASTATT
Hôpital
Pfastatt
Garage du Parc
Tuilerie
Vers Thann
LUTTERBACH
Rue Fehlacker
R. Robert Meyer
Mairie
Rue de Soultz
Strueth
Totenweg
Eglise
Stade
BOURTZWILLER
Vers Kingersheim
Chemin de Kingersheim
Chemin de fer de Ceinture
La Doller
San. Latance
Schaeffer et Cie
Gare du Nord
Rue Thierstein
Rue Josué Hofer
Glück & Cie
Cité
Fil. Tiss. Cité Vaucher
Mertzau
Faubourg
Cité administrative
Rue des Pins
Rue Vauban
Colmar
Rue de Strasbourg
Rue Lavoisier
Rue de Pfastatt
Vers Strasbourg
Rue Brustlein
Rue de Thann
D.M.C.
Marché
Place Franklin
Rue Franklin
Bains
Casino
Canal Couvert
Bristol
Porte Jeune
Sous-Préfect.
R. Lorraine
Fossé
Caisse d'Epargne
Temple St Etienne
Rue du Sauvage
Mairie
Gare des Tramways
Parc Sahlaire
Rue du Nordfeld
R. Stalingrad
Rue des Clefs
Rue de Bâle
Canal du Rhône au Rhin
Ateliers d. C. de Fer
Rue de la Marne
Mairie
Gaisbuhl
Mer Rouge
DORNACH
Avenue Aristide Briand
Rue Daguerre
Rue du Fil
Rue de Pfastatt
Rue Oberkampf
Boulevard de la Marne
Rue Buffon
Caisse d'Epargne
Porte Haute
Place Buffon
Banque de France
Pl. d. la République
Théâtre
Musée
Poste
Pont de Riedisheim
Couvent
RIEDISHEIM
Faub. de Mulhouse
Vers Belfort
Route de Belfort
Cimetière
Rue de Brunstatt
Rue Petit Pont
Rue du Lézard
Croix Bleue
Rue des Grains (Haut Poirier)
Rue Zu Rhein
Rue de Galfingue
Rue de Cernay
Pont Nessel
Lycée Gd Rue
Clinique R. d. Bourg
Porte du Miroir
Pl. Paix
Rue R. Aug. Wicky
Cinq Lanternes
Rue de France
Gare Centrale
Rue de Sierentz
Rue de la Wann
Tivoli
Bd Gambetta
Pont d'Altkirch
Rue de la Montagne
S.A.C.M.
Bains
Rue des Noyers
Faub. d'Altkirch
Hasenrain
VIGNOBLE
Rue des Carrières
Hôpitaux du Hasenrain
Chemin des Oies
St Damien
Rue Georges Klein
Chemin des Cadets
Avenue de la 1ère Division Blindée
Banlieue
Chemin de Dornach
R. J. J. Schultz
Pharmacie
BRUNSTATT
Cimetières
Rue du Tir
Rue Vauban
Rue Lefèbvre
Caserne Lefèbvre
Abattoirs
Quartier Drouot
Drouot
Usine a Gaz
Rue des Flandres
R. de Bretagne
Pont du Canal
Rue du Canal
R. d'Ottmarsheim
Rue du Progrès
Rue d'Ensisheim
Rue d'Illzach
Rue de l'Ill
Bassin
Caserne Barbanègre
Rue Lefèbvre
Nouveau
Place du 14 Juillet
Rue du Barrage
Rue Jle Napoléon
E. d. F.
Vers Bâle
Illzach
Bauernhaus
Zeyer
Ceinture
Rue des Grains
Modenheim
Couvent
Modenheim-Moulin
Sausheim
JARDIN ZOOLOGIQUE
Entrée inf.
Entrée sup.
Belvédère
TANNENWALD
T.R.A.M.
N

Légende

- Tramways urbains
- " interurbains
- Lignes de Trolleybus
- Lignes d'Autobus
- Arrêts
- Limite de Section
- (1) (A) Désignation des Lignes
- Vente d'abonnements

0 120 m

BAHY, MULHOUSE

Réseau des Tramways de Mulhouse

834

CARTE 62

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU EN 1948

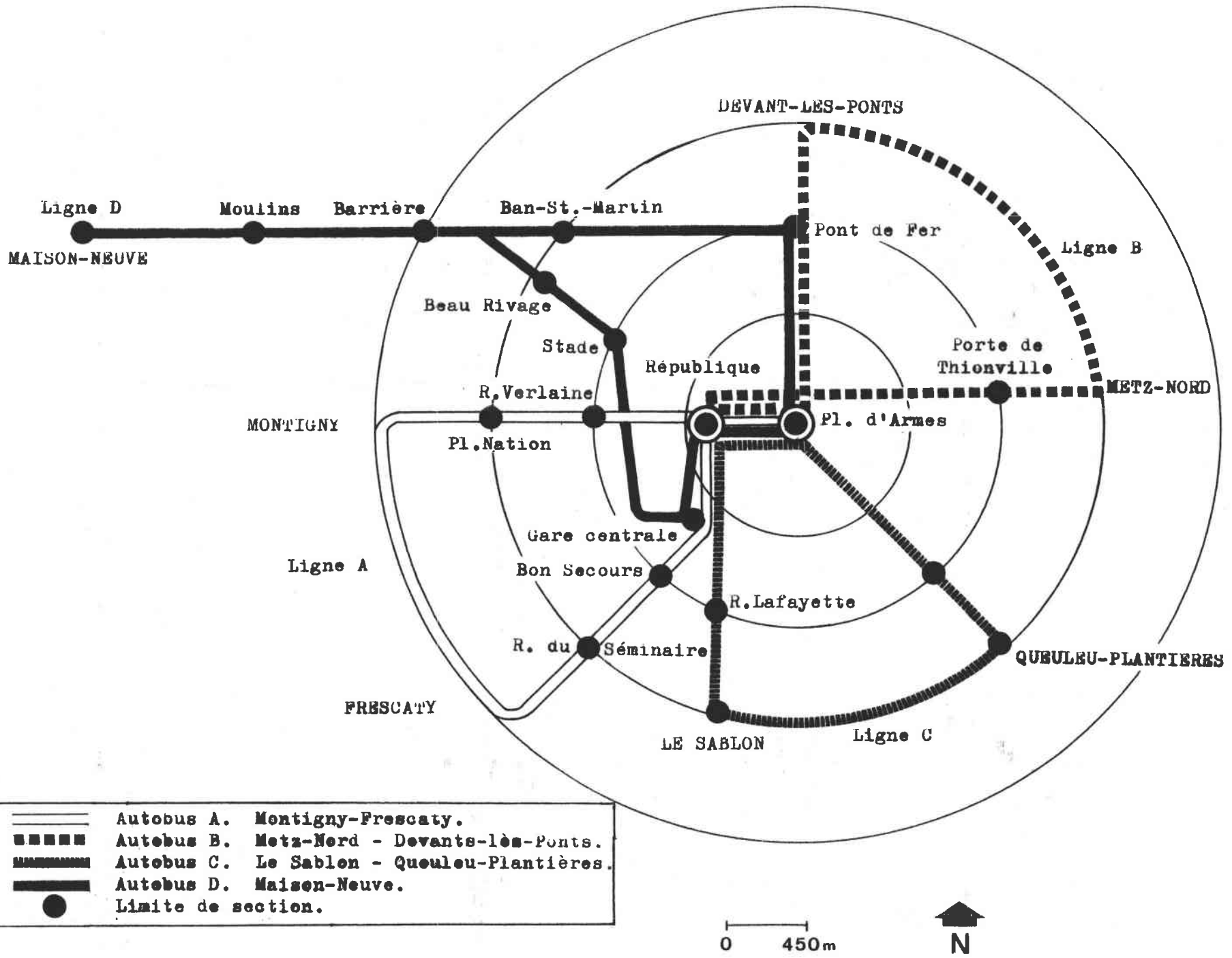
METZ-NORD
Chem. de la Folie
R. du Nord
Dépôt
Rte. de Woippy
Rte. de Thionville
Rte. de Lorry
DEVANT-LES-PONTS
Rte. de Plappeville
PLACE D'ARMES
En Fournirue
R. de la Tête d'Or
Pl. St. Louis
LA SEILLE
Rte. de Strasbourg
PLANTIERES
R. de la Gendarmerie
QUEULEU
R. du Roi Albert
LA MOSELLE
Anc. Gare
Gare Centrale
R. St. Pierre
R. Baltus
LE SABLON
MAISON-NEUVE
MOULINS
R. de Pont-à-Mousson
R. du XX Corps Américain
MONTIGNY
R. de St. Quentin
FRESCATY
Pl. Mermoz
0
500m

-------	Trolleybus.	MONTIGNY-DEVANT-LES-PONTS.
———	Tramway.	FRESCATY-REPUBLIQUE.
—·—·—	Tramway.	LE SABLON-REPUBLIQUE.
———	Autobus.	MAISON-NEUVE-REPUBLIQUE.
— — —	Autobus.	METZ-NORD-REPUBLIQUE.
.....	Autobus.	CIMETIERE DE L'EST-REPUBLIQUE.
———	Autobus.	Pl. MERMOZ-REPUBLIQUE.

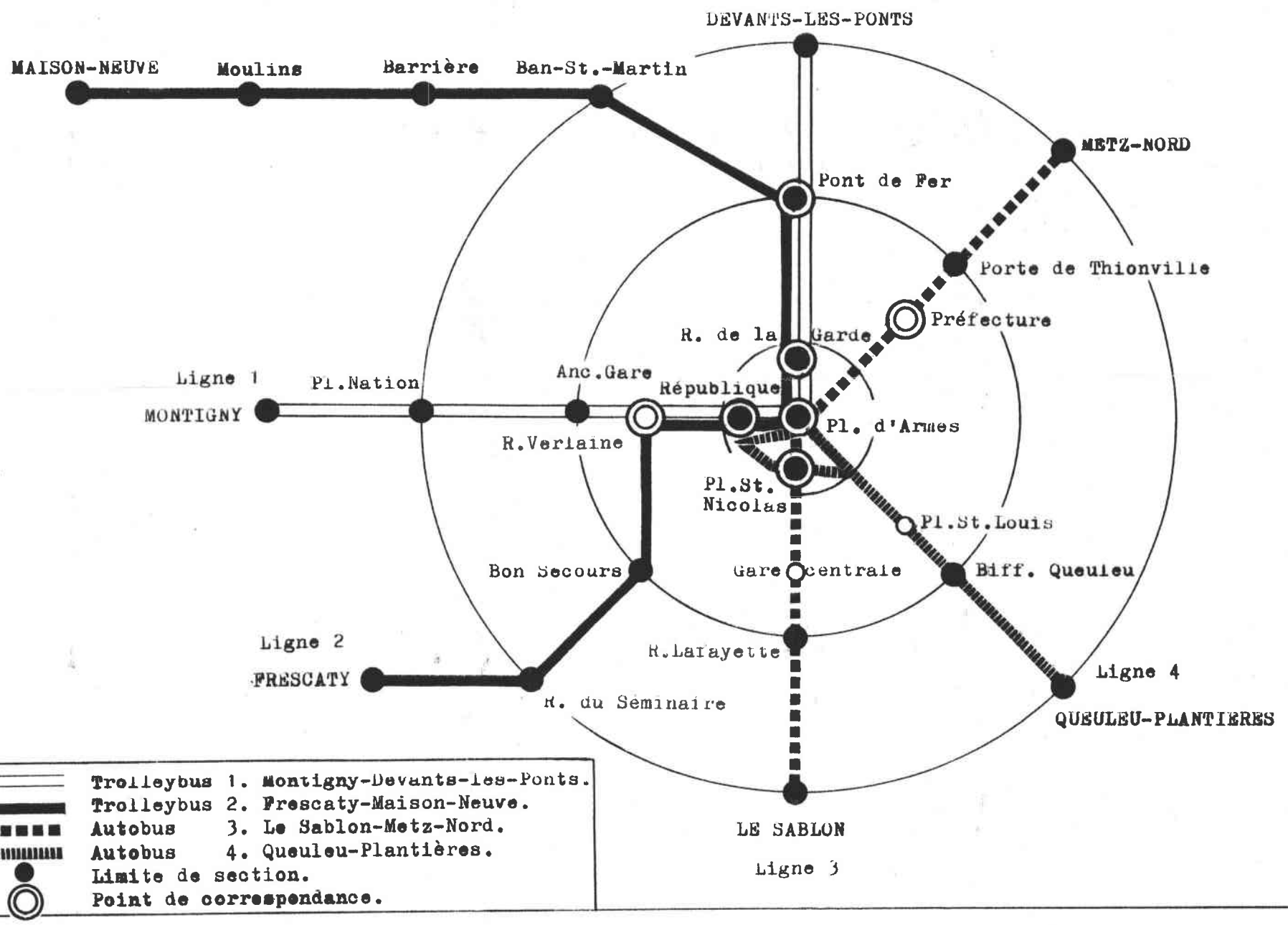
Ⓡ PLACE DE LA REPUBLIQUE

T.C.R.M.

Service tardif et service matinal des dimanches et fêtes.



Service régulier.



T.C.R.M.

CARTE 63

CARTE 64

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU EN 1960

METZ-NORD
DEVANT-LES-PONTS
PLAPPEVILLE
Centre Maternel
Pont de Fer
Porte de Thionville
SAINT-JULIEN
BELLECROIX
VALLIERES
BAN-SAINT-MARTIN
Ban-St.-Martin
Casino
Beau Rivage
SCY-CHAZELLES
LONGEVILLE
Pl. ARMES
Pl. REPUB.
Porte des Allemands
Chemin des Petites Soeurs
ROUTE DE SARREBRUCK
Chemin des Petites Soeurs
Queuleu
MAISON-NEUVE
Barrière
MOULINS
Centre Moulins
LA MOSELLE
Stade
Verlaine
Bon Secours
Ancien Octroi
Lafayette
PLANTIERES
BORNY
QUEULEU
TIVOLI
Pl. de la Nation
MONTIGNY
R. du Séminaire
LE SABLON
R.St.Quentin
Chateau d'eau
VAUX
PLACE MERMOZ
ALGER
FRESCATY
CITE U.C.B.L.
ROUTE DE MAGNY
LA SEILLE
MAGNY

0 1000 2000m

N

TROLLEYBUS
① MONTIGNY-DEVANT-LES-PONTS
② FRESCATY-MAISON-NEUVE

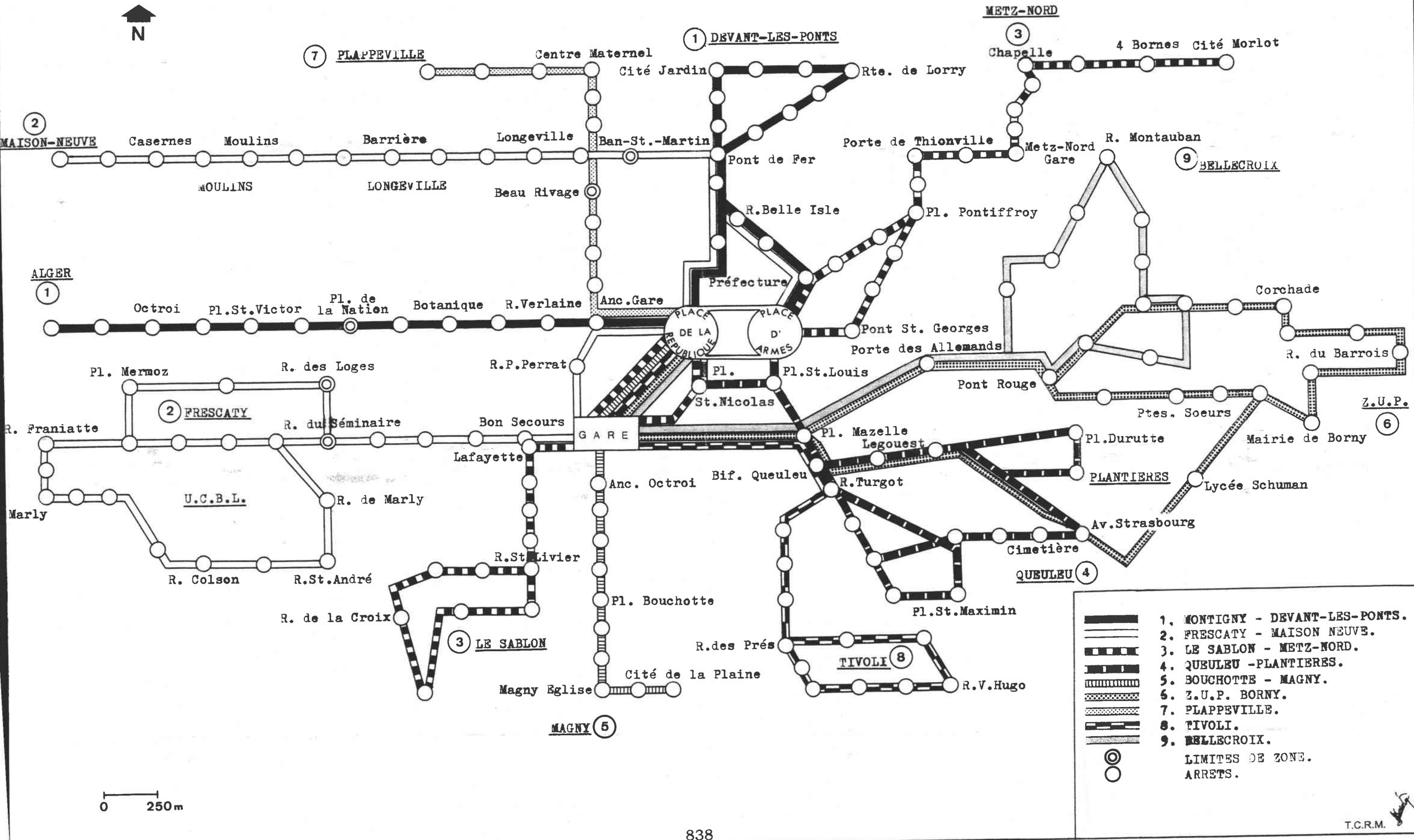
AUTOBUS
③ LE SABLON-METZ-NORD
④ QUEULEU-PLANTIERES
⑤ ROUTE DE MAGNY
⑥ ROUTE DE SARREBRUCK
⑦ PLAPPEVILLE
⑧ TIVOLI
⑨ BELLE-CROIX
Ⓜ PLACE MERMOZ
Ⓙ CITE U.C.B.L.

5 TERMINUS DE LIGNE
POINTS DE SECTIONNEMENT
o ARRETS
BATEAUX DE PLAISANCE
LIMITE DE LA VILLE

T.C.R.M.

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU EN 1966



CARTE 66

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU EN 1975

METZ-NORD
BOILEAU
ST.JULIEN
DEVANT-LES-PONTS
PLAPPEVILLE
VALLIERES
BELLECROIX
ROUTE DE SARREBRUCK
St. Martin
BAN-SAINT-MARTIN
SCY CHAZELLES
LONGEVILLE
Beau Rivage
HAUT DE BLEMONT
MAISON-NEUVE
PLANTIERES
BORNY
MOULINS
La Moselle
QUEULEU
Nation
Loges
TIVOLI
MONTIGNY
Séminaire
VAUX
LE SABLON
SAINT PIERRE
MERMOZ
U.C.B.L.
FRESCATY
MAGNY

1 Montigny - Devant-lès-Ponts
2 Frescaty - Maison-Neuve
3 Le Sablon - Metz-Nord
4 Queuleu - Tivoli
5 Magny
6 Haut-de-Blémont
7 Plappeville
9 Bellecroix
10 Vallières - Z.I.L.
11 Borny -Boileau

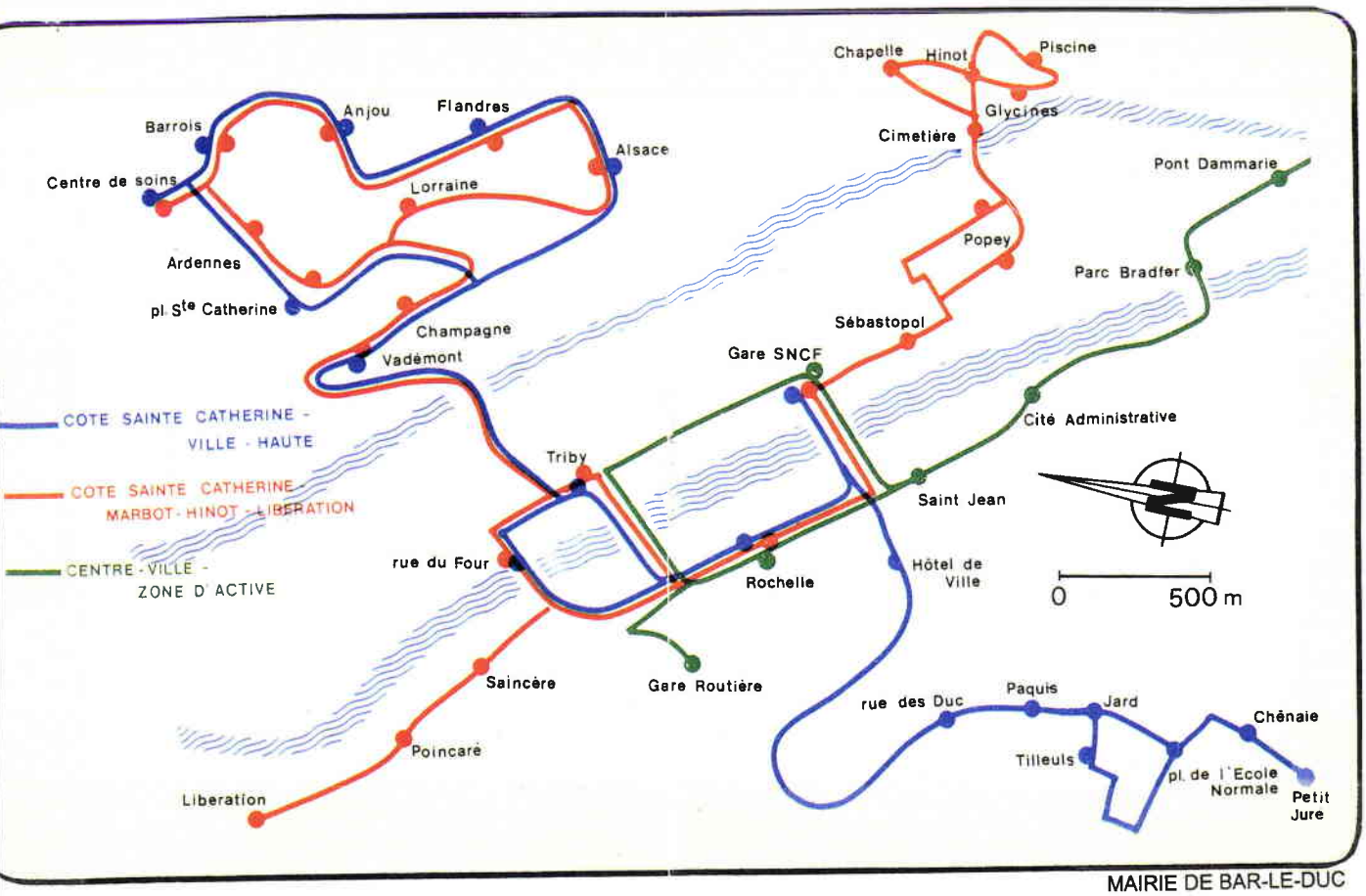
Limite de zone
Arrêts

0 1000m

T.C.R.M.

CARTE 67

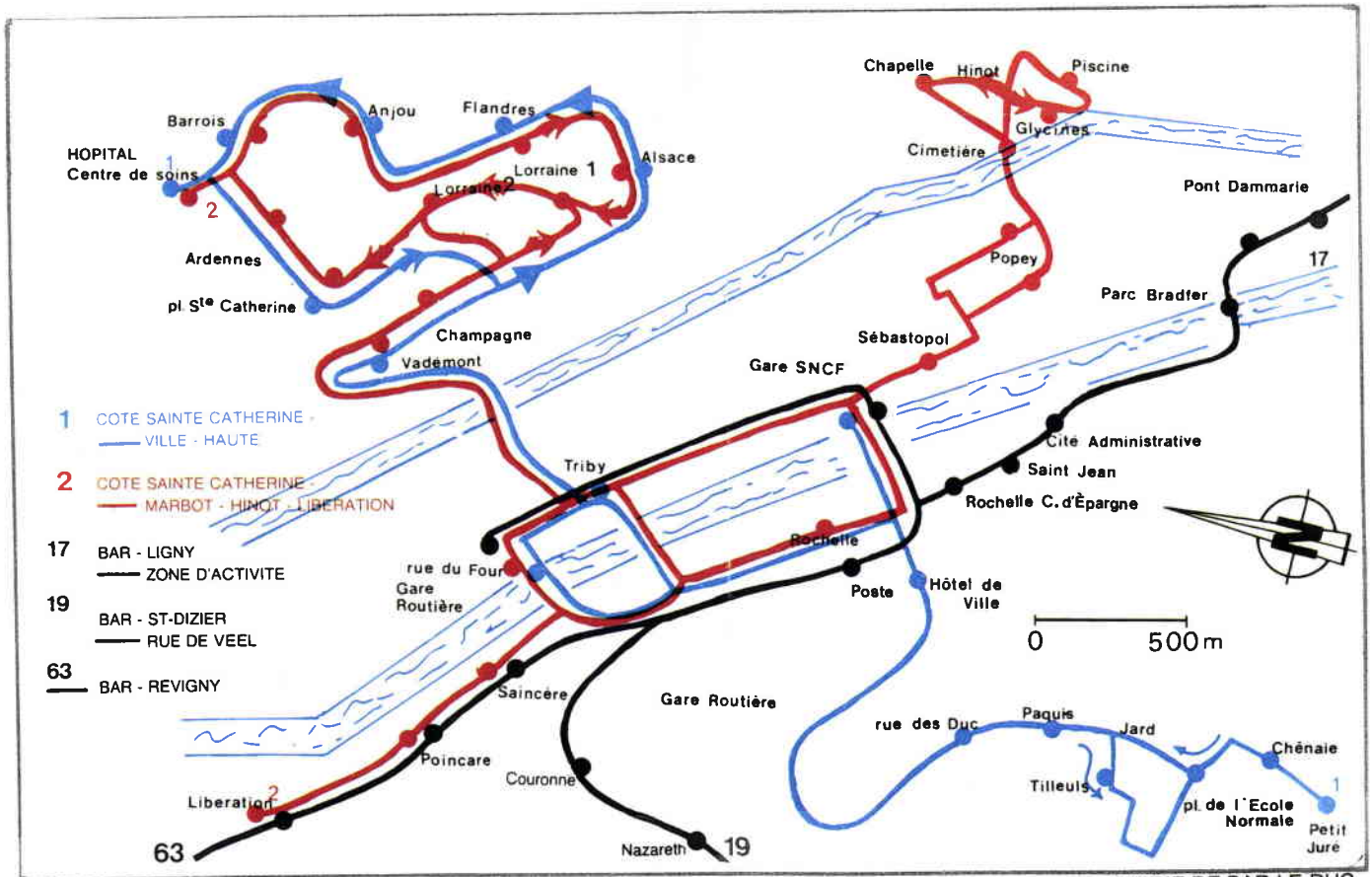
TRANSPORTS EN COMMUN DE BAR-LE-DUC — RESEAU EN 1982



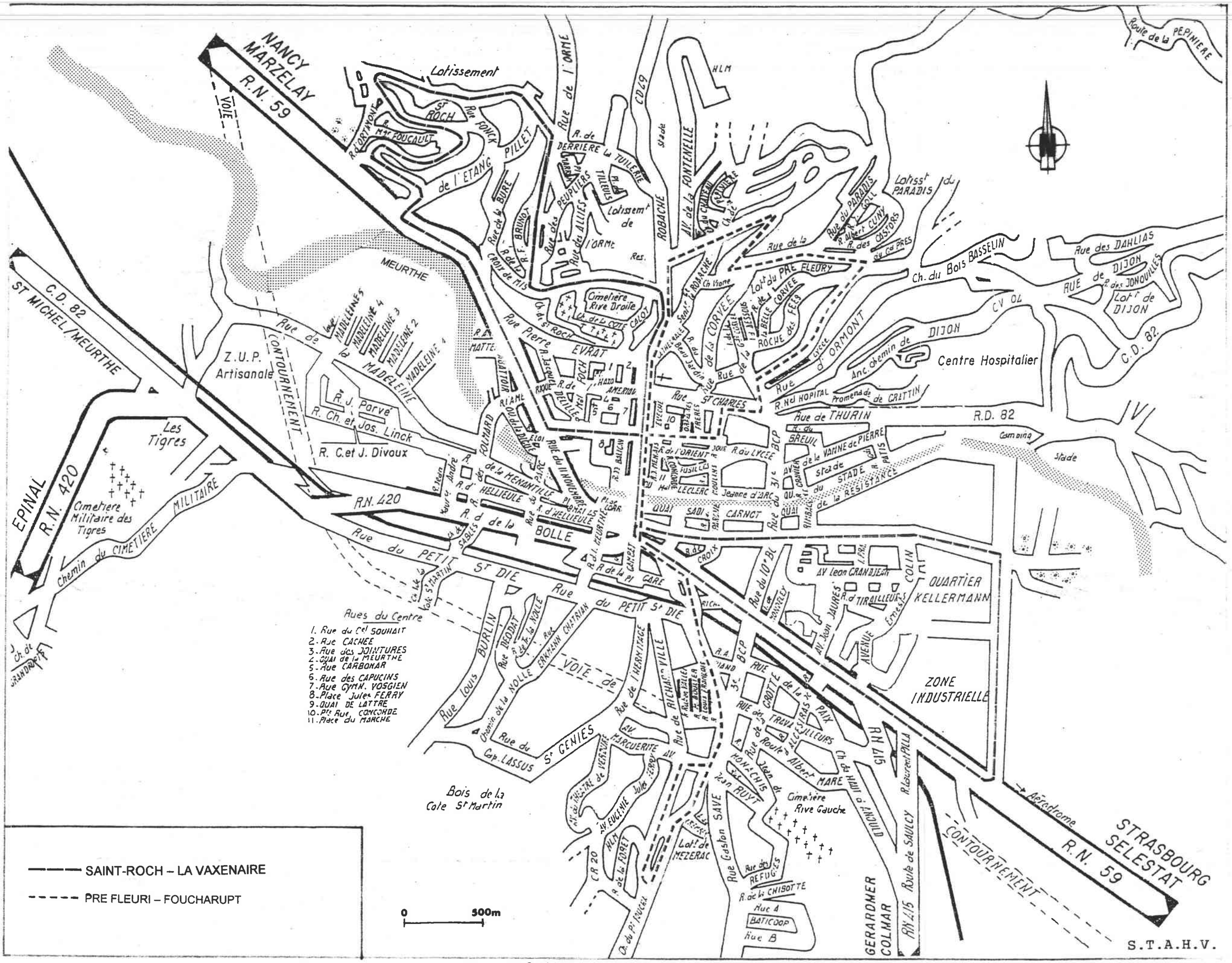
MAIRIE DE BAR-LE-DUC

CARTE 68

TRANSPORTS EN COMMUN DE BAR-LE-DUC — RESEAU EN 1985



MAIRIE DE BAR-LE-DUC


NANCY MARZELAY R.N. 59
VOIE
Lotissement
ST ROCH
Rue FONCK
PILLET
R. de l'ETANG
R. de la BURE
R. de l'ORME
Rue de l'ORME
R. de DERRIERE la TUILERIE
Rue des PEUPLIERS
Rue des ALLIES
TILLEULS
Lotissemt de l'ORME
Res.
CD 19
ROBACHE
HLM
Stade
Av. de la FONTENELLE
Route de la PEPINIERE
Lotissemt du PARADIS
Rue du PARADIS
R. des CASTORS
Rue de la
Ch. du Bois BASSELIN
Rue des DAHLIAS
Rue de DIJON
Lott de DIJON
C.D. 82
C.V. OL
Lott du PRE FLEURY
ROCHE des FEES
Rue de la BELLE CORVEE
Rue de la CORVEE
Cimetière Rive Droite
Ch. de la COTE CALOT
Rue Pierre
EVRAT
Rue de la MEURTHE
MADELEINE
Z.U.P. Artisanale
(CONTOURNEMENT)
R. J. Parvé
R. Ch. et Jos. Linck
R. C. et J. Divoux
FOCH
R. de DEVILLE
Rue St CHARLES
Rue de DIJON
Anc. chemin de DIJON
Centre Hospitalier
R. Nel HOPITAL
Promenade de CRETTIN
Rue de THURIN
R.D. 82
Camping
Stade
R. du SREUIL
Rue de la VANNE de PIERRE
STADE de la RESISTANCE
Rue du 31e R.A.
Jeanne d'ARC
Rue du LYCEE
Rue de l'ORIENT
Rue LECLERC
Rue FUSILIER MARIN
QUAI CARNOT
QUAI SADI
QUAI
Rue du 11 NOVEMBRE
R. d'HELLIEULE
R. de la BOLLE
R. des SABLES
Rue du PETIT ST DIE
Rue du PETIT St DIE
Rue de la GARE
Av. Léon GRANDJEAN
Rue du 10e BC
QUARTIER KELLERMANN
AVENUE
ZONE INDUSTRIELLE
Rue de la PAIX
Rue de la GROTTE
Rue des TRAVAILLEURS
Route d'ALLERAS
Albert MARE
Ch. du HAUT d'ARNOULD
RN 417
Aérodrome
STRASBOURG SELESTAT
R.N. 59
CONTOURNEMENT
S.T.A.H.V.
GERARDMER COLMAR
RN 415 Route de SAULCY
Rue Gaston SAVE
Jean RUYT
Cimetière Rive Gauche
Lott de MEZERAC
Rue des REFUGIES
R. de la CHISOTTE
Rue A
BATICOOP
Rue B
Ch. de la FORET
CR 20
AV. EUGENIE Jules
AV. de la VIERGE
AV. MARGUERITE
Bois de la Côte St Martin
Rue du Cap. LASSUS
Rue du St GENIES
Rue de l'HERMITAGE
Rue de RICHARDVILLE
Rue BIODAT
Rue Louis BURLIN
Chemin de la NOLLE
Rue ERKMANN CHATRIAN
VOIE de
Ch. de la CROIX de MISSION
Ch. de la VOIE ST MARTIN
Ch. de GRANDRUPT
EPINAL R.N. 420
C.D. 82 ST MICHEL/MEURTHE
Les Tigres
Cimetière Militaire des Tigres
Chemin du CIMETIERE MILITAIRE
RN. 420
Rues du Centre
1. Rue du Cel SOUHAIT
2. Rue CACHEE
3. Rue des JOINTURES
4. QUAI de la MEURTHE
5. Rue CARBONAR
6. Rue des CAPUCINS
7. Rue GYMN. VOSGIEN
8. Place Jules FERRY
9. QUAI DE LATTRE
10. Pte Rue CONCORDE
11. Place du MARCHE
SAINT-ROCH – LA VAXENAIRE
PRE FLEURI – FOUCHARUPT
0
500m

NANCY MARZELAY — VOIE — Lotissement — R. LORTHIOIS — Mgr FOUCAULT — St ROCH — Rue FONCK — PILLET — de l'ETANG — Rue de la BURE — R. F. BRUNOT — Rue de la CROIX de MIS — Rue de l'ORME — R. de — Rue des PEUPLIERS — Rue des ALLIES — TILLEULS — Lotissemt de l'ORME — Res. — CD 49 — Stade — HLM — Av. de la FONTENELLE — Ch. du CHATEAU — R. de la FONTAINE — Ch. de — Rue du PARADIS — R. Albert CUNY — R. des CASTORS — Lotisst du PARADIS — Route de la PEPINIERE — Rue de la — Lott du PRE FLEURY — R. de la CORVEE — Sentier de la ROBACHE — Ch. Viane — R. de la BELLE CORVEE — ROCHE des FEES — Rue des DAHLIAS — Ch. du Bois BASSELIN — R. des JONQUILLES — Lott de DIJON — CV 01 — d'ORMONT — Lycée — DIJON — Anc. chemin de — Centre Hospitalier — R. Nel HOSPITAL — Promenade de CRITTIN — Rue — Rue — Rue — Rue — Cimetière Rive Droite — Ch. du Clos CALOT — Ch. de St ROCH — EVRAT — R. A. MATTER — ARBATOUR — Rue Pierre A. Jacqué — POCH — HARO — DELILLE — MEURTHE — MADELEINE 5 — MADELEINE 4 — MADELEINE 3 — MADELEINE 2 — MADELEINE 1 — Z.U.P. Artisanale — CONTOURNEMENT — R. J. Parve — R. Ch. et Jos. Linck — R. C. et J. Divoux — R. Jean André — R. des — de la MENANTILLE — HELLIEULE — Pl. — R. d'HELLIEULE — Rue du PETIT — ST DIE — Rue — Ch. de la — Voie St MARTIN — SABLES — R. de la Pl. CAMBOT — CARE — RESTEUR — Rues du Centre — 1. Rue du Cel SOUHAIT — 2. Rue CACHEE — 3. Rue des JOINTURES — 4. QUAI de la MEURTHE — 5. Rue CARBONAR — 6. Rue des CAPUCINS — 7. Rue Gymn. VOSGIEN — 8. Place Jules FERRY — 9. QUAI DE LATTRE — 10. Pl. Rue CONCORDE — 11. Place du MARCHE — Rue LOUIS BURLIN — DEODAT — Rue — Chemin de la NOLLE — ERKMANN CHATRIAN — VOIE de — Rue de l'HERMITAGE — Rue du — Cap. LASSUS — St GENIES — AV. MARGUERITE — Bois de la Cote St Martin — Cimetière Rive Gauche — Jean de — HONICHIS — RUYT — Rue des — REFUGES — la CHIBOTTE — BATICOOP — Lott de MEZERAC — HLM — CR 20 — R. de la FORET — Ch. du P. ROUCHER — Ch. de — GRANDPRE — EPINAL — C.D. 82 — ST MICHEL/MEURTHE — Les Tigres — Cimetière Militaire des Tigres — MILITAIRE — Chemin du CIMETIERE — R. du — BREUIL — Camping — Stade — R. du LYCEE — Jeanne d'ARC — 31e BCP — R. de l'ORIENT — FUSIL — LECLERC — R. A.J. MENUT — QUAI — SADI CARNOT — Rue — QUAI — Av. du GENERAL LECLERC — de la VARINE de PIERRE — stade — STADE — R. de PARIS — de la RESISTANCE — CROIX — Rue du 10e BCP — R. d'ORAN — R. d'ALGER — R. de CONSTANTINE — R. de — TIRAILLEURS — KELLERMANN — AVENUE — Entrée — ZONE INDUSTRIELLE — RN 415 — Rue de la GROTTE — Rue des TRAVAILLEURS — Rue de la PAIX — Rue de ALGESIRAS — Route d'Albert MARE — Ch. de HAUT à ANCUIL — Restaurant PH. — Aérodrome — STRASBOURG SELESTAT — CONTOURNEMENT — GERARDMER COLMAR — RN 415 Route de SAULCY — S.T.A.H.V.

LIGNE PRINCIPALE

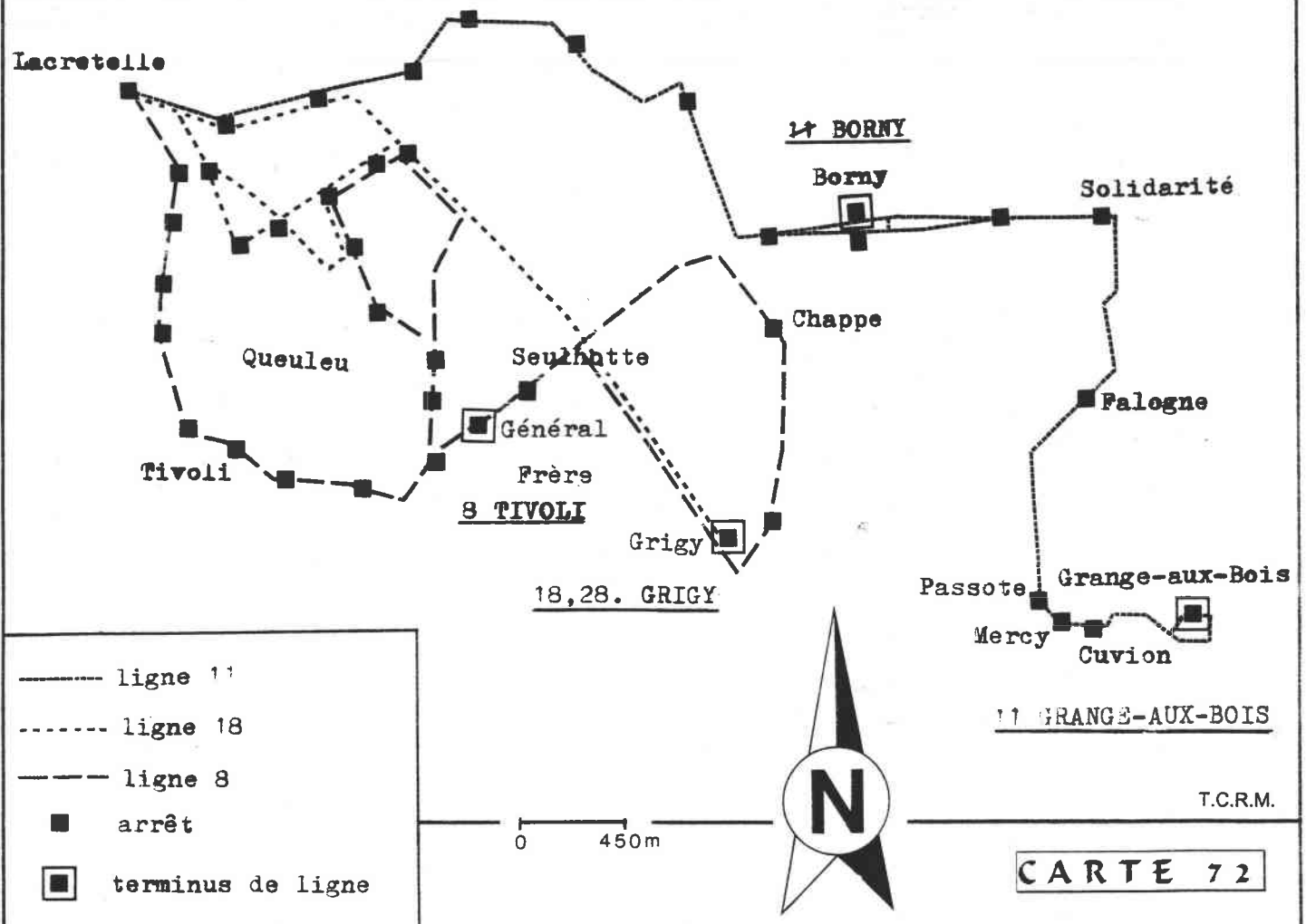
SERVICES SCOLAIRES
- HELLIEULE
- FOUCHARUPT
- DIJON

SERVICES MARCHES
- MARZELAY
- FOUCHARUPT
- LA BOLLE

0 — 500m

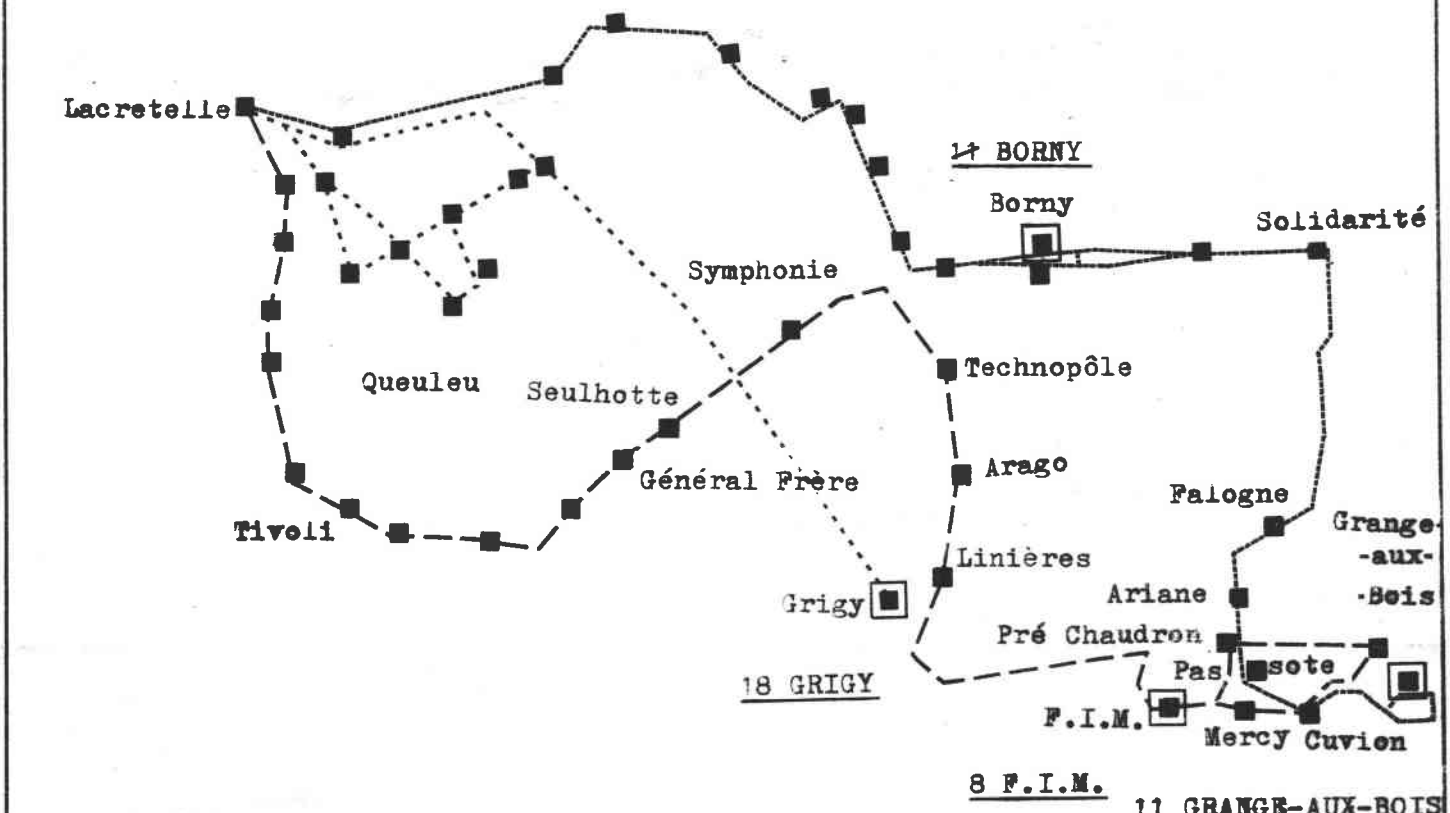
CARTE 71

METZ DESSERTE DU TECHNOPOLE 2000 EN JUIN 1988

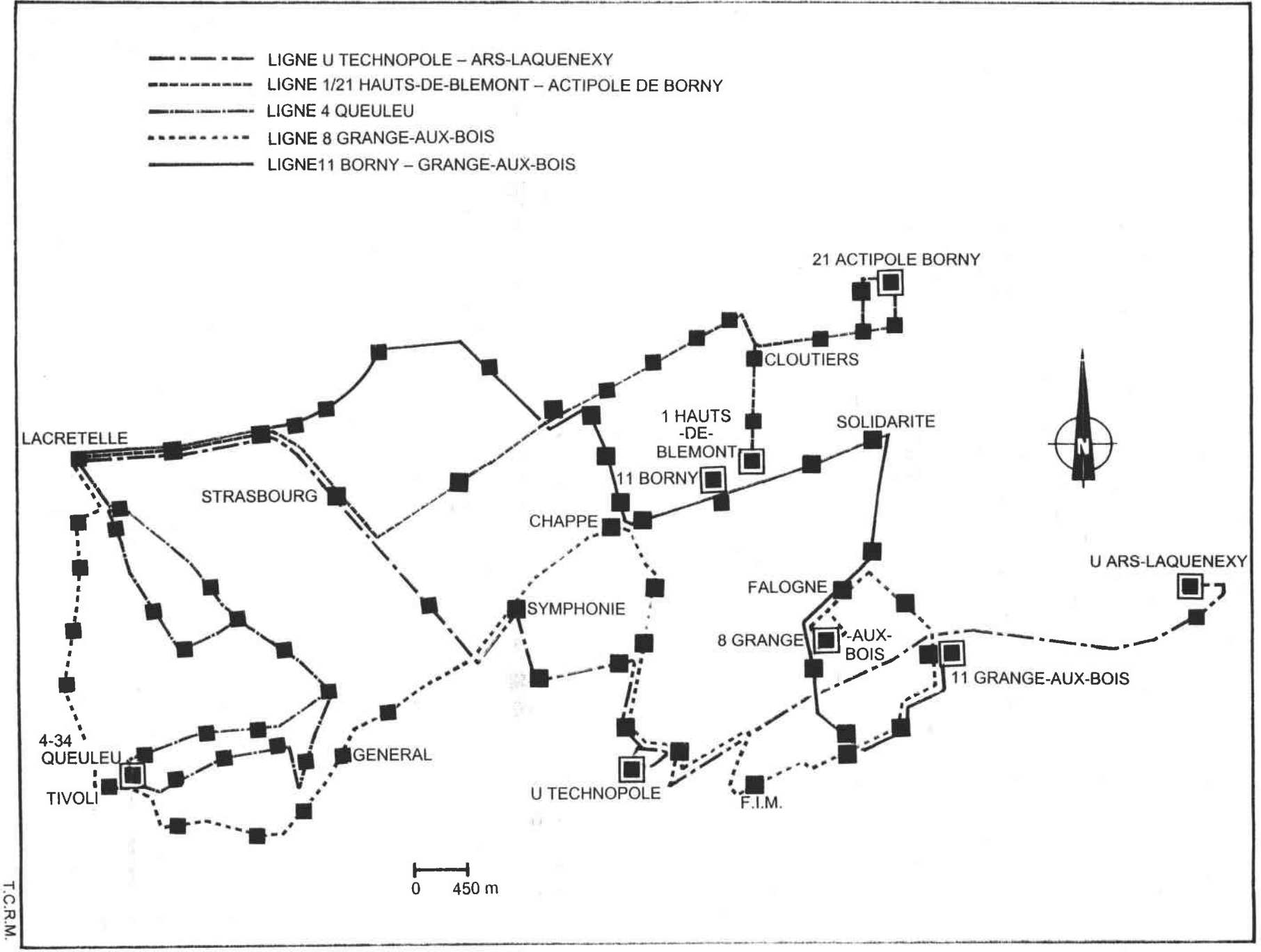


CARTE 72

METZ DESSERTE DU TECHNOPOLE 2000 AU 15 JANVIER 1989



T.C.R.M.

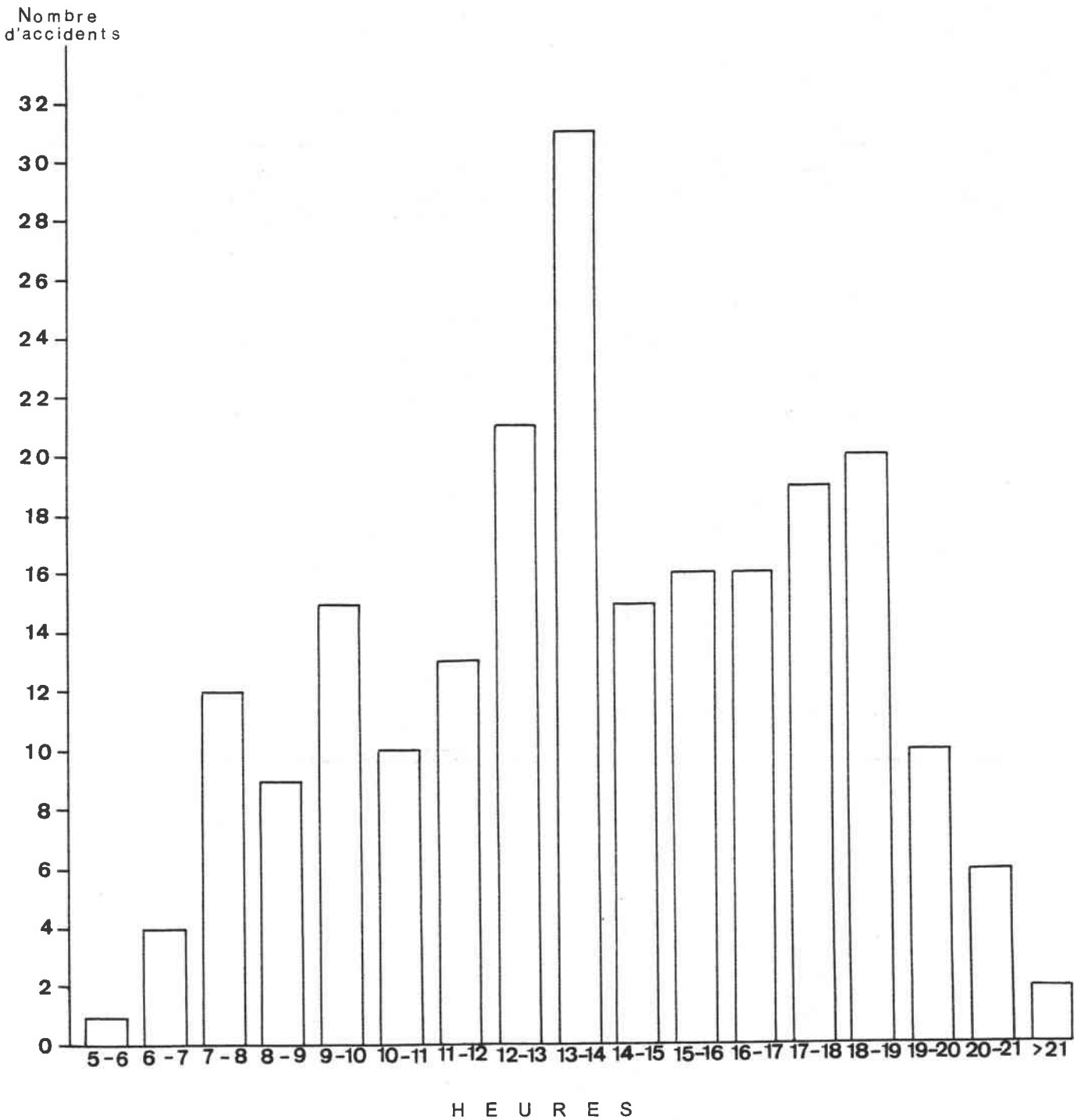

LIGNE U TECHNOPOLE – ARS-LAQUENEXY
LIGNE 1/21 HAUTS-DE-BLEMONT – ACTIPOLE DE BORNY
LIGNE 4 QUEULEU
LIGNE 8 GRANGE-AUX-BOIS
LIGNE11 BORNY – GRANGE-AUX-BOIS
21 ACTIPOLE BORNY
CLOUTIERS
1 HAUTS -DE- BLEMONT
SOLIDARITE
11 BORNY
LACRETELLE
STRASBOURG
CHAPPE
U ARS-LAQUENEXY
FALOGNE
SYMPHONIE
8 GRANGE -AUX- BOIS
11 GRANGE-AUX-BOIS
4-34 QUEULEU
GENERAL
TIVOLI
U TECHNOPOLE
F.I.M.
N
0 450 m

CARTE 74

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

NOMBRE TOTAL ANNUEL D'ACCIDENTS, DE TOUTE NATURE,

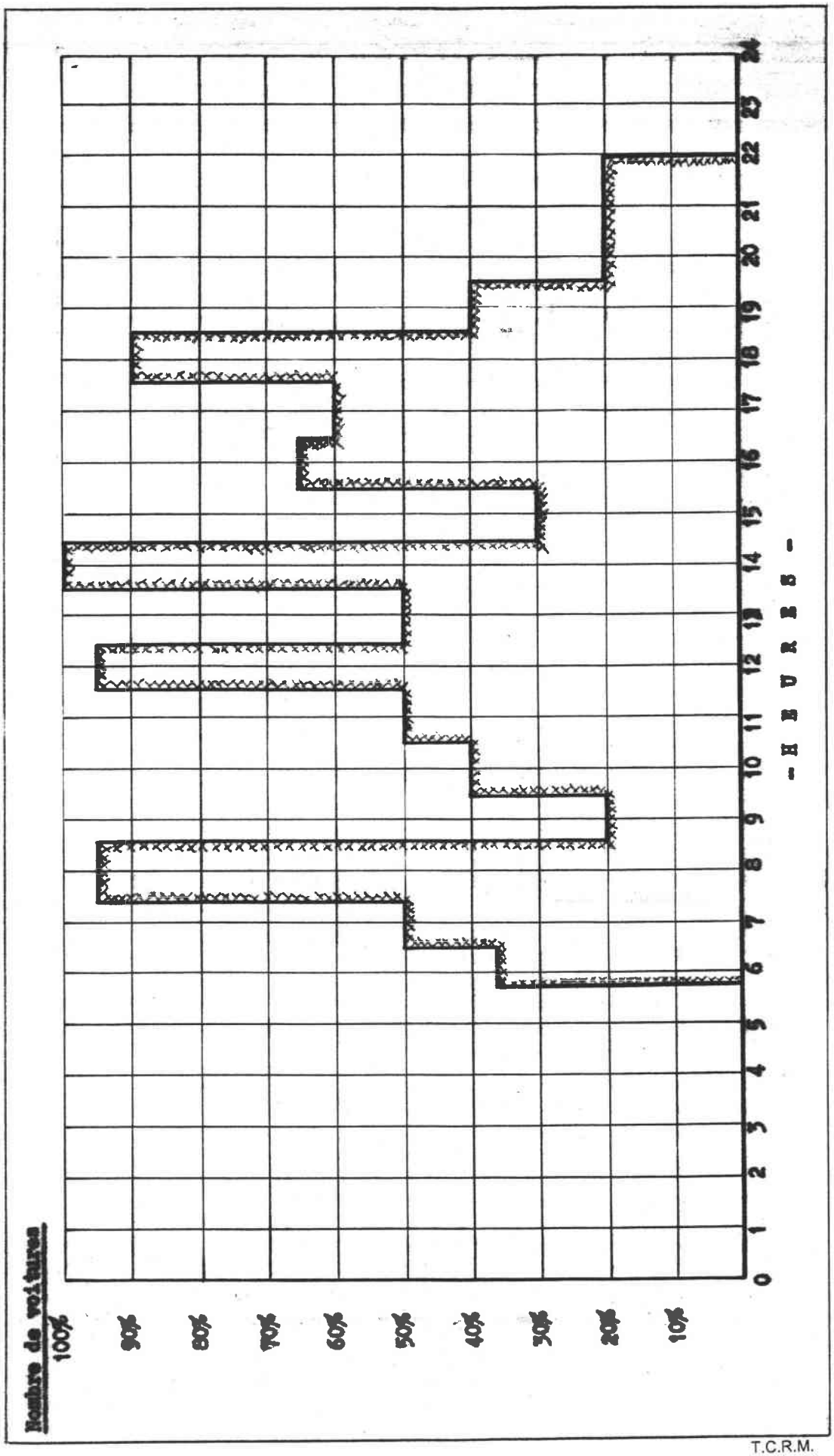
POUR CHAQUE HEURE, EN 1972



SOURCE: T.C.R.M.

REPARTITION HORAIRE DU NOMBRE DE VEHICULES MIS EN SERVICE
A COLMAR EN 1957

CARTE 75

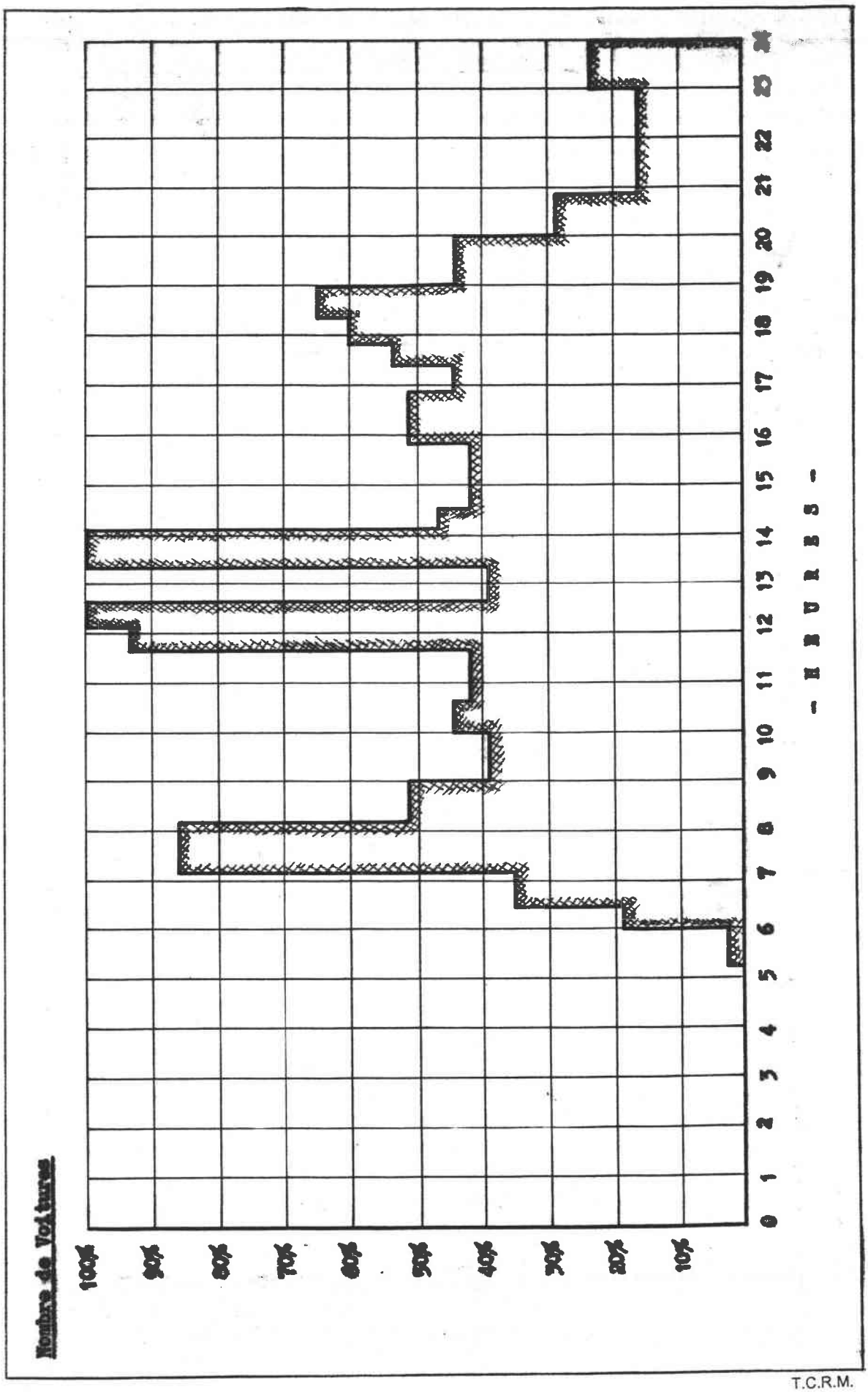


T.C.R.M.

REPARTITION HORAIRE DU NOMBRE DE VEHICULES MIS EN SERVICE

A METZ EN 1957

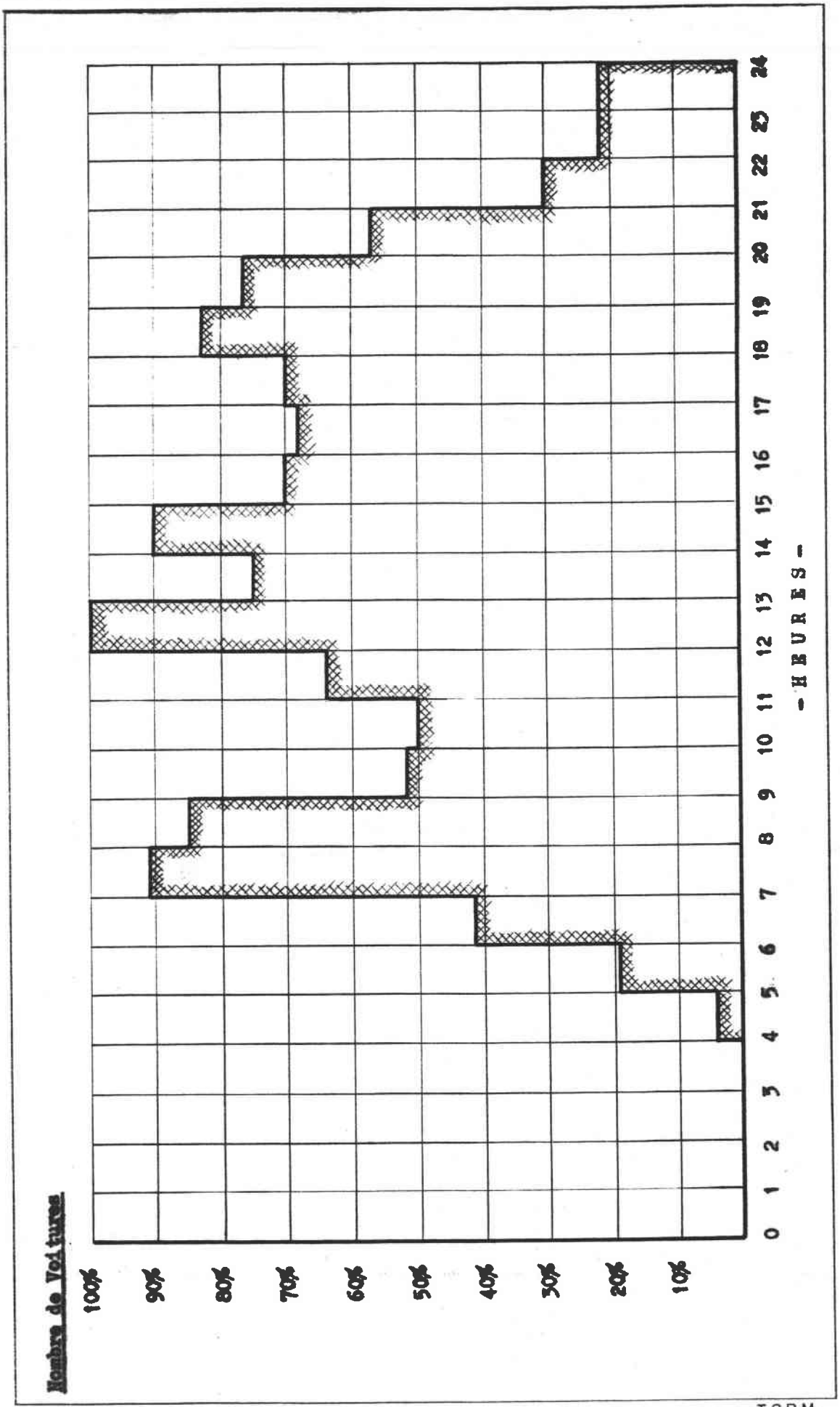
CARTE 76



T.C.R.M.

REPARTITION HORAIRE DU NOMBRE DE VEHICULES MIS EN SERVICE
A MULHOUSE EN 1957

CARTE 77

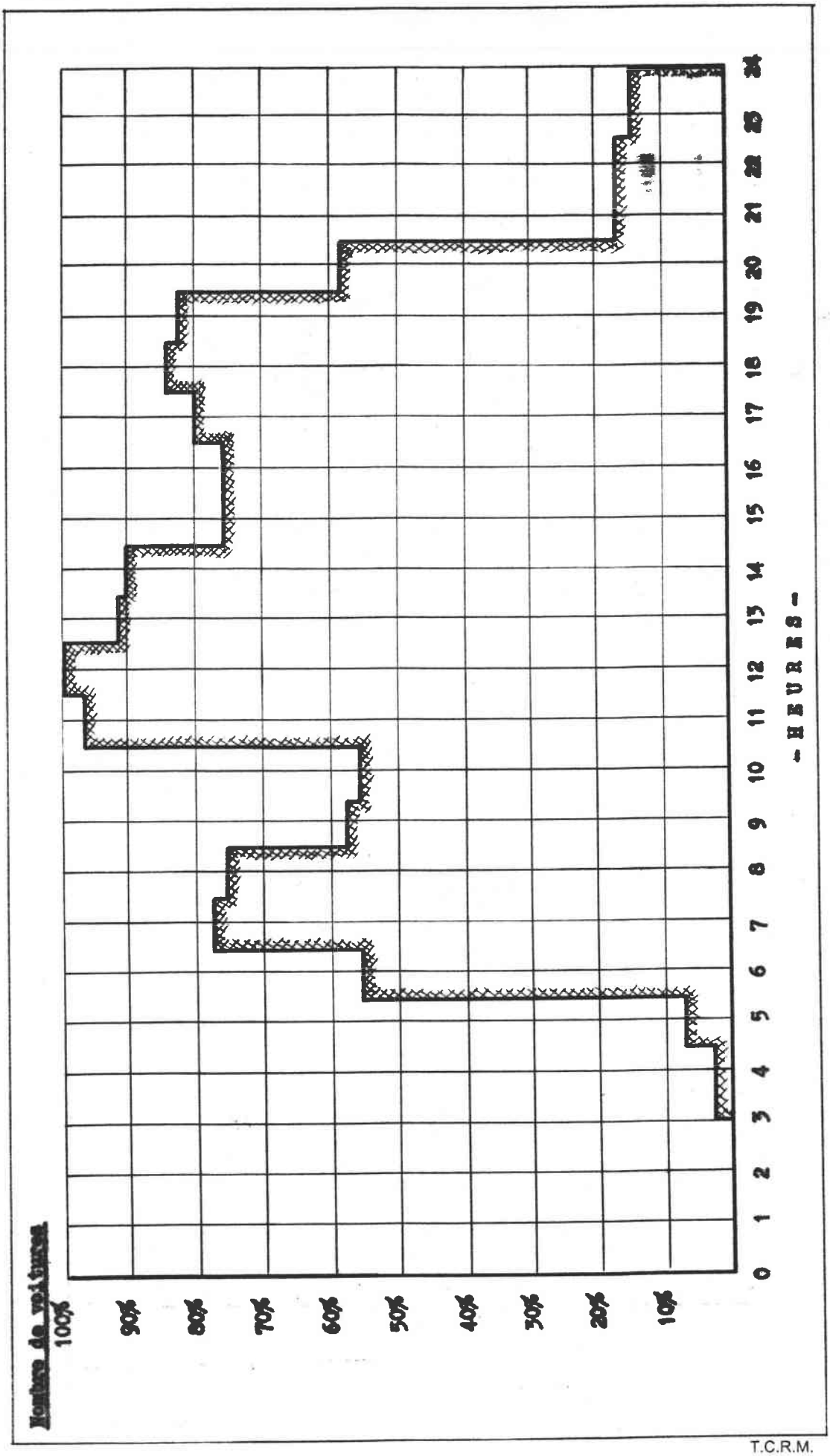


T.C.R.M.

REPARTITION HORAIRE DU NOMBRE DE VEHICULES MIS EN SERVICE

A NANCY EN 1957

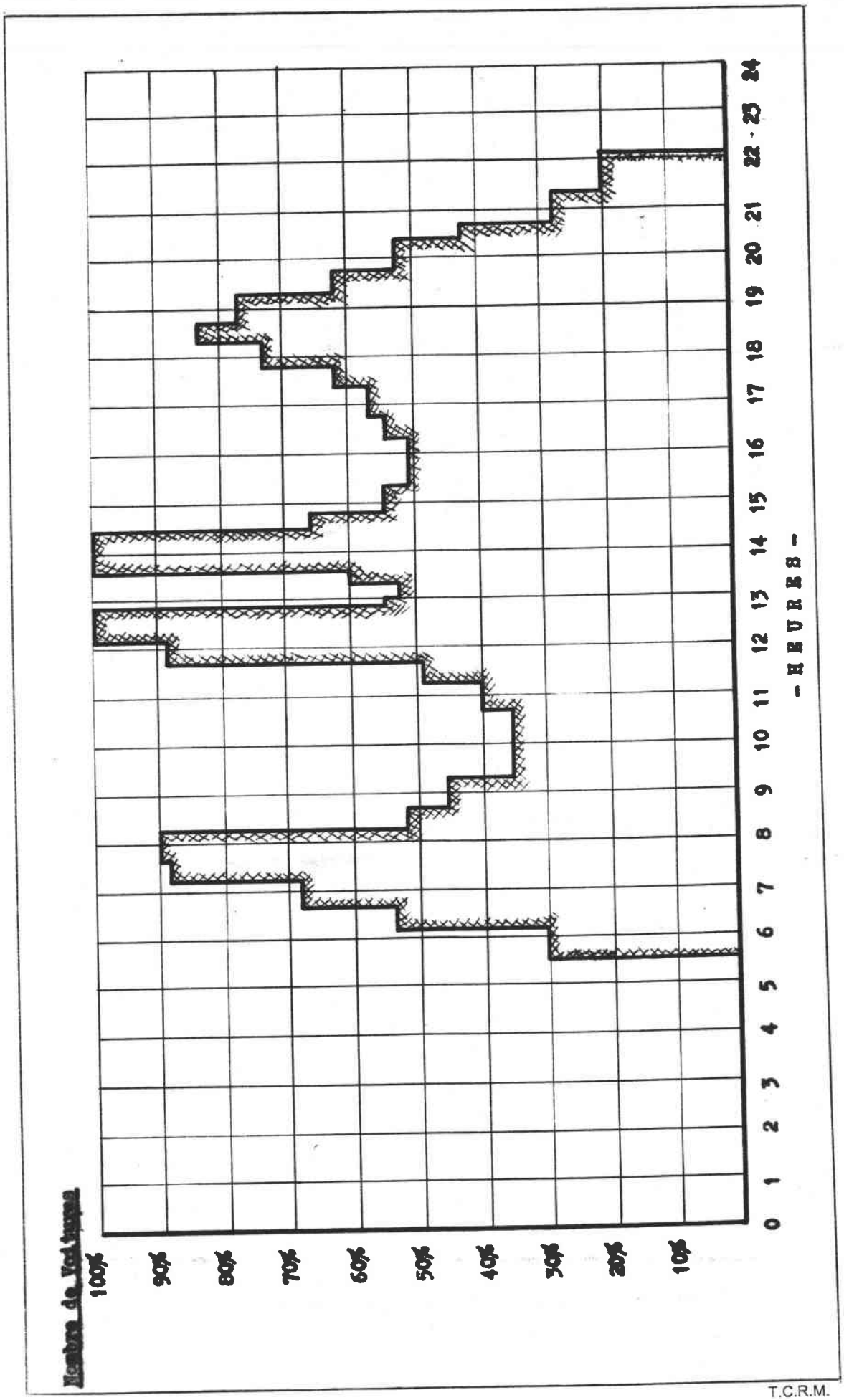
CARTE 78



T.C.R.M.

REPARTITION HORAIRE DU NOMBRE DE VEHICULES MIS EN SERVICE
A STRASBOURG EN 1957

CARTE 79

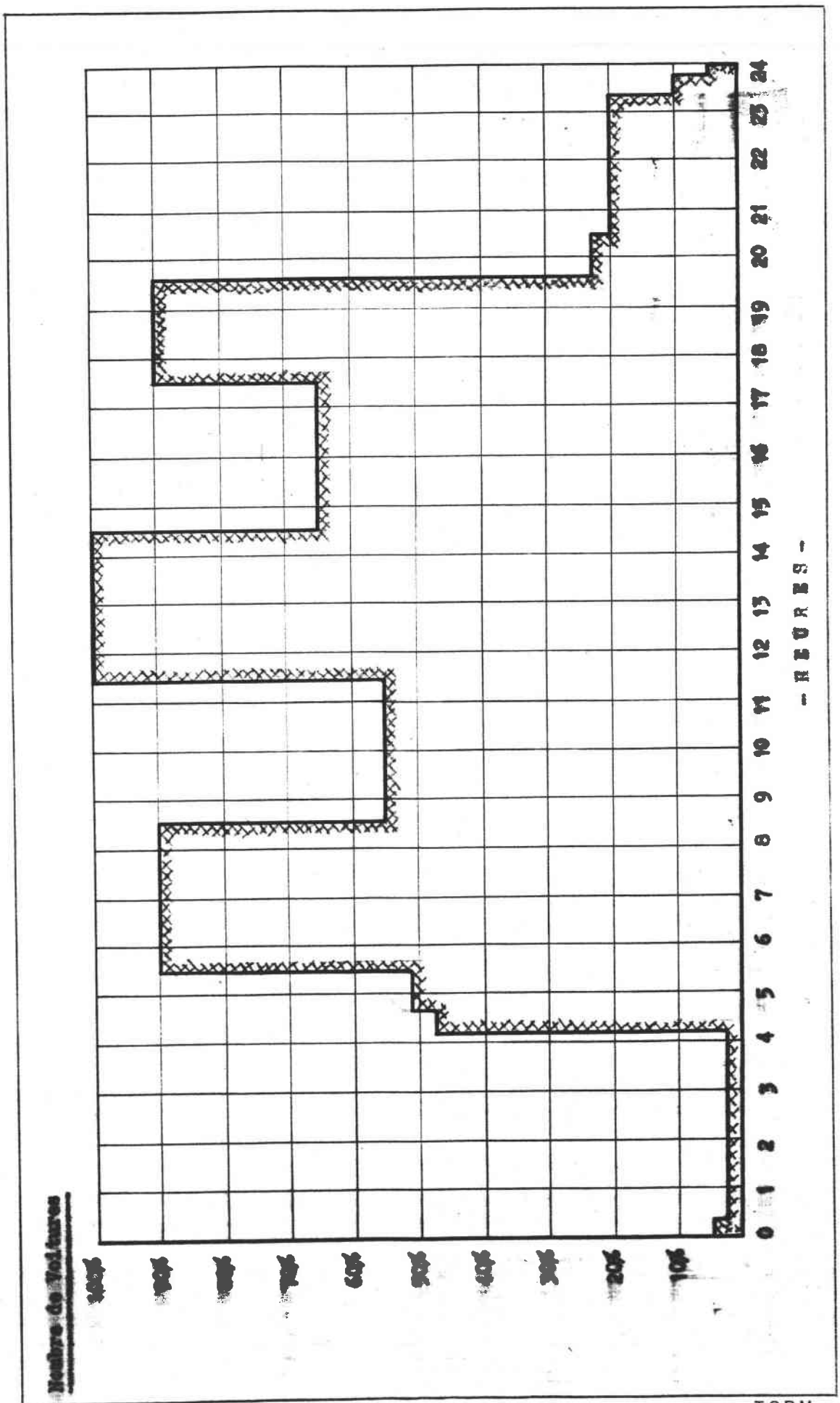


T.C.R.M.

CARTE 80

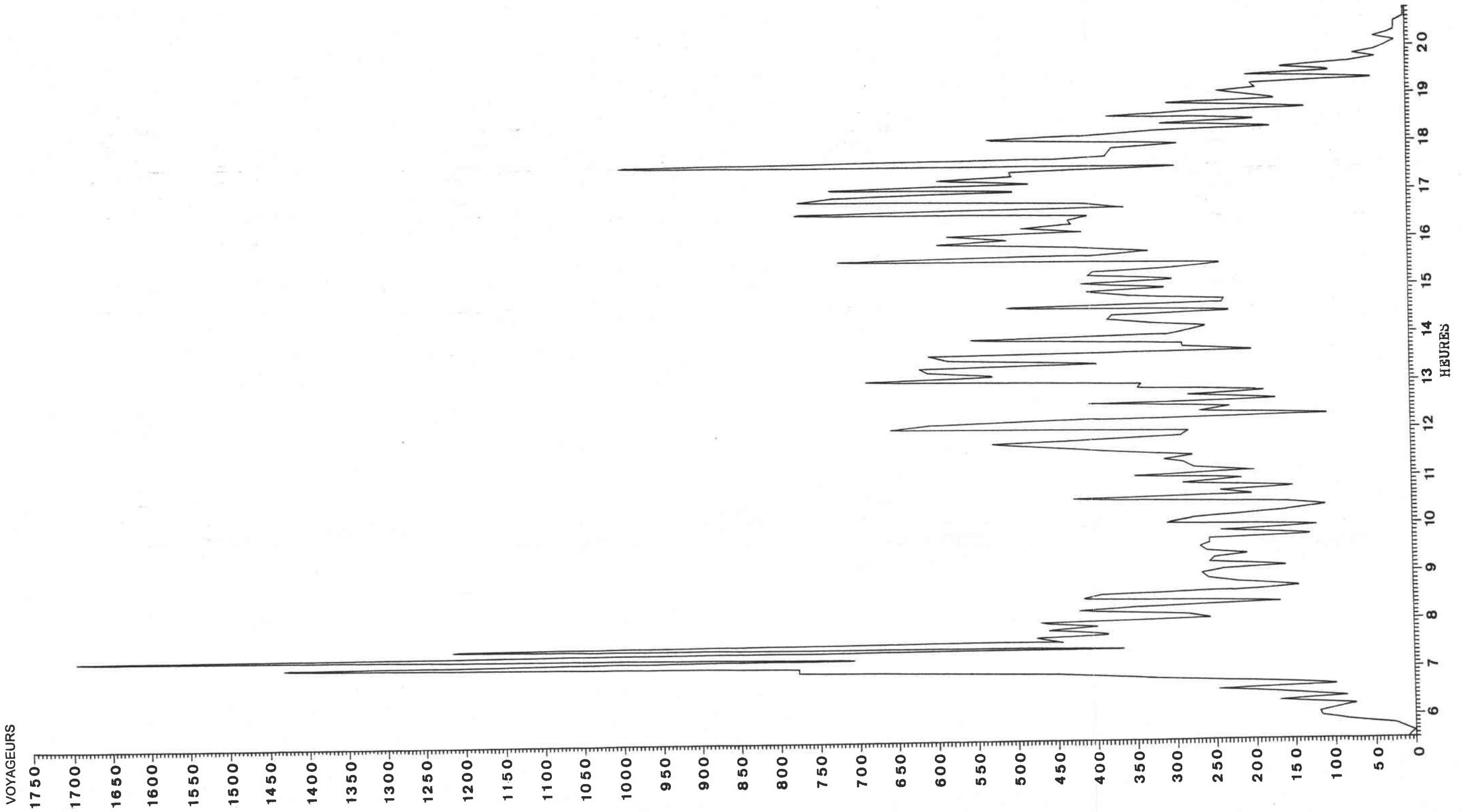
REPARTITION HORAIRE DU NOMBRE DE VEHICULES MIS EN SERVICE

DANS LE RESEAU TRANS-FENSCH EN 1957



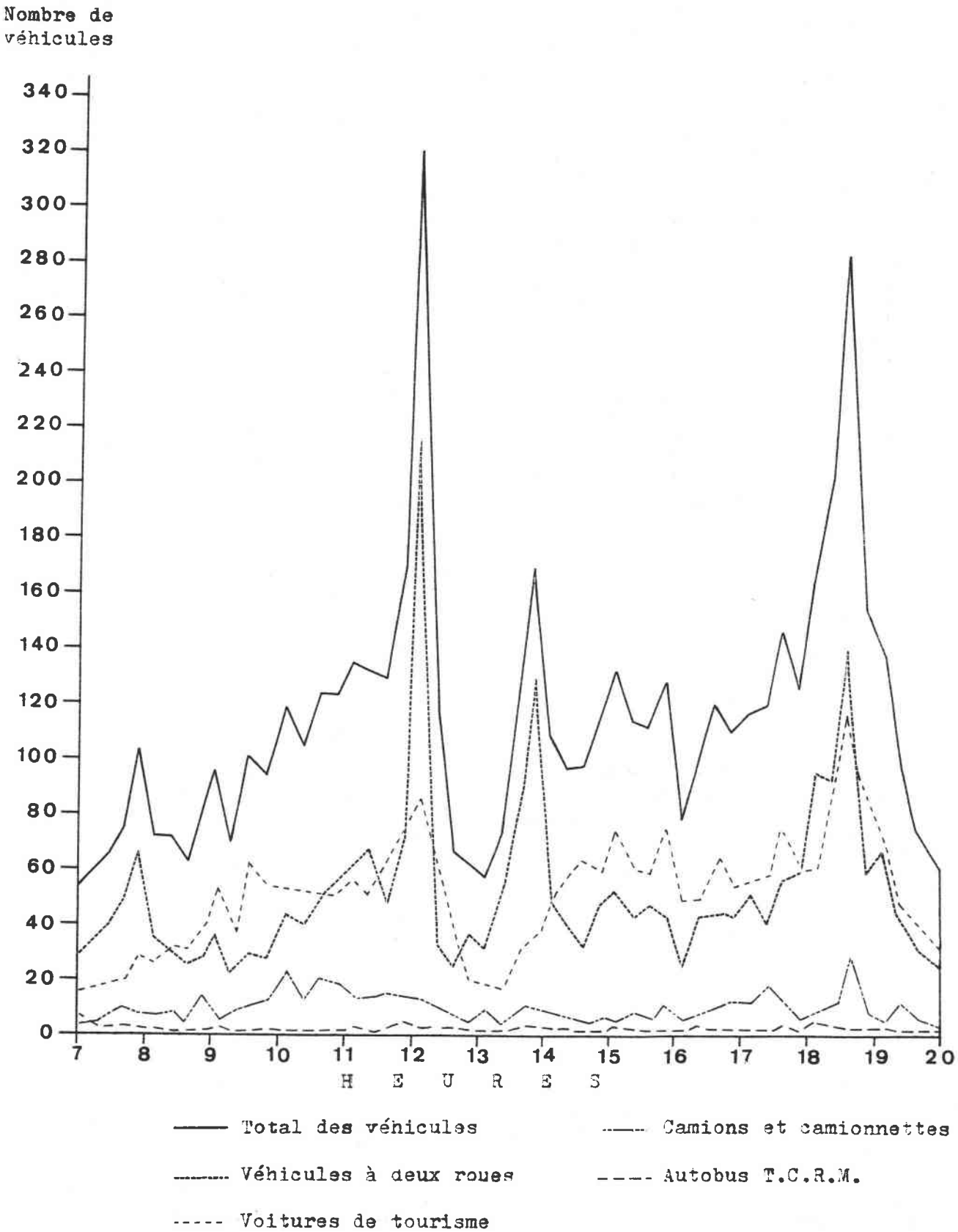
T.C.R.M.

REPARTITION HORAIRE DU FLUX JOURNALIER DES VOYAGEURS MESSINS, POUR L'ENSEMBLE DU RESEAU EN 1987



A.G.U.R.A.M.

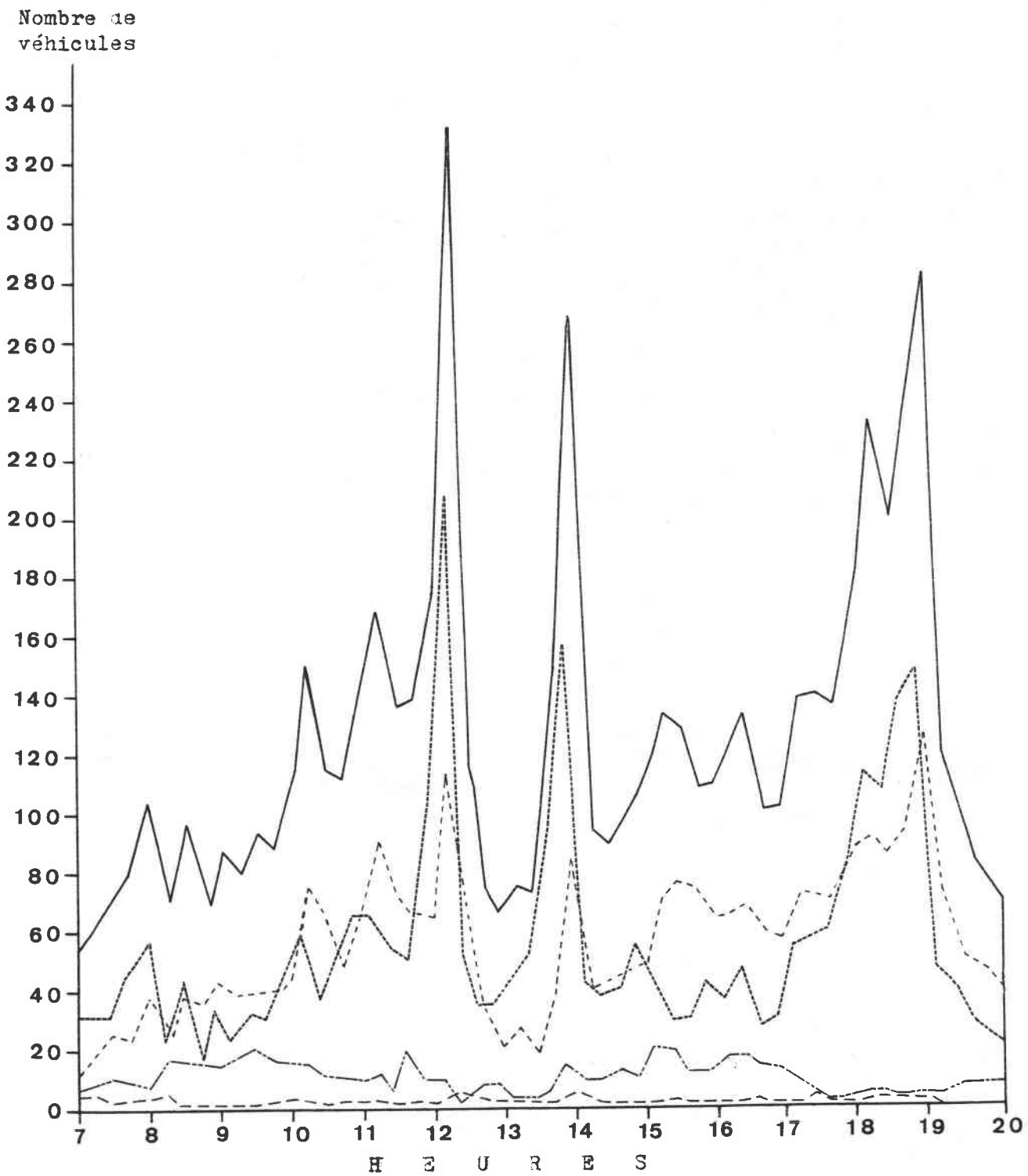
CIRCULATION MODALE DES VEHICULES, RUE DES CLERCS A METZ, LE MERCREDI 6 AOUT 1958



SOURCE: T.C.R.M.

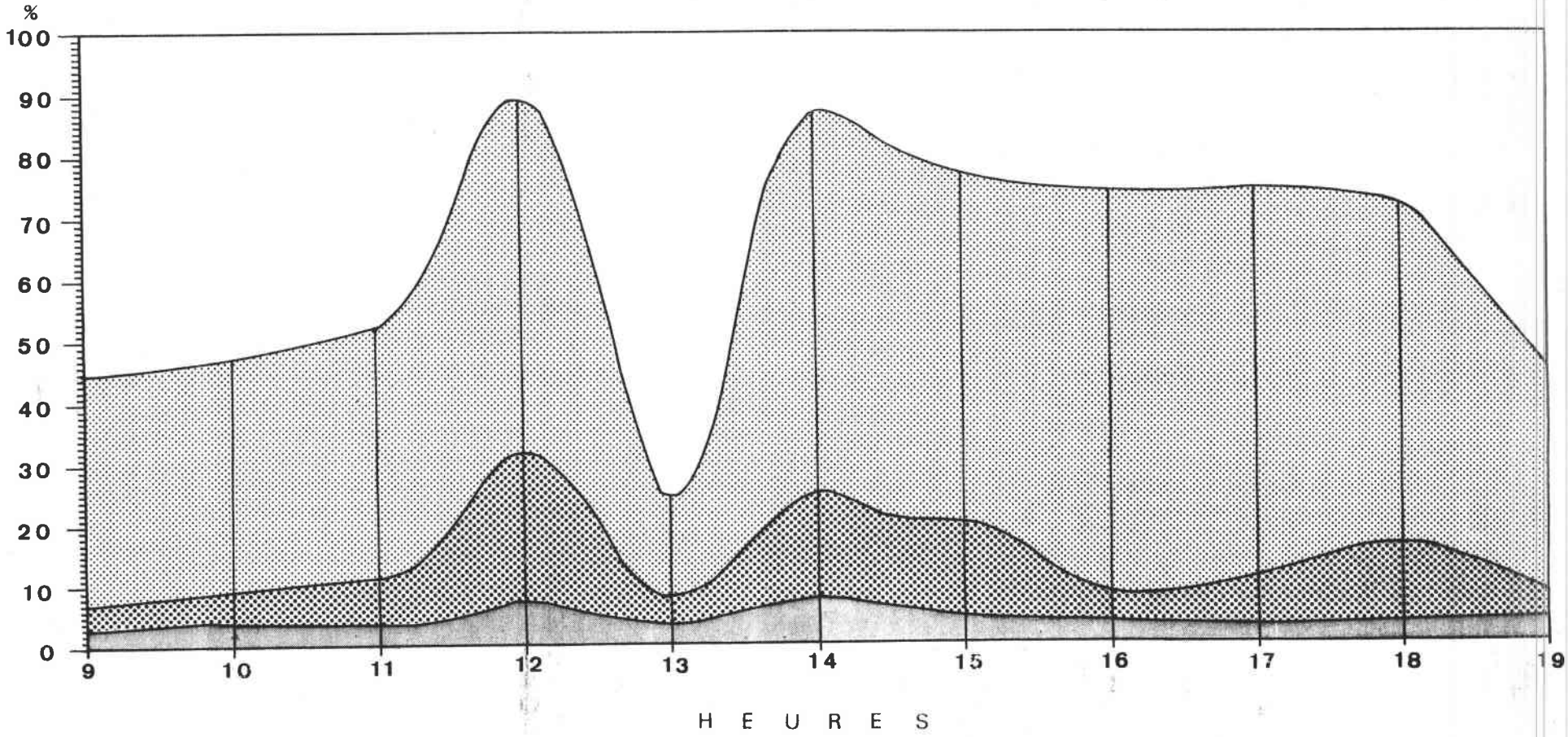
CIRCULATION MODALE DES VEHICULES, RUE DES CLERCS A METZ,

LE JEUDI 7 AOUT 1958



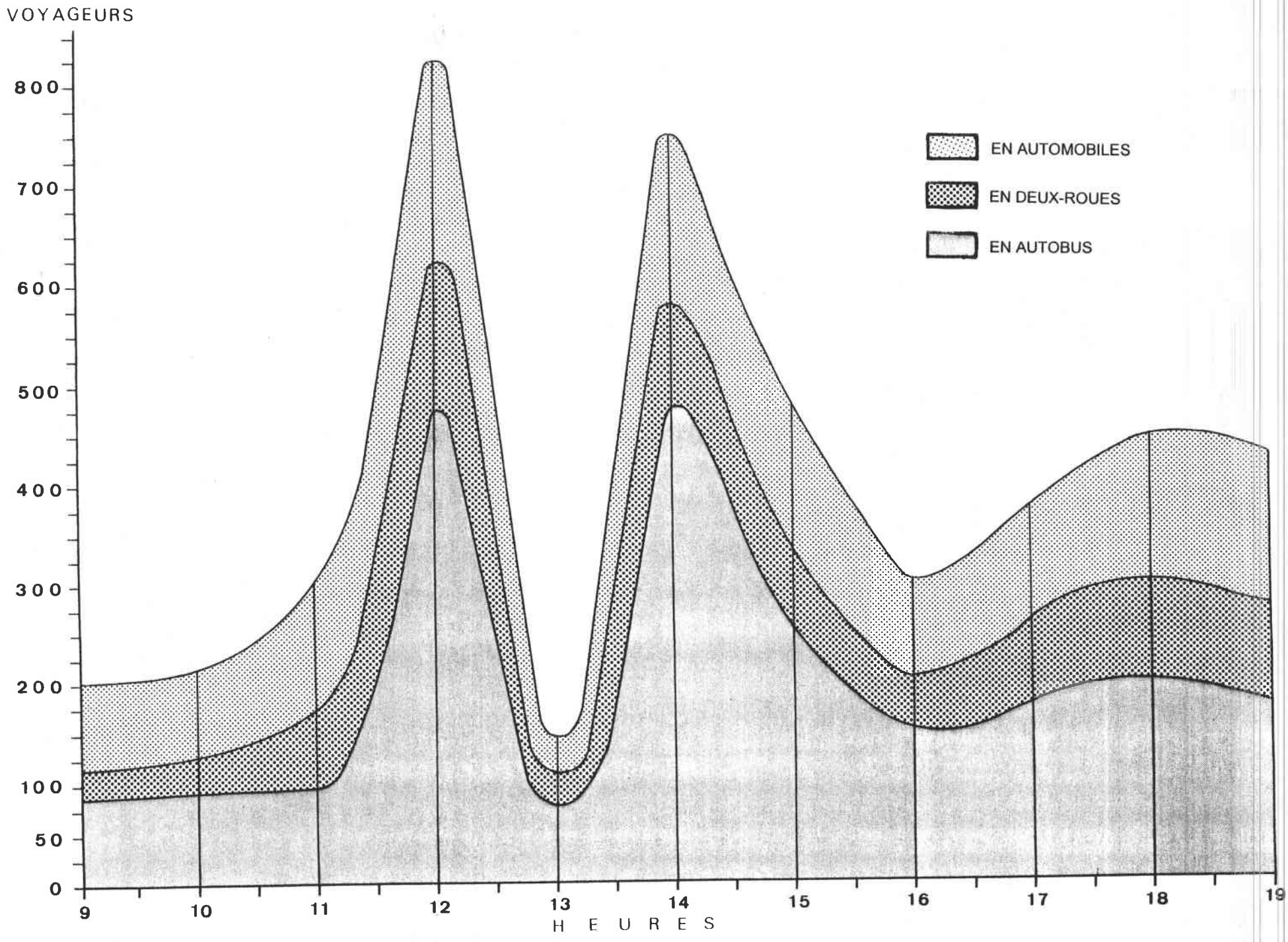
SOURCE: T.C.R.M.

AIRE DE CHAUSSEE OCCUPEE PAR LES VEHICULES CIRCULANT RUE DES CLERCS A METZ, PAR TRANCHE HORAIRE, EN AOUT 1958



SOURCE: T.C.R.M.

PAR LES DIVERS MODES DE TRANSPORT, RUE DES CLERCS A METZ, EN AOUT 1958

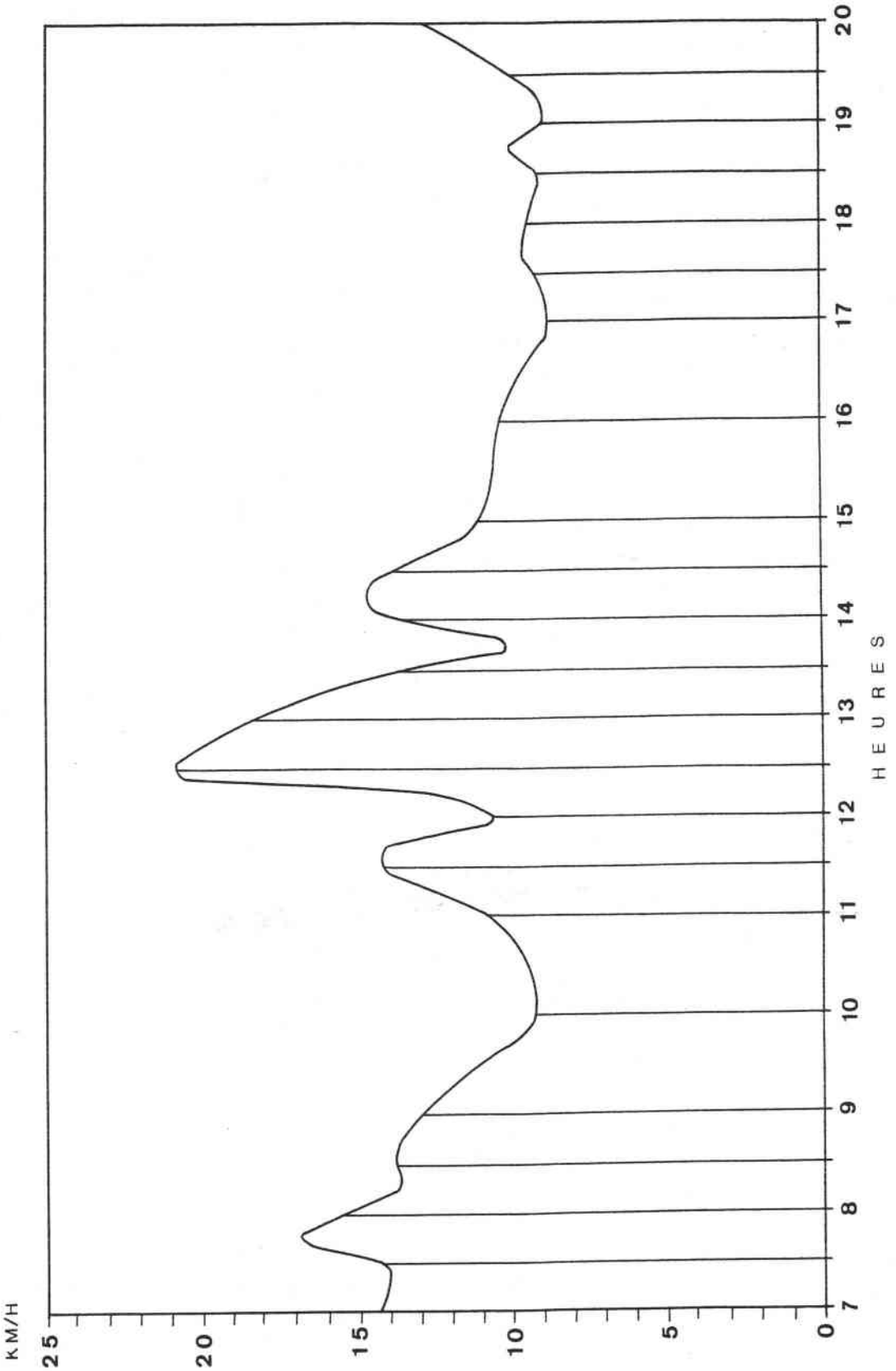


856

SOURCE: T.C.R.M.

CARTE 85

COURBE DE VITESSE DES AUTOBUS *T.C.R.M.*, RUE DES CLERCS A METZ, EN AOUT 1958



SOURCE: T.C.R.M.

CARTE 87

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU EN AVRIL 1981

DISTRICT DE L'AGGLOMÉRATION MESSINE

PLAN DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Avril 1981

RÉPERTOIRE DES LIGNES

1.21	Haut-de-Blémont	Moulins-St-Pierre – Moulins-Tournebride	1 – 21
2.22	Montigny Colson	République – Université	2 – 22
3	Sablon	Metz-Nord	3
4.24	Queuleu	Longeville – Ban-St-Martin	4 – 24
5.25	Magny-au-Bois	Maison Neuve – Moulins-Préville	5 – 25
7	Haut-de-Magny	Devant-lès-Ponts	7
27	République	Plappeville	27
8	Tivoli	Montigny-Mermoz	8
9.29	Corchade	Joan Bauchez – Géria trie	9 – 29
10	République	Grange-aux-Bois	10
11	Saint-Eloy	Borny	11
13	Vantoux	Montigny-St-Privat	13
16	Marly	République	16
17	St-Julien	République	17
18	Grigy	Gare Routière	18

ARRÊTS Zone A ■ Zone B ● Limite de zone ⊟

11 ST-ÉLOY
3 METZ-NORD
27 9 JEAN BAUCHEZ PLAPPEVILLE
29 GÉRIATRIE
7 DEVANT-LES-PONTS
24 BAN-ST-MARTIN
22 UNIVERSITÉ
2 10 27 16 17 RÉPUBLIQUE
4 LONGEVILLE
5 MAISON-NEUVE
25 MOULINS PREVILLE
1 MOULINS-ST-PIERRE
21 MOULINS-TOURNEBRIDE
8 MONTIGNY-MERMOZ
2.22 MONTIGNY-COLSON
13 MONTIGNY-ST-PRIVAT
16 MARLY
4.24 QUEULEU
1 SABLON
17 ST-JULIEN
13 VANTOUX
9.29 CORCHADE
1.21 HAUT DE BLEMONT
11 BORNY
8 TIVOLI
18 GRIGY
10 GRANGE-AUX-BOIS
5.25 MAGNY-AUX-BOIS
7 HAUTS DE MAGNY

METZ
ST-JULIENS-LES-METZ
VANTOUX
BAN-SAINT-MARTIN
LONGEVILLE
MONTIGNY-LES METZ
MOULINS-LES-METZ
SABLON
MARLY
LA MOSELLE

QUELQUES POINTS REPÈRES

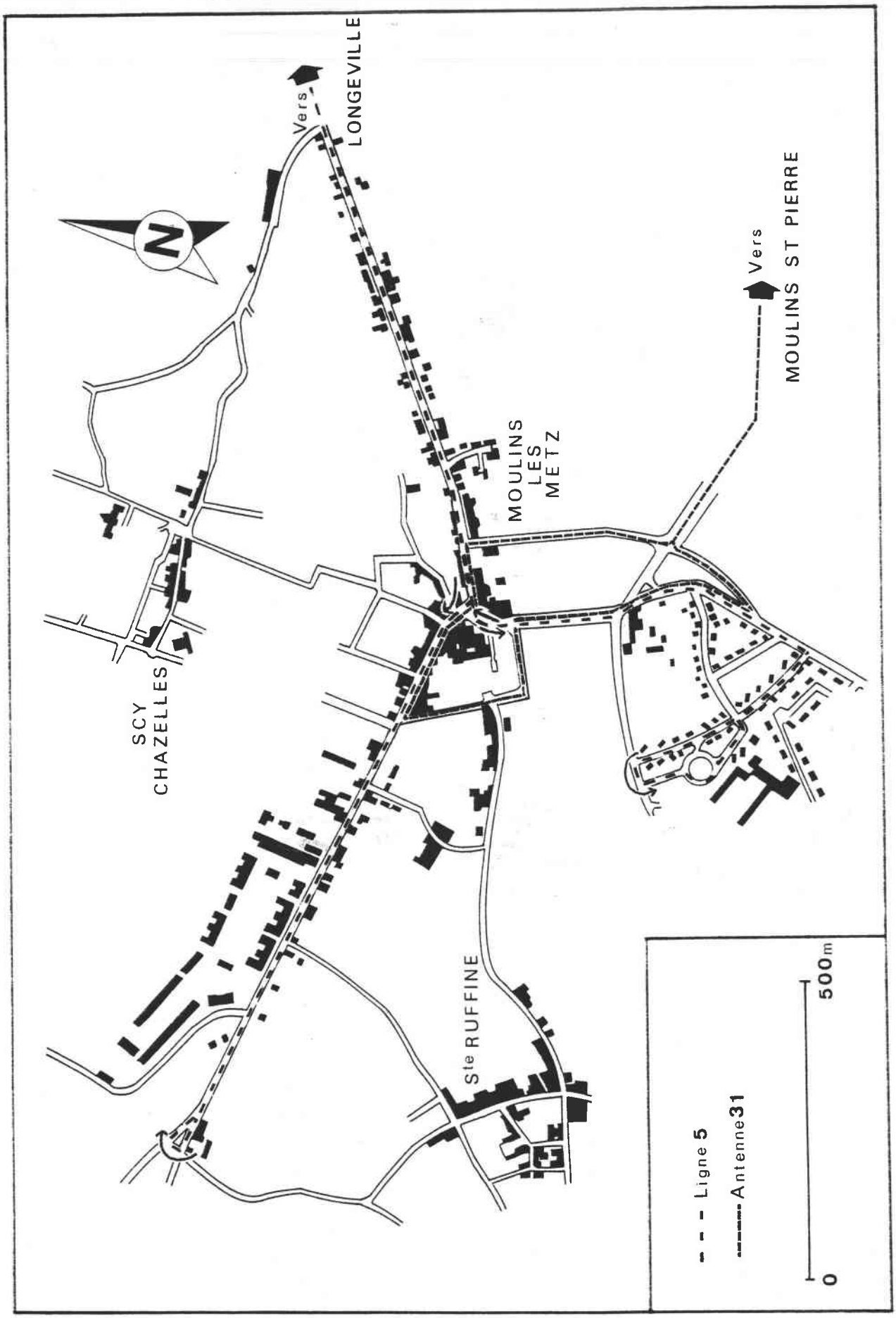
CENTRE VILLE
Circuits Minibus
Arrêts Minibus
Autres lignes

T.C.R.M.

PROJET DE DESSERTE DE LA COMMUNE DE MOULINS-LES-METZ

CARTE 88

PROJET INITIAL JUIN 1985

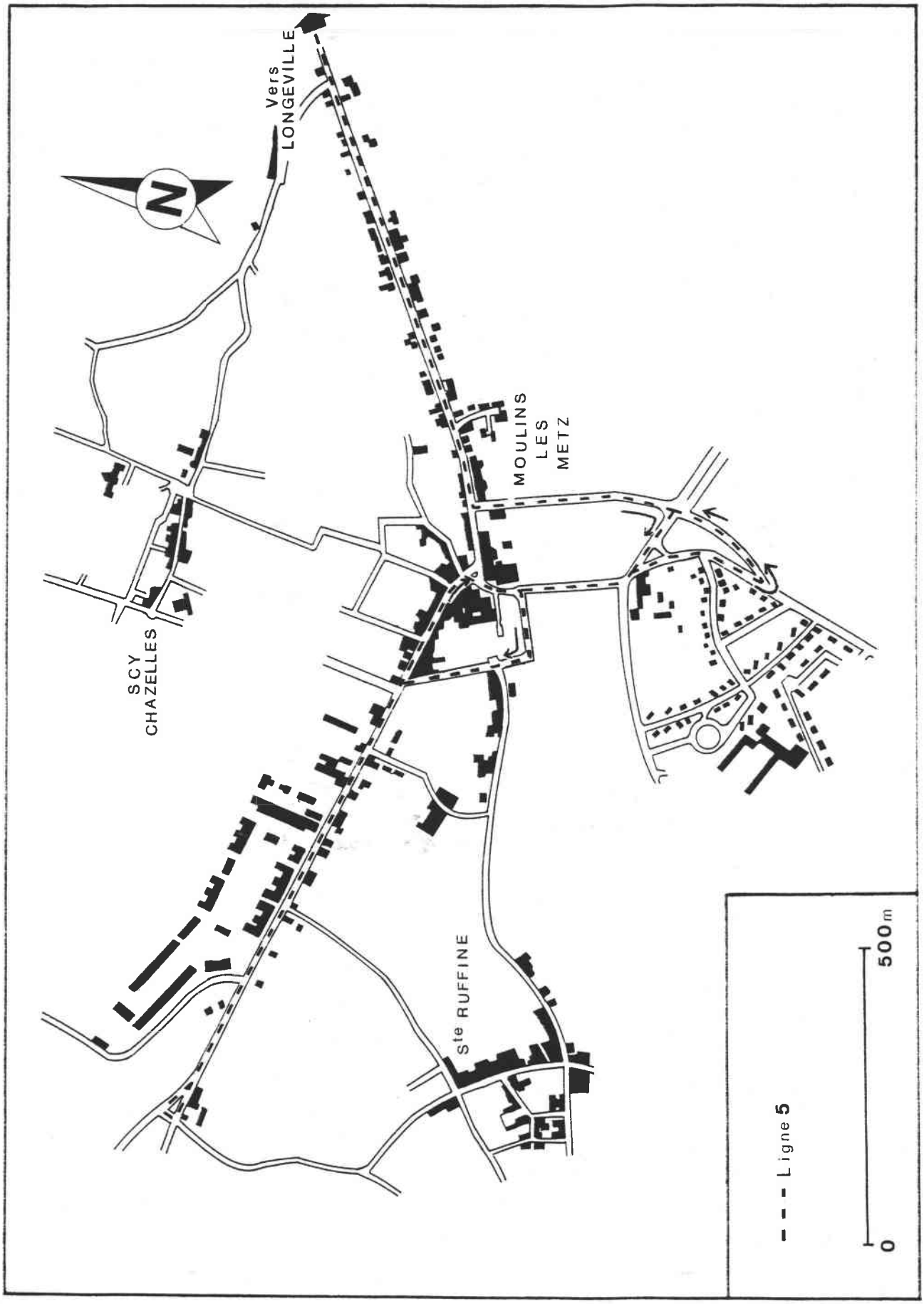


SOURCE: T.C.R.M.

PROJET DE DESSERTE DE LA COMMUNE DE MOULINS-LES-METZ

NOUVELLE PROPOSITION JUIN 1985

CARTE 89

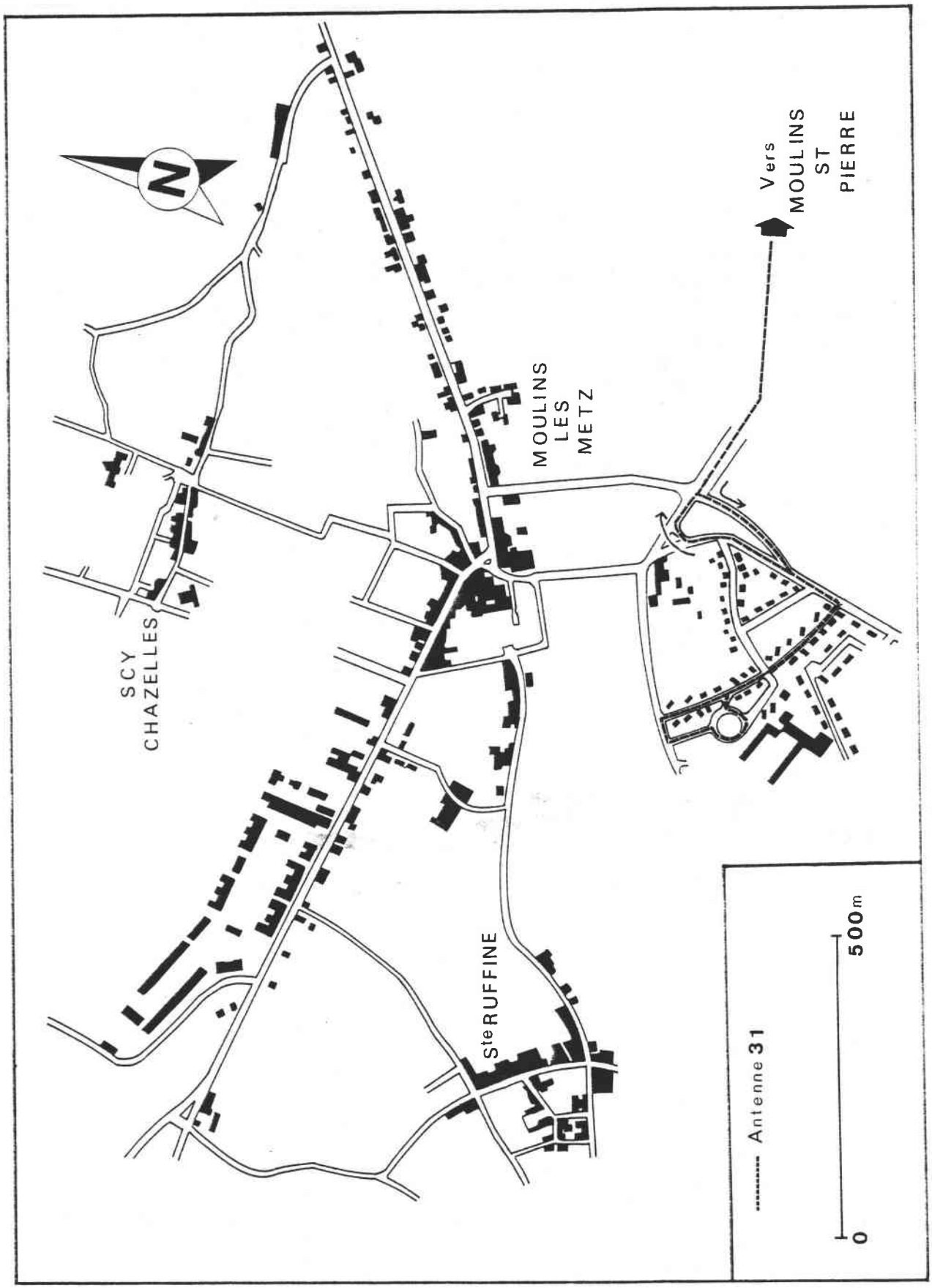


SOURCE: T.C.R.M.

PROJET DE DESSERTE DE LA COMMUNE DE MOULINS-LES-METZ

ITINERAIRE DE L'ANTENNE 31 MODIFIEE JUIN 1985

CARTE 90

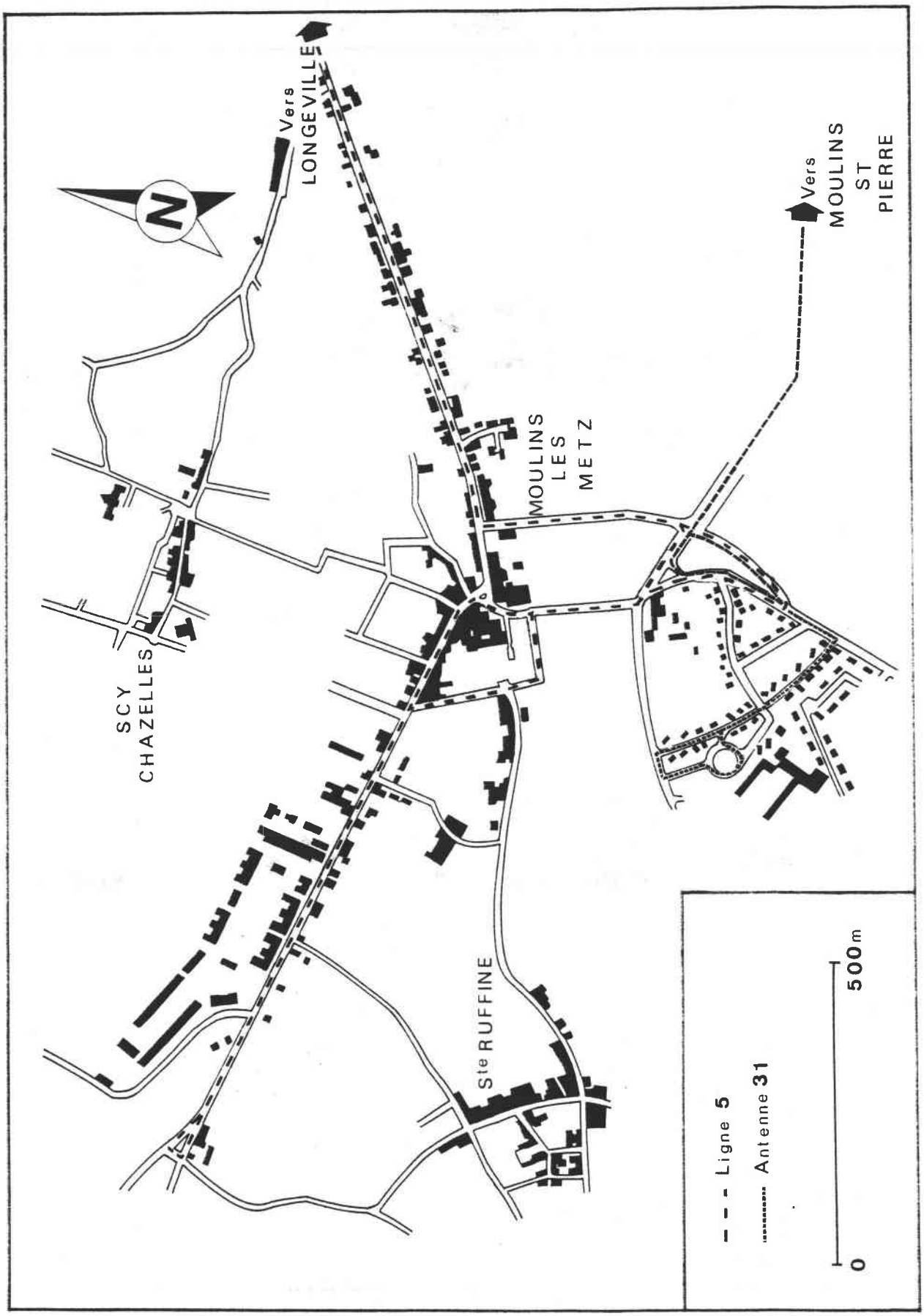


SOURCE: P.C.R.M.

PROJET DE DESSERTE DE LA COMMUNE DE MOULINS-LES-METZ

CARTE 91

ITINERAIRE DES ANTENNES 5 ET 31 NOUVELLE PROPOSITION JUIN 1985



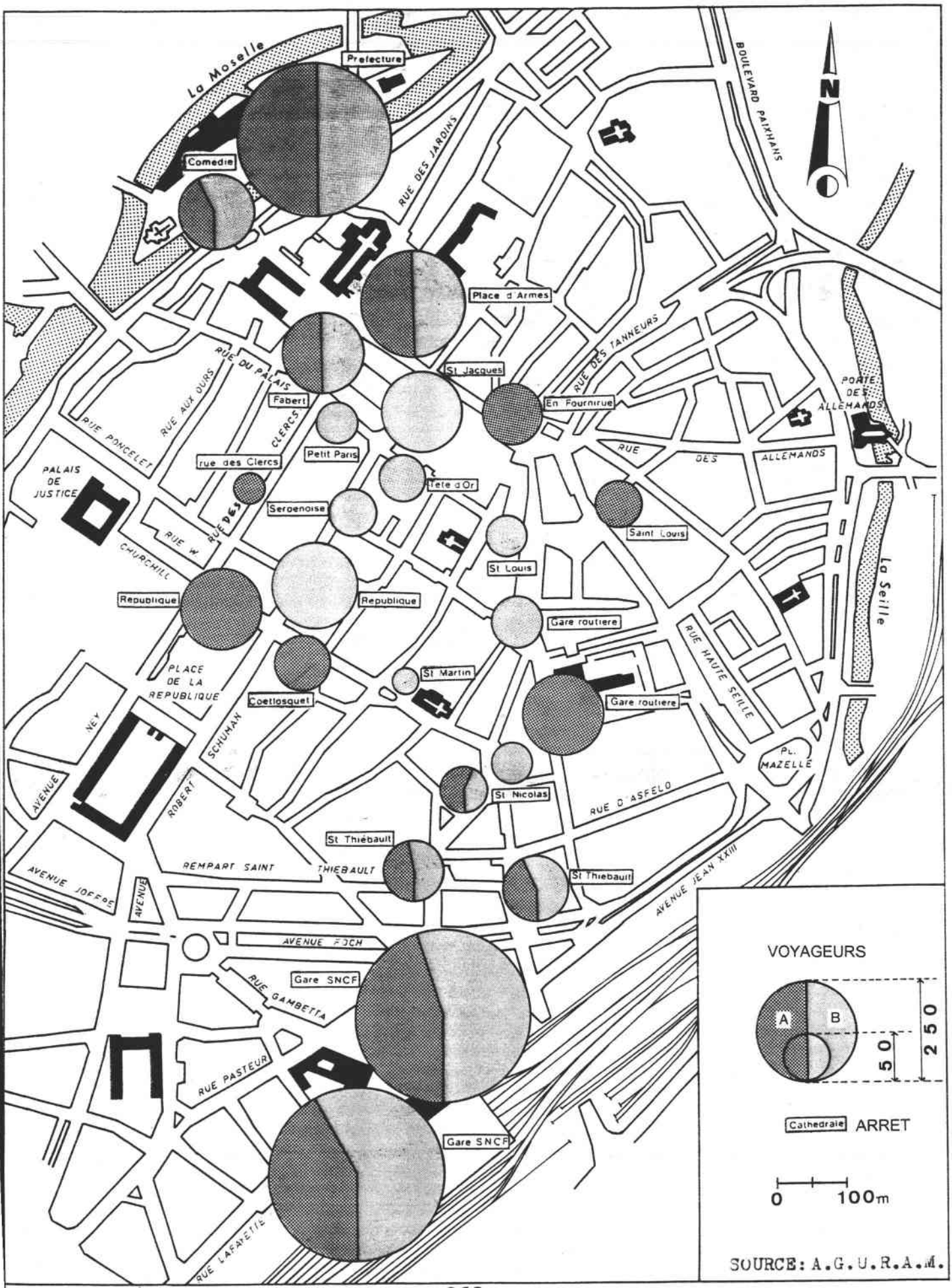
SOURCE: T.C.R.M.

METZ RESEAU MINIBUS FREQUENTATION PAR ARRET

(CUMUL MONTEES-DESCENTES)

VENDREDI 29 NOVEMBRE 1985

CARTE 92

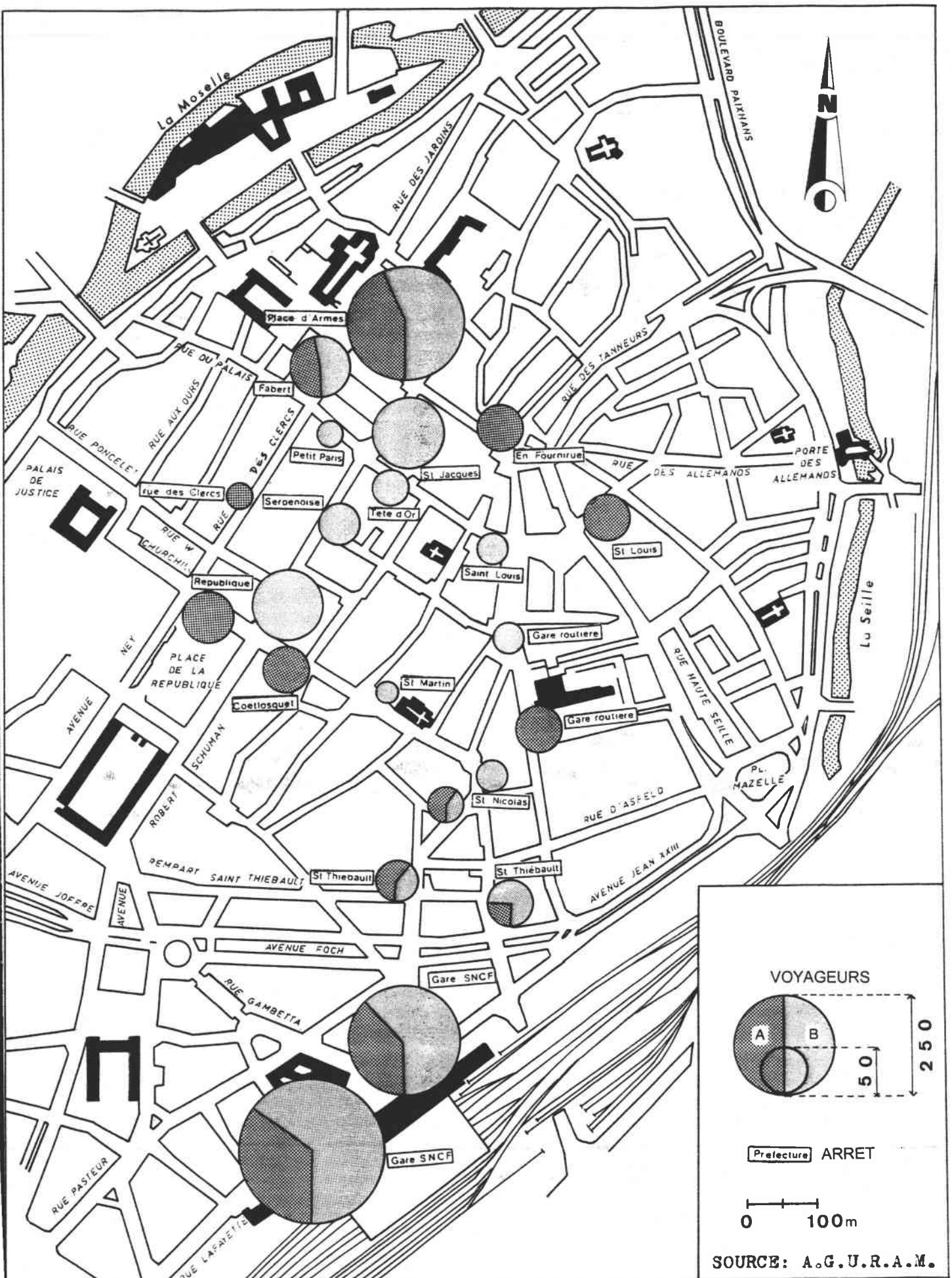


METZ RESEAU MINIBUS FREQUENTATION PAR ARRET

(CUMUL MONTEES-DESCENTES)

CARTE 93

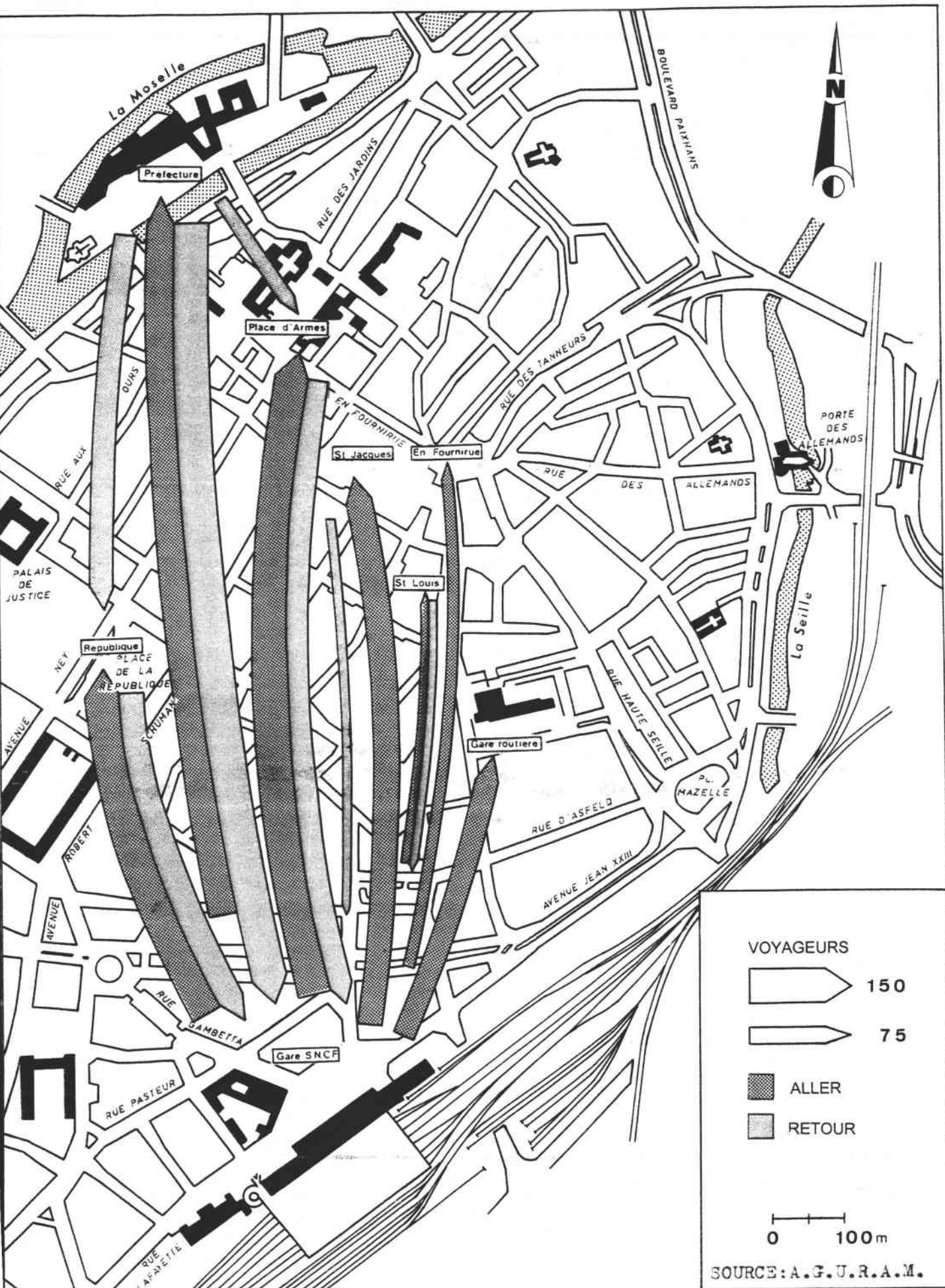
SAMEDI 30 NOVEMBRE 1985



METZ LES PRINCIPAUX DEPLACEMENTS SUR LE RESEAU MINIBUS

CARTE 94

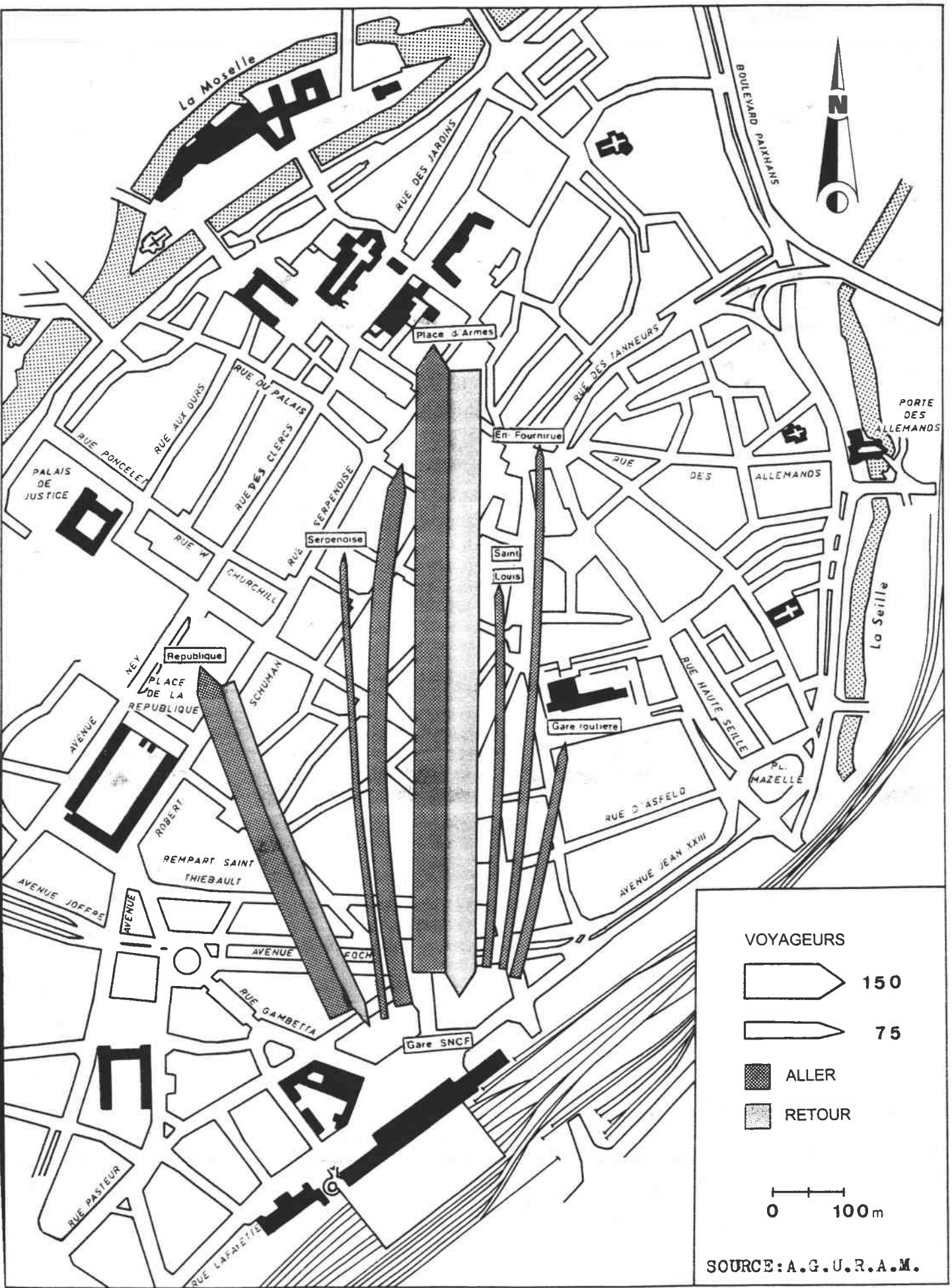
VENDREDI 29 NOVEMBRE 1985



METZ LES PRINCIPAUX DEPLACEMENTS SUR LE RESEAU MINIBUS

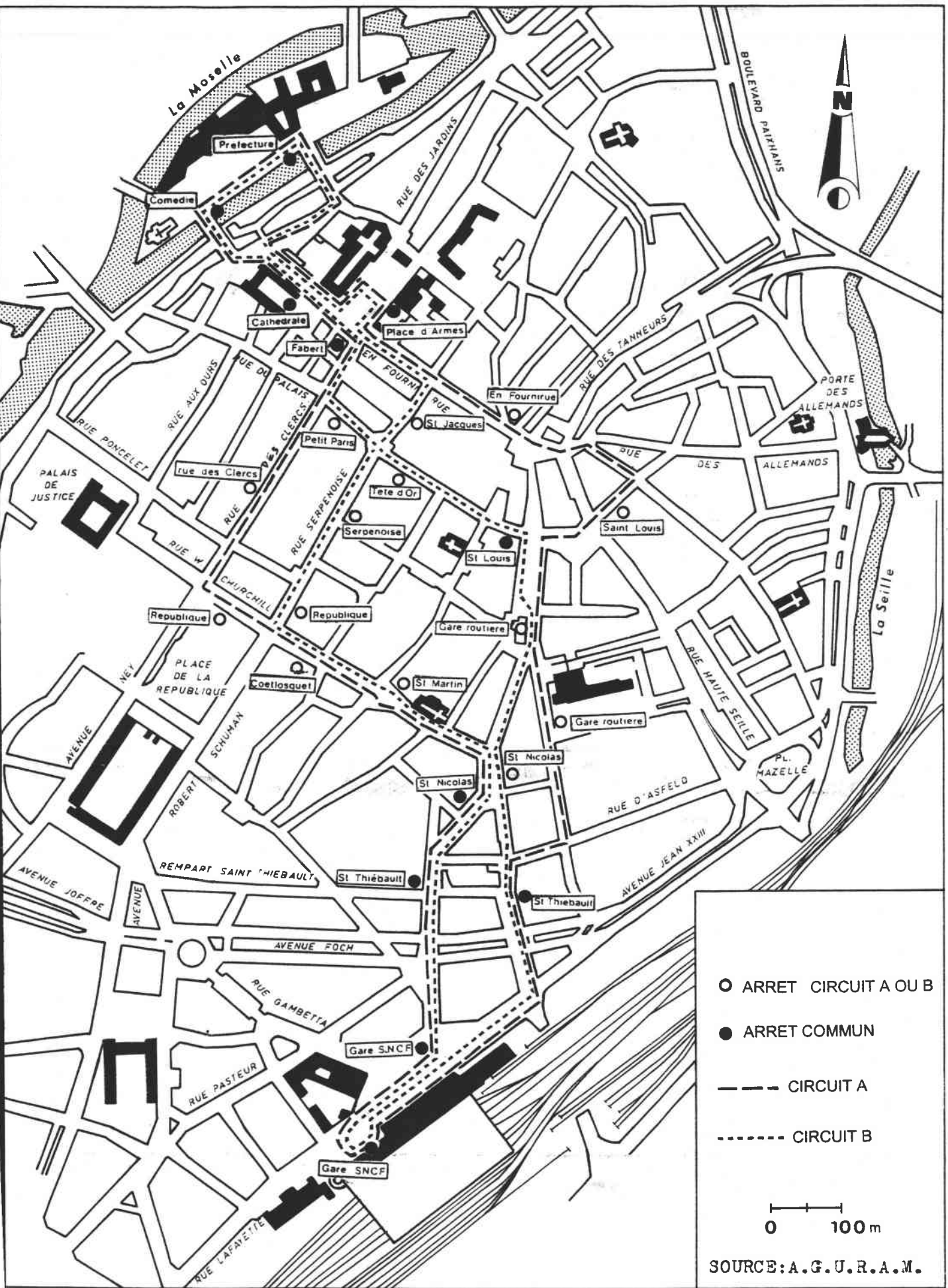
SAMEDI 30 NOVEMBRE 1985

CARTE 95

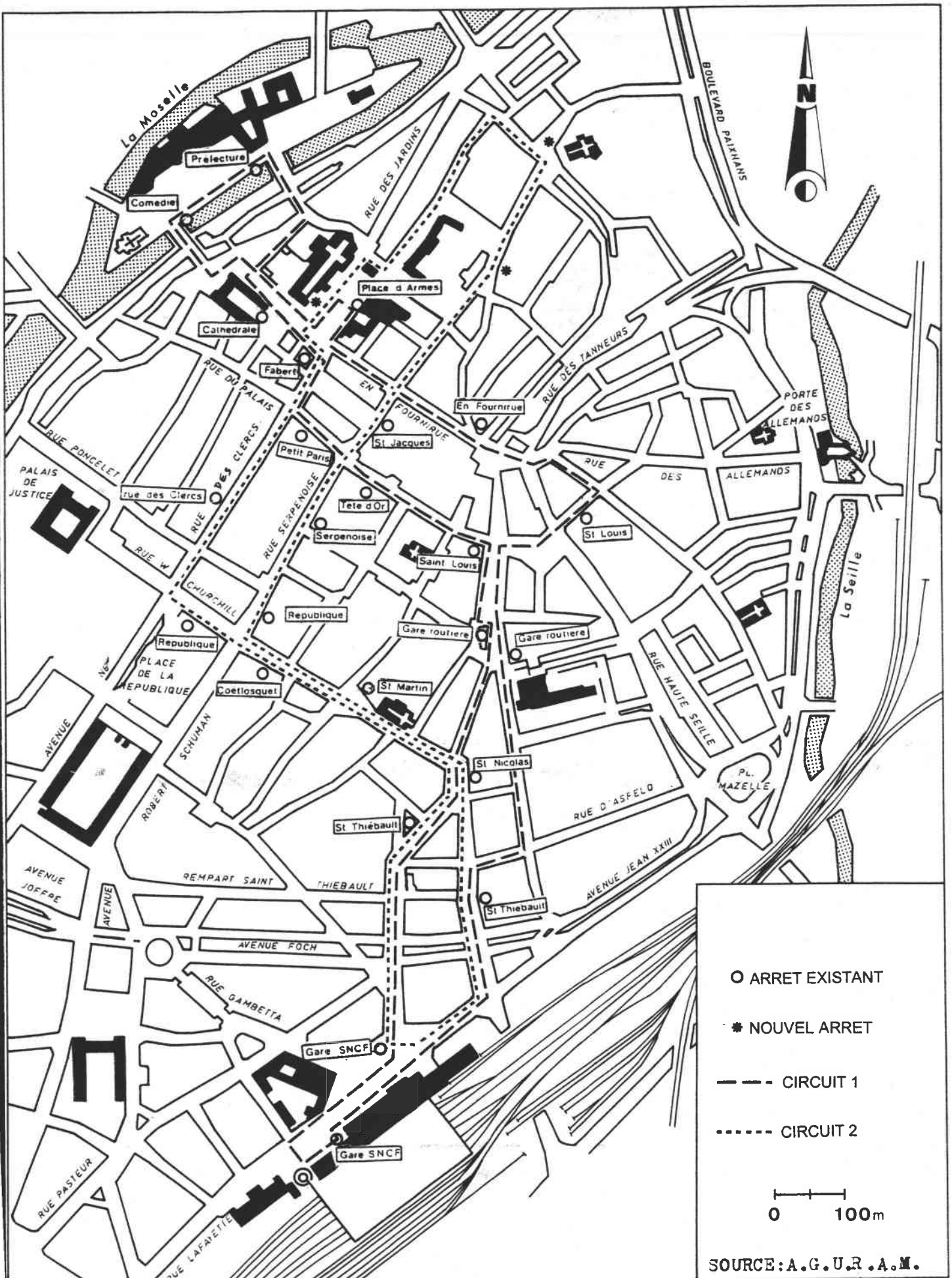


LE RESEAU MINIBUS MESSIN EN 1988

CARTE 96

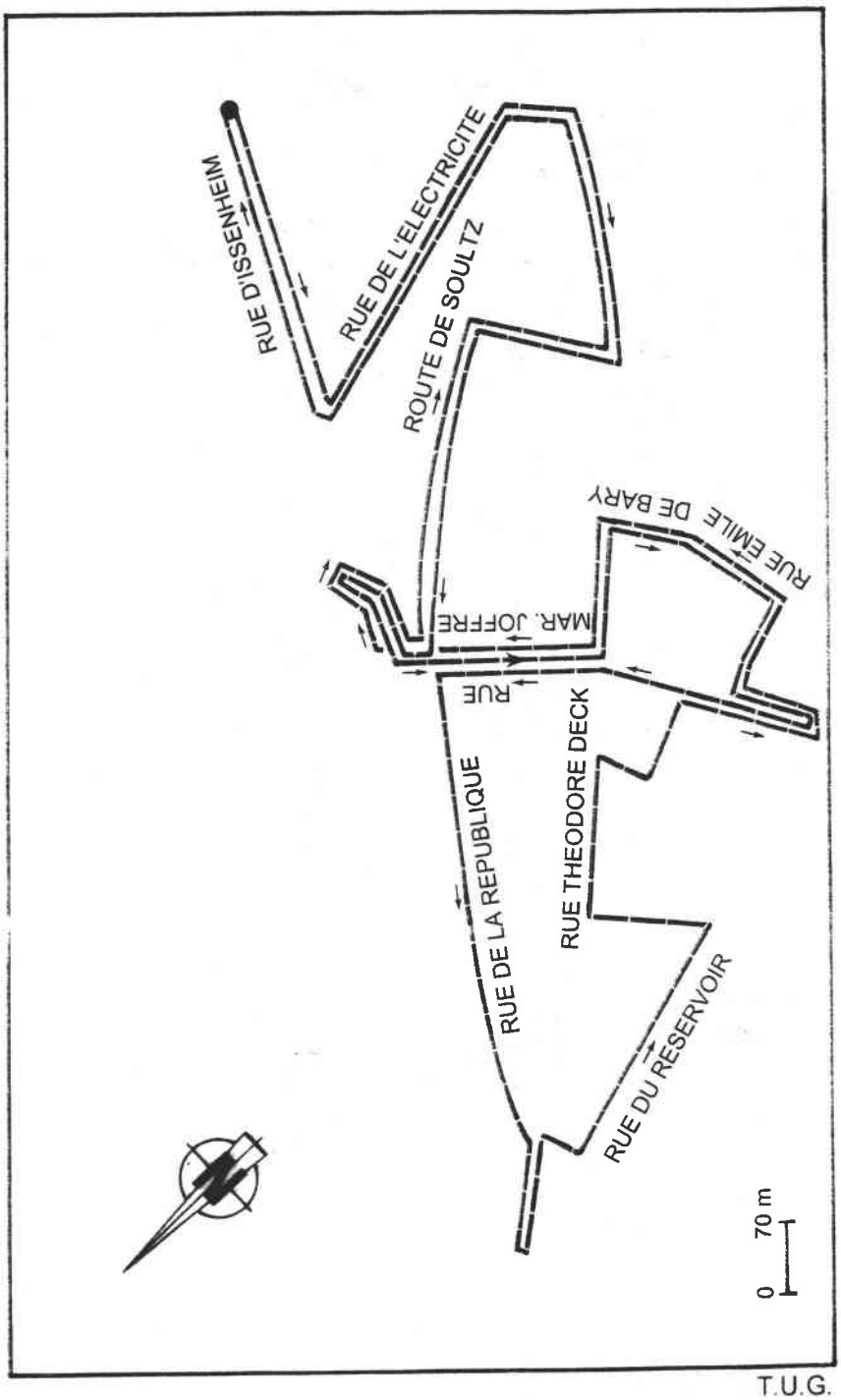


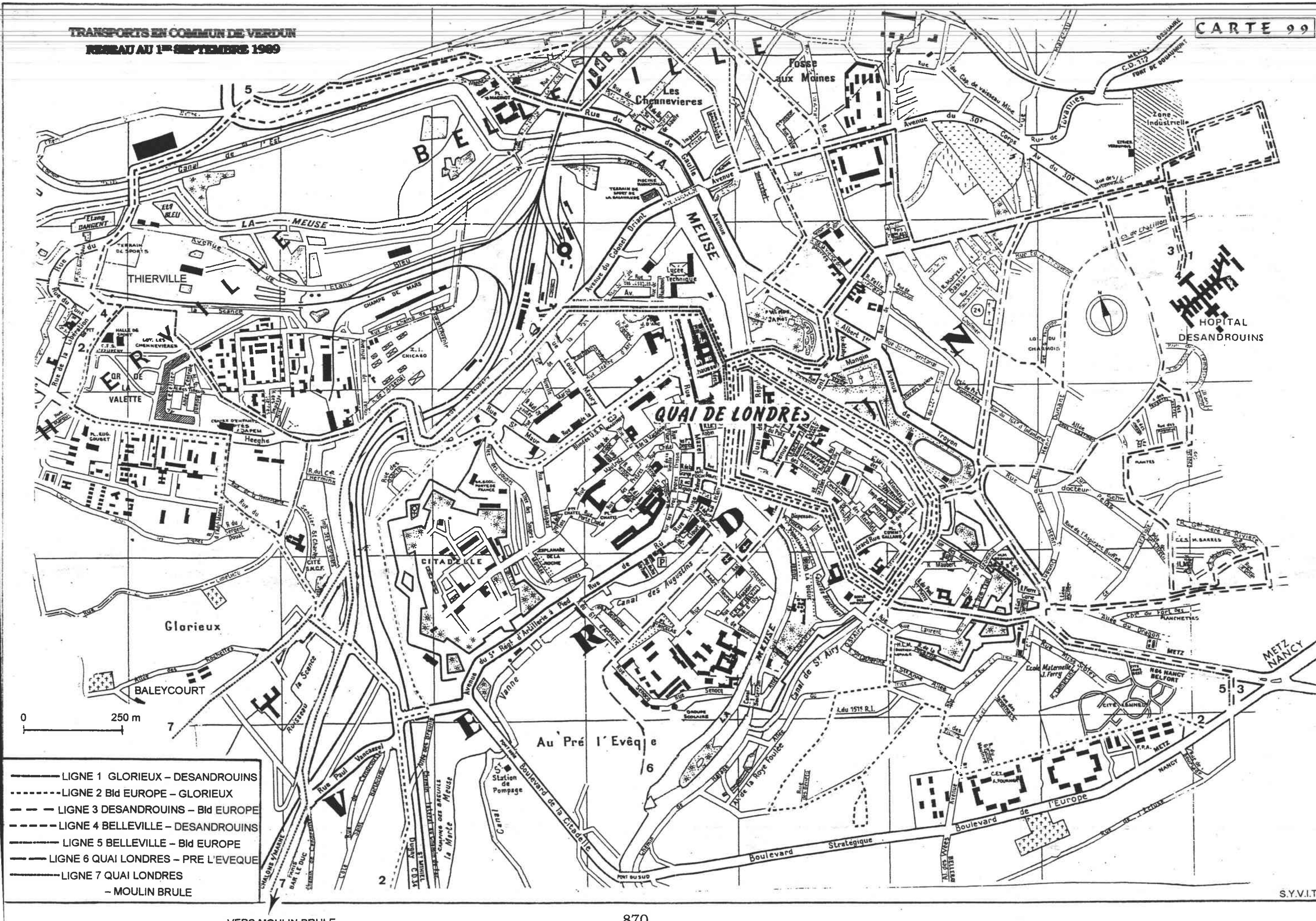
PROJET DE REORGANISATION DU RESEAU MINIBUS MESSIN, EN NOVEMBRE 1988 CARTE 97



TRANSPORTS EN COMMUN DE GUEBWILLER

LIGNE EN SEPTEMBRE 1989

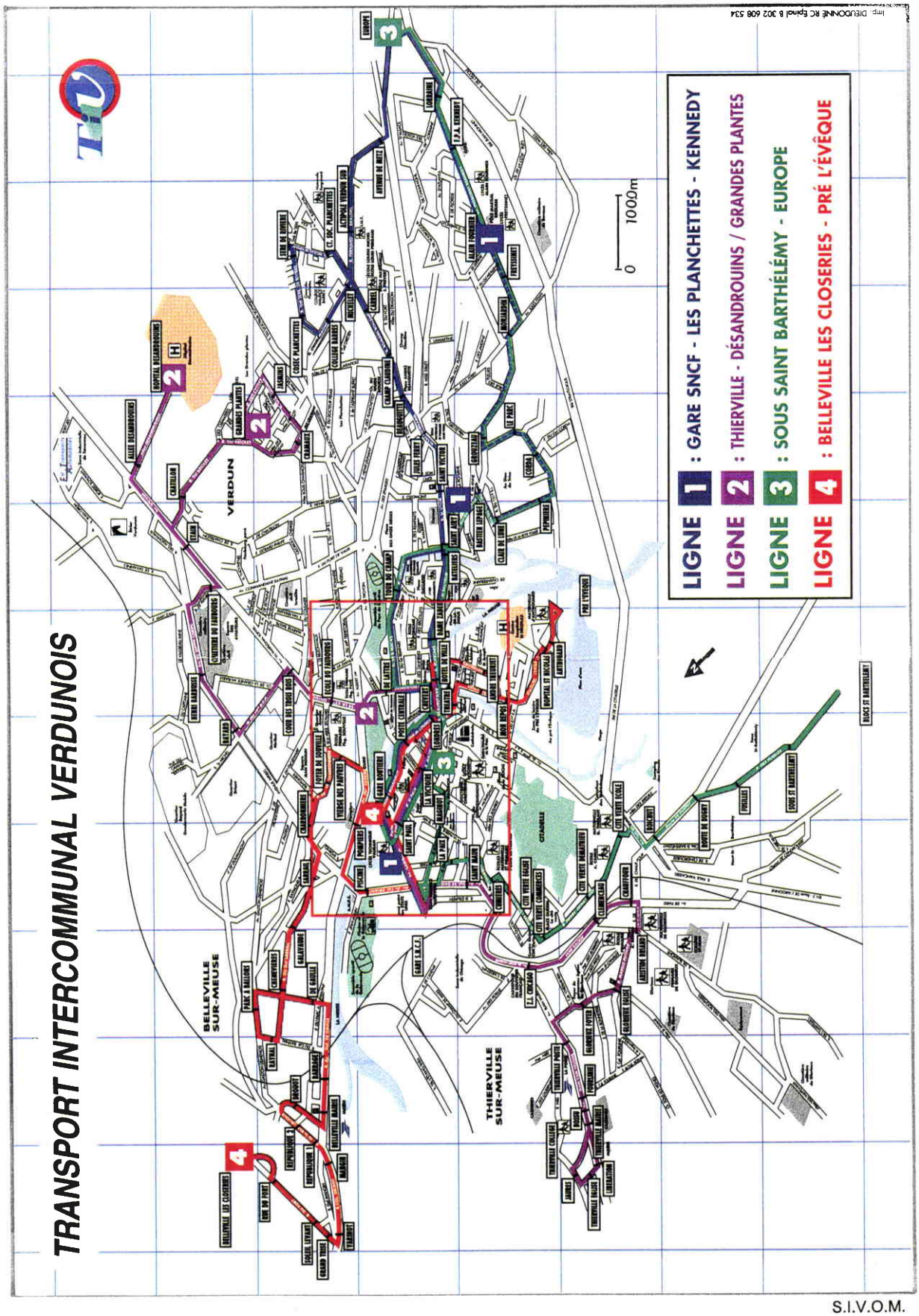




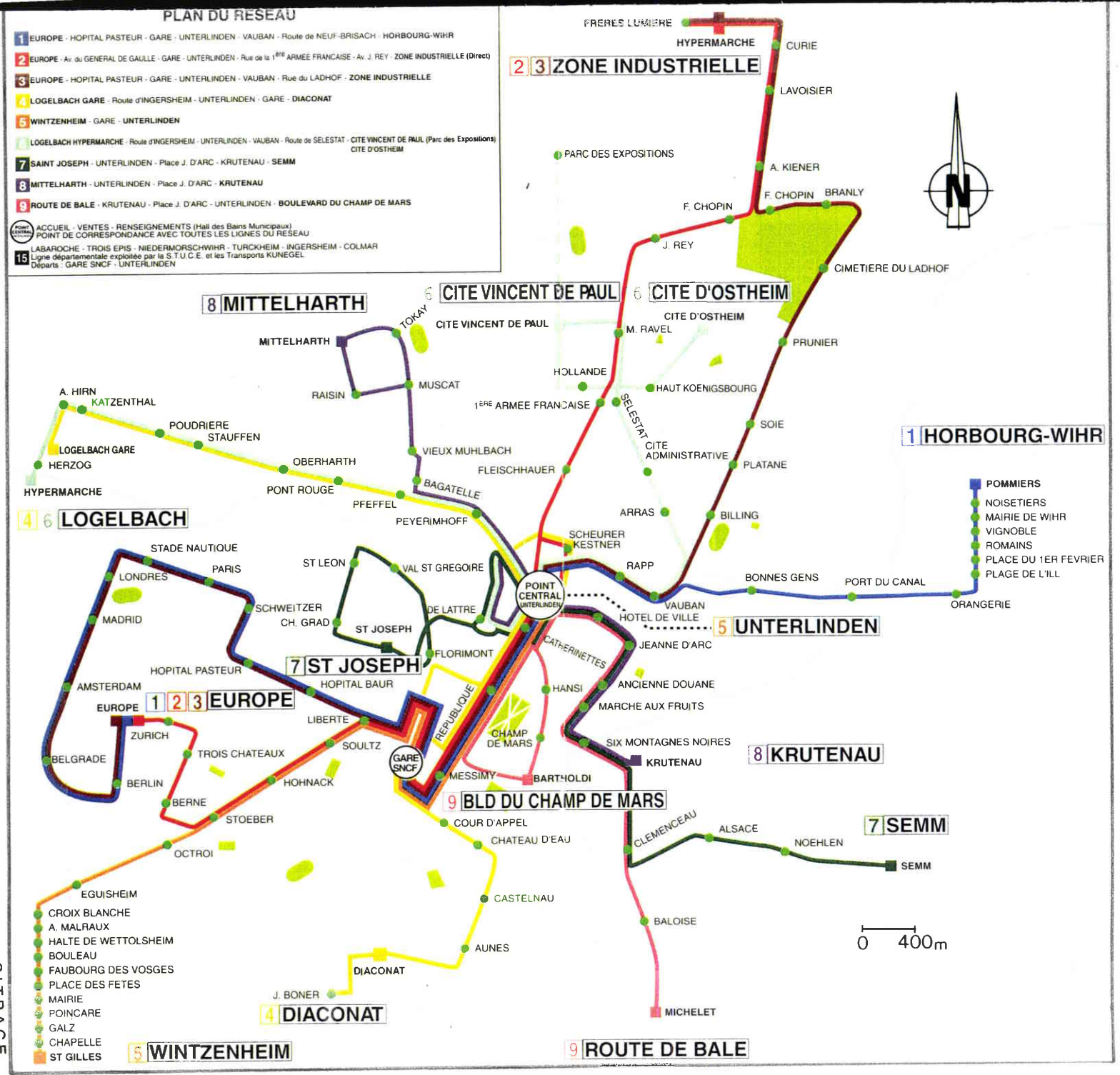
TRANSPORTS EN COMMUN DE VERDUN
RESEAU AU 1ER SEPTEMBRE 1989
CARTE 99
LIGNE 1 GLORIEUX – DESANDROUINS
LIGNE 2 Bld EUROPE – GLORIEUX
LIGNE 3 DESANDROUINS – Bld EUROPE
LIGNE 4 BELLEVILLE – DESANDROUINS
LIGNE 5 BELLEVILLE – Bld EUROPE
LIGNE 6 QUAI LONDRES – PRE L'EVEQUE
LIGNE 7 QUAI LONDRES – MOULIN BRULE
0 250 m
QUAI DE LONDRES
HOPITAL DESANDROUINS
THIERVILLE
Glorieux
BALEYCOURT
CITADELLE
Au Pré l'Evêque
Fosse aux Moines
Les Chennevieres
Zone Industrielle
LA MEUSE
Canal des Augustins
Boulevard Stratégique
Boulevard de l'Europe
Boulevard de la Citadelle
METZ NANCY
CHALONS s/MARNE
PARIS BAR LE DUC
ST MIHIEL
Station de Pompage
CITE AZUR
S.Y.V.I.T.
VERS MOULIN BRULE

TRANSPORTS EN COMMUN DE VERDUN

RESEAU EN SEPTEMBRE 1998



S.I.V.O.M.


PLAN DU RESEAU
1 EUROPE - HOPITAL PASTEUR - GARE - UNTERLINDEN - VAUBAN - Route de NEUF-BRISACH - HORBOURG-WIHR
2 EUROPE - Av. du GENERAL DE GAULLE - GARE - UNTERLINDEN - Rue de la 1ère ARMEE FRANCAISE - Av. J. REY - ZONE INDUSTRIELLE (Direct)
3 EUROPE - HOPITAL PASTEUR - GARE - UNTERLINDEN - VAUBAN - Rue du LADHOF - ZONE INDUSTRIELLE
4 LOGELBACH GARE - Route d'INGERSHEIM - UNTERLINDEN - GARE - DIACONAT
5 WINTZENHEIM - GARE - UNTERLINDEN
6 LOGELBACH HYPERMARCHE - Route d'INGERSHEIM - UNTERLINDEN - VAUBAN - Route de SELESTAT - CITE VINCENT DE PAUL (Parc des Expositions) CITE D'OSTHEIM
7 SAINT JOSEPH - UNTERLINDEN - Place J. D'ARC - KRUTENAU - SEMM
8 MITTELHARTH - UNTERLINDEN - Place J. D'ARC - KRUTENAU
9 ROUTE DE BALE - KRUTENAU - Place J. D'ARC - UNTERLINDEN - BOULEVARD DU CHAMP DE MARS
ACCUEIL - VENTES - RENSEIGNEMENTS (Hall des Bains Municipaux)
POINT DE CORRESPONDANCE AVEC TOUTES LES LIGNES DU RESEAU
15 LABAROCHE - TROIS EPIS - NIEDERMORSCHWIHR - TURCKHEIM - INGERSHEIM - COLMAR
Ligne départementale exploitée par la S.T.U.C.E. et les Transports KUNEGEL
Départs : GARE SNCF - UNTERLINDEN
FRERES LUMIERE
HYPERMARCHE
2 3 ZONE INDUSTRIELLE
CURIE
LAVOISIER
PARC DES EXPOSITIONS
A. KIENER
F. CHOPIN
F. CHOPIN
BRANLY
J. REY
CIMETIERE DU LADHOF
8 MITTELHARTH
6 CITE VINCENT DE PAUL
6 CITE D'OSTHEIM
TOKAY
CITE VINCENT DE PAUL
CITE D'OSTHEIM
M. RAVEL
PRUNIER
MITTELHARTH
HOLLANDE
RAISIN
MUSCAT
HAUT KOENIGSBOURG
A. HIRN
KATZENTHAL
1ERE ARMEE FRANCAISE
SELESTAT
SOIE
POUDRIERE
STAUFFEN
1 HORBOURG-WIHR
LOGELBACH GARE
CITE ADMINISTRATIVE
VIEUX MUHLBACH
HERZOG
OBERHARTH
FLEISCHHAUER
PLATANE
POMMIERS
HYPERMARCHE
PONT ROUGE
BAGATELLE
NOISETIERS
PFEFFEL
ARRAS
BILLING
MAIRIE DE WIHR
4 6 LOGELBACH
PEYERIMHOFF
VIGNOBLE
SCHEURER KESTNER
ROMAINS
STADE NAUTIQUE
ST LEON
VAL ST GREGOIRE
RAPP
PLACE DU 1ER FEVRIER
LONDRES
PARIS
POINT CENTRAL UNTERLINDEN
BONNES GENS
PORT DU CANAL
PLAGE DE L'ILL
SCHWEITZER
VAUBAN
ORANGERIE
MADRID
CH. GRAD
DE LATTRE
HOTEL DE VILLE
5 UNTERLINDEN
ST JOSEPH
CATHERINETTES
JEANNE D'ARC
FLORIMONT
7 ST JOSEPH
HOPITAL PASTEUR
HOPITAL BAUR
HANSI
ANCIENNE DOUANE
AMSTERDAM
EUROPE
1 2 3 EUROPE
MARCHE AUX FRUITS
REPUBLIQUE
LIBERTE
CHAMP DE MARS
SIX MONTAGNES NOIRES
ZURICH
SOULTZ
KRUTENAU
8 KRUTENAU
BELGRADE
TROIS CHATEAUX
GARE SNCF
MESSIMY
BARTHOLDI
BERLIN
HOHNACK
9 BLD DU CHAMP DE MARS
BERNE
COUR D'APPEL
CLEMENCEAU
ALSACE
7 SEMM
STOEBER
CHATEAU D'EAU
NOEHLEN
OCTROI
SEMM
EGUISHEIM
CASTELNAU
CROIX BLANCHE
BALOISE
A. MALRAUX
HALTE DE WETTOLSHEIM
AUNES
BOULEAU
FAUBOURG DES VOSGES
DIACONAT
PLACE DES FETES
J. BONER
MAIRIE
4 DIACONAT
POINCARE
MICHELET
GALZ
CHAPELLE
ST GILLES
5 WINTZENHEIM
9 ROUTE DE BALE
0 400m

TRANSPORTS EN COMMUN DE COLMAR
RESEAU AU 3 SEPTEMBRE 2001

CARTE 102

Destination des lignes

Réseau Semaine (du lundi au samedi)

- 1 EUROPE ⟷ HORBOURG-WIHR ⟷ BISCHWIHR ⟷ FORTSCHWIHR
- 1a EUROPE ⟷ HORBOURG-WIHR ⟷ ANDOLSHEIM ⟷ SUNDHOFFEN
- 1b UNTERLINDEN ⟷ SUNDHOFFEN (Direct)
- 2 EUROPE ⟷ ZONE INDUSTRIELLE ⟷ HAUSSMANN
- 2a EUROPE ⟷ ZONE INDUSTRIELLE ⟷ ZAC AERODROME ⟷ PARC DES EXPOSITIONS
- 3 EUROPE ⟷ HOUSSEN (Hypermarché Cora)
- 4 EUROPE ⟷ LAUENSTEIN ⟷ DIACONAT ⟷ RICOH
- 5 LOGELBACH (Hypermarché Rond Point) ⟷ WINTZENHEIM
- 6 LOGELBACH (Hypermarché Rond Point) ⟷ WETTOLSHEIM ⟷ WINTZENHEIM
- 7 SAINT JOSEPH ⟷ MITTELHARTH ⟷ ROUTE DE BÂLE ⟷ SEMM
- 8 MITTELHARTH ⟷ SAINT JOSEPH ⟷ ROUTE DE BÂLE ⟷ SEMM
- 9 BIOPOLE ⟷ GRILLENBREIT/CAMPUS ⟷ COLLEGE BERLIOZ ⟷ WIDOR
- 11 RIEDWIHR ⟷ WICKERSCHWIHR ⟷ HOLTZWIHR ⟷ UNTERLINDEN

Tronc Commun

- LIBERTE ⟷ CATHERINETTES
- CATHERINETTES ⟷ UNTERLINDEN
- UNTERLINDEN ⟷ VAUBAN
- UNTERLINDEN ⟷ PEYERIMHOFF

Réseau Soirée (du lundi au samedi)

- C SOMMAMBUS HORBOURG-WIHR ⟷ EUROPE ⟷ LADHOF

Réseau Dimanche et Jour Férié

- A WINTZENHEIM ⟷ WETTOLSHEIM ⟷ EUROPE ⟷ LADHOF ⟷ PARC des EXPOSITIONS*
- B HORBOURG-WIHR ⟷ LOGELBACH (Gare)

* Desservi lors de certaines manifestations

Ligne 13 : LABAROCHE - TROIS-EPIS - NIEDERMORSCHWIHR - TURCKHEIM - INGERSHEIM - COLMAR
Lignes départementales exploitées par la TRACE et affrétés aux Transports Lucien KOHLEGEL
Départs : GARE SNCF - UNTERLINDEN



Accueil Clients

TRACE
Agence Commerciale
Galerie du Rempart à Colmar
(à 100 mètres de l'arrêt Unterlinden)

- du lundi au vendredi : de 8h45 à 12h00 et de 13h30 à 18h00
- le 1er et le dernier samedi du mois : de 8h45 à 12h00
- le 1er et le dernier jour ouvré du mois : de 8h30 à 18h30
- du lundi au vendredi, du 15 juillet au 14 août : de 8h45 à 12h00

Allô TRACE 03 89 20 80 80

Réseau Semaine

0 300 m

Légendes

Mairie, PTT, Cafés, Etablissements Sco aire et Universitaires, Etablissements Commerces, Marché, Parc de stationnement, Théâtre, Eglise, Ambulance, Cimetière, Pharmacie, Piscine, Police, Stade, Taxi, Urgences, Centre Hospitalier, Consulat, Dépôt de bus Trace, Gare SNCF, Office du Tourisme, Relais Commercial

Bedfort - 0189031 - Tél. 03 84 28 20 10
© Reproduction même partielle interdite - Edition Août 2001

TRACE
Société des Transports Urbains de Colmar et Environs
10, rue des Bonnes Gens - 68000 COLMAR

N T.R.A.C.E.

TRANSPORTS EN COMMUN DE LONGWY

RESEAU EN OCTOBRE 1989

1 **ST-CHARLES** MEUSE — HERSERANGE — LONGWY BAS — LONGWY HAUT — **HÔPITAL** 1

2 **CANTEBONNE** — VILLERUPT — THIL — HUSSIGNY — SAULNES — HERSERANGE — LONGWY BAS — LONGWY HAUT — **HÔPITAL** 2

3 **MONT SAINT MARTIN** — HÔPITAL — GOURAINCOURT — LONGWY BAS — RÉHON CENTRE — **HEUMONT** ROUTE DE CHÊNIÈRES 3

4 **ÉTOILE** — LONGWY BAS — MEXY — HAUCOURT MOULAINE — VILLERS LA MONTAGNE — THIL — **VILLERUPT** HENRI BARBUSSE 4

MOULAINE 4

5 **LONGWY HAUT** I.U.T. — LONGWY BAS — RUE DE LA CHIERS / HERSERANGE — **LONGLAVILLE** ELSA TRIOLET 5

6 **LONGWY BAS** GARE ROUTIÈRE — PULVENTEUX Z.I. — PIEDMONT — **HÔPITAL** 6

ZONE 1

ZONE 2

BELGIQUE

LUXEMBOURG

PIEDMONT

MONT ST-MARTIN

LES BLEUETS collège

PARC INTERNATIONAL D'ACTIVITÉS (PED)

SAULNES

ELSA TRIOLET

LONGLAVILLE

LONGWY HAUT

LONGWY - GOURAINCOURT

HERSERANGE

LONGWY BAS

ST-CHARLES

MOULAINE

MEXY

HAUCOURT-MOULAINE

RÉHON

HEUMONT

VILLERS-LA-MONTAGNE

HUSSIGNY-GODBRANGE

THIL

VILLERUPT

TIERCELET

0 500m

S.E.M.I.T.U.L.

etcolor 54 longlaville

CARTE 104

TRANSPORTS EN COMMUN DE LONGWY

RESEAU AU 2 NOVEMBRE 1999

semitul

LA VIE AUCHAN
ULTRA FIOUL Passez vos commandes à l'espace accord de votre magasin Auchan ou téléphonez au: 03 82 25 90 00
AUCHAN Mont Saint Martin 3, rue Alfred Labbé

N

BELGIQUE
AUBANGE
MONT-SAINT-MARTIN
PETANGE
SAULNES
LONGLAVILLE
HERSERANGE
LONGWY
COSNES-ET-ROMAIN
LEXY
MEXY
REHON
HAUCOURT MOULAINE
CHENIERES
CUTRY
DIFFERDANGE
HUSSIGNY GODBRANGE
LUXEMBOURG
THIL
VILLERUPT
AUDUN-LE-TICHE
RUSSANGE
VILLERS-LA-MONTAGNE
TIERCELET

Gare de Rodange
Rodange
Fiedmont
Bel Arbre Piedmont
La Réole
Bleuets
Verdun
Lille
Bordeaux
Capucines
Eglantines
La Charmille
Foch
Résistance
Nancy
E. Hemingway
Bains-Douches
Gériatrie
Hôpital
Avenue de la Gare
Maison du Peuple
Elsa Triolet
Rue des Fleurs
Les Genêts
Chadelle
Cité Jardins
Cité Latarse
Bretagne
Gourancourt
Joseph Labbé
Parc Duclos
Avenue des Arts
Saint-Jules
Aviation
Mairie de Longlaville
Saulnes Centre
Le Guerre
Auguste Rase
Salvador Allende
Les Pierrettes
Allée des Roses
Quatre Vents
Concorde
Cimetière
Luxembourg
Landrivaux
Acacias
Lebrun
Bessemer
Rue de Bitche
Languedoc
Centre commercial
Tivoli
Beauséjour
Stade
8 Mai 1945
Jura
Rue Thomas
IUT Plaine de Jeux
Place Darche (Stanislas)
Place Darche (Mercy)
Poincaré
Bois de Cha
Lycée Mézières
11 Nov. 1918
Croix de Mission
Récollets
La Chiers
Bel Arbre
Mc Donald
Pierre Curie
République
ZI Pulventeux
19 Mars 1962
Home City
Europe
Boismont
Jeanne d'Arc
Rue de Metz
Labro
Merlin
Espace Bus Longwy Bas
Mairie d'Herserange
Saint-Eloi
Saint-Louis
Herserange Village
La Folie
Ardèche
Meurthe
Eglise
Rhin
Château d'Eau
Lalontaine
Chapelle
Poste de Rehon
Rehon-Centre
Calvaire
Haumont
Eglise
Rue de la Ferme
Réservoir
Collège Brossolette
Route de Chenières
Ecole
Mairie de Cutry
Ecoles
Condé
Rue Nationale
La Forchette
Le Ratentout
Lorraine
Forêt de Séloumont
Saint-Charles
Moulaine
Lamartine
Musset
Victor Hugo
Mairie d'Haucourt
Godbrange
Mairie Hussigny
Pasteur
Carnot
Cité Michel
Villers-Centre
Villers-Mairie
Villers-Poste
Villers RN
CAT
ETL
Andrin
Manducher
SFME
Le Parc
Colonel Fabien
Thil-Centre
Sainte-Barbe
Sainte-Claire
Gambetta
H. Barbusse
Paix
A. Bertin
Peupliers
Piscine
Molière
Lycée H. Wallon
Erckmann Chatrian
Collège J. Macé
Libération
Balzac
Paul Nicou
Camélias
Violettes
Canteborne

LONGWY
Bretagne
Cité Latarse
Rue de Bitche
Languedoc
Centre commercial
Tivoli
Beauséjour
Stade
8 Mai 1945
Jura
Rue Thomas
IUT Plaine de Jeux
Place Darche (Stanislas)
Place Darche (Mercy)
Poincaré
Lycée Mézières
11 Nov. 1918
Croix de Mission
La Chiers
Bel Arbre
Mc Donald
Pierre Curie
Récollets
République
ZI Pulventeux
19 Mars 1962
Home City
Europe
Boismont
Rue de Metz
Jeanne d'Arc
Labro
Merlin

VILLERUPT
Sainte-Claire
Gambetta
H. Barbusse
Paix
A. Bertin
Piscine
Peupliers
Molière
Lycée H. Wallon
Erckmann Chatrian
Collège J. Macé
Libération
Balzac
Paul Nicou
Camélias
Violettes

Légende
Terminus
Arrêt
Arrêt ligne Express Haut
Arrêt dans un sens
Mairie
Poste
Collège, Lycée
Hôpital, clinique
Eglise
Stade
Centre commercial
Dépositaire Semitul
0 200 m

Info Espace Bus

Longwy-Bas

Place Salvador Allende
03 82 24 11 12

Heures d'ouverture :
- Lundi : 13h45 - 17h
- Mardi-Vendredi : 8h30 - 12h15 / 13h45 - 17h
- Samedi : 8h30 - 12h15

Villerupt

Avenue Albert Lebrun
03 82 89 18 15

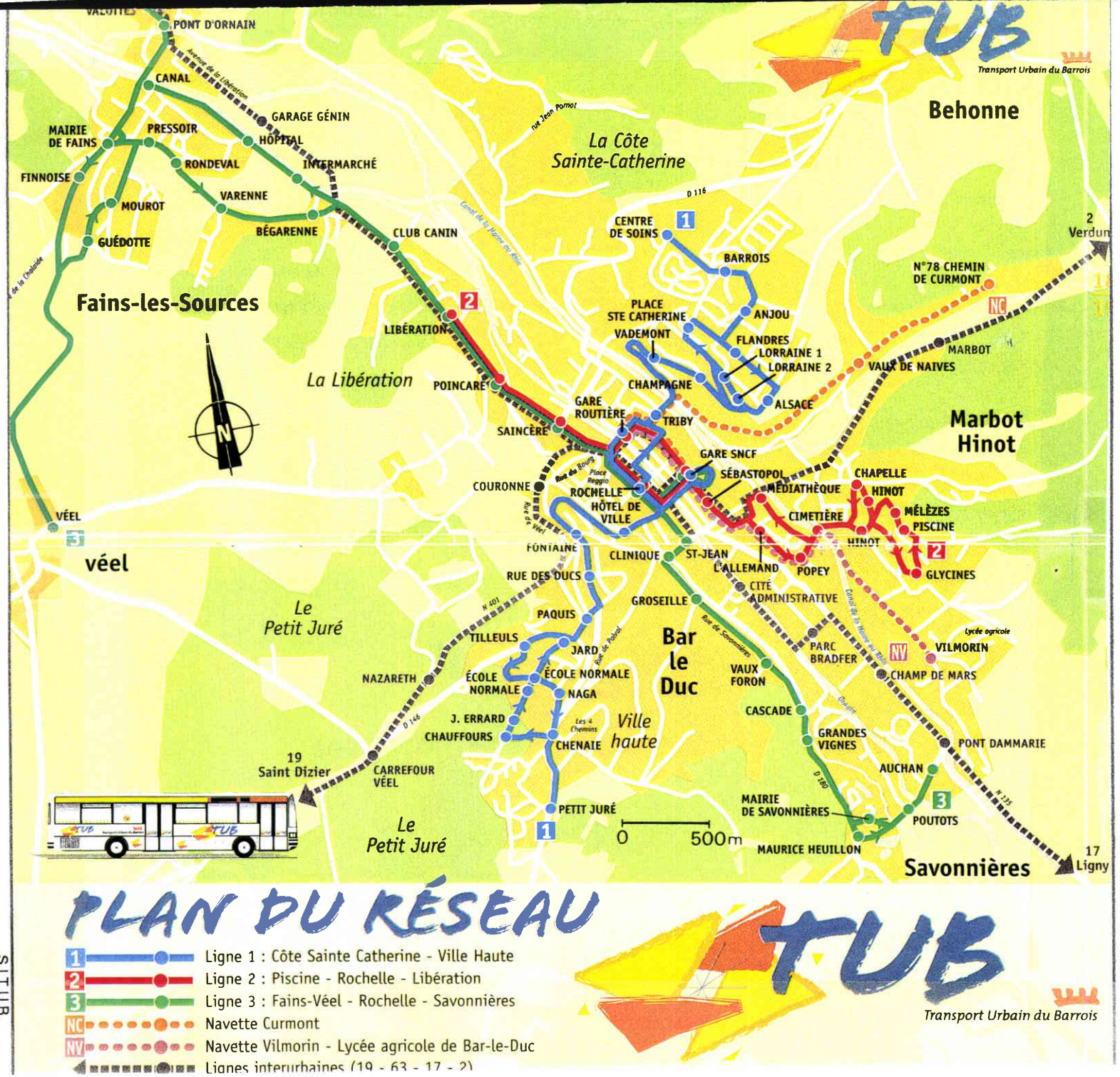
Heures d'ouverture :
- Lundi-Vendredi : 8h25 - 12h / 14h45 - 18h
- Samedi : 8h25 - 11h25

Destination des lignes

A	Mt-St-Martin	Hôpital	Rue des Fleurs	Longlaville	A
			Thil (St Charles)	Haucourt-Moulaine	A
B	Cutry	Mairie Cutry	Eglantines	Mt-St-Martin	B
C	Villerupt (Canteborne)	A. Bertin	Cité Michel	Hussigny-Godbrange	C
			Le Parc	Tiercelet	C
D	Hussigny-Godbrange	Carnot	Espace Bus	Longwy-Bas	D
E	Mexy	Lorraine	IUT - Plaine de Jeux	Longwy-Haut	E
	Villerupt	H. Barbusse	Hôpital	Mt-St-Martin	
F	Villers-la-Montagne	SFME	Espace Bus	Longwy-Bas	F
	Mt-St-Martin	Hôpital	Pétange	Pétange	
Taxi	Haucourt-Moulaine	Mairie d'Haucourt	Fiedmont	Mt-St-Martin	Taxi

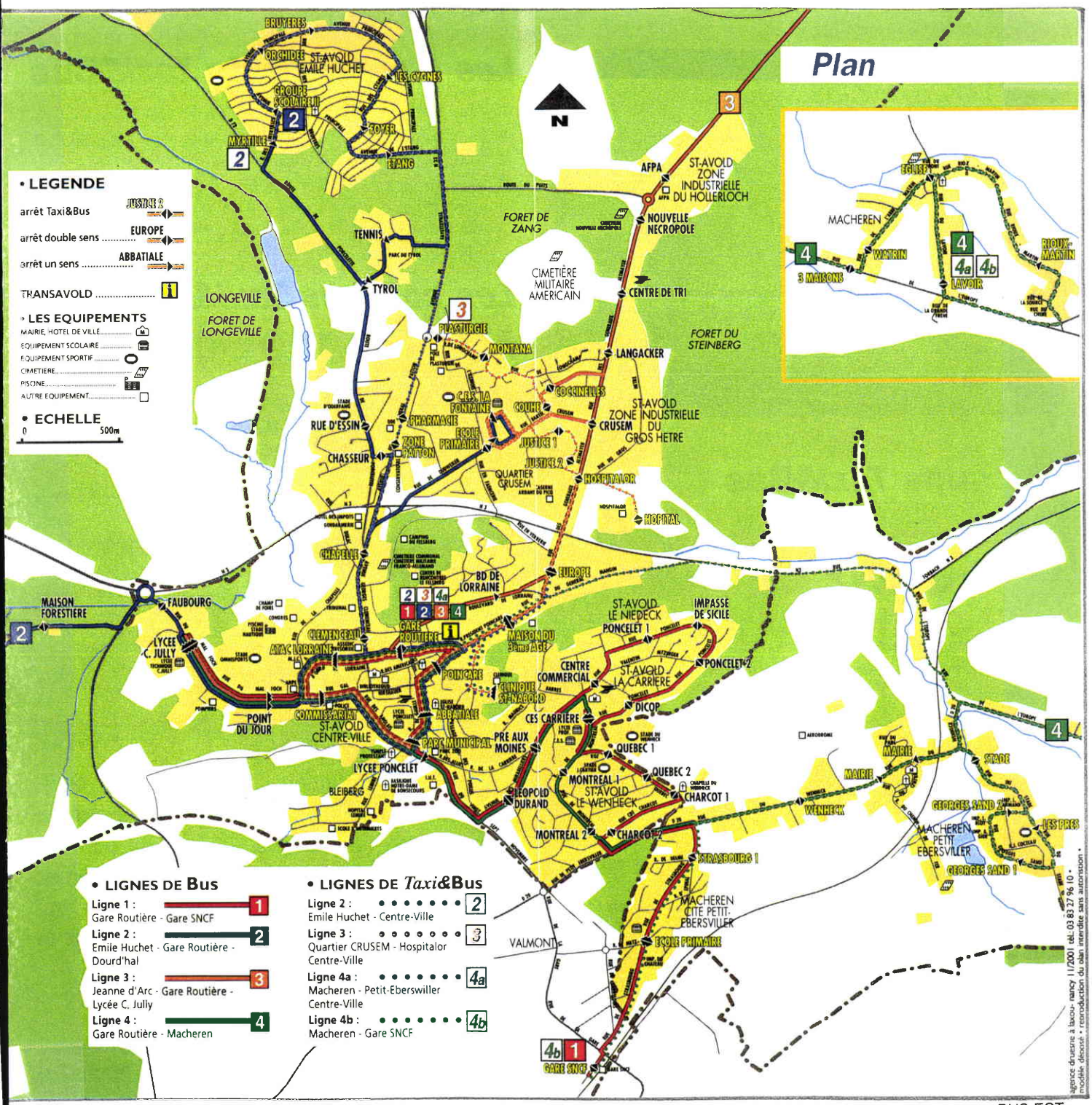
MUTLOR Les Mutuelles de Lorraine
Des prestations inégalées ! Des tarifs adaptés à chacun !
Votre mutuelle s'en occupe depuis plus de 40 ans

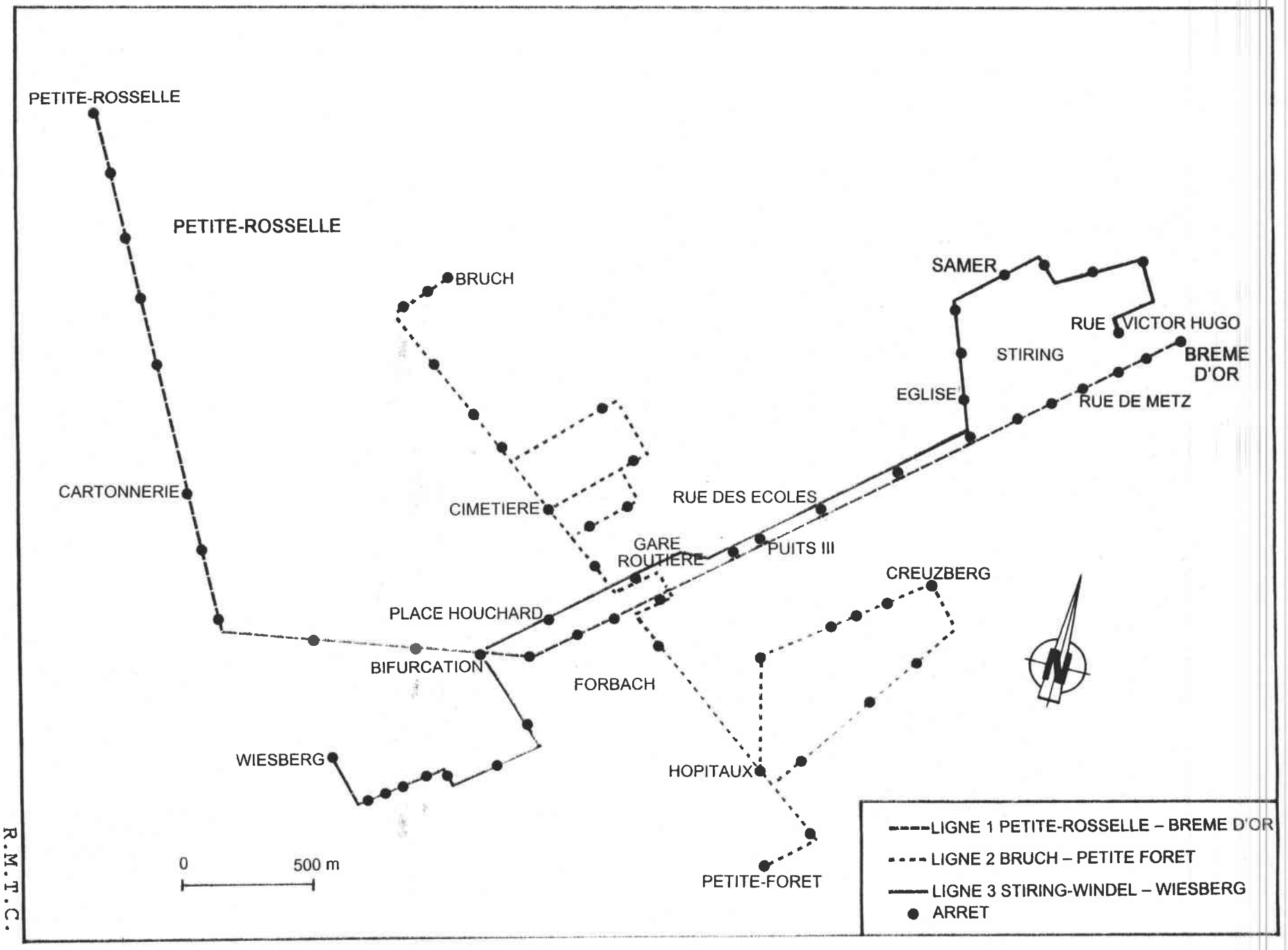
S.E.M.I.T.U.L.


TUB
Transport Urbain du Barrois
PONT D'ORNAIN
CANAL
GARAGE GÉNIN
MAIRIE DE FAINS
PRESSOIR
HÔPITAL
RONDEVAL
INTERMARCHÉ
FINNOISE
VARENNE
MOUROT
BÉGARENNE
GUÉDOTTE
CLUB CANIN
Fains-les-Sources
LIBÉRATION
La Libération
POINCARÉ
SAINCÈRE
La Côte Sainte-Catherine
Behonne
CENTRE DE SOINS
BARROIS
PLACE STE CATHERINE
ANJOU
VADEMONT
FLANDRES
LORRAINE 1
LORRAINE 2
CHAMPAGNE
ALSACE
GARE ROUTIÈRE
TRIBY
GARE SNCF
SÉBASTOPOL
MÉDIATHÈQUE
CHAPELLE
HINOT
MÉLÈZES
PISCINE
CIMETIÈRE
HINOT
GLYCINES
COURONNE
ROCHELLE
HÔTEL DE VILLE
FONTAINE
CLINIQUE
ST-JEAN L'ALLEMAND
POPEY
CITÉ ADMINISTRATIVE
RUE DES DUCS
GROSEILLE
PAQUIS
TILLEULS
JARD
ÉCOLE NORMALE
NAGA
NAZARETH
J. ERRARD
CHAUFFOURS
CHENAIE
Ville haute
Le Petit Juré
Bar le Duc
VAUX FORON
PARC BRADFER
VILMORIN
CHAMP DE MARS
CASCADE
GRANDES VIGNES
PONT DAMMARIE
AUCHAN
POUTOTS
MAIRIE DE SAVONNIÈRES
MAURICE HEUILLON
Savonnières
VÉEL
véel
CARREFOUR VÉEL
19 Saint Dizier
17 Ligny
2 Verdun
N°78 CHEMIN DE CURMONT
MARBOT
VAUX DE NAIVES
Marbot Hinot
0
500m
PLAN DU RÉSEAU
Ligne 1 : Côte Sainte Catherine - Ville Haute
Ligne 2 : Piscine - Rochelle - Libération
Ligne 3 : Fains-Véel - Rochelle - Savonnières
Navette Curmont
Navette Vilmorin - Lycée agricole de Bar-le-Duc
Lignes interurbaines (19 - 63 - 17 - 2)
TUB
Transport Urbain du Barrois

TRANSPORTS EN COMMUN DE SAINT-AVOLD

RESEAU AU 3 DECEMBRE 2001



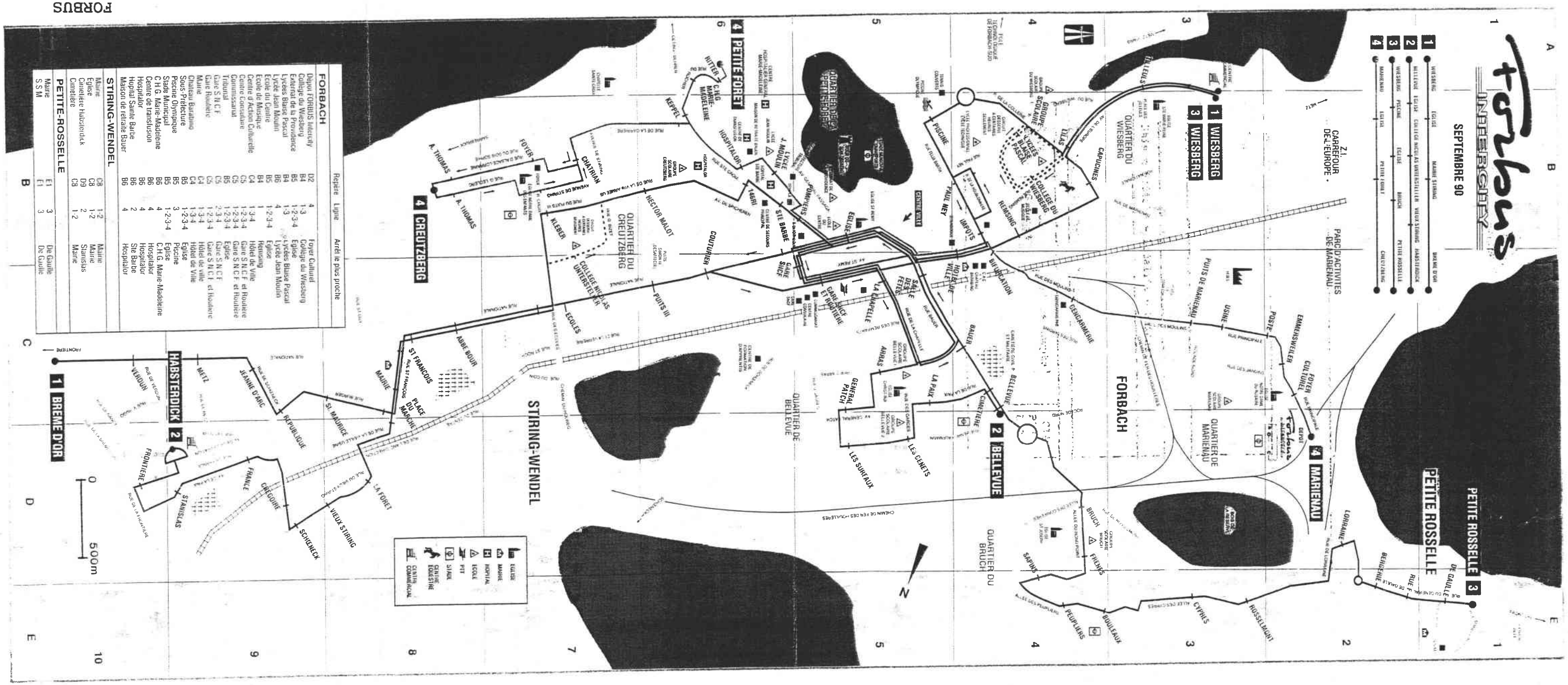


R.M.T.C.

CARTE 107

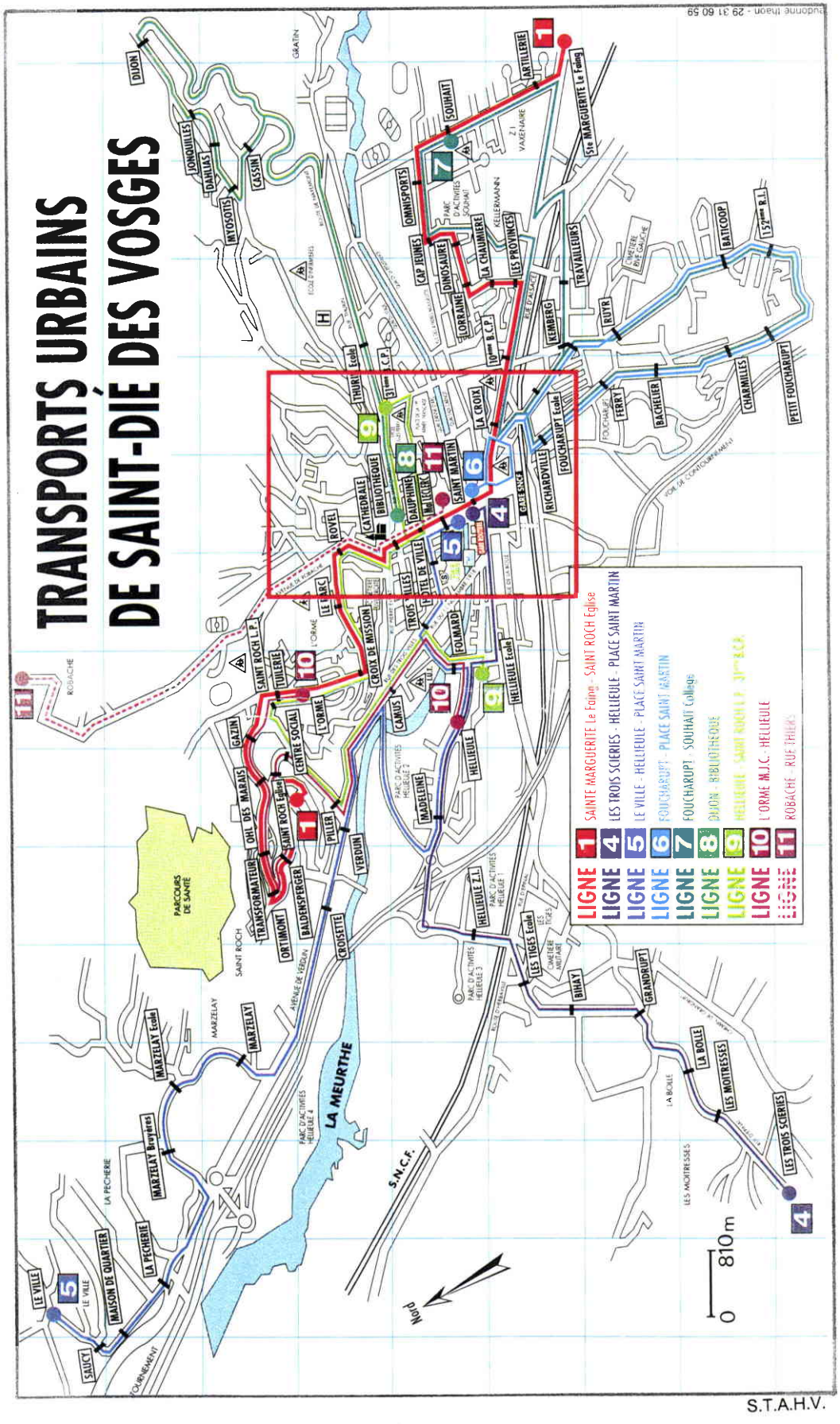
TRANSPORTS EN COMMUN DE FORBACH

RESEAU AU 10 SEPTEMBRE 1990

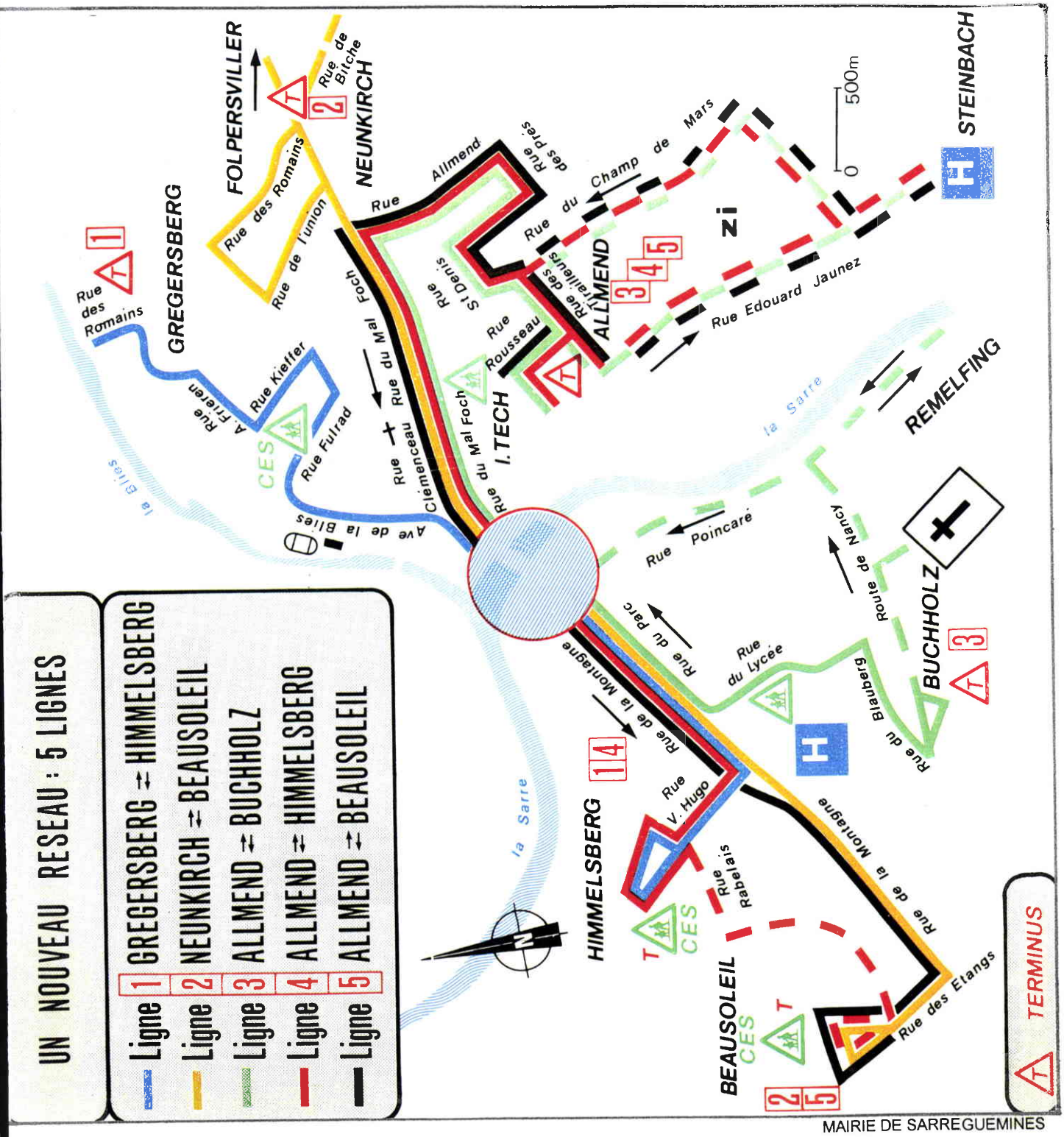


CARTE 108

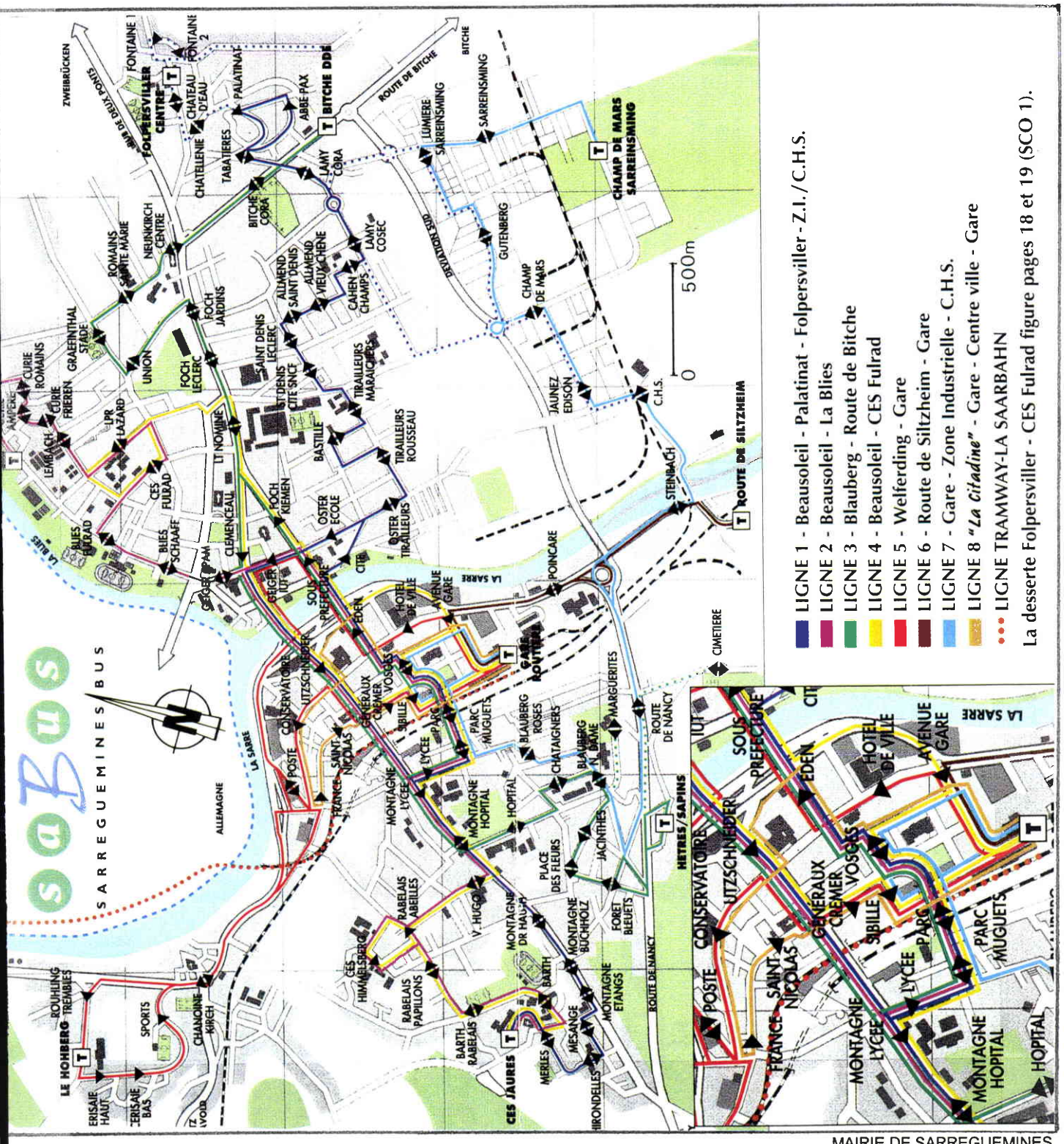
RESEAU AU 8 JANVIER 1996



RESEAU AU 16 DECEMBRE 1976

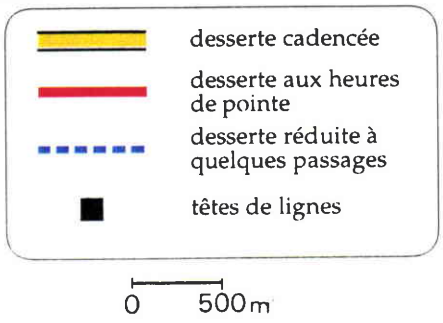


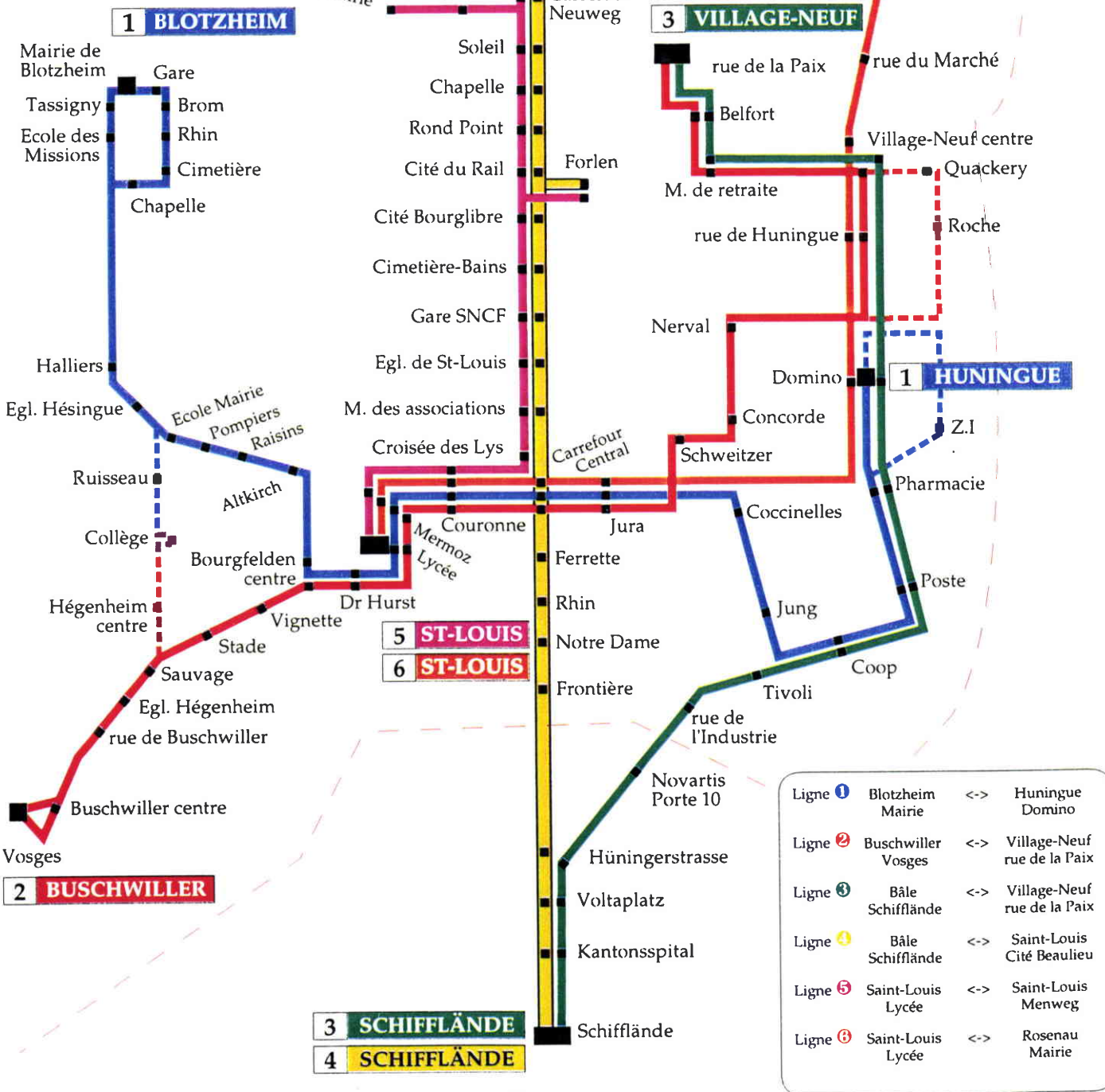
RESEAU EN SEPTEMBRE 1999



MAIRIE DE SARREGUEMINES

Le réseau DistriBus

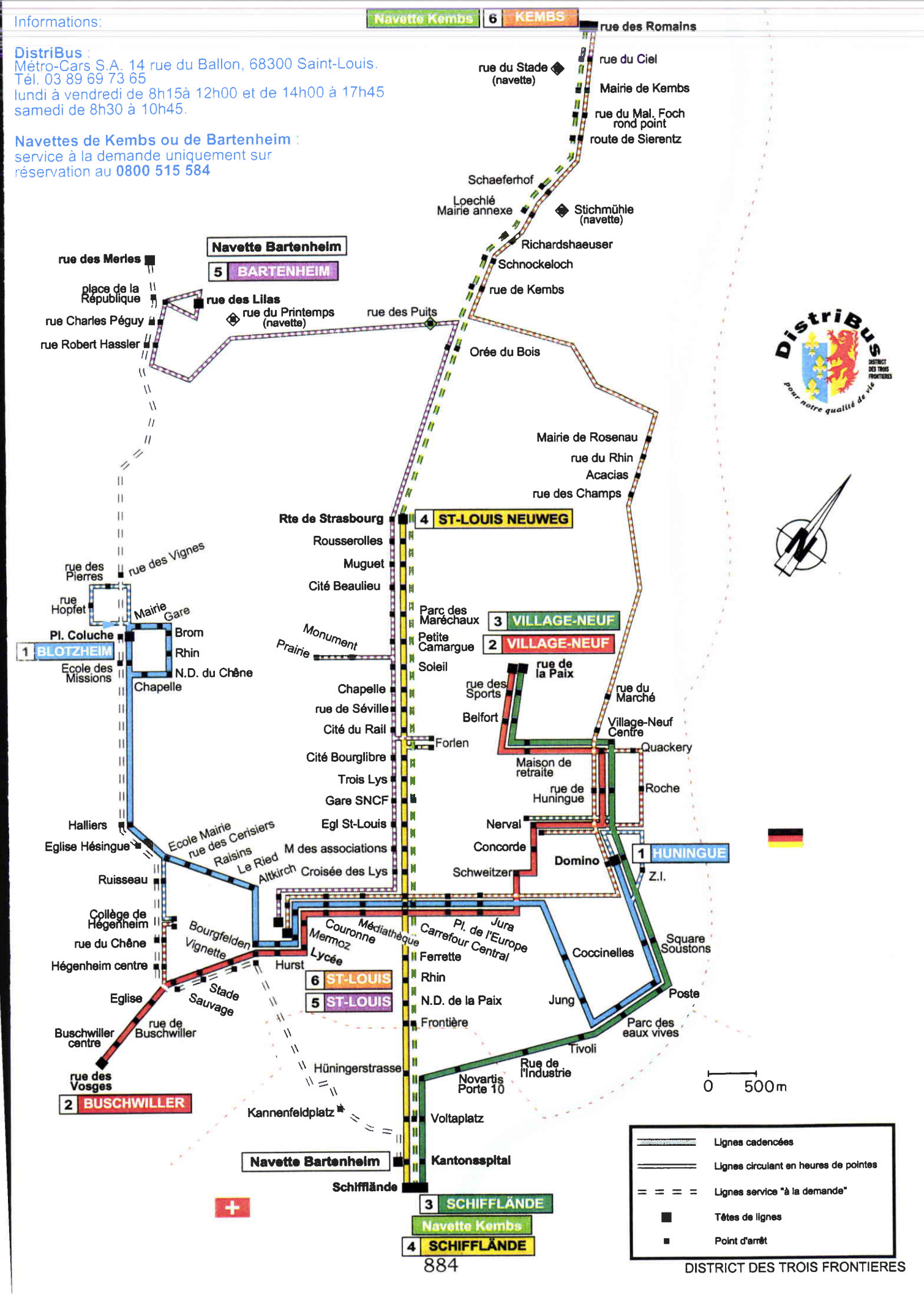




Ligne 1	Blotzheim Mairie	<->	Huningue Domino
Ligne 2	Buschwiller Vosges	<->	Village-Neuf rue de la Paix
Ligne 3	Bâle Schifflände	<->	Village-Neuf rue de la Paix
Ligne 4	Bâle Schifflände	<->	Saint-Louis Cité Beaulieu
Ligne 5	Saint-Louis Lycée	<->	Saint-Louis Menweg
Ligne 6	Saint-Louis Lycée	<->	Rosenau Mairie

DISTRICT DES TROIS FRONTIERES

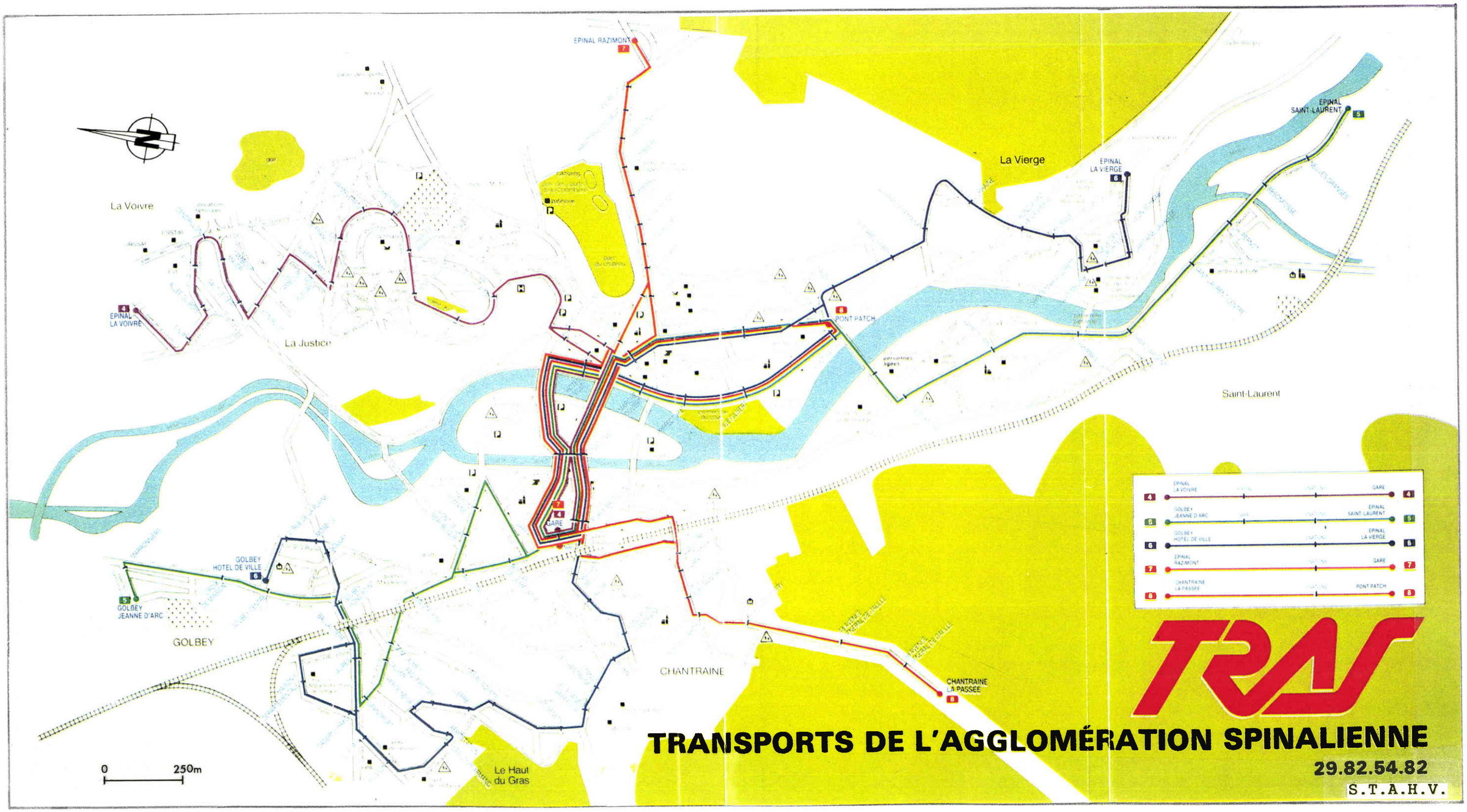
TRANSPORTS EN COMMUN DE SAINT-LOUIS — RESEAU AU 2 SEPTEMBRE 2002 — CARTE 113



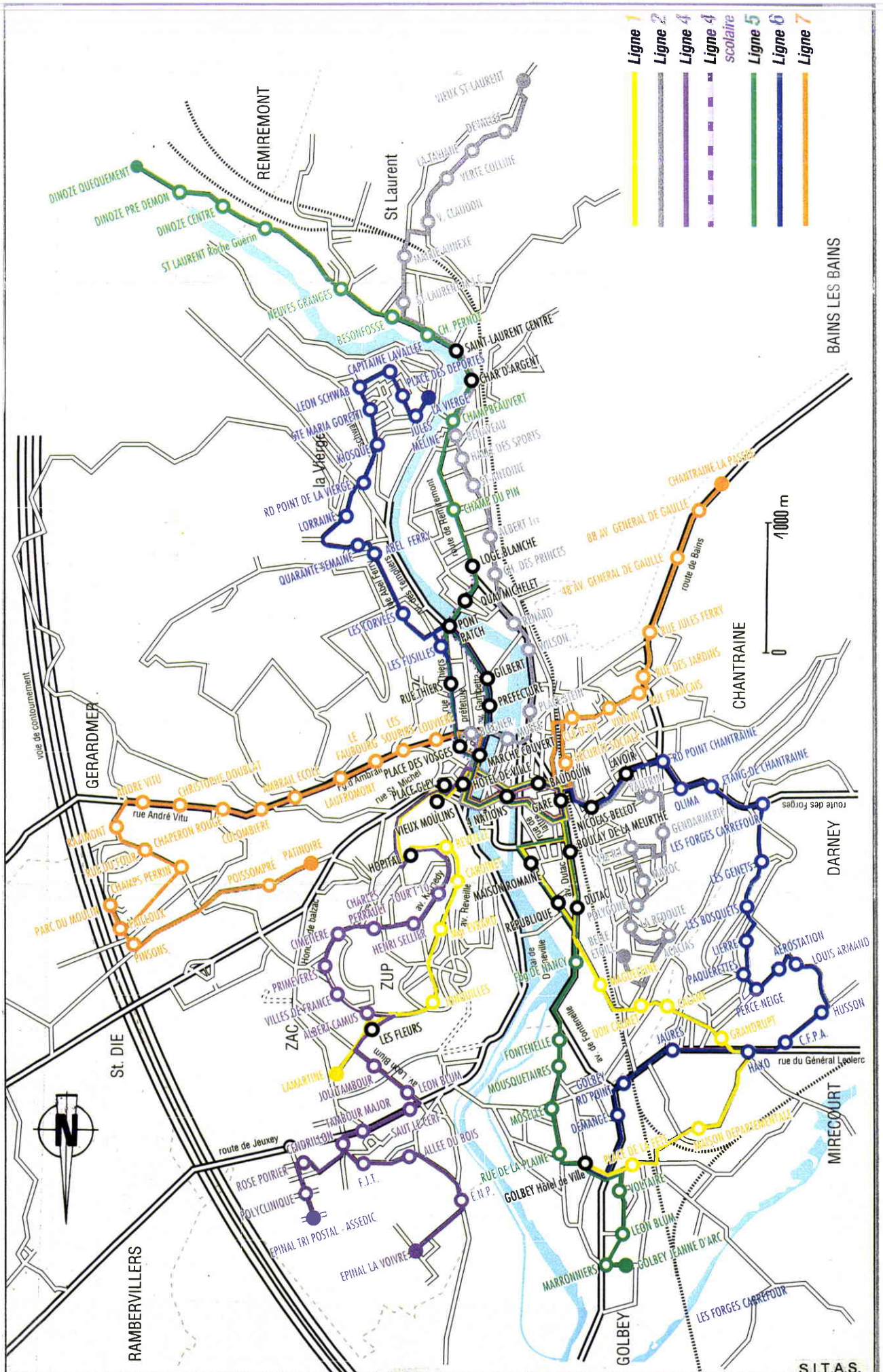
DISTRICT DES TROIS FRONTIERES

TRANSPORTS EN COMMUN D'EPINAL

RESEAU EN 1989

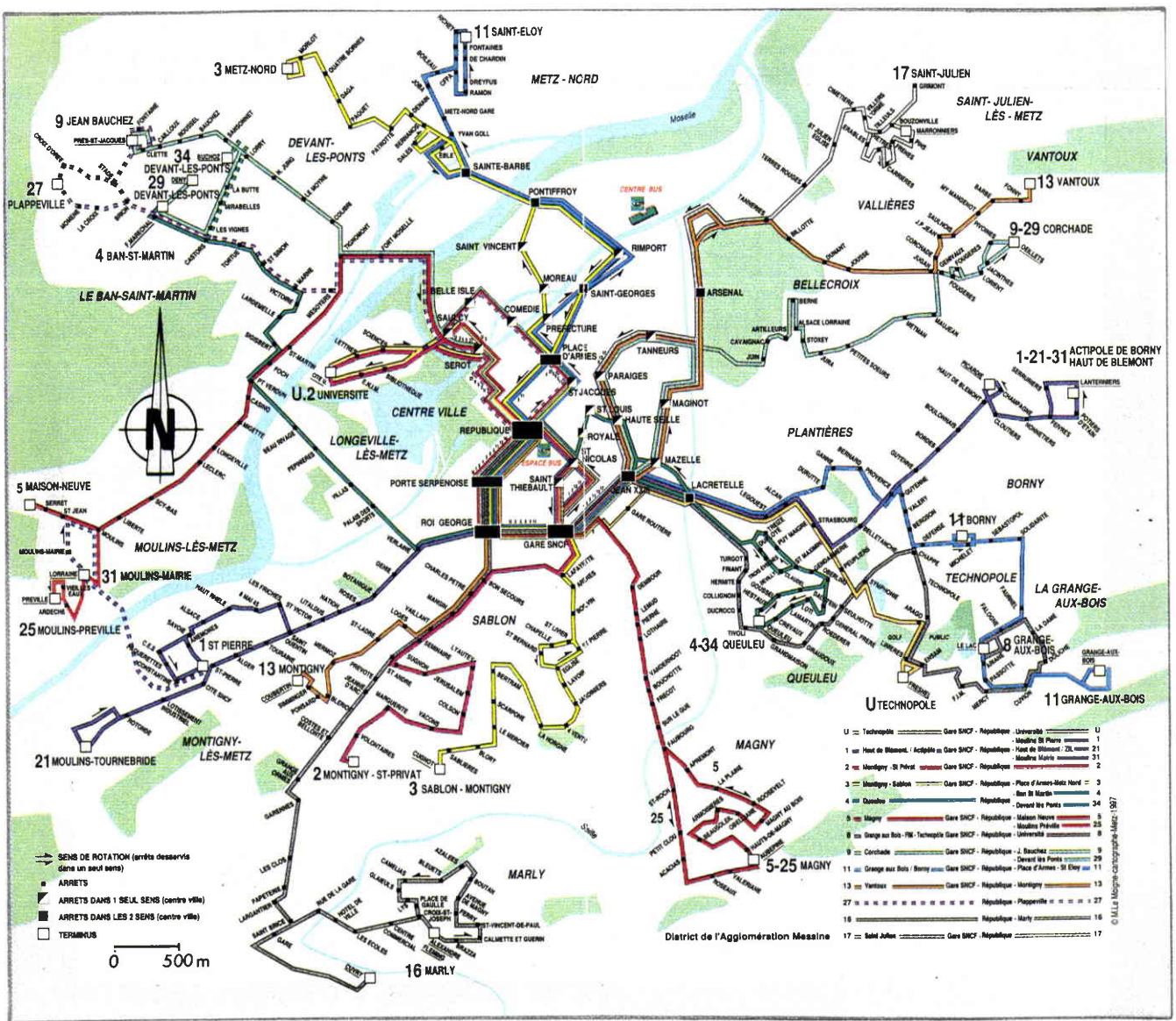


TRANSPORTS EN COMMUN D'EPINAL RESEAU EN 2001



TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

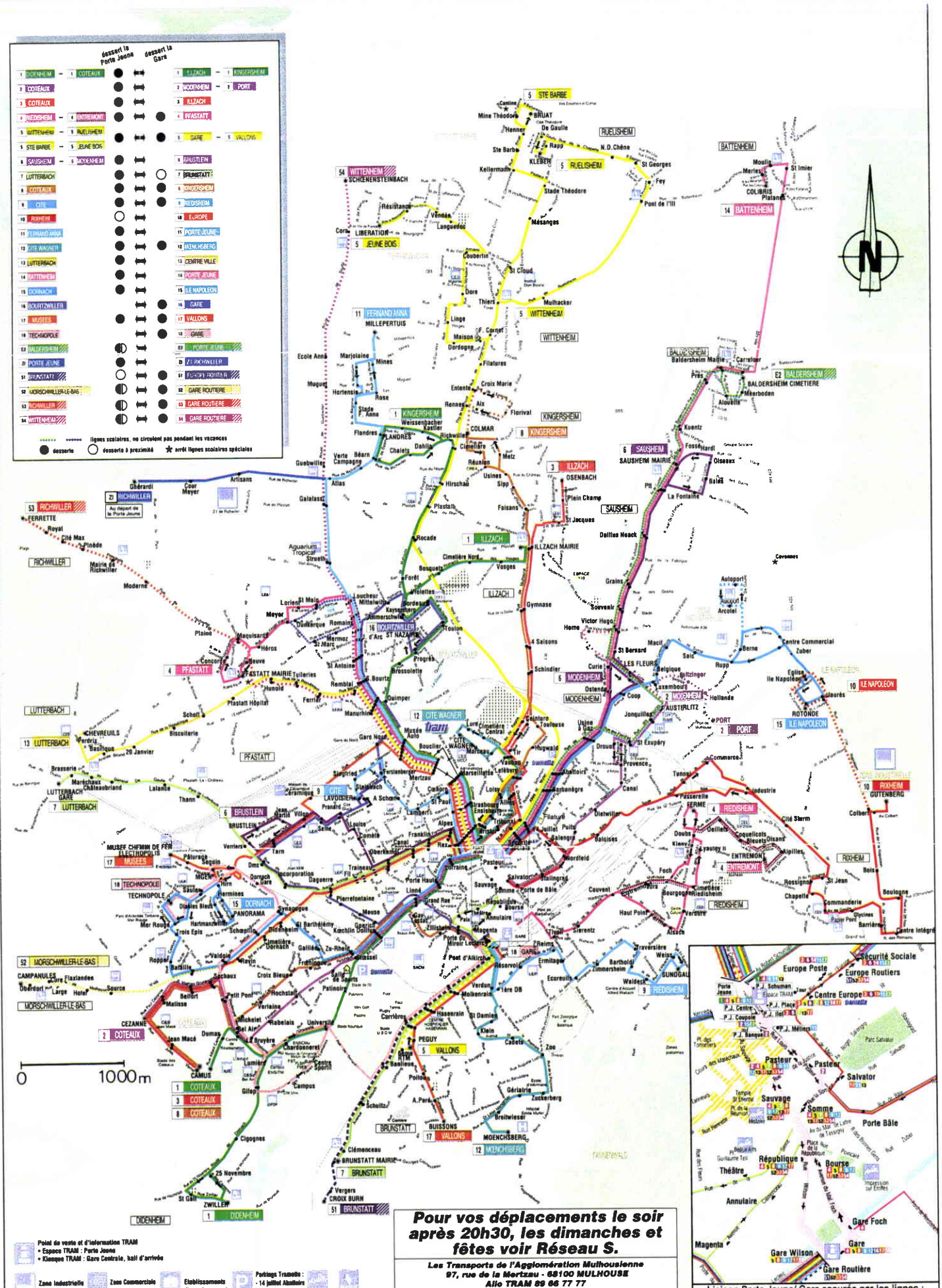
RESEAU EN 1997



DISTRICT DE L'AGGLOMERATION MESSINE

TRANSPORTS EN COMMUN DE MULHOUSE
RESEAU AU 5 SEPTEMBRE 1995

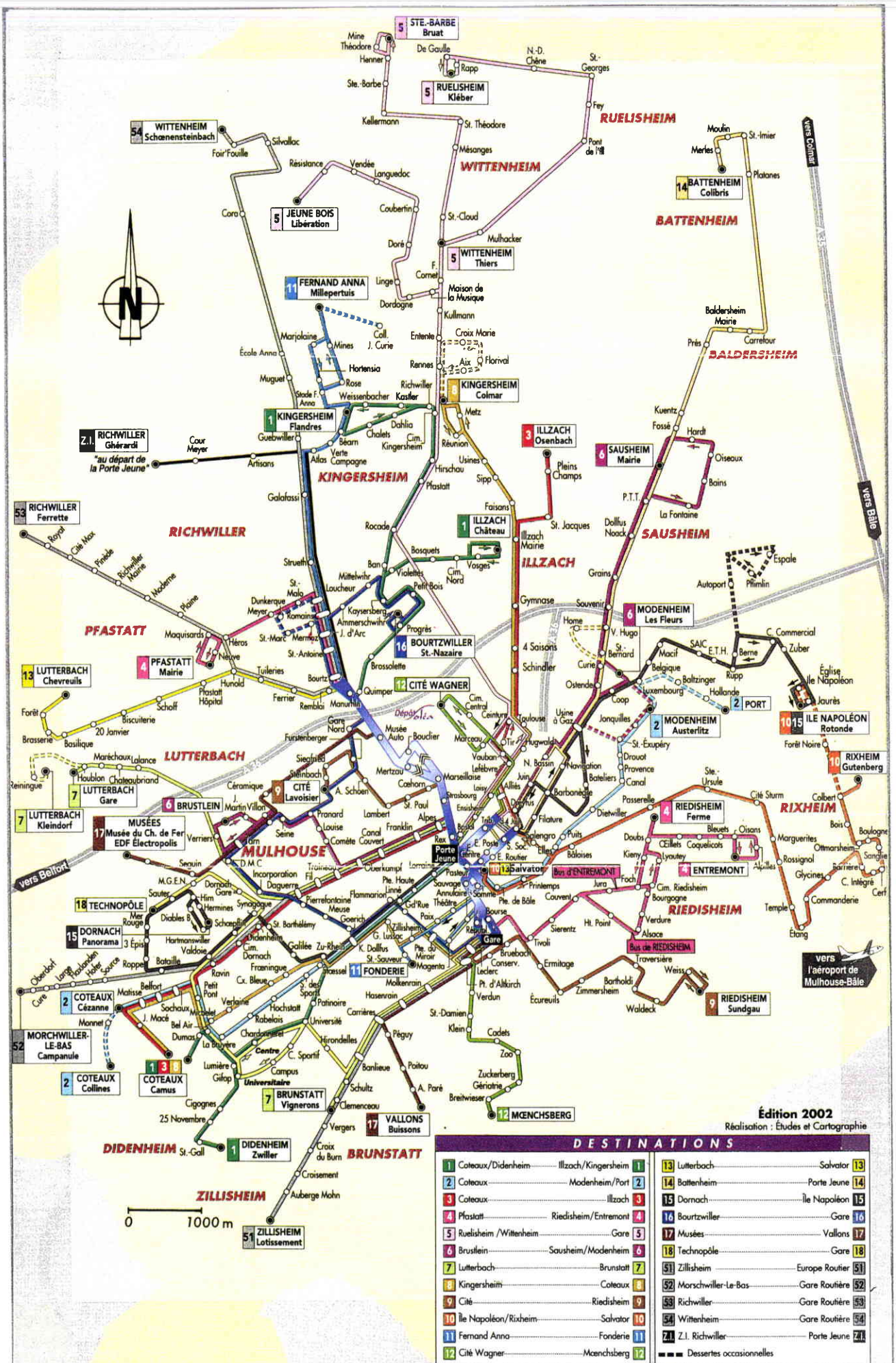
CARTE 117



Pour vos déplacements le soir après 20h30, les dimanches et fêtes voir Réseau S.

Les Transports de l'Agglomération Mulhousienne
97, rue de la Mertzau - 68100 MULHOUSE
Allo TRAM 89 66 77 77

Liaison Porte Jeune/ Gare assurée par les lignes : 4, 5, 8, 9, 12, 17, 51, 52, 53, 54

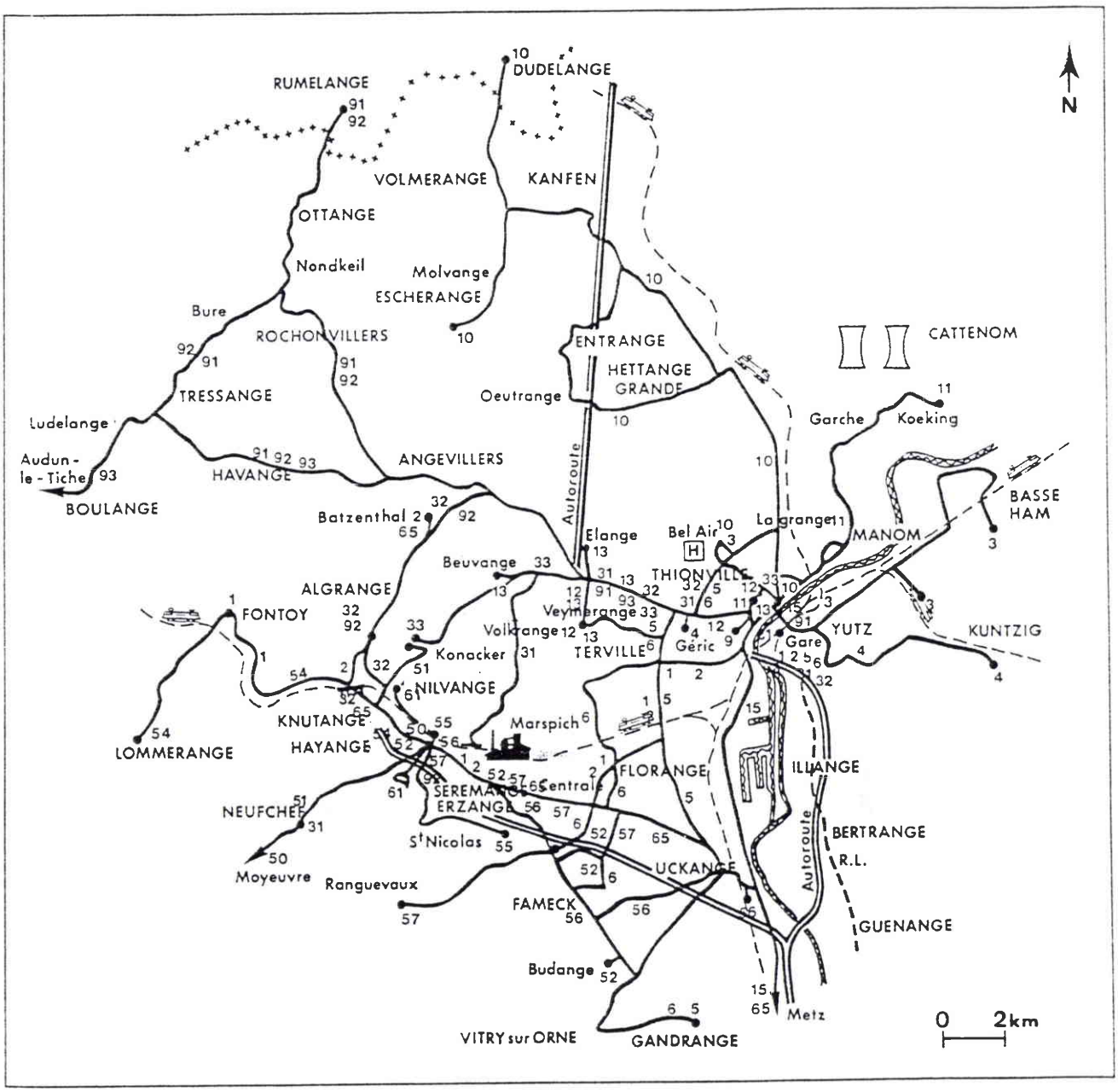


Édition 2002
Réalisation : Études et Cartographie

DESTINATIONS

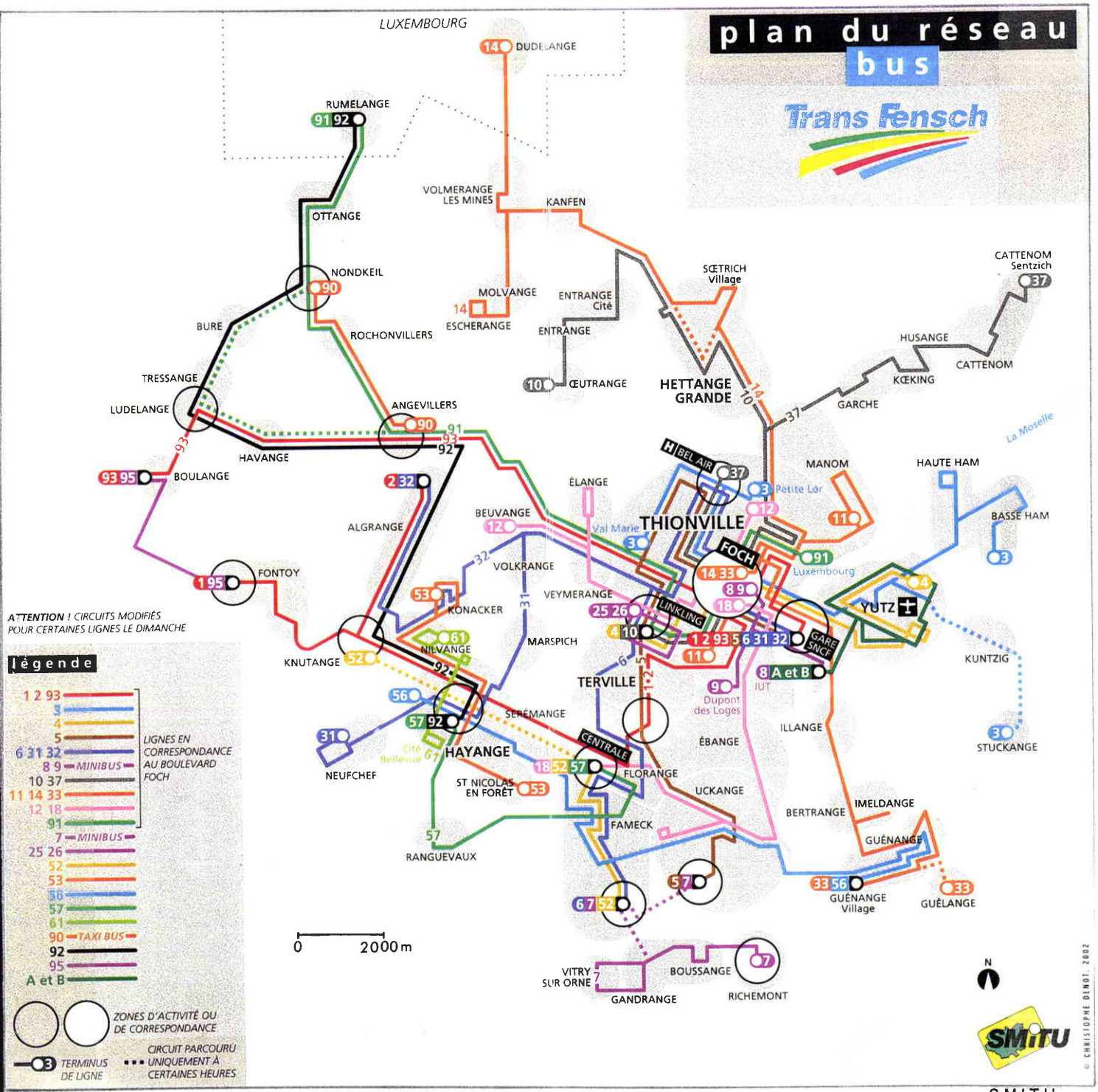
1	Coteaux/Didenheim – Illzach/Kingersheim	13	Lutterbach – Salvator
2	Coteaux – Modenheim/Port	14	Battenheim – Porte Jeune
3	Coteaux – Illzach	15	Dornach – Île Napoléon
4	Pfastatt – Riedisheim/Entremont	16	Bourtzwiller – Gare
5	Ruelisheim /Wittenheim – Gare	17	Musées – Vallons
6	Brustlein – Sausheim/Modenheim	18	Technopôle – Gare
7	Lutterbach – Brunstatt	51	Zillisheim – Europe Routier
8	Kingersheim – Coteaux	52	Morschwiller-Le-Bas – Gare Routière
9	Cité – Riedisheim	53	Richwiller – Gare Routière
10	Île Napoléon/Rixheim – Salvator	54	Wittenheim – Gare Routière
11	Fernand Anna – Fonderie	Z.I.	Z.I. Richwiller – Porte Jeune
12	Cité Wagner – Mœnchsberg		Dessertes occasionnelles

TRANSPORTS EN COMMUN DU RESEAU TRANS-FENSCH EN 1981



TRANS-FENSCH.

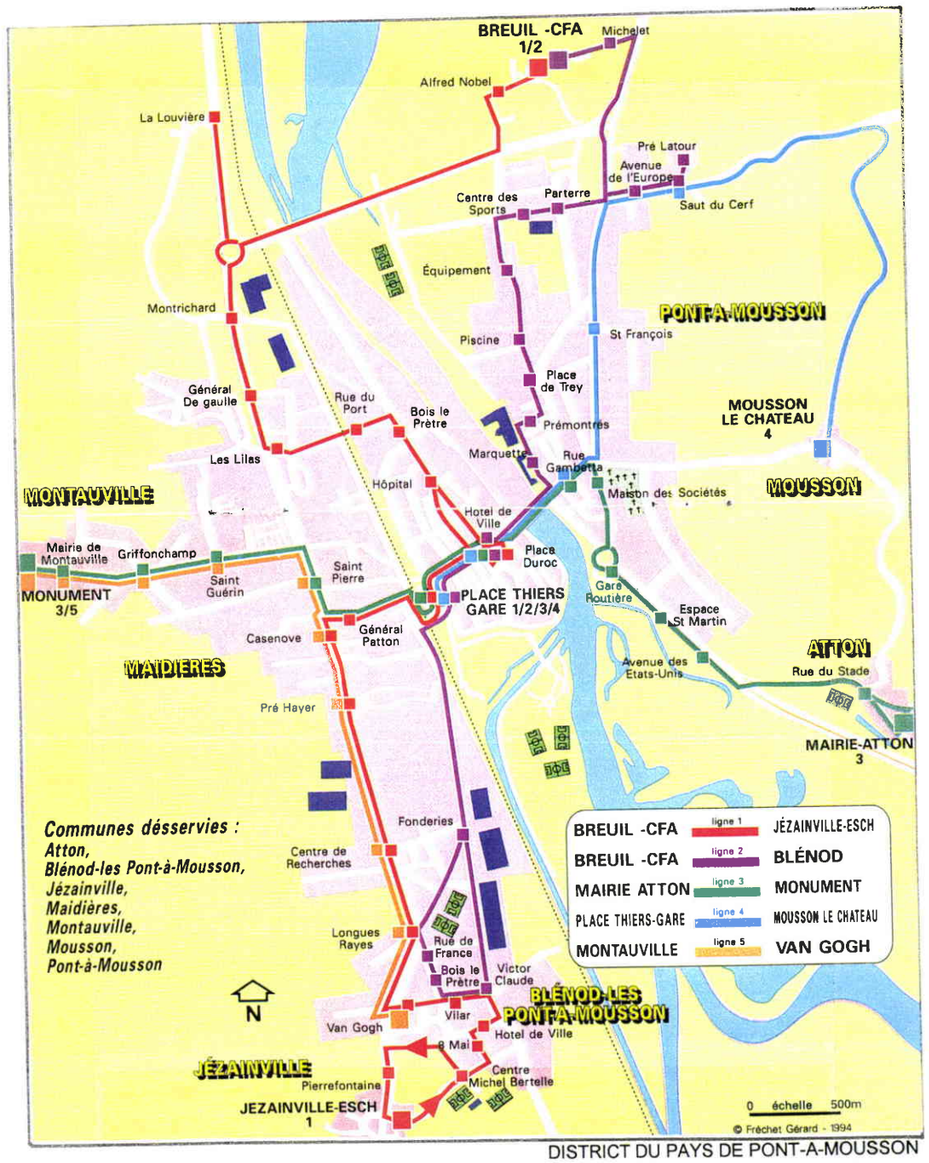
TRANSPORTS EN COMMUN DU RESEAU TRANS-FENSCH EN 2002



S.M.I.T.U.

TRANSPORTS EN COMMUN DE PONT-A-MOUSSON

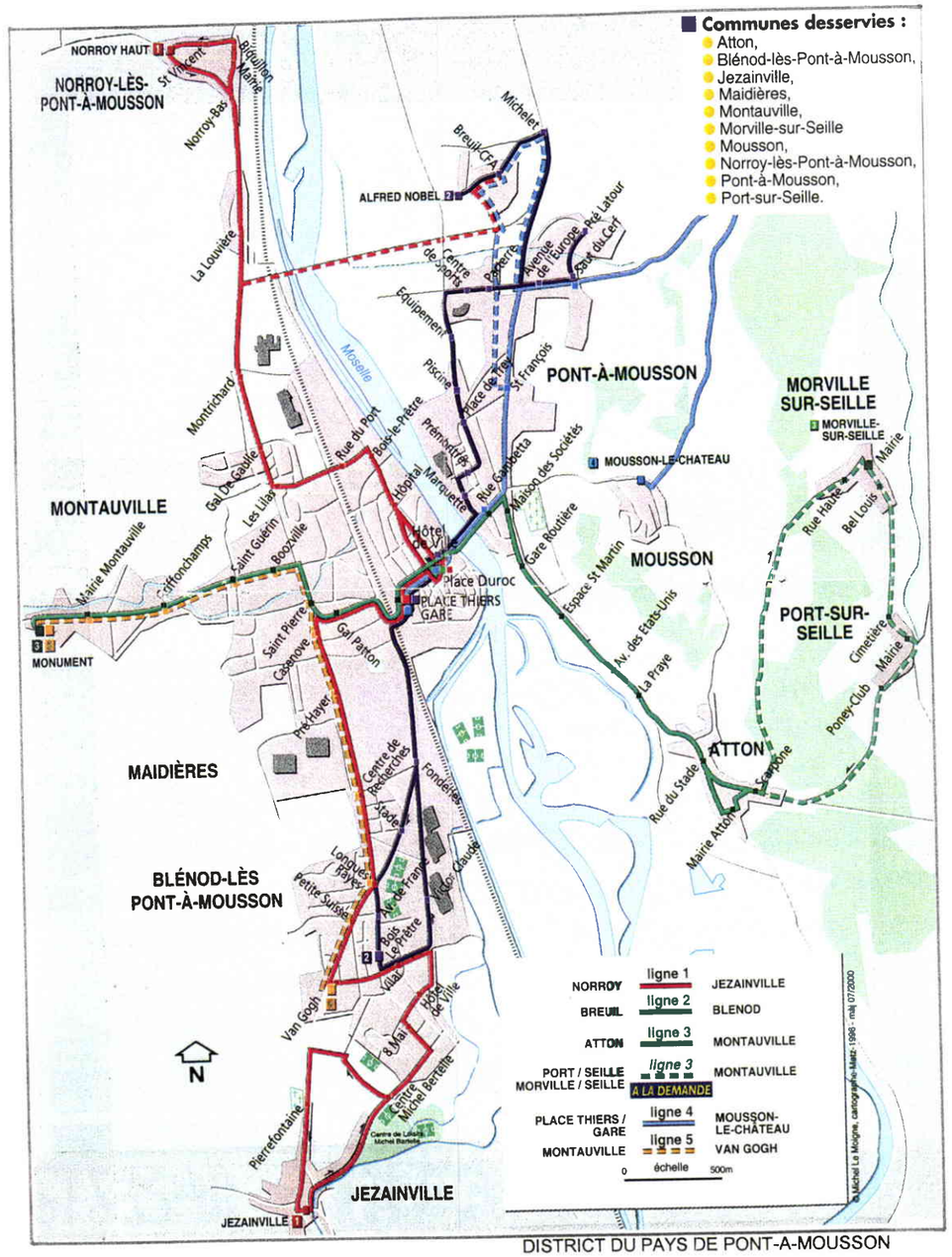
RESEAU AU 1ER OCTOBRE 1993



DISTRICT DU PAYS DE PONT-A-MOUSSON

TRANSPORTS EN COMMUN DE PONT-A-MOUSSON

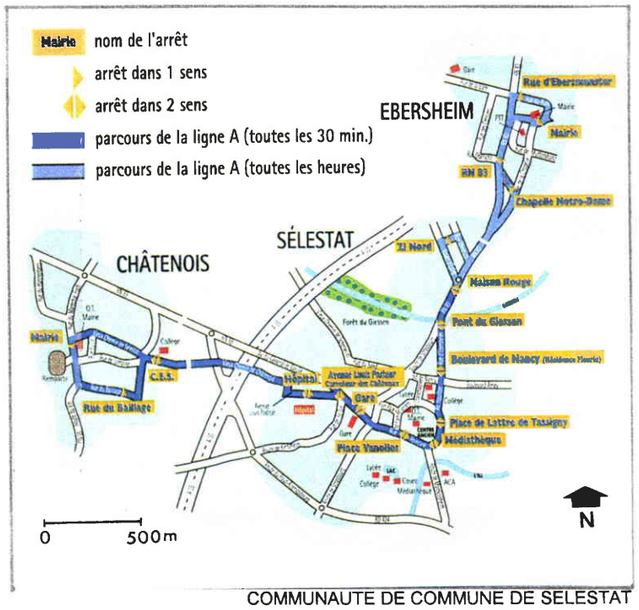
RESEAU EN SEPTEMBRE 2000



DISTRICT DU PAYS DE PONT-A-MOUSSON

TRANSPORTS EN COMMUN DE SELESTAT

LIGNE EN SEPTEMBRE 2000



COMMUNAUTE DE COMMUNE DE SELESTAT

TRANSPORTS EN COMMUN DE LUNEVILLE

RESEAU EN SEPTEMBRE 2001



• RESEAU URBAIN •

Compagnie des Transports Strasbourgeois

14 rue de la gare aux marchandises 67200 STRASBOURG Tél.: 88 77 70 11
ALLOBUS Tél.: 88 77 70 70

septembre 1993



894

TRANSPORTS EN COMMUN DE STRASBOURG
RESEAU EN SEPTEMBRE 1993

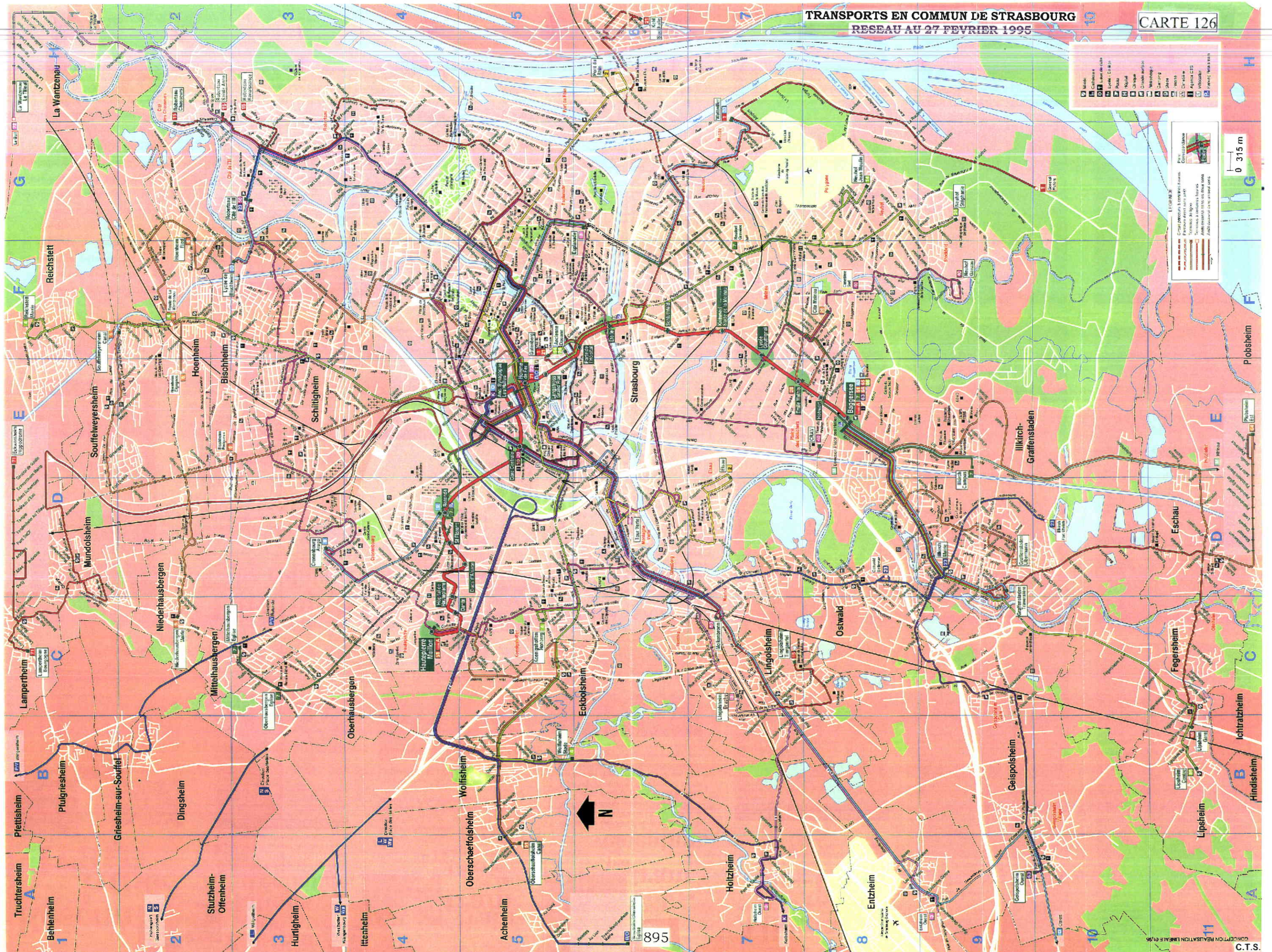
CARTE 125

C.T.S.

TRANSPORTS EN COMMUN DE STRASBOURG

RESEAU AU 27 FEVRIER 1995

CARTE 126



Le PLAN

BUS-TRAM PARKINGS-RELAIS

CTS

www.cts-strasbourg.fr

TRANSPORTS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG



C.T.S.

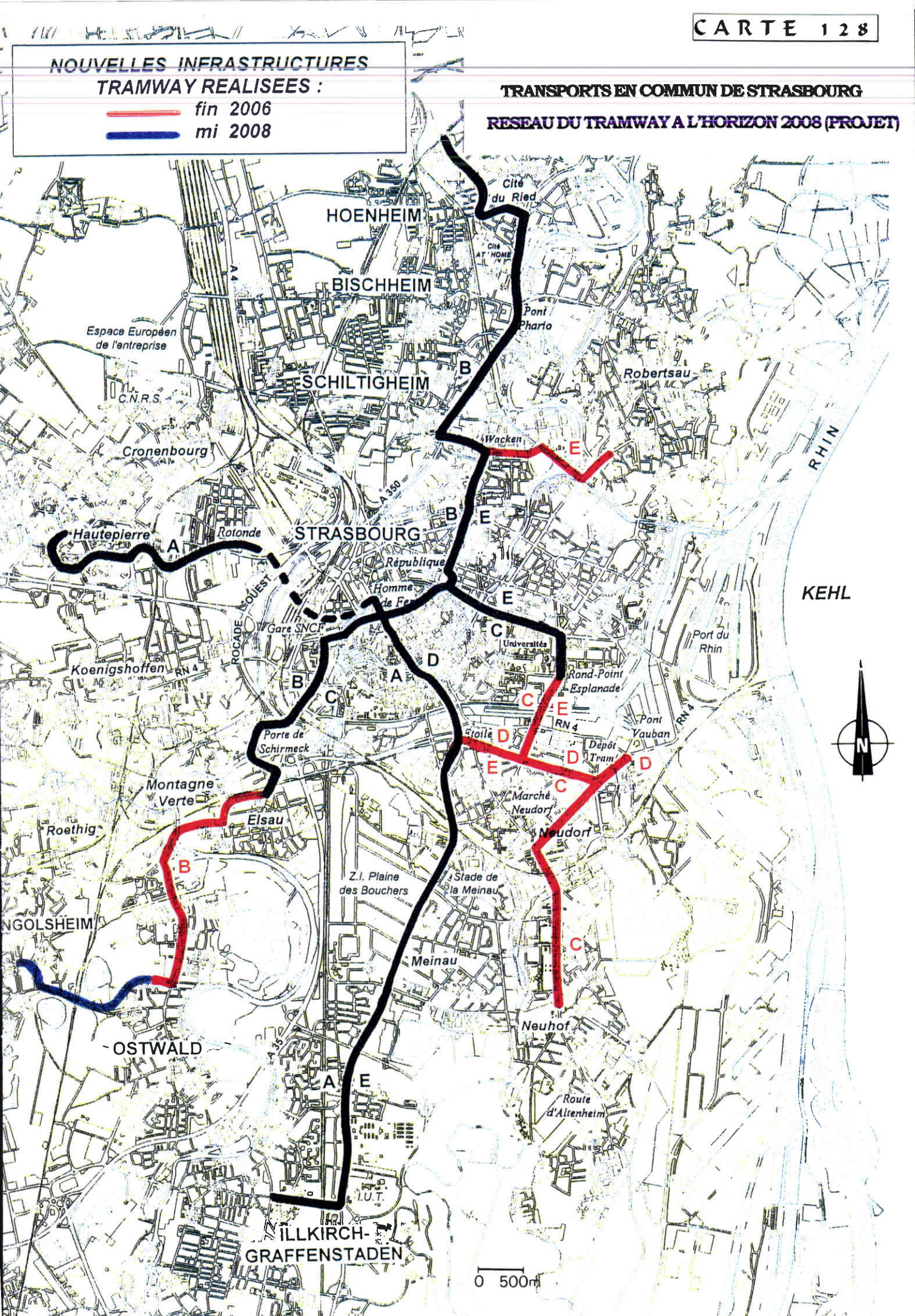
TRANSPORTS EN COMMUN DE STRASBOURG RESEAU EN OCTOBRE 2002

CARTE 127

CARTE 128

TRANSPORTS EN COMMUN DE STRASBOURG

RESEAU DU TRAMWAY A L'HORIZON 2008 (PROJET)



CUS / Service transports Décembre 2001

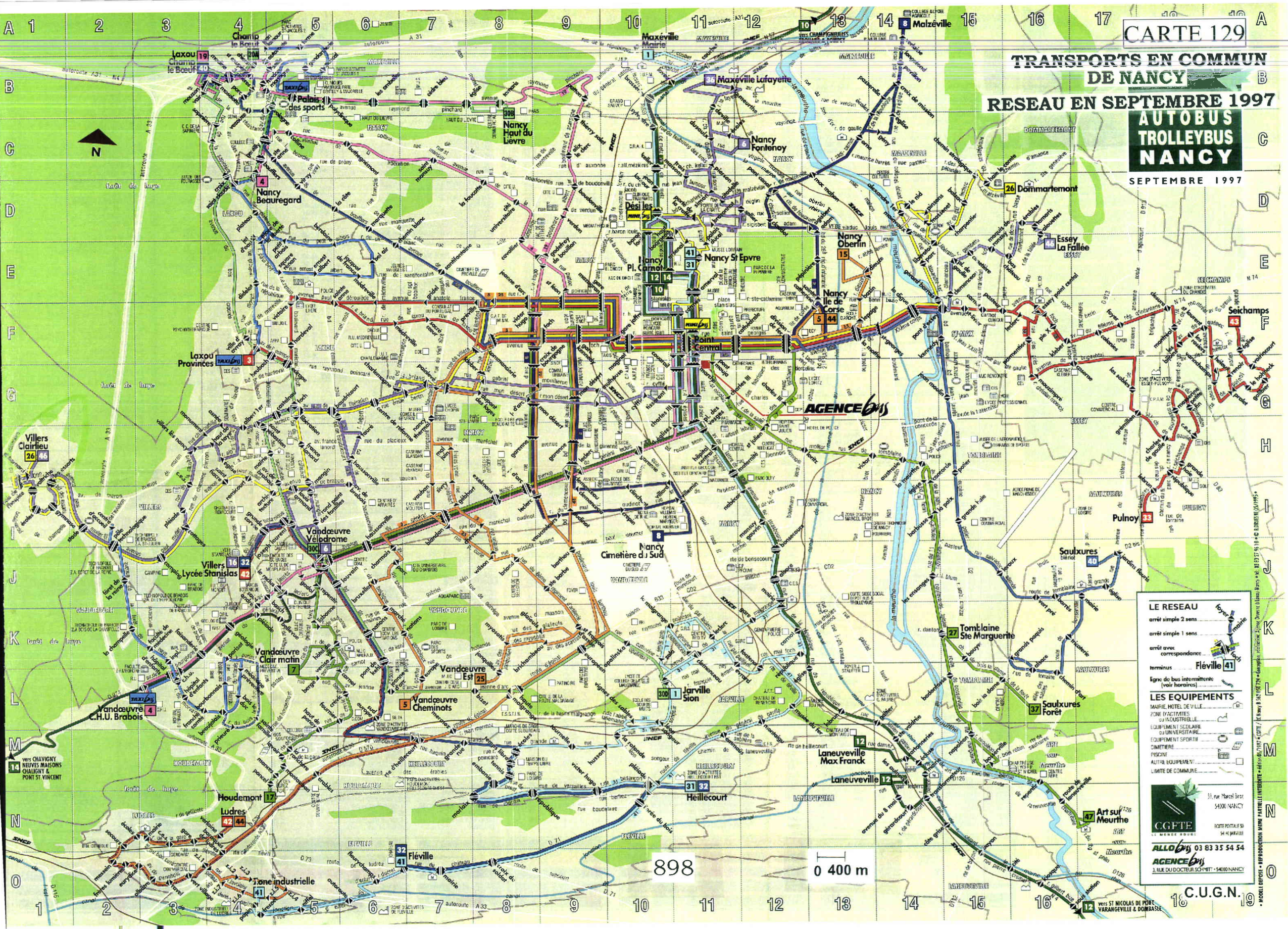
CARTE 129

TRANSPORTS EN COMMUN DE NANCY

RESEAU EN SEPTEMBRE 1997

AUTOBUS TROLLEYBUS NANCY

SEPTEMBRE 1997



• MODELE DEPOSE • REPRODUCTION MEME PARTIELLE INTERDITE • édition 05/1997 • CGFTE / JCS Bury © 1 547 068 774 • Conception réalisation Aymeric Clément-Lallemand-Bury • tél. 03 83 27 74 10 • © B.D.R.E.M.E. 05/1995 •



Stan

... La liberté d'avancer ...

SERVICE DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION NANCÉIENNE

C.U.G.N.

AGENCE Stan

du lundi au samedi de 7h00 à 19h30
3, rue du Docteur Schmitt - Nancy
(Arrêt "Marché" ou station "Point Central")

POINT ACCUEIL Stan

du lundi au samedi de 7h00 à 19h30
Place de la République - Nancy
(Arrêt "Nancy République" ou station "Nancy Gare")

TRAM • TROLLEYBUS • BUS

tram1 10 12 14 111 112 113 114 115 116 121 122 123 124 125 131 132 133 134 135 136 137 138 139 141 142 161 162 163 164 171 172

LIGNES URBAINES

C8 tram1 Vandœuvre CHU Brabois — Essey Mouzimpré G3

* L'arrêt Doyen Roubault est un arrêt de descente, en direction du CHU Brabois uniquement

Vélodrome
- F7 111 Vandœuvre Jeanne d'Arc — Maxéville Champ-le-Bœuf B3
- F7 112 Vandœuvre Jeanne d'Arc — Nancy Haut-du-Lièvre D2
- C5 113 Laxou Provinces — Nancy Oberlin G2
- F6 114 Vandœuvre Charmois — Houdemont F8
- D5 115 Villers Lycée Stanislas — Ludres F9
- D5 116 Villers Lycée Stanislas — Fléville Fleurychamp H9 (Heillecourt I7)

Nancy Gare
- F4 121 Nancy République — Nancy Beauregard C4
- F4 122 Nancy République — Villers Clairlieu A7 (Via le Village / Via Paul Muller)
- F4 123 Nancy République — Vandœuvre Est G7
- F4 124 Nancy République — Laxou Champ-le-Bœuf B3
- F4 125 Nancy République — Villers Versigny C6 (Laxou Provinces C5)

Point Central
- D1 131 Maxéville Mairie — Fléville Fleurychamp H9
- D1 132 Maxéville Mairie — Heillecourt I7
- D1 133 Maxéville Mairie — Jarville Sion H6
- D5 134 Villers Lycée Stanislas — Maxéville Lafayette E2
- D5 135 Villers Lycée Stanislas — Malzéville Savlons F1
- F3 136 Nancy Cours Léopold — Laneuveville I7
- F3 137 Nancy Cours Léopold — La Madeleine L8
- F7 138 Vandœuvre Nations — Laxou Champ-le-Bœuf B3
- F3 139 Nancy Cours Léopold — Ludres F9

Division de Fer
- F1 141 Malzéville — Saulxures Forêt J5
- F1 142 Malzéville — Art-sur-Meurthe L7

Gérard Barrois Stade M. Picot
- F1 161 Malzéville Pixérécourt — Saulxures Forêt J5 (Tomblaine Ste-Marguerite I5)
- F4 162 Nancy République — Essey La Fallée I2
- F4 163 Nancy République — Dommartemont H2
- F4 164 Nancy République — Saulxures K3

Essey Mouzimpré
- F4 171 Nancy République — Seichamps L1
- F4 172 Nancy République — Pulnoy K2

LIGNES SUBURBAINES

- F4 10 Nancy République — Champigneulles/Frouard/Pompey C1
- F4 12 Nancy République — St-Nicolas/Dombasle L7
- F3 14 Nancy Cours Léopold — Chaligny/Pont-St-Vincent/Bainville A8

MINIBUS

- F2 Nancy 3 Maisons — Nancy Pichon G4 (Nancy Place des Vosges G4)

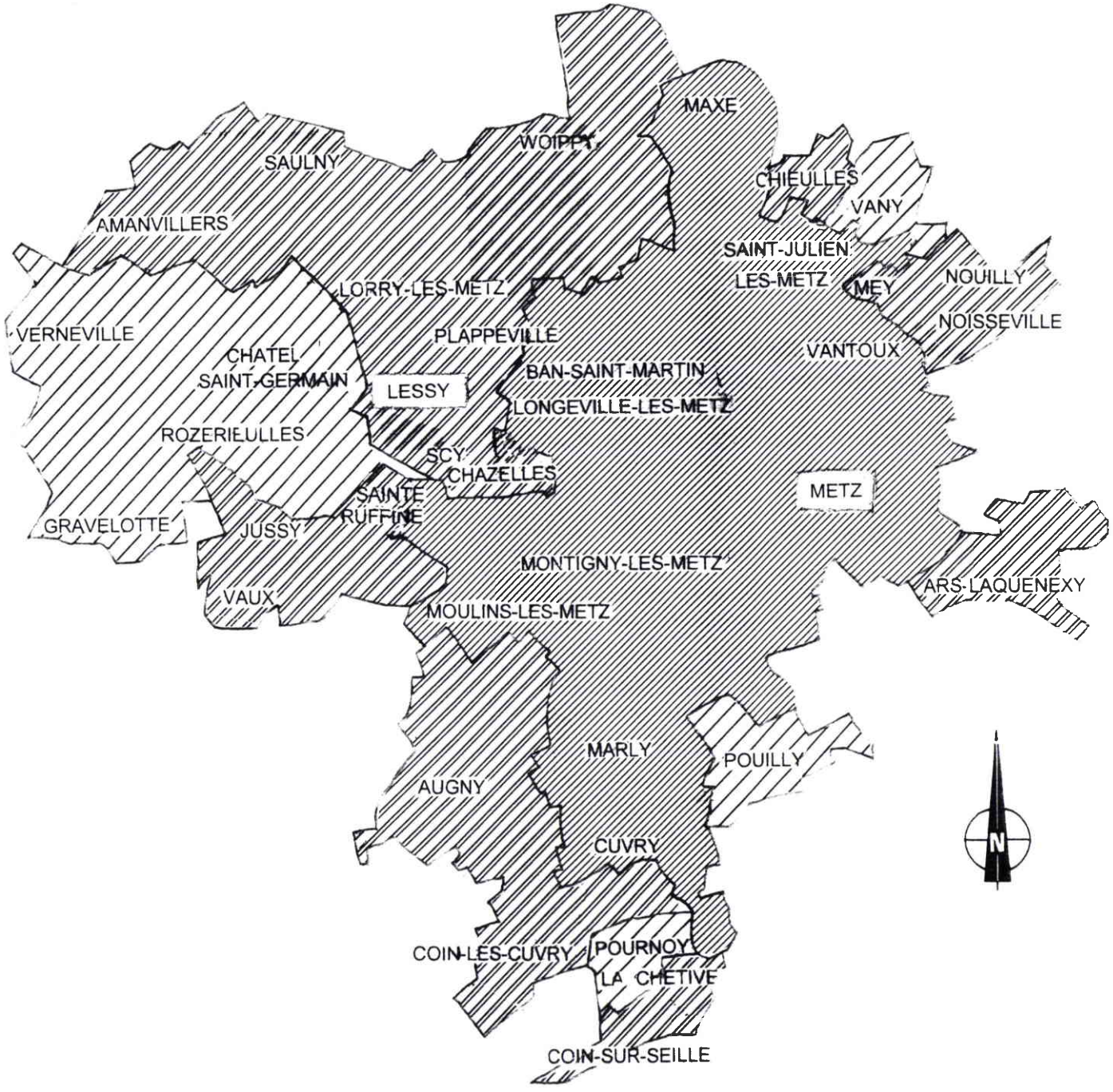
TAXIBUS

- B2 Maxéville Kastler — Nancy Mortagne B3 (Laxou Bel Air D4)
- C5 Laxou Provinces — Nancy Beauregard C4
- F9 Ludres Gare — Fléville Fleurychamp H9
- F6 Vandœuvre Charmois — Houdemont/Heillecourt G7
- A7 Villers Les Essarts — Vandœuvre Nations F6 / Vandœuvre CHU Brabois C8 (Villers Centre d'Accueil B7)

LÉGENDE DES SYMBOLES UTILISÉS

- Terminus de ligne
- Arrêt desservi dans les deux sens
- Arrêt desservi dans un seul sens
- P+R Parc Relais Tramway
- Informations
- Mairie
- La Poste
- Ens. secondaire
- Ens. supérieur
- Hôpital
- Bibliothèque
- Conservatoire
- Théâtre
- Culte
- Cimetière
- Zone Indust.
- Gymnase
- Stade
- Piscine
- Tennis
- Marché
- Supermarché

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE METZ METROPOLE EN 2003



DISTRICT EN 1998

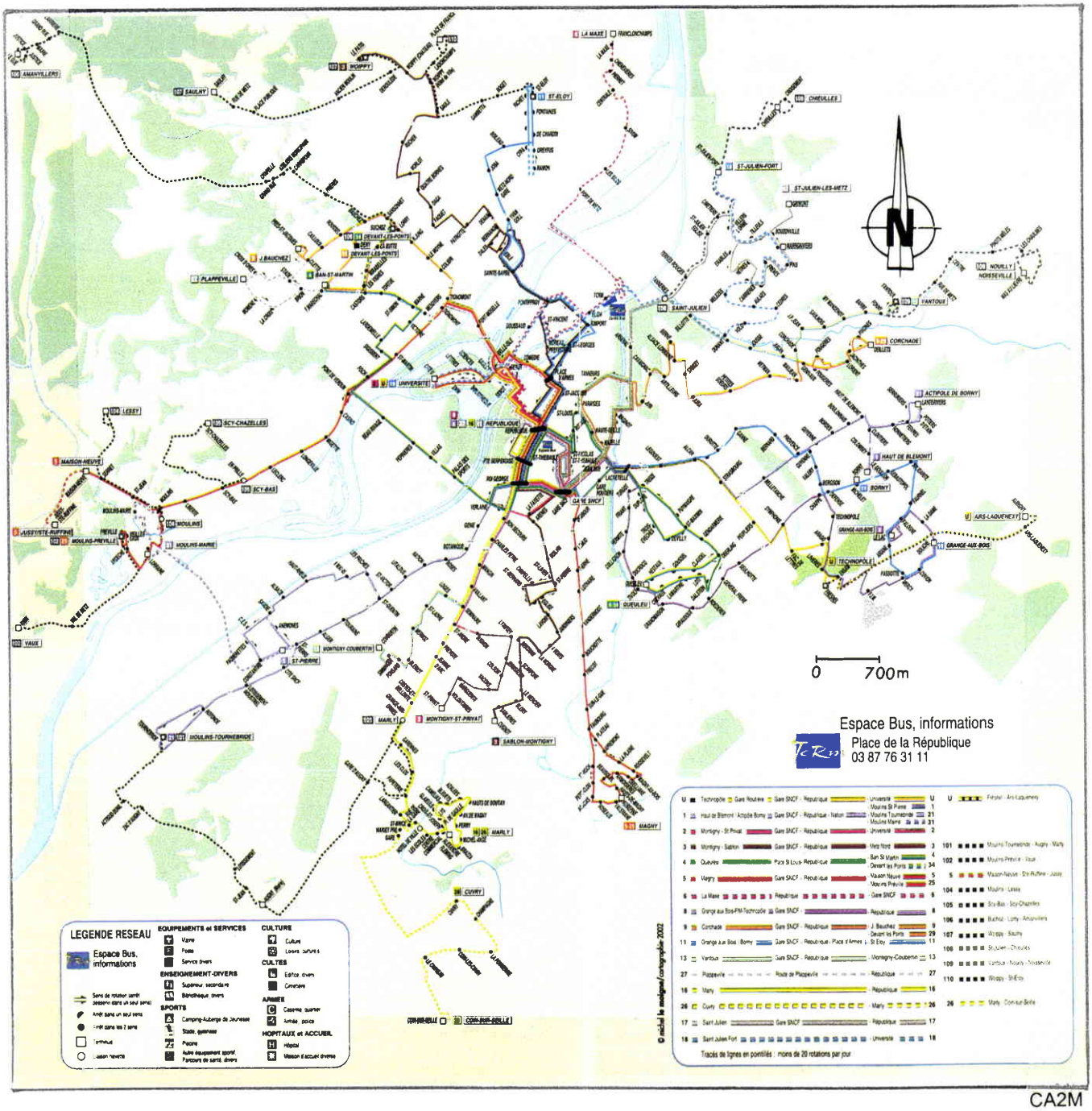
CA2M AU 10 DECEMBRE 2001

CA2M AU 1er JANVIER 2003

0 1000 m

TRANSPORTS EN COMMUN DE METZ

RESEAU AU 26 AOUT 2002

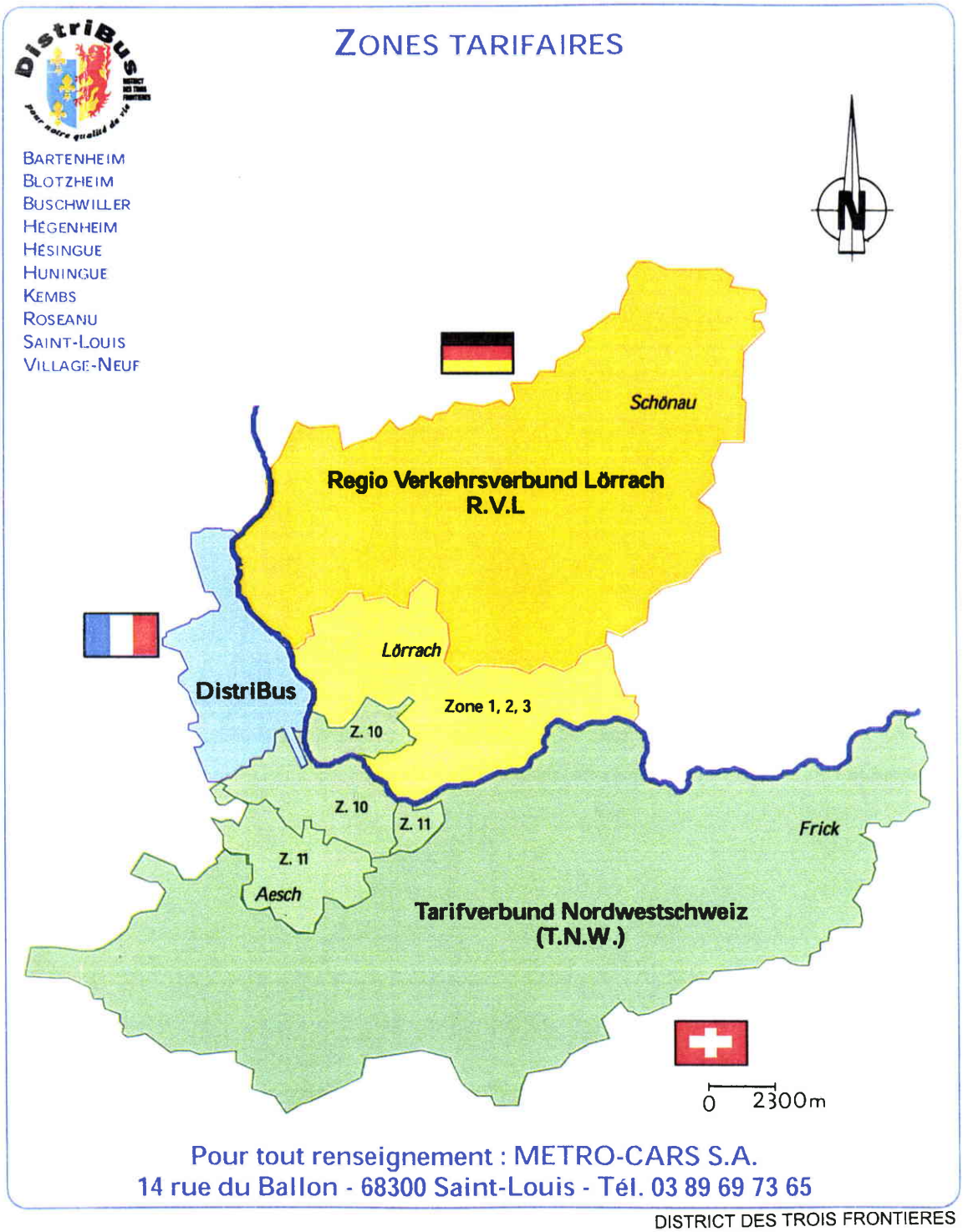


CA2M

UNIVERSITE DE METZ
S. C. D.

ZONES TARIFAIRES DE L'ESPACE INTERFRONTALIER DE LA REGION BALOISE

EN SEPTEMBRE 2002

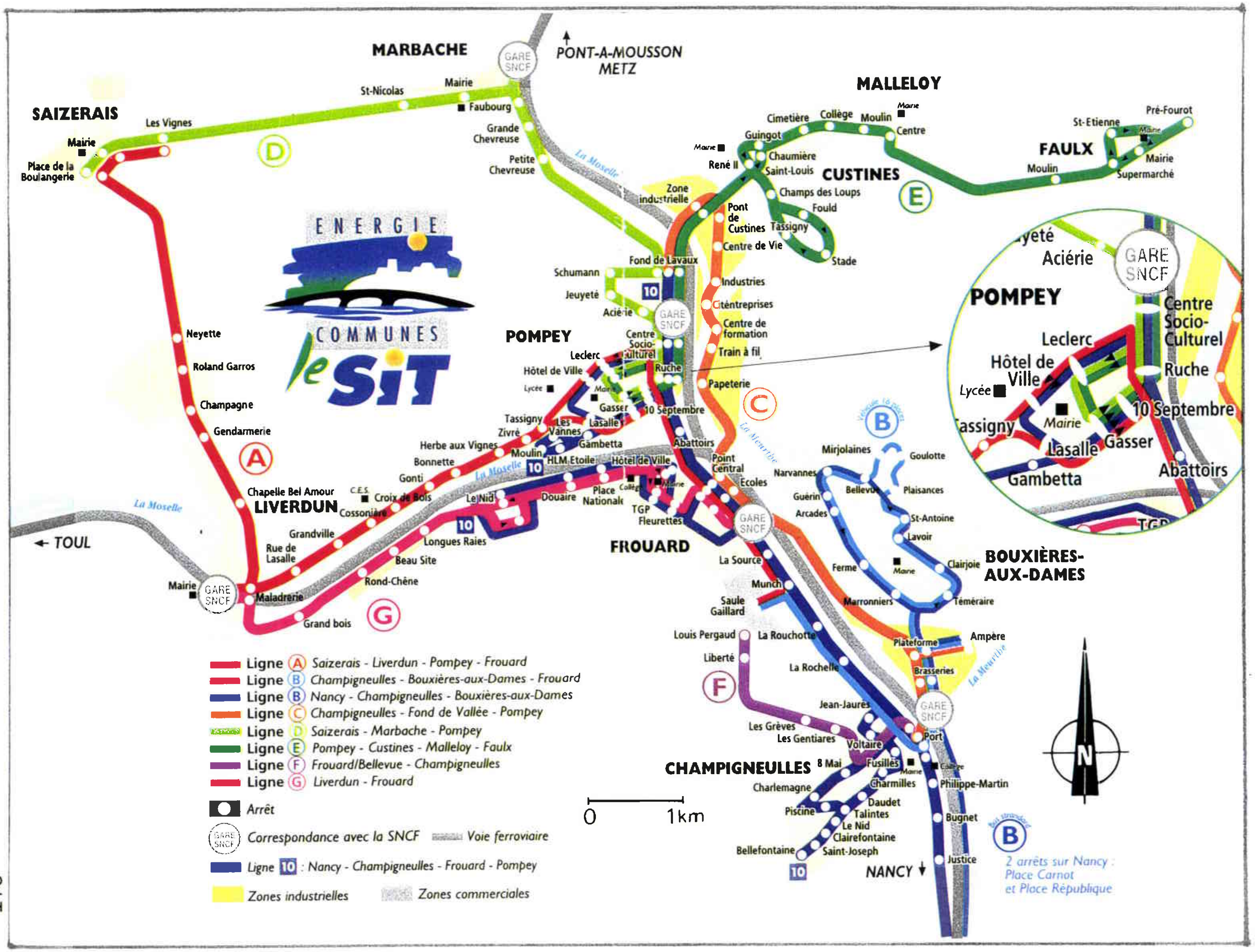


DISTRICT DES TROIS FRONTIERES

TRANSPORTS EN COMMUN DE POMPEY

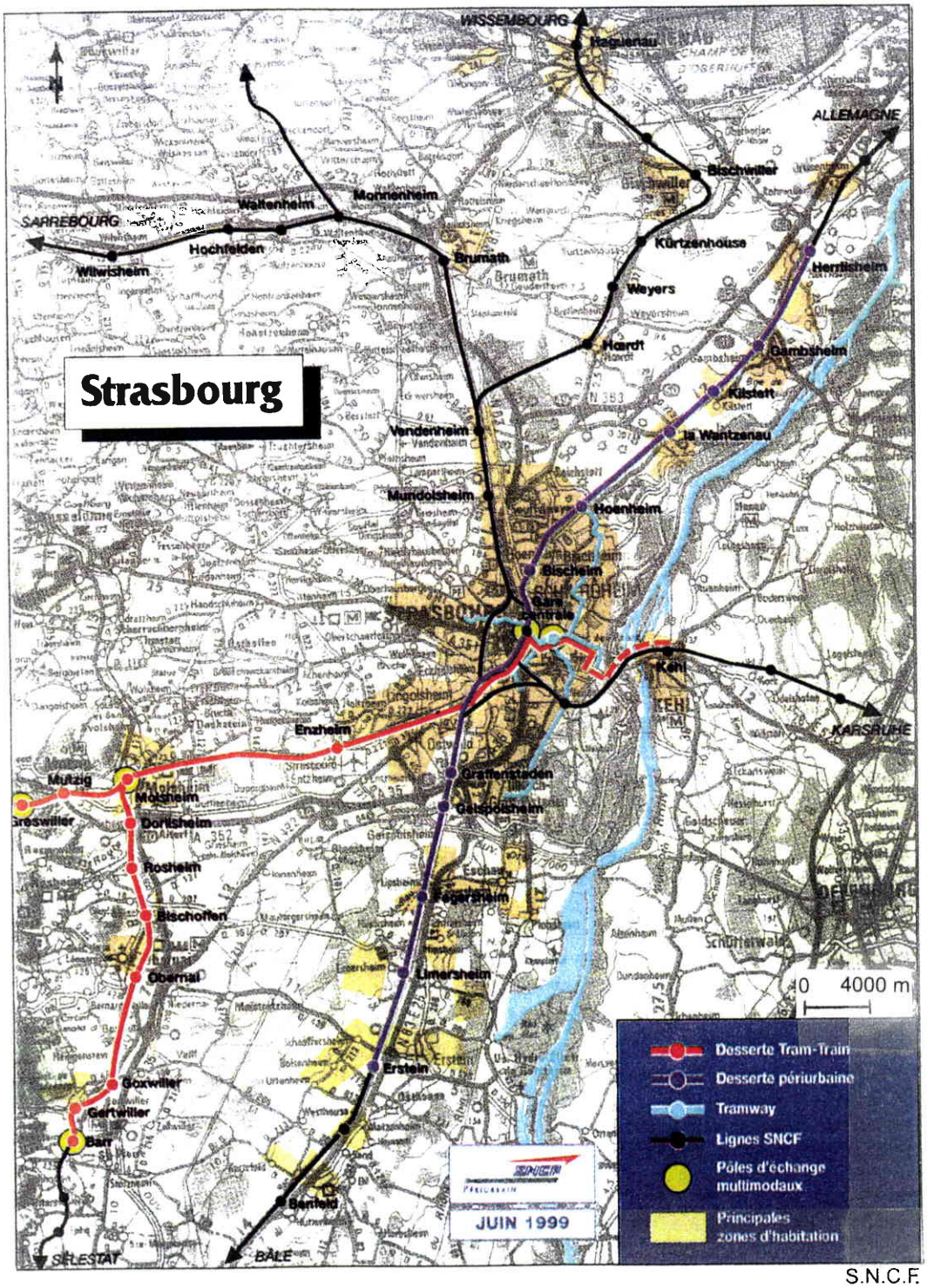
RESEAU EN SEPTEMBRE 2001

CARTE 134



S.I.T.

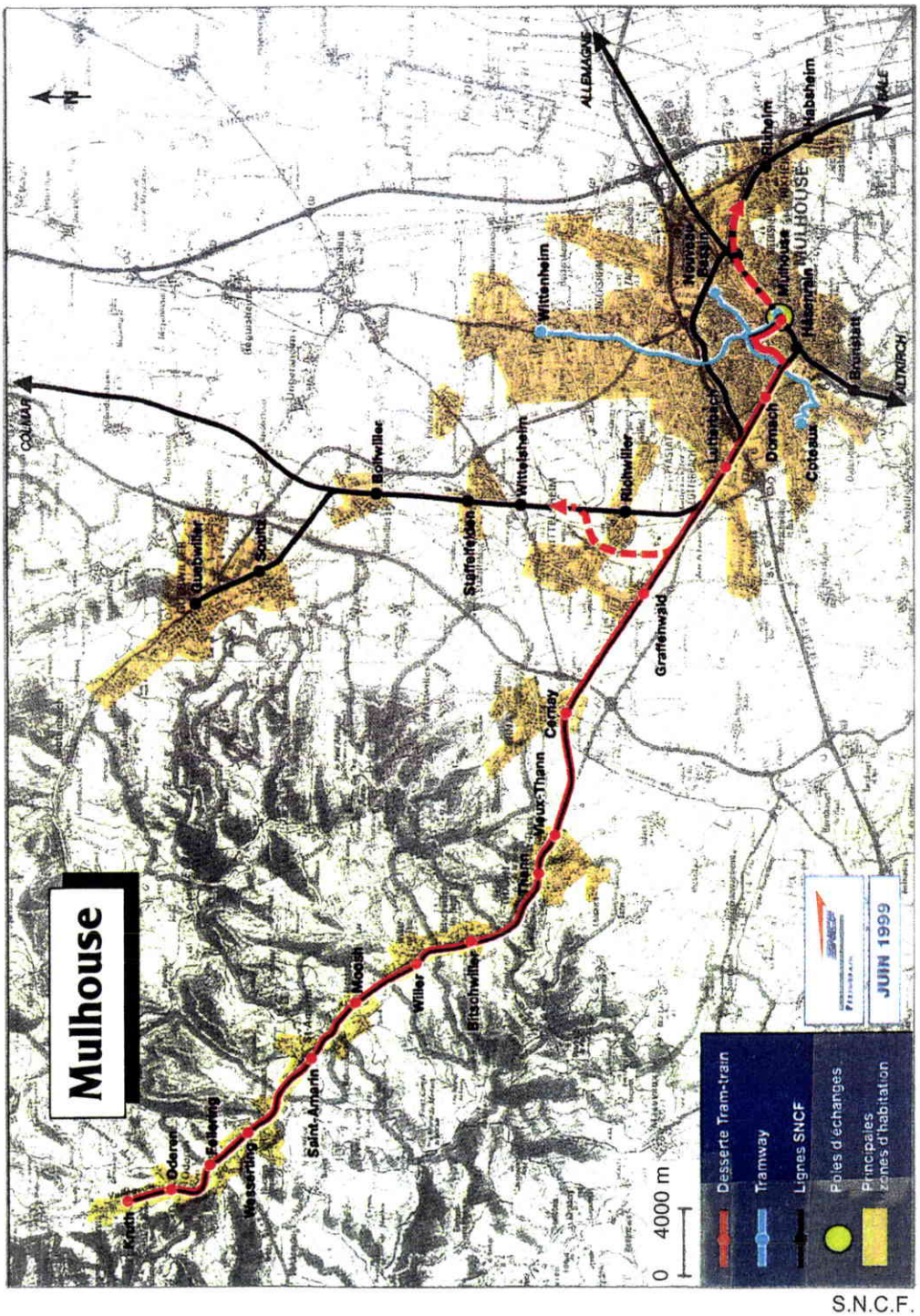
PROJET DE DESSERTE EN TRAM-TRAIN DU PIEMONT DES VOSGES JUIN 1999



S.N.C.F.

PROJET DE DESSERTE EN SITE PROPRE DE L'AGGLOMERATION MULHOUSIENNE

ET DE LA VALLEE DE LA THUR JUIN 1999



S.N.C.F.

CHRONOLOGIES

Note : Les faits importants sont inscrits en caractère gras.

STRASBOURG

1840 - 1862

Plusieurs arrêtés du maire de Strasbourg réglementent le service et le stationnement des voitures de place.

1841

19 septembre **Inauguration de la ligne de chemin de fer *Strasbourg – Bâle.***

1852

15 septembre Inauguration de la gare du Marais-Vert.

1863

M. Charles Hofmann, propriétaire de fiacres, crée et exploite une première ligne d'omnibus entre la place Kléber et Wolfisheim. En raison de difficultés financières, la desserte est arrêtée au bout de quelques mois.

1866

M. Charles Hofmann crée trois nouvelles lignes d'omnibus reliant la place Kléber à Schiltigheim, à la Robertsau et à Kehl.

1868

M. Ott, propriétaire de fiacres, crée une ligne d'omnibus entre la place du Corbeau et Graffenstaden.

1870

Les services d'omnibus sont interrompus par la guerre.

1871

Décembre **Première demande de concession d'un réseau de tramways hippomobiles par M. de la Hault**, ingénieur belge demeurant à Paris, représentant la *Banque Française et Italienne*. Demande sans suite.

1872

21 juin **Demande de concession d'un réseau de tramways par M. Büsing**, ingénieur berlinois. Ce réseau doit relier la Place Kléber à Kehl, à Wolfisheim, à Graffenstaden, à Hoenheim et à la Robertsau.

1873

24 février Arrêté du Président de la Basse-Alsace qui autorise l'enquête publique pour cette dernière demande en concession.

1873-1876

Négociations avec les militaires pour obtenir l'élargissement de la porte des Bouchers.

1876

30 avril La demande de concession est présentée à la municipalité qui prie M. Büsing de s'assiocer à des capitalistes strasbourgeois.

3 novembre **Signature d'un contrat, entre M. Büsing et les banques *Staehling – Valentin* et *Blum – Auscher* de Strasbourg**, en vue de la création d'une société anonyme par actions pour la construction et l'exploitation d'un réseau de tramways à Strasbourg et dans ses environs.

1877

5 avril **Constitution de la *Strassburger-Pferde-Eisenbahn-***

Gesellschaft (*Compagnie des Tramways Hippomobiles Strasbourgeois*), au capital de 640 000 Mark.

8 mai — Signature d'un contrat, entre la compagnie et la ville, qui prévoit, pour cette dernière, le droit de racheter, à la fin de la concession (au 1er janvier 1910), les voies et les bâtiments au prix de la valeur du moment.

La traction sera hippomobile à l'intérieur de la ville et à vapeur à l'extérieur.

1878

26 mars — Début des travaux entre la porte des Bouchers et le pont de bateaux sur le Rhin. La construction est attribuée à la *Schweizerische Lokomotiv-und Maschinenfabrick*, la *Société Suisse de Constructions de Locomotives et de Machines* (*S.L.M.*) de Winterthur qui choisit, pour exécuter les travaux, l'entreprise *Single* de Stuttgart.

1er juillet — Le dépôt de la rue des Bonnes-Gens est achevé.

20 juillet — Réception de la ligne *Porte de Pierre – Porte de Bouchers – Pont du Rhin.*

22 juillet — **Mise en service de la ligne *Porte de Pierre – Porte de Bouchers – Pont du Rhin.***

14 octobre — Ouverture de la section de ligne *Porte de Pierre – Hoenheim.* **La compagnie prend le nom de *Strassburger Strassenbahn Gesellschaft* (S.S.B.).**

1880

15 mai — Mise en exploitation de la ligne *Place Kléber – Faubourg National – Koenigshoffen.*

1883

16 février — Mise en exploitation de la ligne *Rue de la Mésange – Robertsau-Mairie.*

12 mars — Mise en exploitation de la section de ligne *Robertsau-Mairie – Robertsau-Eglise.*

15 août — **Ouverture aux voyageurs de la nouvelle Gare Centrale du chemin de fer.**

1885

29 mars
- 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 *Koenigshoffen – Wolfisheim.*

22 novembre — Mise en exploitation de la ligne *Porte de Bouchers – Neudorf – Neuhof.*

1886

21 avril — Mise en exploitation de la ligne *Quai Saint-Nicolas – Graffenstaden.*

15 juin — **Mise en exploitation du tronçon de ligne des tramways suburbains *Graffenstaden – Gerstheim.***

24 juin — Début des travaux de la ligne *Strasbourg – Truchtersheim.*

22 août — Mise en exploitation des tronçons de ligne *Gerstheim – Boofzheim* et *Boofzhzeim – Rhinau.*

8 novembre — Mise en exploitation du tronçon de ligne *Boofzheim – Marcholsheim.*

1887

1er octobre — Mise en service de la ligne *Strasbourg – Truchtersheim.*

1889

11 avril — Mise en service de l'embranchement reliant la route du Rhin à Erstein-Ville et à Erstein-Gare. (Service des marchandises).

15 avril — Inauguration du service des voyageurs sur l'embranchement reliant la route du Rhin à Erstein-Ville et à Erstein-Gare.

1892

11 janvier — Mise en exploitation de la ligne *Kehl – Bühl.*

1893

Fondation de la *Société des Sucreries et Raffineries d'Erstein.*

1894

14 décembre **Signature d'un contrat entre les *S.S.B.* et *l'Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft* (*A.E.G.*) de Berlin, pour l'électrification des lignes suivantes :**

- *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) ;
- *Place Kléber – Place d'Austerlitz.*

1896

20 novembre Concession de la ligne *Kehl – Ottenheim*, avec embranchement d'Altenheim à Offenburg.

1897

11 mai **Signature d'un nouveau contrat, entre les *S.S.B.* et l'*A.E.G.*, prévoyant la mise à voie métrique et l'électrification de l'ensemble du réseau urbain ainsi que la construction de sections de lignes supplémentaires :**

- *Place Broglie – Porte de Schiltigheim* ;
- *Place de Pierre – Avenue des Vosges – Place Brant* ;
- *Place Brant – Avenue de la Forêt Noire – Place de Kehl.*

Juin Mise en exploitation de la gare locale de Marxgarten (Neudorf) des tramways suburbains, pour le service des marchandises.

2 novembre Ouverture du pont routier sur le Rhin.

1898

14 mars **Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place d'Auterlitz – Pont-du-Rhin – Kehl-Rathaus.***

Avril Mise en exploitation de la gare locale de Neudorf pour le service des voyageurs.

1er avril Mise en exploitation de la ligne *Kehl – Ottenheim.*

21 mai	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place d'Austerlitz – Neuhof-Villlage.*
15 juillet	Mise en exploitation de l'embranchement *Altenheim – Offenburg.*
16 août	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place de Pierre – Hoenheim.*

1899

22 janvier	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Gare Centrale – Place de Pierre.*
14 mai	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Gare Centrale – Koenigshoffen – Wolfisheim.*
Juin	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Orangerie – Robertsau-Eglise.*

1900

26 avril	Concession de la ligne *Strasbourg – Westhoffen.*
15 mai	Mise en exploitation des lignes électrifiées *Ancienne Gare – Cronenbourg* et *Place d'Austerlitz – Graffenstaden.*
6 juin	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place Kléber – Porte de Schirmeck – Roettig.*
19 juillet	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place Broglie – Porte de Schiltigheim.*
23 décembre	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Pont Royal – Place du Corbeau.*

1901

16 mars	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Wolfisheim – Breuschwickersheim.*
1er octobre	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Gare Centrale – Ponts Couverts – Place du Corbeau.*
20 juillet	Mise en exploitation de la ligne *Rosheim – Saint-Nabor.*
16 novembre	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Roettig – Lingolsheim.*

1904

21 décembre	Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place de Pierre –*

Avenue des Vosges – Place Arnold.

1906

1er avril — Mise en exploitation de l'ensemble de la ligne de Ceinture.

11 juin — Concession de la ligne de tramway *Ottrott – Obernai – Erstein.*

1er août — Concession de la ligne *Schwarzach – Rastatt.*

1907

21 novembre — Mise en exploitation de la ligne *Ottrott – Obernai – Erstein.*

23 novembre — Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place Arnold – Place de Kehl.*

1908

1er avril — Réseau urbain.

Ligne 1 : *Gare Centrale – Place Kléber – Pont du Rhin – Kehl – Rathaus.*

Ligne 2 : *Gare Centrale – Place Kléber – Place de la 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.*

Ligne 8 : *Tivoli – Haute-Montée – Porte de Schirmeck.*

Ligne 9 : *Quai des Abattoirs – Haute-Montée – Porte de Schirmeck – Roettig – Lingolsheim.*

Ligne 10 : Ligne de 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.*

15 juillet — Mise en exploitation de l'embranchement *Altenheim – Offenburg*, de la ligne *Kehl – Ottenheim*.

1909

2 mai — Mise en service de la ligne *Schwarzach – Rastatt*.

1910

Mise en service de la ligne électrifiée *Neuhof-Village – Neuhof-Forêt*.

1912

La ville de Strasbourg devient majoritaire de la société des S.S.B. avec 50 % des actions, plus une.

1913

8 octobre — Mise en exploitation de la ligne électrifiée *Place Arnold – Quartier des Quinze*.

1914

Réseau urbain.

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 : *Bischeim – 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 des XV*.

1918

Novembre — **La *Strassburger Strassenbahn Gesellschaft* (S.S.B.) devient La *Compagnie des Tramways Strasbourgeois* (C.T.S.).**

1919

10 juillet — Prolongement de la ligne 3 entre les Papeteries de la Robertsau et le restaurant « A l'Aigle ».

1920

15 août — **L'administration des *Chemins de Fer Badois* reprend l'exploitation des lignes allemandes du réseau strasbourgeois.**

1923

27 mai — En raison de la construction d'un nouveau pont sur l'Aar, la ligne 8 est prolongée du Tivoli au Wacken (nouveau Centre des Expositions).

2 juin — **Signature d'une concession entre le département du Bas-Rhin et la C.T.S. portant sur l'électrification du réseau suburbain.**

30 juin — **Le réseau badois est concédé à la société *Mittelbadische Eisenbahn A.G.* (*M.E.G.*).**

1er novembre — Le département afferme à la *C.T.S.* la ligne *Rosheim – Ottrott – Saint-Nabor*, mise sous séquestre en 1918.

23 novembre — **Décret qui déclare le département du Bas-Rhin autorité concédante du réseau de tramways de Strasbourg et environs.**

1924

9 octobre — La ligne *Rosheim – Ottrott – Saint-Nabor* est concédée à la *C.T.S.* (Décret du 26 mars 1927).

1925

6 mai — **Mise en service de la ligne électrifiée *Strasbourg* –**

Truchtersheim.

15 juin — Mise en service de la ligne électrifiée *Strasbourg – Westhoffen.*

29 octobre — Mise en service de la ligne électrifiée *Strasbourg – Boofzheim – Marckolsheim.*

1926

Mise en service de la ligne électrifiée *Boofzheim – Rhinau.*

Mise en service de la ligne électrifiée *Route du Rhin – Erstein-Ville – Erstein-Gare A.L.*

1927

15 novembre — Prolongement de la ligne 9 à Schiltigheim entre le cimetière Sainte-Hélène et le passage à niveau de la ligne de chemin de fer de Strasbourg à Lauterbourg.

1928

17 mai — Prolongement de la ligne 2 de la place de Kehl au pont du Petit-Rhin.

1er décembre — **Mise en service, à titre d'essai, de la première ligne d'autobus *Strasbourg – Berstett – Wingersheim.***

1929

26 février — Mise en service de la ligne suburbaine *Truchtersheim – Saessolsheim.*

Mars — Mise en service de la ligne d'autobus P *Robertsau « Aigle » – Fuchsam-Buckel* (Service saisonnier, d'avril à octobre, les dimanches et jours de fête).

Mise en service de la ligne d'autobus R *Neuhof-Forêt – Ferme d'Altenheim* (Service saisonnier, d'avril à octobre, les dimanches et jours de fête).

13 mars — Mise en service de la ligne d'autobus A *Gare Centrale – Place Gutenberg – Boulevard Leblois.*

4 novembre — Mise en service de la ligne d'autobus O *Saint-Urbain – Route du Rhin – Rue de Stosswihr.*

1er décembre — Mise en service de la ligne suburbaine *Saessolsheim – Saverne.*

Mise en service de la ligne suburbaine *Truchtersheim –*

Duntzenheim – Hochfelden.

1930

1er janvier	Mise en service de la ligne suburbaine *Wiwersheim – Wasselonne.*
16 janvier	Mise en service de la ligne suburbaine *Strasbourg* (Marché) – *Obernai – Ottrott.*
9 juillet	Mise en service de la ligne suburbaine *Meistratzheim – Barr.*
1er août	Mise en service de la ligne O-o *Ottrott – Klingenthal – Mont-Sainte-Odile.*

1931

Avril	Mise en service de la ligne S *Place Kléber – Strasbourg-Plage* (Baggersee).
1er août	Mise en service de la ligne d'autobus B *Place du Vieux-Marché-aux-Vins – Cronenbourg.*

1932

20 avril	**La *C.T.S.* constitue une filiale : la *Société des Transports Automobiles Strasbourgeois* (*A.S.T.R.A.*)**, chargée d'assurer des circuits touristiques en Alsace.
Mai	Mise en service de la ligne T *Place Brant – Hippodrome.*
22 mai	Suppression de la ligne *Hochfelden – Bouxwiller.*
	Suppression de la ligne *Erstein – Meistratzheim – Barr.*
Juillet	Mise en service de la ligne suburbaine n° 51 *Ottrott – Mont-Sainte-Odile* (société *A.S.T.R.A.*).
1er septembre	Mise en service de la ligne D *Roettig – Ostwald.*
Décembre	Mise en service de la ligne suburbaine n° 52 *Strasbourg – Holtzheim – Kolbsheim* (société *A.S.T.R.A.*).
	Mise en service de la ligne suburbaine n° 53 *Strasbourg – Vendenheim – Wingersheim* (société *A.S.T.R.A.*).
1er décembre	Mise en service de la ligne d'autobus C *Place de la République – Schiltigheim.*

Réseaux, fin décembre.

Réseau urbain

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 – Pont d'Anvers.*

Ligne 3 : *Gare Centrale – Ancienne Gare – Haute-Montée – République – Avenue de la 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 – Hoenheim.*

Ligne 6 : *Cronenbourg – Faubourg de Saverne – Place Kléber – Meinau – Illkirch-Graffenstaden.*

Ligne 7 : *Neudorf-Est – Place Kléber – Haute-Montée – Koenigshoffen – 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 XV – Porte du Canal.*

Autobus

Ligne A : *Gare Centrale – Place Gutenberg – Rue des Juifs – Boulevard de la Victoire.*

Ligne B : *Place du Vieux-Marché-aux-Vins – Faubourg de Saverne – Cronenbourg.*

Ligne C : *Place Broglie – Avenue de la Paix – Schiltigheim.*

Ligne D : *Roettig – Ostwald.*

Ligne P : *Robertsau Aigle – Fuchs-am-Buckel.*

Ligne R : *Neuhof-Forêt – Ferme d'Altenheim.*

Ligne S : *Place Kléber – Strasbourg-Plage* (Baggersee).

Ligne T : *Place Brant – Hippodrome.*

Réseau suburbain

Tramways

Ligne M *Strasbourg-Gare Locale – Illkirch-Graffenstaden – Erstein-Route du Vin – Boofzheim – Marckolsheim.*

Ligne M : Navette *Route du Vin – Erstein Ville – Erstein Gare.*

Ligne M : Navette *Boofzheim – Rhinau.*

Ligne O : *Strasbourg Marché – Geispolheim – Obernai – Ottrott.*

Ligne T : *Strasbourg Marché – Wiwersheim – Truchtersheim.*

Ligne W : *Strasbourg Marché – Marlenheim – Westhoffen.*

Chemin de fer

Rosheim – Boersch – 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.*

Ligne 51 : *Ottrott – Mont-Sainte-Odile* (service saisonnier).

Ligne 52 : *Strasbourg – Kolbsheim.*

Ligne 53 : *Strasbourg – Vendenheim – Wingersheim – Mommenheim.*

1933

21 décembre Suppression de la ligne *Truchtersheim – Hochfelden.*

1934

30 septembre Suppression de la ligne *Place Kléber – Baggersee.*

25 décembre Suppression de la ligne *Gare Centrale – Boulevard de la Victoire.*

1936

23 mai **Réorganisation du réseau.**

1937

23 mai La section de ligne de tramway *Wolfisheim – Breuschwickersheim* est remplacée par un service d'autobus.

Réseau urbain fin mai.

Tramways

Ligne 1 : *Gare Centrale – Place Kléber – Pont du Rhin.*

Ligne 2/12 : *Pont d'Anvers – Koenigshoffen* (2) – *Wolfisheim* (12).

Ligne 3/13 : *Gare Centrale – Robertsau-Eglise* (3) – *Sainte-Anne* (13).

Ligne 4/14 : *Hoenheim* (14) – *Bischheim* (4) – *Schiltigheim – Place Kléber – Polygone* (4) – *Neuhof-Forêt* (14).

Ligne 5/15 : *Quartier des XV – Cronenbourg (5) – Oberhausbergrn (15).*

Ligne 6/16 : *Gare Centrale – Place Kléber – Meinau* (6) – *Graffenstaden-Sud* (16).

Ligne 8/18/28 : *Wacken – Haute-Montée – Porte de Schirmeck* (8) – *Roettig* (18) – *Lingolsheim* (28).

Ligne 9 : *Place du Foin – Schiltigheim* (Route de Brumath).

Ligne 10 : (Ceinture) *Gare Centrale – Finckwiller – Place 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 : *Roettig – Ostwald.*

Ligne E : *Wolfisheim – Breuschwickersheim.*

1er octobre L'autobus remplace le tramway sur les lignes *Strasbourg – Truchtersheim* et *Strasbourg – Westhoffen.*

1938

1er janvier	La section de la ligne *Boofzeim – Marckolsheim* est exploitée par autobus.
8 février	Le service à un agent est introduit sur la ligne de tramway n° 8 *Wacken – Porte de Schirmeck.*
7 août	Rétablissement du tramway électrique sur la ligne *Strasbourg – Truchtersheim* (mécontentement des voyageurs).
28 août	Rétablissement du tramway électrique sur la ligne *Strasbourg – Westhoffen* (mécontentement des voyageurs).

1939

27 mai	**La ligne d'autobus D *Roettig – Ostwald* est desservie par trolleybus.**
1er septembre	La *C.T.S.* évacue plus de 200 000 civils jusqu'au 3 septembre.

1940

14 juin	**Cessation de toute activité de la *C.T.S.***
16 juin	Le Génie dynamite les ponts autour de Strasbourg.
19 juin	**Les troupes allemandes pénètrent dans Strasbourg.**
22 août	**Reprise partielle de l'exploitation.**
1er septembre	Reprise de l'exploitation de la ligne M entre la Gare Locale et Eschau (Trains d'ordures).
18 septembre	Reprise de l'exploitation des lignes O et R (Service marchandises).
19 septembre	Reprise de l'exploitation de la ligne M, sur la transversale d'Erstein par traction à vapeur (Trains de marchandises).
22 septembre	Reprise de l'exploitation des lignes O et R (Service des voyageurs).
24 septembre	Reprise de l'exploitation de la ligne M, sur la transversale d'Erstein par traction électrique (Trains de marchandises).
20 octobre	Reprise de l'exploitation de la ligne M entre Strasbourg, Erstein, Boofzheim, Rhinau (Traction électrique).
24 novembre	Reprise de l'exploitation de la ligne P, par autobus, entre Strasbourg, Berstett et Wingersheim.

1941

1er avril	Reprise de l'exploitation de la ligne D entre Roettig et Ostwald (trolleybus).
	Reprise de l'exploitation de la ligne M entre Boofzheim et Sundhouse (Traction électrique).
7 avril	Reprise de l'exploitation de la ligne 3/13 *Orangerie – Robertsau-Sainte-Anne.*
1er août	Reprise de l'exploitation de la ligne 4/14 *Polygone – Neuhof-Forêt.*
15 août	Reprise de l'exploitation de la ligne 1 *Tuilerie – Pont du Rhin.*
19 septembre	Reprise de l'exploitation de la ligne M entre Sundhouse et Marckolsheim (Traction électrique).
26 octobre	Reprise de l'exploitation de la ligne S entre Truchtersheim et Friedolsheim (Autobus).
4 novembre	Reprise de l'exploitation de la ligne 9 *Place Kléber – Route de Brumath.*
	Reprise de l'exploitation de la ligne 6/16 *Place Kléber – Gare Centrale.*

1942

19 février	La ligne 12 est prolongée de Wolfisheim à Oberschaeffolsheim.
14 mai	La ligne 12 est prolongée d'Oberschaeffolsheim à Breuschwickersheim.
24 mai	La ligne 1 est prolongée jusqu'à la gare de Kehl.
	L'autobus de la ligne E cède la place au tramway.
24 septembre	**L'assemblée générale adapte les statuts à la législation allemande. La société prend le nom de *Strassburger Verkehrsbetriebe* (*S.V.B.*).**

1943

17 mai	Reprise de l'exploitation sur la ligne S *Friedolsheim – Saverne* (Autobus).

1944

11 août	Bombardement de Strasbourg.
25 septembre	Bombardement de Strasbourg.

23 novembre **Entrée des troupes françaises à Strasbourg.**

25 novembre La centrale thermique du Port du Rhin est mise hors service. **Le réseau des tramways urbains est paralysé.**

1945

16 avril **Mise en service de quelques trains à vapeur entre la Gare Locale et Eschau (Ligne de Marckolsheim).**

18 avril Mise en service de quelques convois sur les lignes de Wolfisheim et de Lingolsheim.

26 avril Mise en service de trains électriques, le matin et le soir, entre Strasbourg et Eschau.

30 avril Reprise de l'exploitation, par traction électrique, de la ligne de Truchtersheim.

18 mai Reprise de l'exploitation sur la ligne d'Ottrott.

27 mai Reprise de l'exploitation entre Strasbourg et Odratzheim.

10 juin Reprise de l'exploitation sur le réseau urbain.

11 juin Reprise de l'exploitation de la ligne S *Truchtersheim – Saverne.*

Reprise de l'exploitation de la ligne P *Strasbourg – Pfettisheim – Wingersheim.*

25 juin La ligne de Marckolsheim atteint Plobsheim.

1er août Reprise de l'exploitation entre Odratzheim et Westhoffen.

4 septembre La ligne de Marckolsheim atteint Krafft.

15 octobre La ligne de Marckolsheim atteint Gerstheim.

4 novembre Les services voyageurs reprennent entre Gerstheim et de Marckolsheim (Autorail diesel).

1er décembre Une navette en tramway est établie en direction d'Erstein.

9 décembre Un autobus remplace l'autorail entre Gerstheim et Marckolsheim.

10 décembre Reprise de l'exploitation de la ligne N *Truchtersheim – Wasselonne.*

13 décembre Reprise de l'exploitation de la ligne Wa *Marlenheim – Wangenbourg.*

16 décembre La ligne de Marckolsheim est prolongée jusqu'à Obenheim.

1946

13 janvier Reprise du trafic entre Boofzheim et Rhinau.

5 février Prolongement de la ligne S de Saverne à Marmoutier.

21 février Prolongement de la ligne S de Marmoutier à Molsheim.

18 mars — Le prolongement de la ligne S de Marmoutier à Molsheim est supprimé.

13 avril — Suppression de la ligne Wa *Marlenheim – Wangenbourg.*

11 juin — Reprise de l'exploitation de la ligne V *Strasbourg – Vendenheim – Wingersheim.*

1947

1er février — Reprise de l'exploitation sur la ligne K *Strasbourg – Kolbsheim.*

22 mai — **Mise en service de la ligne 5/15 en trolleybus entre le Quartier des XV et la rue Saint-Maurice.**

4 septembre — Mise en service de la ligne 5/15 en trolleybus entre la rue Saint-Maurice et la place Broglie.

Création d'une nouvelle ligne de tramway 9/19, entre la route de Brumath, Haute-Montée, Cronenbourg (9) et Oberhausbergen (19).

3 octobre — Dernière desserte par autorail de la ligne *Ottrott – Saint-Nabor.*

1948

3 octobre — Reprise de l'exploitation sur la ligne Bs *Breuschwickersheim – Scharrachbergheim.*

30 décembre — Mise en exploitation par trolleybus de la ligne 10 (Ceinture) entre la Gare Centrale et la place Brant (Rue Kuhn, Ponts Couverts, rue Finckwiller, place du Corbeau, quai des Bateliers, quai des Pêcheurs, place de l'Université).

1950

14 mai — Mise en exploitation par trolleybus de la ligne 10 (Ceinture) entre la place Brant et la Gare Centrale par l'avenue des Vosges et le boulevard Wilson.

Réseau urbain à partir du 14 mai.

Tramways

Ligne 1/11 : *Gare Centrale – Place Kléber – Tuilerie* (1) *– Pont du Rhin* (11).

Ligne 2/12 : *Pont d'Anvers – Place Brant – Avenue des Vosges – Rue Lamey – Place Broglie – Koenigshoffen* (2) *– Wolfisheim – Oberschaeffolsheim – Breuschwickersheim* (12).

Ligne 3/13 : *Gare Centrale – Haute-Montée – République – Avenue des Vosges – Place Brant – Orangerie - Robertsau-Eglise* (3) *– Robertsau-*

Saint-Anne (13).

Ligne 4/14 : *Hoenheim* (14) – *Bischheim* (4) – *Schiltigheim* – *Place Kléber* – *Polygone* (4) – *Neuhof-Forêt* (14).

Ligne 6/16 : *Gare Centrale* – *Place Kléber* – *Meinau* (6) – *Graffestaden* (16).

Ligne 8/18 : *Wacken* – *Haute-Montée* – *Roettig* (8) – *Lingolsheim* (18).

Ligne 9/19 : *Route de Brumath* – *Haute-Montée* – *Cronenbourg* (9) – *Oberhausbergen* (19).

Trolleybus

Ligne 10 : (Ceinture) *Gare Centrale* – *Ponts Couverts* - *Finckwiller* – *Place du Corbeau* – *Place Brant* – *Avenue des Vosges* – *Boulevard Wilson* – *Gare Centrale.*

Ligne 15 : *Place Broglie* – *Avenue de la Marseillaise* – *Place Brant* – *Boulevard d'Anvers* – *Quartier des XV.*

Ligne D : *Roettig* – *Ostwald.*

Autobus

Ligne B : *Cité de Cronenbourg* – *Place du Foin.*

Ligne E : *Oberschaeffolsheim* – *Breuschwickersheim.*

Ligne F : *Place de Kehl* – *Kehl-Rauthaus* (Correspondance avec la ligne de tramway 2/12).

1er décembre — La ligne de tramway *Strasbourg* – *Westhoffen* est partiellement exploitée par autobus.

1953

19 août — La ligne de tramway *Strasbourg* – *Westhoffen* est totalement exploitée par autobus.

2 décembre — **Le Conseil général du Bas-Rhin décide la transformation des voies ferrées d'intérêt local dont il est propriétaire.**

15 décembre — La ligne de tramway 9/19 est exploitée par autobus.

La ligne B est limitée à la section de ligne *Place de Lattre de Tassigny* – *Place du Foin* et devient la ligne 20.

Une nouvelle ligne de tramway (Ligne 7) est mise en service entre la place Kléber et Oberhausbergen.

1954

11 janvier	La ligne 19 est prolongée jusqu'à la Cité Périgueux à Bischheim.
15 mars	Le tramway est remplacé par l'autobus sur la ligne 3/13 *Gare Centrale – Robertsau* et une antenne est créée à la Robertsau pour desservir la Cité des Chasseurs.
1er avril	Suppression de la ligne *Rosheim – Ottrott – Saint-Nabor.* La *C.T.S.* assure l'exploitation par autobus de la ligne *Rosheim – Boersch – Ottrott.*

1955

31 mars	Suppression de la ligne de tramway *Strasbourg – Obernai – Ottrott.* L'exploitation est reprise par autobus le lendemain.
1er juillet	L'autobus remplace le tramway sur la ligne 8/18 entre la rue de la Haute-Montée et Lingolsheim.
	La ligne de trolleybus D est remplacée par une ligne directe d'autobus *Place Kléber – Roetig – Ostwald.*
1er octobre	Suppression de la ligne de tramway *Strasbourg – Boofzheim – Rhinau.*

1956

2 juillet	Suppression du tramway sur la ligne 2/12 *Pont d'Anvers – Koenigshoffen* (2) – *Breuschwickersheim* (12).

1957

15 avril	Les tramways de la ligne 1 sont remplacés par des autobus.

1959

13 février	Reprise de l'exploitation sur la ligne L *Strasbourg – Landersheim.*
31 décembre	Suppression de la ligne de tramways 6/16 *Gare Centrale – Graffenstaden.*

1960

30 avril **Suppression du tramway sur la ligne 4/14.**

1961

23 mars **L'autobus remplace le trolleybus sur la ligne 15.**

1962

31 mars. **Suppression du trolleybus sur l'ensemble de la ligne 10.**

1966

Réseaux 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.*
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.*

1968

1er janvier	**Création de la *Communauté Urbaine de Strasbourg* (*C.U.S.*).**
1er août	Mise en service d'un mini-train touristique (pour la période estivale).
Octobre	**Premiers *Couloirs-Bus* entre le pont du Corceau et la Place Kléber, ainsi que dans les rues des Francs-Bourgeois et de la Division Leclerc.**

1969

19 octobre	**La ligne 3/13/23 est exploitée en libre-service (Oblitérateurs).**

1971

13 septembre	Fusion des lignes 3/13/23 *Gare Centrale – Robertsau* et 8/18/28 *Place Kléber – Lingolsheim – Ostwald – Elsau*, pour constituer la nouvelle transversale 3/13/23 *Robertsau – Roettig – Lingolsheim – Ostwald.* L'antenne *PLace Kléber –*

Elsau devient une ligne à part entière.

1972

La *C.U.S.* entreprend l'étude d'un réseau de transport en commun en site propre.

1973

16 février — Délimitation d'un nouveau périmètre urbain.

1975

1er octobre — **Signature, entre la *C.U.S.*, le département du Bas-Rhin et la *C.T.S.*, d'un nouveau traité de concession instaurant un régime unifié et abrogeant les différentes concessions antérieures pour le réseau urbain et le réseau interurbain.**

1976

3 mai — **Réforme tarifaire instituant le tarif unique à la place du tarif par section, en vigueur depuis 1878.**

14 juin — Présentation du projet de transport en commun en site propre au conseil municipal strasbourgeois.

1977

La *C.T.S.* abandonne le service routier de marchandises.

28 mars — Création de la ligne 20 dite de *Grande Ceinture*.

28 novembre — Création, par l'autoroute, de services rapides en direction de Mundolsheim, de Lampertheim, de Vendenheim et Eckwersheim.

1979

La *C.U.S.* approuve le principe de la réalisation d'une première ligne de tramways.

1980

19 mars — Mise en service, sur la ligne 4/14/24, des premiers autobus articulés à grande capacité.

27 octobre — **Mise en service d'un Système d'Aide à l'Exploitation.**

1982

6 mai — Abandon de la desserte de la section de la ligne M *Boofzheim – Rhinau – Marckolsheim.*

24 mai — Abandon de la desserte de la ligne R *Rosheim – Ottrott – Saint-Nabor.*

27 septembre — Abandon de la desserte de la section de la ligne S *Saverne – Saessolsheim.*

1985

Novembre — **Mise en étude d'un avant-projet pour la réalisation d'une ligne de métro automatique, système *V.A.L.***

1988

21 mars — Création d'une liaison rapide, par l'autoroute, pour desservir Achenheim, Breuschwickersheim et Osthoffen.

1er mai — Suppression de la ligne BS *Breuschwickersheim – Scharrachbergheim.*

1990

Mise en service d'une navette entre Strasbourg et l'aéroport d'Entzheim.

27 décembre — **Signature d'une convention de concession entre la *C.U.S.* et la *C.T.S.* pour la construction et l'exploitation d'une première ligne de tramway.**

1991

La *C.T.S.* bénéficie de l'assistance technique de *T.R.A.N.S.C.E.T.* (filiale de la *Caisse de Dépôts et de Consignations*) qui possède 12,5 % du capital de la compagnie strasbourgeoise.

11 juillet **Signature du marché pour la fourniture des rames du tramway entre la C.T.S. et le groupement *S.O.C.I.M.I.* (Milan) – *A.B.B.* (fusion, en 1988, du Suédois *A.S.E.A.* et du groupe suisse *Brown, Boverie et Cie* (*B.B.C.*)).**

1992

24 février **Mise en place d'un nouveau plan de circulation dans la ville de Strasbourg.**

Mai Dépôt de bilan du groupe milanais *S.O.C.I.M.I.* Le groupe *A.B.B.* est contraint d'assurer, seul, la fourniture des rames de tramways.

1993

Réseau urbain en septembre.

Ligne 1/11/21/31 : *Gare* (1) – *Wattwiller* (1) – *Ampère* (1) – *Pont du Rhin* (11) – *Kehl Stadthalle* (21) – *Tuilerie* (31) – *General Motors* (31).

Ligne 2/22/32 : *Hautepierre-Sud* (2) – *Hoberg* (2) – *Stade Vauban* (2) – *Breuschwickersheim-Eglise* (22) – *Achenheim-au-Soleil* (22) – *Wolfisheim-Mairie* (12) – *Pont du Rhin* (32).

Ligne 3 : *Lingolsheim-Bruche* – *Esplanade.*

Ligne 13 : *Lingolsheim-Tiergaertel* – *Robertsau-Sainte-Anne* – *Robertsau-Chasseurs* – *Robertsau-Mélanie.*

Ligne 23 : *Illkirch-Fort-Uhrich* – *Illkirch-Mairie* – *Ostwald-Bellevue* – *Robertsau-Cité de l'Ill.*

Ligne 4/14/24 : *Parc Wodli* (4) – *Gravière* (4) – *Route de la Wantzenau* (14) – *Cité Neuhof* (14) - *Reichstett-Mairie* (24) – *Colombes* (24) – *Stéphanie* (24).

Ligne 50 : *Hautepierre-Sud* – *Robertsau-Cité de l'Ill.*

Ligne 6/26 : *Wacken* (6) – *Libermann* (6) – *Hoenheim-Ried* (16) – *Hoenheim-Est* (26) – *Cité Meinau* (26) – *Cimetière-Sud* (26) – *Neuhof-Ganzau* (26).

Ligne 46/56 : *République* (46/56) – *Eschau-Wibolsheim* (46) – *Fergersheim-Ohnheim* (56).

Ligne 66 : *Ile-de-France* – *Lipsheim-Centre.*

Ligne 7 : *Hautepierre-Maillon* – *Gravière* – *Ile-de-France* – *Illkirch-Campus* – *Hohwart.*

Ligne 9/19/29 : *Arago* (9) – *Périgueux* (9) – *Souffelweyersheim-Canal* (19) – *Niederhausbergen-Mairie* (29).

Ligne 10 : Ligne de Ceinture : *Gare* – *Corbeau* – *Gallia* – *Gare.*

Ligne 15 : *Gare – Quartier des Quinze – Robertsau-Est.*
Ligne 20 : Ligne de Grande Ceinture : *Gare – Esplanade – Gare.*
Ligne 30 : *Wattwiller – Lycée de Bischheim.*
Ligne 36 : *Gare – Route de la Meinau.*
Ligne 38 : *Mittelhausbergen-Eglise – Oberhausbergen-Eglise – Elsau.*

1994

3 mai — Livraison de la première rame du tramway.

6 mai — Présentation du nouveau tramway.

1er juin — Ouverture de la section de ligne entre le dépôt de Cronenbourg et Hautepierre.

2 juin — **Inauguration de la nouvelle ligne de tramway.**

26 novembre — **Mise en service de la première ligne de tramway : la ligne A *Hautepierre-Maillon – Baggersee.***

1995

27 février — **Restructuration du réseau des transports en commun.** Le réseau est simplifié. La ligne de tramway devient l'axe lourd du réseau avec un rabattement sur cet axe des lignes d'autobus. Elle permet de rééquilibrer l'offre des transports dans l'agglomération en l'améliorant sur les secteurs à forte densité de population et en assurant de bonnes liaisons entre les quartiers et les communes périphériques. Création de trois Parkings-Relais : Etoile, Rotonde et Baggersee.

Réseau urbain à partir du 27 février.

Tramways

Ligne A : *Hautepierre-Maillon – Homme-de-Fer – Baggersee.*

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.*

1996

11 septembre Arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les acquisitions et les travaux nécessaires au prolongement de la ligne de tramway sur la commune d'Illkirch-Graffenstaden.

20 décembre **La *C.U.S.* approuve l'avant-projet d'une seconde ligne de tramway.** En forme d'Y, elle 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.

1997

3 mars — Début de l'enquête d'utilité publique concernant la seconde ligne de tramway. Enquête ouverte jusqu'au 11 avril.

4 mars — La *C.T.S.* met en service une desserte de soirée pour les habitants des communes de Geispolsheim, Lipsheim, Fegersheim, Eschau et Plobsheim. C'est un service Tramway-Taxibus. A la station de tramway de Baggersee, un Taxibus (monospace aux couleurs de la *C.T.S.*) attend les personnes qui souhaitent se rendre dans une des cinq communes précitées (à 21 h 30, 22 h 30 et 23 h 30). Il dépose chacun des clients à l'arrêt d'autobus le plus proche.

16 juin — **Première ouverture en France d'un Véloparc-Tram au terminus de Baggersee.** C'est un garage à vélos couvert et surveillé.

26 octobre — Mise en service d'une nouvelle liaison rapide entre Strasbourg et l'aéroport d'Entzheim. Cette navette-bus relie l'aéroport à la station terminus Baggersee du tramway, toutes les quinze minutes, avec une correspondance gratuite pendant une heure sur l'ensemble du réseau urbain.

27 novembre — **Signature, à Kehl, de conventions, entre la *C.U.S.* et le District allemand d'Ortenau, instituant une communauté tarifaire transfrontalière dans le domaine des transports en commun.** Création de titres de transport transfrontaliers « Euro-pass », permettant d'utiliser les moyens de transports urbains de la ville de Strasbourg, du District d'Ortenau et les trains régionaux.

1998

Début janvier — Mise en service, dans le secteur piétonnier, d'une navette électrique entre la place Kléber et le parking Sainte-Marguerite (Petite-France).

28 janvier — **Signature d'une convention, entre le département du Bas-Rhin et la *C.U.S.* instituant une tarification combinée urbain-interurbain.** Cette décision prend effet à compter du 30 mars.

Mars — Création d'un Chèque-Transport de 200 francs, permettant aux personnes à faible revenu (inférieur à 3 000 francs par mois), d'acquérir un abonnement Espass.

4 juillet — **Inauguration du prolongement de la ligne A du tramway entre Baggersee et Illkirch-Lixenbuhl.**

8 juillet — Livraison de la plus longue rame de tramway du monde : 43,10 m.

24 juillet — Le Premier Ministre signe la déclaration d'utilité publique de

la seconde ligne de tramway.

31 août **Mise en service de la ligne D du tramway *Rotonde – Etoile-Polygone.*** Elle permet de doubler les fréquences sur le tronçon central de la ligne A. (Tramway de la ligne A en rouge, de la ligne B en vert).

1999

5 janvier **Signature, entre la *C.T.S.*, le groupe *T.R.A.N.S.D.E.V.* et la *S.N.C.F.*, d'un accord de coopération industrielle pour favoriser l'intermodalité dans la région.**

1er septembre La *C.T.S.* inaugure un nouveau dépôt de tramways, au quartier de l'Elsau. Il permet aussi d'alimenter des autobus au gaz naturel.

Décembre Ouverture d'un quatrième Parking-Relais sur la ligne A à proximité de la station Ducs d'Alsace.

2000

4 mai **Création d'une *Société d'Intermodalité du Bassin Strasbourgeois* (*S.I.B.S.*) entre la *C.U.S.* la *C.T.S.*, le groupe *T.R.A.N.S.D.E.V.* et la *S.N.C.F.*, en vue d'un partenariat en faveur du développement et de l'amélioration de l'intermodalité dans les transports.** Elle a de nombreux projets comme la création de nouveaux pôles d'échanges entre les réseaux, mais aussi un futur tram-train *Strasbourg – Bruche – Piémont* : Le tram-train du Piémont des Vosges.

2 septembre **Inauguration des lignes B *Elsau – Hoenheim* et C *Elsau-Esplanade* du réseau des tramways strasbourgeois** et de quatre nouveaux Parkings-Relais : Elsau, Rives de l'Aar, Pont Phario et Hoenheim-Gare.

22 septembre **Le Conseil de la *Communauté Urbaine de Strasbourg* approuve les projets d'extension du tramway, en particulier le prolongement des lignes A, B, C, et D.**

2002

Réseau urbain en octobre.

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.*

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.*

COLMAR

1858

18 novembre **Arrêté municipal réglementant le service des voitures de place de Colmar.**

1869

Avril **L'hôtel des Trois Rois assure un service privé d'omnibus à destination de la gare.**

1876

7 juillet — M. Richard Holt, agent commercial de la *Société Générale d'Etudes pour les Chemins de Fer et Tramways* (10, place Vendôme Paris), demande au maire la concession d'une voie ferrée reliant la Gare au Port du Canal en vue d'un transport de marchandises.

28 juillet — Nouvelle demande de M. Holt.

8 décembre — Le maire soumet l'idée de la desserte au président de la Chambre de Commerce de Colmar.

1877

16 février — Réponse du président de la Chambre de Commerce, M. Fleischhauer. Il pense que le seul transport de marchandises ne peut couvrir les frais d'exploitation et qu'il faut y associer le transport de personnes. Il propose trois itinéraires :

1) : rue Bruat, la Krautenau, Rue Weidenmuhl ;

2) : rue de la Gare, rue de Munster, route de Rouffach, rue Stanislas, rue de la Cavalerie, route d'Horbourg;

3) : rue de la Gare, rue de Munster, route de Rouffach, rue Stanislas, rue des Vosges, rue Golbéry, rue du Nord, route de Neuf-Brisach.

1878

1er mai **Mise en service de la ligne voie métrique et traction**

vapeur *Colmar – Neuf-Brisach* (ligne suburbaine).

1879

29 février **Le Conseil municipal se prononce en faveur de l'établissement d'une ligne d'omnibus en ville.**

1881

Etudes de divers projets jusqu'en 1888. Sans suite.

1885

20 janvier Mise en service de la ligne voie métrique et traction *vapeur Colmar – Kaysesberg – Orbey – Lapoutroie* (ligne suburbaine).

1er décembre Mise en service de la ligne voie métrique et traction vapeur *Colmar – Horbourg* et *Colmar – Wintzenheim* (lignes suburbaines).

1889

13 mars M. André Herrscher, fabricant de voitures à Colmar, informe le maire de son intention de relier la gare à la place du Saumon par un omnibus dénommé « Tram-Omnibus » et lui demande une subvention.

26 mars Le Conseil municipal vote une subvention de 1 000 M en lui demandant d'assurer un double circuit :

- place du Saumon, rue des Clefs, rue de Rouffach, Gare ;
- place du Saumon, Grand'rue, rue Bruat, Gare. (non mise en service).

7 juillet **Premier voyage du Tram-Omnibus.**

1890

19 avril 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 que le deuxième trajet ne peut être mis en service que si une indemnité supplémentaire de 500 Mark lui est versée. La municipalité oppose un refus.

16 juillet M. J. B. Hanser, loueur de fiacres, prend la succession de l'exploitation, avec une subvention de 600 Mark.

19 juillet — Reprise de la desserte de la première ligne.

3 novembre — Mise en exploitation du tronçon de la ligne à voie métrique et à traction à vapeur *Horbourg – Marckolsheim* (ligne suburbaine).

1892

30 septembre — M. Hanser expose également à la municipalité ses difficultés financières et demande le relèvement de la subvention. Pour raison de santé, il renonce par la suite à assurer la desserte.

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 :

- 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.

1893

1er avril — Entrée en vigueur des dispositions prises par la municipalité. Le trafic urbain est assuré par M. Antoine Heyberger, transporteur à Colmar et ancien rapporteur de la commission municipale du Tram-Omnibus. Prix du billet : 10 Pfennig et 12 Pfennig pour un billet donnant droit à la correspondance.

1er novembre — Mise en exploitation de la ligne à voie métrique et à traction à vapeur *Munster – Metzeral* (ligne suburbaine).

1895

21 mars — M. Heyberger demande le relèvement de la subvention de la ville de 1 600 à 2 400 Mark.

25 septembre — Après de nombreuses pétitions en faveur du maintien des dessertes du Tram-Omnibus, la municipalité accorde le relèvement de la subvention.

1898

7 mars — **Pour la première fois, la commission municipale du Tram-Omnibus envisage 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.

1899

5 juin — Mise en exploitation de la ligne à voie métrique et à traction à vapeur *Turckheim – Trois-Epis* (ligne suburbaine).

1901

25 janvier — **Rapport de la commission d'électricité et de celle des finances qui se prononcent pour la construction d'une ligne de tramway électrique.**

16 mars — M. Heyberger annonce au maire sa décision d'arrêter le trafic du Tram-Omnibus.

21 juin — **Le conseil municipal prend la décision de la construction d'une ligne de tramway électrique.**

1er octobre — **Arrêt de l'activité du Tram-Omnibus.**

24 octobre — Mise en exploitation de la ligne à voie métrique et à traction à vapeur *Colmar – Ensisheim* (ligne suburbaine).

31 décembre — Mise en service de l'usine d'électricité municipale.

1902

15 mars — **Inauguration de la ligne de tramway électrique** (construite par Siemens et Halske de Berlin) ***Gare – Port du Canal*** : Gare, rue de Turckheim, rue de Rouffach, rue Kléber, rue des Clefs, rue Vauban, place du Saumon, route de Neuf-Brisach à proximité du port du Canal et de la halte du chemin de fer à voie étroite *Colmar – Marcholsheim.*

L'exploitation de cette « ligne bleue » (indicateur de direction à fond bleu avec inscriptions blanches) est confiée aux *Usines Municipales de Colmar* (*U.M.C.*).

16 mars — Mise en exploitation de la ligne.

1907

Suite à la construction de la nouvelle gare (1906), la voie de tramway est prolongée de 350 m par la rue de Rouffach, au-delà de la poste, jusqu'à la place située devant la nouvelle gare.

1912

17 décembre — Le conseil municipal décide la construction de la seconde ligne.

1913

1er février — Accord du préfet concernant la construction de la seconde ligne.

28 février — Doublement des voies, rue des Clefs.

15 septembre — Début des travaux de construction de la seconde ligne.

5 décembre — Livraison des nouveaux tramways.

1914

Janvier — Débuts des essais sur la seconde ligne de tramway.

1er février — **Mise en service de la seconde ligne de tramway** (« ligne rouge »: indicateur de direction à fond rouge avec inscriptions blanches) : route de Strasbourg (près des nouvelles casernes : quartier Walter), rue Stanislas, rue Kléber, rue des Boulangers, rue des Serruriers, passage au le Nord de l'église Saint-Martin, rue de l'Eglise, à droite dans la Grand'Rue, terminus place du Marché-aux-Fruits.

Septembre — **Arrêt du trafic des tramways.**

1er octobre — **Les tramways sont remis en service.**

1915

Réquisition des fils de cuivre du tramway par les autorités militaires allemandes.

1916

21 août — Mise en exploitation de la ligne à voie métrique et à traction à vapeur de *Colmar – Billeville* (ligne suburbaine).

1917

Projet, sans suite, de nouvelles lignes :

ligne 1 : rue Kléber – rue des Boulangers – Grand'Rue (ligne

parallèle à la rue des Clefs).

ligne 2 : intersection ligne rue des Clefs – Grand'Rue, Grand'Rue jusqu'à l'avenue Clémenceau, avenue Clémenceau, avenue Poincaré, Gare.

ligne 3 : route Stanislas, route de Strasbourg, avenue de la République, gare de marchandises par le chemin des Francs.

ligne 4 : raccordement conduisant de l'abattoir à la ligne de la rue des Clefs.

1921

Début du doublement des voies rue de Rouffach et rue Kléber.

1924

La seconde ligne (« ligne rouge ») est exploitée entre la place Rapp (carrefour Stanislas - Kléber) et les casernes du quartier Walter. Puis l'origine de la ligne est transférée à la gare, dont le terminus est aménagé en boucle.

4 novembre — La décision est prise d'introduire le service à un seul agent dans les voitures de tramway.

1926

A partir de 1926 et jusqu'en 1934, les *U.M.C.* mettent en service des autobus électriques à accumulateurs sur les lignes *Colmar – Logelbach – Turckheim* et *Colmar vWettolsheim.*

1935

1er mai — Inauguration de la ligne électrifiée suburbaine de *Colmar - Wintzenheim.* Cette ligne est intégrée au réseau des *U.M.C.*

1937

1er avril — Une ligne d'autocar directe est mise en place entre Colmar et Trois-Epis en remplacement du tramway entre Turckheim et Trois-Epis.

1938

15 janvier — **En raison de l'apparition des modes de transport individuel et du délaissement des casernes, la « ligne rouge » du tramway est remplacée par un service d'autobus.**

1940

Juin — **Arrêt de tout trafic pour les transports en commun.**

Juillet — **Reprise du trafic par deux lignes de tramway et une ligne d'autobus.**

1944

Novembre — **Arrêt de tout trafic.**

1945

Mai — **Reprise du trafic des transports en commun.**

Desserte par autobus d'Ingersheim et de Labaroche.

Lancement des circuits historiques sonorisés, destinés à faire découvrir aux voyageurs étrangers les sites de la « Poche de Colmar ».

1947

Le conseil municipal décide la création d'un groupement d'urbanisme selon la loi du 15 juin 1943. Il projette également de substituer le trolleybus au tramway.

1950

Introduction à l'essai du service à un seul agent.

Les services improductifs des dimanches matins et des services tardifs sont supprimés.

1954

Réseau au mois de juillet.

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* (sept aller et retour par jour en semaine).

: - *Cimetière (rue de Ladhof) – Place de la Sinn – Gare – Hôpital Pasteur* (service des dimanches et jours de fête ; fréquence d'une heure).

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 en semaine, avec prolongement de certains services jusqu'à Labaroche-Chapelle).

1956

Prolongement de la ligne 4 jusqu'à Niedermorschwihr.

Création de la ligne 7 : Gare, place de la Sinn, Hospice et Sanatorium départementaux (desserte en autobus les jeudis, samedis, dimanches et jours de fête à raison de deux aller et retour dans l'après-midi.

10 novembre — Suppression de la desserte en tramway sur la ligne 1, remplacé par un autobus.

30 novembre — En raison du manque de carburant consécutif à la « crise de Suez », la desserte de la ligne 1 est à nouveau assurée en tramway.

1957

17 mars — **Suppression de la desserte en tramway de la ligne 1 ainsi que de la ligne d'autobus *Route de Strasbourg – Hôpital Pasteur*.**

1958

Desserte de Basse-Baroche.

Généralisation du service à un agent aux heures creuses entre la place du Saumon et la gare.

1959

1er juin **Généralisation du service à un agent.**

1960

Création de la Z.U.P. au quartier Europe et d'une zone industrielle au Nord-Est de la ville.

31 janvier **Fin de la desserte en tramway de la ligne de Wintzenheim**, reprise en autobus, avec un nouveau terminus à Wintzenheim-Chapelle.

1962

Augmentation de la fréquence, route d'Ingersheim (30 minutes).

Desserte de Turckheim à 23 h15 (après les cinémas).

1963

Impression des parcours sur les lignes 1 et 2.

Participation financière de la commune de Labaroche (cent trente francs par jour).

23 septembre Inauguration du tronçon prolongeant la ligne 1 jusqu'à Horbourg-Centre.

1965

Jusqu'en 1965, progression modérée mais continue de la fréquentation.

Début du développement des services spéciaux et occasionnels.

Prolongement de la ligne 2 (*Gare – Route de Strasbourg*) jusqu'au quartier de la Cité d'Hostheim, avec une boucle par la rue Charles-Marie Widor.

Fusion des lignes *Route d'Ingersheim* et *Hôpital Pasteur*.

29 décembre — Création d'une nouvelle desserte *Théâtre – Quartier de l'Europe* à raison de vingt parcours par semaine.

1966

Début de la baisse de la fréquentation en raison de la concurrence de l'automobile.

Modification d'itinéraire des lignes 1, 2 et 3 : sens unique rue des Clefs, passage par la place de la Cathédrale, boucle par la rue de Berne, avenue de Paris et rue des Trois Châteaux.

1967

Diminution de la fréquence sur les lignes 1 et 2 (10 minutes et 20 minutes au lieu de 7,5 minutes et 15 minutes, en semaine).

Diminution de la desserte route d'Ingersheim.

Suppression de la desserte rue de Logelbach.

Prolongement de la ligne *Hôpital – Avenue de Paris* jusqu'à la rue de Paris.

1968

L'existence même des transports en commun de Colmar est remise en question. De multiples études sont entreprises en vue de leur éventuelle cession à une entreprise privée.

1969

9 juin — **Le conseil municipal conclut au maintien de ce service public au sein de la régie municipale.**

1971

Desserte de Horbourg les dimanches et fêtes : deux navettes.

Gratuité des transports pour les personnes âgées.

1972

Fin janvier — Mise en service d'un nouveau dépôt d'autobus.

1974

Standardisation des autobus S.A.V.I.E.M. SC 10, nouvelle découpe.

Mise en service, en poste de distribution, de carburant self-service.

1975

Elaboration d'une nouvelle tarification et amélioration de l'information de la clientèle.

Desserte directe de la gare S.N.C.F.

Reprise sensible de la fréquentation sur les lignes urbaines.

10 novembre — Le conseil municipal vote une prise en charge progressive, par le budget de la ville, du déficit d'exploitation des transports en commun, prise en charge plafonnée à 50 %.

1976

Prolongement de la ligne 1 jusqu'à Wihr.

Prolongement de la ligne 4 jusqu'à l'hypermarché Rond-Point.

1977

Mise en service de la self-oblitération.

Création du point central de correspondance, place de la Sinn.

1978

Desserte du quartier Diaconat par la ligne 3.

Augmentation des fréquences sur les lignes 1 et 2.

19 novembre — **Nouveau plan de circulation.** Les autobus passent dorénavant dans la zone piétonne : rue des Clefs, rue Vauban. **Les premiers couloirs réservés aux autobus sont mis en**

service rue Kléber et place de Lattre de Tassigny.

1979

Ouverture du kiosque, point central de vente et de renseignement, place de la Sinn.

Desserte des quartiers Sud et Est avec la ligne 6.

1980

Banalisation de la desserte de la zone industrielle par la ligne 2.

Mise en service de la desserte rapide *Europe – Zone industrielle* par la ligne 8.

Mise en place de panneaux latéraux et de girouettes arrières sur les autobus.

1981

Prolongement de la ligne 6, rue de la Semm (terminus rue des Aubépines).

Mise en place des noms d'arrêt sur tous les abribus et d'une horloge place de la Sinn.

Création de cartes de libre circulation pour les personnes âgées.

1982

Modification du tracé de la ligne 8 par les rues Kiener, Frères Lumière, Timken et terminus devant la société *I.T.T.*, rue Schœrer.

Desserte du lotissement « Les pommiers » à Wihr par la ligne 1.

Mise en place d'une desserte supplémentaire, dans l'après-midi, sur la ligne 6.

Augmentation de la fréquence sur les lignes 1 et 2, l'après-midi, dans le centre-ville (12 minutes au lieu de 15).

Mise en place d'un service d'hiver (du 1er septembre au 30 juin) et d'un service d'été (du 1er juillet au 31 août) sur la ligne 7.

Installation d'une première tranche « Action à distance sur feux » aux carrefours : Lavoisier/Kiener, Kiener/Bains,

Stanislas/République, Liberté/De Gaulle ; équipement de sept véhicules.

Nouvelle découpe des SC 10 (couleurs : vert, blanc et gris).

1983

Mise du réseau en Radiotéléphone.

1984

Mise en place de bancs aux arrêts importants.

1985

Création et mise en service d'un couloir-bus, rue du Nord. Marquage au sol des arrêts à l'aide de bandes jaunes (700 m).

Augmentation de la fréquence sur la ligne 3, l'après-midi.

17 juin — Le conseil municipal approuve la constitution d'un syndicat intercommunal ; mais refus de certaines communes.

15 novembre — **Dernier jour de circulation des autobus dans la zone piétonne.**

Cette mesure est prise en raison de l'incompatibilité totale entre l'existence de la zone piétonne et le va-et-vient régulier des autobus au centre-ville. L'accès au cœur de la cité est donc interdit aux véhicules collectifs au même titre qu'il l'avait été aux voitures individuelles. C'est une mesure contraignante qui exclut toute desserte réellement proche des lieux commerçants. La place Jeanne d'Arc, jusq'alors passage obligé des autobus perd instantanément tout son caractère de point d'animation.

16 novembre — Premier jour de circulation des autobus par la rue du Nord.

1986

Installation d'une deuxième tranche « Action à distance sur feux » aux carrefours : Luss/Dornig/ Route de Neufbrisach ; Golbey/Ribeauvillé ; Ingersheim/5° D.B.

Mise en service du titre de transport I pour les invalides.

Marquage au sol des arrêts à l'aide de bandes jaunes.

Etude du nouveau point central « Unterlinden ».

Etude, en collaboration avec le C.E.T.E. de l'Est, d'une

desserte par minibus du centre-ville.

Implantation de trois nouveaux abribus (Vauban, Orangerie, Pont du Canal).

1987

Mise en service du nouveau point central « Unterlinden », avec ouverture du point d'accueil (ventes et renseignements) dans le hall des bains municipaux, du local détente des conducteurs et du bureau des contrôleurs.

Mise en service d'un journal électronique et de panneaux d'information au point central.

Nouvelle découpe des autobus (gris anthracite) et reprise, par la société Decaux, du contrat des abribus.

11 mai — **Le conseil municipal de Colmar approuve la création du *Syndicat Intercommunal des Transports de Colmar et Environs* (*S.I.T.R.A.C.E.*).**

18 juin — Avis favorable du préfet à la création du *S.I.T.R.A.C.E.*

1er juillet — **Fin de la desserte urbaine des communes d'Ingersheim, de Turckheim, de Niedermorschwihr et de Labaroche**, en raison de leur non adhésion au *S.I.T.R.A.C.E.* La ligne *Colmar – Labaroche* est transformée en desserte départementale et la régie affrète cette ligne à la société L. Kunegel. Le *S.I.T.R.A.C.E.* est constitué des communes de Colmar, de Wintzenheim et de Horbourg-Wihr.

31 octobre — Inauguration de la desserte en minibus du centre-villle entre la rue de la Krutenau et la rue des Clefs (Unterlinden).

1988

Avril — Extension des lignes minibus à la route de Bâle et la rue de la Semm.

Octobre — Prolongement de la ligne minibus jusqu'au quartier Saint-Joseph.

1989

17 juillet — Le conseil municipal de Colmar se prononce en faveur de la création d'une société d'économie mixte locale.

23 octobre — Adoption des statuts de la société d'économie mixte locale.

1990

1er janvier **Création de la société d'économie mixte locale : la *Société des Transports Urbains de Colmar et Environs* (*S.T.U.C.E.*) qui prend comme nouveau logo le nom de *TRACE*.**

Réseau en septembre.

Ligne 1 : *Horbourg-Wihr – Europe.*
Ligne 2 : *Zone Industrielle – Europe.*
Ligne 3 : *Ladhof – Diaconat.*
Ligne 4 : *Unterlinden – Route d'Ingersheim.*
Ligne 5 : *Unterlinden – Wintzenheim.*
Ligne 6 : *Saint-Joseph – Semm.*
Ligne 7 : *Gare – Labaroche.*
Ligne 8 : *Zone Industrielle – Europe* (Service rapide).
Ligne 9 : *Unterlinden – Route de Bâle.*

1991

Suite à une enquête *Déplacements*, le réseau est restructuré.

1992

Restructuration tarifaire en multipliant et en simplifant les formules tarifaires.

Réseau en septembre.

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 – Krutetau.*

Ligne 9 : *Route de Bâle – Boulevard du Champ-de-Mars.*

Ligne 15 : *Labaroche – Trois Epis – Niedermorschwihr – Turckheim – Ingersheim – Colmar.*

1993

Déménagement de la société dans de nouveaux locaux.

1995

Le *S.I.T.R.A.C.E.* propose un nouveau service *T.R.A.C.E. – MOBILE* : le service de transport pour personnes à mobilité réduite.

1996

Adhésions au *S.I.T.R.A.C.E.* des communes de Holtzwihr, de Wickerschwihr et de Riedwihr.

Mars — Le *S.I.T.R.A.C.E.* envisage d'équiper tout son réseau de'autobus au gaz.

1997

Adhésions au *S.I.T.R.A.C.E.* des communes de Andolsheim et de Wettolsheim.

Le *S.I.T.R.A.C.E.* s'est équipé d'un S.A.E.I.

1998

Adhésion au *S.I.T.R.A.C.E.* de la commune de Houssen.

27 mars — **Le *S.I.T.R.A.C.E.* inaugure une station de compression et de distribution de *Gaz Naturel Véhicule* (*G.N.V.*).**

1999

Adhésions au *S.I.T.R.A.C.E.* des communes de Bischwihr, de Fortschwihr et de Sundhoffen.

2001

Réseau au 3 septembre.

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 certraines manifestations).

Ligne B : *Horbourg-Wihr – Logelbach* (Gare).

GUEBWILLER

1983

Mise en service d'une ligne urbaine, intégrée à une ligne interurbaine.

1989

Mise en service d'une ligne spéficique de transport urbain dénommée *Transport Urbain de Guebwiller* (*T.U.G.*). Sa desserte est confiée à la *Société d'Autobus de Guebwiller et Environs* (*S.O.D.A.G.*). La ligne a un 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.*

MULHOUSE

1824

Huit voitures publiques assurent le transport de personnes à Mulhouse.

1853

25 octobre **Arrêté municipal instaurant des transports par fiacres ou voitures de place.**

1854

30 décembre Arrêté municipal concernant l'organisation d'un service de voitures de place (12 voitures stationnées place du Nouveau Quartier, l'actuelle place de la République).

1856

27 novembre Arrêté municipal instaurant un service de voitures de remises, concédé à M. Montagnon, maître de la poste aux chevaux.

1857

1er janvier Début du service des voitures de remises.

1859

En raison de l'augmentation du nombre des déplacements, le commissaire de police suggère l'organisation d'un service d'omnibus entre la gare et Dornach.

22 décembre Arrêté municipal autorisant l'établissement d'une ligne d'omnibus. Un traité de concession est passé entre le maire et M. Montagnon.

1864

1er avril — **Mise en exploitation du service d'omnibus** qui emprunte l'itinéraire suivant : Nouveau Quartier, Hôtel de Ville, place de la Concorde, Faubourg de Dornach, mairie de Dornach (8 aller et retour par jour).

1874

1er janvier — Renouvellement de la concession de la ligne d'omnibus pour cinq ans.

1875

Projet d'une voie ferrée urbaine pour le transport de marchandises, afin de relier les établissements industriels de la ville au port du canal (construit en 1872).

1879

1er janvier — Renouvellement de la concession de la ligne d'omnibus pour deux ans (jusqu'au 31 décembre 1881).

M. Victor Tscheiller obtient la concession du transport de marchandises. Ce transport est assuré par une cavalerie de deux cents chevaux.

1880

Prolongement de la ligne d'omnibus entre Dornach et Pfastatt.

Janvier — **La société suisse *Rappoltsweiler Strassenbahn Gesellschaft*, concessionnaire du tramway de Ribeauvillé, propose de racheter la concession de M. Tscheiller contre le paiement d'une indemnité et l'obtention d'une concession complémentaire, l'autorisant à créer un tramway à vapeur pour le transport de la houille et d'autres marchandises.** Le maire, M. Jean Mieg-Kœchling, est favorable à cet accord, à condition que la société exploite également un service de voyageurs entre la gare de Mulhouse et Dornach et entre la Porte Jeune et Bourtzwiller.

7 janvier — Le journal *L'Express de Mulhouse* annonce l'itinéraire qui serait retenu. La voie principale irait du Nouveau Bassin et de la gare de Mulhouse (Ancien Bassin) vers Dornach, par la rue du Sauvage, la rue Franklin et la Chaussée de Dornach. Des embranchements la relieraient aux principaux établissements

industriels.

Décembre La concession est accordée à la société *Rappoltsweiler Strassenbahn Gesellschaft* qui a le devoir de construire trois lignes :

1) *Gare – Rue du Sauvage – Faubourg de Colmar – Bourtzwiller.0*
2) *Porte Jeune – Bains du Rhin.*
3) *Faubourg de Colmar – Usines Schaeffer-Lalance, vers Lutterbach.*

1881

Septembre — Début des travaux, confiés à M. H. Single, ingénieur à Stuttgart, de la construction des voies du tramway.

12 décembre — La *Mülhauser Droschken Gesellschaft* (*Société des Voitures de Place de Mulhouse*, société par actions créée par M Montagnon) se substitue à celui-ci pour la desserte de la ligne d'omnibus. A cette occasion, la concession est renouvelée pour une période de cinq ans (du 1er janvier 1882 au 31 décembre 1885).

1882

3 février — **Début du service des marchandises arrivant par le canal.**

24 mai — **Première inauguration d'un tramway pour voyageurs**, mais déraillement en raison d'un orage. Le retour se fait par l'omnibus !

27 mai — Nouvelle inauguration du tramway pour voyageurs.

28 mai — **Ouverture au public du premier service de voyageurs entre la Porte Jeune et les Bains du Rhin**, avec un matériel provisoire : on cloue simplement des planches dans les wagons de marchandises. Deux mille personnes sont transportées ce jour-là.

26 juin — La voie arrive place des Victoires.

28 juin — La voie arrive au passage central.

6 juillet — La voie gagne le quai du Vieux Bassin.

7 septembre — Livraison des voitures pour voyageurs.

1er octobre — Mise en service de la ligne de tramway pour voyageurs entre Mulhouse et Dornach.

15 décembre — Le service des marchandises est également assuré à partir de la gare.

1883

1er mars — Mise en service de la ligne de tramway pour voyageurs entre la Porte Jeune et Bourtzwiller.

1884

1er avril — Le service des marchandises est assuré jusqu'à la gare de Dornach.

21 juin — **Création de la société *Strassenbahnen Mülhausen* (*T.M.*)** qui reprend la concession primitive avec ses extensions intra-muros.

Création de la société *Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim* (*M.E.W.*), afin de demander la concession de deux lignes suburbaines, l'une vers Wittenheim, l'autre vers Battenheim et Ensisheim.

Les liens entre les deux sociétés sont étroits, les *T.M.* possédant une grande partie des actions de la *M.E.W.*

3 août — Un voiturier se charge de la correspondance du tramway entre la gare de Dornach et Lutterbach.

1885

Mise en service de deux lignes d'omnibus :

- *Mulhouse – Brunstatt.*
- *Mulhouse – Riedisheim.*

Nombreuses pétitions à l'encontre du tramway à vapeur.

18 juillet — Début des travaux de la ligne de tramway *Battenheim – Ensisheim.*

4 août — Ordonnance accordant la concession des deux lignes suburbaines.

15 décembre — Fin des travaux de la première ligne suburbaine.

18 décembre — Renouvellement de la concession de la ligne d'omnibus de Dornach pour dix ans (du 1er janvier 1886 au 31 décembre 1896).

20 décembre — **Inauguration de la ligne de tramway *Mulhouse – Battenheim – Ensisheim.***

22 décembre — Mise en exploitation de la ligne de tramway *Mulhouse – Battenheim – Ensisheim.*

1886

15 décembre — Suite aux plaintes des habitants, en relation avec les désagréments de la traction à vapeur, la société du tramway procède à un essai de traction hippomobile sur la ligne de Bourtzwiller.

25 décembre — Fin de l'essai de traction hippomobile qui se solde par un échec.

1888

20 mai — Concession de la ligne d'omnibus de Dornach à Emile Biebler.

17 juillet — Concession d'un service d'omnibus entre la place des Victoires et les Bains du Rhin.

26 août — **Mise en service de la ligne de tramway *Mulhouse – Wittenheim.***

1889

Novembre — La ligne de tramway de Bourtzwiller est prolongée jusqu'au Chemin-Creux de Pfastatt. Le terminus se situe à l'entrée de la commune au lieu-dit *Hohleberg.*

1890

3 juin — Se faisant l'interlocuteur de ses lecteurs, le journal *L'Express* s'oppose à la vapeur et à la fumée du tramway. Il demande l'utilisation soit de la traction hippomobile, soit de la traction électrique.

1891

8 février — Un omnibus dessert une ligne *Place de la République – Dornach.*

1892

La firme *Siemens et Halske* de Berlin installe une usine d'électricité à Mulhouse.

1893

Fin de la desserte en omnibus vers Dornach.

Avril — **Accord du conseil municipal pour passer un contrat avec la firme *Siemens et Halske* pour la production du courant électrique et la construction du tramway électrique.**

Novembre — L'enquête d'utilité publique est terminée.

12 décembre — Le ministère, à Strasbourg, donne son accord à la construction du tramway électrique.

1894

5 juillet — **La première ligne du tramway électrique (*Mulhouse – Dornach*) est remise aux *T.M.*** A noter que seul les tramways pour voyageurs sont électrifiés.

18 juillet — Inauguration de la ligne *Gare de Mulhouse – Dornach.*

23 juillet — Mise en exploitation de la ligne *Gare de Mulhouse – Dornach.*

1895

Décembre — En raison des crues, le pont de la Doller s'effondre : le service est interrompu entre la Porte Jeune et Hohleberg.

1896

1er janvier — La loi supprime le privilège de loueurs de voitures et cette industrie devient libre.

1897

1er octobre — Réouverture, pour un an, de la ligne *Porte Jeune – Hohleberg.*

Les tramways gagnent Pfastatt.

1898

1er octobre — Le terminus de Pfastatt est abandonné. Les tramways arrivent au centre du village par la Strueth (passage en site propre).

1899

La centrale électrique Siemens passe aux mains d'une nouvelle société : la *Mülhauser Elektrizitätswerke.*

Premier service d'une navette de banlieue entre Mulhouse et Sausheim, aux heures d'affluence.

29 décembre — Mise en service du tramway électrique entre la gare de Mulhouse et Brunstatt (Hasenrain).

1900

18 mai — La ligne de Brunstatt, arrêtée au Hasenrain, est exploitée jusqu'à la place Saint-Georges.

13 août — La ligne de Pfastatt est électrifiée.

1907

Suite à un différent entre la compagnie des tramways et la municipalité, cette dernière entreprend l'asphaltage des rues afin de ne plus poser de rails et elle crée un service municipal d'électrobus, dénommé *: Gleislose Stadtbahn Mülhausen*, soit *Chemin de Fer Urbain Sans Rails de Mulhouse.*

11 septembre — **Inauguration de l'électrobus** qui se solde par un accident dû à une défaillance du freinage.

1908

9 octobre — Mise en service de la ligne d'électrobus *Place de la République – Tivoli – Jardin Zoologique.*

Décembre — Mise en service de la troisième ligne de tramway urbain : *Gare centrale – Rue de Galfingue.*

Le réseau des transports en commun urbains comporte donc quatre lignes :

Tramways

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

Electrobus

- *Place de la République – Jardin Zoologique.*

1913

Les actionnaires suisses des *Tramways Mulhousiens* se dessaisissent de leurs titres qui sont rachetés par une société productrice d'électricité : l'*Oberrheinische Kraftwerke*.

1914

Construction d'un nouveau pont au-dessus de la voie ferrée de la gare du Nord.

La desserte est prolongée jusqu'à Pfastatt-le-Château.

9 août **Arrêt de l'exploitation des tramways.**

24 août **Reprise de l'exploitation. La société va porter le nom de *Mülhauser Strassenbahn A.G.***

1918

14 juillet **L'incendie du dépôt d'électrobus détruit les quatre voitures et met donc un terme à cette exploitation.**

17 novembre Entrée des troupes françaises à Mulhouse.

L'*Oberrheinische Kraftwerke* devient les *Forces Motrices du Haut-Rhin*.

1921

Mise en service de la quatrième ligne de tramways : *Gare – Cimetières* (rue Illzach).

1922

Adoption de la loi française et création d'une société anonyme avec comme partenaires la Ville et la *Société des Forces Motrices du Haut-Rhin*.

1924

1er février Mise en service du garage à matériel au terminus de la Dentsch. Le nouveau dépôt est en construction.

17 décembre La ligne n°3 est prolongée de la Porte Jeune à Tivoli.

1925

Tous les services ont quitté la rue de l'Espérance pour le nouveau dépôt rue du Barrage.

16 mars — La ligne n°1 atteint Lutterbach.

1927

1er juillet — Le tramway arrive à Riedisheim.

Réseau urbain en 1927.

- Ligne 1 : *Gare – Lutterbach.*
- Ligne 2 : *Gare – Bourtzwiller – Pfastatt.*
- Ligne 3 : *Rue de Galfingue – Riedisheim.*
- Ligne 4 : *Cimetières – Brunstatt.*

1928

15 avril — Electrification du tronçon *Mulhouse – Wittenheim.*

1930

25 janvier — Inauguration de la ligne de tramway, en site propre, *Wittenheim – Ensisheim.*

27 janvier — Mise en service de la ligne de tramway *Wittenheim – Ensisheim.*

30 juin — **La société des *Tramways de Mulhhouse* absorbe la société des *Tramways de Mulhouse-Ensisheim-Wittenheim.***

1er octobre — Electrification du la ligne de tramway *Mulhouse – Battenheim.*

1er décembre — **Mise en service d'une ligne d'autobus entre la place de la République et les casernes à l'Est, par la rue de Bâle.**

1931

La ligne d'autobus A gagne le Rebberg et, à l'opposé le quartier de la caserne Drouot.

1932

Mise en service de la ligne n°5 du tramway *Gare du Nord – Place Salvador.*

Mise en service d'une seconde ligne d'autobus entre la place de la République et le Jardin Zoologique.

Livraison des nouvelles motrices *S.A.T.R.A.M.O.* (*Société Anonyme du Tramway Moderne*) construites par *De Dietrich.*

Réseau mulhousien en 1932.

Lignes urbaines

Tramways

Ligne 1 : *Gare – Lutterbach.*

Ligne 2 : *Gare – Pfastatt.*

Ligne 3 : *Rue de Galfingue – Riedisheim.*

Ligne 4 : *Cimetières – Brunstatt.*

Ligne 5 : *Gare du Nord – Place Salvador.*

Autobus

Ligne A : *Place de la République – Drouot.*

Ligne B : *Place de la République – Jardin Zoologique.*

Lignes suburbaines

Ligne 11 : *Mulhouse – Wittenheim – Ensisheim.*

Ligne 12 : *Mulhouse – Battenheim.*

1933

Les T.M. assurent la desserte de la ligne d'autobus *Colmar – Turckheim – Trois Epis*, en remplacement du tramway qui est déclassé.

1937

21 janvier Réorganisation du réseau des tramways urbains :

- Ligne 1 : *Gare – Lutterbach*, via Dornach.
- Ligne 2 : *Strueth – Brunstatt.*
- Ligne 3 : *Cimetières – Riedisheim.*
- Ligne 4 : *Rue de Bâle – Rue de Galfingue.*

L'autobus remplace le tramway entre Strueth et Pfastatt-Centre.

Une ligne d'autobus est ouverte entre Pfastatt, Bourtzwiller et le Nord de Dornach.

Juillet — Suppression du service d'autobus entre Bourtzwiller et le Nord de Dornach.

1938

La ligne A est prolongée jusqu'au terminus de Dornach-monument (rue de Belfort).

Ouverture, en soirée, d'une ligne C entre la Porte-Jeune et Kingersheim.

1939

2 septembre — Mobilisation générale : 37 % du personnel est appelé sous les drapeaux.

La fréquence est ramenée à 15 minutes sur les lignes urbaines.

La ligne B et l'antenne A/4 (rue de Galfingue et Dornach) sont supprimées.

Le trafic des tramways suburbains est ramené de 20 à 12 trains par jour sur la ligne 11 et de 13 à 10 trains par jour sur la ligne 12.

Trois autobus sont transformés afin d'utiliser le gaz comme combustible.

1940

17 juin — L'armée française fait sauter les ponts.

18 juin — **L'armée allemande entre dans Mulhouse.** L'infrastructure du réseau des tramways est touchée : lignes coupées (ligne de Brunstatt, ligne 11) ou inexploitées (ligne 12), destructions de ponts (pont de la Doller) ...

28 juin — **Réexploitation de la ligne 12.**

5 juillet — Une voie provisoire permet de rouvrir la ligne de Brunstatt.

La ligne 11 est assurée, dans un premier temps, par autobus, puis par deux services de tramways, de part et d'autre du pont. Les voyageurs doivent traverser la Doller sur le pont provisoire en bois, pour passer d'un tramway à l'autre.

Les autobus reprennent leurs services, avant l'hiver, sur les lignes A et C.

1941

13 juillet — Réexploitation de la ligne B *République – Zoo.*

18 novembre — Suite à la construction d'un pont provisoire, la ligne 11 est rouverte dans son ensemble.

1942

3 septembre — Incorporation de force des jeunes Alsaciens dans la Wehrmacht.

Les transports en commun réembauchent des femmes comme agents (86 femmes sur 431 agents).

La *Compagnie des Tramways Mulhousiens* (*T.M.*) devient la *Strassenbahnen - Mülhauser* (*S.M.*), puis la *Mühauser Verkerhs - Gesslschaft* (*M.V.G.*).

1943

1er septembre — Réouverture de la ligne 5 du carrefour des Cinq Lanternes (Porte du Miroir) à Illzach.

Ouverture d'une ligne 6 assurant une liaison *Rue de Galfingue – Usine à Gaz – Modenheim.*

Mai — Les autorités militaires allemandes imposent à la société de creuser leur coefficient de tranchée de Défense passive.

1944

11 mai — Le premier bombardement de la ville vise la gare. Certaines infrastructures des tramways sont touchées : la rampe de la gare sur la ligne 1 ; la ligne 2 au faubourg d'Altkirch ; la ligne 3 dans la rue de la Wanne, près du couvent.

25 mai — Le second bombardement atteint la gare du Nord. Les tramways ne subissent que peu de dégâts.

3 août — Le troisième bombardement a pour objectif le centre-ville. Il occasionne d'importants dégâts : deux motrices et trois remorques sont détruites ; sept motrices et huit remorques

endommagées ; les voies, les lignes aériennes et les câbles souterrains sont détruits.

Tout le trafic est interrompu jusque dans la journée du 5 août.

Trois liaisons en autobus sont mises en place :

- *Porte Jeune – Dornach – Luttenbach.*
- *Mulhouse – Bourtzwiller – Strueth.*
- *Mulhouse – Rue des Carrières – Brunstatt.*

10 août — Le tramway est remis en circulation entre la rue de Metz et Dornach et, quelques jours plus tard, entre le dépôt et Strueth. La ligne de Brunstatt est exploitée en deux tronçons de part et d'autre de la gare.

11 août — Mulhouse subit son quatrième bombardement. Les *T.M.* mettent en service une navette de la ligne C jusqu'à la gare afin d'assurer une correspondance avec la ligne de Brunstatt.

20 août — Mise en service d'une navette sur la ligne 3 entre Tivoli et Riedisheim (Mairie).

A partir de cette date, toutes les liaisons sont rétablies avec le plus souvent des formules originales : sections avec correspondance, troncs communs à plusieurs lignes, terminus non atteint ...

20 novembre — **L'armée française est présente devant Mulhouse. A dix-sept heures, tous les tramways rentrent au dépôt (Les combats dureront jusqu'en février 1945).**

1945

1er mars — **L'exploitation peut reprendre partiellement.** Le tronçon de ligne, entre Sousheim et Batterheim, n'est pas reconstruit. Les ponts sur la Doller étant détruits, la zone Nord est isolée du reste du réseau.

Septembre — Début de l'essai d'une desserte en direction de Richwiller.

31 décembre — **Le trafic reprend sur l'ensemble du réseau.**

1946

Mars — Fin de l'essai de la desserte de Richwiller.

18 septembre — Les tramways sont remplacés par une desserte en autobus entre Kingersheim et Strueth.

Création d'une ligne D/12 entre Sausheim et Battenheim.

1947

18 mars **Inauguration de la ligne de trolleybus entre la rue de Galfingue et le quartier Drouot.**

1949

L'autobus remplace le tramway sur la ligne 12, aux heures creuses.

Création d'une nouvelle ligne A (autobus) entre la gare et le quartier Ouest de Dornach.

1950

27 janvier Convention par laquelle la ville accepte de partager les risques à raison de 60 % pour elle et de 40 % pour le département.

12 avril Mise en service du premier tronçon de la seconde ligne de trolleybus entre la Banque de France, Bourtzwiller et Pfastatt.

31 mai Mise en service du deuxième tronçon de la seconde ligne de trolleybus en direction de Brunstatt.

Réseau mulhousien en 1950.

Réseau urbain

Tramways

Ligne 1	*Gare – Dornach – Lutterbach.*
Ligne 3	*Cimetières – Riedisheim.*

Trolleybus

Ligne 2	*Brunstatt – Mulhouse – Pfastatt.*
Ligne 4	*Rue de Galfingue – Drouot.*

Autobus

Ligne	*Gare du Nord – Strueth.*
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.*

1954

9 mai L'autobus remplace le tramway sur la ligne 1 qui est prolongée jusqu'à la gendarmerie.

1955

15 avril **La ligne 3 du tramway est également desservie en autobus.**

1956

La crise de Suez accorde un sursis aux tramways suburbains.

1957

18 février L'autobus prend la relève du tramway sur la ligne 112.

2 mai **A son tour, la ligne 11 est desservie en autobus.**

1958

Les *Tramways Mulhousiens* (*T.M.*) deviennent les *Transports en Commun de Mulhouse* (*T.C.M.*).

1960

L'agglomération et la ville de Mulhouse sont en pleine mutation.

Le centre actif se déplace de la place de la Réunion à la Porte Jeune (place de l'Europe).

1963

2 octobre — Desserte de la cité Bel-Air et du boulevard des Nations. Bourtzwiller est desservi par les lignes 2 et C.

1964

Création de la ligne 5, entre Pfastatt et Sausheim via Illzach.

1967

30 juin — Suppression du trolleybus sur la ligne 4.

Les lignes B (*République – Zoo*) et C (*Cité Anna – Porte Jeune*) deviennent respectivement les lignes 6 et 7.

1968

23 septembre — La ligne 5 (*Gare – Pfastatt*) disparaît. Elle est fusionnée avec un prolongement de la ligne 1 depuis Lutterbach.

Création d'une antenne vers Pfastatt sur la ligne 2.

Création d'une ligne 8 (Nouveau quartier des Coteaux : ex. Z.U.P.) par la rue Franklin, l'avenue Aristide Briand, le boulevard de Paris, la rue Mathias-Grünewald, terminus Jules Verne.

4 novembre — **Suppression du trolleybus sur la ligne 2.**

1969

7 juillet — Abandon de la desserte Ouest par Lutterbach (elle ne passe plus que par la Strueth) et desserte de la cité Pranard vers la gare du Nord (antenne dérivée de la ligne 1).

19 août — La première conductrice de bus prend son poste.

1971

Nouveau plan de circulation pour la ville de Mulhouse.

La ligne 3 atteint la rue d'Alsace à Riedisheim.

La ligne 7 dessert le nouveau quartier de Bourtzwiller par la rue de Dieppe.

17 mai — Mise en service des installations du nouveau dépôt des transports en commun mulhousiens, rue de la Mertzau.

17 juillet — Inauguration du nouveau dépôt.

1972

La ligne 7 emprunte la rue des Romains et la rue des Vosges.

La ligne 8 est prolongée de la rue Cézanne à la rue Jules Verne.

Deux navettes (aller et retour) sont mises en service sur la ligne 2, entre le pont d'Altkirch et la rue Sauvage.

La ligne 6 *République – Zoo* est prolongée rue du Docteur Mangeney.

Mise en service, sur 50 m, du premier couloir-bus dans l'avenue de Colmar.

21 février — **La ville devient l'autorité concédante des transports en commun.**

1975

Création d'une boucle en fin de ligne à Brunstatt.

1er avril — Instauration du Versement Transport.

15 septembre — **Restructuration du réseau.**

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.

1977

La rue Sauvage devient une rue piétonne les mercredis et les samedis.

15 septembre — Création de trois nouvelles lignes desservies par minibus :

Ligne 5 : *Porte-Haute – Zone Industrielle.*

Ligne 6 : *Université – Illsach.*

Ligne 9 : *Mairie – Waldeck.*

1978

La ligne 5 est prolongée jusqu'à la Porte du Miroir.

La ligne 9 devient *Furstenberger – Waldeck.*

25 avril — Mise en service d'un couloir-bus, rue de Stalingrad.

20 septembre — Mise en service d'un couloir-bus boulevard Stœssel et avenue de Colmar.

1979

Fin du transport des marchandises.

Mise en service d'une ligne A de minibus desservant le musée du chemin de fer (boulevard de Paris, Relberg de Dornach).

17 mai — Mise en service du pont de Bourtzwiller.

10 août — Mise en service d'un couloir-bus, rues Sauvage, Demi-Lune, de la Sinne et de la Somme.

Réseau en septembre.

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.*

1980

21 janvier — La ligne 6 passe par la nouvelle rue de l'Université (boulevard des Nations, terminus rue Henri Matisse). Puis elle est prolongée rue des Carrières à Illzach.

9 juin — L'itinéraire de la ligna A est modifié en raison de l'ouverture du pont de la rue des Machines.

15 septembre — **Restructuration du réseau.**

La ligne A abandonne la desserte du musée du chemin de fer.

La ligne 1 est modifiée : elle s'éclate en fourche à partir du carrefour de la rue de Thann et de l'avenue D.M.C. La seconde fourche grimpe la rampe du nouveau pont de la rue des Machines.

14 octobre — A la demande des commerçants, la zone piétonne est supprimée dans la rue Sauvage.

1981

Installation de *Radio-Téléphone* dans les bus.

1982

Création du *Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne* (*S.I.T.R.A.M.*), syndicat à vocation unique groupant treize communes : Baldersheim, Battenheim, Brunstatt, Illzach, Kingersheim, Lutterbach, Mulhouse, Pfastatt, Riedisheim, Rixheim, Ruelisheim, Sausheim, Wittenheim.

1985

Adhésion au *S.I.T.R.A.M.* des communes de Didenheim, de Morschwiller-le-Bas et de Richwiller.

Les *T.C.M.* deviennent les *Transports de l'Agglomération Mulhousienne* (*T.R.A.M.*), société d'économie mixte dont les actionnnaires sont :

- le *S.I.T.R.A.M.*	54,03 %
- 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 %

De 1985 à 1987, restructuration générale du réseau.

1986

Réseau en septembre.

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.*

1987

Création de la *Tramette* reliant la Place du 14 Juillet au centre-ville.

1988

Décembre — Mise en service d'une seconde *Tramette* reliant le Stade de l'Ill au centre-ville.

1989

Création de la ligne 17 : ligne des Musées.

Quarante accompagnateurs bénévoles parcourent le réseau pour un travail de prévention contre la délinquance et le vandalisme.

1990

Mise en service d'un *Système Informatisé d'Aide à l'Exploitation et à l'Information (S.A.E.I.).*

1991

Desserte de l'autoport.

Desserte de la zone industrielle de Richwiller.

Extension à toute l'agglomération du service à la demande pour personnes à mobilité réduite, service confié au *Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques (G.I.H.P.)*

Dans le cadre des réflexions menées par le *S.I.T.R.A.M.* sur le plan de déplacements urbains, il apparaît que les transports en commun ne représentent que 11 % des déplacements et que l'augmentation des problèmes de circulation est inéluctable, d'où l'émergence d'un projet de transport en commun en site propre.

1993

Création de la ligne 18 : *Gare – Campus – Technopôle.*

Organisation de visites de l'entreprise pour sensibiliser les jeunes au respect des institutions et du service public.

1994

Expérimentation d'un service à la demande (par taxis) sur la

ligne 52 : *Mulhouse – Morschwiller-le-Bas.*

1995

24 mars — Les *T.R.A.M.* signent le *Plan Tranquilité Bus* avec la ville de Mulhouse, le *S.I.T.R.A.M.*, l'Education Nationale et la Justice.

Réseau au 5 septembre.

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 – Technopole.*
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.*
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.*

1996

Les différents modes de transport font l'objet d'une étude comparative. Il en ressort que le système le plus adapté à l'agglomération mulhousienne consiste en un réseau urbain de tramways raccordé aux voies ferrovières existantes : le Tram-Train ou Tramway d'Interconnexion.

1er septembre — Le réseau urbain de Mulhouse et le réseau interurbain du Haut-Rhin lancent un nouvel abonnement mensuel le *CombiPass* valable à volonté sur l'ensemble du réseau urbain et sur un trajet interurbain. Chacun des transporteurs partenaires (Six transporteurs interurbains et les *T.R.A.M.*) baissent le prix de leur abonnement mensuel. Ainsi, pour les transporteurs interurbains, la réduction accordée sur le prix de base de l'abonnement mensuel est passée de 30 à 40 %, celui des *T.R.A.M.* a diminué de 20 % pour les titulaires du *CombiPass*.

1998

29 mai — **Le conseil d'administration du *S.I.T.R.A.M.* adopte le projet du Tram-Train.**

Lancement d'un titre multimodal *Traima*, permettant de voyager en train et en bus dans les seize communes de l'agglomération mulhousienne.

12 juin — Les *T.R.A.M.* signent le *Contrat Local de Sécurité.*

Septembre — Prolongement de la ligne 10 pour la desserte du Centre d'Aide

par le Travail à Rixheim.

Septembre — Mise en place du réseau *Tribus* : lignes de bus spécialement affectées à la desserte des établissements scolaires (Tracé plus direct, moins d'arrêts, gain de temps).

1999

Création du *Pôle Prévention Sécurité et Lutte Anti-Fraude.* Il regroupe les activités de prévention, de contrôle, de gestion des procès-verbaux, d'accidents de la circulation et de gardiennage. Son objectif est d'améliorer la coordination de toutes les actions à mener dans le domaine de la sécurité et de la lutte anti-fraude.

1er janvier — Desserte du quartier Barbanègre.

6 septembre — Mise en place des réseaux *Nimbus* (Dimanches et jours fériers) et *Galilée* (Réseau de soirée), en remplacement du réseau « S ».

Réseau au 6 septembre.

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 – Technopole.*

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 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.*

8 novembre — Amélioration de la desserte de Brunstatt et mise en place d'une desserte complémentaire en taxi.

Décembre — **Mise en place d'une structure de coopération regroupant le *S.I.T.R.A.M.*, le département du Haut-Rhin, la région Alsace et les communes de la vallée de la Thur.**

Le projet de l'agglomération mulhousienne propose deux

tramways :

- **un tramway urbain qui desservira les communes d'Illzach, de Kingersheim, de Mulhouse, de Riedisheim et de Wittenheim ;**
- **un tramway périurbain qui reliera l'agglomération mulhousienne aux communes de la vallée de la Thur.**

La maîtrise d'ouvrage de la partie urbaine est assurée par le *S.I.T.R.A.M.*, assisté de la *Société d'Equipement de la Région Mulhousienne* (*S.E.R.M.*) ; celle de la partie périurbaine revient à *Réseau Ferré de France*, sous l'impulsion de la *Région Alsace* (autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux), en liaison avec la *S.N.C.F.*

2000

Septembre — La ligne 7 est prolongée sur la Croix du Burn à Brustatt.

2001

4 septembre — Desserte de la Zone d'Activité du Parc Espale.

2002

25 février — **Début de l'enquête d'utilité publique du tramway urbain.**

5 avril — Fin de l'enquête d'utilité publique du tramway urbain.

3 septembre — Desserte du Parc des Collines par la ligne 2.

Meilleure couverture de la commune de Lutterbach par la ligne 7.

Desserte du lycée Lavoisier par la ligne 14.

Mise en service de *Taxi-Maison de Retraite* entre le quartier du Rebberg et le centre-ville.

Réseau au 3 septembre.

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 – Technopole.*
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.*

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.*

4 septembre La société *T.R.A.M.* change de nom pour s'appeler désormais *SOLEA.*

SAINT-LOUIS – DISTRICT DES TROIS FRONTIERES

1840

25 octobre **Inauguration de la ligne de chemin de fer *Mulhouse – Saint-Louis.***

26 octobre Mise en service de la ligne de chemin de fer *Mulhouse – Saint-Louis.*

1841

20 septembre Inauguration de la ligne de chemin de fer *Strasbourg – Saint-Louis.*

1840 - 1845

Jusqu'en 1845, la gare de Saint-Louis est une gare terminus. Aussi, depuis 1840, des calèches amènent, à la gare, les Bâlois qui viennent admirer le chemin de fer.

1861

6 août Le constructeur d'omnibus Scherrer, de Bâle, est autorisé à faire entrer son omnibus dans la cour de la gare du chemin de fer.

1876

A partir de 1876, le *Rösslitram-Lemius* assure une navette entre l'auberge du « Cygne » à Saint-Louis et et l'auberge « Zur Blume » à Bâle, d'abord avec une voiture à quatre places, puis avec un omnibus. Il est également appelé Tramomnibus. La fréquence est de deux heures en semaine et d'une heure le dimanche et les jours de fête. Son point d'attache est le restaurant « A la Ville de Bâle », rue de Bâle (Lemius), avec cour, remises à voitures et chevaux.

1877

Le *Rösslitram-Lemius* assure sept aller et retour par jour.

1883

La concession du *Rösslitram-Lemius* est renouvelée jusqu'en 1902.

1897

Délibération du conseil municipal de Saint-Louis concernant un projet d'établissement d'un tramway électrique de la frontière à la brasserie, car techniquement il est impossible de franchir la ligne de chemin de fer. (Le tramway électrique de Bâle date de 1895).

1899

Le Grand Conseil de Bâle et le conseil municipal de Saint-Louis sont d'accord pour l'installation du tramway électrique.

1900

Richard Soder de Bâle reprend la concession du *Rösslitram-Lemius*. Il assure treize navettes par jour entre le *Fischmarlot* à Bâle et la gare de Saint-Louis. L'écurie comporte vingt chevaux. Le service est assuré par deux voitures les jours de semaine et par quatre voitures les dimanches et jours de fête. Les tarifs sont d'un Batz (sous bâlois) jusqu'à l'abattoir du Faubourg Saint-Jean, de deux Batz jusqu'à la douane et de quatre Batz pour l'ensemble du trajet.

19 juillet **Le tramway électrique traverse la frontière.**

1902

La concession du *Rösslitram-Lemius* et les vieux omnibus sont revendus à la ville de Strasbourg.

1910

1er octobre Fin des travaux de surélévation de la ligne de chemin de fer *Saint-Louis – Bâle* et *Saint-Louis – Huningue.*

21 juillet **Contrat entre la ville de Saint-Louis et la société des tramways de Bâle en vue de l'extension du réseau suisse**

sur le territoire de la commune de Saint-Louis.

16 décembre **Inauguration du tramway de Huningue.**

1911

28 avril Prolongement de la ligne de tramway, sous le pont du chemin de fer, jusqu'à l'église de Saint-Louis.

1er mai Inauguration officielle du prolongement.

1913

Construction d'une nouvelle gare à Saint-Louis et projet (non réalisé) d'un prolongement de la ligne de tramway.

1914

1er août **Arrêt du trafic du tramway.**

1915

1er octobre **Rétablissement d'une navette de tramway entre l'église de Saint-Louis et la frontière.**

1923

Rétablissement du trafic au-delà de la frontière.

1939

1er septembre **Arrêt du trafic du tramway.**

1947

14 juillet **Rétablissement du trafic du tramway.**

1957

31 décembre **Suppression de la desserte du tramway de Saint-Louis.**

1958

1er janvier **Les *Transports Urbains de Saint-Louis* (*T.U.S.L.*), service municipal d'autobus remplace le tramway.**

Ligne 1 : *Frontière – Cité Bourg-Ville.*

Ligne 2 : *Bourgfelden – Huningue.*

1961

11 avril **Suppression de la desserte du tramway de Huningue.**

12 avril **Le tramway de Huningue est remplacé par une ligne d'autobus.**

13 décembre La municipalité de Saint-Louis signe une convention avec les établissements *SODEC*, relative à l'enlèvement de la voie du tramway.

1963

15 juillet Délibération du conseil municipal qui accorde la concession de l'exploitation des lignes urbaines à la société *METRO-CARS S.A. – Paul MISSLIN, de Saint-Louis.*

1er septembre L'exploitation des transports urbains est assurée par la société *METRO-CARS S.A.*

25 septembre Délibération du conseil municipal qui approuve le contrat de concession des transports urbains.

1er octobre Signature du contrat de concession des transports urbains entre la maire de Saint-Louis et la société *METRO-CARS S.A.*

1964

12 octobre Renouvellement du contrat de concession des transports urbains de Saint-Louis.

1965

Création du périmètre des transports urbains englobant les

communes de Huningue, de Saint-Louis et de Village-Neuf. Les deux premières sont organisatrices de lignes de transports urbains.

1974

28 octobre — Renouvellement du contrat de concession des transports urbains de Saint-Louis.

1984

8 février — Nouvelle convention de concession pour l'exploitation des transports urbains entre la ville de Saint-Louis et *METRO-CARS S.A.*

1985

Signature de l'avenant n° 1, portant extension au service de transports scolaires.

1986

Signature de l'avenant n° 2, créant la ligne 604 qui prolonge le transport urbain jusqu'à Bâle.

Le réseau de Saint-Louis est constitué d'une liaison entre Saint-Louis (Neuweg) et le centre de Bâle (Schifflände). En complément, des renforts scolaires relient les quartiers de Neuweg et de Bourgfelden (Lycée).

Le réseau de Huningue est constitué d'une liaison entre Village-Neuf, Huningue et le centre de Bâle (Schifflände).

1993

16 juin — **Le conseil du district décide de prendre la compétence des transports en commun.**

1994

10 février — Arrêté préfectoral entérinant la décision du conseil du district.

8 septembre — **Le district met en place un nouveau réseau de transports en commun : *Distribus*.**

Réseau au 8 septembre.

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.*

17 septembre — Signature du contrat de concession du réseau des transports urbains entre le District des Trois Frontières et la société *METRO-CARS S. A.*

1995

Avril — Création du carnet 10 tickets.

1996

Janvier — Modification du système de tarification pour la zone T.N.W. (Tarifverbund Nordwestschweiz) qui supprime le système de zonage pour les abonnements.

Sept communes sont membres du district : Blotzheim, Buschwiller, Hégenheim, Hésingue, Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf.

1997

1er janvier — Adhésion de la commune de Rosenau au distrit : la ligne interurbaine *Mulhouse – Bâle* est affrêtée par le district comme ligne urbaine dans l'aire du périmètre urbain.

31 mars — **Début de la desserte reliant l'aéroport aux communes du district : *EuroAir'Bus.***

1998

Réseau au 1er avril .

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.*

2001

3 septembre — Desserte de Kembs par la ligne régulière n° 6 et par une navette fonctionnant uniquement sur réservation téléphonique.

Réseau au 3 septembre.

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 : *Saint-Louis-Neuweg – Route de Strasbourg – Saint-Louis-Lycée.*

Ligne 6 : *Kembs-Rue des Romains – Saint-Louis-Lycée.*

Navette : *Kembs-Rue des Romains – Bâle-Schifflände.*

2002

2 septembre — Desserte de Bartenheim par la ligne n° 5 et par une navette fonctionnant uniquement sur réservation téléphonique.

Réseau au 2 septembre.

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.*

SAINTE-MARIE-AUX-MINES

1977

Les transports Heilmann assurent une navette entre la Gare et Echery.

1978

Fermeture de la gare.

En raison du nombre de personnes âgées et de l'étendue de la commune le long des vallées, la municipalité décide la création d'une ligne de transport urbain assurée par minibus.

1994

Ligne : *Cimetière Saint-Guillaume* (Mercredi et Samedi) – *Place Trsic – Plein Soleil – Fertrupt – Services Techniques – Dépôt Pompiers – Place du Prensureux – Place Keufer – C.M.D.P. – Bains Municipaux – Place Foch – Place du Général de Gaulle – Rue Clémenceau – Brifosse – Hôpital Communal – Ecole de Lattre – Rue du Général Bourgeois – Sur l'Ile – Les Fougères – Stade – Echery – Cimetière d'Echery* (Mercredi et Samedi).

2002

Ligne : *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 Saint-Louis – Place de la Fleur – Super U – Caserne des Pompiers – Services Techniques.*

SELESTAT

1996

Début des premières études relatives au projet de transport intercommunal.

1999

1er septembre **Mise en service de la ligne A qui relie Châtenois, Sélestat et Ebersheim.**

2000

4 avril — Essai d'une navette permettant le raccordement de la commune d'Ebersmunter à la ligne A.

31 août — Fin de l'essai.

2002

Etudes en vue de la création de nouvelles lignes.

LONGWY

1884

Il existe un omnibus, tiré par deux chevaux, entre Longwy-Haut et Longwy-Bas, dit : *Omnibus du Père Mérot.*

Projet de création d'une ligne de tramways à voie étroite, à traction à vapeur ou à air comprimé entre *Longwy-Bas – Longwy-Haut – Gorcy*, pour le transport des voyageurs et des marchandises. Sans suite.

1897

23 octobre **Création de *la Société d'Exploitation des Tramways de Longwy et Extensions.*** Fondateur M. Frilley, maire de Longlaville. Société anonyme au capital de 200 000 francs, divisé en 200 actions de 100 francs. Trois lignes sont projetées :

Ligne 1 : *Longwy-Bas – Longwy-Haut.*

Ligne 2 : *Longwy-Bas – Mont-Saint-Martin.*

Ligne 3 : *Mont-Saint-Martin – Longwy-Haut.*(Jamais réalisée).

1900

16 juin M. Jean Hammer, ingénieur à Nancy, est chargé de la construction et de l'exploitation du réseau.

1901

27 octobre Inauguration des tramways. Le réseau comporte deux lignes :

Ligne 1 : *Longwy-Bas – Longwy-Haut.*

Ligne 2 : *Longwy-Bas – Mont-Saint-Martin.*

1914 - 1918

Trafic interrompu durant les hostilités.

1918

Après l'Armistice, les services administratifs sont transférés de la ville-haute vers la ville-basse ; il en est de même des commerces.

1926

Reprise du service des tramways.

1935

16 décembre — Signature d'une convention avec la *Société des Services Publics et Transports Industriels* pour la desserte d'une ligne urbaine en autobus.

1936

1er janvier — **Fin du service des tramways.**

Jusqu'au début de la Seconde Guerre Mondiale, la *Société des Services Publics et Transports Industriels* prend la relève avec une ligne desservie dans les deux sens : *Ville-Basse – Ville-Haute – Cité Latarse – Cité Jardin – Centre et Gare de Mont-Saint-Martin – Gouraincourt – Gare Routière (Ville-Basse).*

1946

16 avril — **Convention pour l'établissement d'un service public de transports de voyageurs entre Longwy-Bas et Mont-Saint-Martin par Longwy-Haut et Gouraincourt avec les *Etablissements Mousset*.**

25 juin — **Début du service. Le circuit est parcouru dans les deux sens.**

1951

22 février — Avenant n°1, modifiant l'article 2 du cahier des charges (Durée de l'entreprise).

Avenant n°2, modifiant l'article 4 du cahier des charges (Versement au profit du Bureau de Bienfaisance).

1956

17 janvier — Avenant n°3, modifiant l'article 4 du cahier des charges (Versement au profit du Bureau de Bienfaisance).

1962

13 février — Avenant n°4, modifiant l'article 4 du cahier des charges (Versement au profit du Bureau de Bienfaisance).

15 septembre — Renouvellement de la convention avec les *Etablissements Mousset.*

21 décembre — **Création du *Syndicat Urbain des Transports d'Ecoliers de Longwy* (*S.U.T.E.L.*). Communes de Herserange, Longlaville, Longwy, Mont-Saint-Martin, Rehon, Lexy et Saulnes à partir du 5 juillet 1963.**

1968

Résultat négatif des essais d'extension du réseau.

1969

Février-Mars — Création d'une seconde ligne desservant la Z.U.P. de Mont-Saint-Martin à une fréquence de 60 minutes.

1970

19 mars — Avenant n°5, modifiant l'article 1 de l'avenant n°1 (Durée de l'entreprise).

Réseau en 1970.

Ligne *Ville* : *Longwy-Bas – Chemin de Rehon – Bellevue – Longwy-Haut – Tivoli – Cités Latarse – Cités Jardin – Carrefour d'Aubange – Bains-Douches – Hôpital – Gare de Mont-Saint-Martin – Passerelle – Rue Saint-Jules – Gouraincourt – Religieuses.*

Ligne *Z.U.P.* : par Longwy-Haut : *Z.U.P. – Mont-Saint-Martin-Eglise – Carrefour d'Aubange – Cités Jardin – Cités Latarse – Tivoli.*

par Longwy-Bas : *Z.U.P. – Mont-Saint-Martin-Poste -- Mont-Saint-Martin-Gare – Passerelle Saint-Jules – Gouraincourt – Les*

Religieuses.

1975

26 mai — Essai de deux mois d'une nouvelle ligne : *Longwy – Rue de la Chiers – Rue de l'Aviation – Longlaville.*

1er juin 1975 — Essai de desserte des quartiers de Pulventeux et de Chadelle (suppression le 1er juillet 1975).

10 décembre — Création du *Syndicat Intercommunal d'Etude de Transports de Personnels de l'Agglomération de Longwy.* Le but est d'essayer de mieux organiser les transports.

1982

6 juin — Suppression du service réduit du dimanche.

1983

10 novembre — **Création du *Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de Longwy* (*S.I.T.R.A.L.*)** qui regroupe douze communes : Haucourt-Moulaine, Herserange, Hussigny, Longlaville, Longwy, Mexy, Mont-Saint-Martin, Rehon, Saulnes, Thil, Villers-la-Montagne, Villerupt. Création à l'initiative de M. Jean, maire de Longwy.

1984

1er mars — **Délimitation du Périmètre des Transports Urbains.**

1er avril — Instauration du Versement-Transport au taux de 0,5.

3 septembre — **Le *S.I.T.R.A.L.* crée une société d'économie mixte : la *Société d'Economie Mixte des Transports Urbains du Bassin de Longwy.* (*S.E.M.I.T.U.L.*).** Les actionnaires en sont: *S.I.T.R.A.L.* (80 % du capital), *TRANSCET* (11,475 %), *Crédit Mutuel* (4 %), *Caisse d'Epargne* (4 %), *Cie Longwy* 3000 (0,5 %), Divers (0,025 %).

4 septembre — Signature d'un contrat de gestion avec compensation financière entre le *S.I.T.R.A.L.* et la *S.E.M.I.T.U.L.*

22 septembre — **Inauguration du nouveau réseau qui comporte six lignes.**

1985

Réseau en février.

Ligne 1 : *Saint-Charles – Herserange – Longwy-Bas – Longwy-Haut – Hôpital.*

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.*

1986

3 septembre **Le ramassage scolaire est confié à la *S.E.M.I.T.U.L.***

1988

Intégration des transports scolaires sur la totalité du périmètre du *S.I.T.R.A.L.*

1989

Octobre — Le réseau connaît quelques modifications de services plus ponctuels comme la desserte de Villers-Mairie, du lycée H. Wallon, de la boucle de Pulventeux-Europe, de Mont-Saint-Martin-La Charmille et de Piedmont.

Septembre — Accord avec le Département pour une nouvelle ligne : *Longwy – Cosnes-et-Romain – Gorcy.*

1992

1er juin **Création d'une ligne transfrontalière *Longwy – Rodange – Pétange – Luxembourg*** (Née de la volonté politique luxembourgeoise d'endiguer le flot de véhicules et de favoriser les transports en commun). Desserte confiée à la *S.E.M.I.T.U.L.* et à deux entreprises luxembourgeoises : *Sales* et *Huberty.*

1998

Création d'une seconde ligne transfrontalière *Villerupt – Esch-sur-Alzette.*

1999

Réseau au 2 novembre.

Ligne A	: *Mont-Saint-Martin – Hôpital – Longlaville/ Saint-Charles-Rhin – Haucourt-Moulaine.*
Ligne B	: *Cutry – Cutry-Mairie – Eglantines – Mont-Saint-Martin.*
Ligne C	: *Villerupt-Cantebonne – 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.*

2002

Il existe deux lignes transfrontalières.

Ligne 398 : *Haucourt-Saint-Charles – Mexy – Longwy-Bas – Longwy-Haut – Mont-Saint-Martin – Gare C.F.L. de Rodange – Luxembourg.* (Desservie par la *S.E.M.I.T.U.L.* et *Huberty*).

Ligne 399 : *Saulnes – Herserange - Longwy-Bas – Longlaville – Gare C.F.L. de Rodange – Luxembourg.* (Desservie par la *S.E.M.I.T.U.L.* et *Sales*).

LUNEVILLE

2000

Janvier — **La municipamité confie le service des transports urbains à la société *BUS-EST* de Gondreville. Une première ligne Nord-Sud est mise en service : *Lanzerac – Pré-Contal.***

Septembre — **Une seconde ligne Est-Ouest est mise en service : *Chéron – Gare-Routière – Champ-de-Mars* ; ainsi qu'un service à la demande du type taxi-bus qui comprend trois lignes.**

2001

Septembre — Prolongement de la ligne 2.

Réseau en septembre.

Ligne 1	: *Lanzerac – Pré-Contal.*
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.*

NANCY

UNIVERSITE DE METZ
S. C. D.

1842

Un omnibus, stationné chez *Laurent*, rue Saint-Dizier, dessert Saint-Nicolas-de-Port.

L'*Omnibus Nancéien*, stationné chez *Vierling*, rue Saint-Georges, dessert Malzéville et Jarville. Parcours : *Malzéville – Porte Notre-Dame – Porte Saint-Nicolas – Bonsecours – Jarville.*

1849

Un omnibus de ville, stationné chez *Martin*, confiseur, place du Marché, assure la desserte *Malzéville – Jarville.*

Un omnibus, stationné chez *Martin*, confiseur, place du Marché, dessert Champigneulles.

Quatre omnibus desservent Saint-Nicolas-de-Port :

- l'*Omnibus Nancéien*, stationné chez *Vierling*, rue Saint-Georges ;
- l'*Omnibus de Saint-Nicolas*, stationné chez *Laurent*, rue Saint-Dizier ;
- l'*Omnibus du Chemin de Fer de Saint-Nicolas*, stationné chez *Pierre*, rue Saint-Dizier ;
- l'*Omnibus de la Vierge*, stationné chez *Mahalin*, rue Saint-Dizier.

1850

Un nouvel omnibus, stationné chez chez *Pierre*, rue Saint-Dizier, dessert Lunéville.

1851

Des omnibus desservent Champigneulles, Frouard, Liverdun, Haroué et Charmes.

Un omnibus *Pour Partie de Plaisir* est stationné chez *Martin*, confiseur, place du Marché.

1861

20 janvier — Règlement de police municipal concernant la circulation et le stationnement des voitures de place.

1864

Les stations des omnibus sont situées : Faubourg Saint-Pierre, à la *Croix d'Or* ; Place du Marché, à la *Vierge* ; Rue Saint-Georges, n° 63, chez *Mangin*, aubergiste ; Rue de la Poissonnerie, à l'*Hôtel de l'Europe* ; Place Saint-Epvre, au *Café National* ; Rue des Tiercelins, à la *Poste aux Chevaux.*

Il faut prévenir à l'avance pour que l'omnibus vienne prendre à domicile.

Il existe un service d'omnibus dit *A Petite Vitesse* assurant un service de marchandises à partir de la gare.

1865

Un seul omnibus assure encore la liaison avec Saint-Nicolas-de-Port.

L'omnibus de ville dessert toujours la ligne *Malzéville – Bonsecours.*

Un omnibus dessert la gare à chaque arrivée de train, de jour comme de nuit.

1869

Septembre — Demande de concession d'un tramway par M. Demonet, directeur des mines de Laxou, afin de relier la mine de Laxou à la gare du Chemin de Fer de l'Est et au port du canal de la Marne au Rhin à Nancy.

1871

21 novembre — Demande de concession d'un tramway pour desservir la ville de Nancy par une compagnie anglaise de Londres, représentée par MM. Mattos, Greene et Livesey.

1872

12 janvier — Première demande de concession d'un tramway pour desservir la ville de Nancy par M.M. Harding et Oudot, ingénieurs civils, rue de Turin à Paris, représentant un groupe capitaliste anglais.

18 janvier — **Première demande de concession d'un tramway pour desservir la ville de Nancy par M. F. de la Hault**, ingénieur belge, demeurant 28 rue Saint-Georges à Paris, administrateur délégué du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai et représentant de la *Banque Française et Italienne* (Société financière, au capital de trente millions de francs, qui sollicite par ailleurs la concession du Réseau Sud des Tramways de Paris et des réseaux de tramways de Marseille et du Havre).

22 janvier — M. De Dietrich, maître de forges à Niederbronn, demande l'installation d'un chemin de fer industriel dans le faubourg Saint-Jean, afin de desservir sa mine.

16 février — Nouvelle demande, présentée par M. F. de la Hault, afin d'obtenir l'autorisation d'établir un chemin de fer à traction de chevaux ou tramway, depuis l'Eglise de Bonsecours jusqu'au Chemin de Gentilly, en face de la colonie pénitentiaire ; en traversant la ville de Nancy et ses faubourgs par les routes nationales n° 4 et 57 et les rues Saint-Dizier, des Michottes et Stanislas.

27 juillet — Le conseil municipal de Maxéville approuve ce projet.

3 août — La commission municipale de Nancy donne un accord favorable à une enquête.

27 septembre — Arrêté préfectoral prescrivant une enquête d'utilité publique à dater du 5 octobre 1872, pour une durée de vingt jours.

28 octobre — Réunion de la commision d'enquête préfectorale.

13 novembre — MM. Harding et Oudot renouvellent leur demande de concession et proposent deux lignes :

- *Bonsecours – Gare du Canal Saint-Sébastien*, par la rue d'Amerval, la place Saint-Epvre et la rue de la Manutention ;
- *Gare Sainte-Catherine – Préville*, par la rue Sainte-Catherine, la place, la rue et le faubourg Stanislas.

30 novembre — Le projet de M. de la Hault est présenté par le préfet au conseil municipal de Nancy.

2 décembre — Le projet de MM. Harding et Oudot parvient au maire de Nancy. Il le rejette, considérant qu'il est trop tardif.

4 décembre — Rapport favorable de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées concernant le projet de M. de la Hault.

1873

10 janvier — Demande de concession d'un service régulier d'omnibus pour desservir la ville de Nancy par la *Compagnie des Omnibus et Petites Voitures de Nancy*, société en commandite par actions (M. Ch. Hoffmann et C^ie^) qui propose cinq lignes régulières, avec départ toutes les demi-heures.

Ligne 1 : *Rue Saint-Dizier – Faubourg Saint-Pierre – Bonsecours.*

Ligne 2 : *Rue Saint-Dizier – Rue Damerval – Rue de la pépinière – Cours Léopold – Rue de Metz – Petit-Saint-Sébastien.*

Ligne 3 : *Rue Saint-Dizier – Rue Saint-Georges – Place Saint-Georges – Faubourg Saint-Georges – Pont d'Essey.*

Ligne 4 : *Rue Saint-Dizier – Rue Saint-Jean – Rue des Carmes – Rue Stanislas – Faubourg Stanislas – Préville.*

Ligne 5 : *Rue Saint-Dizier – Rue Damerval – Rue Lafayette – Place Lafayette – Rue des Dames – Place des Dames – Rue Saint-Epvre – Place Saint-Epvre – Rue Saint-Michel – Grand'Rue – Citadelle – Rue de Malzéville – Pont de Malzéville.*

3 mars — Rapport de la commission du tramway au Conseil municipal. Avis favorable au projet de M. de la Hault.

22 juillet — Demande de concession d'un tramway, faite par la *Société des Mines et Forges de Dillinger* et par les maîtres de forges de Neunkirchen, concessionnaires de la mine de fer du Montet. Tramway devant relier la mine au canal de la Marne au Rhin et à la gare de Bonsecours, pour rejoindre les voies de la *Société du Chemin de Fer de l'Est.*

21 août — Signature du cahier des charges.

10 décembre — Demande de concession par M.M. Léon et Eugène Delettrez, ingénieurs à Paris.

1874

23 mars — **Décret présidentiel de concession de la ligne de tramway à traction animale de Bonsecours au Chemin de Gentilly à M. de la Hault.**

28 juillet — M. de la Hault demande l'autorisation de mettre en exploitation la partie de la ligne entre la porte Saint-Nicolas et le Chemin de Gentilly.

10 août — Arrêté préfectoral autorisant la mise en exploitation de la ligne entre la porte Saint-Nicolas et le Chemin de Gentilly.

12 août — **Mise en exploitation de la ligne entre la porte Saint-Nicolas et le chemin de Gentilly.**

9 septembre — L'ensemble de la ligne *Bonsecours – Chemin de Gentilly* est autorisé à être ouverte à l'exploitation.

1875

4 février — Demande de concession d'un tramway pour desservir la ville de Nancy par M. Deriche, ingénieur à Bruxelles.

7 février — Demande de concession d'un tramway pour desservir la ville de Nancy par M.M. Denys et de Roy, de Bruxelles, représentant une compagnie anglaise.

11 février — Réponse du maire de Nancy signalant à MM. Deriche, Denys et Roy que la concession est déjà accordée.

23 décembre — Le concessionnaire demande l'autorisation de rétrocéder sa concession à la *Compagnie Générale Française des Tramways* qu'il vient de former en vue de donner une direction unique aux diverses exploitations du même genre dont il a obtenu la concession en France.

1876

3 juin — **Par décret présidentiel, *la Compagnie Générale Française des Tramways* (*C.G.F.T.*), créée par M. de la Hault, se substitue à ce dernier pour l'exploitation du réseau nancéien.**

6 septembre — La *C.G.F.T.* demande de remplacer les deux classes par une classe unique.

1877

18 septembre — Décret autorisant le remplacement des deux classes par une classe unique.

1er décembre — La classe unique remplace les deux classes.

1878

Février — La mairie et la préfecture désirent que la construction de la seconde ligne *Pont d'Essey – Préville* soit entamée.

Novembre — Dans l'avant-projet, la compagnie demande la démolition de la porte Saint-Georges dont la largeur ne permet pas de poser une double voie.

1879

Janvier — La *C.G.F.T.* est prête à rétrocéder sa ligne de tramway à Nancy pour améliorer les réseaux de Marseille, du Havre et de Gênes.

Février — Création d'une nouvelle société locale et autonome (Banque Jambois et Husson) qui a pour objet de racheter la ligne de tramway : la *Compagnie des Tramways de Nancy*. Mais il n'y a aucune suite à cette initiative.

30 septembre — Arrêté municipal réglementant les voitures de place.

1882

8 juin — Mise en exploitation de la ligne *Préville – Pont-d'Essey*.

1887

En plus du tramway, des voitures de place et des omnibus assurent toujours le déplacement des voyageurs :

- l'omnibus de Nancy à Malzéville, stationné rue Saint-Georges et place du Marché ;
- l'omnibus de Nancy au Pont-d'Essey, stationné rue Saint-Georges et place du Marché ;
- l'omnibus de Nancy à Maréville, stationné chez Ulmann, rue Bailly ;
- l'omnibus du chemin de fer.

Novembre — Projet d'établissement d'un tramway à traction de chevaux reliant le marché aux bestiaux à l'abattoir, à la ligne de tramway et à la gare du faubourg Saint-Georges.

1890

2 octobre — M. Schill demande une concession pour l'extension du réseau des tramways.

1891

9 mars — La *C.G.F.T.* demande également une concession pour l'extension de son réseau.

28 mai — **Traité de rétrocession à la *C.G.F.T.* d'un nouveau réseau de tramways de trois lignes :**

- ligne *Rue Saint-Georges – Malzéville ;*
- ligne *Mazagran – Bon Coin ;*
- ligne *Rue Saint-Georges – Lobau.*

1893

29 avril — Signature du traité définitif, après modifications du Conseil d'Etat.

1894

24 janvier — Mise en exploitation de la ligne *Rue Saint-Georges – Malzéville.*

24 août — Mise en exploitation de la ligne *Mazagran – Bon Coin.*

1895

20 juin — Mise en exploitation de la ligne *Rue Saint-Georges – Lobau.*

7 décembre — La *C.G.F.T.* informe le maire de Nancy de sa volonté de sustituer la traction électrique à la traction animale.

1896

10 octobre — **Décret d'utilité publique, traité et cahier des charges relatifs à la fusion des deux réseaux et au prolongement de la ligne du Pont d'Essey.**

1897

15 janvier — Rapport de la commission spéciale des tramways en vue de substituer la traction électrique à la traction animale.

17 février — Second rapport de la commission spéciale des tramways en vue de substituer la traction électrique à la traction animale.

Juin — Projet de réorganisation et d'extension du réseau.

15 octobre — **Convention qui autorise la substitution de la traction électrique à la traction animale.**

1898

7 mars — **Signature de la convention de concession et du cahier des charges des tramways électriques.**

26 mars — Autorisation ministérielle pour la mise en service provisoire des tramways à traction électrique.

7 avril — **Mise en exploitation électrique des lignes *Maxéville* et *Préville*.**

27 avril — Mise en exploitation électrique de la ligne *Bon Coin – Place Lobau*.

1899

27 juillet — Arrêté préfectoral réglementant le service des tramways à traction électrique.

15 septembre — Signature d'une convention entre la ville et la *C.G.F.T.* pour l'extension et l'électrification de nouvelles lignes.

26 décembre — Le préfet autorise la substitution de la traction électrique à la traction animale sur la ligne *Malzéville – Rue Saint-Georges*.

1901

12 janvier — Mise en exploitation électrique de la ligne *Rue Saint-Georges – Malzéville*.

1902

La compagnie n'utilise plus que deux chevaux pour assurer les manœuvres au dépôt.

1903

Fin de la traction animale. Le réseau comporte sept lignes :

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

5 octobre — Décret déclarant d'utilité publique les travaux de substitution de la traction électrique à la traction animale sur le réseau de Nancy.

1904

Mise en service des lignes *Montet – Victor-Hugo* et *Bon-Coin – Place Saint-Epvre.*

1906

31 juillet — M. Gutton, ingénieur, présente son projet de réseau de tramways suburbains.

1907

2 mai — Le conseil municipal de Nancy émet un avis favorable au projet de M. Gutton.

27 juin — Décret d'utilité publique d'une ligne *Maxéville – Champigneulles.*

29 juillet — Début de l'enquête d'utilité publique concernant le réseau de tramways suburbains.

17 août — Décret concernant l'établissement, la concession à la ville de Nancy et l'extention d'un nouveau réseau de tramways urbains.

19 août — Mise en exploitation du tronçon *Place Bon-Coin – Rue Saint-Geneviève.*

29 août — Fin de l'enquête d'utilité publique concernant le réseau de tramways suburbains.

6 novembre — Mise en servive de la ligne *Saint-Mansuy – Lobau.*

1908

9 avril — Ouverture de la ligne *Maxéville – Champigneulles.*

13 avril — **Convention de rétrocession entre le département et M. Gutton pour la concession d'un réseau de tramways suburbains de deux lignes :**

- *Nancy – Dombasle.*
- *Nancy – Pont-Saint-Vincent.*

8 août — **Décret d'utilité pour la construction et l'exploitation du réseau de tramways suburbains.**

1910

26 janvier — **Décret de substitution de la société anonyme dite *Compagnie des Tramways Suburbains* à M. Gutton. Siège au n° 10 de la rue de Quatre-Eglises. Garage à Jarville.**

17 février — Arrêté préfectoral concernant l'ouverture d'une enquête sur un avant-projet d'extension et de modification d'exploitation du réseau de tramways électriques nancéien.

6 mai — **Mise en service de la ligne suburbaine *Nancy – Dombasle.***

12 mai — **Mise en service de la ligne suburbaine *Nancy – Pont-Saint-Vincent.***

13 juillet — Signature d'un avenant à la convention du 15 septembre 1903, concernant l'extension du réseau.

1911

8 mai — Décret de concession de la ligne de tramway de Champigneulles à Pompey, par Frouard (Prolongement de la ligne de Champigneulles).

26 juin — Décret de concession de l'extension du réseau urbain, avec la création de nouvelles lignes à partir de la gare et d'une ligne circulaire pour le centre-ville. Cette extension se poursuivra jusqu'en 1916.

1912

Ligne circulaire ouverte à l'exploitation entre la rue de Toul et la rue de Boudonville.

27 mars — Décret de concession de la ligne de tramway de Laxou (Sainte-Anne) à Maréville.

1er octobre — Enquête d'utilité publique concernant le projet de modification de l'emplacement des évitements existants ou prévus de la ligne circulaire.

7 octobre — Autorisation du maire de Nancy de doubler la voie rue des Quatre-Eglises et d'installer un triangle américain, sur la chaussée sud de la place du Marché pour permettre les manœuvres et éviter les décrochages de la voiture motrice au terminus.

1913

Création de la ligne *Rue Courbet – Gare.*

Projet de doublement de la voie au Faubourg Stanislas.

Construction de la ligne circulaire entre la rue Grandville et la rue du Ruisseau.

Construction de la ligne *Gare – Maxéville*, entre la place Carnot et la gare de Nancy.

Prolongement de 800 m de la ligne à partir du terminus de Saint-Mansuy.

Organisation de services scolaires sur Gentilly.

26 février — Arrêté préfectoral décrétant l'enquête d'utilité publique concernant la création de nouveaux croisements sur les lignes suburbaines de *Nanc – Dombasle* et de *Nancy – Pont-Saint-Vincent.*

12 mars — Pourparlers officieux entre la ville de Nancy, l'autorité militaire est la compagnie des tramways. L'autorité militaire, conformément à l'exemple suivi dans beaucoup d'autres villes, prend les dispositions nécessaires pour que le mouvement des troupes en circulation dans la ville gêne le moins possible la circulation des tramways (Par exemple : dégager la chaussée ou ne pas emprunter les rues où circule le tramway).

24 mars — Début de l'enquête d'utilité publique concernant la création de nouveaux croisements sur les lignes suburbaines de *Nancy-Dombasle* et de *Nancy – Pont-Saint-Vincent.*

24 avril — Fin de l'enquête d'utilité publique concernant la création de nouveaux croisements sur les lignes suburbaines de *Nanc – Dombasle* et de *Nancy – Pont-Saint-Vincent.*

Juillet — La ligne circulaire est en partie ouverte au Faubourg des Trois-Maisons.

Contruction d'un embranchement particulier destiné à relier l'Etablissement des Colonies Scolaires (Gentilly) à la ligne de Saint-Mansuy.

26 juillet — Sur la ligne *Place Carnot – Boudonville*, le service est supprimé entre la place Carnot et la rue d'Amerval.

1914

2 mai — Arrêté préfectoral qui autorise à titre provisoire l'exploitation de la ligne circulaire.

13 mai — Demande de création d'une ligne entre Nancy et Villers-lès-Nancy par le capitaine Loubigniac, commandant le centre d'aviation de Nancy.

30 mai — Réception de la ligne circulaire.

31 mai — **Mise en exploitation de l'ensemble de la ligne circulaire.**

9 juillet — Concession de nouvelles lignes :

- prolongement de la ligne de Saint-Mansuy à l'octroi de la route de Toul ;

- embranchement du faubourg Saint-Georges au pont tournant de Malzéville ;
- embranchement du pont d'Essey au cimetière de l'Est ;
- doublement de la ligne *Laxou – Essey* entre la rue de Toul et la rue Sainte-Anne ;
- doublement de la ligne circulaire dans la rue du Montet ;
- déviation de la ligne route de Maron par les rues Sigisbert, Adam et Eugène Ferry.

1er août **Suspension de l'exploitation des deux lignes suburbaines en raison de l'interdiction des autorités militaires (pas de reprise en 1919).**

En raison de la guerre et de l'arrêt des industries locales, le nombre des voyageurs baisse et le trafic est ramené au minimum : seulement un tiers du nombre des voitures qui circulent ordinairement est mis en service. Les dessertes de la place Carnot à la place Thiers et de la gare à Maxéville sont suspendues.

27 août Mise en service de la ligne de Nancy à Champigneulles. Entente avec l'autorité militaire pour la correspondance avec les trains.

1915

Décembre En raison de la prolongation de la durée des hostilités, la municipalité décide de poursuivre l'amélioration et l'extension du réseau des tramways commencées avant-guerre, en particulier le doublement des lignes prévu en juillet 1914.

1916

9 septembre Mise en service de la ligne *Gare – Maxéville*, mais suppression provisoire en novembre en raison de l'absence complète de voyageurs (1 786 voyageurs du samedi 9 au jeudi 14 septembre, pour 56 voyages aller et retour).

6 novembre Prolongement de la ligne de Saint-Mansuy à l'octroi de la route de Toul.

27 novembre Arrêt du prolongement de la ligne de Saint-Mansuy à l'octroi de la route de Toul.

La ville est sous le feu direct de l'ennemi.

1917

Les bombardements subis par la ville, pendant toute l'année 1917, ont perturbés l'exploitation des tramways, mais sans

causer de dégâts irréparables dans les installations. Le service est assuré tous les jours, surtout par du personnel féminin.

L'appel des classes de 1917 entraîne une baisse du nombre des voyageurs.

La desserte de la ligne de Maréville est provisoirement suspendue, à cause de la réduction du trafic.

27 octobre — A partir de cette date, en raison des bombardements nocturnes qui s'intensifient, la compagnie décide de cesser totalement le service urbain dès 18 heures car le personnel refuse de faire le service au-delà 19 heures et les voitures voyagent presque à vide après 18 heures.

1918

Dès les premiers mois de l'année, le développement des actions militaires dans la région de l'Est engendre l'exode d'une partie de la population. Le trafic des tramways baisse. Malgré la mobilisation du directeur, des ingénieurs et de tous les hommes jeunes du réseau, le service est assuré tous les jours.

30 janvier — Le conseil municipal de Nancy demande l'organisation d'un service de nuit pour ramener de Jarville à Nancy les personnes voyageant par le train *le Dijonnais* et l'*Express de Paris*.

5 février — Mise en service, à partir de Maxéville, d'une voiture du soir, pour l'arrivée du train de Frouard.

8 octobre — Signature d'une convention autorisant la perception d'une surtaxe de 0,05 franc sur les tarifs.

27 octobre — **Reprise du service normal des tramways.**

4 décembre — Décret autorisant la perception temporaire d'une surtaxe de 0,05 franc.

1919

Il n'y a pas de reprise du trafic sur les lignes suburbaines en 1919 car l'autorité militaire a réquisitionné toutes les voitures motrices et presque toutes les remorques, ainsi que le matériel de la sous-station électrique de Laneuveville. Le tout a été envoyé dans la région de Saint-Etienne et de Roanne où le matériel roulant a été transformé pour être utilisé sur des voies d'un mètre.

En ce qui concerne le réseau urbain, les voitures remisées pendant les hostilités au Havre et à Orléans reviennent à Nancy fin octobre. D'autre part, 17 voitures avaient été commandées le 8 mai 1914 à la *Société des Ateliers de Construction du Nord*. Elles ont été prises par l'ennemi à Blanc

Misseron. On essaye, mais en vain, de les récupérer.

Mise en exploitation du service du soir.

13 mars — Signature d'une convention accordant une surtaxe de 0,10 franc le dimanche, la suppression des correspondances et des réductions de service.

2 octobre — Signature d'une convention accordant de nouveaux tarifs et une garantie de recette à la compagnie.

3 octobre — Délibération du conseil municipal approuvant la mise en exploitation d'un service de tramways desservant le théâtre les jours de représentations.

14 octobre — **Début du service des *Tramways du Théâtre.***

6 octobre — Signature d'un avenant au cahier des charges créant un carnet de tickets. Son but est de remédier à la crise de la monnaie et d'atténuer la gêne produite par l'échange de monnaie à l'intérieur des voitures. La réduction consentie est de 25 % sur le tarif ordinaire.

1920

23 juin — Signature d'une convention augmentant la recette garantie par la ville, modifiant le prix par sectionnement, rétablissant les correspondances et créant un billet matinal.

20 décembre — La *Compagnie des Tramways Suburbains* signe un avenant par lequel elle remet au département pour cinq ans, du 1er janvier 1921 au 31 décembre 1925, les lignes de Nancy à Dombasles et de Nancy à Pont-Saint-Vincent.

Convention entre le Département et la Ville afin de confier l'exploitation des deux lignes suburbaines à la *C.G.F.T.*

1921

8 janvier — **Convention accordant une augmentation des tarifs.**

Signature, entre le département et la *C.G.F.T.*, d'une convention de concession des deux lignes suburbaines de *Nancy – Dombasle* et de *Nancy – Pont-Saint-Vincent.*

1925

15 mars — Signature d'une nouvelle convention entre la ville et la *C.G.F.T.* concernant les modalités de l'exploitation du réseau, en particulier dans le domaine budgétaire.

1930

1er avril — **Ouverture de la première ligne d'autobus *Gare – Malzéville.***

1932

La ville emprunte 6 500 000 francs pour exécuter des travaux de voirie et établir de nouvelles lignes de tramways.

Subvention de la ville à la *C.G.F.T.* pour modifier certaines voies.

La ville signe une convention avec la *C.G.F.T.* pour l'arrosage des voies publiques.

Fin décembre — Trois lignes urbaines sont desservies par autobus : *Malzéville, Caserne d'Artillerie, Maxéville.*

1933

Modernisation du réseau suburbain avec l'achat de motrices S.A.T.R.A.M.O.

Janvier — La ligne *Maxéville – Place Stanislas* est desservie en autobus.

14 octobre — Le conseil municipal décide :

- la suppression de la ligne S *Gare de Nancy – Cimetière Sud.* ;
- le remplacement de la ligne circulaire de tramway par des autobus ;
- le remplacement de la ligne de tramway *Cimetière Sud – Place du Marché* par des autobus.

1935

Réseau urbain en décembre.

Tramways

- *Maxéville – Jarville.*
- *Laxou – Essey.*
- *Blandan – Pont-Malzéville.*
- *Villers – Faubourg des Trois-Maisons.*

- *Gentilly – Place Lobau.*
- *Vélodrome – Place Carnot.*

Autobus

- *Place Driant – Quartier d'Artillerie.*
- *Place Stanislas – Eglise Maxéville.*
- *Place Thiers – Malzéville.*
- *Place Thiers – Tomblaine.*
- *Place Dombasle – Cimetière Sud.*

1936

Janvier	La ligne de Pompey est limitée à Champigneulles.
3 février	Mise en exploitation de la ligne *Place Saint-Jean – Buthegnémont.*
Mai	Mise en exploitation des lignes *Gare – Champigneulles* et *Gare – Maron.*
18 septembre	Mise en exploitation de la ligne *Place Saint-Jean – Val de Villers.*
28 octobre	**Restructuration du réseau qui comprend 12 lignes de tramways (dont 4 suburbaines) et 8 lignes d'autobus (dont 1 suburbaine).**

Réseau au 28 octobre.

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

Autobus

	DESIGNATION	
LIGNE	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

1937

12 juillet **Mise à l'essai d'un tramway *à un seul agent* aux heures creuses.**

1939

24 août **Tous les autobus sont réquisitionnés d'où une réduction du nombre des dessertes. Certaines sont réexploitées par tramways.**

Réseau urbain en septembre.

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 – Quartiers d'Artillerie – Cimetière Sud.*

Ligne E : *Place Stanislas – Maxéville.*

Ligne F : *Place Saint-Jean – Buthegnémont.*

Ligne G : *Place Saint-Jean – Val-de-Villers.*

Réseau suburbain.

Ligne 2 : *Place Thiers – Maréville.*

Ligne 10 : *Nancy – Pompey.*

Ligne 12 : *Nancy – Dombasle.*

Ligne 14 : *Nancy – Pont-Saint-Vincent.*

14 septembre Arrêté préfectoral interdisant la circulation des tramways entre 20 h 30 et 6 h.

1940

14 juin **Immobilisation du réseau des tramways de Nancy en raison de la destruction des installations de la compagnie qui distribue l'énergie.**

8 août **Reprise du trafic sur les lignes suburbaines.**

26 août **Reprise du trafic sur les lignes *Maxéville – Jarville* et *Blandan – Pont-Tournant.***

28 août Reprise du trafic sur les lignes *Villers – Faubourg des Trois-Maisons* et *Marché – Vélodrome.*

9 septembre Reprise du trafic sur les lignes *Laxou – Essey* et *Gentilly – Place Loritz.*

1943

Projet, sans suite, d'équiper des lignes en trolleybus.

1944

24 mai — Suites aux nouvelles prescriptions relatives à la consommation d'énergie, la compagnie est contrainte de réduire ses services urbains.

15 septembre — **Libération de Nancy et arrêt du service des tramways de la ligne 3. La compagnie fait appel à des sous-traitants pour desservir Maxéville, Essey-lès-Nancy, Malzéville et Villers-lès-Nancy.**

4 décembre — **Reprise partielle de l'exploitation :**

- *Place Carnot – Champigneulles* ;
- *Place Henri Mengin – Maison Forestière* ;
- *Terminus-Villers – Rue Charkes III* ;
- *Place Henri Mengin – Vélodrome.*

1947

9 juillet — Projet d'exploitation de la ligne *Nancy – Pompey* par autobus Diesel.

1948

23 octobre — Les autobus remplacent les tramways sur la ligne de Pompey.

Disparition de la ligne 10 de Frouard.

1949

1er janvier — La desserte de la ligne 9 *Gentilly – Place Lobau* est assurée par autobus en raison du mauvais état de la voie.

Juillet — Arrêt de la desserte en tramway de la ligne suburbaine de Dombasle.

1951

28 novembre — Remplacement des tramways par des autobus sur la ligne 1 *Maxéville – Jarville.*

Desserte de la Malgrange aux heures de pointe.

1952

12 janvier — Les autobus remplacent les tramways sur la ligne 6 (Trois-Maisons) et celle-ci est prolongée aux heures de pointe jusqu'à Villers-lès-Nancy, formant la ligne 26.

19 avril — Création de la ligne 21 desservant Maxéville-Mairie, par prolongement de la ligne 1 de Maxéville-Brasseries à Maxéville-Mairie en empruntant la route de Metz, les rues Courbet et du 15 septembre à Maxéville.

15 mai — Les autobus se substituent aux tramways sur la ligne 7 *Place Henri Mengin – Vélodrome.* La ligne est prolongée de la place Henri Mengin jusqu'à l'intersection des rues Oberlin et Guilbert de Pixerécourt à Nancy.

1er juin — La ligne d'autobus n° 8 *Place Saint-Jean – Cimetière Sud* est prolongée jusqu'à la Croix de Mission à Malzéville.

4 août 1952 — Les tramways de la ligne suburbaine *Nancy – Pont-Saint-Vincent* sont remplacés par des autobus.

25 décembre — Reprise de la desserte sur la ligne 2 *Nancy – Maréville.*

1953

5 mars — **Convention de résiliation des concessions de transports accordées par la ville à la *C.G.F.T.***

9 mars — **Convention pour l'exploitation en régie mixte des *Transports en Commun de Nancy* (*T.C.N.*).**

30 juin — **La *Compagnie Générale Française de Transports et d' Entreprises* (*C.G.F.T.E.*) succède à la *C.G.F.T.***

1955

1er juillet — Prolongement de la ligne 6 (Trois-Maisons) jusqu'à l'église Sainte-Thérèse.

8 octobre — Extension de l'itinéraire de la ligne 9 desservant le quartier de Buthegnémont.

7 novembre — Création de la ligne 29 desservant Tomblaine par prolongement de quelques services de la ligne 9 de la place Loritz jusqu'à l'Eglise de Tomblaine par la rue de Tomblaine à Nancy, les rues du Pont et de la République à Tomblaine.

1956

1er octobre — Création de la ligne 27 desservant Vandœuvre-Mairie par prolongement de quelques services de la ligne 7 du terminus

de Montet à la place de la Mairie par la RN 74 et la rue du Général Frère.

1957

Début de l'édification du quartier du Haut-du-Lièvre.

1958

2 janvier — Prolongement de quelques services de la ligne 8 de la Croix de Mission à Malzéville jusqu'au carrefour formé par l'avenue du Général Leclerc et le Chemin Stratégique de Champigneulles.

30 septembre — Fin de l'exploitation en tramway de la ligne 4/5 *Blandan – Ile-de-Corse – Pont-de-Malzéville.*

1er octobre — Exploitation par autobus de la ligne 4/5 *Blandan – Ile-de-Corse – Pont-de-Malzéville.*

2 décembre — **Disparition du dernier tramway de Nancy sur la ligne 3 : *Laxou – Essey-lès-Nancy.***

3 décembre — Mise en service d'autobus sur la ligne 3.

Desserte du quartier des Casernes à Essey-lès-Nancy (Création de la ligne 23), par prolongement de la ligne 3 du Point-Central d'Essey-lès-Nancy aux casernes (Quartier Kléber) d'Essey-lès-Nancy, par l'avenue Foch et la rue Kléber.

Desserte de Laxou-Mairie par prolongement de la ligne 3 de la place de la Victoire à Laxou à la place du Jet d'Eau à Laxou, par les rues de la République et E. Grosjean.

Desserte du nouveau Saint-Max (Création de la ligne 13) place Thiers et lotissement du Nid, par l'itinéraire de la ligne 3 entre la place Thiers et Saint-Max, puis les rues Alexandre Ier, de la Pudrière, Masson, de Mainveux, Clémenceau, la place Aristide Briand et la rue Victor Hugo.

Réseau au 3 décembre.

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.*

1959

12 janvier — Desserte du quartier Galliéni à Jarville (Création de la ligne 11 Jarville-Galliéni) par détournement de certains services de la ligne 1.

15 janvier — Avenant à la convention. Déclassement des lignes 3 et 5. La compagnie continue à exploiter le réseau sous le régime de la concession aux risques et périls du concessionnaire.

Réseau urbain au 15 janvier.

Ligne 1 : *Maxéville – Jarville.*

Ligne 11 : *Maxéville – Jarville* (Galliéni).

Ligne 21 : *Mairie de Maxéville – La Malgrange.*

Ligne 3 : *Laxou – Essey-lès-Nancy.*

Ligne 13 : *Laxou – Saint-Max* (Le Nid).

Ligne 23 : *Laxou Mairie – Essey Casernes.*

Ligne 4 : *Blandan – Ile de Corse.*

Ligne 5 : *Blandan – Pont-Levant de Malzéville.*

Ligne 6 : *Faubourg des Trois-Maisons – Haussonville.*

Ligne 26 : *Faubourg des Trois-Maisons – Villers-lès-Nancy.*

Ligne 7 : *Oberlin – Montet.*

Ligne 27 : *Oberlin – Mairie de Vandœuvre.*

Ligne 8 : *Malzéville – Cimetière du Sud.*

Ligne 9 : *Gentilly – Place Loritz.*

Ligne 29 : *Gentilly – Tomblaine.* Service de nuit et service de spectacle.

1er septembre — Desserte du lotissement de Brichambeau à Vandoeuvre (Ligne 25), par prolongement de quelques services de la ligne 4/5, au-delà de Blandan.

12 octobre — **Création du district de l'agglomération nancéienne.**

23 novembre — **Desserte du lotissement du Haut-du-Lièvre par prolongement de quelques services de la ligne 9 de Gentilly jusqu'au Haut-du-Lièvre.**

1960

17 février — Arrêté ministériel approuvant le huitième avenant passé entre la ville de Nancy et la *C.G.F.T.E.* qui prévoit la substitution des autobus aux tramways sur les lignes *Laxou – Essey-lès-Nancy* et *Blandan – Pont-Levant de Malzéville.*

1961

6 février — Création de la ligne 16, desserte du Rond-Point des Familles, par prolongement de quelques services de la ligne 6.

10 septembre — Report du terminus de la ligne 29 de la place de l'Eglise à Tomblaine au lotissement des Ensanges à Tomblaine (Boulevard Tolstoï).

7 novembre — Desserte du Haut-du–Lièvre par un itinéraire distinct de la ligne 9. Création de la ligne 19.

Création des services scolaires.

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.*

1962

1er juillet — Nouveaux services pour desservir les grands ensembles construits à Saint-Max et à Maxéville.

Création de la ligne 33 pour la desserte de la Cité des Provinces à Laxou.

1963

17 février — Création de la ligne 36 desservant le quartier Fontenoy par prolongement de quelques services de la ligne 6, du Faubourg des Trois-Maisons à la rue Fontenoy.

1964

Création de la ligne 20 desservant le Parc des Expositions (Ile de Corse).

1965

Création de la ligne 29 desservant le lycée Beauregard.

1966

1er janvier — Création de la ligne 29 desservant le lotissement Saint-Marguerite à Tomblaine.

Création de la ligne 43 entre la place Thiers et Seichamps.

3 novembre — Convention de concession du réseau nancéien entre la ville de Nancy et *la C.G.F.T.E.*

1967

14 septembre — Création de la ligne 37 desservant le lotissement des Cheminots à Vandoeuvre.

Création de la ligne 53 desservant le lotissement de la Trinité à Saint-Max.

1968

15 septembre — Prolongement de la ligne 26 sur le territoire de la commune de Villers-lès-Nancy (Carrefour des rues Oudille et de Clairlieu).

1969

1er février — Création de la ligne 31 *Nancy* (Rue Raugraff) – *Jarville* (Lotissement Montaigu).

1er octobre — Prolongement de la ligne 31 jusqu'à Heillecourt.

1er décembre — Création de la ligne 63 *Nancy* (Place Thiers) – *Essey-lès-Nancy* (Lotissement de la Fallée).

1970

4 juin — **Le *District Urbain de Nancy* prend la compétence effective en matière de transports en commun.**

19 juin — **Délimitation du pémimètre urbain.**

3 août — Mise en service du premier tronçon de la boucle de circulation Est-Ouest entre la place Sainte-Anne (Laxou) et la rue Mazagran.

14 septembre — Création de la ligne 39 *Nancy* (Place Thiers) – *Saulxures-lès-Nancy – Saint-Max – Tomblaine – Pulnoy.*

16 novembre — Suppression sur la ligne 5 *Blandan – Pont-de-Malzéville* du tronçon compris entre la Porte Sainte-Catherine et le Pont-de-Malzéville, de façon à permettre un développement ultérieur

de cette ligne vers la Z.U.P. de Vandoeuvre.

Mise en service du second tronçon de la boucle de circulation Est-Ouest entre la place Sainte-Anne et le Quai du 21 R.A.

14 décembre **Mise en place du service à un agent sur la ligne 8 *Malzéville – Cimetière du Sud.***

21 décembre **Signature de la convention de concession du réseau urbain entre le *Distric Urbain de Nancy* et la *C.G.F.T.E.***

Réseau urbain au 21 décembre.

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.*

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.*

Fin décembre Service à un agent sur la ligne 63.

1971

14 février Mise en service du troisième et dernier tronçon de la boucle de circulation Est-Ouest entre la place Sainte-Anne (Laxou) et la rue des Cristalleries, après construction du pont autoroutier Henri Bazin.

Cette boucle qui améliore sensiblement la circulation entraîne la modification de l'itinéraire de toutes les lignes du réseau à l'exception des lignes 1 *Maxéville – Jarville* et 6 *Faubourg des Trois-Maisons – Haussonville.*

29 mars Prolongement de la ligne 7 jusqu'à la mairie de Vandœuvre.

10 juin Création d'un couloir réservé aux autobus à contresens de la circulation générale sur une longueur de 1 960 m entre la rue des Cristalleries et la rue Mazagran par l'avenue du XX° Corps et les rues Saint-Georges et Saint-Jean. Le développement du réseau se poursuit jusqu'en 1982.

1er juillet Mise en place du service à un agent sur la ligne 19 *Hôtel-de-Ville – Haut-du-Lièvre.*

Prolongement de la ligne 25 *Rue de l'Ile-Corse – Brichambeau* jusqu'à Vandœuvre-Est.

1er octobre Desserte du lotissement Mouzimpré à Essey-lès-Nancy.

Novembre Mise en place du service à un agent sur les lignes 5 et 25.

20 décembre Prolongement de la ligne 19 entre le Haut-du-Lièvre et le Champ-le-Bœuf.

1972

Mise en place du service à un agent sur les autres lignes du réseau au fur et à mesure de l'arrivée des nouveaux autobus ou de la transformation des anciens.

3 janvier — Création de la ligne 30 *Nancy* (Place Thiers) – *Campus Universitaire de Vandœuvre.*

Création de la ligne 49 *Nancy – Art-sur-Meurthe.*

7 janvier — Prolongement de la ligne 26 sur le territoire de la commune de Villers-lès-Nancy, de la place de l'Eglise jusqu'au carrefour de la route de Maron et de la rue de l'Abbaye de Clairlieu.

17 juillet — Desserte de la Z.A.C. de Clairlieu par la ligne 46.

11 septembre — Création de la ligne 59 *Nancy* (Place Thiers) – *Jarville* (Lotissement de la Californie).

13 septembre — Prolongement de l'itinéraire de la ligne 5 de Blandan à la rue de Belgique à Vandoeuvre.

15 septembre — La ligne 46 devient indépendante de la ligne 6.

1973

30 juillet — Desserte directe de la commune de Villers-lès-Nancy, les autobus de la ligne 26 ne font plus la boucle par Sainte-Thérèse.

3 septembre — Création de la ligne 4 *Nancy-Brabois* qui dessert le C.H.U. adaptant le service à l'ampleur grandissante des besoins.

Décembre — **La compagnie Saint-Gobain-Pont-à-Mousson présente au district un projet de métro sur coussin d'air mi-aérien, mi-souterrain (Technologie TTI-Otis : T.R.P.).**

1974

25 novembre — Prolongement de l'itinéraire de la ligne 5 de Vandœuvre-Europe jusqu'au bâtiment *Les Sérins*, rue Goethe.

Abandon du projet de métro sur coussin d'air.

1975

1er août — Desserte du quartier Bellefontaine à Champigneulles.

Extension du périmètre urbain et de la compétence transport du district urbain aux communes de Ludres, de Houdemont et de Fléville-devant-Nancy.

8 septembre	Desserte des communes de Ludres, de Houdemont et de Fléville-devant-Nancy.
	Desserte intensifiée entre Nancy et Laneuveville-devant-Nancy.

1976

Juin	Prolongement de l'itinéraire de la ligne 11 du quartier Galliéni au lotissement de la Petite Malgrange.
13 septembre	Service cadencé sur la ligne 1.
	Création de la ligne 40 *Nancy* (Rue de l'Ile de Corse) – *Champ-le-Bœuf.*

1978

Constitution au sein du district d'un groupe de travail, le groupe *Déplacements*, chargé d'étudier la politique des déplacements.

1980

28 mars	**Le conseil du district adopte le programme de développement des transports en commun. Celui-ci met en œuvre la création de trois lignes de trolleybus utilisant des trolleybus articulés bimode PER 180 H.**
Avril	Constitution d'une mission permanente trolleybus.
Mai	Approbation des avants-projets et des dossiers de demande de subventions par le conseil du district.
Novembre	Signature du marché de fourniture des 48 trolleybus avec R.V.I. et du contrat de développement avec l'Etat.

1981

Création du *Syndicat Mixte des Transports en Commun Suburbains de la Région de Nancy* regroupant le District et le Département.

Mars	Construction du tunnel Charles III.
	Restructuration de la place Alexandre I^{er}.
	Réalisation de la liaison Joffre-Leclerc.
	Aménagements de carrefours et de couloirs-bus.
	Construction des sous-stations et du PC des régulations.

Octobre — Essai du prototype.

Construction du nouveau dépôt des transports en commun rue Marcel-Brot.

Installation des infrastructures des lignes aériennes.

Aménagement du carrefour du tri postal, de la place André-Maginot et de la rue Saint-Jean.

1982

Juillet — Livraison du premier trolleybus. Jusqu'en novembre, essais des véhicules et du réseau d'alimentation. Mise en service des aménagements du centre-ville

29 octobre — **Inauguration du poste central de régulations.**

19 novembre — Inauguration nouveau dépôt des transports en commun.

25 novembre — **Inauguration des trolleybus articulés bimode et du *Système d'Aide à l'Exploitation* (S.A.E.).**

Desserte de la ligne 19 par trolleybus.

20 décembre — **Desserte de la ligne 4 *Beauregard – C.H.U. Brabois* par trolleybus.**

1983

5 septembre — **Desserte de la ligne 3 *Essey – Laxou* par trolleybus, avec antennes exploitées en traction autonome vers Seichamps et Pulnoy.**

1992

1er janvier — Nouveau contrat aux risques et périls pour l'exploitation du réseau urbain districal.

Mars — Cinq autobus et cinq trolleybus sont équipés pour rouler au diester de colza.

Réseau urbain en septembre.

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 : *Vandœuvre – 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 – Varangéville – Dombasle.*

Ligne 14 : *Nancy-Place Carnot – Vandœuvre – Chavigny – Neuves-Maisons – Chaligny – Pont-Saint-Vincent – Bainville-sur-Madon.*

1994

2 novembre **Mise en place de la billetique.**

1996

Création de *Noctobus*. Il s'agit de quatre tournées nocturnes toutes les demi-heures en semaine et une cinquième le week-end. Dessertes assurées en minibus.

1er janvier **La *Communauté Urbaine du Grand Nancy* (*C.U.G.N.*) se substitue au *District Urbain de Nancy*.**

1997

Réseau urbain en septembre.

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 – Vandœuvre-Vélodrome.*

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.*

1998

23 novembre **La commission d'enquête donne son accord à la construction de la première ligne de *T.V.R.* (*Transport en Voie Réservée*).**

1999

Décembre **Mise en service d'autobus au *G.N.V.* (*Gaz Naturel Véhicule*).**

2000

Mars — La *C.U.G.N.* prévoit l'aménagement, à la place Thiers (Place de la gare), d'un pôle intermodal qui permettra de connecter en un même point l'ensemble des modes de transports publics : trains, T.G.V., tramways, autobus urbains et interurbains, taxis.

Septembre — **Le réseau de transport urbain de Nancy prend le nom de** *Service de Transport de l'Agglomération Nancéienne* (*S.T.A.N.*).

8 décembre — Inauguration de la première ligne du *T.V.R. Vandœuvre-C.H.U.-Brabois – Essey-Mouzimpré.*

2001

28 janvier — Mise en service commercial du *T.V.R.*

10 mars — **Arrêt de la circulation du *T.V.R.* après de multiples incidents.**

12 mars — Arrêté préfectoral suspendant la circulation du *T.V.R.*

2002

13 mars — **Remise en service commercial du *T.V.R.***

Réseau urbain en juillet.

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 Vandœuvre : *Vandœuvre-Charmois – Houdemont - Heillecourt.*

TAXIBUS Villers : *Villers-Les-Essarts – Villers-Centre-d'Accueil – Vandœuvre-C.H.U.-Brabois/ Vandoeuvre-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.*

POMPEY

1999

1er septembre **Création du *Système Intercommunal de Transport Collectif du Bassin de Pompey* (*S.I.T.*).** Réseau à vocation intermodale, avec un rabattement des lignes sur les gares S.N.C.F. et sur la ligne interurbaine nancéienne n° 10, reliant Pompey à Nancy.

Réseau au 1er septembre

Ligne A *Liverdun – Frouard.*

Ligne B *Champigneulles – Bouxières-aux-Dames.*

Ligne C *Champigneulles – ZAC Ban-la-Dame – ZAC du Barrage.*

Ligne D *Saizerais – Marbache – Liverdun – Pompey.*

Ligne E *Pompey – Custines – Malleroy – Faulx.*

Ligne F *Frouard-Bellevue – Champigneulles.*

PONT-A-MOUSSON

1993

1er octobre **Délimitation du périmètre de transport urbain.**

Le réseau de transport en commun est mis en place. Il dessert les communes d'Atton, de Blénod-lès-Pont-à-Mousson, de Jezainville, de Maidières, de Montauville, de Mousson et de Pont-à-Mousson.

Réseau au 1er octobre.

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* (Blénod-lès-Pont-à-Mousson), navette scolaire.

2000

Adhésion des communes de Morville-sur-Seille, de Norroy-lès-Pont-à-Mousson et de Port-sur-Seille.

Réseau en septembre.

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* (Blénod-lès-Pont-à-Mousson), navette scolaire.

2001

1er janvier **Le district du Pays de Pont-à-Mousson devient une communauté de communes.**

TOUL

1971

29 novembre **Décret de création du Périmètre des Transports Urbains.**

1972

27 octobre **Convention entre la ville de Toul et les *Rapides de Lorraine* pour la desserte d'une ligne urbaine reliant la ville haute à la ville basse** : *Place de la République – Sapeurs Pompiers – Hôpital Riom – Gare Routière – Notre-Dame – Saint-Mansuy – Rue Albert Ier – HLM-Bas – HLM-Transformateur – Avenue des Leuques – Pont Bernon – Aubépines – Rue Vierge-du-Refuge – Pont Chardon – C.C. Saint-Michel – Avenue des Leuques – HLM-Transformateur – HLM-Bas – Rue Albert Ier – Saint-Mansuy – Notre-Dame – Gare Routière – Hôpital Riom – Sapeurs Pompiers – Place de la République.*

BAR-LE-DUC

1897

20 juillet — Demande de M. Guénon de Paris d'établir un service de voitures électriques.

8 décembre — Demande du maire, aux *Etablissement Cauderay* de Paris, d'établir un premier projet pour l'établissement d'un réseau de tramways électriques à Bar-le-Duc.

1898

11 juin — Les *Etablissements Cauderay* considèrent que la dépense est hors de proportion avec le trafic à espérer (1 300 000 francs par an, pour un réseau de 7,9 km) et que le déficit sera très important (estimé à 30 000 francs par an). Ils proposent de réétudier le problème lorsqu'un nouveau moteur à vapeur, plus avantageux que ceux en usage aura fait ses preuves. Le projet en restera là.

1944

31 août — Le 12e Corps U.S. Army (Patton) libère la ville.

1949

Juin — Les brasseries cessent leur activitée.

1954

Premiers logements H.L.M. à Couchot.

1956

Création d'une zone industrielle à Popey.

1962

Bergère de France monte une filature route de Longeville. Début de la construction de nouveaux quartiers : Pilviteuil, Hinot, Libération, Côte-Sainte-Catherine.

1963

Essai, non concluant, d'une liaison de transports urbains *Pilviteuil – Centre-Ville.*

1966

1er novembre **Premiers habitants sur la Côte-Sainte-Catherine. Un car assure un service scolaire.**

1967

25 novembre Essai qui se solde par un échec de deux autocars assurant quatre dessertes :

- *Place Sainte-Catherine.*
- *Ecole Normale.*
- *Piscine*, par la place de l'Etoile et Saint-Jean.
- *Le pont de Biais.*

Décembre Plus de cinq cents logements sont occupés sur la Côte-Sainte-Catherine.

1970

Décembre Les *Rapides de la Meuse* proposent de mettre en place un service de navette de cars entre la Côte-Sainte-Catherine et le Centre-Ville.

1971

Novembre Fermeture des usines *Dureme.*

1972

31 octobre — Suppression du dépôt S.N.C.F.

1974

26 juin — **Une convention de transports urbains est signée entre la Mairie et les *Rapides de la Meuse* pour desservir la Côte-Sainte-Catherine.**

1977

Le district urbain se dote d'un Plan d'Action Foncière (P.A.F.).

1978

Juin — **Les *Rapides de la Meuse* exploitent trois services urbains ponctuels :**

- *Côte-Sainte-Catherine – Centre-Ville* (un AR le mardi matin).
- *Ville-Haute (quartier Marbot) – Côte-Sainte-Catherine* (un AR les mercredis et samedis).
- *Ville-Haute – Centre-Ville* (un AR mardi et samedi matin et jeudi après-midi).

Une garantie de recette est consentie par la ville, fixée forfaitairement par jour de fontionnement (150 francs). Les dessertes ne fonctionnent que pour desservir le marché (mardi, jeudi et samedi) et pour relier la Ville-Haute et le quartier Marbot au centre de soins de la Côte-Sainte-Catherine, créé à l'intention des personnes âgées.

1980

30 septembre — Le périmètre urbain est légalisé.

1982

7 septembre — **Inauguration du nouveau réseau des transports urbains. L'opération fait partie du contrat ville-relais signé en 1980 avec la Région Lorraine et le Département de la Meuse.** Trois lignes :

- *Côte Sainte-Catherine – Ville-Haute.*
- *Côte-Sainte-Catherine – Marbot – Hinot – Libération.*
- *Centre-Ville – Zone d'activité.* (Ligne interurbaine vers Ligny).

1985

Juin

Inauguration de la nouvelle gare routière, du nouveau marché couvert ainsi que du nouveau parking au centre-ville.Le réseau des transports urbains est légèrement modifié et même renforcé.

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'activité).

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).

1995

Création du *Syndicat des Transports Urbains du Barois* (*S.I.T.U.B.*), mis en place pour faciliter le déplacement des voyageurs de plusieurs communes regroupées autour de Bar-le-Duc (Bar-le-Duc, Fains-les-Sources – Véel et Savonnières-devant-Bar, en 2002).

10 avril

Signature d'un contrat de transport entre le *S.I.T.U.B.* et la société *BUS-EST* de Gondreville.

2002

Réseau au 1er septembre.

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).

VERDUN

1977

Décembre **Création de deux lignes :**

- *Verdun – Thierville.*
- *Verdun – Les Planchettes.*

1979

21 septembre Signature d'une convention de transport, avec garantie de recettes, entre la ville de Verdun et les *Rapides de la Meuse.*

1983

Mai Décision de créer un *Syndicat Verdunois Inter Transports* (*S.Y.V.I.T.*), regroupant les communes de Belleville, Thierville et Verdun.

1984

8 mars **Arrêté préfectoral portant création du *Syndicat Verdunois Inter Transports* (*S.Y.V.I.T.*).**

1989

1er septembre Le réseau comprend huit lignes.

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.*

31 décembre Dissolution du *S.Y.V.I.T.* Le réseau comprend huit lignes.

1990

1er janvier **Création (en remplacement du *S.Y.V.I.T.*) du *Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples de l'Agglomération Verdunoise* (*S.I.V.O.M.*). Convention avec les *Rapides de la Meuse.***

1992

Le réseau comprend treize lignes :

Ligne 1 : *Porte Chaussée – Eglise de Glorieux*, par Thierville.

Ligne 2 : *Porte chaussée – Eglise de Glorieux*, par cité Verte.

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.*

1998

Septembre **Mise en service du *Transport Intercommunal Verdunois* (*T.I.V.*).**

Le réseau est constitué de quatre lignes principales et de sept lignes scolaires.

Réseau en septembre.

Ligne 1 : *Gare S.N.C.F. – Les Planchettes – Kennedy.*

Ligne 2 : *Hôpital Desandrouins – Grandes-Plantes – Cente-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).

2001

Le *S.I.V.O.M.* se transforme en *Syndicat Mixte d'Assainissement et de Transports Urbains de Verdun* (*S.M.A.T.U.V.*).

BITCHE

1996

18 décembre — Mise en place d'un service ponctuel de transport en commun desservant les quartiers périphériques le mercredi matin (jour de marché) et le vendredi après-midi (avant le week-end) : *Bitche Usager Service* (*B.U.S.*). Le service est abandonné, faute de clientèle suffisante, après un essai de trois mois.

FORBACH

1900

19 janvier — La firme Karl Francke de Brême qui possède l'usine à gaz de Forbach demande, à la *Kreisdirektion*, l'autorisation de construire et d'exploiter une ligne de tramways électriques entre Forbach et Petite-Rosselle. Projet sans suite, en raison du refus de la firme de Wendel, de céder le terrain nécessaire à l'élargissement de la chaussée.

Septembre — Par pétition, l'association des artisans et des commerçants demande la reprise du projet. Le conseil municipal en accepte le principe par 12 voix et 9 abstentions. Mais le projet est abandonné trois ans plus tard, faute de crédit.

1906

Septembre — L'association pour la sauvegarde des intérêts communaux adopte une résolution qui demande la construction de la ligne. Elle transmet cette demande au conseil municipal qui charge la firme *Felten und Guilleaume-Lahmeyer-Werk* de Francfort d'étudier un projet de construction d'une ligne (voyageurs et marchandises) entre Stiring-Wendel, Forbach, Petite-Rosselle et entre Forbach et Merlebach.

Demande motivée par le projet d'une ligne concurrente reliant Grossrosseln à Sarrebruck et qui risque d'attirer la clientèle à Sarrebruck.

1908

18 décembre — **La ville de Forbach demande la concession d'une ligne de tramway *Stiring – Forbach – Petite-Rosselle* pour l'exploiter en service municipal.** La réalisation en est confiée à la firme *Felten und Guilleaume-Lahmeyer-Werk*.

1911

21 février — Ordonnance qui autorise la ville de Forbach à exploiter la ligne de tramway électrique *Stiring* (rue Saint-François) – *Petite-Rosselle*.

31 mars — **Inauguration et mise en service de la ligne de tramway.**

1912

24 juillet — Signature du cahier des charges.

1914

Pour remplacer le personnel masculin appelé au service de l'armée, les premières receveuses sont engagées.

1918 - 1919

De nombreuses personnes se déplacent et les tramways ne peuvent que difficilement faire face à cette situation. Suite à l'Armistice du 11 novembre, la frontière est tracée à la Brême d'Or et entre les localités de Petite-Rosselle et de Grossrosseln. L'intégration de la Sarre dans l'union douanière française accentue le trafic vers Sarrebruck.

1923

20 avril — Décret qui autorise la ville de Forbach, en vertu de l'article 25 de la loi du 31 juillet 1913 à continuer provisoirement à exploiter directement, aux conditions actuelles, le réseau de voie ferrée d'intérêt local qui fait l'objet du cahier des charges du 24 juillet 1912.

23 novembre — Décret qui proroge le délai d'exploitation provisoire.

1925

6 février — Décret qui proroge le délai d'exploitation provisoire.

1926

15 octobre — Décret qui proroge le délai d'exploitation provisoire.

1928

3 avril — **Décret qui déclare applicable au réseau de Forbach le régime des tramways urbains.**

1929

2 février — Décret qui proroge le délai d'exploitation provisoire jusqu'au 1er janvier 1930.

21 mars — Délibération du conseil municipal qui approuve l'adoption d'un cahier des charges français.

1930

20 janvier — Signature du cahier des charges relatif à l'exploitation des tramways de Forbach en régie directe.

2 mai — **Décret qui autorise la ville de Forbach à exploiter son réseau en régie directe.**

8 juin — La ligne est prolongée jusqu'à la frontière et le tronçon *Stiring* (rue Saint-François) – *Brême d'Or* est mis en exploitation.

Le projet de ligne vers Merlebach est repris par le Syndicat d'Initiative. La société de Wendel s'y oppose, sous le prétexte de l'attrait des Mines de Sarre et Moselle (à Merlebach) sur la main d'œuvre locale et régionale. Le projet est de nouveau abandonné.

1939

Septembre — **Arrêt total du trafic.**

1940

Après l'armistice provisoire de 1940, la ville de Forbach est considérée comme une banlieue de Sarrebruck et son réseau de tramways intégré dans celui de la *Gesellschaft der Strassenbahn im Saartal.* Les terminus de la Brême d'Or et de Petite-Rosselle sont raccordés aux lignes existantes du côté sarrois pour former une ligne circulaire : *Sarrebruck – Brême d'Or – Stiring-Wendel – Forbach,-Mariénau – Petite-Rosselle – Grossrosseln – Völklingen – Sarrebruck.*

1944 - 1945

Arrêt du trafic. Nombreux dégâts à la voie et à la ligne aérienne. De plus, le matériel roulant, le stock de pièces, les machines et les outils sont transférés à Sarrebruck. Il est impossible de reprendre le trafic.

1945

28 novembre **Le Conseil d'exploitation prend la décision de ne plus reconstruire la ligne de tramway, mais d'équiper le réseau trolleybus. En attendant, le service sera assuré par autobus.**

1946

4 mai — Mise en exploitation du service *Stiring* (rue Saint-François) – *Petite-Rosselle* (Terminus).

1er juillet — Prolongement de la ligne jusqu'à Schalkenthal.

1er octobre — Prolongement de la ligne jusqu'à la jusqu'à la cité du Habsterdick.

1948

1er août **A la demande du Haut Commissariat de France en Sarre, la régie est appelée à assurer la liaison directe *Forbach – Sarrebruck*.** Par manque de matériel, elle doit laisser, jusqu'au 31 décembre 1953, son exploitation à la *Société des Transports Départementaux de la Moselle*.

1951

28 mars **Le Conseil municipal décide de modifier l'appellation des *Tramways de Forbach*. La nouvelle raison sociale est: *Régie Municipale des Transports en Commun de la Ville de Forbach* (*R.M.T.C.*).**

19 mai **La ligne de trolleybus *Brême d'Or – Petite-Rosselle*, construite par la société *Trindel* de Paris, est inaugurée.** Une ligne, desservie en autobus, est créée entre les cités du Bruch et du Creutzberg afin de faciliter les déplacements de ces deux cités.

1953

Le versement, par le ministère de la reconstruction, d'une somme de 18 800 00 francs de dommages de guerre, permet la transformation des halles et la construction de huit boxes pour garer les autobus.

1954

La *R.M.T.C.* reprend à son compte la ligne *Forbach – Sarrebruck.*

24 août — Le principe de l'extension du réseau trolleybus est adopté. Mais aucun de ces projets ne sera réalisé.

Ligne 1 : *Forbach – Bruch.*

Ligne 2 : *Forbach – Morsbach – Belle-Roche.*

Ligne 3 : *Habsterdick – Petite-Rosselle,* par Schœneck et Vieille-Verrerie.

Ligne 4 : *Forbach – Behren.*

1956

31 mars — **Suppression de la desserte *Forbach – Sarrebruck.***

1957

Pour désencombrer la rue nationale dans le centre de Forbach, la déviation de la RN 3 (avenue Saint-Rémy) est électrifiée et les trolleybus roulant en direction de Petite-Rosselle l'empruntent.

1958

Les *H.B.L.* demandent, à la régie, le transport de leurs ouvriers de la cité de Behren jusqu'aux puits.

1960

Début de la régression du nombre voyageurs en raison essentiellement de :

1) : l'instauration de la frontière douanière à la Brême d'Or et à Petite-Rosselle en juillet 1959 ;

2) : l'extension de la cité-dortoir de Behren et par conséquent du dépeuplement des cités d'urgence de Forbach ;

3) : l'accroissement du parc des véhicules particuliers.

1962

Acquisition, par la *R.M.T.C.*, du bâtiment de l'ancienne école communale de filles de Marienau, afin de l'aménager pour y loger les services administratifs.

1963

8 mars — Réception définitive du nouveau bâtiment administratif.

15 novembre — **La nouvelle cité H.L.M. du Wiesberg est habitée et une ligne *Forbach-Centre – Wiesberg* est créée.**

1965

9 décembre — A la demande de la ville de Stiring-Wendel, la *R.M.T.C.* reprend à son compte l'exploitation de la ligne *Cité Habsterdick – Rue Saint-François* par Vieux Stiring et la place Wendel.

1969

1er novembre — **Arrêt définitif de l'exploitation des trolleybus.**

1971

Mise en place des services scolaires pour desservir les quartiers périphériques.

La ligne *Forbach-Centre – Wiesberg* est rattachée à celle desservant la *Petite-Forêt* pour devenir la ligne *Petite-Forêt – Wiesberg.*

1973

L'agglomération de Forbach est érigée en Périmètre des Transports Urbains (Forbach, Petite-Rosselle, Stiring-Wendel, Spicheren).

1974

2 septembre — Création d'une ligne reliant Forbach Sarrebruck : *City-Express* ; avec la coopération de la *Gesellschaft für*

Strassenbahnen in Saartal A.G. (devenue depuis *Saartal-Linien*).

Années 1980

Le réseau comporte trois lignes régulières :

Ligne 1 : *Petite-Rosselle – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Bruch – Petite-Forêt.*

Ligne 3 : *Rue Victor-Hugo (Stiring) – Wiesberg.*

1990

10 septembre **Les transports urbains se restructurent :** acquisition de nouveaux bus (dont deux articulés), nouvelles couleurs, rénovation des véhicules anciens et nouveau réseau.

Ligne 1 : *Wiesberg – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Petite-Rosselle – Habsterdick.*

Ligne 3 : *Wiesberg – Petite-Rosselle.*

Ligne 4 : *Marienau – Creutzberg.*

Ils changent également de nom : **la *R.M.T.C.* devient *Forbus.***

1991

6 mai Suite aux plaintes des clients, le réseau est réaménagé :

Ligne 1 : *Wiesberg – Brême d'Or .*

Ligne 2 : *Petite-Rosselle – Habsterdick*, via Marienau, Forbach-Centre et Vieux-Stiring.

Ligne 3 : *Bruch – Wiesberg*, via Forbach-Centre et le Hommel.

Ligne 4 : *Bruch – Creutzberg*, via Bellevue, Forbach-Centre et Petite- Forêt.

Retours des services spéciaux scolaires.

24 juin **Création du *Syndicat Intercommunal des Transports de L'Est Mosellan* (*S.I.T.E.M.*)** qui regroupe six communes : Forbach, Stiring-Wendel, Petite-Rosselle, Behren-lès-Forbach, Oeting, Schœneck.

12 novembre **Le Conseil Général autorise le *S.I.T.E.M.* à créer une société anonyme d'économie mixte (*S.A.E.M.*).** 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*.

1992

1er janvier **Mise en place de la taxe du Versement Transport**, destiné à financer le service des transports en commun (Taux de 0,5 %).

1er mars La gestion du transport en commun devient intercommunale.

1er mai **Création et mise en place de la *S.A.E.M. FORBUS - INTERCITY* qui remplace la régie municipale.**

10 septembre **Nouveau réseau avec la création de deux nouvelles lignes et le remodelage de la ligne qui intègre le quartier du Hommel :**

Ligne 1 : *Wiesberg – Brême d'Or.*

Ligne 2 : *Petite-Rosselle – Habsterdick.*

Ligne 3 : *Bruch – Creutzberg.*

Ligne 4 : *Schœneck – Forbach.*

Ligne 5 : *Schœneck – Stiring-Wendel.*

1993

2 janvier L'ensemble de la ville de Petite-Rosselle est intégrée dans le réseau Forbus, par le réaménagement de la ligne *Petite-Rosselle – Habsterdick*, en deux lignes distinctes : *Petite-Rosselle – Gare Routière*, via Marienau et *Habsterdick – Marienau*, via Forbach.

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.*

21 janvier Le *S.I.T.E.M.* décide l'augmentation de capital de *Forbus-Intercity.*

6 février Inauguration de la ligne 7 : *Forbach – Oeting.*

6 septembre — Desserte du lotissement d'Oeting (rue du Fahrenberg).

7 septembre — Les lignes *Schœneck – Forbach* et *Schœneck – Stiring-Wendel* sont réaménagées en une seule ligne.

29 novembre — Réaménagement de la ligne *Bruch – Creutzberg* avec la mise en place d'un nouveau circuit au quartier du Creutzberg.

1995

1er janvier — **Mise en service de la carte *Jonquille*, combinant transport en train et transport urbain.**

Février — Demande d'adhésion au *S.I.T.E.M.* de la commune de Spicheren.

Mars — Le *S.I.T.E.M.* porte le taux du Versement-Transport à 0,55 %.

1997

1er août — **La ligne *Schœneck – Forbach* est prolongée jusqu'à Klarenthal en Allemagne (desservie par la société Federspiel).**

4 septembre — **Mise en service d'une nouvelle billetique utilisant un nouveau support : une carte à puce.**

29 septembre — Signatue de la conventin de création de la ligne transfrontalière *Forbach – Völklingen*, entre le *S.I.T.E.M.* et la municipalité de Völklingen.

11 octobre — Inauguration de la ligne transfrontalière *Forbach – Völklingen.*

14 octobre — **Mise en service de la ligne *Forbach – Völklingen.***

1998

Juin — Adhésion au *S.I.T.E.M.* de la commune de Spicheren.

24 juillet — Inauguration de l'Agence commerciale de *Forbus.*

1999

15 novembre — Mise en service (à titre expérimental) de la navette desservant les hôpitaux : *Gare Routière – Hôpital Marie-Madeleine.*

2000

1er janvier — Ligne 3 : Extension de la desserte aux quartiers Winterhübel et Quatre-Vents.

Ligne 4 : Extension vers la zone d'activités du Creutzberg.

Ligne 5 : Extension de la desserte au lotissement de la ferme.

La ligne des Hôpitaux est reconduite : *Hôpital Marie-Madeleine, Hospitalor et Maison de retraite Bauer.*

17 avril — **Inauguration du premier bus roulant au gaz naturel.**

2 mai — Entrée en vigueur de la loi concernant la réduction du temps de travail à 35 heures.

1er juillet — Mise en place d'un titre de transport *Spécial Eté* pour les scolaires, valable en juillet et en août ; l'expérience se solde par un échec.

Novembre — **Arrêt de la desserte de Völklingen.**

2001

26 mai — Nouveau titre de transport remplaçant le titre *Spécial Eté* : la carte *Soleil.* Valable du 2 juillet au 4 septembre.

2002

2 septembre — Création de la ligne 8 *Forbach – Spicheren,* exploitée par *Schon et Brullard.* Mise en service d'un nouveau pôle de correspondance à la gare routière, en remplacement de celui du centre-ville. Les lignes y font leur terminus à l'exception des lignes 1 et 2. La ligne 7 ne dessert plus le quartier de la Petite-Forêt.

Réseau au 2 septembre.

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.*

METZ

1825

1er janvier — Quinze entreprises de diligences et messageries sont inscrites à la régie des contributions indirectes de Metz. Elles desservent les villes de Boulay, Dijon, Longwy, Luxembourg, Nancy, Paris, Pont-à-Mousson, Sarrebruck, Sarreguemines, Strasbourg et Thionville.

1829

M. Galilée établit une liaison d'omnibus entre Metz et Moulins-lès-Metz à partir du Palais Français (puis à partir de la place du Saulcy lorsque M. Braun crée sa ligne).

19 novembre — Premier arrêté préfectoral autorisant M. Robert à mettre en circulation, de Metz à Moulin-lès-Metz, des voitures publiques pour le transport des voyageurs.

1830

15 avril — Deuxième arrêté préfectoral autorisant M. Robert à mettre en circulation, de Metz à Moulin-lès-Metz, des voitures publiques pour le transport des voyageurs.

1836

17 août — Arrêté préfectoral autorisant M. Braun, maître de Poste, à mettre en circulation, sur la route de Metz à Nancy, une voiture publique.

1843

29 septembre — Trente-huit entrepreneurs de voitures publiques se partagent la place de Metz.

1845

Mai — M. Braun établit une liaison Metz-Moulins-lès-Metz. Son ambition est d'obtenir le monopole de l'ensemble des

dessertes.

1847

M. Gambers, de Moulins-lès-Metz, reprend à son compte le service d'omnibus de Metz à Moulins-lès-Metz de M. Galilée.

1849

18 mai — Arrêté municipal autorisant les seuls Klein et Barthélemy à stationner sur la place Saint-Louis pour les voitures dites parisiennes.

18 juillet — Arrêté municipal autorisant le stationnement des voitures de M. Braun sur la place Saint-Louis.

31 juillet — Arrêté municipal affectant la place Sain-Louis uniquement aux parisiennes et disposant que les célérifères devront stationner sur la place du Saulcy.

4 septembre — Arrêté municipal accordant un service d'omnibus, entre Metz et Moulins, à Madame Klein et autorisant M. Braun à partir de la place Saint-Louis pour les célérifères.

1850

8 juillet — **Demande de concession de deux lignes d'omnibus par M. Thirion, ingénieur de la *Compagnie de chemin de fer de Paris à Strasbourg*.** Il signale l'anarchie totale des soixante-deux voitures publiques desservant la gare et suggère d'organiser l'itinéraire des omnibus.

19 juillet — Arrêté municipal autorisant la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg* à établir, deux lignes de voitures omnibus.

20 juillet — Mise en service de l'embarcadère du chemin de fer.

28 octobre — On dénombre, dans la ville, douze transporteurs exploitant soixante-deux voitures publiques.

14 décembre — Lettre de l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer signalant que l'arrêté du 19 juillet n'est pas respecté. Il demande une organisation stricte avec l'affectation d'un parcours exclusif pour chaque service d'omnibus.

1853

15 avril — Mise en service de la gare de Metz, construite en matériaux légers.

1854

15 octobre **Signature d'un traité de correspondance entre la *Société anonyme des chemins de fer de l'Est* et MM. Braun et Klein. Ceux-ci prennent l'engagement d'établir les services d'omnibus nécessaires à la desserte de la gare de Metz.**

6 novembre L'administrateur délégué de la *Compagnie du chemin de fer de l'Est* demande l'établissement de quatre lignes d'omnibus pour desservir la gare Serpenoise et de deux lignes pour la gare de Devant-les-Ponts.

27 novembre Arrêté municipal autorisant l'établissement des lignes d'omnibus qui font le service des deux gares.

8 décembre Approbation de l'arrêté du 27 novembre par le préfet.

1859

20 avril Arrêté municipal autorisant le trajet par omnibus de Metz à Moulins-lès-Metz pour M. Léonard.

14 septembre Arrêté municipal autorisant Madame Klein à desservir Maison-Neuve à partir de la place Saint-Martin, M^me^ Klein et M. Braun à desservir Moulins-lès-Metz à partir de la place Saint-Louis et les frères Léonard à desservir Moulins-lès-Metz à partir de la place du Saulcy.

1862

14 octobre Arrêté préfectoral réglementant le service des voitures de remise et de place dans la ville de Metz et sa banlieue.

1866

20 octobre Résiliation du traité passé entre la *Compagnie du chemin de fer de l'Est* et MM. Braun et Klein.Celle-ci possède ses propres omnibus qui ont le monopole de la deserte de la gare.

1870

19 août Blocus de Metz.

27 octobre Fin du blocus de Metz.

29 octobre Entrée des troupes prussiennes dans la ville.

1871

10 mai — Traité de Francfort et annexion de Metz à l'Empire allemand.

1874

16 octobre — **Projet et demande de concession d'un chemin de fer américain de M. Dudot, ingénieur à Uccle près de Bruxelles, natif de la rue du Pont-des-Morts à Metz.**

20 novembre — **Projet et demande de concession d'un chemin de fer américain de M. Charles de Féral, ingénieur à Bruxelles, concessionnaire des tramways hippomobiles luxembourgeois et directeur de de la *Société Anonyme des Transports Luxembourgeois.***

27 novembre — Lettre du Président de la Lorraine approuvant la demande de M. Dudot.

28 novembre — Les demandes de concession sont présentées au conseil municipal de Metz.

2 décembre — **Première demande de concession d'un chemin de fer américain de M. Auguste Braun, ancien maître de Poste à Metz, qui avait obtenu la concession des lignes d'omnibus desservant les gares messines.**

3 décembre — Séance du conseil municipal de Metz qui renvoie l'étude de ce dossier à la commission des bâtiments.

10 décembre — **Première séance de la commission des bâtiments. Celle-ci reste indécise.**

11 décembre — Deuxième demande de concession de M. Braun.

17 décembre — **Deuxième séance de la commission des bâtiments qui adopte le principe de la concession de l'établissement des tramways dans Metz et ses environs.**

1875

12 janvier — **Première demande de concession de M. Théodore Deriche, sujet prussien et ingénieur civil à Bruxelles.**

14 janvier — M. Braun présente son projet.

Troisième séance de la commission des bâtiments qui prend en considération les propositions de MM. Dudot, Féral et Braun.

21 janvier — Séance du conseil municipal de Metz. Discussion sur le bien-fondé de l'établissement d'un chemin de fer américain dans la vile, mais la délibération est reportée à la prochaine séance.

13 février — Le Président de la Lorraine annonce sa préférence au projet de

M. de Féral.

20 février — Deuxième demande de concession de M. Deriche qui s'est associé à M. Braun.

9 mars — **Séance du conseil municipal de Metz qui émet un avis favorable à l'établissement des tramways.**

18 mars — Arrêté du Président de la Lorraine von Puttkamer annonçant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique.

30 mars — Début de l'enquête public.

9 avril — Le conseil municipal de Metz souhaite que la deuxième ligne *Pontiffroy – Mazelle* soit construite en même temps que la première.

1er mai — Fin de l'enquête publique.

8 mai — Lettre du major Meyer, directeur des fortifications de Metz, adressée au Président de la Lorraine et fixant les conditions auxquelles le ministre de la guerre consent à l'établissement d'un chemin de fer américain traversant les constructions défensives de la Fortification.

10 mai — Réunion de la commission d'enquête qui émet un avis favorable à la construction du tramway.

14 août — Décret impérial autorisant la construction et l'exploitation à Metz et dans ses environs d'un chemin de fer hippomobile.

20 septembre — Signature du cahier des charges.

13 décembre — **Création de la *Société des Tramways de Metz et des environs.***

20 décembre — **Inauguration de la première ligne *Rue du Petit Paris – Gare.***

21 décembre — Début du service entre la gare centrale et la rue du Palais

1876

29 mars — **Création, à Anvers, de la *Société Anonyme des Tramways Belges et Etrangers.* Siège social, place du Musée, à Anvers.** Cette société gère les tramways messins.

18 mai — Début de la pose des rails dans la rue du Palais pour la section de ligne *Metz – Moulins-lès-Metz.*

4 juin — Ouverture du service sur la ligne *Rue du Palais – Montigny.*

30 juin — Début de la pose des rails dans la rue Sainte-Marie.

8 juillet — Ouverture du service jusqu'à la porte de France qui, pour le moment, ne peut être franchie par le tramway.

16 juillet — Toutes les voitures de tramway partant de la porte de France vont jusqu'à Montigny.

12 septembre — Inauguration de la ligne *Porte de France – Moulins.*

13 septembre — Ouverture à l'exploitation de cette même ligne.

23 décembre — **Inauguration de la ligne *Moulins – Metz*. Pour la première fois le tramway franchit la porte de France. La ligne *Montigny – Moulins* est donc entièrement construite et en pleine exploitation.**

1878

17 juin — Nouvelle gare place du Roi George.

28 août — **Inauguration de la ligne *Rue Tête d'Or – Porte Mazelle.***

29 août — **Ouverture à l'exploitation de la ligne *Rue Tête d'Or – Porte Mazelle.***

18 décembre — Voyage d'essai sur la nouvelle section du tramway, de la rue du Palais à la porte de Thionville.

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

1879

14 septembre — Le Président de la Lorraine informe le conseil municipal que l'administration du tramway demande la suppression du parcours de la ligne *Porte de Thionville – Porte Mazelle.*

29 octobre — Le conseil municipal évoque le problème de la suppression des lignes secondaires, mais en renvoie l'étude aux commissions du contentieux et des finances.

3 novembre — Réunion des commissions du contentieux et des finances qui donnent un avis favorable à la suppression des lignes secondaires.

5 novembre — Le conseil municipal préconise une suspension immédiate de l'exploitation des lignes jusqu'au 10 mai 1880.

21 novembre — **Abandon des deux lignes secondaires.**

1880

26 janvier — La *Société Anonyme des Tramways Belges et Etrangers* charge l'avocat M. Van Calster de la liquidation de la société.

1er février — Le comité des obligataires de la *Société Anonyme des Tramways Belges et Etrangers* décide de transférer son siège social d'Anvers à Metz.

4 février — **Dissolution à la suite d'une mauvaise situation financière de la *Société Anonyme des Tramways Belges et Etrangers*. Une nouvelle société est créée : la *Société Anonyme des Tramways Messins* (*Metzer Strassenbahn***

***Gesellschaft*).** Remplacement effectif à compter du 1er octobre 1880. Le conseil de surveillance gère les affaires à partir du 10 octobre 1880. Acte notarié du 20 septembre 1880.

29 février — Assemblée générale de la nouvelle société.

10 mars — Le conseil municipal propose que la compagnie de tramways soit dispensée d'établir la ligne de la rue Belle-Isle ainsi que d'exploiter la ligne du Pontiffroy, mais qu'elle reprenne son service, aussitôt que les circonstances le permettront, sur la ligne Mazelle.

17 mars — Le conseil municipal désire la réouverture de la ligne du Pontiffroy.

1er mai — **Réouverture de la ligne *Rue Tête d'Or – Place Mazelle.***

9 juillet — La société du tramway messin souhaite apporter plusieurs modifications au cahier des charges : suppression définitive de la ligne du Pontiffroy, suspension de l'exploitation de la ligne Mazelle, augmentation des tarifs et exploitation à l'aide de locomotives du tronçon *Porte de France – Moulins-lès-Metz.*

21 juillet — Le conseil municipal de Lessy repousse l'augmentation des tarifs et s'oppose à l'exploitation au moyen de locomotives.

4 août — Le conseil municipal de Metz souhaite que les deux lignes du Pontiffroy et de la place Mazelle soient traitées de la même manière, que les rails ne soient enlevés sur aucune de ces lignes, que l'exploitation de chacune d'elles soit reprise aussitôt que le situation financière de la société le permettra, que l'emploi de locomotives n'ait lieu qu'à partir de la porte de France, que le prix des places ne soit pas augmenté et qu'il n'y ait plus qu'un seul prix pour les deux classes.

2 décembre — **Arrêt définitif de l'exploitation des lignes secondaires.**

1881

26 juin — Ordonnance ministérielle qui :

- autorise la société à cesser l'exploitation de la ligne secondaire de la porte Mazelle jusqu'au moment où le gouvernement aura acquis la conviction que cette ligne pourra être exploitée sans menacer l'existence de la société,
- laisse libre la société de cesser complètement l'exploitation de la ligne secondaire du Pontiffroy,
- maintient l'obligation d'établir une ligne de communication par la rue Belle-Isle,
- délie la société de l'obligation d'entretenir les rues appartenant à l'Etat parcourues par le tramway, moyennant un abonnement annuel.

1882

5 juillet — Acte notarié portant modification des statuts de la société.

1883

27 mars — La compagnie fait procéder à la pose d'un nouveau rail au passage de la porte Serpenoise.

1884

30 juillet — Le conseil municipal demande l'enlèvement immédiat des rails des lignes non exploitées.

8 août — Lettre du maire au Président de la Lorraine demandant l'enlèvement des rails.

13 août — Le Prédident de la Lorraine répond que les rails seront enlevés à la première occasion de réparation du pavage, mais que le conseil municipal peut procéder immédiatement à leur enlèvement sur les routes de l'Etat, mais à ses frais.

10 octobre — Refus du conseil municipal de procéder à l'enlèvement des rails à ses frais.

1886

1er septembre — L'Etat prend à sa charge l'entretien des rues moyennant le paiement annuel d'une somme modérée par la société des tramways.

23 décembre — Le conseil municipal repose le problème de l'enlèvement des rails sur les lignes non exploitées et demande l'emploi d'un meilleur profil de rails sur la ligne exploitée.

1887

24 janvier — Une voie de raccordement est établie par la Forteresse dans la rue du Rempart Serpenoise.

10 mars — Le Président de la Lorraine informe le conseil municipal que l'enlèvement complet ou partiel des rails du tramway sur les deux lignes non exploitées ne peut avoir lieu pour le moment et jusqu'à nouvel ordre en raison des objections faites par l'administration militaire.

1893

1er octobre — **La *Société des Tramways Messins* désire prolonger certaines lignes (Moulins, Montigny, Mazelle) et souhaite procéder au remaniement complet du réseau.**

5 octobre — La société des tramways demande une subvention de 70 000 Mark, au conseil municipal.

14 novembre — Le conseil municipal est prêt à accorder la subvention à condition que la société délaisse les capitaux étrangers au profit des capitaux d'Alsace et de Lorraine (Sur un capital de 50 000 Mark, 20 000 sont entre les mains des capitalistes belges et 30 000 à ceux d'Alsace et de Lorraine).

1894

20 août — Lettre de la direction des tramways, adressée au conseil municipal, présentant la situation de la compagnie (réduction du nombre des actions) et la nécessité d'une subvention pour réaliser ses projets.

1896

10 avril — Lettre du Président de la Lorraine adressée au conseil municipal de Metz et lui demandant son avis sur les modifications proposées par la société des tramways.

21 avril — Délibération de la commision des bâtiments qui émet un avis favorable aux modifications.

1er mai — Le conseil municipal donne son accord pour les modifications prévues et propose de doubler la voie là où cela est possible afin d'éviter les retards.

1898

9 février — **L'empereur Guillaume II autorise la démolition d'une partie des fortifications du XVIIIe siècle.**

1899

11 septembre — **L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la *Société des Tramways Messins* décide de passer à l'énergie électrique et se met en relation avec *l'Union Elektricitäts-Gesellschaft* (*U.E.G.*) de Berlin.**

1900

29 mai	Le directeur de la *Société des Tramways Messins* présente la demande d'extension et d'électrification du réseau au Président de la Lorraine.
20 juillet	Les commissions réunies des bâtiments et des finances décident d'ajourner la demande de la compagnie du tramway afin d'envoyer au préalable une députation du conseil municipal dans plusieurs villes pour étudier la question.
26 juillet	Le conseil municipal renvoie le débat concernant le passage de la traction hippomobile à la traction électrique en commissions.
4 août	Délibération des commissions réunies des finances et des bâtiments concernant la question du tramway.
21 août	**Le conseil municipal approuve en principe la transformation du tramway à traction hippomobile en tramway électrique, ainsi que son extension. Il aborde la discussion des différents articles du projet du traité.**
27 août	Ajournement de la motion de M. Heurich, conseiller, tendant à demander la concession, pour la ville de Metz, de l'exploitation d'un tramway électrique entre Metz et Moyeuvre-Grande.
	Report de la suite des différents articles du projet de traité.
	Lettre de la direction des tramways protestant des modifications apportées par le conseil municipal aux paragraphes 7 et 8 du projet de traité (concernant l'entretien des pavés).
28 août	Nouvelle lettre de protestation de la direction des tramways, concernant toujours l'entretien de la chaussée.
3 septembre	Concernant les paragraphes 7 et 8 du projet de traité, le conseil municipal rétablit, après vote, le texte initial. La suite de l'examen du projet de traité est ajournée à la séance suivante.
7 septembre	Fin de l'examen du projet de traité par le conseil municipal.
8 septembre	Début des travaux préliminaires.

1901

19 janvier	Arrêté préfectoral déclarant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique (du 27 janvier au 2 mars) concernant l'extension du réseau des tramways de Metz et la substitution de la traction électrique à la traction animale.
27 janvier	Début de l'enquête d'utilité publique.
2 mars	Fin de l'enquête d'utilité publique.
4 mars	Réunion de la commission d'enquête qui émet un avis

favorable.

31 mai — Avis du conseil municipal sur le tracé de la ligne de tramway entre la porte intérieure et la porte extérieur de Thionville.

Août — Signature des accords entre les autorités civiles et militaires : l'extension sud de la ville peut commencer.

16 septembre — La société des tramways demande de réduire la largeur du trottoir à l'angle formé par les rues Ladoucette et En Fournirue.

3 octobre — Débat, au conseil municipal, concernant la demande de réduction de la largeur du trottoir à l'angle formé par les rues Ladoucette et En Fournirue. La décision est renvoyée à une date ultérieure.

21 novembre — Lecture, au conseil municipal, d'une réclamation signée par les habitants de la rue du Pontiffroy concernant le projet d'y établir le garage des tramways électriques.

12 décembre — Approbation, par le conseil municipal, du rapport portant rejet de la demande de la société du tramway concernant le rétrécissement de la largeur du trottoir à l'angle formé par les rues Ladoucette et En Fournirue.

1902

9 janvier — Lettre du Président de la Lorraine demandant son avis au conseil municipal, concernant la construction d'une ligne de tramway entre la porte extérieure de Thionville et la gare de Devant-les-Ponts.

20 février — Le maire informe le conseil municipal que, suivant la communication du Président de la Lorraine, la direction du tramway consent à transférer le garage de la rue du Pontiffroy à la porte intérieure de Thionville.

4 mars — Délibération des commissions réunies des finances et des bâtiments qui émettent un avis favorable à la construction d'une ligne de tramway entre la porte extérieure de Thionville et la gare de Devant-les-Ponts.

12 mars — Le conseil municipal donne son accord à la proposition de construction d'une ligne de tramway entre la porte extérieure de Thionville et la gare de Devant-les-Ponts.

Les premières voitures hippomobiles circulent sur la nouvelle ligne *Ladoucette – Place d'Armes*.

25 mars — Lecture au conseil municipal de la lettre des habitants de la rue du Pontiffroy, exprimant leur gratitude au conseil.

27 mars — **Décret impérial qui autorise la substitution de la traction électrique à la traction animale et l'extension du réseau.**

5 mai — **Inauguration de la ligne *Montigny – Longeville*, mais la traction reste assurée par les chevaux à partir de la porte**

de France.

1er juin **Prolongement de la ligne jusqu'à Moulins. Fin de la traction animale.**

15 juin Inauguration de la ligne *Porte de Thionville – Porte Mazelle.*

17 juillet Signature du nouveau cahier des charges.

29 juillet Approbation du cahier des charges par le ministère d'Alsace et de Lorraine.

22 août Ligne de liaison entre la porte de France et la porte de Thionville.

19 septembre Prolongement de la ligne de la porte Mazelle au cimetière de l'Est.

Réseau fin septembre.

Ligne 1 : *Jardin Botanique* (Montigny) – *Gare de Devant-les-Ponts – Cimetière de l'Est.*

Ligne 2 : *Montigny-lès-Metz* (carrefour : Chaussée St.-Obere Feld Str.) – *Gare Centrale – Porte de France.*

Ligne 3 : *Porte de France – Moulins-lès-Metz.*

30 novembre Arrêté du Président de la Lorraine portant règlement d'exploitation pour le tramway électrique de Metz.

10 décembre Le règlement d'exploitation pour le tramway électrique de Metz est porté à la connaissance du public.

1903

La municipalité adopte le plan d'extension de la ville.

26 mars Le conseil municipal renvoie la question de l'acquisition du tramway devant une commission spéciale.

5 mai Réunion de la commission spéciale. Elle désire être renforcée par quelques experts pour l'examen des livres de compte et l'expertise du bâtiment et des machines.

7 mai Le conseil municipal accepte la nomination d'experts pour renforcer la commission spéciale.

5 juin Lettre du directeur du tramway rendant compte, au maire des résultats de la conférence des actionnaires qui s'est déroulée à Darmstadt.

9 juin Délibération du conseil municipal qui autorise le maire à entrer en négociations avec la société du tramway.

22 juillet **Le conseil municipal décide le rachat de la *Société des Tramways Messins.***

23 juillet	Le maire communique au conseil municipal qu'il a porté à la commission de la société du tramway électrique de Metz la décision du conseil et qu'il lui a demandé de confirmer la conclusion de l'achat.
30 juillet	Le maire communique que la société s'est déclarée d'accord avec la vente du tramway à la ville et joint le projet du traité qui sera soumis à la délibération du conseil lors de sa prochaine séance.
6 août	Le conseil municipal se déclare d'accord avec le texte du traité et décide d'émettre un emprunt d'un montant de 4 000 000 de Mark à 3,5 % d'intérêts.
13 août	**Signature du traité de rachat de la *Société des Tramways Messins*.**
22 août	Le maire annonce au conseil municipal la signature du traité.
1er octobre	Nomination d'une commissioin provisoire pour la prise de possession du tramway.
6 octobre	Emission de l'emprunt de 4 000 000 de Mark.
8 octobre	Arrêté ministériel acceptant que la ville de Metz exerce la concession à partir du 1er Octobre.
15 octobre	Le conseil municipal vote les élus devant siéger à la commission spéciale. Celle-ci exercera à peu près les fonctions d'un conseil de surveillance d'une société privée.
20 novembre	Engagement de M. Lamm comme directeur de la centrale et du tramway électriques de la ville du 1er octobre 1903 au 1er octobre 1908.

1904

8 janvier	Délibération du conseil municipal concernant la distribution des cartes de faveur pour le tramway électrique.
21 janvier	Le conseil municipal alloue des cartes de faveur aux membres du conseil municipal au prix de 40 Mark par an, versés à la caisse du tramway par la caisse de la ville.
18 mars	Création des fonds pour le tramway électrique.
15 septembre	Le conseil municipal donne son accord pour l'établissement d'une passerelle au-dessus du chemin de fer, près de la porte de France, pour les voyageurs du tramway.

1905

26 mai	Le conseil municipal de Metz décide de créer une pension de retraite pour les employés de l'usine d'électricité et des tramways électriques et leurs survivants.
2 juin	Plusieurs plaintes de voyageurs concernant les retards du

tramway électrique, il met une heure pour aller de Moulins à Metz.

6 juillet — Le conseil municipal demande l'établissement d'une voie provisoire de tramways à la porte de France des deux côtés du chemin de fer.

1907

24 janvier — Le conseil municipal renvoie le projet d'extension du réseau de tramways en commission.

7 février — **Le conseil municipal décide :**

- de ne s'occuper de la demande de la commune du Sablon, tendant à prolonger la ligne du tramway dans sa localité, que lorsque celle-ci aura repris les pourparlers au sujet de son annexion à la ville de Metz ;
- **l'extension du réseau des tramways.**

1908

1er avril — **Incorporation à Metz des communes de Devant-les-Ponts, Plantières et Queuleu.**

2 mai — La fréquence passe à 6 mn sur le tronçon de ligne *Porte extérieure de Thionville – Place Mazelle.*

Mise en exploitation de la ligne *Place Mazelle – Queuleu* jusqu'à la bifurcation de la route de Strasbourg.

18 juin — Le conseil municipal de Metz accorde les crédits pour la construction de la ligne de tramway du Sablon.

6 juillet — Mise en exploitation de la ligne *Place Mazelle – Porte Serpenoise* par la rue d'Asfeld et la gare principale.

8 août — Ouverture à l'exploitation de la ligne *Porte extérieure de Thionville – Nouvelle gare de Metz-Nord.*

17 août — Mise en service de la Grande Gare.

1909

29 juillet — La ligne *Place Mazelle – Queuleu* est entièrement construite et mise en exploitation.

20 août — Mise en exploitation du tronçon *Place Saint-Thiébault – Place Mazelle.*

2 octobre — Mise en service d'une voie de liaison *Place Saint-Louis – Place Saint-Thiébault.*

6 octobre — La ligne *Porte de France – Ecoles de Devant-les-Ponts* est en

partie mise en service et on supprime alors le tronçon de ligne *Porte de France – Ancienne gare de Devant-les-Ponts – Porte de Thionville* devenu inutile.

31 octobre — Mise en exploitation de la ligne *Gare principale – Mairie du Sablon.*

1910

10 janvier — **Les tramways venant de la gare principale s'arrêtent à la place de la République au lieu de la place d'Armes.**

1er avril — Modification des tarifs.

1er mai — Essai de trois mois d'une voiture de nuit sur les lignes du tramway entre minuit et deux heures, entre la place d'Armes, Longeville, Queuleu et le Sablon.

14 juin — La ligne *Porte de France – Ecole de Devant-les-Ponts* est entièrement construite et mise en exploitation.

10 août — Ouverture à l'exploitation du tronçon de ligne *Hohenlohestrasse – Kaiser Wilhelmstrasse* jusqu'à l'usine à gaz. (Rue de Verdun – Rue du XXe Corps Américain).

Réseau en 1910.

Ligne 1 : *Artillerie Kaserne* (Montigny) – *Place d'Armes – Porte de France – Moulins.*

Ligne 2 : *Artillerie Kaserne* (Montigny) – *Place d'Armes – Porte de France – Ecole de Devant-les-Ponts.*

Ligne 3 : *Extrémité de Montigny – Gare Centrale – Place Saint-Louis – Place d'Armes – Gare de Metz-Nord.*

Ligne 4 : *Extrémité de Montigny – Gare Centrale – Place Saint-Louis – Place Saint-Maximin* (Queuleu).

Ligne 5 : *Cimetière de l'Est* (Plantières) – *Place d'Armes – Gare de Metz-Nord.*

Ligne 6 : *Mairie du Sablon – Gare Centrale – Rue de l'Esplanade.*

1912

Avril — Projet d'un tramway électrique reliant Metz à Rombas et à Moyeuvre.

17 mai — Le conseil municipal de Metz décide d'appliquer les statuts et le barème des fonctionnaires municipaux au personnel de *l'Usine d'Electricité* et de la *Société des Tramways.*

1913

1er octobre **Remaniement du réseau des transports en commun.**

Réseau au 1er octobre.

Ligne 1 : *Extrémité de Montigny – Place d'Armes – Moulins.*

Ligne 2 : *Artillerie Kaserne* (Montigny) – *Place d'Armes – Ecole de Devant-les-Ponts.*

Ligne 3 : *Usine d'Electricité – Place d'Armes – Gare Centrale – Esplanade.*

Ligne 4 : *Gare de Metz-Nord – Place d'Armes – Cimetière de l'Est.*

Ligne 5 : *Place Saint-Maximin* (Queuleu) – *Place Saint-Louis – Esplanade.*

Ligne 6 : *Rue du Séminaire* (Montigny) – *Mairie du Sablon.*

Ligne 7 : *Usine à Gaz* (Montigny) – *Ancienne Gare – Gare Principale.*

Accord du conseil municipal pour prolonger à Queuleu, la ligne du tramway de la place Saint-Maximin à la rue Rhénane.

1914

1er avril **Incorporation du Sablon à la ville de Metz.**

1916

Février L'autorité militaire prolonge la ligne de Montigny jusqu'à Saint-Privat.

1918

18 novembre **Les troupes françaises entrent à Metz.**

1920

Projet d'un tramway Metz-Briey, desserte ultérieurement assurée par les autobus interurbains.

1921

12 mars — **Décret prononçant l'extension de la législation française sur les voies ferrées d'intérêt local, aux trois départements de la Moselle, du Haut-Rhin et du Bas-Rhin.**

1922

30 juin — **Le conseil municipal décide que la ville de Metz sera autorité concédante de la *Société des Tramways* et qu'elle l'exploitera en régie municipale.**

6 juillet — Les tramways mettent en service une voiture spéciale pour le transport des colis les jours de marché.

1923

23 mars — Le conseil municipal décide de réorganiser le service tardif (après 20 h 15).

26 avril — Décret présidentiel autorisant la ville de Metz à continuer provisoirement à exploiter directement le réseau des tramways.

1925

9 mai — Nouveau règlement pour les voyageurs des tramways.

1927

Septembre — La ligne du Sablon est exploitée par un service spécial de deux autobus prêtés par la *Société Générale des Transports Départementaux (S.G.T.D.).*

Réfection de la ligne du Sablon.

1928

Mise en service de la nouvelle ligne du Sablon par la rue La Fayette.

16 mars — Délibération du conseil municipal concernant les statuts de la régie municipale.

1929

22 mars — **Le conseil municipal adopte les statuts de la régie municipale.**

Mi - juin — La rue Haute-Seille est raccordée à la place Saint-Louis et la ligne *Queuleu – Plantières* abandonne la rue Mazelle pour la rue Haute-Seille.

24 août — Signature du nouveau cahier des charges.

6 décembre — **Par décret du Président de la République, la ville de Metz est autorisée à exploiter le réseau des transports en commun en régie directe.**

1930

21 mars — Le conseil municipal décide de réorganiser le service tardif.

1931

Novembre — **Mise en service de six autobus Renault-Scemia (Deux sur Montigny-lès-Metz, un sur Frescaty, un sur Sablon-Est, un sur Queuleu, et un sur Moulins-lès-Metz).**

1932

25 juin — **Essai d'un trolleybus entre la place Saint-Simplice et la centrale électrique.**

4 juillet — **Refonte totale du réseau des transports en commun.**

Réseau au 4 juillet.

Lignes circulaires (Fréquence de six minutes)

Ligne O : *Place d'Armes – Place Saint-Louis – Place Mazelle – Gare-Centrale – Place de la République – Place d'Armes.* (Tramway).

Ligne M : *Place d'Armes – Place de la République – Gare-Centrale – Place Mazelle – Place Saint-Louis – Place d'Armes.* (Autobus).

Lignes de tramways (Fréquence de douze minutes)

Départ place de la République

Ligne A : *Montigny* avec terminus de certains services au Jardin Botanique.

Ligne B : *Frescaty* avec terminus de sertains services Rue Franiatte.

Ligne C : *Sablon* par la Gare Centrale.

Départ place Saint-Louis

Ligne D : *Queuleu-Saint-Maximin.*

Ligne E : *Cimetière de l'Est* avec terminus de certains services à Plantières.

Départ place d'Armes

Ligne F : *Pontiffroy.*

Ligne G : *Metz-Nord* avec certains services limités au Pontiffroy.

Ligne H : *Devant-les-Ponts-Route de Lorry.*

Ligne I : *Moulins* avec terminus de certains services à Ban-Saint-Martin ou à Longeville. (Fréquence de trente minutes).

30 novembre Fin de l'essai du trolleybus.

1934

Nouvelle législation frappant d'impôts les carburants.

Projet d'une liaison Metz-Thionville et Metz-Briey par trolleybus.

29 octobre **Mise en service du hall des tramways au nouveau dépôt de Metz-Nord, au 72, route de Thionville.**

1935

Refonte du service tardif qui est assuré par autobus en remplacement des tramways.

15 avril — Mise en service du nouveau terminus place de la République.

20 août — Mise en place, dans la ville, d'un nouveau code de circulation urbaine.

La ligne circulaire O est effectuée par des autobus en remplacement des tramways.

Essai d'une navette de tramways entre la place Saint-Louis et la gare centrale (ligne N).

1936

Nouvelle ligne d'autobus desservant Devant-les-Ponts.

Octobre — Livraison de six autobus Renault-Scemia.

1937

11 janvier — **Refonte partielle du réseau :**

- les deux lignes circulaires d'autobus M et O passent de la place Saint-Louis à la Gare, sans faire le détour par la place Mazelle ;
- la navette N est supprimée ;
- la ligne *Place d'Armes – Centrale Electrique* est supprimée et remplacée par un boucle de la circulaire O desservant la préfecture et la Vincentrue, elle devient la circulaire 8 ;
- les services de Longeville (tramway) et de la Cité Jardin (autobus) sont fondus et forment la ligne d'autobus desservant Devant-les-Ponts et le quartier du Sansonnet.

1er avril — La régie introduit la semaine de quarante heures.

1938

5 septembre — Remplacement des tramways par des autobus sur la ligne de Queuleu.

Novembre — L'installation de l'ensemble des services, au dépôt de Metz-Nord, est achevée.

1939

La régie est chargée d'étudier un projet de desserte par trolleybus de Devant-les-Ponts.

3 septembre — Réquisition des douze autobus les plus récents.

Réseau au 3 septembre.

Tramways

Ligne A : *Place de la République – Montigny.*

Ligne B : *Place de la République – Frescaty.*

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.*

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 Pontiffroy – 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.*

1940

14 juin Metz est déclarée ville ouverte.

17 juin **Entrée des Allemands dans une ville morte.**

1940 – 41

Constitution du *Gross Stadt Metz*. Les Allemands créent le *Stadtwerke* (la réunion des services municipaux).

1943

Août — Les cinq premiers *Trambus* des usines *Bussing NAG*, sur une série dix commandée par la ville, arrivent à Metz.

1944

22 juin — Libération de Metz.

1er septembre — **Arrêt total de l'exploitation des transports en commun jusqu'au 31 juillet 1945.**

1945

22 juin — **Le conseil municipal décide le principe du déclassement du tramway et son remplacement par des trolleybus et par des autobus.**

1er août — **Mise en exploitation d'une première ligne d'autobus jusqu'à Devant-les-Ponts (Cité Jardin).**

12 septembre — Un premier tramway est amené par camion et déchargé place de la République.

15 septembre — Mise en place d'un service de dépannage des transports en commun avec trois lignes de tramways et deux lignes d'autobus.

15 octobre — La ligne de Montigny est prolongée jusqu'à la rue de la Victoire et celle de Frescaty jusqu'à la rue Saint-André.

1er décembre — Desserte par autobus de Ban-Saint-Martin et de Longeville.

3 décembre — L'autobus de Plantières-Queuleu dessert la place Saint-Maximin.

Réseau en décembre.

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.*

1946

Début de la construction du réseau aérien des lignes de trolleybus.

5 février — Le conseil d'administration de la régie propose une nouvelle dénomination : *Transports Urbains de Metz* (*T.U.M.*), mais la décision est remise à plus tard.

1er avril — La ligne de Longeville est prolongée jusqu'au carrefour de Maison-Neuve.

26 juin — Approbation du plan d'aménagement de la ville de Metz qui prévoit :

- la création d'un centre industriel du Nord de Metz, à proximité du port,
- l'aménagement de quartiers extérieurs qui nécessiterait la cession par l'armée d'un certain nombre de bâtiments et de terrains militaires : casernes de Fort-Moselle, Barbot, Chambière, Ile du Saulcy ...

1947

14 septembre — **Inauguration de la ligne de trolleybus *Place de la République – Boucle de Devant-les-Ponts.***

13 octobre — Sur la ligne de Montigny, les autobus remplacent les tramways jusqu'à l'ouverture de la ligne de trolleybus.

21 décembre — Inauguration de la ligne de trolleybus *Place de la République – Montigny* (terminus Saint-Quentin), rattachée à la ligne de Devant-les-Ponts.

22 décembre — Desserte provisoire, à partir de la place de la République, de la route de Jouy (par autobus).

1948

Janvier — Projet d'un rétablissement provisoire de deux lignes de tramways entre Queuleu et Plantières avec terminus place Saint-Louis. Ce projet n'aboutira pas.

14 mars — **Un service matinal des dimanches et fêtes est assuré, à titre d'essai, sur le parcours de Devant-les-Ponts à la gare centrale.**

25 avril — Extension du service matinal des dimanches et fêtes aux lignes de Queuleu-Plantières, Montigny-Frescaty et du Sablon.

Réseau du service régulier en mai.

Tramways

Ligne : *Place de la République – Frescaty.*

Ligne : *Place de la République – Le Sablon.*

Trolleybus

Ligne : *Montigny – Devant-les-Ponts.*

Autobus

Ligne : *Place de la République – Maison-Neuve.*

Ligne : *Place de la République – Metz-Nord.*

Ligne : *Place de la République – Cimetière de l'Est.*

Ligne : *Place de la République – Place Mermoz.*

1er juin — Réorganisation du trafic ; en particulier la ligne Metz-Nord est prolongée jusqu'à la gare.

27 juin — Le service matinal des dimanches et fêtes est étendu à la ligne Maison-Neuve.

15 août — **Suppression des tramways électriques.**

16 août — Mise en service de la ligne de trolleybus *Ancienne gare – Frescaty.*

31 octobre — Mise en service de la ligne de trolleybus *Pont de fer – Longeville* et *Place de la République – Longeville.*

12 novembre — Suite à la demande du conseil d'administration du 14

septembre 1948, le conseil municipal accorde à la régie la nouvelle dénomination : *Transports en Commun de la Région Messine* (*T.C.R.M.*). Dénomination approuvée par le préfet le 30 décembre 1948.

1949

Les rails de la ligne du Sablon sont rachetés par la compagnie des tramways de Sarrelouis.

6 mars — La ligne de trolleybus de Longeville est prolongée jusqu'à Moulins et Maison-Neuve.

Réseau au 1er juin.

Service régulier.

Trolleybus

Ligne 1 : *Montigny – Devant-les-Pons.*
Ligne 2 : *Frescaty – Maison-Neuve.*

Autobus

Ligne 3 : *Le Sablon – Metz-Nord.*
Ligne 4 : *Place d'Armes – Queuleu-Plantières.*

Service tardif et service matinal des dimanches et fêtes. (*Autobus*).

Ligne A : *Place d'Armes – Montigny-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.*

26 septembre — Adoption du tracé par la rue Antoine Louis pour la déviation du trolleybus desservant la gare.

3 octobre
- Mise en service d'une desserte route de Sarrebruck (Disque jaune).
- Desserte de l'île Saint-Symphorien avec terminus à Longeville.

31 décembre — Suppression de la desserte de l'Ile Symphorien.

1950

1er mai — Extension de la desserte de la route de Sarrebruck jusqu'au quartier Bridoux.

5 juin — Modification de l'itinéraire de la ligne de Metz-Nord.

24 juin — Modification de l'itinéraire de la ligne de Queuleu-Plantières.

Juillet — Elargissement de la rue Belle-Isle. La ligne du trolleybus y est doublée ainsi que le tronçon allant de la rue du pont Saint-Marcel à la place de la Comédie.

1er octobre — L'enlèvement des rails du tramway est pratiquement achevé. Il ne reste plus qu'un tronçon de 85 m de rails dans la rue Saint-Marie où la circulation très importante ne permet pas d'ouvrir un chantier avant l'achèvement du Moyen-Pont.

1951

Réseau en février.

Trolleybus

Ligne 1 : *Montigny – 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.*

5 août — Prolongement de la ligne des trolleybus de Montigny à Alger (commune de Moulins-lès-Metz).

1952

1er mai — Exploitation du bateau de plaisance *FABERT* entre Metz et Moulins.

26 septembre — Détournement du trolleybus de Frescaty par la gare

principale.

1er octobre — Desserte de la cité des Quatre-Bornes par l'autobus de renforcement de la ligne Metz-Nord.

1953

17 janvier — Desserte de la route de Magny le jeudi et le samedi.

10 avril — Exploitation du bateau de plaisance *JEANNETTE* entre Metz et Vaux.

4 mai — Suppression de la desserte de la route de Magny.

28 août — Mise en service d'une ligne d'autobus *Metz – Eglise de Plappeville.*

22 novembre — La ligne du Sablon, équipée en trolleybus, est raccordée à la ligne de Maison-Neuve.

La ligne de Queuleu est reliée à celle de Metz-Nord.

7 décembre — La ligne de Queuleu reprend son ancien itinéraire.

En raison des travaux du pont Franiatte, la ligne de Frescaty est desservie par autobus et couplée à celle de Metz-Nord.

1954

2 avril — **Déclassement de la première ceinture de forts : Bellecroix, Saint-Julien, Queuleu, des Bordes, Saint-Privat ... La ville va escalader le plateau à l'Est et à l'Ouest.**

17 mai — Importantes modifications des itinéraires des trolleybus et du service tardif.

23 mai — Modification du service matinal des dimanches et fêtes.

Réseau en mai.

Service régulier

Trolleybus

Ligne 1 : *Montigny – 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.*

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.*

12 juillet — La ligne du Sablon est desservie par autobus pour environ trois mois, afin de faciliter la révision générale des trolleybus.

24 septembre — A la demande de la municipalité, la place Bouchotte est à nouveau desservie aux heures de pointe.

18 octobre — Toujours à la demande de la municipalité, reprise de la desserte de la route de Magny (place Bouchotte) aux heures creuses.

22 novembre — En raison de la réfection du Pont de Fer, et jusqu'au 7 décembre, les lignes de Devant-les-Ponts et de Maison-Neuve sont desservies par autobus, avec déviation par la rue des Alliés et par la route de Woippy. D'autre part, les lignes de Montigny-lès-Metz et de Frescaty sont assurées par trolleybus avec déviation par le quai Paul Vautrin.

1955

1er avril — Nouvel itinéraire sur la ligne n° 7 : *Place d'Armes – Saint-Symphorien – Plappeville.*

1er octobre — **Opération concernant la modulation des heures de pointe.**

1956

Desserte de Tivoli, de la cité Morlot et de Borny.

12 février — Amélioration du service tardif sur l'ensemble du réseau. Le service tardif et celui des dimanches et fêtes sont étendus aux quartiers des places Durutte et Bouchotte.

23 mars — La ligne du Sablon (Eglise) est prolongée jusqu'à la route de Magny (place Bouchotte).

3 décembre — En raison des restrictions du carburant, modification du trafic sur certaines lignes du réseau.

22 décembre — La desserte de la ligne *Sablon – Metz-Nord* est à nouveau assurée par autobus.

1957

Desserte de Frescaty-Mermoz et de Frescaty-Jérusalem.

Mars — Autorisation du maire de Metz de construire une boucle de retournement trolley, place de la République, avec raccordement avenue Serpenoise et rue de l'Esplanade.

1958

Desserte de Saint-Julien en service tardif (ligne abandonnée en 1959).

1er octobre — Sur intervention du maire de Longeville-lès-Metz, les autobus de renforcement sont déviés par la rue des Ecoles à Longeville.

11 décembre — Nouvelle ligne entre la gare de Metz-Nord et la route de Thionville (Etablissement *DAVUM*). Cette ligne est supprimée l'année suivante.

1959

25 janvier — Modification du circuit à l'intérieur du lotissement Tivoli.

15 septembre — Modification de la desserte de *Bellecroix – Route de Sarrebruck* et de celle de la *Route de Magny*.

1960

Nouvelle modification de la desserte de Bellecroix ainsi que du Sablon et de la route de Magny.

4 avril — Limitation du service tardif aux samedis, dimanches et jours de fête. Le reste de la semaine, la clientèle est prise en charge par des taxi-bus.

Réseau en 1960.

Trolleybus

Ligne 1 : *Montigny – 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.*
Ligne 9 : *Place d'Armes – Bellecroix.*
Ligne M : *Place d'Armes – Place Mermoz.*
Ligne J : *Place d'Armes – Cité U.C.B.L.*

Après 1960

Développement du quartier de Metz-Nord.

Construction de la Z.U.P. de Borny (Hauts-de-Blémont) et de la zone industrielle de Borny (1962).

Extension de Magny.

Rénovation du quartier Coislin.

1961

Avril — Déviation de la ligne trolleybus *Rue Pierre-Perrat – Place du Roi George.*

4 décembre — **Rattachement à Metz des communes de Borny, Vallières et Magny. La ville double sa superficie et passe à 4 195 hectares.**

1962

Mise en service d'une ligne de trolleybus de raccordement *République – Place du Saulcy*, afin d'éviter le centre ville en cas d'encombrements.

16 septembre — Début du service matinal des dimanches et fêtes sur le quartier de Bellecroix.

1963

Déviation de la ligne Maison-Neuve par le Boulevard Saint-Symphorien.

Début de la mise en place du service à un agent qui sera progressivement étendu à l'ensemble du réseau.

1964

Suppression du trolleybus sur Frescaty et modification de la desserte de Frescaty-Mermoz et Frescaty-Jérusalem. Modification de la boucle de Tivoli.

2 octobre — Les *T.C.R.M.* desservent la Z.U.P. de Borny.

1965

28 février — Le service des dimanches et fêtes est étendu à la Z.U.P. de Borny.

1er août — Suppression du service tardif sur l'ensemble du réseau.

20 septembre — Prolongement de la ligne n° 5 sur Magny.

3 décembre — La desserte de Magny est assurée par des autobus à grande capacité.

1966

1er janvier — Modification des fréquences pour le service des dimanches et fêtes.

15 mars — Le découpage par sections du réseau est remplacé par un découpage en deux zones : une zone centrale (Metz dans ses limites administratives) et une zone périphérique (les communes extérieures à Metz).

20 mars — Entrée en vigueur des nouveaux services de semaine. Service à un agent sur toutes les lignes excepté les lignes n° 1 et 2

(*Devant-les-Ponts – Montigny* et *Frescaty – Maison-Neuve*).

30 avril **Les trolleybus sont abandonnés au profit des autobus.**

1er mai **Réorganisation du réseau des transports en commun.** La ligne desservant la Z.U.P. de Borny passe par Plantières ; suppression de la boucle de Magny.

Réseau au 1er mai.

Ligne 1 : *Montigny – 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 – Z.U.P. de Borny.*
Ligne 7 : *Place d'Armes – Plappeville.*
Ligne 8 : *Place d'Armes – Tivoli.*
Ligne 9 : *Place d'Armes – Bellecroix.*

1967

1er janvier La ligne n° 3 est prolongée à l'intérieur de la cité des Quatre-Bornes.

4 décembre Mise en place du service à un agent sur les lignes n° 1 et 2.

10 décembre Modification de la ligne C (*Le Sablon – Place Bouchotte – Magny*) les dimanches matins et jours de fête.

1968

Exploitation du bateau de plaisance *LORRAINE.*

1969

Modification de la boucle de Tivoli et prolongement de la desserte de Queuleu.

1970

1er mai Modification des itinéraires de toutes les lignes à la suite du changement des sens de circulation de la place de la

République.

25 mai — Délibération du conseil municipal concernant la délimitation du périmètre urbain.

29 mai — **Adoption du périmètre urbain.**

19 octobre — Desserte du quartier Boileau (Metz-Nord) ; modification de la boucle de Frescaty ; modification de la desserte de Borny avec la création d'une ligne *Les Hauts-de-Blémont.*

A partir de 1970

Extension de Vallières - Saint-Julien.

Aménagement de l'île du Saulcy en campus (1970).

Construction du Centre International des Congrès et Foires Expositions de Metz.

Extension du nouveau port de Metz.

Lotissement de la Grange-aux-Bois.

Extension de la zone industrielle de Metz-Nord.

Rénovation du quartier Saint-Jacques.

Restauration dans la vieille ville du quartier des Tanneurs, d'Outre-Seille, de l'îlot des Roches ...

1971

Modification de la desserte de Borny.

26 novembre — Le conseil municipal décide de créer, à titre d'essai, un centre piétonnier pour les 11, 18, 19, 22, 23 et 24 décembre.

1973

Mai — Regroupement des lignes Queuleu et Tivoli en une nouvelle ligne qui dessert le C.E.S. de Queuleu.

1975

Allongement de la boucle du quartier Boileau ; desserte de Vallières et de la zone industrielle légère. Remaniement des dessertes de Queuleu-Tivoli et de Plantières-Borny.

Réseau en janvier.

Ligne 1 : *Montigny – 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 8 : *Place d'Armes – Tivoli.*
Ligne 9 : *Place d'Armes – Bellecroix.*
Ligne 10 *Place d'Armes – Vallières – Z.I.L.*
Ligne 11 : *Borny – Cité Boileau.*

30 janvier **Constitution du District de l'agglomération messine.**

12 mai Création de la ligne 12 *Place d'Armes – Longeville.* Ligne supprimée le 1er janvier 1976.

1976

1er janvier **Le District de l'agglomération messine est chargé d'organiser le réseau des transports en commun urbains.**

1er mai **Le District institue le versement transport dans son périmètre de compétence.**

3 mai Desserte de Marly par une nouvelle navette qui assure la correspondance avec la ligne de Montigny-lès-Metz.

4 mai **Inauguration de la première ligne de minibus.**

Octobre Création de la ligne *Moulins – Tournebride.*

29 octobre Naissance de *Marly-Bus.* Ligne exploitée par les *Courriers Mosellans.*

15 novembre Suppression de la section de ligne *Moulins-Centre – Moulins-Saint-Pierre.*

20 décembre Mise en exploitation de la seconde ligne de minibus.

1977

29 janvier	Création de *Vantoux-Bus*. Ligne desservie par les *T.C.R.M.*
	Desserte de Saint-Julien-lès-Metz par les *Rapides de Lorraine.*
7 mars	Mise en place d'un service pour handicapés.
Avril - juin	Modification des lignes Moulins-Tournebride, Moulins-Saint-Pierre et Montigny-lès-Metz.
Octobre	Amélioration de la desserte du secteur de Saint-Symphorien.

Réseau en 1977.

Réseau principal

Ligne 1	: *Moulins-Saint-Pierre – Devant-les-Ponts.*
Ligne 21	: *Place de la République – Moulins-Tournebride.*
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 8	: *Place d'Armes – Tivoli.*
Ligne 9	: *Place d'Armes – Bellecroix.*
Ligne 10	: *Place d'Armes – Vallières-Corchade – Z.I.L.*
Ligne 11	: *Borny – Cité Boileau.*
Ligne 13	: *Place de la République – Vantoux.*
SAINT-JULIEN-BUS	: *Place de la République – Saint-Julien.*
MARLY-BUS	: *Place de la République – Marly.*

Réseau Minibus

Ligne A	: *Préfecture – Hôtel de ville – Place de la République – Place Saint-Thiébault – Gare S.N.C.F. – Gare Routière – Place Saint-Louis – Hôtel de Ville.*

Ligne B : *Hôtel de Ville – Place Saint-Louis – Gare Routière – Place Saint-Thiébault – Gare S.N.C.F. – Place de la République – Place Saint-Jacques – Hôtel de Ville – Préfecture.*

1978

4 septembre Création de la ligne *Moulins-Préville.*

Restructuration de la desserte Bellecroix-Corchade.

15 septembre Création de la ligne *Saulcy-Bus.*

1979

3 septembre Création de la desserte de la Grange-aux-Bois.

Desserte de Grigy par les *Courriers Mosellans* et les *Rapides de Lorraine.*

Octobre **Création des rues piétonnes au centre de la ville.**

Aménagement de voies mixtes.

1980

3 mars Nouvelle disposition des arrêts-bus à la place de la République.

15 avril Premier essai de restructuration du réseau.

22 mai Prolongement de la ligne 10 entre la Grange-aux-Bois et Borny (Cora).

1981

23 février Mise en place des couloirs-bus.

26 avril **Restructuration de base du réseau des transports en commun pour coupler les lignes entre elles et les rendre diamétrales.**

Réseau au 26 avril.

Ligne 1 : *Hauts-de-Blémont – Moulins-Saint-Pierre.*

Ligne 21 : *Hauts-de-Blémont – Moulins-Tournebride* (antenne).

Ligne 2	: *Montigny-Colson – Place de la République.*
Ligne 22	: *Montigny-Colson – Université* (antenne).
Ligne 3	: *Sablon-Metz-Nord.*
Ligne 4	: *Queuleu – Longeville.*
Ligne 24	: *Queuleu – Ban-Saint-Martin* (antenne).
Ligne 5	: *Magny-aux-Bois – Maison-Neuve.*
Ligne 25	: *Magny-aux-Bois – Moulins-Préville* (antenne).
Ligne 7	: *Haut-de-Magny – Devant-les-Ponts.*
Ligne 27	: *Place de la République – Plappeville.*
Ligne 8	: *Tivoli – Montigny-Mermoz.*
Ligne 9	: *Corchade – Jean-Bauchez.*
Ligne 29	: *Corchade – Gériatrie* (antenne).
Ligne 10	: *Place de la République – Granges-aux-Bois.*
Ligne 11	: *Saint-Eloy – Borny.*
Ligne 13	: *Vantoux – Montigny-Saint-Privat.*
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)	: *Hôtel de Ville – Gare S.N.C.F. – Préfecture.*

13 septembre — Nouvelle desserte pour Moulins : création de la ligne 31 : antenne Moulins-Mairie.

1982

1er mars — **Restructuration du réseau principal : recentrage des moyens face aux besoins de la clientèle, amélioration des dessertes, augmentation des fréquences sur certaines lignes.**

5 juillet — **Couloir d'autobus à l'essai dans la rue François de Curel.**

Septembre — Essai d'un autobus articulé.

29 octobre — Le conseil municipal vend au district les anciens abattoirs de l'avenue de Blida.

16 novembre — Rétablissement d'une liaison, *Route de Lorry – Route de Plappeville*, à l'essai jusque fin mars 1983.

1983

1er mai	Le Printemps des autobus : modification de la billetterie ; tous les oblitérateurs de bus sont changés.
13 juin	**Restructuration des services des dimanches et jours de fête.**
8 septembre	Nouvelle desserte du quartier des Vacons.

1984

	Création du Technopôle de Metz-Queuleu.
1er avril	Le taux du Versement-Transport passe de 0,75 % à 0,85 %.
2 avril	**Mise en circulation des quatre premiers bus articulés.**
9 mai	Suppression de la ligne 10 *République – Grange-aux-Bois*, mais prolongement de la ligne 11.
1er juin	Une nouvelle antenne dessert le village de Grigy, en remplacement de la ligne n° 18, supprimée à cette date.
	Prolongement de la ligne n° 8 Tivoli afin de desservir le cimetière de l'Est.
2 juillet	Modification de l'itinéraire de la ligne Metz-Nord qui passe désormais par la route de Woippy.
8 août	Mise en place d'une nouvelle billetterie.
3 septembre	Mise en exploitation de la liaison *Z.U.P. – Z.I.L. de Borny.*
15 octobre	Modification des dessertes de la Z.I.L. de Borny, du quartier de la Grange-aux-Bois et de Grigy.
12 novembre	Liaison directe entre Borny et le centre-ville.
29 novembre	Inauguration du centre serveur Télétel de la ville de Metz. Les informations *T.C.R.M.* y sont disponibles.
23 décembre	Modification de la desserte de Moulins-Tournebride.

1985

7 janvier	Réaménagement de l'itinéraire de la ligne de Metz-Nord.
4 mars	Nouvel aménagement de la ligne n° 3 avec la création d'une boucle dans le quartier de la Patrotte.
29 mars	Prolongement de la ligne n° 13 du Vantoux jusqu'au lotissement Le Coteau du Soleil.
27 décembre	Modification de l'itinéraire de la ligne n° 11 dans le quartier de la Grange-aux-Bois.

1986

12 janvier **Réaménagement du réseau des transports en commun.**

Réseau au 12 janvier.

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	: *Sablon – Metz-Nord.*
Ligne 4	: *Queuleu – Longeville.*
Ligne 24	: *Queuleu – Ban-Saint-Martin* (antenne).
Ligne 34	: *Queuleu – Devant-les-Ponts* (antenne).
Ligne 5	: *Magny-aux-Bois – Maison-Neuve.*
Ligne 25	: *Magny-aux-Bois – Moulins-Préville* (antenne).
Ligne 27	: *Place de la République – Plappeville.*
Ligne 8	: *Université – Tivoli.*
Ligne 9	: *Corchade – Jean-Bauchez.*
Ligne 29	: *Corchade – Devant-les-Ponts* (antenne).
Ligne 10	: *Place de la République – Granges-aux-Bois.*
Ligne 11	: *Saint-Eloy – 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)	: *Hôtel de Ville – Gare S.N.C.F. – Préfecture.*

1987

1er mai — Mise en place de la nouvelle législation concernant la réglementation de la fraude dans les transports en commun.

8 avril — Modification de la ligne n° 11 dans le quartier de la Grange-

aux-Bois.

2 novembre — Nouvelle modification de la ligne n° 11 dans le quartier de la Grange-aux-Bois.

27 décembre — Modification de l'itinéraire des bus directs allant des Hauts-de-Blémont à la place de la République.

1988

1er juin — Création et mise en circulation d'un Pass'Bus Vermeil, réservé aux personnes du Troisième Age.

25 septembre — La ligne n° 8 *Tivoli* dessert le Technopôle de Metz 2000 de façon permanente et prend l'appellation *Université – Technopôle.*

26 septembre — Direction, services et ateliers des *T.C.R.M.* quittent le dépôt de Metz-Nord pour le troisième centre d'exploitation de leur histoire, 7 avenue de Blida, à l'emplacement des anciens abattoirs.

1989

15 janvier — Réaménagement de la ligne n° 8 qui devient la ligne *F.I.M. – Université* et extension de la ligne n° 9 dans le quartier Corchade.

1er février — La ligne *Marly-Bus* est desservie par des autobus articulés.

5 février — Après un mois d'essai, mise en axe prioritaire de la ligne 11.

3 mars — Inauguration du nouveau centre d'exploitation des *T.C.R.M.*, avenue de Blida.

27 août — Prolongement de la ligne n° 8 *F.I.M. – Université* à l'intérieur du quartier de la Grange-aux-Bois.

1990

8 janvier — Restructuration des circuits minibus avec la desserte du quartier Sainte-Croix.

2 avril — Réduction du prix du *Pass'Bus* pour les personnes âgées et attribution du *Pass'Bus Travailleurs* aux demandeurs d'emploi.

2 mai — Création d'un service tardif sur la ligne n° 11 à 23 et 24 h, au départ de la place de la République vers Saint-Eloy et la Grange-aux-Bois.

1991

15 avril — Modification partielle de la billetterie.

5 juillet — **Le conseil municipal accepte le principe du remplacement de la régie municipale des transports en commun par une société d'économie mixte locale.**

1er septembre — La ligne n° 1/21/31 est équipée en axe prioritaire et la ligne n° 8 est prolongée dans le secteur Nord de la Grange-aux-Bois.

10 septembre — Mise en place d'un bus direct pour les élèves de Magny en direction des établissements scolaires du Sud-Est.

27 septembre — Le conseil municipal décide de retenir la société *T.R.A.N.S.C.E.T.* comme partenaire au sein de la société d'économie mixte à constituer pour remplacer la régie municipale.

1er octobre — Délibération du conseil du district de l'agglomération messine concernant la création d'une société d'économie mixte.

25 octobre — **Le conseil municipal décide la création d'une société par actions d'économie mixte locale dénommée *S.A.E.M.L. – T.C.R.M.* ou *Société des Transports en Commun de la Région Messine.***

31 octobre — **Dissolution, à minuit, de la régie municipale des transports en commun et signature du protocole d'accord de la nouvelle société. (Enregistré le 12 novembre 1991).**

1er novembre — **La régie est remplacée par la *Société par Actions d'Economie Mixte Locale* : *S.A.E.M.L. – T.C.R.M.* avec la participation du groupe *T.R.A.N.S.C.E.T.***

26 novembre — Mise en service du couloir-bus Boulevard Maginot.

1992

4 au 8 février — Essai d'un minibus électrique J5 Peugeot sur la ligne A.

10 mars — Trois autobus des *T.C.R.M.* quittent Metz pour rejoindre Saint-Pétersbourg, via le port du Havre dans le cadre de l'opération nationale *20 Bus pour Saint-Pétersbourg.*

15 avril — Modification partielle de la billetterie.

31 août — **Restructuration du réseau** 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.

UNIVERSITE DE METZ
S. C. D.

Réseau au 31 août.

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.*
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.*

1er septembre **Refonte totale de l'information distribuée à la clientèle** avec en particulier l'édition d'un guide horaire, un nouveau plan du réseau et de nouvelles fiches horaires.

Création d'une mini-ligne *Montigny – Interquartiers* reliant Les Friches aux Vacons, les mardis et vendredis.

2 septembre Création d'une mini-ligne *Sablon – Magny*, les mercredis.

7 décembre Mise en place d'une liaison *Building Sainte-Barbe – Fort Moselle* jusqu'à la fin des travaux du pont de Thionville.

1993

1er mars	Le circuit minibus est prolongé, à différents moments de la journée, vers le Sablon.
29 août	Restructuration de la ligne n° 4/24/34 ; l'antenne de Longeville n'est plus desservie.
29 septembre	La ligne n° 2 est prolongée jusqu'à l'île du Saulcy.
	La ligne n° 8 quitte le Saulcy et s'arrête à la place de la République.
4 octobre	Création de la ligne U : *Université – Technopôle.*
13 décembre	**Dans le cadre de la lutte contre la pollution, les autobus des *T.C.R.M.* utilisent comme carburant du gazole contenant 5 % de Diester.**

1994

23 février	Suppression de la mini-ligne *Sablon – Magny.*
21 avril	La liaison, en site propre, *Metz-Nord – Pont des Grilles* par le pont de Thionville devient opérationnelle.
13 juin	**Inauguration du *Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information* (*S.A.E.I.*).**
28 août	**Suppression de la notion d'arrêt de correspondance.**
15 septembre	Mise en place de la navette *Bridoux-Technopôle.*
24 octobre	Nouvel itinéraire pour le circuit minibus B.
24 décembre	Mise en exploitation du couloir-bus du Saulcy.

1995

1er janvier	Mise en place du nouveau district.
20 mars	Mise en place d'un service de renforcement pour desservir le Saulcy : le 9 U (*Corchade – Saulcy*).
1er avril	**La seconde zone de tarification est supprimée ; la zone unique est instituée sur l'ensemble de l'agglomération.**
Septembre	**Pour la première fois, mise en œuvre des horaires et des temps de parcours en fonction des mesures réalisées, l'année précédente, à l'aide du *S.A.E.I.***
6 septembre	Le bus 474 prend la direction de la Biélorussie pour être offert à l'Eglise Evangélique de Minsk.

1996

15 mars — Signature de deux conventions entre *T.R.A.N.S.C.E.T.*, la *Caisse des Dépôts et Consignations* et les *T.C.R.M.*

La première porte sur la mise en place de huit agents d'accompagnement.

La deuxième sur la réalisation d'une étude de définition d'un transport en commun en site propre.

3 avril — Création de la mini-ligne Longeville, reliant Longeville-Centre au Palais des Sports.

1er juillet — **Desserte expérimentale du cimetière de Chambière en Taxi-bus, à partir de la place de la République. (Essai jusqu'au 31 décembre).**

La commune de Cuvry adhère au District.

2 septembre — La boucle de Magny (ligne 5/25) est transformée en deux antennes.

Réseau en septembre.

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.*

25 septembre — Mise en service du couloir-bus Avenue Henri II.

9 décembre — Mise en service de la ligne *Cuvry – Metz* ; desserte assurée par taxi.

20 décembre — Mise en service d'une navette minibus sur la ligne *Cuvry – Metz* qui fonctionne en correspondance avec la ligne 16 à l'Hôtel de Ville de Marly. Desserte assurée par les *Courriers Mosellans.*

1997

1er janvier — La desserte du cimetière de Chambière en Taxi-bus est reconduite.

31 août — Modification de l'itinéraire de la ligne 8 qui passe directement devant l'*E.N.S.A.M.*

2 septembre — Extension de la mini-ligne de Montigny dont le terminus des Friches s'effectue à la piscine de Montigny. Cette modification est la deuxième de l'année, puisque la mini-ligne circule déjà un jour de plus : le mercredi ; soit trois jours par semaine.

15 septembre — La ligne U est prolongée jusqu'à l'*E.N.S.A.M.*

1er octobre — Mise en service du deuxième J'Bus des Hauts-de-Blémont.

1998

Adhésion au district de la commune de La Maxe.

Expérimentation d'*Infobus* : un pager donnant l'information en temps réel sur le passage des bus à chaque arrêt du réseau.

2 janvier — Nouvelle ligne 18, desservie le matin par les *T.C.R.M.* et le soir par les *Rapides de Lorraine.* Liaison directe *Saint-Julien-Fort – Metz-Vallières – Université-Saulcy.*

1999

Nouveau couloir-bus sur le boulevard de Trêves.

4 janvier — Mise en service de la ligne 6 *La Maxe – Gare S.N.C.F.*

2000

20 mars — Mise en service d'un nouveau couloir-bus Rue Jean Burger.

8-10 novembre — Mise en place de la nouvelle billetique.

2001

3 septembre — Mise en service du couloir-bus, en site propre, traversant la zone Sébastopol. Ce couloir permet la jonction entre le quartier de Borny et le boulevard de la Solidarité par la ligne 1/21/31.

17 septembre — Inauguration du neuvième J'Bus : celui du lycée René Cassin.

10 décembre — **Le *District de l'Agglomération Messine* se transforme en *Communauté d'Agglomération de Metz Métropole* (*CA2M*).**

Le taux du Versement-Transport est maintenu à 0,85 %

17 décembre — Premier conseil de la *CA2M*.

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.

2002

L'extension du service des transports en commun vers seize nouvelles communes de la *CA2M* est organisé en combinant le prolongement de lignes anciennes, la mise en place de navettes 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).

25 février — Rozérieulles n'ayant pas adérée à la communauté d'agglomération, Maison-Neuve n'est plus desservie par les transports en commun urbains.

Prolongement de la ligne 3 jusqu'au collège Mendes-France à Woippy.

Prolongement de la ligne U jusqu'à Ars-Laquenexy.

Mise en service de la navette 101 *Marly – Augny – Moulins-Tournebride* (liaison avec la ligne 21).

Mise en service de la navette 102 *Vaux – Moulins-Préville* (liaison avec la ligne 25).

Mise en service de la navette 103 *Jussy – Sainte-Ruffine –*

Moulins-Mairie (liaison avec la ligne 5).

Mise en service de la navette 104 *Lessy – Moulins* (liaison avec la ligne 5/25).

Mise en service de la navette 106 *Amanvillers – Lorry – Devant-les-Ponts-Buchoz* (liaison avec la ligne 29).

Mise en service de la navette 107 *Saulny – Woippy-le-Patis* (liaison avec la ligne 3).

Mise en service de la navette 108 *Chieulles – Saint-Julien-Tanneries* (liaison avec les lignes 13 et 17).

Mise en service de la navette 109 *Noisseville – Nouilly – Vantoux* (liaison avec la ligne 13).

Mise en service de la navette 110 *Woippy – Saint-Eloy* (liaison avec la ligne 11).

27 février — Mise en service de la navette 105 *Scy-Chazelles – Scy-Bas* (liaison avec la ligne 5/25).

22 avril — Mise en service de la ligne 26 *Coin-sur-Seille – Coin-lès-Cuvry – Cuvry – Marly* (liaison avec la ligne 5).

2 mai — Mise en service d'une ligne de transport à la demande (sur réservation) *Noisseville – Nouilly – Vantoux* (liaison avec la ligne 13).

27 mai — Adhésion à la *CA2M* des communes de Châtel-Saint-Germain, de Gravelotte, de Pouilly, de Pournoy-la-Chétive, de Rozérieulles, de Vany et de Vernéville (Adhésion effective au 1er janvier 2003).

1er juillet — Reprise du service de la ligne 5 jusqu'à Maison-Neuve.

Réseau au 26 août.

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 : *Jussy-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).

Desserte Cimetière 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.*

SAINT-AVOLD

1897

Des omnibus circulent entre la ville et la gare, mais irrégulièrement. Ils sont toujours surchargés.

Karl Francke de Brême demande l'autorisation de construire une usine à gaz et une d'électricité, ainsi qu'une ligne de tramway, à voie normale, reliant la ville à la gare, pour le service des personnes, des marchandises et le courrier postal.

1898

L'usine à gaz fonctionne, mais les pourparlers sont arrêtés pour l'usine d'électricité et la ligne de tramway ; la direction des chemins de fer du Reich refusant le projet car elle désire construire une ligne de chemin de fer transversale reliant Saint-Avold, la gare, Carling et Wadgassen en Sarre et elle craint la concurrence. Karl Francke décide alors de construire une voie avec un écartement d'un mètre et obtient une concession de l'Etat.

1902

1er novembre — Lettre de l'*Allgemeine Elecktricitäts-Gesellschaft* (*A.E.G.*) qui propose de construire la ligne de tramways.

Proposition de construction d'une ligne de tramway par le Dr. E. W. Lehmann-Richter, ingénieur civil à Francfort.

1903

Francke doit abandonner le projet raison de difficultés techniques et financières.

Proposition de construction d'une ligne de tramway par Georg von Kreyfeld, ingénieur civil à Berlin.

1908

26 novembre — Nouvelle proposition de l'*A.E.G.*

1909

Le conseil municipal décide de faire construire et d'exploiter la ligne de tramway du centre-ville à la gare.

7 juillet — Protocole d'accord pour la construction du tramway entre la municipalité et la société *Bergmann Elektricitäts-Werke.*

1910

10 janvier — **Décret de concession à la ville de la ligne de tramway électrique (voie d'un mètre).**

15 janvier — Signature du cahier des charges.

5 février — **Inauguration de la ligne de tramway.** Jusqu'en 1914, il fait jusqu'à 20 aller et retour entre la ville et la gare.

1914

Août — Avec des trains spéciaux, les tramways transportent des soldats blessés de la gare à l'hôpital de la ville. (Jusqu'en décembre).

1916

Le plan restrictif ne comprend plus que huit aller et retour quotidiens.

1917

L'administration demande à la société des tramways d'assurer le transport de marchandises (nourriture et charbon), mais celle-ci ne trouve à acheter un wagon de marchandises qu'en janvier 1918.

1919

Pour la première fois, le budget du tramway est déficitaire.

1923

2 avril — Décret autorisant la ville de Saint-Avold à continuer provisoirement à exploiter directement la ligne de tramway.

1927

Le tramway assure quinze aller et retour par jour.

1929

Réfection totale de la voie.

1930

Concurrence de lignes privées d'autobus.

1939

1er septembre — **Arrêt de l'activité des tramways.**

1940

Deux autobus remplacent les tramways pour assurer les liaisons avec la gare.

1942

Les carburants devenant rares, les autorités allemandes insistent pour une réouverture de la ligne de tramway.

Décembre — Le plus grand des deux bus, un *Maginu*, est transformé pour utiliser le gaz comme combustible, en fixant sur son toit un ballon.

1943

Juillet — Les tramways messins livrent, à Saint-Avold, 3 030kg de rails et des câbles afin de reconstruire la voie des tramways.

Octobre **Les tramways circulent à nouveau.**

1944

23 septembre **Arrêt définitif des tramways. Fin de la guerre. Le Conseil municipal contacte l'entreprise *Pierrard* pour desservir la ville par autobus.**

1947

19 avril La municipalité décide d'augmenter la fréquence de la ligne d'autobus.

1949 - 1950

La relance économique (l'extraction du charbon) entraîne une multiplication des cités houillères autour de Saint-Avold : Crusem, Le Wenheck, La Carrière, Cité Huchet, Cité Arcadia, Cité Jeanne d'Arc. Peu à peu l'ensemble des cités sera desservi par des entreprises privées d'autobus.

1965

9 février **Un premier contrat de concession *aux risques et périls* est signé entre la ville de Saint-Avold et les *Rapides de Lorraine* pour exploiter un réseau urbain.**

1966

22 juillet **Création du *S.I.V.O.M.* : *Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples de Saint-Avold et Valmont.***

1967

14 septembre **Délimitation du périmètre urbain.**

15 novembre Avenant qui confirme la concession faite aux *Rapides de Lorraine.*

1975

24 avril — Un second avenant renouvelle le contrat de concession pour une période de 3, 6, 9 années à compter du 1er janvier 1975, chacune des deux parties peut, au terme de chaque période triennale, mettre fin au contrat.

1980

Réseau urbain en septembre.

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 : *Services scolaires.*

1981

1er janvier — Signature d'un contrat de concession avec les transporteurs *Wassmer-Wourms*. Mise en place d'un nouveau réseau.

Réseau au 1er janvier.

Ligne 1 : *Centre-Ville – Cité Jeanne d'Arc.*

Ligne 2 : *Centre-Ville – Cité Huchet.*

Ligne 3 : *Centre-Ville – Cité Carrière – Cité Wenheck.*

Ligne 4 : *Centre-Ville – Cité Petit-Ebersviller – Gare.*

Ligne 5 : *Centre-Ville – Dourd'hal.*

Services scolaires.

1982

12 mars — **Nouvelle délimitation du P.T.U. :** Saint-Avold, Valmont, Macheren.

1984

2 juillet — **Le *S.I.V.O.M.* prend la compétence des transports urbains.**

1989

Réseau en septembre.

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.*

1990

28 septembre — Circulation gratuite d'un minibus, le *City-Bus*, afin de permettre aux automobilistes de garer leur voiture à la périphérie et d'accéder au centre-ville.

27 octobre — Fin de l'expérience.

1991

La société *TRAW* est chargée de l'exploitation du réseau.

1997

4 décembre — Prolongation d'un an de la convention avec la société TRAW.

1998

25 juin — **Le conseil général de la Moselle et le Land de la Sarre signent une convention créant deux lignes transfrontalières** à partir du mois de septembre.

- *Saint-Avold – Creutzwald – Sarrelouis.* (Entreprises *K.V.S.* de Sarrelouis et les *Courriers Mosellans* de Metz).
- *Saint-Avold – Sarrebruck.* (Entreprise *Baron* de Dorf im Warnd et *Schon et Brullard* de Freyming-Merlebach).

1999

26 juin — La commune de Valmont quitte le *S.I.V.O.M.*

Le comité syndical du *S.I.V.O.M.* décide de confier la délégation du service des transports urbains à la société *BUS-EST.*

1er septembre — **Restructuration du réseau des transports en commun qui prend le nom de *TRANSAVOLD.***

Réseau au 1er septembre.

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.*

2001

3 décembre — **Mise en place d'un nouveau service *Taxis&Bus.*** Il fonctionne tous les jours de l'année (sauf dimanche et jours fériés) sur réservation (au moins une heure et demi avant le passage). Il est assuré par des taxis qui viennent chercher le client à l'arrêt le plus proche de chez lui et le déposer à l'arrêt le plus proche de sa destination. Service de 6 heures à 19 heures au tarif urbain à partir de deux personnes).

Réseau *Taxis&Bus* au 3 décembre.

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.*

SARREGUEMINES

1900

Projet de construction d'un tramway électrique reliant Sarrebruck, Sarreguemines et Neunkirch. Le projet n'est définitivement abandonné qu'en 1921.

1955

3 octobre — 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 U.C.B.L. situées à la périphérie de la ville, il est nécessaire de créer un service de transports urbains.

26 octobre — La création de ce service est proposée au conseil municipal qui ne prendra sa décision qu'en janvier 1956.

1956

3 janvier — **Le conseil municipal de Sarreguemines décide la création d'un service de transports urbains.**

9 janvier — **Début du service urbain dont l'essai est prévu jusqu'au 30 avril 1956.** Deux lignes sont exploitées en concession par deux entreprises privées : *Jost et Meyer* de Neunkirch et *Nicolay* de Kerbach.

Ligne 1 : Ligne *rive droite* : *Gare routière – Lycée – Pensionnat – Ecole de la Sarre – Cité Codal - Neunkirch.*

Ligne 2 : Ligne *rive gauche* : *Gare routière – Pensionnat – Ecole de la Sarre – Rue Vosges – U.C.B.L. – Cité d'Urgence – Prison – Lycée – Ecole de la Sarre.*

1er au 8 avril — **Interruption du service.**

9 avril — **Reprise du service avec une ligne** combinant les deux circuits, concédée à l'entreprise *Jost et Meyer.*

1er juillet — **La ville exploite le service en régie municipale** avec une ligne : *Blauberg, Cité de la Forêt, Steinbach, Centre-Ville, Cités S.N.C.F. Neunkirch et des Maraîchers, Cité des Faïenceries.*

31 octobre — Création de la deuxième ligne : *Rue de la Montagne, Cité Beausoleil, Blauberg, Centre-Ville, Quartier de la Blies.*

1957

Avril — Ouverture de la troisième ligne : *Rue Maréchal Foch – Cité S.N.C.F. Neunkirch – Quartier de la Blies – Hôpital – Blauberg.*

1959

Création de la quatrième ligne : *Desserte des terrains industriels.* (1 AR/jour).

1971

3 mai — Le conseil municipal accorde la gratuité des transports en commun aux personnes de soixante-cinq ans et plus, aux invalides titulaires de la carte « Station debout pénible » et aux bénéficiaires du Fonds National de Solidarité.

1975

11 juillet — Le Conseil municipal retient les principales mesures destinées à améliorer le service des autobus. A cette date, le service est constitué de quatre lignes principales et de cinq lignes ponctuelles :

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.*

Ligne 9 : *Terrain industriel.*

1976

16 décembre — **Restructuration du réseau** qui comporte cinq lignes :

Ligne 1 : *Gregersberg – Himmelsberg.*

Ligne 2 : *Neunkirch – Beausoleil* (CES).

Ligne 3 : *Allmend – Buchholz.*

Ligne 4 : *Allmend – Himmelsberg* (CES).

Ligne 5 : *Allmend – Beausoleil.*

17 décembre — Convention avec les interurbains pour desservir Welferding et Folpersviller.

1977

2 juin — Nouvelle convention de desserte pour Welferding, Folpersviller et Neunkirch. Les différents transporteurs privés se sont réunis au sein d'une association : *Car-Trans Sarreguemines.*

1992

La question de transformer la régie en une *S.A.E.M.* est à l'étude. Sans suite.

Début du projet du Tram-Train devant relier Sarrebruck et Sarreguemines.

1996

2 septembre — **Restructuration du réseau** qui comprend six lignes.

1997

La régie municipale reçoit l'assistance technique de la société *BUS-EST.*

21 mars — **La *S.N.C.F.* et la société sarroise *Stadtbahn Saar Gmbh.* signent un protocole d'accord pour l'exploitatioin en commun d'une liaison ferroviaire de voyageurs par tramway entre Sarrebruck et Sarreguemines.**

24 octobre — **Inauguration de la *Saarbahn***, le **Tram-Train** reliant Sarrebruck à Sarreguemines.

Novembre — Création de *SaarMoselle Avenir*, première association intercommunale de coopération transfrontalière. Elle regroupe 25 villes ou districts.

1999

Septembre — Mise en service d'une nouvelle ligne *La Citadine* qui relie rapidement les rues du centre-ville et améliore la desserte du quartier de la gare.

Réseau en septembre.

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 – C.E.S 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.*

2002

1er janvier — **La *Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences* prend en charge l'organisation des transports urbains.**

Elle commande une étude pour la mise en place d'un réseau tenant compte du nouveau territoire à desservir.

THIONVILLE ET VALLEE DE LA FENSCH

1911

17 octobre **La concession du réseau des Tramways de la Vallée de la Fentsch est accordée à la société *Lothringische Eisenbahn-Aktiengesellschaft* (*L.E.A.*).**

1912

16 janvier Signature du cahier des charges.

11 avril Début des travaux d'infrastructure.

8 mai Inauguration de la ligne *Thionville – Basse-Yutz* qui est mise en exploitation le 9 mai.

Juillet **Mise en exploitation de la ligne *Thionville – Algrange* avec les antennes de *Florange - Fameck* et de *Knutange – Fontoy*.**

1919

Août **La sociétée *L.E.A.* est mise sous séquestre.**

1922

25 janvier **Le Tribunal de Metz attribue le réseau des tramways à l'*Union Electrique du Nord-Est*.**

17 février **Création de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*.**

27 février **L'*Union Electrique du Nord-Est* rétrocède par un acte de vente le réseau à la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle*.**

Le réseau est constitué de :

a) : la ligne principale de Thionville à Fontoy.

b) : l'embranchement de Fameck.

c) : l'embranchement d'Algrange.

d) : le raccordement de Saint-François à Thionville et à Basse-Yutz.

10 mai Maître Cropsal consigne une déclaration du liquidateur 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.*

10 octobre — La Cour de Colmar décide que l'attributaire est l'*Union Electrique du Nord-Est* et la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle.*

1923

7 février — Projet d'un cahier des charges français.

20 avril — Le département de la Moselle est désigné comme autorité concédante des voies d'intérêt local de Thionville à Mondorf, de Novéant à Gorze et des *Tramways de la Vallée de la Fensch.*

16 août — Le ministère des Transports demande de réunir en une concession unique les lignes de *Thionville – Mondorf*, de *Novéant - Gorze* et de la *Vallée de la Fensch.*

1925

2 février — Signature du cahier des charges français.

5 septembre — **Convention de concession du réseau des tramways de la vallée de la Fensch entre le département de la Moselle et la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle.***

1926

5 mai — Décret présidentiel portant approbation de la convention du 5 septembre 1925.

1931

Construction de la ligne *Hayange – Neufchef.*

1937

17 mars — La société demande de remplacer certains services de tramway, à faible rendement, par un ou plusieurs autobus, entre Thionville et Fontoy et de modifier le trafic entre Basse-Yutz et Saint-François, afin de mieux utiliser les effectifs du personnel, suite à la semaine de quarante heures.

1938

18 novembre — Le Conseil général demande l'étude d'un programme de réorganisation des *Tramways de la Vallée de la Fensch* comprenant la suppression de certains tronçons de lignes de tramway avec remplacement du trafic par des autobus.

1940

26 février — En accord avec l'autorité militaire, le service du soir est prolongé d'une heure.

L'arrivée des troupes allemandes marque l'arrêt de l'exploitation qui n'est reprise qu'en novembre.

1944

18 septembre — **Lors de la libération, la direction de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle* reprend l'exploitation du réseau.**

1946

La *Société des Transports de la Basse-Moselle*, filiale de la *Société d'Electricité et de Gaz*, 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.

1948

La desserte de la ligne *Fontoy – Knutange – Hayange* est assurée par autobus.

1950

22 juillet — **Création par douze communes** (Algrange, Basse-Yutz, Fameck, Florange, Fontoy, Hayange, Knutange, Neufchef, Nilvange, Serémange-Erzange, Terville, Thionville) **du *Syndicat Intercommunal des Tramways de la Vallée de la Fensch* (S.I.T.V.F.)** pour assurer le pouvoir concédant des transports en commun à la place du département de la Moselle qui l'assurait jusque-là; car, du fait de la nationalisation de la *Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-*

Moselle, c'est *E.D.F.* qui assure l'exploitation du réseau; or cette société ne souhaite pas conserver des activités annexes.

16 novembre **Le *Syndicat Intercommunal des Tramways de la Vallée de la Fensch* devient le *Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch* (*S.I.T.C.O.V.A.F.*).**

1951

20 juillet **Création d'une société d'économie mixte de transports 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*).**

1952

1er janvier La *TRANS-FENSCH* assure l'exploitation du réseau concédé par le *S.I.T.C.O.V.A.F.*

Le réseau est constitué de :

1) : Grande Ligne.

a) : *Thionville (République) – Hayange – Knutange – Algrange (Portier du Haut)*, (tramways).

b) : *Algrange Portier du Haut – Algrange Terminus* (autobus).

c) : *Hayange – Knutange – Fontoy* avec quelques services sur Thionville (autobus).

d) : *Hayange – Neufchef* (tramways). – *Centrale – Fameck – Budange* (autobus).

2) : Deuxième Réseau.

a) : *Thionville – Lagrange – Thionville – Basse-Yutz-Ville – Basse-Yutz-Atelier* (autobus).

b) : *Thionville – Manom* (autobus).

c) : *Thionville – Haute-Yutz* (assurée par le prolongement de certains autobus de la ligne *Hayange – Fontoy*).

3) : Services spéciaux ouvriers.

a) : Service *S.G.E.* entre Bureau Central et Cantine Ebange.

1er avril Suppression du tramway entre le viaduc de Knutange et Algrange Portier du Haut et de la navette Algrange Portier du Haut et Algrange Terminus. Cette exploitation mixte est remplacée par une ligne d'autobus combinée avec la ligne *Hayange – Fontoy*. Le tramway subsiste entre Hayange et Knutange comme renforcement aux heures de pointe.

19 juin Suppression définitive du tramway entre Hayange et Knutange.

14 septembre Suppression du tramway sur la ligne *Hayange – Neufchef.* La desserte par autobus est prolongée jusqu'à Nilvange.

22 septembre **Aménagement de la ligne *Haute-Yutz – Manom.* Suppression du tramway entre Thionville et Hayange. La desserte de l'ensemble des lignes est désormais assurée par des autobus.**

31 décembre Le réseau de la *TRANS-FENSCH* est le suivant :

1) : Grande Ligne.

a) : *Thionville – Hayange – Knutange – Algrange – Fontoy.*

b) : *Nilvange – Hayange – Neufchef.*

c) : *Centrale – Fameck – Budange.*

2) : Réseau Thionville – Basse-Yutz.

a) : *Lagrange – Thionville – Basse-Yutz.*

b) : *Haute-Yutz – Thionville – Manom.*

3) : Services spéciaux ouvriers.

a) : Service *S.G.E.* : *Bureau Central – Cantine Ebange.*

b) : Service *S.G.E.* électrique : *Guentrange – Serémange usine.*

c) : Service *U.T.E.* : *Thionville-Serémange usine.*

1952 - 1975

La sidérurgie locale connaît un formidable essor. Des cités sont créées comme Saint-Nicolas-en-Forêt, le Konacker ... D'autres, comme Fameck, Uckange, Guénange, connaissent une forte extension spatiale. De nouvelles communes adhèrent au *S.I.T.C.O.V.A.F.* Le trafic voyageur ne cesse de progresser.

1953

27 février Adhésion de Guénange et d'Uckange au *S.I.T.C.O.V.A.F.*

1958

20 mai Signature du contrat définitif de rétrocession du réseau entre le *S.I.T.C.O.V.A.F.* et la *TRANS-FENSCH.*

1965

8 novembre — Adhésion de Bertrange, de Gandrange et d'Illange au *S.I.T.C.O.V.A.F.*

1968

On peut distinguer trois zones de trafic :

1) : Thionville, Basse-Yutz, Haute-Yutz, Terville, Manom.

2) : Hayange, Serémange, Knutange, Algrange, Nilvange, Fontoy, Marspich, Konacker, Neufchef.

3) : Florange, Fameck, Saint-Nicolas-en-Forêt, Uckange, Gandrange.

1969

Création d'un dépôt annexe à Thionville.

1975

Dégradation de la situation financière du réseau en raison de la crise pétrolière (1973) et de la crise sidérurgique déclarée fin 1974.

15 décembre — **Le comité syndical du *S.I.T.C.O.V.A.F.* institue le Versement-transport au taux de 0,50 % avec effet au 1er avril 1976. Ce versement représente un second souffle pour *TRANS-FENSCH* qui rachète de nouvelles lignes interurbaines et développe ses lignes publiques.**

1976

Rachat des lignes de *Thionville – Metz*, *Algrange – Metz*, *Volmerange – Thionville* et *Metz – Woippy*.

2 novembre — Adhésion de Manom au *S.I.T.C.O.V.A.F.*

1977

Réseau en janvier.

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.*

Ligne 71 : *Basse-Yutz – Haute-Yutz – Beauregard – Thionville-Centre – Thionville-Basses-Terres – Thionville-Côte des Roses.*

20 juin — Adhésion de Basse-Ham, de Boulange, de Kuntzig et d'Ottange au *S.I.T.C.O.V.A.F.*

1978 - 1989

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 une baisse de la population. Ainsi de 1975 à 1982, le *S.I.T.C.O.V.A.F.* a perdu 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 baisse a entraîné celle du trafic des voyageurs et une augmentation des titres sociaux (chômeurs, Troisième Age) et, par conséquent, une dégradation de la situation financière.

1978

1er janvier — Le taux du Versement-Transport est porté à 0,75 %.

23 février — Adhésion d'Angevillers, d'Hettange-Grange, de Rochonvillers et de Tressange au *S.I.T.C.O.V.A.F.*

3 juillet — Adhésion d'Havange au *S.I.T.C.O.V.A.F.*

1979

Les tarifs augmentent de 20 %.

31 mai — Adhésion de Cattenom, d'Entrange, d'Escherange, de Kanfen et de Volmerange-les-Mines au *S.I.T.C.O.V.A.F.*

1980

1er janvier — Le taux du Versement-Transport est porté au taux maximal de 1 %.

1981

16 novembre — **Le *Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch* prend le nom de *Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée***

de la Fensch.

Réseau urbain en décembre.

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.*

1984

1er juin Mise en service de la ligne *Thionville – Guénange.*

1987

13 février — Adhésion de Ranguevaux au *S.I.T.C.O.V.A.F.*, par défusion avec la commune d'Hayange.

1989

1er janvier — Adhésion de Stuckange au *S.I.T.C.O.V.A.F.*, par défusion avec la commune de Kuntzig

1990

Le réseau comporte vingt-quatre lignes urbaines. La population ne cesse de décroître. Il en est de même du trafic voyageur.

1991

Réseau en septembre.

Réseau urbain.

Ligne 01 : *Fontoy – Hayange – Florange – Thionville.*

Ligne 02 : *Algrange – Hayange – Florange – Thionville.*

Ligne 03 : *Stuckange – Basse-Yutz – Thionville-Val-Marie - Basse-Ham – Basse-Yutz – Thionville-Bel Air.*

Ligne 04 : *Kuntzig – Haute-Yutz – Thionville-Linkling.*

Ligne 05 : *Uckange – Linkling – Thionville.*

Ligne 06 : *Fameck – Linkling – Thionville.*

Ligne 07 : *Vitry – Gandrange – Boussange – Richemont.*

Ligne 10 : *Entrange – Oeutrange – Hettange – Thionville.*

Ligne 11 : *Manom – Thionville.*

Ligne 12 : *Elange – Veymerange – Linkling – Thionville.*

Ligne 14 : *Dudelange – Volmerange – Hettange – Thionville.*

Ligne 31 : *Neufchef – Hayange – Marspich – Thionville.*

Ligne 32 : *Algrange – Nilvange – Konacker – Thionville.*

Ligne 33 : *Guénange – Bertrange – Illange – Thionville.*

Ligne 37 : *Sentzich – Cattenom – Garche – Thionville.*

Ligne 51 : *Konacker – Nilvange – Hayange – Neufchef.*
Ligne 52 : *Budange – Fameck – Florange – Hayange.*
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 90 : *Rochonvillers – Angevillers – Nondkeil.*
Ligne 91 : *Rumelange – Ottange – Beuvange – Thionville.*
Ligne 92 : *Rumelange – Ottange – Angevillers – Hayange.*
Ligne 93 : *Boulange – Angevillers – Thionville.*

Réseau interurbain.

Ligne 15 : *Thionville – Hagondange – Talange – Metz.*
Ligne 16 : *Metz* (Gare routière) – *Saint-Eloy – Metz* (Gare routière).
Ligne 17 : *Hayange – Metz / Thionville – Metz* (Francelignes).
Ligne 47 : *Thionville – Amnéville – Metz.*
Ligne 65 : *Algrange – Hayange – Hagondange – Metz.*

1993

1er septembre — Mise en place d'une « Carte à Plus » pour les scolaires. Elle se présente comme une carte de téléphone qu'il est possible de recharger avec de l'argent dans chacun des autobus du réseau.

1999

9 décembre — Dix communes de la vallée de la Fensch (Algrange, Fameck, Florange, Hayange, Knutange, Neufchef, Nilvange, Ranguevaux, Serémange-Erzange, Uckange) se regroupent en une communauté d'agglomération (*Val de Fensch*). Le *S.I.T.C.O.V.A.F.* doit changer de dénomination juridique et devenir un syndicat mixte.

2000

4 décembre — Adhésion de la communauté d'agglomération *Val de Fensch* au *S.M.I.T.U.*

2001

26 mars **Arrêté préfectoral donnant naissance au *Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Urbains Thionville-Fensch* (*S.M.I.T.U.*) en remplacement du *Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch.***

2002

Réseau urbain en septembre.

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.*

EPINAL

1853

17 août **Le chemin de fer dessert Epinal.**

1854

Il existe un service de voitures publiques en direction de Nancy et de Remiremont.

1869

27 janvier Le conseil municipal d'Epinal émet le vœu que la *Compagnie des Chemins de fer de l'Est* rétablisse le service officiel d'omnibus entre la gare et la ville.

15 mars La compagnie refuse car le traité de desserte en omnibus prenait fin le 20 juillet 1866.

1871

14 juin **M. Friess établit un service d'omnibus entre la ville et la gare.**

1875

20 novembre **Institution d'un omnibus de la ville pour le service du transport des voyageurs entre la ville et la gare.**

1895

19 avril Projet pour l'établissement d'un tramway à Epinal par M. Cauderay de Paris.

1899

1er février Projet de M. Miette, ingénieur civil à Lyon et administrateur

de la *Société Lyonnaise.*

24 février — M. Miette donne procuration à M. Gaulard, également ingénieur civil et administrateur de la *Société Lyonnaise.*

9 mars — Convention pour la concession d'un réseau de tramways à Epinal entre le maire, M. Julliand, et M.M. Gaulard et Miette.

6 septembre — Les concessionnaires envoient l'avant-projet.

14 septembre — Les concessionnaires envoient le mémoire explicatif et le cahier des charges.

1900

26 janvier — Délibération du conseil municipal concernant le tracé de la voie.

3 juillet — Elaboration d'un projet de cahier des charges.

1901

28 janvier — Procès-verbal de la conférence mixte entre le ministère des Travaux Publics et le ministère de la Guerre.

3 octobre — Arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique sur l'avant-projet du réseau des tramways électriques d'Epinal.

10 octobre — Début de l'enquête d'utilité publique.

10 novembre — Fin de l'enquête d'utilité publique.

1902

6 février — M.M. Gaulard et Miette annoncent qu'ils ne peuvent constituer la société financière à l'exploitation des tramways d'Epinal et déclarent renoncer au bénéfice de la convention de rétrocession du 9 mars 1899.

Fin juin — La mairie prend contact avec la *Compagnie Générale Electrique* de Nancy.

5 juillet — Mémoire descriptif de la demande de rétrocession faite par la *Compagnie Générale Electrique.*

29 novembre — Le conseil municipal demande le prolongement de la ligne du Champ-du-Pin jusqu'au chemin de Benaveau, c'est-à-dire jusqu'aux cités ouvrières.

27 décembre — **Première convention de rétrocession du réseau de tramways entre le maire et M.M. Garnier, Hammer et Vicarino, administrateurs de la *Société Générale Electrique.***

1903

20 février	Dépôt des statuts de la société des tramways en l'étude de M. Merklen, notaire à Epinal.
9 mars	**Assemblée générale constitutive de la société dite : *Tramways Electriques d'Epinal.***
14 septembre	Procès-verbal de la conférence mixte.
25 septembre	Arrêté préfectoral ordonnant l'enquête d'utilité publique.
29 septembre	Début de l'enquête d'utilité publique.
31 octobre	Fin de l'enquête d'utilité publique.
6 novembre	Procès-verbal des opérations de la commission d'enquête.

1904

20 août	Deuxième convention de rétrocession (modifiée selon les demandes du Conseil d'Etat) entre le maire d'Epinal, M. Stein et MM. Adolphe Garnier, notaire honoraire, demeurant à Nancy, 83 rue Saint-Dizier, Jean Hammer, administrateur délégué de la *Compagnie Générale Electrique*, demeurant à Nancy, 58 bis rue de Metz et Charles Vicarino, administrateur délégué de la *Compagnie Générale Electrique*, demeurant à Nancy, 30 rue Sellier.
15 novembre	Décret présidentiel qui autorise la construction du tramway d'Epinal et sa rétrocession à MM. Garnier, Hammer et Vicarino.

1905

18 janvier	La modification des statuts de la société est approuvée par l'assemblée générale extraordinaire.
6 février	M.M. Garnier, Hammer et Vicarino demandent à être autorisés à se substituer la société anonyme dite *Tramways Electriques d'Epinal.*
10 février	Avis favorable du conseil municipal.
15 mars	Les travaux des bâtiments sont entrepris.
10 mai	Début des travaux de la voie ferrée.
27 mai	**Décret présidentiel approuvant la substitution à MM. Garnier, Hammer et Vicarino de la société anonyme dénommée *Tramways Electriques d'Epinal*, comme rétrocessionnaire du réseau des tramways.**
10 octobre	Les travaux des bâtiments et de la voie ferrée sont terminés

mais la pose de la ligne aérienne n'est pas achevée.

1906

15 février — Les travaux électriques sont achevés.

Arrêté préfectoral réglementant le Service des Tramways d'Epinal.

17 février — **Mise en exploitation de réseau qui comprend deux lignes :**

- *De la gare à la rue du Poissompré.*
- *Du Pont de Golbey au Champ du Pin.*

2 mars — La Compagnie Générale Electrique est assignée devant les tribunaux car, dès le début de l'exploitation, des malfaçons, dans la ligne aérienne et le matériel, ont été constatées, mais la compagnie n'a pas examinée les réclamations formulées.

1907

16 septembre — Demande d'extension du réseau.

1910

6 mars — Avant-projet d'un tramway électrique reliant Epinal et Thaon.

1913

9 avril — Arrêté préfectoral autorisant la mise à l'essai du 15 avril 1913 au 15 novembre 1913 de nouvelles lignes :

- *Golbey – Champ du Pin* (jusqu'à la préfecture).
- *Nouvelle ligne Gare – Champ du Pin.*
- *Navette entre rue du Collège et Poissompré.*

Sans suite après l'essai.

1914

1er août — **Fin de l'activité des tramways.**

1915

Le conseil d'administration de la société des tramways ne désire pas se lancer dans l'aventure d'une reprise restreinte de l'exploitation des tramways en raison du déficit que le réseau a connu.

1er mai — L'arrêt des tramways redonne un regain d'intérêt pour les voitures de place hippomobiles. Elles sont soumises à un nouveau règlement qui stipule que les loueurs de voitures de place doivent accepter de conduire à la course sur l'ensemble du territoire communal.

1920

20 juillet — Assemblée générale extraordinaire qui décrète la liquidation amiable de la *Société des Tramways d'Epinal,* en raison des dégâts dus aux hostilités.

23 août — Par décret présidentiel, le tramway d'Epinal est classé comme tramway urbain.

2 octobre — Premier projet de réorganisation des tramways par M. Bressot, ingénieur des Ponts-et-Chaussées.

1921

22 avril — Avenant autorisant la vente des machines : deux machines à vapeur, trois générateurs, deux dynamos et une pompe d'alimentation.

1er décembre — Les liquidateurs de la Société cèdent, par convention, la concession du réseau à *La Traction Moderne* de Paris qui étudie un projet de réorganisation des tramways comportant l'abandon de l'emploi de l'énergie électrique et l'exploitation du réseau pour le transport des voyageurs et le trafic commercial.

1922

6 janvier — Deuxième projet de réorganisation des tramways par M. Bressot.

26 janvier — La société anonyme *La Traction Moderne* étudie un projet de réorganisation des tramways, comportant l'abandon de l'emploi de l'énergie électrique et l'exploitation du réseau simultanément pour le transport des voyageurs et pour le trafic commercial.

15 avril — Délibération du conseil municipal qui fixe les conditions de la

reprise de l'exploitation des tramways.

1923

28 juin — Convention entre le maire et la société *La Traction Moderne*, relative aux essais de nouvelles motrices.

1924

1er avril — Les voitures automobiles mises à la disposition du public pour le transport des voyageurs doivent être munies d'un compteur kilométrique (Taximètre).

Juillet — Suite à la hausse du prix du pétrole lampant, la société ne peut obtenir le matériel souhaité et demande au conseil municipal un délai pour constituer la nouvelle société. Celui-ci le donne.

24 novembre — La société *La Traction Moderne* déclare abandonner le projet de créer une société pour reprendre l'exploitation des tramways d'Epinal.

2 décembre — Le conseil municipal vote la convention de la liquidation de la société anonyme des *Tramways Electriques d'Epinal.*

1925

Début janvier — **La mairie mandate M. Bressot pour se mettre en relation avec la *Société Générale des Transports Départementaux* (*S.G.T.D.*).**

9 janvier — Celle-ci propose de desservir, par autobus, deux lignes :

- ligne A : *Golbey – Champ du Pin.*
- ligne B : *Rond-Point de Chantraine – Cimetière.*

1er août — **Début de l'exploitation de la ligne A** (essai d'un an).

Août — Modification de la ligne A et essai de la ligne B.

19 octobre — Délibération du conseil municipal qui propose la suppression de la ligne B et de nouveaux tarifs.

15 décembre — Suppression de la ligne B.

18 décembre — Le conseil municipal décide qu'en raison de la suppression de la ligne B, la ligne A empruntera un nouveau parcours (Rue Léopold-Bourg, rue du Pont, place des Vosges, rue Saint-Goërg et rue d'Arches) et qu'une ligne circulaire sera mise à l'essai le samedi matin pour desservir le marché et le quartier de Chantraine (Ligne uniquement réservée aux abonnés). Cette ligne sera subventionnée par la ville avec le parcours suivant : rue Notre-Dame de Lorette, rue Charles-Le-Moyne,

rue d'Olima, route militaire, rond-point Français, rue Camerelle, rue de la Clé d'Or, boulevard de la Gare, Marché Couvert. L'abonnement, au prix de 15 francs par trimestre, est mis en souscription jusqu'au 14 janvier 1926. Faute d'un nombre d'abonnés suffisant, l'essai est rapidement abandonné.

1926

30 août — Signature d'une convention de 10 ans à compter du 1er août 1926.

1930

4 janvier — Création d'un service hebdomadaire *Saut-le-Cerf – Place des Vosges* pour desservir le marché, le samedi matin seulement. Essai de trois mois. La fréquentation reste faible.

9 mai — Le conseil municipal demande que l'essai soit encore prolongé d'un mois. La desserte est alors supprimée en raison de la trop faible fréquentation.

1931

9 avril — Le conseil municipal demande l'essai d'une ligne *Place des Vosges – Rond-Point de Chantraine.* L'essai reste sans suite.

1935

9 décembre — Délibération du conseil municipal concernant le renouvellement de la convention de concession du service d'autobus urbains de la ville d'Epinal. Il décide que la convention sera renouvellée après un appel d'offres.

Quatre sociétés se portent candidates :

- *Société Générale des Transports Départementaux* (*S.G.T.D.*) ;
- *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.

1936

2 mars	Suite à un appel d'offre, la convention est renouvelée avec la *S.G.T.D.*, concession prévue du 1er août 1936 au 31 juillet 1941.
14 mars	Signature de la convention.
18 mars	Approbation de la convention par la préfecture.
23 mars	Enregistrement de la convention
24 mai	Enregistrement du nouveau cahier des charges.

1938

1er juillet	Augmentation des tarifs. Les fréquences de voyages sont intensifiées. Les receveurs sont supprimés et des carnets de tickets sont introduits.

1939

13 mars	**Dans une lettre adressée au maire, la *S.G.T.D.* demande d'arrêter l'exploitation en raison du déficit.**
22 mars	Par lettre recommandée, la *S.G.T.D.* sollicite la résiliation du contrat.
31 mars	Le conseil municipal donne un avis favorable à la demande en résiliation de contrat présentée par la *S.G.T.D.*
15 mai	Essai de conciliation entre la mairie et la *S.G.T.D.*
15 juin	Le conseil municipal vote un avenant au cahier des charges et à la convention. Il est approuvé par le préfet, mais refusé par la *S.G.T.D.*
11 août	**Le préfet approuve la résiliation du contrat.**

1940

18 au 22 juin	**Prise de la ville par les Allemands.**

1947

18 février	**Refus de la *S.G.T.D.* de réorganiser un service urbain.**
Décembre	**Suite aux inondations, les passerelles jetées sur la Moselle sont emportées, aussi, le Préfet des Vosges et le Maire**

d'Epinal demandent-ils à la *Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges* (*S.T.A.H.V.*) d'assurer un service urbain pour relier les deux rives : service de ceinture circulant entre le Pont Patch et le Pont de la République en passant par la gare et la place des Vosges.

1949

Ligne *Mairie de Golbey – Café du Bon Coin* (à Saint-Laurent).

1954

Avril — Depuis 1947, le service est maintenu tacitement. Il n'y a ni autorisation écrite ni contrat, mais les tarifs sont homologués par le conseil municipal. Le préfet demande la régularisation de la situation avec la signature d'une convention et d'un cahier des charges.

31 mai — Signature de la convention entre la mairie et la *S.T.A.H.V.*

Juillet — Réseau de quatre lignes :

- *Chantraine – La Vierge.*
- *Saint-Laurent – Golbey.*
- *Saut-le-Cerf – La Petite Mouche.*
- *Golbey – Saut-le-Cerf – Epinal* (Rive droite).

1958

Avril-Mai — **Service urbain pour desservir le Grand Champs de Mars** (cédé par l'armée en 1957, construction de 750 logements).

1959

12 mars — La convention du 31 mai 1954 est prorogée de cinq ans afin d'amortir les nouveaux véhicules (Expiration le 5 juillet 1969).

1960 - 1964

Au-delà de Poissompré, quartier nouveau du *Parc du Moulin.* Extension urbaine vers le Nord (plaine alluviale, terrasse, plateau rive droite). 1961, création, sur le plateau de la Justice, d'une Z.U.P. Vers le Sud, la commune de Saint-Laurent est rattachée à la ville en 1964.

1965

27 janvier **Signature du cahier des charges concernant la ligne desservant Saut-le-Cerf et la Z.U.P. : *Saut-le-Cerf – Z.U.P. – Gare.***

1967

15 septembre Signature entre la ville et la *S.T.A.H.V.* d'une nouvelle convention de dix ans. Contrat de gestion aux risques et périls, mais avec subvention d'exploitation et garantie de recettes sur deux lignes par les villes de Golbey et de Chantraine.

Suppressioin des encaisseurs dans les autobus.

Réseau de cinq lignes :

- *Golbey – Saint-Laurent.*
- *Gare S.N.C.F. – Grand Champ de Mars.*
- *Chantraine– Epinal – Centre-ville.*
- *Epinal – Golbey* (direct).
- *Gare S.N.C.F. – Z.U.P. – Saut-le-Cerf.*

1970

27 décembre **Constitution d'un Périmètre Urbain :** Epinal, Golbey, Chantraine, Dinozé, Chavolot, Dogneville, Uxegney, Domèvre-sur-Avière, Les Forges.

1971

Le parcours des lignes est légèrement modifié et allongé.

1972

Une Z.A.C. (2 000 logements) prolonge la Z.U.P. vers la Saut-le-Cerf et les Bois de la Voivre.

1980

Développement de la Voivre.

1985

Réseau au 1er janvier.

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.*

Création du *Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne* (S.I.T.A.S.) : Epinal, Chantraine, Golbey; ayant pour objet l'organisation, l'amélioration et le développement du transport urbain dans la périmètre urbain formé par ses trois communes.

1986

1er janvier **Signature d'un contrat de gestion (10 ans) avec garantie de recettes entre le *S.I.T.A.S.* et la *S.T.A.H.V.***

1991

Réseau de cinq lignes :

Ligne 1 : *La Voivre – Tri postal – Hôpita – Quatre-Nations – Gare.*

Ligne 2 : *Golbey Jeanne d'Arc – Gare – Quatre-Nations – Saint-Laurent.*

Ligne 3 : *Golbey Hôtel de ville – Quatre-Nations – La Vierge.*

Ligne 4 : *Razimont – Quatre-Nations – Gare.*

Ligne 5 : *Chantraine La Passée – Quatre-Nations – Pont Patch.*

1995

30 novembre Renouvellement du contra (Echéance au 31 décembre 2003).

2001

Réseau au 1er septembre.

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.*

REMIREMONT

1975

20 août **Délimitation du périmètre des transports urbains.**

Création d'un réseau de transport urbain ponctuel les mardis et vendredis non fériés (jours du marché). Il comporte deux lignes.

Ligne A : *Le Rhumont – Revillon.*

Ligne B : *Le Rhumont – Maldoyenne.*

SAINT-DIE

1965

27 décembre **Mise en service du réseau urbain** (desservi par la *S.T.A.H.V.*) avec deux lignes en forme de circuit :

- *Pré-Fleuri – Foucharupt.*
- *Saint-Roch – La Vaxenaire.*

1966

Août Après divers essais d'adaptation du parcours et faute de clientèle suffisante, le deuxième circuit *Pré-Fleuri – Foucharupt* est supprimé.

1973

3 mai **Délimitation du périmètre des transports urbains.**

1er septembre **Remodelage du tracé de la ligne** avec doublement de la cadence (*Faing–Sainte-Marguerite – Place Saint-Martin – Rue de l'Orme – Place Saint-Martin – Faing – Sainte-Marguerite*).

1976

Janvier **Création du service scolaire *Dijon*. (Service pontuel).**

1977

Création d'autres services ponctuels :

- service scolaire *Foucharupt.*
- service de marché *Marzelay.*
- service de marché *La Bolle.*
- service de marché *Foucharupt.*

Les services de marché fonctionnent uniquement le mardi matin, le mercredi et le samedi après-midi.

1983

Création du service scolaire *Hellieule* (service ponctuel).

1992

Le Versement-Transport est instauré.

Juin - Juillet Nouveaux essais de lignes pour modifier la ligne principale ou en créer d'autres.

1995

1er septembre Signature d'une nouvelle convention pour les transports urbains entre la ville de Saint-Dié et la *Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges* (*S.T.A.H.V.*).

1996

6 janvier **Inauguration du nouveau réseau.**

8 janvier Mise en service du nouveau réseau.

Réseau au 8 janvier.

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).

VITTEL

1993

2 juin — Délimitation du périmètre de transport urbain.

Mise en place d'un service saisonnier de transport en commun pendant la période touristique.

SOURCES

ARCHIVES

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU BAS-RHIN

SERIE AL : FONDS DE LA PRESIDENCE

AL	27 1192	Tramways. Construction des tramways et des chemins de fer. Trafic.	1880 - 1916
AL	27 1198	Comptes-rendus administratifs annuels sur les chemins de fer, les tramways, les postes et télégraphes.	1901 - 1918
AL	27 1200	Construction et exploitation des chemins de fer et des tramways.	1901 - 1913
AL	27 1204	Plaintes concernant le trafic des tramways.	1880 - 1845
AL	98	Tramways. Divers.	1942
AL	106	Strassenbahnen.	1879 - 1914
AL	110	Compagnie des Transports Strasbourgeois. Service de banlieue.	1942

SERIE D : ADMINISTRATION COMMUNALE

D	275 139	Tramways urbains.	1933 - 1936
D	275 140	Tramways. Tarifs.	1919 - 1937
D	275 141	Tramways. Modifications d'horaires.	1934 - 1938
D	275 142	Tramways suburbains.	1933 - 1938
D	286	Compagnie des Transports Strasbourgeois. Rapports.	1938

SERIE S : TRANSPORTS ET TRAVAUX PUBLICS

S	13 72-77	Strassenbahn Diederhofen - Nieder Yutz.	Sans date
S	14	Srassenbahn Novéant - Gorze.	Sans date

ARCHIVES MUNICIPALES DE STRASBOURG

SERIE O

DEUXIEME DIVISION . VOLUME 3

III ENTREPRISES D'ECONOMIE MIXTE

c) COMPAGNIE DES TRAMWAYS STRASBOURGEOIS

ADMINISTRATION

255	1428	Généralités.	1923
255	1429	Statuts.	1912
255	1430	Statuts.	1926
255	1431	Délibération du conseil municipal.	1895 - 1920
255	1432	Commission de surveillance.	1912 - 1920
255	1433	Commission de surveillance.	1921 - 1922
255	1434	Commission de surveillance.	1923 - 1926
256	1435	Commission de surveillance.	1927 - 1929
256	1436	Commission de surveillance.	1930 - 1934
257	1437	Commission de surveillance.	1935 - 1937
257	1438	Commission de surveillance.	1937 - 1939
257	1439	Commission de surveillance.	1939 - 1940
258	1440	Actions.	1906 - 1914
258	1441	Acquisition d'actions.	1906 - 1921
258	1442	Acquisition d'actions.	1925 - 1929
258	1443	Acquisition d'actions séquestrées.	1919 - 1922
259	1444	Fonds de capital et de rénovation.	1911 - 1913
259	1445	Fonds de capital et de rénovation.	1914
260	1446	Dividendes de la cession d'actions de la *Compagnie des Tramways de Berlin.*	1921 - 1924
260	1447	Avances à la *Compagnie des Tramways.*	1937 - 1939
260	1448	Remboursements - Négociations juridiques.	1916 - 1917
260	1449	Avis juridiques.	1919
260	1450	Direction. Employés et agents.	1911 - 1921
260	1451	Direction. Employés et agents.	1921 - 1924

260	1452	Direction. Employés et agents.	1924 - 1937
260	1453	Direction. Employés et agents.	1937 - 1940
261	1454	Ouvriers. Salaires. Négociations.	1912 - 1917
261	1455	Grèves.	1919 - 1933
261	1456	Caisse des pensions.	1922 - 1940
261	1457	Affaires de comptabilité. Budgets.	1913 - 1939
261	1458	Affaires de comptabilité. Budgets.	1921 - 1939
262	1459	Opérations financières.	1912 - 1920
262	1560	Imprimés. Tarifs. Demandes du dehors.	1908 - 1918
262	1461	Imprimés. Tarifs. Demandes du dehors.	1912 - 1938
262	1462	Coupures et extraits de journaux.	1922 - 1925
262	1463	Coupures et extraits de journaux.	1922 - 1938
262	1464	Coupures et extraits de journaux.	1928 - 1939
263	1465	Affaires diverses.	1879 - 1920
263	1466	Affaires diverses.	1920 - 1926
263	1467	Affaires diverses.	1926 - 1936
262	1468	Affaires diverses.	1936 - 1940

EXPLOITATION

264	1469	Constitution de la Compagnie des Tramways Strasbourgeois. Avant-projet.	1875 - 1885
264	1470	Constitution de la Compagnie des Tramways Strasbourgeois. Généralités.	1877 - 1886
264	1471	Contrats.	1920
264	1472	Contrats d'autres villes.	1910
264	1473	Contrats de concession. (Modifications et négociations par suite de la création de nouvelles lignes). Généralités.	1909 - 1913
264	1474	Contrats de concession. (Modifications et négociations par suite de la création de nouvelles lignes). Spécialités.	1909 - 1913
264	1475	Contrats de concession. (Modifications et négociations par suite de la création de nouvelles lignes). Avis.	1910 - 1913
265	1476	Electrification du réseau. Contrats de fourniture de courant électrique.	1894 - 1895
265	1477	Electrification du réseau. Contrats de fourniture de courant électrique.	1895
265	1478	Electrification du réseau. Contrats de	1896

		fourniture de courant électrique	
265	1479	Electrification du réseau. Contrats de fourniture de courant électrique.	1895 - 1908
265	1480	Electrification du réseau. Contrats de fourniture de courant électrique.	1909 - 1919
265	1481	Fourniture d'énergie électrique au réseau des tramways suburbains.	1923 - 1939
266	1482	Cahier des charges.	1912 - 1916
266	1483	Cahier des charges.	1924 - 1930
266	1484	Programme de constructions.	1912 - 1940
266	1485	Projet des différents travaux.	1920 - 1925
266	1486	Transport et voitures postales.	1906 - 1908
266	1487	Nouveau dépôt.	1928 - 1931
267	1488	Déplacement de la gare locale de Kehl.	1914 - 1919
267	1489	Tramways urbains. Situation financière de la Compagnie.	1937 - 1939
267	1490	Raccordement à la nouvelle gare de marchandises.	1937 - 1932
267	1491	Prescriptions de police.	1878 - 1917
267	1492	Contrats avec l'autorité militaire.	
		Constructions des lignes de tramways.	1878 - 1910
267	1493	Entretien des lignes passant par les rayons des fortifications.	1877 - 1913
267	1494	Pose des lignes pour des buts militaires.	1894 - 1916
268	1495	Pose et entretien des lignes.	1896 - 1908
268	1496	Pose et entretien des lignes.	1897 - 1901
268	1497	Pose et entretien des lignes. Contrats et litiges.	1905 - 1931

LIGNES URBAINES

268	1498	Lignes conduisant dans le dépôt.	1878 - 1909
268	1499	Place Kléber - Gare Centrale.	1883 - 1920
268	1500	Faubourg National - Place Kléber.	1896 - 1899
268	1501	Place de la gare - Place Broglie - Place Kléber.	1899 - 1905
269	1502	Intérieur de la ville.	1906 - 1917
269	1503	Intérieur de la ville.	1922 - 1923
269	1504	Intérieur de la ville. Graffenstaden. Marckolsheim. Lingolsheim. Wolfisheim . Truchtersheim. Robertsau. Neudorf-Neuhof.	1890 - 1909

		Kehl. Bischeim. Cronenbourg.	
269	1505	Intérieur de la ville. Graffenstaden. Marckolsheim. Lingolsheim. Wolfisheim. Truchtersheim. Robertsau. Neudorf. Neuhof. Kehl. Bischeim. Cronenbourg.	1919 - 1937
269	1506	Place Broglie. Place de Schiltigheim. Tivoli.	1898 - 1923
269	1507	Place Broglie. Place de Schiltigheim. Tivoli.	1923 - 1938
270	1508	Lingolsheim - Roettig. Broglie. Wacken.	1939
270	1509	Place de la Bourse. Rue des Bouchers. Place du Corbeau. Rue de Wissenbourg. Route de Brumath.	1914 - 1926
170	1510	Ligne 10 (Ceinture).	1936 - 1937
270	1511	Grande Percée. Eglise Saint-Pierre-le-Vieux - Pont du Canal.	1909 - 1916
270	1512	Grande Percée. « Marksgarten ».	1937 - 1938
270	1513	Grande Percée. « Marksgarten ».	1938 - 1941
270	1514	Grande Percée. Rue des Francs Bourgeois.	1941
272	1515	Krutenau. Grand'rue. Finkwiller.	1891 - 1896
270	1516	Krutenau. Boulevard de la Victoire. Canal de jonction.	1909 - 1926
271	1517	Pont du Corbeau. Finkwiller. Gare Place des Pierres. Place Kléber. Porte de Schirmeck.	1897 - 1909
271	1518	Rue du 22 novembre.	1919 - 1925
271	1519	Place des Bouchers.	1923 - 1924
271	1520	Place des Bouchers.	1925 - 1932
271	1521	Boulevard de la Victoire. Boulevard d'Anvers. Place Arnold. Quartier des XV.	1906 - 1915
271	1522	Quartier des XV.	1933 - 1936
272	1523	Place des Pierres. Avenue des Vosges. Pont du Rhin.	1899 - 1904
272	1524	Gare Centrale. Place des Pierres. Avenue de la Forêt Noire. Porte de Kehl.	1905 - 1908
272	1525	Pont du Rhin.	1923
272	1526	Digue Porte de Kehl.	1911
272	1527	Porte de Kehl - Pont du Rhin.	1906 - 1913
		Porte de Kehl - Pont du Rhin.	1914 - 1938
272	1528	Porte d'Austerlitz - Port du Rhin.	1896
272	1529	Porte d'Austerlitz - Port du Rhin.	1898 - 1918
272	1530	Place d'Austerlitz - Pont du Rhin	1897 - 1914
273	1531	Pont du Rhin - Kehl.	1894 - 1917

273	1532	Pont du Rhin.	1925 - 1932
273	1533	Prolongement de la ligne 2 (Place de Kehl-Pont du Rhin).	1924 - 1928
273	1534	Hippodrome.	1920 - 1922
273	1535	Lignes situées sur le territoire badois.	1919 - 1922
273	1536	Graffenstaden.	1921 - 1938
273	1537	Cronenbourg.	1908 - 1914
274	1538	Koenigshoffen. Breuschwickersheim.	1936 - 1939
274	1539	Porte de Kehl. Faubourg National. Koenigshoffen.	1906 - 1910
274	1540	Koenigshoffen. Wolfisheim. Breusch-Wickersheim.	1879 - 1931
274	1541	Quai de l'Abattoir. Montagne Verte. Lingolsheim.	1883 - 1901
274	1542	Quai de l'Abattoir. Montagne Verte. Lingolsheim.	1902 - 1929
274	1543	Route de Colmar.	1931 - 1937
274	1544	Neudorf. Neuhof.	1882 - 1905
274	1545	Place d'Austerlitz - Stockfeld.	1897 - 1920
274	1546	Robertsau.	1878 - 1896
274	1547	Robertsau.	1897 - 1909
275	1548	Robertsau.	1910 - 1939
275	1549	Robertsau.	1903 - 1938
275	1550	Robertsau. Plans.	1906
276	1551	Strasbourg. Hoenheim.	1877 - 1886
276	1552	Place des Pierres. Hoenheim.	1897 - 1921
276	1553	Schiltigheim. Bischeim. Hoenheim.	1921 - 1935
276	1554	Schiltigheim. Route de Brumath.	1910 - 1927
276	1555	Hoenheim. Schiltigheim. Neudorf. Stockfeld.	1939

LIGNES SUBURBAINES

277	1556	Strasbourg - Truchtersheim.	1884 - 1894
277	1557	Strasbourg - Truchtersheim.	1895 - 1915
277	1558	Strasbourg - Truchtersheim - Westhoffen.	1926 - 1939
277	1559	Strasbourg - Truchtersheim - Plans.	1894 - 1939
277	1560	Rosheim - Saint-Nabor - Erstein - Ottrott.	1921
277	1561	Strasbourg - Saint-Nabor - Barr.	1923 - 1937

278	1562	Lingolsheim - Obernai - Rosheim - Saint-Nabor.	1922
278	1563	Strasbourg - Marckolsheim.	1880 - 1895
278	1564	Strasbourg - Marckolsheim.	1895 - 1915
278	1565	Réorganisation des lignes suburbaines.	1937 - 1938
278	1566	Tramways à vapeur - Subventions - Electrification.	1920 - 1925

LIGNES D'AUTOBUS

279	1567	Questions Générales.	1928 - 1930
279	1568	Questions Générales.	1931 - 1933
279	1569	Questions Générales.	1934 - 1936
279	1570	Affaires diverses.	1933 - 1938
279	1571	Gare - Place Gutenberg - Rue de Zurich.	1906 - 1909
279	1572	Intérieur de la ville.	1926 - 1936
279	1573	Extérieur de la ville.	1927 - 1933
279	1574	Port du Rhin.	1931 - 1937
280	1575	Vieux Marché au Vins - Cronenbourg.	1930 - 1938
280	1576	Schiltigheim (Est).	1932 - 1939
280	1577	Ostwald - Roettig.	1932 - 1939
280	1578	ASTRA.	1932 - 1941
280	1579	Trolleybus - Généralités.	1934 - 1939
280	1580	Trolleybus - Cronenbourg (Route Mittelhausbergen).	1932 - 1933
280	1581	Trolleybus - Ostwald - Roettig.	1937 - 1939
280	1582	Entretien des lignes - Embranchements.	1905 - 1936
281	1583	Entretien des lignes - Embranchements.	1884 - 1904
281	1584	Matériel de traction - Chevaux - Locomotives.	1877 - 1916
281	1585	Transports de marchandises.	1897 - 1909
281	1586	Transports de marchandises.	1918
281	1587	Transports de marchandises. Autorisations.	1897 - 1916
282	1588	Salles d'attente - WC. Tableaux d'orientation - Divers.	1880 - 1904
282	1589	Salles d'attente - WC. Tableaux d'orientation - Divers.	1905 - 1939

282	1590	Halle d'attente - Place Kléber.	1931 - 1940
282	1591	Place de la Gare.	1927 - 1933
283	1592	Droits de place pour les voitures.	1888 - 1916
283	1593	Redevances pour les omnibus servant au transport des personnes.	1934 - 1940
283	1594	Tarifs pour l'utilisation des omnibus.	1936 - 1938
283	1595	Tarifs et horaires.	1894 - 1910
283	1596	Tarifs et horaires.	1910 - 1923
283	1597	Tarifs et horaires.	1924 - 1938
284	1598	Modifications du tarif.	1908 - 1919
284	1599	Modifications du tarif.	1920 - 1923
284	1600	Modifications du tarif.	1923 - 1937
284	1601	Modifications du tarif.	1937 - 1939
285	1602	Réclamations concernant les tarifs.	1921 - 1939
285	1603	Réclamations concernant les trajets.	1921 - 1927
285	1604	Réclamations concernant les trajets.	1927 - 1939
285	1605	Changements des horaires.	1927 - 1939
286	1606	Situation d'exploitation.	1912 - 1920
286	1607	Situation d'exploitation.	1926 - 1930
286	1608	Situation d'exploitation.	1926 - 1936
286	1609	Situation d'exploitation.	1928 - 1936
286	1610	Situation d'exploitation.	1932 - 1939
286	1611	Situation d'exploitation.	1937 - 1938
286	1612	Institution du service à un seul agent.	1938
286	1613	Situation générale de la Compagnie des Tramways.	1937 - 1939
286	1614	Convention avec la Compagnie relative à l'utilisation des voitures à titre de réclame.	1919 - 1939
286	1615	Relevé des recettes du trafic.	1938 - 1939
286	1616	Services maintenus.	1939 - 1940
287	1617	Rapports annuels.	1880 - 1892
287	1618	Rapports annuels.	1927 - 1939
287	1618a	Rapports annuels.	1893 - 1911
287	1619	Statistiques.	1910 - 1920
287	1619a	Rapport d'expertise sur la *C.T.S.* de A. Gagné.	1938

ALSATICA - VOLUMES
XXXV TRANSPORTS

5	110	Strassburger Pferde Eisenbahn-gesellschaft - Statuten.	1877
5	111	Strassburger Plerde Eisenbahn-gesellschaft Generalversammlung der Aktionäre.	1879 - 1884
5	112	Strassburger Strassenbahngessellschaft Statuten.	1885
5	113	Strassburger Strassenbahngessellschaft. Generalversammlung der Aktionäre.	1885 - 1900
5	114	Strassburger Strassenbahngessellschaft. Geschäftsberichte.	1900 - 1918
5	115	Strassesneisenbahn Strassburg - Marckolsheim.	1879
5	116	Lastenheft für den Bau und Betrieb der Lokalbahnen.	1879
5	117	Dienstanweisung für die Zugbeamten.	1887
5	118	Fahrpläne.	1890 - 1905

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU HAUT-RHIN

ARCHIVES PROVENANT DE LA SOUS-PREFECTURE DE COLMAR

16579	Elektrische Strassenbahne der Stadt Colmar.	1910 - 1915
	Strassenbahn von Colmar nach Wintzenheim.	1914 - 1919
	Strassenbahn von Colmar nach Marckolsheim.	1909 - 1914
	Strassen Eisenbahn Marckolsheim nach Colmar und Wintzenheim.	1875 - 1889
	Strassenbahn von Colmar nach Kaysersberg.	1909 - 1918
16580	Strassenbahn von Colmar nach Bollweiler.	1913 - 1916

ARCHIVES PROVENANT DE LA PREFECTURE

10326	Verlegung der *Eisenbahnlinie Ludwwig - Basel.*	1899 - 1936
10334	Bau einer Strassenbahn von Colmar nach Wintzenheim.	1895 - 1936
10348	Bau einer Strassenbahn von Mülhausen nach Ensisheim - Wittenheim.	1884 - 1934
10349	Tramways Mulhouse à Wittenheim. Prolongement jusqu'à Ensisheim. Tarifs des *Tramways M.E.W.* et de *Mulhouse.*	1919 - 1929
10350	Die Mülhauser Strassenbahn.	1901 - 1927
10351	Die Mülhauser Strassenbahn.	1927 - 1936
10353	Verwaltungsberichte der Strassenbahn *Mülhausen - Ensisheim - Wittenheim.*	1886 - 1919
	Bau *der Strassenbahn Mülhausen - Heimsbrunn.*	1892 - 1899
	Elektrischer Betrieb der Strassenbahnlinie *Bahnhof Mülhausen - Donach - Dollerbrücke.*	1893 - 1904
10356	Bau einer elektrischen Strassenbahn von Mülhausen nach Brunnstatt.	1898 - 1904
	Bau einer Strassenbahn von Mülhausen über Ottmarsheim nach Markolsheim.	1898 - 1913
10357	Die Strassenbahn Mülhausen Landser-Obersteinbrunn.	1899 - 1913
	Bau einer elektrischen Strassenbahn zu Colmar.	1901 - 1936
10360	Die gleislose elektrische Strassenbahn	1908 - 1915

	Mülhausen.	
12855	Demandes d'autorisation d'établir des services de transports en commun et autres.	1934 - 1935
13323	Demandes d'autorisation de transports d'autobus et services voyageurs de différentes lignes. En particulier : *Mulhouse - Modenheim - Morschwiller-le-Bas - Lapoutroie.*	1931 - 1939
13327	Autobus Morschwiller-le-Bas.	1933 - 1940
13328	Service public. Ligne *Village-Neuf - Saint-Louis - Huningue.*	1930 - 1937
22908	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Instructions. Affaires générales.	1935 - 1951
22909	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. *Ribeauvillé-Ville - Gare.*	1939 - 1949
22911	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. *Colmar - Wintzenheim.* Pièces comptables.	1934 - 1936
22912	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. *Colmar - Wintzenheim.*	1932 - 1940
	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. *Colmar - Wintzenheim.*	1939
22913	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Mulhouse (urbain et interurbain).	1938 - 1948
22914	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Mulhouse (urbain et interurbain).	1949 - 1950
22915	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Mulhouse (urbain et interurbain).	1951 - 1954
22916	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Mulhouse (urbain et interurbain).	1955 - 1959
22917	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. *Bâle - Saint-Louis* et *Bâle - Huningue.*	1934 - 1939
	Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Colmar (*U.M.C.*).	1937 - 1951
30266	Tramway de Colmar à Wintzenheim. Plans.	1930 - 1934
30267	Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1928 - 1939
30268	Ligne de Colmar à Wintzenheim. Réclamations des usagers de Wintzenheim contre l'augmentation des tarifs.	1938
	Tramway de Mulhouse.	1937 - 1939
30269	Situation financière de la *Société des Tramways de Mulhouse.*	1938 - 1940

S	740	Voies ferrées d'intérêt local. Tramways urbains. Services subventionnés d'automobiles.	1927 – 1929
		Rapport par le conseil d'administration. Statistiques.	1931
S	741	Tramway *Ribeauvillé-gare - Ribeauvillé-ville.* Construction de la ligne.	1887 - 1901
S	742	Tramway *Ribeauvillé-gare - Ribeauvillé-ville.* Construction de la ligne et plans de situation.	1876 - 1887
S	743	Ville de Colmar. Projet et construction des lignes de tramways.	1912 - 1913
		Tramway de Colmar à Wintzenheim. Devis. Plans de situation. Profils. Locomotives et voitures.	Sans date
S	746	Tramway de Mulhouse. Construction des lignes. Fonctionnement par chevaux, par machine à vapeur et par électricité.	1875 -1902
S	747	Tramway de Mulhouse. Locomotives et voitures. Plans de situation du vieux bassin.	1893 - 1898
S	748	Tramway de Mulhouse. Ligne électrique sans rail.	1907 - 1908
S	749	Tramway de *Mulhouse - Wittenheim - Ensisheim.* Livres de charge. Procès verbaux. Profil transversal.	1884
S	750	Tramway de *Mulhouse - Wittenheim - Ensisheim.* Plan de situation. Profil transversal.	1884 - 1885
S	751	Tramway de *Mulhouse - Wittenheim - Ensisheim.* Rapports de l'administration.	1887 - 1915
S	752	Tramway de *Mulhouse - Wittenheim - Ensisheim.* Correspondance. Plans de situation.	1901 - 1912
S	753	Tramway *de Mulhouse - Pfastatt - Brunstatt.* Plan et profil.	1886 - 1889
S	754	Tramway de *Mulhouse - Ensisheim* via Sausheim. Plans de situation.	Sans date
S	755	Tramway *Bâle - Huningue - Village-Neuf.* Plans (projet).	Sans date
		Tramway *Bâle - Saint-Louis* via Huningue. Correspondance et plans.	1896 - 1910
S	756	Ligne électrique étroite à la frontière suisse *Biederthal - Bonfol* via Ferrette. Plans.	Sans date
S	757	Prolongement de la ligne de Fluhen à Leiner et *Ferrette - Bonfol.* Plan de concession. Devis. Mémoire.	Sans date
32040		Contrôle de la construction. Dessins et plans. Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1881

32041/42	Construction et gestion du domaine. Travaux neufs. Cession de matériel. Tramways urbains de Colmar.	1931 - 1954
32043	Contrôle de la construction. Acquisitions de terrains. Projet de terrassements. Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1930 - 1931
32044	Contrôle de la construction. Equipement électrique. Etablissement de la ligne de contact. Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1930 - 1935
32045	Contrôle de la construction. Travaux de dépose de l'ancienne voie. Projet de prolongement au terminus de Wintzenheim.	1933 - 1936
32046	Contrôle de la construction. Dossiers des travaux d'infrastructure et de superstructure. Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1934 - 1937
32047	Contrôle de l'exploitation. Travaux d'entretien et de grosses réparations. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Tramways urbains de Colmar.	1923 - 1954
32048	Contrôle de l'exploitation. Surveillance générale. Tramway de Ribeauvillé. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Tramways urbains de Colmar. Affaires communes.	1919 - 1937
	Contrôle de l'exploitation. Personnel. Main d'œuvre. Tramway de Ribeauvillé. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Affaires communes.	1930 - 1937
32049	Contrôle de l'exploitation. Contraventions. Accidents. Tramway de Ribeauvillé. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Tramways urbains de Colmar. Affaires communes.	1928 - 1939
32050	Contrôle de l'exploitation. Composition et circulation des trains. Tramway de Ribeauvillé. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Tramways urbains de Colmar. Affaires communes.	1936 – 1939
	Contrôle de l'exploitation. Matériel. Matériel roulant. Tramways de Colmar à Wintzenheim.	1935 – 1940
	Contrôle de l'exploitation. Frais de contrôle de l'ensemble des entreprises. Statistiques. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Tramways urbains de Colmar.	1925 - 1940
32051	Contrôle de l'exploitation. Tarifs. Tramway de Ribeauvillé. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Tramways urbains de Colmar. Affaires communes.	1933 - 1939
32052	Contrôle financier. Comptes et budgets. Tarifs. Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1908 - 1935
32053	Contrôle financier. Comptes et budgets. Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1932 - 1936

32054	Contrôle financier. Comptes et budgets. Tramway de Colmar à Wintzenheim.	1936 - 1947
32055	Contrôle financier. Comptes et budgets. Tarifs. Tramway de Colmar à Wintzenheim. Affaires générales et diverses de l'ensemble des entreprises.	1942 - 1958
39188	Voies ferrées d'intérêt local. Transport en commun de Mulhouse. Statistiques annuelles de contrôle des voies ferrées secondaires et des transports urbains. Cartes de circulation. Médailles d'honneur des transports routiers. Liquidation de la caisse de retraite. Grèves. Salaires. Personnel. Correspondance diverse.	1922 - 1964
39189	Voies ferrées d'intérêt local. Transport en commun de Mulhouse. Règlement forfaitaire des subventions de l'Etat. Organisation du service du contrôle. Accidents. Frais de contrôle. Etats annuels de recouvrement : frais de contrôle (anciens dossiers).	1924 - 1960
39190	Voies ferrées d'intérêt local et transports urbains. Travaux de modernisation et d'équipement des réseaux de transports urbains et de voies ferrées d'intérêt local : 1er, 2ème, 3ème et 4ème plans. *T.C.M.* et *U.M.C.*	1949 - 1963
39191	Transports en commun de Mulhouse. Désignations des autorités concédantes. Conventions et cahier des charges. Travaux généraux. Travaux de renouvellement et de grosses réparations.	1900 - 1960
39543	**Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Construction. Travaux neufs et de grosses réparations.**	
	Modification des voies : rues Lefèvre, du Tir et d'Illzach à Mulhouse.	1921 – 1922
	Doublement et modification de la voie chaussée de Dornach à Mulhouse.	1921
	Construction d'une voie de garage à Dornach.	1921 - 1922
	Pose d'une double voie chaussée de Dornach à Mulhouse.	1921 – 1922
	Pose d'une deuxième voie rue de la Sinne à Mulhouse.	1919 – 1922
	Etablissement d'un dépôt de tramways, d'une gare, des ateliers et des bureaux rue de Metz à Mulhouse.	1922 – 1924
	Pose d'une deuxième voie rue de Dornach et modification d'un raccordement rue du Traîneau à Mulhouse.	1922

	Prolongement de la ligne de tramway entre Dornach et Lutterbach.	1924 - 1925
	Construction d'un tronçon entre la rue Poincaré et le Tivoli à Mulhouse.	1924 - 1925
	Pose d'une double voie faubourg d'Altkirch à Mulhouse.	1923 – 1924
	Construction d'une voie de garage rue de France à Mulhouse.	1925
	Construction d'un évitement à l'angle des rues de Thann et de Hirtzbach à Mulhouse.	1925
	Modification de l'évitement terminus à Brunstatt.	1925
	Modification de la courbe à l'angle des rues Lefèvre et de l'Ill à Mulhouse.	1952
	Etablissement d'une double voie entre la Porte du Miroir et le pont d'ALtkirch à Mulhouse.	1925
	Modification des voies au carrefour de la rue du 17 novembre et de la rue Wilson à Mulhouse.	1925
	Etablissement d'un évitement à Bourtzwiller.	1925
	Etablissement d'un embranchement particulier à la gare de Mulhouse-Nord.	1926 - 1927
	Prolongement dans la rue d'Illzach de l'évitement de la rue Lefèvre à Mulhouse.	1925 - 1927
	Electrification du tronçon longeant la rue de l'Ill à Mulhouse.	1927 - 1928
	Prolongement d'une double voie à Brunstatt.	1925 - 1926
	Pose d'un câble souterrain d'alimentation pour la ligne de Brunstatt.	1926 - 1927
39544	**Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Construction. Travaux neufs et de grosses réparations.**	
	Renouvellement et doublement des voies faubourg de Colmar à Mulhouse.	1925 - 1926
	Modification d'un appareil de voies au carrefour de la rue de Sinne, des rues de la Somme et du Sauvage à Mulhouse.	1924 - 1926
	Construction d'une voie de raccordement à un dépôt des tramways de Mulhouse.	1929
	Modification des concessions et extension du réseau des tramways de Mulhouse.	1885 - 1924
39545	**Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Construction. Travaux neufs et de grosses**	

réparations.

	Modification des concessions et extension du réseau des tramways de Mulhouse. Propositions modificatives. Cahier des charges et convention approuvés. Conférences. Tracé définitif de la ligne de Mulhouse à Ensisheim.	1923 - 1929
39546	**Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Construction. Travaux neufs et de grosses réparations.**	
	Etablissement d'une voie de garage sur le terre-plein du canal de Mulhouse.	1929
	Modification de voies rue de la Somme à Mulhouse.	1929
	Construction d'un raccordement à l'angle des rues Lefèbvre et Vauban à Mulhouse.	1929
	Doublement de la voie rue d'Illzach à Mulhouse.	1930
	Construction d'une ligne reliant le faubourg de Colmar à la chaussée de Dornach à Mulhouse.	1932
	Pose de câbles d'alimentation pour la Société des Tramways de Mulhouse.	1931 - 1933
	Electrification de la voie de la rue de Nordfeld à Mulhouse.	1933
	Construction de voies de garage à Bourtzwiller.	1934 - 1948
	Construction et mise en exploitation des voies desservant la nouvelle gare de Mulhouse.	1935
	Prolongement de la ligne de Riedisheim.	1933 - 1935
	Construction d'un feeder entre la rue de Nordfeld et l'ancien dépôt.	1935 – 1936
	Extension et électrification de la ligne de Colmar-Wintzenheim (autorisation de mise à l'enquête).	1928 - 1931
39547	**Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Construction. Travaux neufs et de grosses réparations.**	
	Extension et électrification de la ligne Colmar-Wintzenheim (déclaration d'utilité publique, convention et cahier des charges).	1928 - 1933
	Modification à l'avant-projet proposée par le concessionnaire. (ligne Colmar-Wint-zenheim).	1934 - 1937
	Approbation des plans de détail présentés par le concessionnaire (ligne Colmar-Wint-zenheim).	1933 - 1934
	Déplacement de lignes téléphoniques et	1925 - 1932

télégraphiques (ligne Colmar-Wintzen-heim)..

39548 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Affaires générales et diverses.**

Participation du département à l'augmentation du capital de la *Société des Tramways de Mulhouse.* 1923 – 1934

Autorisation accordée à la *Société des Tramways de Mulhouse* pour l'établissement du fil de contact à 5,50 m au-dessus du sol. 1927 – 1928

Emprunt par le fil de contact du domaine des chemins de fer *A.L.* à Ensisheim. 1928 - 1933

Demandes de dérogation pour des traversées de lignes électriques H.T. par le fil de contact des Tramways de Mulhouse. 1932 - 1934

Tramway de Ribeauvillé. 1887 - 1961

39549 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Contrôle des travaux. Affaires générales et diverses.**

Approbation de marchés de la *Société des Tramways de Mulhouse.* 1928 - 1933

Mise en exploitation de la section Mulhouse-Wittenheim. 1929

Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Matériel. Sans date

Autorisation de mise en service de deux loco-tracteurs par les Tramways de Mulhouse. 1935

Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Accidents. Sans date

Accidents survenus pendant les années 1919 à 1945. 1919 - 1945

39550 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Tarifs.**

Modification des tarifs. Réduction des tarifs en faveur des militaires. Sans date

Impôt de 10 % sur les cartes de circulation. Relèvement des tarifs postaux. Application de la loi du 12 avril 1922 portant modification de l'impôt sur les transports. 1919 - 1924

39551 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Tarifs.**

Modification des tarifs. 1924 - 1946

39552 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Statistiques.**

Résultats d'exploitation. Affaires diverses. 1920 - 1935

39553 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Affaires générales et diverses.**

Application de la loi du 23 avril 1919 (loi des 8 heures).	1925 – 1926
Application de la loi du 22 juillet 1922 relative aux retraites des agents.	1922 - 1951
Désignation des autorités concédantes.	1878 - 1936

39554 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Affaires générales et diverses.**

Créances contre l'Allemagne.	1919 - 1932
Constitution de la commission prévue par le décret du 27 novembre 1917.	1925 - 1938
Conditions d'admission aux emplois de mécaniciens et de chauffeurs.	1925 - 1929
Lignes soumises au régime des tramways urbains.	1926 - 1928

39558 **Voies ferrées d'intérêt local et tramways. Affaires générales et diverses.**

Fixation des points d'arrêt et des distances entre arrêts pour les réseaux des Tramways de Mulhouse.	1931 - 1937
Mise en exploitation des lignes Mulhouse-Ensisheim et Mulhouse-Battenheim.	1929 - 1935
Avenant à la convention et au cahier des charges de la concession des Tramways de Mulhouse.	1880 - 1934
Modification de l'exploitation des lignes n° 2 et n° 4 des Tramways de Mulhouse.	1934 - 1935

ARCHIVES MUNICIPALES DE COLMAR

2 O 2 b	Transport par voitures avant le tramway (citadines, diligences, omnibus).	1831 - 1869
80 002	Rapports d'activité.	1902 - 1938
80 0229/1	Menaces contre les conducteurs.	1902 - 1938
80 0302/01	Accidents de tramway.	1902 - 1914
80 0302/07	Accidents de tramway.	1902 - 1914
80 0302/1	Accidents et incidents.	1902 - 1914
80 0302/3	Accidents. Dégats moteurs.	1902 - 1905
80 042	Comptabilité.	Sans date
80 434/35	Tarifs des transports.	Sans date
80 49	Divers. Incidents et accidents. Horaires. Vitesse de circulation. Abonnements, cartes.	1903 - 1913
80 301	Divers.	1881 - 1909
80 301/2	Inauguration du tramway.	15/03/1902
80 401	Rapports.	1909 - 1918
80 401/1	Statistiques.	1902 - 1914
80 403	Rapports moraux.	Sans date
80 407	Publicité.	Sans date
80 412	Ligne *Gare - Pont du Canal.*	Sans date
80 412/01	Contrat de construction avec la firme Siemens et Halske de Berlin.	1901
80 412/02	Concession et cahier des charges.	1901 - 1922
80 412/03	Extension du réseau.	1917 - 1923
80 412/04	Nouveau du tracé du tramway sur la place de la gare.	1919 - 1925
80 412/10	Entretien de la voie. Accidents.	1903 - 1938
80 412/11	Prolongement jusqu'à la nouvelle gare.	Sans date
80 412/20	Croisement avec les lignes télégraphiques.	1901 - 1921
80 414	Lignes déclassées.	Sans date
80 414/2	Ligne *Route de Strasbourg - Route de Bâle.*	1912 - 1914
80 416/4122	Fils électriques.	Sans date
80 417/4123	Chauffage des tramways.	1911 - 1913
80 4120/3	Extension réseau.	1917 - 1923
80 4121	Entretien de la voie.	Sans date
80 4130	Ligne *Colmar - Wirtzensheim.*	Sans date

ARCHIVES MUNICIPALES DE GUEBWILLER

SERIE O : TRAVAUX PUBLICS - VOIRIE - NAVIGATION - REGIME DES EAUX

II) TRAVAUX DIVERS

2	O	1	Chemins de fer : *Guebwiller - Lautenbach - Belfort - Guebwiller.*	1856 - 1911
			Guebwiller et environs. Tramway *Sélestat - Mulhouse.*	
2	O	3	Postes et télégrammes. Chemins de fer. Tramway. Pétitions. Devis. Factures.	1845 - 1914
2	O	5	Chemins de fer. Abonnements. Ligne de Guebwiller à Lautenbach. Autobus. Correspondance. Arrêts. Indicateurs. Echange et cession de terrains pour la construction de la ligne de chemin de fer de Bollwiller à Lautenbach.	1868 - 1916
			Lignes de tramways projetées.	1908 - 1909
			Constructions et transformation des bâtiments de stations.	1865 - 1916
			Embranchement de la nouvelle société de construction.	1882 - 1903
			Service public de voyageurs et de marchandises par voitures automobiles entre Sélestat et Mulhouse.	1922
2	O	7	Transports. Société d'autobus. Directeur.	1932
2	O	9	Ligne d'autobus *Guebwiller - Mulhouse.*	1931 - 1932

ARCHIVES MUNICIPALES DE MULHOUSE

SERIE MI

MI	Aa	38	Tramways. Correspondance avec la ville pour un dépôt de tramways.	1926 - 1928

SERIE NI

NI	Ba	302	Tramways. Vente de terrain à la ville.	12/12/1894

SERIE O

0 2	Aa	1 - 5	Voitures publiques.	1824 - 1891
O 2	Be	64	Tramways.	1927 - 1933
O 2	J	1-10	Tramways. Prescriptions. Taxes. Contrats.	1881 - 1951
O 2	J	11-14	Tramways. Acquisition. Exploitation des lignes. Convention.	1908 - 1937
O 2	Ja	1 -21	Tramways. Etablissement et exploitation des lignes. Projets de lignes.	1879 - 1936
O 2	Jb	1 - 3	Tramways. Tarifs. Droits de stationnement. Horaires.	1895 - 1937
O 2	Jc	1	Autobus. Affiliation du personnel à une caisse de retraite.	1931 - 1940
O 2	Jd	1 - 2	Tramways. Gare des tramways.	1904 - 1926
O 2	Je	1 - 7	Tramways. Travaux divers d'entretien et de réfection.	1905 - 1938
O 2	K 2		Etablissement d'un *Sans Rails* vers le Relberg.	1915 - 1935
8 O	101 -104		Tramways. Lignes diverses. Réseau Trolleybus.	1902 - 1949

SERIE Sa

Sa	37	Plan des tramways de Mulhouse.	1934

SERIE W

17	W	249	Tramways. Garantie municipale à l'emprunt pour les tramways.	1941 - 1942
32	W	1	Autobus. Création d'une ligne d'autobus à Dornach.	1948 - 1950
32	W	2	Trolleybus. Création d'une ligne de trolleybus *Brunstatt - Mulhouse - Pfastatt.*	1948 - 1949
32	W	3	Création d'une gare routière.	1940 - 1949
1124	W	42	Mesures en faveur des transports collectifs.	1977 - 1978
1124	W	43	Etude sur l'amélioration de la circulation et des transports collectifs.	1953 - 1968

SERIE 90 TT : FONDS PRIVES DE LA *T.R.A.M.*

90	TT	1	*Tramways de Mulhouse.* Rapports présentés aux actionnaires dans les assemblées générales ordinaires.	1911 - 1982
90	TT	2	*T.C.M.* Rapports. Statuts. Bilans sociaux. Plans du réseau. Guides horaires.	1968 - 1998
90	TT	3	*T.R.A.M.* Divers. Vie du réseau.	1985 - 1998

ARCHIVES MUNICIPALES DE SAINT-LOUIS

SERIE O : TRAVAUX PUBLICS

9 O 2 : TRAMWAY

9 O 2 1	Tramway. Horaires et prix.	1892 - 1913
9 O 2 2	Tramway. Création, mise en route.	1897 - 1905
9 O 2 3	Tramway.	1900 - 1905
9 O 2 4	Tramway. Prolongement.	1906 - 1910
9 O 2 5	Tramway.	1911 - 1918
9 O 2 5 bis	Elektrische Strassenbahn Basel - Saint-Louis. Plans.	1918 - 1910
9 O 2 6	Tramway. Prolongement.	1910 - 1933
9 O 2 7	Tramway. Mise en route.	1910
9 O 2 8	Tramway. Projet Huningue - Neudorf - Saint - Louis.	1911
9 O 2 9	Tramway. Projet d'extension vers Hegenheim.	1913
9 O 2 10	Tramway électrique.	1919 - 1930
9 O 2 11	Tramway électrique.	1930 - 1939
9 O 2 12	Tramway. Cahier d'exploitation.	1931
9 O 2 13	Tramway. Cahier d'exploitation.	1932
9 O 2 14	Tramway. Cahier d'exploitation.	1933
9 O 2 15	Tramway Saint-Louis. Plans.	1937
9 O 2 16	Tramway Bâle - Saint-Louis. Correspondance.	1945 - 1950
9 O 2 17	Tramway - Bâle - Saint-Louis. Correspondance.	1951 - 1961

9 O 3 : TAXI - AUTOBUS – *T.U.S.L.*

9 O 3 1	Transports autobus.	1923 - 1935
9 O 3 2	Transports taxis.	1926 - 1934

9 O 3 3	Transports autobus.	1932 - 1935
9 O 3 4	Transports autobus.	1945 - 1959
9 O 3 5	Autobus *T.U.S.L.* Offre Berliet.	1957
9 O 3 6	Autobus. Horaires.	1954

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE MEURTHE-ET-MOSELLE

SOUS-SERIE 5 S : CHEMIN DE FER ET TRAMWAYS

TRAMWAYS DE NANCY

5 S 389	Instructions.	1872 - 1911
	Correspondances ministérielles.	
	Chiffre de recettes par tramway.	1895 - 1912
	Renseignement statistique.	1890 - 1900
	Caisse de secours.	1911
5 S 390	Réglementations. Mesures de police.	1878 - 1915
	Matériel.	1879 - 1915
5 S 391	Contrats d'exploitations. Rapports.	1878 - 1910
	Personnel de contrôle. Vœux émis.	1907
5 S 392	Transformations. Modifications.	1891 - 1901
	Extensions. Avant-projets. Cahier des charges.	
5 S 393	Ligne du Bon-Coin à la place Stanislas.	1902 - 1903
	Ouverture à l'exploitation.	1904
	Ligne *Bon-Coin - Place Lobau.*	1930
	Ligne *Bon-Coin - Place Saint-Epvre.*	1904
	Ligne *Rue du Sergent Blandan - Place Stanislas.*	1904
5 S 394	Ligne de la place Lafayette à la rue de Toul.	1901
	Ligne de la place Carnot à la rue de Toul.	1905 - 1906
	Ligne de Bonsecours à Gentilly.	1874 - 1887
5 S 395	Ligne *Place Lobau - Rue du Montet.*	1904
	Ligne *Place Lobau - Saint-Mansuy.*	1905 - 1908
	Ligne R*ue du Sergent Blandan - Place Lobau.*	1901 - 1902
5 S 396	Ligne du Pont d'Essey au Bon Coin.	1896
	Ligne de Préville au Pont d'Essey.	1881 - 1893
	Ligne de Préville à la périphérie.	1902
5 S 397	Ligne de Laxou à Maréville.	1910 - 1912
5 S 398	Ligne de Maxéville à Jarville.	1872 - 1913

	Ligne de Bonsecours à Jarville.	1900
	Ligne de Bonsecours à Maxéville.	1874 - 1902
5 S 399	Ligne de Laxou à Essey-lès-Nancy.	1905 - 1906
5 S 400	Ville de Nancy. Ligne circulaire.	1913
5 S 401	Ligne du pont tournant de Malzéville à la rue du Montet.	1905 - 1910
	Ligne de la route de Maron au pont tournant de Malzéville.	1905
	Ligne de Malzéville à la rue Saint-Georges.	1900 - 1901
5 S 402	Ligne de Champigneulles à Maxéville.	1908
5 S 403	Ligne de Champigneulles à Pompey.	1911
	Ligne de Maxéville à Champigneules.	1909 - 1913
5 S 404	Ligne Place Carnot - Champigneulles. Prolongement jusqu'à Pompey par Frouard.	1905 - 1913
5 S 405	Enquêtes d'utilité publique. Lignes Jarville à Laneuveville, Varangéville, Dombasle.	1906 - 1907
5 S 406	Plan de la traversée de la ville de Nancy.	1906 - 1908
	Traversée de Saint-Nicolas.	1906
	Traversée de Laneuveville.	1906
	Traversée de Jarville.	1906
	Traversée de Varangeville.	1906
	Traversée de Dombasle.	1906
	Feeder à haute tension.	1906
5 S 407	Avant-projets.	1906
	Transformation de la ligne, terrains à acquérir à Laneuveville.	1930
	Feeder à haute tension : Laneuveville, Saint-Nicolas, Dombasle, Sommerviller et Rosières-au-Salines.	1906
	Réseau d'énergie à basse tension. Nancy à Rosières-aux-Salines.	1908
5 S 408	Traversée de Nancy à Saint-Nicolas.	1907
	Tramway suburbain. Traversée des lignes de chemin de fer Paris-Strasbourg, La Madeleine et Dombasle.	1907
	Ligne de Nancy à Vézelise.	1910
	Houdemont, Ludres et Neuves-Maisons. Ligne de Toul à Pont-Saint-Vincent et Chaligny.	1910
5 S 409	Travaux complémentaires. Modifications de	1909

	tracé. Prise d'eau.	
5 S 409 bis	Dossiers divers sur la ligne *Nancy-Dombasle.*	1930 - 1933
5 S 409 ter	Transformation de la ligne *Nancy-Dombasle.* Plans.	1928
5 S 410	Ligne de Nancy à Pont-Saint-Vincent.	1906
	Plans de la traversée de Nancy : rue des Quatre-Eglises, rue du Montet.	1906
	Plans de la traversée d'Heillecourt.	1906
	Traversée du chemin de fer minier à Chavigny.	1909
	Traversée de Neuves-Maisons.	1906
	Traversée de Pont-Saint-Vincent.	1906
5 S 411	Enquêtes d'utilité publique. Communes de Villers-lès-Nancy, Vandœuvre, Heillecourt, Houdemont, Ludres, Messein, Chavigny, Chaligny, Neuves-Maisons, et Pont-Saint-Vincent.	1906
5 S 412	Modifications, travaux complémentaires. Croisements. Jarville, Laneuveville, Saint-Nicolas, Dombasle et Varangéville.	1912 - 1913

TRAMWAYS SUBURBAINS

5 S 413	Participation des communes.	1906 - 1908
	Délibérations.	
	Enquête d'utilité publique.	1906 - 1907
	Etudes de deux lignes.	1906
5 S 414	Transport d'énergie à haute tension : réglementation. Horaires. Questions financières.	1908 - 1909
5 S 415	Mémoire et projet de convention avec le département.	1912
	Reconnaissance des travaux.	1910
	Statuts de la compagnie.	1909 - 1910
	Mémoire descriptif. Cahier des charges.	1908
5 S 416	Tramway. Modification. Transformation. Convention. Cahier des charges. Plans.	1909
5 S 417	Modification et extension du réseau. Avants projets d'utilisation publique.	1910
5 S 418	Modifications. Extensions. Avant-projets. Dossiers d'énergie. Conventions. Cahier des	1903 - 1910

	charges.	
5 S 419	Dossier d'enquêtes pour le prolon-gement de la ligne Villers au faubourg des Trois-Maisons.	1910
	Dossier d'enquêtes ligne Laxou - Essey. Modification des voies du terminus.	1935
5 S 420	Divers projets d'extension du réseau sur dix-huit lignes.	1892 - 1901
5 S 421	Révision des tramways de Nancy et des tramways suburbains.	1930 - 1939
5 S 422	Déclassement de la ligne du pont tournant de Malzéville.	1929 - 1930
	Commission paritaire tripartite.	1936
5 S 423	Enquête pour la pose de scellements sur diverses propriétés. Communes de Nancy, Villers-lès-Nancy, Maxéville, Laxou, Jarville, Saint-Max et Essey-lès-Nancy.	1913
5 S 424	Accidents de la circulation, plaintes des voyageurs.	1925 - 1949
5 S 425	Contrôle des tramways. Cartes de circulation et divers.	1914 - 1918
5 S 426	Equilibre budgétaire.	1944 - 1945

LIGNE DE LUNEVILLE A EINVILLE

5 S 427	Avant-projets. Plans d'enquêtes. profils. Délibérations.	1890 - 1908
5 S 428	Dossiers d'enquêtes complémentaires. Plan général : Lunéville, Einville (Jolivet, Bonviller).	1900 - 1901
	Constitution de la société. Cahier des charges.	1900 - 1901
	Conférence mixte. Actes de rétrocession.	1900 - 1903
5 S 429	De Lunéville à Einville. Description des dossiers.	1891 - 1905
5 S 430	De Lunéville à Einville. Description des dossiers.	1906 - 1921
5 S 431	Dossiers divers.	1884 - 1924

TRAMWAYS DE LONGWY

5 S 432	Pièces relatives à la constitution de la Société des Tramways du Bassin de Briey. Pièces diverses.	1881 - 1910
	Procès-verbal des conférences.	1899
	Plans de Longwy-Bas à Longwy-Haut.	1899
5 S 433	Ligne de Longwy-Haut à Longwy-Bas et Mont-Saint-Martin. Plans, profils, traversées, mémoires descriptifs.	1898
5 S 434	Ligne de Longwy-Haut à Longwy-Bas et Mont-Saint-Martin. Enquêtes, plans, profils, conférences.	1899
5 S 435	Ligne de Longwy-Haut à Longwy-Bas et Mont-Saint-Martin. Plans, profils, projets d'exécution, traversées, devis descriptifs.	1900
5 S 436	Rapports de l'ingénieur et dossiers divers.	1900 - 1905
5 S 437	Comptes de 1925 à 1931.	1925 - 1931

ARCHIVES DE LA *S.E.M.I.T.U.L.* DE LONGWY

- Historique et statistiques de l'entreprise. 1945 - 2002

ARCHIVES MUNICIPALES DE NANCY

SERIE (b) O 2 : TRAMWAYS

(b) O 2 1	Tramways. Affaires diverses.	1871 - 1885
(b) O 2 2	Tramways. Demandes d'installations pour le transport des minerais.	1872 - 1873
(b) O 2 3	Tramways. Affaires diverses.	1886 - 1900
(b) O 2 4	Tramways. Demandes de concessions de nouvelles lignes et fusion des réseaux.	1895 - 1900
(b) O 2 5	Tramways. Renseignements.	1896
	Tramways. Documentation.	1896
(b) O 2 6	Tramways. Substitution de la traction animale et extension du réseau.	1895 - 1900
(b) O 2 7	Tramways. Substitution de la traction animale et extension du réseau (décret d'utilité publique).	1900 - 1903
(b) O 2 8	Tramways. Affaires diverses.	1901 - 1904
(b) O 2 9	Tramways. Cartes de libre parcours.	1901 - 1905
(b) O 2 10	Tramways. Affaires diverses.	1905 - 1907
(b) O 2 11	Tramways. Ligne de Nancy à Dombasle et Pont-Saint-Vincent.	1906 - 1938
(b) O 2 12	Tramways. Conventions et avenants.	1907 - 1911
(b) O 2 13	Tramways. Projet extension.	1907 - 1911
(b) O 2 14	Tramways. Terrassement pour le pavage des rues à tramways.	1907
(b) O 2 15	Tramways. Théâtre.	1909 - 1934
(b) O 2 16	Tramways. Extension du réseau (rapports).	1909
(b) O 2 17	Tramways. Affaires diverses.	1908 - 1911
(b) O 2 18	Tramways. Extension du réseau.	1910 - 1914
(b) O 2 19	Tramways. Affaires diverses.	1912 - 1918
(b) O 2 20	Tramways. Maxéville - Place Thiers - Saint-Mansuy - Gentilly.	1911 - 1926
(b) O 2 21	Tramways. Affaires diverses.	1915 - 1917
(b) O 2 22	Tramways. Affaires diverses.	1918 - 1921
(b) O 2 23	Tramways. Conventions et avenants.	1920 - 1924

(b)	O 2 24	Tramways. Affaires diverses.	1922 - 1928
(b)	O 2 25	Tramways. Convention avec la Compagnie des 15-31 mars 1925. Décret du 28 janvier 1927.	1925 - 1927
(b)	O 2 26	Tramways. Convention 1925.	1925
(b)	O 2 27	Tramways. Affaires diverses.	1929 - 1931
(b)	O 2 28	Tramways. Affaires diverses.	1932 - 1935
(b)	O 2 29	Tramways. Commissions travaux. Poteaux. Arrêts. Enquêtes.	1934 - 1946
(b)	O 2 30	Tramways. Instructions. Correspondances. Demandes de tickets *Libre Parcours*.	1936 - 1943
(b)	O 2 31	Tramways. Commission des transports en commun.	1938 - 1964
(b)	O 2 32	Tramways. Divers	1951 - 1960
(b)	O 2 33	Tramways. Déclassement. Régime d'exploitation.	1952 - 1953
(b)	O 2 34	Tramways. Concession à la *C.G.F.T.*	Sans date

SERIE (c) O 2. : TRANSPORTS EN COMMUN

(c)	O 2 1	Comptes d'exploitation *C.G.F.T.E.* Cartes de libre parcours.	1915 - 1936
(c)	O 2 2	Transports en commun. Documents.	1924 - 1937
(c)	O 2 3	Transports en commun et matériel automobile. Divers.	1925 - 1966
(c)	O 2 4	*C.G.F.T.*	1934 - 1938
(c)	O 2 5	Autobus.	1934 - 1938
(c)	O 2 6	Transports en commun. Correspondance. Documents généraux. Réunions.	1936 - 1938
(c)	O 2 7	Transports en commun. Correspondance.	1936 - 1959
(c)	O 2 8	Transports en commun. Documentation sur les concessions.	1936 - 1952
(c)	O 2 9	*C.G.F.T.* Approvisionnement en stocks. Résultats d'exploitation.	1936 - 1952
(c)	O 2 10	Transports en commun. Transports scolaires. Etudes.	1936 - 1945

(c) O 2 11	Transports en commun. Réclamation du public.	1936 - 1966
(c) O 2 12	Personnel. Convention. Tarifs des Réseaux. Divers.	1936 - 1965
(c) O 2 13	Transports en commun. Procès *C.G.F.T.E.* - Ville de Nancy.	1938 - 1955
(c) O 2 14	Transports en commun. Réunions. Correspondance *C.G.F.T.E.* - ville de Nancy.	1939 - 1945
(c) O 2 15	Transports publics urbains. Autobus. Correspondance. Emprunts. Délibérations.	1941 - 1971
(c) O 2 16	Transports en commun. Comptes d'exploitation.	1942 - 1969
(c) O 2 17	Transports en commun. Modernisation des réseaux.	1943 - 1956
(c) O 2 18	Transports en commun. Réunions. Correspondance.	1946 - 1948
(c) O 2 19	*C.G.F.T.E.* Réunions. Correspondance.	1947 - 1951
(c) O 2 20	*C.G.F.T.E.* Réunions. Correspondance.	1949 - 1952
(c) O 2 21	*C.G.F.T.E.* Résultats d'exploitation. Recettes.	1967 - 1969
(c) O 2 22	*C.G.F.T.E.* Résultats d'exploitation. Recettes.	1951 - 1954
(c) O 2 23	*C.G.F.T.E.* Nouvelle convention. Desserte de Seichamps. Documents.	1951 - 1971
(c) O 2 24	Transports en commun. Réunions. Correspondance.	1953 - 1955
(c) O 2 25	*C.G.F.T.E.* Résultats d'exploitation. Recettes.	1955 - 1962
(c) O 2 26	*C.G.F.T.E.* Réunions. Correspondance.	1956 - 1965
(c) O 2 27	Transports en commun. Réunions. Correspondance.	1959 - 1962
(c) O 2 28	Transports urbains de Nancy. Plans. Tarifs. Demande de mémoire.	1960 - 1965
(c) O 2 29	*C.G.F.T.E.* Résultats d'exploitation. Recettes.	1963 - 1970
(c) O 2 30	*C.G.F.T.E.* Convention.	1970
(c) O 2 31	Transports urbains. Documents généraux.	1971 - 1972
(c) O 2 32	*C.G.F.T.E.* Autobus. Correspondance. Commissions des transports. Rapport annuel.	1967 - 1975
(c) O 2 33	Transports en commun. Lyon. Toulouse. Grenoble. Documents.	1974

(c)	O	2	34	Abris-bus Saint-Sébastien. Plans. Devis. Aire Piétonne.	1975
(c)	O	2	35	Abris-bus Saint-Sébastien n° 146. Aire Piétonne.	1976 - 1976
(c)	O	2	36	Transports rapides personnalisés de Nancy. Etudes et documentation.	1962 - 1974
(c)	O	2	37	Transports rapides personnalisés en site propre. Correspondance. Documentation.	1973 - 1975
(c)	O	2	38	Syndicat mixte des transports en commun. *D.A.N.* Projet de trolleybus.	1980 - 1983
(c)	O	2	39	*D.A.N.* Déplacements des personnes en 1979 - 1981. Trolleybus.	1979 - 1981

ARCHIVES DE LA *C.G.F.T.E.*

- Historique de l'entreprise. Sans date

- Développement du réseau. 1945 - 2002

ARCHIVES DE LA MAIRIE DE TOUL

- Dossier transport urbain. 1972 - 2002

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA MEUSE

SERIE S : TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

52 S 573	Chemin de fer d'intérêt local et tramways.	Sans date
52 S 574	Ligne de Bar-le-Duc à Vaubecourt.	Sans date
52 S 575	Ligne de Bar-le-Duc à Vaubecourt.	Sans date
57 S 562	Chemin de fer d'intérêt local et tramways. Ensemble du réseau, affaires générales et diverses.	Sans date
	1) Circulaires et instructions.	Sans date
	2) Arrêtés concernant la police du chemin de fer. Transports des militaires.	
	3)	
57 S 563	Chemin de fer d'intérêt local et tramways. Ensemble du réseau, affaires générales et diverses.	Sans date
	1) Transports des matières dangereuses.	Sans date
	2) Désinfection des wagons.	
	3) Dommages de guerre. Maintien des installations militaires.	
57 S 566	Chemin de fer d'intérêt local et tramways. Rapports avec le ministère de la guerre.	Sans date

ARCHIVES DE LA MAIRIE DE BAR-LE-DUC

- Dossier promotion des transports collectifs. 1982

- Réseau et statistiques. 1963 - 2002

ARCHIVES MUNICIPALES DE VERDUN

SERIE O : MOYENS DE TRANSPORT ET TRAVAUX DIVERS

O 110 3	Transports urbains. Achat de deux cars.	1978
	Dossier « Promotion » avec le C.E.T.E. de l'Est. Achat du troisième autobus.	1981
O 110 4	Transports urbains. Lancement du nouveau réseau.	1979
	Mise en service du troisième autobus.	1981
O 110 5	Transports urbains. Convention du 21 décembre 1979 avec la société *Les Rapides de la Meuse.*	1979
	Avenant n° 1 du 25 juillet 1980.	1980
O 110 11	Transports urbains.	1977 - 1981
O 110 12	Etude de transport collectif : ville de Verdun, D.D.E. Courrier, réunions. Rapport C.E.T.E de l'Est.	1978 - 1981
O 110 13	Transports urbains. Statistiques et bilans mensuels.	1978 - 1982
O 110 15	Acquisition d'un bus urbain.	1986 - 1987
O 110 16	Achat de bus urbain.	1988 - 1989
O 110 17	Autobus. Création d'un service urbain.	1960 - 1977
O 111	Voitures publiques. Voitures de place. Révision du tarif. Loueurs de voitures. Reprise du service de tramway.	1892 - 1914
O 111 3	Voitures automobiles de place.	1920
	Correspondance d'ordre générale.	1958
O 111 4	Voitures automobiles de place. Loueurs ayant cessé d'exercer.	1922 - 1938
O 111 5	Voitures de place. Nouvelle réglementation.	1935 - 1936

ARCHIVES DU *S.I.VO.M.* DE VERDUN

- Dossier transport urbain. 1977 - 2002

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA MOSELLE

SERIE AL : FONDS DE LA PRESIDENCE DE LA LORRAINE 1870 - 1918

SOUS-SERIE 8 AL : COMMERCE ET INDUSTRIE

8 AL 284	Transports publics. Services d'omnibus. Tramways de Metz. Voitures de place à Metz. Police de la circulation. Abreuvoirs.	1850 - 1914

SOUS-SERIE 15 AL : VOIES DE COMMUNICATION (SECTION V)

CHEMINS DE FER PRIVES

15 AL 576	Chemins de fer privés. Généralités.	1906 - 1919
	Surveillance des chemins de fer privés.	1877 - 1918
15 AL 577	Chemins de fer d'usines.	1866 - 1912
	Chemins de fer électriques.	1899 - 1919
	Surveillance des tramways électriques.	1905 - 1918
	Législation du travail du personnel des lignes privées.	1913 - 1916
	Chemins de fer privés et services automobiles. Divers.	1893 - 1913

LIGNES PRIVEES DE TRANSPORTS PUBLICS

15 AL 578	Tramways de Metz. Généralités.	1874 - 1919
15 AL 579	Tramways de Metz. Construction, entretien, exploitation.	1875 - 1893
15 AL 580	Tramways de Metz.	1875 - 1892
	Personnel. Divers.	1876 - 1911
15 AL 581	Tramways de Metz. Nouvelle société d'exploitation.	1879 - 1893
15 AL 582	Tramways électriques de Metz.	1899 - 1903
15 AL 583	Tramways électriques de Metz.	1904 - 1909

15 AL 584	Tramways électriques de Metz.	1909 - 1912
15 AL 585	Tramways électriques de Metz.	1912 - 1918
15 AL 586	Tramways de Metz. Accidents.	1902 - 1918
	Contribution à l'entretien des routes d'Etat et d'arrondissement.	1906 - 1911
15 AL 587	Chemin de fer à voie étroite de Novéant à Gorze.	1888 - 1916
15 AL 588	Chemin de fer de Gorze à Amanvillers.	1912
	Services automobiles de Novéant à Gorze et de Metz à Devant-les-Ponts.	1900 - 1901
	Chemin de fer à voie étroite de Metz à Rombas, Moyeuvre-Grande et Hayange.	1899 - 1905
	Tramways électriques de Gorze à Novéant, Jouy-aux-Arches, Montigny-lès-Metz, Devant-les-Ponts, Woippy, Maizières-lès-Metz, Hagondange, Uckange et Thionville.	1899 - 1900
15 AL 589	Tramway électrique d'Esch-sur-Alzette à Audun-le-Tiche et Villerupt.	1911 - 1914
	Projet de chemin de fer d'Hayange à Volmerange-les-Mines.	1874 - 1877
	Omnibus électrique entre les gares de Moyeuvre-Grande et d'Homécourt-Jœuf.	1903 - 1904
15 AL 590	Tramway électrique de Thionville et Basse-Yutz à Hayange, Fontoy, Serémange et Uckange.	1899 - 1911
15 AL 591	Tramway électrique de Thionville et Basse-Yutz à Hayange, Fontoy, Serémange et Uckange.	1911 - 1919
15 AL 592	Chemin de fer à voie étroite de Thionville à Mondorf. Généralités.	1882 - 1906
15 AL 593	Chemin de fer à voie étroite de Thionville à Mondorf. Généralités.	1907 - 1918
15 AL 594	Chemin de fer à voie étroite de Thionville à Mondorf. Exploitation.	1902 - 1918
15 AL 595	Chemin de fer à voie étroite de Thionville à Mondorf. Voies de raccordement (Entreprises Kuck, Bergmeyer, Freudenberg, Nitsche).	1909 - 1918
15 AL 596	Tramway électrique de Basse-Yutz à Saint-François.	1910 - 1916
15 AL 597	Tramway électrique de Petite-Rosselle à Stiring-Wendel.	1908 - 1910
15 AL 598	Tramway de la gare de Morhange.	1898 - 1919

15 AL 599	Chemin de fer de Puttelange-lès-Farschviller à la gare de Farschviller.	1909 - 1920
15 AL 600	Tramway électrique de la gare à la ville de Saint-Avold et à Folschviller.	1899 - 1919
15 AL 601	Tramway électrique de Saint-Jean-Sarrebruck à Sarreguemines et Neunkirch.	1899 - 1902
	Tramway électrique de Sarreguemines à Neunkirch, Fraenberg et Bliesbruck.	1909 - 1912
15 AL 602	Tramway de Lutzelbourg à Phalsbourg et Vilsberg. Généralités.	1875 - 1885
15 AL 603	Tramway de Lutzelbourg à Phalsbourg et Vilsberg. Généralités.	1885 - 1911
15 AL 604	Tramway de Lutzelbourg à Phalsbourg et Vilsberg. Procès.	1884 - 1904
15 AL 605	Tramway de Lutzelbourg à Phalsbourg et Vilsberg. Achats de terrains.	1881 - 1902
15 AL 606	Tramway de Lutzelbourg à Phalsbourg et Vilsberg. Achats de terrains (communes de Phalsbourg, Lutzelbourg et Vilsberg).	1881 - 1882
15 AL 607	Tramway de Lutzelbourg à Phalsbourg et Visberg. Divers.	1879 - 1887
15 AL 608	Tramway de Lutzelbourg à Phalsbourg et Vilsberg. Plans.	1883
15 AL 609	Chemin de fer de Réding à Niderviller et Vallerysthal.	1873 - 1894
15 AL 610	Chemin de fer à traction animale du Donon (Sarrebourg à Abreschviller).	1880 - 1883

CHEMINS DE FER MILITAIRES

15 AL 635	Chemin de fer sur route pour la construction des forts.	1868 – 1872
	Chemin de fer pour la construction du fort Gœben près de Metz.	1889
	Chemins de fer militaires d'Amanvillers à Gravelotte et Moyeuvre-Grande à Homécourt.	1916 - 1919

CARTES ET PLANS

15 AL 1665	Tramway de la ville à la gare de Morhange.	(15 AL 598)	1910

15 AL 1674	Tramway électrique de Stiring-Wendel à Petite-Rosselle.	(15 AL 597)	1910
15 AL 1686	Chemin de fer à voie étroite de Thionville à Fontoy, avec courbe, Sérémange-Uckange. 1/500.	(15 AL 590)	Sans date
15 AL 1687	Tramways de Metz.	(15 AL 583)	1908

SERIE S : TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

DEUXIEME SECTION 1918 - 1940

SOUS-SERIE 4 S : ROUTE - GRANDE VOIRIE – CIRCULATION - TRANSPORTS ROUTIERS

CIRCULATION

4 S 222	Instructions générales relatives aux transports publics de voyageurs et de marchandises.	1920 - 1933
4 S 223	Instructions générales relatives aux transports publics de voyageurs et de marchandises.	1934 - 1939
4 S 224	Instructions générales relatives aux transports publics de voyageurs et de marchandises.	1939 - 1940

TRANSPORTS EN COMMUN

4 S 267	Affaires soumises au Conseil général.	1923 - 1938
4 S 277	Frais de contrôle et d'étude des voies ferrées d'intérêt local, tramways et transports automobiles subventionnées. Instructions.	1929 - 1938
	Répartition et recouvrement.	1934 - 1940
4 S 281	Circulation et stationnement des autobus dans la ville de Metz.	1929 - 1939

SOUS-SERIE 7 S : CHEMIN DE FER

CHEMINS DE FER D'INTERET LOCAL

7	S	72	Instructions générales.	1865 - 1940
7	S	80	Ligne *Novéant - Gorze* et *Thionville - Mondorf-les-Bains*. Rachat par le département.	1923 - 1929
7	S	81	Ligne *Novéant-Gorze*. Terrains, travaux, matériel.	1919 - 1928
7	S	83	Ligne *Thionville - Mondorf-les-Bains* et tramways de la vallée de la Fensch.	1922 - 1926
			Vœux du Conseil général.	1922 - 1926
			Tronçon commun dit *de Beauregard.*	1931 - 1939

TRAMWAYS INTERURBAINS

7	S	90	Tramways de la vallée de la Fensch à la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle. Convention et cahier des charges.	1922 - 1939
7	S	91	Tramways de la vallée de la Fensch à la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle. Personnel.	1933 - 1940
7	S	92	Tramways de la vallée de la Fensch à la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle. Règlement d'exploitation.	1933 - 1940
7	S	93	Tramways de la vallée de la Fensch à la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle. Travaux.	1921 - 1929
7	S	94	Tramways de la vallée de la Fensch à la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle. Travaux.	1928 - 1939
7	S	95	Tramways de la vallée de la Fensch à la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle. Horaires et tarifs.	1920 - 1940
7	S	96	Tramways de la vallée de la Fensch à la Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle. Accidents.	1922 - 1940
7	S	97	Tramway de *l'Union des Consommateurs de Produits Métallurgiques et Industriels* (*U.C.P.M.I.*). Hagondange - Maizières-lès-Metz.	1921 - 1938
7	S	98	Tramway de la *Société de la Houve* (Creutzwald - Sarrelouis), de *la Société*	1920 - 1930

	Houillère de Sarre et Moselle (l'Hôpital - Saint-Avold), de *la Société Minière Lorraine* (Hesse).	
7 S 99	Voies privées industrielles.	1924 - 1930

SERIE Z : SOUS-PREFECTURES

SOUS-SERIE 13 Z : DIRECTION DE CERCLE DE FORBACH : CHEMINS DE FER ET CANAUX

13 Z 139	Voies privées, chemin de fer sur route.	1882 - 1917
	Tramways à chevaux de Farschviller à Puttelange-lès-Farschviller.	1876
	Tramway de Forbach.	1909 - 1918

SOUS-SERIE 14 Z : DIRECTION DE CERCLE DE METZ-CAMPAGNE : COMMERCE, INDUSTRIE, TRAVAUX PUBLICS

14 Z 194	Tramways de Metz et environs.	1900 - 1914
	Tramway à vapeur d'Hagondange à Moyeuvre-Grande.	1903 - 1916
	Omnibus électrique de Moyeuvre-Grande à la gare d'Homécourt-Jœuf (Meurthe-et-Moselle).	1904
	Tramways de Metz-Rombas et Moyeuvre-Grande.	1912

SOUS-SERIE 18 Z : DIRECTION DE CERCLE DE THIONVILLE-OUEST : CHEMIN DE FER

18 Z 45	Chemin de fer d'Algrange à Dudelange.	1910
	Tramways électriques de la vallée de la Fensch.	1911 - 1918

ARCHIVES DE L'ENTREPRISE *FORBUS*

- Historique de l'entreprise. Sans date

- Développement du réseau. Sans date

ARCHIVES MUNICIPALES DE METZ

SERIE 2 I POLICE GENERALE

PERIODE 1801-1870

2 I 115	Diligences. Voitures publiques.	1811 - 1849
2 I 116	Voitures de places.	1837 - 1869
2 I 117	Loueurs de voitures : ordonnances et instructions.	1812 - 1869
2 I 118	Vérification des voitures publiques.	1812 - 1863
2 I 119	Omnibus desservant les gares du Nord et du Sud.	1850 - 1858
2 I 120	Omnibus et autres voitures faisant le service de Metz à Moulins.	1829 - 1869

SOUS-SERIE 2 O MOYENS DE TRANSPORTS ET TRAVAUX DIVERS .

PERIODE 1801 - 1870

2 O 42	Services de voitures et d'omnibus se rendant à la gare.	1850 - 1870

PERIODE 1871 - 1918

2 O 13 - 19	Traction animale.	1874 - 1902
2 O 20 - 28	Tramways électriques.	1900 - 1918
2 O 29 - 34	Construction. Entretien. Modifications de lignes.	1900 - 1918
2 O 35 - 38	Construction. Entretien. Modifications de lignes.	1900 - 1918
2 O 39 - 50	Construction. Entretien. Modifications de lignes.	1900 - 1918
2 O 51 - 62	Exploitation.	1871 - 1918
2 O 63 - 71	Halles de voitures.	1871 - 1918
2 O 72 - 81	Projet de ligne Metz, Maizières, Hagondange, Rombas, Moyeuvre.	1871 - 1918

2 O 82 - 87	Projet de ligne Metz, Maizières, Hagondange, Rombas, Moyeuvre.	1871 - 1918
2 O 88 - 90	Projet de ligne Metz, Maizières, Hagondange, Rombas, Moyeuvre.	1871 - 1918
2 O 91 - 106	Tramways. Généralités.	1871 - 1918
2 O 107-120	Affaires personnelles. Accidents.	1871 - 1918
2 O 121-128	Tarifs. Assurances. Rapports administratifs. Cartes de libre parcours.	1914 - 1918

PERIODE 1919 - 1939

2 O 1 - 7	Chemin de fer. Tramways divers.	1919 - 1933
2 O 8 - 17	Tramways. Exploitation.	1919 - 1939
2 O 18 - 21	Tramways. Divers.	1919 - 1939
2 O 22 - 34	Tramways. Affaires personnelles.	1919 - 1939
2 O 35 - 41	Tramways. Affaires personnelles.	1919 - 1939
2 O 42 - 47	Tramways. Autobus. Conseil d'administration. Accidents. Divers.	1919 - 1939
2 O 48	Tramways. Cartes de libre parcours.	1919 - 1926
2 O 49	Tramways. Cartes de libre parcours.	1927 - 1932

PERIODE 1940 - 2002

T.C.R.M.	Tarifs. Bilans. Rapports annuels. Documents divers.	1952 - 1957
T.C.R.M.	Bilans. Documents divers.	1962 - 1964
T.C.R.M.	Documents divers.	1965 - 1966
T.C.R.M.	Coupures de presse. Plaquettes *T.C.R.M.*	1978 - 1985
T.C.R.M.	Coupures de presse. Plaquettes.	1986 - 1992
T.C.R.M.	Coupures de presse. Plaquettes.	1993 - 2002

ARCHIVES *T.C.R.M.*

DOSSIERS : ANCIEN CLASSEMENT

0001	Ligne *Montigny - Devant-les-Ponts.*	1945 - 1967
0002	Ligne *Frescaty - Moulins - Maison-Neuve.*	1945 - 1956
0003	Ligne *Sablon - Metz-Nord.*	1945 - 1967
0004	Ligne *Queuleu - Plantières.*	1945 - 1969
0005	Ligne *Route de Magny - Communal de Magny.*	1945 - 1968
0006	Ligne *Borny. Z.U.P.*	1945 - 1960
0007	Ligne *Plappeville par l'île St-Symphorien.*	1949 - 1966
0008	Ligne *Tivoli.*	1954 - 1963
0009	Ligne *Bellecroix.*	1959 - 1963
00012	Horaires.	1949 - 1965
00014	Arrêts.	1947 - 1968
00023	Mise en place d'un service matinal des dimanches et fêtes.	1946 - 1967
00024	Limites de section.	1947 - 1950
00030	Réorganisation et modification du trafic.	1945 - 1965
0014	Modification du trafic urbain par suite de travaux de voirie.	1947 - 1969
0101	Voies du tramway.	1947 - 1950
0113	Projet de construction des lignes d'alimentation trolley.	1948 - 1952
0114	Construction de la ligne *Longeville - Maison-Neuve.*	1946 - 1964
0116	Construction de la ligne *Frescaty.*	1947 - 1964
0117	Construction de la ligne *Devant-les-Ponts - Dépôt Metz-Nord.*	1946 - 1960
0118	Construction des lignes au centre de la ville.	1947 - 1961
01190	Modifications. Ligne du Sablon.	1951 - 1953
20015	Plan de modernisation et d'équipement des réseaux.	1946 - 1965

DOSSIERS : NOUVEAU CLASSEMENT

UNIVERSITE DE METZ
S. C. D.

DIRECTION - CONSEIL D'ADMINISTRATION

DIRCA	1	Origines et bases de l'entreprise.	Sans date
DIRCA	4	Documentation. Statistiques. Renseignements.	Sans date
DIRCA	6	*Union des Transports Publics.*	Sans date
DIRCA	7	*Union Internationale des Transports Publics.*	Sans date
DIRCA	8	District.	Sans date
DIRCA	9	Aguram.	Sans date
DIRDOTEC	12	Documentation technique.	Sans date
		1) Extension du réseau dans la zone limitrophe de l'agglomération messine.	Sans date
		2) Plan d'action régionale.	Sans date
		3) Plan de modernisation et d'équipement des réseaux.	Sans date
		4) Coordination des transports.	Sans date
		5) Réorganisation et modification du trafic.	Sans date
		6) Délimitation du périmètre urbain.	Sans date
		7) Problèmes des transports urbains.	Sans date

EXPLOITATION

EXPMOUV	1	Tarification.	Sans date
EXPMOUV	4	Trafic.	Sans date
EXPMOUV	5	Circulation.	Sans date
EXPMOUV	9	Horaires.	Sans date
EXPMOUV	12	Restructuration du réseau.	Sans date

ARCHIVES MUNICIPALES DE SAINT-AVOLD

SERIE 15 AL : TRANSPORTS URBAINS - TRAMWAYS

15 AL 1	Projets, investigations : correspondance administrative ville/entreprises.	1888 - 1903
15 AL 2	Etude du projet par Karl Francke : compte-rendu. Devis pour la réalisation. Offres de différentes firmes.	1903 - 1909
15 AL 3	Demande par la ville de concession, d'emprunt et subvention : contrat Société Bergmann - ville.	1908 - 1909
15 AL 4	Demande par la ville de concession, d'emprunt et subvention : contrat Société Bergmann - ville.	1908 - 1910
15 al 5	Travaux d'aménagement : pose, montage. Correspondance avec Bergmann Elektrizitätswerke. Equipement des voitures. Offres de firmes : contrats, photo de l'intérieur du tramway.	1909
15 AL 6	Verein deutsher Strassenbahn und Kleinbahn Nerwaltunger : questionnaire et état descriptif, statistiques, accidents et prescriptions intérieures.	1913 - 1914
15 AL 7	Administration générale : correspondance avec administrations et fournisseurs, rapports d'activité, transports de militaires, blessés et malades, sursis militaire pour personnel, cartes gratuites de transport.	1914 - 1917
15 AL 8	Registre des recettes du 01/04/14 au 31/03/18. Fournitures, rapports, règlements, accidents.	1914 - 1910
15 AL 9	Mise en service et inauguration du tram-way : rapports d'accidents. Règlement d'exploitation.	1909 - 1911
15 AL 10	Règlement d'exploitation.	1910 - 1911
15 AL 11	Registre des billets du 06/10/10 au 29/09/17.	1910 - 1917
15 AL 12	Corporation professionnelle des tramways : contrats d'assurance.	1913 - 1926
15 AL 13	Correspondance avec administrations et firmes : procès.	1911 - 1913
15 AL 14	Correspondance avec administrations et	1911 - 1916

			firmes : contrat avec la Société Bergmann.	
15	AL	15	Correspondance avec administrations et firmes : candidatures à l'emploi de contremaître.	1916 - 1918
15	AL	16	Embauche : sursis militaires. Rapports d'incidents.	1909 - 1914
15	AL	17	Rapports d'incidents.	1914 - 1918
15	AL	18	Assurances. Corporation professionnelle.	1914 - 1918

ARCHIVES MUNICIPALES DE SARREGUEMINES

SERIE 4 O : TRANSPORTS EN COMMUN

4 O 04 Transports divers.

- Dossier concernant la construction des tramways. 1888 - 1932
- Dossier : coordination des transports. 1932 - 1938

4 O 05 Transports autobus - Service urbain.

- Création du service urbain. 1953 - 1956
- Parcours, arrêts, horaires. 1956 - 1975
- Flotte d'autobus. 1956 - 1965
- Publicité. 1956 - 1963
- Gratuité des transports. 1956 - 1961
- Personnel du service. 1956 - 1965
- Dossier financier. 1956 - 1976
- Transports scolaires. 1956 - 1976
- Utilisation du souterrain du Lycée Technique. 1971 - 1972

4 O 06 Transport autobus - Service urbain.

- 5° Plan de modernisation et d'équipement. 1964 - 1966

4 O 07 Transport autobus - Service urbain.

- 7° Plan de modernisation et d'équipement : dossiers d'études. 1973 - 1978

ARCHIVES DE LA MAIRIE DE SARREGUEMINES

- Restructuration du réseau des transports urbains. 1975 - 1977

- Le réseau des transports urbains. 1978 - 1985

- Le réseau des transports urbains. 1986 - 2002

- Statistiques du réseau. 1979 - 2002

ARCHIVES MUNICIPALES DE THIONVILLE

5 C 14	Chemin de fer d'intérêt local : « *Jaengelchen* ». Tramways (Coupures de presse).	Sans date
5 D 22	Trans-Fensch (Coupures de presse).	Sans date
1/182	Transport public. Chemin de fer : *Thionville - Mondorf.* Exploitation. Règlements. Tarifs. Horaires.	1904 - 1934
1/183	Transport public. Chemin de fer : Tramway vers Basse-Yutz et Mondorf.	1905 - 1935
1/184	Transport public. Chemin de fer : Tramway vers Basse-Yutz et la vallée de la Fensch.	1900 - 1929
1/185	Transport public. Chemin de fer : *Thionville - Mondorf.* Embranchement route de la Briquerie.	1909 - 1929
1/186	Transport public. Chemin de fer : *Thionville - Mondorf.* Exploitation.	1908 - 1938
1/187	Transport public. Chemin de fer : Tramway de la vallée de la Fensch vers Moyeuvre.	1912 - 1919
1/188	Transport public. Chemin de fer : Tramway à Guentrange.	1911 - 1919
1/189	Transport public. Chemin de fer : Tramway de la vallée de la Fensch.	1926 - 1938
1/190	Transport public. Trolleybus : *Thionville - Metz - Hagondange - Briey.*	1931 - 1932
1/ 191	Transport public : Gare routière : place Hellot (Square du 11 novembre).	1933 - 1939
22/67	Transport. Chemin de fer économique *Thionville-Mondorf.*	1902 - 1905
22/68	Transport. Chemin de fer économique *Thionville-Mondorf.*	1902 - 1911
22/69	Transport. Chemin de fer économique *Thionville-Mondorf.*	1908 - 1930
22/70	Transport. Chemin de fer économique *Thionville-Mondorf.*	1907 - 1930
22/71	Transport. Tramways électriques.	1930 - 1942

ARCHIVES *TRANS-FENSCH*

- Dossier : historique de l'entreprise. 1945 - 2002

- Dossier : développement du réseau. 1945 - 2002

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES VOSGES

SERIE S TRAVAUX PUBLICS

III CHEMIN DE FER ET TRAMWAYS

B. LIGNES D'INTERET LOCAL

TRAMWAY DE GERARDMER A RETOURNEMER

385	S 1	Construction. Etudes, avant-projet, instruction mixte. Utilité publique. Concession, cahier des charges, convention. Projets et travaux. Sol forestier.	1894 - 1897
1000	S 158	Electrification du tramway de Gérardmer à Retournemer. Relevés des dépenses.	1930 - 1931

TRAMWAY ELECTRIQUE DE RETOURNEMER A LA SCHLUCHT ET AU HOHNECK

386	S 1	Construction et exploitation.	Sans date
1000	S 153	Tramways de Gérardmer à Munster. Electrification. Plans.	1913
1000	S 161	Tramways de Gérardmer à Munster.	1913
1000	S 162	Tramways de Gérardmer à Munster.	1913

C. TRAMWAYS URBAINS

TRAMWAYS ELECTRIQUES D'EPINAL

393	S 1-2	Projet Gaulard et Miette (abandonné).	1900 - 1902
393	S 3	Projet de la Compagnie Electrique de Nancy (exécuté).	1903 - 1904
393	S 4	Projet d'exécution.	1905
393	S 5	Affaires diverses.	1903 - 1905
393	S 6	Affaires diverses.	1903 - 1905
1000	s 131	Chemin de fer. Tramways d'Epinal. Projet	1859 - 1912

		d'exécution (plans). Reprise de l'exploitation. Accidents. Projet de raccordement avec les usines d'Epinay, Golbey, Saint-Laurent.	
1000	S 149	Epinal. Chemin de fer militaire de la place.	1859 - 1912
1000	S 166	Electrification des tramways. Ligne du pont de Golbey au Champ-du-Pin (plans). Concession. Construction (plans).	1903 - 1907

D. LOCOMOTIONS DIVERSES

394	S 1	Machines à vapeur sur les routes. *Steam- Car - Scotte.* Tramways mécaniques. Services publics d'automobiles.	1865 - 1899

ARCHIVES MUNICIPALES D'EPINAL

SOUS-SERIE O 2 : MOYENS DE TRANSPORT

O 2 a	Chemin de fer militaire (1).	Sans date
O 2 a	Chemin de fer militaire (2).	Sans date
O 2 a	Tramway électrique.	1899 - 1904
O 2 a	Tramway électrique. Enquête utilité publique, propositions, avant-projet, délibérations, plans.	1899 - 1904
O 2 a	Tramway électrique. Suite des délibérations. Plans, itinéraires.	1905 - 1921
	Correspondance : 1) 1899 - 1901.	1899 - 1901
	2) 1902 - 1908.	1902 - 1908
O 2 a	Tramway *Traction Moderne*. Délibérations.	1922 - 1925
	Pièces annexes, correspondance, tracts, presse, rapports, dissolution.	1919 - 1936
O 2 b	Transports.	
	1) Voitures de places.	1852 - 1922
	2) Omnibus.	1869 - 1902
	3) Transports. Location de rails.	1886 - 1926
O 2 b	Autobus.	
	1) Délibérations.	1913 - 1926
	2) Divers. Projets, correspondance, affiches, horaires, tarifs, catalogues.	1922 - 1925
O 2 b	Autobus. Dossier d'organisation du service, conventions, correspondance.	1925 - 1926
O 2 b	Autobus.	1935 - 1939
O 2 b	Transports urbains, cars urbains : Société *S.T.A.H.V.*	1944 - 1980

ARCHIVES DE LA *S.T.A.H.V.*

- Dossier réseau d'Epinal. 1947 - 2002

- Dossier réseau de Saint-Dié. 1965 - 2002

SOURCES EDITEES OU IMPRIMEES

BARTHEROTTE M. *Encombrement du trafic urbain et mesures qui s'imposent pour y remédier.* XII[e] assemblée générale technique de l'Union des Voies Ferrées. Nice. 1956. 50 p.

C.E.T.E. de l'Est. *Journée d'information sur les transports collectifs urbains.* Metz. 1974. 120 p.

C.E.T.E. de l'Est. *Sarreguemines. Promotion des transports urbains.* Metz. 1976. 39 p.

C.E.T.E. de l'Est. *Les transports collectifs dans l'agglomération de Longwy.* Metz. 1976. 40 p.

C.E.T.E. de l'Est. *Saint-Avold. Promotion des transports collectifs urbains.* Metz. 1977. 42 p.

C.E.T.E. de l'Est. *Bar-le-Duc. Promotion des transports collectifs urbains.* Metz. 1982. 48 p.

C.E.T.U.R. *Nancy. Une politique pour les déplacements urbains.* Bagneux. 1987. 59 p.

C.T.S. *75[ème] anniversaire de la Compagnie des Tramways Strasbourgeois.* Strasbourg. 1953. 53 p.

DENIZARD J.J. *Les modes de transport des personnes dans les grandes agglomérations.* Avis du Comité économique et social n°11. 1999. 141 p.

EPINAL. *Rapport de la commission des travaux de la ville d'Epinal.* Epinal. 20 février1899. 20 p.

EPINAL. *Réglementation du service des tramways électriques d'Epinal.* Epinal. 15 février 1906. 21 p.

FABERT Y. *Les pointes journalières de circulation de Nancy. Etude d'ensemble.* Nancy. 1959. 161 p.

G.A.R.T. *Annuaire national des transports publics.* Parution annuelle.

G.A.R.T. *Les politiques de transport collectif dans les collectivités.* Voiron. Ed. la Lettre du cadre territorial. S.E.P.T. 1999. 258 p.

I.R.T. *La mobilité dans la vie urbaine.* Colloque d'Arc-et-Senans. Institut de Recherche des Transports. Arcueil. Septembre 1978. 230 p.

LAEDERICH G. et P. *Atlas départemental des voies ferrées secondaires et tramways. Tome VIII. Franche-Comté, Alsace.* Paris. 1978. 27 p.

LAEDERICH G. et P. *Atlas départemental des voies ferrées secondaires et tramways. Tome IX. Lorraine.* Paris. 1978. 32 p.

MATALON B. *Les transports urbains.* Yaris. Commissariat général du plan. Paris. Décembre 1975. 84 p.

METZ. *Arrêté fixant les prescriptions auxquelles ont à se soumettre les voyageurs empruntant les tramways de la ville de Metz.* Imprimerie Le Messin. Metz. 25 janvier 1926. 8 p.

METZ. *Cinquantenaire de l'usine d'électricité et des transports électriques.* Metz. 1951. 34 p.

MEYER J. *L'étalement des pointes.* XIII[e] assemblée générale technique de l'Union des Voies Ferrées. Lyon. 1958. 69 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. Direction des Transports Terrestres. Service des Transports Urbains. *Politique en matière de transports collectifs urbains.* Paris. Décembre 1972. 45 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. Direction des Transports Terrestres. Service des Transports Urbains. *Les transports urbains dans les agglomérations de province.* Paris. 18 mai 1973. 45 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. *L'avenir des transports collectifs urbains.* Paris. 1974. 42 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. Direction des Transports Terrestres. Service des Transports Urbains. Note n° 76/127. *Développement des transports collectifs urbains.* Paris. 1976. 27 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. *Structures tarifaires des réseaux de transports collectifs urbains de province.* Paris. 1978. 39 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. *Cent réseaux urbains de transports collectifs. Informations statistiques. Evolution 1973 – 1977. Situation 1977.* Paris. 1978. 44 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. *Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transports en commun de personnes en 1978.* Paris. 1979. 39 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. Direction des Transports Terrestres. Service des Transports Urbains. *Cent un réseaux urbains de transpors collectifs.* Evolution 1975-1984. Situation 1984. Paris. Décembre 1985. 50 p.

NANCY. *Rapport de la commission des tramways de la ville de Nancy. Nancy.* 3 mars 1873. 10 p.

NANCY. *Rapport de la sous-commission des travaux publics de la ville de Nancy.* Nancy. 15 novembre 1896. 32 p.

NANCY. *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.* Imprimerie nancéienne. Nancy. 15 janvier 1897. 23 p.

NANCY. *Second rapport présenté au nom 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.* Imprimerie nancéienne. Nancy. 17 février 1897. 14 p.

NANCY. *Extension du réseau de tramway. Deuxième avenant à la convention du 15 septembre 1903 et au cahier annexé. Rapport présenté par M. Ch. AERTS au nom de la commission des travaux.* Ed. Crépin-Leblond. Nancy. 11 décembre 1909. 54 p.

NANCY. *Tramways suburbains de Nancy. Mémoire descriptif.* Imprimerie de l'Est. Nancy. Sans date. 14 p.

NANCY. *Tramways suburbains de Nancy. Note complémentaire.* Imprimerie de l'Est. Nancy. Sans date. 14 p.

STRASBOURG. *Tarifs pour les tramways électriques de Strasbourg et environs.* Strasbourg. 1924. 43 p.

STRASBOURG. *75e anniversaire de la C.T.S. Strasbourg.* 1953. 53 p.

STRASBOURG. *100e anniversaire de la C.T.S. Strasbourg.* 1978. 8 p.

STRASBOURG. *Le tramway de l'agglomération strasbourgeoise.* 33 p.

THIONVILLE. *Betriebsordung für die elektrische Strassenbahn Diedenhofen – Fensch, nebst Abzweigungen Kneuttingen – Algringen und Flörchingen – Fameck sowie für die elektrische Bahn Dieden hofen (St.*

Franz) – Niederjeutz. Buchdruckerei E. Becker. Thionville. Septembre 1912. 16 p.

THIONVILLE. *Lothringische Eisenbahn – Aktiengesellschaft. Tarifbestimmungen.* Thionville. Mars 1918. 8 p.

UNION DES TRANSPORTS PUBLICS (U.T.P.). *Livre blanc. Entreprise et politique des transports urbains.* Nice. 14/16 juin 1984. 53 p.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES GENERAUX.

A. OUVRAGES SUR L'HISTOIRE GENERALE.

AGULHON M. *1848 ou l'apprentissage de la République. 1848 – 1852.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1992. 290 p.

AMBROSI C. *L'apogée de l'Europe (1871 – 1918).* Masson. Paris. 1987. 250 p.

AMBROSI D. et A. *La France (1870 – 1940).* Masson. Paris. 1991. 468 p.

AZEMA J.P. *De Munich à la libération.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1979. 416 p.

BECKER J.J. *La France de 1974 à nos jours.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1998. 808 p.

BECKER J.J. BERSTEIN S. *Victoire et frustrations. 1914 – 1929.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1990. 461 p.

BEITON E. GILLES P. PARODI M. *Histoire des faits économiques et sociaux de 1945 à nos jours.* Dalloz. Paris. 2000. 440 p.

BELTRAN A. GRISET P. *La croissance économique de la France.* Cursus Colin. Paris. 1988. 189 p.

BELTRAN A. GRISET P. *Histoire des techniques aux XIX^e^ et XX^e^ siècles.* Cursus Colin. Paris. 1990. 192 p.

BENICHI R. NOUSHI M. *La croissance du XIX^e^ au XX^e^ siècle. Histoire économique contemporaine.* Ellipse. Paris. 1987. 351 p.

BERSTEIN S. *La France des années trente.* Colin. Paris. 1988. 186 p.

BERSTEIN S. *La France de l'expansion. 1. La république gaullienne. 1958 – 1969.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1989. 375 p.

BERSTEIN S. MILZA P. *Histoire du XXe siècle. Tome 1. Un monde déstabilisé. 1900 – 1939.* Hatier. Paris. 1986. 433 p.

BERSTEIN S. MILZA P. *Histoire du XXe siècle. Tome 2. La guerre et la reconstruction.* Hatier. Paris. 1988. 333 p.

BERSTEIN S. MILZA P. *Histoire du XXe siècle. Tome 3. 1953 à nos jours. La croissance et la crise.* Hatier. Paris. 1988. 501 p.

BERSTEIN S. RIOUX J.P. *La France de l'expansion. 2. Croissance et crise. 1969 – 1974.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1995. 332 p.

BONIN H. *Histoire économique de la France depuis 1880.* Masson. Paris. 1988. 366 p.

BORNE D. *Histoire de la société française depuis 1945.* Cursus. Colin. Paris. 1988. 185 p.

BORNE D. DUBIEF H. *La crise des années trente. 1929 – 1938.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1989. 328 p.

CARON F. *Histoire économique de la France. XIX^e^ - XX^e^ siècle.* Colin. Paris. 1981. 320 p.

DROZ B. ROXLEY A. *Histoire générale du XX^e^ siècle jusqu'en 1949. Déclin européen.* Seuil. Paris. 1986. 517 p.

DURAND Y. *La France dans la deuxième guerre mondiale.* Colin. Paris. 1989. 192 p.

ECK J.F. *Histoire de l'économie française depuis 1945.* Cursus. Colin. Paris. 1988. 192 p.

GAUTHIER A. REYNAUD A. *Le monde d'une crise à l'autre.* Bréal. Montreuil. 1987. 295 p.

MATHIEX J. VINCENT G. *Aujourd'hui (depuis 1945). Généralités. La France. Les pays socialistes. L'Amérique latine. L'Afrique.* Masson. Paris. 1984. 476 p.

MAYEUR J. M. *Les débuts de la III^e^ République. 1871 – 1898.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1973. 256 p.

MILZA P. *De Versailles à Berlin (1914 – 1945).* Masson. Paris. 1990. 296 p.

NERE J. *Les crises économiques au XX^e^ siècle.* Colin. Paris. 1989. 160 p.

PAGES M. *La maîtrise de la croissance urbaine.* PUF. Paris. 1980. 125 p.

PARODI M. *L'économie et la société française depuis 1945.* Colin. Paris. 1981. 287 p.

PLESSIS A. *De la fête impériale au mur des fédérés. 1852 - 1871.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1979. 257 p.

PROST A. *Petite histoire de la France au XX^e siècle.* Colin. Paris. 1979. 127 p.

REBERIOUX M. *La République radicale ? 1898 - 1914.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1975. 259 p.

REMOND R. *Introduction à l'histoire de notre temps. L'Ancien Régime et la Révolution.* Seuil. Paris. 1974. 250 p.

REMOND R. *Introduction à l'histoire de notre temps. Le XIX^e siècle de 1845 à 1914.* Seuil. Paris. 1974. 252 p.

REMOND R. *Introduction à l'histoire de notre temps. Le XX^e siècle de 1914 à nos jours.* Seuil. Paris. 1974. 288 p.

RIOUX J. P. *La révolution industrielle. 1780 - 1880.* Seuil. Paris. 1980. 315 p.

RIOUX J. P. *La France de la Quatrième République. 1. L'ardeur et la nécessité. 1944 - 1952.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1980. 315 p.

RIOUX J. P. *La France de la Quatrième République. 2. L'expansion et l'impuissance.* Nouvelle Histoire de la France Contemporaine. Seuil. Paris. 1983. 384 p.

RIOUX J. P. SIRINELLI J. F. *La France d'un siècle à l'autre. 1914 - 2000.* Hachette. Paris. 2000. 992 p.

TACEL M. *La France et le monde au XX^e siècle.* Masson. Paris. 1989. 288 p.

TACEL M. *Restaurations. Révolutions. Nationalités. 1815 - 1870.* Masson. Paris. 1990. 264 p.

VIAL J. *L'avènement de la civilisation industrielle.* Sup Historien. PUF. Paris. 1973. 230 p.

B. OUVRAGES SUR LA VILLE.

ACTES DES ENTRETIENS DE LA VILLETTE. *La ville. Urbanisme, réseaux, environnement.* Paris. 1993. 256 p.

BAIROCH P. *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'Histoire.* Gallimard. Paris. 1985. 707 p.

BASTIE J. DEZERT B. *L'espace urbain.* Masson. Paris. 1980. 384 p.

BASTIE J. DEZERT B. *La Ville.* Masson. Paris. 1991. 384 p.

BEAUJEU – GARNIER J. *Géographie urbaine.* Colin. Paris. 1980. 360 p.

BEAUJEU – GARNIER J. CHABOT G. *Traité de géographie urbaine.* Colin. Paris. 1963. 495 p.

BERTRAND M. J. *Pratique de la ville.* Masson. Paris. 1978. 224 p.

BONELLO Y. H. *La ville.* PUF. Paris. 1996. 128 p.

BURGEL G. *La ville aujourd'hui.* Hachette. Paris. 1993. 220 p.

CHALINE C. *La dynamique urbaine.* PUF. Paris. 1980. 206 p.

DEZERT B. METTON A. STEINBERG J. *La périurbanisation en France.* Sedes. Paris. 1991. 226 p.

DUBY G. (sous la direction de). *Histoire de la France urbaine. Tome 4. La ville de l'âge industriel.* Seuil. Paris. 1983. 671 p.

DUBY G. (sous la direction de). *Histoire de la France urbaine. Tome 5. La ville aujourd'hui.* Seuil. Paris. 1985. 671 p.

DUBY G. *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes.* Colin. Paris. 1991. 198 p.

GAUDIN J. P. *Les nouvelles politiques urbaines.* PUF. Paris. 1993. 128 p.

GEORGE P. *Précis de géographie urbaine.* PUF. Paris. 1974. 286 p.

HAUMONT N. *L'urbain dans tous ses états. Faire, vivre, dire la ville.* L'Harmattan. Paris. 1998. 396 p.

LABORDE P. *Les espaces urbains.* Nathan. Paris. 1989. 239 p.

MERLIN P. *Méthodes quantitatives et espace urbain.* Masson. Paris. 1973. 190 p.

MERLIN P. *La croissance urbaine.* PUF. Paris. 1994. 128 p.

MERLIN P. *Les banlieues des villes françaises.* La Documentation Française. Paris. NED n° 5073 – 74. 1998. 210 p.

PAGES M. *La maîtrise de la croissance urbaine.* PUF. Paris. 1980. 127 p.

PAULET J. P. *Géographie urbaine.* Colin. Paris. 2000. 315 p.

PINOL J. L. *Le monde des villes au XIX^e siècle.* Hachette. Paris. 1991. 230 p.

POUSSOU J. P. *La croissance des villes au XIX^e siècle. France, Royaume-Uni, Etats-Unis, Pays germaniques.* Sedes. Paris. 1992. 502 p.

REMY J. *La ville phénomène économique.* Les Editions Vie Ouvrière. Bruxelles. 1966. 297 p.

RONCAYOLO M. *La ville et ses territoires.* Gallimard. Paris. 1990. 192 p.

WACKERMANN G. *Géographie urbaine.* Ellipses. Paris. 2000. 239 p.

C. OUVRAGES SUR LES TRANSPORTS.

A.T.P. *Socio-économie des transports. Transports et société.* Colloque de Royaumont. Economica. Paris. Avril 1978. 732 p.

BERNADET M. LASSERRE J. C. *Le secteur des transports.* Economica. Paris. 1985. 336 p.

BONNAFOUS A. (sous la direction de). *Questions vives pour une prospective de la mobilité.* In Circuler Demain. DATAR. Edition de l'Aube. 1993. 188 p.

BONNAFOUS A. PATIER-MARQUE D. PLASSARD F. *Mobilité et vie quotidienne.* PUL. Lyon. 1981. 172 p.

CHESNAIS M. *Transport et espace français.* Masson. Paris. 1981. 212 p.

CLOZIE R. *Géographie de la circulation.* Génin. Paris. 1963. 404 p.

COULLAUD C. TILLIET D. *75 ans d'autobus en France.* Edition E.P.A. 1979. 215 p.

DUPUY G. *La dépendance automobile, symptômes, analyse, diagnostics, traitement.* Anthropose. 1999. 160 p.

FARMAND D. *Les automobiles.* Editions J. Fritsch. Paris. 1898. 430 p.

GUILLEMIN CH. *Le prix de la route. Essai sur la tarification publique.* Economica. Paris. 1976. 152 p.

GUYON G. *Les transports en question.* Edition du Cerf. Paris. 1975. 195 p.

HUMBERT G. *Traité des chemins de fer d'intérêt local.* Editions Baudy et cie. Paris. 1983. 493 p.

L'HUILLIER D. *Le coût de transport.* Cujas. Paris. 1965. 467 p.

MACHEFERT-TASSIN Y. NOUVION F. WOIMANT J. *Histoire de la traction électrique. Tome 1. Des origines à 1940.* La Vie du Rail. Paris. 1980. 562 p.

MACHEFERT-TASSIN Y. NOUVION F. WOIMANT J. *Histoire de la traction électrique. Tome 2. De 1940 à nos jours.* La Vie du Rail. Paris. 1986. 186 p.

MARCADON J. *Les transports. Géographie de la circulation dans le monde* Colin. Paris. 1997. 215 p.

MERLIN P. *Géographie des transports.* PUF. Paris. 1992. 128 p.

MEYRONNEIN J. P. *Le transport face à l'environnement.* Edition Celse. Paris. 1998.

NEIERTZ N. *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours.* Comité pour l'histoire économique et financière pour la France. Thèse. 1999. 798 p.

QUINET E. TOUZERY L. *La coordination des infrastructures de transports.* Ministère des transports. La Documentation Française. Paris. 1980. 146 p.

RITTER J. *Géographie des transports.* PUF. Paris. 1976. 125 p.

SOCIETES SAVANTES. *Les transports de 1610 à nos jours.* Actes du 104e Congrès National des Sociétés Savantes à Bordeaux en1979. Paris. 1980. 452 p.

SOULAGE F. *Migrations urbaines, croissance urbaine et réseaux de transports.* Paris X. 1974. 876 p.

TELLIER N. *La grande aventure des cars Chaussons.* Edijac. 1988. 303 p.

WOLKOWITSCH M. *Géographie des transports.* Colin. Paris. 1982. 380 p.

WOLKOWITSCH M. *Concurrence et complémentarité entre les modes de transports en France. Transports et mutation.* Dossier des Images Economiques du Monde. Sedes. Paris. 1983. pp. 133 à 173.

D. OUVRAGES SUR L'ALSACE.

BLANC A. JUILLARD E. REY J. ROCHEFORT M. *La région de l'Est.* PUF. Paris. 1970. 160 p.

DOLLINGER P. HATT J.J. L'HUILLIER F. LIVET G. MARX R. RAPP F. *Histoire de l'Alsace.* Privat. Toulouse. 1970. 526 p.

JUILLARD E. *Atlas et géographie de l'Alsace et de la Lorraine.* Flammarion. Paris. 1977. 287 p.

LIVET G. (sous la direction de). *Histoire de Colmar.* Privat. Toulouse. 1983. 305 p.

LIVET G. RAPP F. (sous la direction de). *Histoire de Strasbourg.* Privat. Toulouse. 1987. 528 p.

MESMMER A. *Histoire de Colmar.* In article Colmar de l'Encyclopédie de l'Alsace. Editions Publitotal. Strasbourg. 1982-1986. pp. 1 932 à 1 965.

NONN H. *Strasbourg et sa communauté urbaine.* Documentation française. NED n° 4657-58. 1982. 199 p.

NONN H. *Géographie et économie.* In article Colmar de l'Encyclopédie de l'Alsace. Editions Publitotal. Strasbourg. 1982-1986. pp. 1 824 à 1 844.

OBERLE R. (sous la direction de). *Histoire de Mulhouse des origines à nos jours.* Edition des Dernières Nouvelles d'Alsace. Strasbourg. 1977. 993 p.

REITEL F. *Les régions de la France de l'Est et leur environnement géographique.* Coopérative de presse Raiffeisen. COPRUM. Strasbourg. 1966. 158 p.

RITTE J. *L'Alsace.* PUF. Paris. 1985. 125 p.

ROCHEFORT M. *L'organisation urbaine de l'Alsace.* PUF. Paris. 1962. 384 p.

WACKERMANN G. *Belfort, Colmar, Mulhouse, Bâle, Fribourg. Un espace économique transfrontalier.* La Documentation française. NED n° 4824. 1986. 143 p.

E. OUVRAGES SUR LA LORRAINE.

AIMOND C. *Histoire de Bar-le-Duc.* Librairie Bollaert. Bar-le-Duc. 1982. 462 p.

ALBERS J. H. *Geschichte der Stadt Metz.* Metz 1902. 187 p.

ARTZ L. REITEL F. *Montigny-lès-Metz.* Serpenoise. Metz. 1988. 462 p.

BLACHE J. *Géographie lorraine.* Berger-Levrault. Nancy. 1938. 475 p.

BONNEFONT J. C. (sous la direction de). *Histoire de la Lorraine de 1900 à nos jours.* Privat. Toulouse. 1979. 455 p.

CABOURDIN G. LESOURD J. A. *La Lorraine. Histoire et Géographie.* SLEL. Nancy. 1962. 153 p.

CABOURDIN G. GERARD C. *Lorraine d'hier. Lorraine d'aujourd'hui.* PUN. Serpenoise. Nancy. Metz. 1987. 232 p.

DION R.M. *La région urbaine de Nancy. Etudes géographiques.* Thèse de Doctorat d'Etat. Nancy II. 1983. 931 p.

DONNET - NIEDZIELSKI A.M. *Une promenade d'architecture à Metz.* Serpenoise. Metz. 1986. 111 p.

EISELE A. *Saint-Avold. Architecture et urbanisme.* D.E.S. Nancy. 1982. 50 p.

FRAIMBOIS P. *Histoire de la Lorraine.* Famot. Genève. 1977. 356 p.

FRECAUT R. (sous la direction de). *Géographie de la Lorraine.* PUN. Serpenoise. Nancy. Metz. 1983. 635 p.

GAUNARD M.F. *Organisation urbaine et aménagement du territoire dans l'espace transfrontalier sarro-lorrain.* Thèse de géographie. Metz. 1994. 462 p.

GIRARDOT A. (sous la direction de). *Histoire de Verdun.* Privat. Toulouse. 1980. 302 p.

GRODIDIER DE MATONS M. *Metz, étude de géographie urbaine et économique.* Nancy. 1928. 23 p.

JAVELET R. *Epinal à la Belle Epoque.* Mulhouse. 1969. 150 p.

JUILLARD E. *Atlas et géographie de l'Alsace et de la Lorraine.* Flammarion. Paris. 1977. 287 p.

KUNTZ M. *Metz l'impériale, une aventure urbaine. 1850 - 1870.* Serpenoise. Metz. 1989. 223 p.

LE MOIGNE Y. (sous la direction de). *Urbanisme et architecture en Lorraine. 1830 - 1930.* Serpenoise. Metz. 1982. 295 p.

LE MOIGNE Y. (sous la direction de). *Histoire de Metz.* Privat. Toulouse. 1986. 448 p.

MUTELET M. *Metz annexée (1870 - 1918) ou un demi siècle d'histoire messine par la gravure, l'affiche, l'image.* Metz. 1962. 146 p.

PARISSE M. (sous la direction de). *Histoire de la Lorraine.* Privat. Toulouse. 1977. 496 p.

REITEL F. *La Lorraine.* PUF. Paris. 1982. 128 p.

ROTH F. *La Lorraine annexée (1870 - 1918).* Thèse Lille. P.U.N. Nancy. 1976. 765 p.

TAVENAUX R. (sous la direction de). *Histoire de Nancy.* Privat. Toulouse. 1978. 606 p.

WEYMULLER F. *Histoire d'Epinal des origines à nos jours.* Horvath. Le Côteau. 1985. 359 p.

II. OUVRAGES SUR LES TRANSPORTS URBAINS.

APPENZELLER S. GOSTELI M. *Basel und sein Tram. Die Geschichte der Basler Verkehrs Betriebe.* Edition Christoph Merian. Bâle. 1995. 224 p.

AUCAMUS E. GALINE L. *Tramways et automobiles.* Dunod. Paris. 1900. 479 p.

BARDELLI P. *Demande et coûts des transports urbains dans l'agglomération de Nancy.* Mémoire universitaire de Nancy. Faculté de droit et sciences économiques. Nancy. 1969. 150 p.

BASTIEN P. *Transports en commun et espace urbain. L'exemple messin.* Maîtrise de géographie. C.E.G.U.M. Metz. 1989. 397 p.

BASTIEN P. *Les transports collectifs urbains en Lorraine (Fin XIX^e – XX^e s.).* D.E.A. de géographie. C.E.G.U.M. Metz. 1992. 128 p.

BASTIEN P. *Deux siècles de transports urbains messins.* Serpenoise. Metz. 1998. 152 p.

BEAUCIRE F. *Les transports publics et la ville.* Milan. Toulouse. 1996.

BEAUCIRE F. LEBRETON J. *Transports publics et gouvernance urbaine.* Milan. Toulouse. 2000. 127 p.

BIGEY M. SCHMIDER A. *Les transports urbains.* Edition Universitaires. Paris. 1973. 186 p.

CANCALON F. GARGAILLO L. *Les transports collectifs urbains. Quelles méthodes pour quelle stratégie ?* Celse. Paris. 1991. 342 p.

CANEPA B. MATHIEU M. *Les transports collectifs pour libérer la ville.* Les Presses du Management. Noisiel. 1992.

CENTRE DE PRODUCTIVITE DES TRANSPORTS. *Les transports collectifs et la ville.* Celse. Paris. 1973. 292 p.

CHEMIN O. *Tramway. Construction et exploitation.* Dunod. Paris. 1880. 446 p.

CHESNAIS M. *Transports et mutations actuelles.* Dossier des Images Economiques du Monde. Sedes. Paris. 1983. pp. 175 à 204.

COURANT R. *Le temps des tramways.* Edition du Cabri. 1982. 191 p.

COURANT R. BEJUI P. *Les trolleybus.* Presses et Editions Ferroviaires. Grenoble. 1985. 159 p.

DUBY C. *L'auto et la ville. Un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir.* Flammarion. Paris. 1995. 125 p.

E.N.P.C. *Les transports collectifs urbains : un défit pour nos villes.* Presses de l'E.N.P.C. Paris. 1988. 538 p.

FICHELET R. *Les déplacements et leurs régulations. De quelques variables stratégiques pour une compréhension des comportements automobiles en zone urbaine.* Seres. A.T.P. Socio-Economie des Transports. Paris. 1978. 246 p.

GENOT M. *Les conditions historiques de la disparition du tramway en France.* D.E.A. Paris. 1979. 90 p.

GERONDEAU C. *Les transports urbains.* PUF. Paris. 1977. 128 p.

GOUDWIN P.B. *Evolution de la motivation des usagers en matière de choix modal : transports de personnes.* Conférence européenne des Ministres des Transports. Table Ronde 68. 1984. 31p.

GUEDON P. *Traité pratique des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.* Paris. 1901. 393 p.

GUILLEMIN J. *Les années tram. 1874 – 1958.* Edition de l'Est. Nancy. 2000. 94 p.

GUYON G. *Les transports en question.* Edition du Cerf. Paris. 1975. 195 p.

I.R.T. *La mobilité dans la vie urbaine.* Arcueil. 1979. 230 p.

KLAM L. *Recueil historique. Du tramway de Forbach à la R.M.T.C.* Forbach. 1972. 28 p.

KUHLMANN H. *Les chemins de fer urbains. Etude économique et sociale.* Eyrolles. Paris. 1936. 186 p.

LANGEVIN M. *L'organisation des transports dans les grandes cités.* S.E.E. Paris. 1944. 161 p.

LANGEVIN M. *Les transports urbains.* Midol. Montargis. 1952. 31 p.

LEFEVRE C. OFFNER J. M. *Les transports urbains en question. Usagers – Décisions – Territoires.* Editions Celse. Paris. 1990. 221 p.

MASSOT M.H. MONJARET B. *La clientèle des transports collectifs urbains dans les villes moyennes.* In *Un milliard de déplacements par semaine, la mobilité des Français.* INRETS. La Documentation française. 1989. pp. 85 à 101.

MERLIN P. *Moyens de transport d'avenir. Etude bibliographique.* Etude pour le compte de l'I.A.U.R.P. Paris. Novembre 1965. 95 p.

MERLIN P. *Les politiques de transports urbains.* Masson. Paris. 1981. 175 p.

MERLIN P. *La planification des transports urbains.* Masson. Paris. 1984. 224 p.

MERLIN P. *Les transports urbains.* PUF. Paris. 1992. 127 p.

MULLER G. *L'année du Tram.* Les Editions Ronald Hirlé. Strasbourg. 1994. 239 p.

OFFNER J. M. *L'expertise locale en transports urbains des années soixant-dix.* Rapports I.N.R.E.T.S. n° 22. Décembre 1986. 95 p.

OFFNER J. M. *Représentation de la notion de service public par des experts des transports collectifs urbains.* Rapports I.N.R.E.T.S. n° 86. Janvier 1989. 64 p.

PENY A. WACHTER S. (sous la direction de). *La vitesse et la ville.* Edition de l'Aube. 1999. 198 p.

RIDEAU M. *Promenade pittoresque dans un coin de Lorraine.* Editions Impact. Longwy. 1990. 125 p.

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

ROSTAND G. WALDMANN R. *Le coût des transports urbains dans les agglomérations. Tome 1. Les transports en commun de province.* Ministère de la construction. Paris. 1962. 106 p.

ROSTAND G. WALDMANN R. *Le coût des transports urbains dans les agglomérations. Tome 2. Les transports en commun de la région parisienne.* Ministère de la construction. Paris. 1962. 76 p.

SERAFON E. *Les tramways, les chemins de fer sur route, les automobiles.* Paris. 1898. 576 p.

SERVANT L. *L'amélioration des transports urbains. Expériences françaises et étrangères.* La Documentation Française. NED n° 4473. Paris. 1978. 156 p.

THERI H. et alii. *La cartographie des transports urbains.* CETUR. Bagneux. 1992. 48 p.

WIEL M. *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée.* Madarga. 1999. 150 p.

ZIV J. C. NAPOLEON C. *Le transport urbain, un enjeu pour les villes.* Dunot. Paris. 1981. 236 p.

III. ARTICLES DE REVUES.

ANDAN O. *Les transports et l'organisation de l'espace autour des grandes villes françaises.* BAGF. N° 439. 1977. pp. 5 à 11.

ANDAN O. REICHMANN S. *Qualité des transports collectifs dans la couronne de quelques villes françaises.* Transports, Environnement, Circulation. N° 31. 1978. pp. 27 à 38.

AUBERGER M. *Approche théorique de l'équilibre « transport en commun – transport privé » dans une métropole.* Métro. Volume IV. N° 1. pp. 97 à 117.

BARBIER M. MERLIN P. *Choix du moyen de transport par les usagers.* Cahiers de l'IAURP. Volume spécial « Transports ». N° 4-5. Paris. 1966. 58 p.

BERTAUD J. *Transport, circulation et stationnement en France et à l'étranger.* Transport. N° 100. Paris. Avril 1965. pp. 135 à 142.

BIEBER A. *Urbaniser l'automobile.* Analyse et Prévision. 1971. pp. 1 193 à 1 219.

BOURGIN C. *Effets de la promotion des transports collectifs sur leur utilisation.* TEC n° 36. Septembre – Octobre 1979. pp. 6 à 10.

BOURLAUD M. *Le réseau de Nancy.* Industrie des voies ferrées et transports automobiles. Paris. Mai 1955. pp. 63 à 73.

BUDILLON A. *Influence des infrastructures de transport sur l'urbanisation.* Cahier de l'IAURP. Volume 35. Paris. Octobre 1974. 52 p.

C.E.T.U.R. - G.A.R.T. *Transports publics en ville moyenne.* Actes de la journée nationale organisée par le GART, le 26 juin 1991 à Montluçon. Déplacement. N° 10. Bagneux. 1992. 129 p.

C.E.T.U.R. - G.A.R.T. *L'enjeu de la desserte du péri-urbain.* Compte-rendu de la journée du 23 septembre 1992 à Montpellier. Déplacement. N° 13. Bagneux. 1993. 127 p.

CHAPUIS J. *Les transports de Saint-Avold.* Chemins de fer régionaux et urbains. N° 175. Paris. Janvier 1983. pp. 47 à 51.

C.N.R.S. Colloques nationaux du C.N.R.S. N° 931. *L'analyse interdisciplinaire de la croissance urbaine.* Toulouse 1-3 juin 1971. Edition du C.N.R.S. 1972. 387 p.

CONTAMINE H. *La place forte de Metz de 1866 à 1914.* Annales de l'Est. Nancy. 1934. pp. 154 à 160.

DELGOFF E. *Les transports et la circulation dans les zones urbaines.* Industries des voies ferrées et transports automobiles. N° 594. Paris. Octobre 1963. pp. 154 à 160.

DEKHERS M.A. SAUVEZ M. *Formes d'urbanisations nouvelles et transports en zones périphériques.* Paris. IRT. 1977. 90 p.

DUPUY G. *Vers une théorie territoriale des réseaux : une application aux transports urbains.* Annales de Géographie n° 538. 1987. pp. 658 à 679.

ELKOUBY J. GOLBERG S. *Circulation et transports dans les zones urbaines.* Transports. N° 103. Juillet-Août 1965. pp. 234 à 238.

FISCHER L. *Les transports urbains. Les Tramways de Mulhouse.* Bulletin de la Société Industrielle de Mulhouse (BSIM). N° 1 II. 1947. pp. 38 à 43.

GALANTE P. *Circulation dans les centres urbains : problèmes et coûts.* Urbanistica. N° 39. Octobre 1963. pp. 145 à 150.

GENEREAU M. *Phénomène urbain et circulation. Vie sociale.* Cahiers de CEDIAS. N° 2. Mars 1964. pp. 62 à 66.

GERONDEAU C. *Transports et expansion urbaine.* Note d'information n° 7 du Service des Etudes et Recherches de la Circulation Routière (S.E.R.C.). Ministère de l'Equipement et du Logement. Paris. 1965. 130 p.

GEORGE P. *Problème géographique de la reconstruction et de l'aménagement des villes en Europe occidentale depuis 1945.* Annales de Géographie. Janvier – Février 1960. pp. 2 à 14.

GOLDBERG S. *Transports et urbanisme. La jaune et la rouge.* Numéro spécial Les Transports. Paris. 1964. pp. 23 à 28.

GRANDADAM B. *Les transports en commun à Colmar à la fin du XIX^e siècle. Deux façons d'assurer la liaison entre la gare et le port du canal.* Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar. 1980 – 1981. pp. 155 à 162.

HASLAUER G. HERRENSCHNEIDER A. *Die Geschichte der Strassenbahn in Strasburg.* Strassenbahn Magazin. Août 1975. pp. 163 à 240.

HOLZ J. M. *Les faubourgs de Plantière – Queuleu.* Mosella. Tome 1. N° 2. Metz. 1971. pp. 43 à 54.

LARROQUE D. *Apogée, déclin et relance des tramways en France.* Culture technique n° 19. Mars 1989. pp. 54 à 63.

LARROQUE D. *L'expansion des tramways urbains en France avant la Première Guerre Mondiale.* Histoire, Economie et Société. CEDES-CDU. Paris. N° 1 1990. pp. 135 à 168.

LARUE – DUBOST H. *Les transports en commun de Metz.* Chemins de fer régionaux et urbains. 1972. pp. 43 à 52.

LAURE A. *Transports et urbanisme.* Transport. N° 94. Octobre 1964. pp. 295 à 300.

LOEFFLER N. *Un siècle et demi d'histoire ferroviaire à Saint-Louis.* Bulletin de la Société d'Histoire de Huningue et de sa Région. Musée de Huningue. Bulletin 36. 1991. pp. 77 à 112.

LUTZ R. *Die Geschichte der Strassenbahn in Metz.* Strassenbahn Magazin. N° 65. Août 1987. pp. 202 à 225.

LUTZ R. *Die Verchselstram Strassenbahn von Saint-Avold Lothringen.* Strassenbahn Magazin. N° 71. Février 1989. pp. 26 à 34.

LUX P. *Les voies étroites de Colmar et de sa région (1).* Connaissance du rail. N° 4. Octobre-Décembre 1979. pp. 14 à 17.

LUX P. *Les voies étroites de Colmar et de sa région (2).* Connaissance du rail. N° 5. Janvier – Février 1980. pp. 29 à 32.

MADRE J.L. *La concurrence entre l'automobile et les transports publics pour les déplacements locaux.* Transport – Urbanisme – Planification. Vol. 7. 2ème trimestre 1987. pp. 113 à 131.

MARCONIS R. *Les transports en France. Les enjeux territoriaux de la libération et de la déréglementation.* Historiens et Géographes n° 370. 2000. pp 299 à 319.

MERLIN P. *Transports d'avenir.* Cahier de l'IAURP. Volume spécial. N° 4-5. Avril 1966. 56 p.

OBERLE R. *De la calèche aux transports en commun.* Bulletin du Musée historique des sciences humaines de Mulhouse. Tome 89. Mulhouse. 1982. pp. 9 à 16.

OFFNER J.M. *La disparition des tramways en France.* Chemins de fer n° 388. Janvier 1988. pp. 6 à 10.

OLIVIER H. *Cent ans de transports en commun mulhousiens.* Musée historique des sciences humaines de Mulhouse. Tome 89. Mulhouse. 1982. pp. 17 à 111.

ORFEUIL J.P. *La promotion des transports collectifs urbains dans le contexte énergétique actuel.* Transport n° 252. Avril 1980. pp. 171 à 175.

ROLLAND-MAY C. *L'urbanisation du pays messin.* L'Espace Géographique. N° 1. 1978. pp. 43 à 51.

SITTLER L. *L'extension de Colmar depuis le début du XIXe siècle.* Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar. 1963. pp. 20 à 29.

SITTLER L. *Considération sur l'agrandissement de la ville. Le Colmar de demain.* Annuaire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Colmar. 1963. pp. 30 à 35.

SÖHNLEIN W. *Strassen und Kleinbahnen in Raum Colmar.* Strassenbahn Magazin. N° 22. Novembre 1976. pp. 293 à 304.

SÖHNLEIN W. *Strassenbahnen in Diedenhofen und im Fentschtal.* Strassenbahn Magazin. N° 26. Novembre 1987. pp. 199 à 303.

U.T.P. *Les réseaux d'Alsace et de Lorraine à travers la guerre.*
- *Réseau de Strasbourg.* pp. 26 à 33.
- *Réseau de Mulhouse.* pp. 33 à 35.
- *Réseau de Metz.* pp. 36 à 38.
- *Réseau de Colmar.* pp. 39 à 40.

L'Industrie des voies ferrées et des transports automobiles. Mars 1947.

WOLKOWITSCH M. *Transports et Energie.* Annales de Géographie. Paris. 1988. Septembre-Octobre 1981. pp. 535 à 559.

ZANDER P. *Vers un nouveau type de ville ? Les mutations de l'espace urbain Metz – Thionville.* Mosella. Tome 20. Metz. 1994. 624 p.

La revue mensuelle ***Transport Public***, éditée par l'*Union des Transports Publics* (*U.T.P.*), organisme regroupant les entreprises de transport.

INDEX

INDEX DES NOMS DE PERSONNES

A

Abel 63, 64

B

Baron de Gargan 75
Barthelémy 34
Baudouin 227
Baudry 33
Biebler 37
Bouchy 281, 316
Braun 34, 42, 68, 69
Bressot 222, 225
Bronsart von Schellendorf 79
Büsing 80, 81

C

Callot 207
Cannepin 65
Cauderay 134, 140
Charton 340
Cormontaigne 96
Cropsal 166

D

Delettrez 59
Delure 165
Demonet 112
Denys 59
Deriche 59, 68
Dollfus 32, 125
Dubost 134
duc de Roanne 32
Dudot 66

F

Faye 94
Féral 68, 69, 74, 75
Francke 131, 133
Friess 38

G

Galilée 34
Gargan 74
Garnier 140
Gaulard 134, 140
Gombers 34
Goussin 75
Grammont 94
Greene 57
Grill 166
Guenser 187
Guillaume II 96
Gutton 126

H

Haffner 315
Hammer 140
Hanser 39
Harding 57, 58, 59
Hault 58, 60, 80
Hénardinquer 52
Herrscher 38, 39
Heyberger 40
Hopquin 532
Hocquard 331, 343
Hoffmann 35
Holtz 400

J

Jacotté 222
Jagot -Lachaume 222
Judlin 251
Julliand 140

K

Kalis 334
Klein 34, 42
Kreyfeld 131

L

La Haye 47
Lambilly 316
Laurent 36
Legris 188
Lejeune 134
Lekmann-Richter 131
Lienard 52
Livesey 57
Lostanges 224
Loth 134
Loubat 46, 47

M

Machetoy 75
Mahalin 36
Mangin 36
Marchand 415
Marin 343
marquis de Crenan 32
marquis de Sourche 32
Martin 35
Mattos 57

Meyer 54
Mieg-Koechlin 86
Miette 134, 140
Montagnon 37
Monzil 310

N

Nitzsche 105
Noach 125

O

Omnes 33
Ott 35
Oudot 57, 58, 59

P

Pascal 32
Petre 343
Pierre 36
Puttkamer 54

R

Reeves 533
Reitel 16
Renard 52
Richard 75
Robert 34, 149
Romand 313
Rostand 151
Roy 59

S

Salats 165, 166
Samalens 50
Sauvage 30
Scherrer 40
Siemens 91
Sigismund von Kramer 98
Simon 75
Single 86
Soder 41
Sprague 92
Stein 140
Stephenson 45
Stoltz 37

T

Thirion 42
Titercher 51

V

Van de Poele 92
Vicarino 140

W

Wéber 316
Weymuller 224
Winsbach 188

INDEX DES NOMS DE LIEUX

A

Algrange.....53, 135, 136, 478
Alkirch..... 523
Altenheim 123, 172
Amsterdam 47
Angers 94
Annecy..... 494
Anvers 74, 75
Armentières 94
Ars-Laquenexy 509
Ars-sur-Moselle..... 67
Atton..... 491
Audun-le-Tiche 515
Augny 272
Avignon..... 520

B

Bade 84, 123
Bade-Wurtemberg..... 518
Bâle 40, 41, 96, 124, 462, 512, 523
Ban-Saint-Martin.....97, 180, 272
Bar-le-Duc 377, 442, 453
Barr..... 521
Bartenheim..... 463
Basse-Yutz.....135, 220, 478
Behren..... 325, 352
Belleville 446
Berlin. 47, 64, 91, 92, 95, 100, 131, 132, 138
Berstett..... 243
Besançon 94, 437
Birkenhead 47
Bischheim.....80, 81, 422
Bitche 492
Blénod-lès-Pont-à-Mousson..... 491
Blotzheim..... 463
Bobigny..... 496
Bollwiller..... 125
Bonsecours 60
Boofzheim 256, 270, 292
Bordeaux 334, 496, 520
Borny.....272, 323, 403
Bourges 94
Bourtzwiller...44, 86, 88, 106, 326
Brême..... 131
Brescwickersheim 255
Brest..... 494
Broadway..... 46
Bronsart von Schellendorf..... 79
Bruges 64
Brunstatt..... 38, 44
Bruxelles 47, 59, 64
Bruyère-le-Châtel..... 75
Bühl 84, 123, 172
Buschwiller..... 463

C

Caen 503
Cannes 94
Châlons en Champagne 94
Champigneulles 36, 126, 329
Champigny 126
Chantraine.....142, 143, 355
Charleville-Mézières 94
Charmes 36
Château-Salins 66, 67
Châtel-Saint-Germain ...65, 67, 272
Châtenois 492
Colmar... 38, 40, 95, 124, 125, 138, 151, 155, 159, 166, 192, 209, 219, 220, 268, 269, 271, 273, 278, 291, 345, 347, 383, 422, 423, 425, 443, 515, 516
Copenhague..... 47
Courbevoie..... 64
Cronenbourg.....82, 111, 232

D

Darmstadt 127
Delme 66, 67
Devant-les-Ponts.... 68, 71, 97, 241, 260, 320
Dijon..... 94
Dinozé 326
Dombasle.....57, 126, 336
Donon..... 130
Dorf im Warnd 513
Dornach.....37, 44, 86

E

Ebermunster..... 492
Ebersheim 492

Eckbolsheim 81, 422
Eckwersheim..... 422
Einville..... 130
Elbeuf..... 94
Ensisheim.....87, 125, 154
Entzheim 422, 512
Epinal 28, 36, 38, 50, 56, 134, 140, 141, 142, 156, 209, 221, 222, 224, 228, 298, 300, 325, 340, 354
Erstein.....125, 292, 522
Eschau 422
Esch-sur-Alzette..... 514
Essey-lès-Nancy.....291, 329, 336

F

Fameck.....53, 135, 324, 478
Farébersviller 325
Fegersheim 422
Fentsch..... 135
Fleury 67
Florange..... 135, 478
Folpersviller 460
Fontainebleau 94
Fontoy 53, 135, 478
Forbach 28, 133, 134, 158, 159, 160, 173, 176, 209, 219, 268, 274, 275, 288, 297, 324, 348, 349, 420, 442, 443, 454, 514
Francfort.....64, 131, 132, 134
Freyming-Merlebach..... 420, 513
Fribourg-en-Brisgau..512, 515, 523
Frouard.....36, 57, 329

G

Gandrange 478
Geipolsheim 422
Genève..... 47
Gérardmer 130
Golbey 50, 141, 142, 222, 223, 354, 355
Gondreville..... 329, 454
Gorze 130, 164, 169
Gouraincourt 49, 137, 297
Graffenstaden 35, 80
Grenoble 496, 520
Greswiller..... 521
Gross Lichterfeld..... 92
Grossrosseln 133, 173, 275
Guebwiller..... 444, 523
Guénange 324, 478

H

Habsheim..... 44
Hambourg.....47, 281
Hanovre 132
Harlem..... 45
Haroué..... 36
Haute-Yutz 478
Havre.....33, 48, 64, 111, 161
Hayange.....166, 219, 478
Hégenheim..... 463
Heillecourt 329
Hésingue..... 463
Hœnheim.....80, 81, 82, 422
Holtzheim 422
Honeck 130
Horbourg 125, 423
Huningue.. 124, 327, 347, 462, 463

I

Ile Napoléon 44
Ile-de-France..... 496
Illkirch-Graffenstaden .81, 111 422, 501
Illzach.....44, 326
Ingersheim..... 423
Issy-lès-Moulineaux 496

J

Jarville..... 35, 110, 126, 329, 336
Jézainville..... 491
Jouy-aux-Arches..... 67

K

Karlsruhe..... 522
Kaysersberg 124
Kehl... 35, 80, 81, 82, 84, 123, 172, 292, 512, 521
Kembs 463
Kerbach 339
Kingersheim.....44, 326
Klarenthal.....457, 513
Knutange.....135, 478
Kœnigshoffen.....81, 255
Konacker 324, 478
Kruth..... 522

L

La Défense 496
La Haye 47
La Malgrange 336
La Rochelle 494, 520
La Wantzenau 422
Labaroche..... 423
Lagrange..... 220
Lahr..... 172
Lampertheim..... 422

Laneuveville 126, 155, 329
Lapoutroie..... 124
Lauterbourg 522
Laxou..... 110, 329
Le Havre.....94, 494, 520
Le Mans 94, 496
Lessy 272
Liège 64
Lille.....48, 64, 496
Limoges 94, 270
Lingolsheim..... 422
Lipsheim 422
Liverdun 36
Londres..... 33, 47
Longeville-lès-Metz ...67, 74, 75, 97, 180, 261, 263, 272, 294
Longwy 28, 49, 56, 57, 137, 155, 209, 220, 297, 299, 300, 353, 442, 514, 515
Lorient 494
Lörrach 517
Lorry..... 67
Ludres 329
Ludwigshafen..... 296
Lunéville 36, 130, 493
Lutterbach 44, 236, 522
Lutzelbourg..... 130
Luxembourg.....64, 75, 512, 514
Lyon.....34, 140, 496, 520

M

Macheren..... 453
Magny. 67, 272, 311, 323, 400, 403
Maidières 491
Maison-Neuve 342
Malzéville 35, 36, 110, 241, 329, 336
Mannheim..... 132, 296
Manom 478
Marcholsheim 256
Marckolsheim 84, 123, 125, 256, 270, 292
Maréville 36, 336
Marienau 275
Marly 272, 404, 405
Marseille 94, 111, 496, 520
Marspich..... 478
Maubeuge 494
Maxe..... 272
Maxéville.....60, 126, 329, 336
Merlebach 133
Metz. 28, 34, 35, 36, 42, 48, 53, 56, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 75, 79, 89, 95, 96, 105, 127, 158, 159, 160, 161, 165, 176, 179, 181, 185, 187, 192, 197, 198, 205, 208, 238, 258, 266, 268, 271, 273, 282, 286, 287, 311, 315, 320, 323, 330, 331, 333, 343, 347, 349, 380, 381, 385, 388, 400, 403, 405, 406, 409, 413, 414, 425, 442, 443, 465, 513
Meurthe..... 35
Mey..... 65
Milan 281
Mittelhausbergen 80, 422
Modenheim 44
Mondorf.....130, 164, 220
Montauville 491
Montigny-lès-Metz....67, 68, 71, 72, 79, 97, 104, 127, 180, 192, 240, 259, 263, 272, 294
Montpellier.....94, 496
Mont-Saint-Martin 49, 137, 297, 353
Morhange.....129, 218
Morsbach.....133, 420
Morschwiller-le-Bas..... 44
Morville-sur-Seille 491
Moulins-lès-Metz 34, 67, 68, 71, 72, 102,180, 240, 241, 263, 272, 431
Mousson 491
Mulhouse28, 32, 37, 44, 48, 85, 95, 96, 106, 108, 125, 129, 154, 158, 160, 191, 192, 209, 257, 268, 271, 274, 284, 285, 291, 326, 347, 349, 425, 442, 471, 496, 512, 515, 520, 522
Mundolsheim 422
Munster 130

N

Nancy 28, 35, 36, 48, 57, 58, 60, 64, 79, 89, 90, 94, 96, 110, 111, 114, 119, 125, 126, 134, 151, 155, 158, 159, 161, 191, 192, 210, 213, 229, 241, 253, 257, 268, 271, 281, 282, 287, 290, 299, 316, 319, 321, 329, 333, 334, 335, 336, 347, 350, 425, 437, 442, 443, 504, 518, 519
Nantes 33, 496, 520
Neudorf..... 80, 82
Neuf-Brisach..... 124
Neufchef 219, 478
Neuhof..... 80, 82
Neunkirch.....130, 339
Neuves-Maisons 57, 126

New-York 45, 46
Nice 415, 494, 496, 520
Niederhausbergen 422
Niedermorschwihr 423
Nilvange 478
Norroy-lès-Pont-à-Mousson 491
Nouvelle-Orléans 45
Nouy 65
Novéant.....130, 164, 169

O

Oberhausbergen.....80, 82, 422
Oberschaeffolsheim 422
Oeting 457
Offenburg.....123, 172, 518
Orbey 124
Orléans 94, 161, 496, 520
Ortenau 517, 518
Ostwald 256, 270, 422
Ottenheim 123, 172
Ottrott..... 270

P

Paris 30, 33, 47, 58, 59, 64, 94, 115, 140, 205, 332
Pau 94
Périgueux..... 270
Pest..... 47
Petite-Rosselle.. 133, 134, 173, 275, 297, 454
Pfastatt 37, 44, 88, 364, 471
Plantières.....67, 97, 104, 261
Plappeville..... 272, 372
Plobsheim 422
Poitiers..... 94
Pompey 57, 329, 336, 442, 518
Pont-à-Mousson 491
Pont-Saint-Vincent..... 126
Port-Marly..... 47
Port-sur-Seille 491
Pouilly..... 67
Pulnoy 329, 330
Puttelange..... 209
Puttelange-lès-Farschviller 130

Q

Queuleu68, 97, 104, 240, 241, 261, 264

R

Rabodeau..... 130
Raismes 232
Rastatt..... 123, 172
Reichshoffen 232
Reichstett 422
Reims 494, 520
Remiremont 448
Rennes.....94, 494
Retournemer..... 130
Ribeauvillé 85, 129
Riedisheim 38, 44, 326
Ringolsheim 111
Rixheim 44, 326
Roanne 156
Robertsau 80, 81, 82
Rodange..... 514
Roetig 256
Rombas 187
Rome 282
Rosbruck 420
Rosenau..... 463
Rosheim..... 256
Rothau..... 521
Rotterdam..... 47
Rouen 34, 94, 496
Rozérieulles..... 272
Rueil..... 47
Ryswick 57

S

Sablon 67, 97, 104, 311, 315
Saint-Avold 28, 131, 138, 161, 209, 217, 268, 274, 282, 286, 297, 442, 453
Saint-Denis..... 496
Saint-Denis de la Réunion..... 494
Saint-Dié 377, 457
Sainte-Marie-aux-Mines 444
Sainte-Ruffine..... 272
Saint-Etienne..... 94, 156, 496, 520
Saint-François 220
Saint-Julien-lès-Metz ..65, 272, 404
Saint-Laurent .. 141, 142, 143, 222, 223, 326, 354
Saint-Louis 36, 40, 41, 96, 124, 151, 155, 217, 268, 297, 327, 347, 462, 463, 512, 517, 523
Saint-Max..... 329
Saint-Nabor 256, 270
Saint-Nicolas-du-Port....35, 36, 126
Saint-Nicolas-en-Forêt 324, 478
Saint-Quentin 94
Sarre..... 173
Sarrebruck..... 130, 133, 173, 274, 275, 288, 461, 512, 513, 514
Sarreguemines. 130, 459, 461, 513, 520
Sarrelouis 368, 513

Saulny 67
Saulxures..... 330
Sausheim..... 364, 471
Schiltigheim.....35, 81, 111, 422
Schlucht 130
Schwarzach..... 123, 172
Scy..... 272
Seebach 172
Seichamps 330
Sélestat..... 492
Serémange 478
Sète 94
Sèvres..... 47
Souffelweyersheim..... 422
Spicheren..... 454, 457
Stiring-Wendel . 133, 275, 297, 352, 454
St-Johan 130
Strasbourg... 28, 31, 41, 48, 49, 80, 81, 84, 89, 95, 96, 110, 118, 122, 123, 124, 132, 151, 154, 158, 159, 165, 187, 191, 192, 209, 231, 243, 255, 269, 270, 275, 282, 286, 287, 291, 299, 328, 347, 349, 422, 425, 437, 442, 443, 496, 497, 512, 516, 518, 520, 521

T

Terville..... 53, 478
Thierville..... 446
Thionville 28, 52, 130, 135, 155, 159, 164, 165, 220, 271, 299, 324, 347, 425, 478
Toul 48, 49, 56, 323, 378, 442
Toulon 496
Toulouse 520
Tours 494, 520
Trois-Epis 125
Troyes..... 94
Truchtersheim 84, 123, 256, 270
Turckheim 125, 423

U

Uckange.....324, 478

V

Valenciennes.....64, 496
Vallières..... 65, 272, 323, 403
Valmont..... 454
Vandœuvre 126, 329, 330
Vantoux..... 65
Varangéville 126
Vatimont..... 420
Vendenheim..... 422
Verdun 48, 49, 324, 446
Verny..... 66, 67
Versailles 47, 172
Vienne 47
Village-Neuf 463
Villers-lès-Nancy 330, 336
Villerupt..... 514
Vittel..... 448
Völklingen..... 275

W

Welferding..... 460
Westhoffen..... 123, 256, 270
Wingersheim..... 243
Winterthur..... 82
Wintzenheim..... 125, 219, 423
Wittenheim 44, 87, 125, 154
Woippy.....67, 272, 509
Wolfisheim 35, 80, 81, 82, 422

Z

Zillisheim..... 44
Zurich..... 281

INDEX DES NOMS DE SOCIETES

A

A.G.U.R.A.M. 406, 433, 435, 436
Aktien geschaft für Bahn Bau und Betrieb 132
Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft 95, 100, 118, 131
Alsacienne de Constructions Mécaniques 95

B

Banque Française et Italienne 58
Banque Henrotte 95
Banque Internationale de Paris 95
Banque Jambois et Husson 61
Banque Nagelmackers 95
Banque pour Commerce et Industrie 127
Banque Winterthur 129
Baron 513
Bergmann Elektrizitäts Werke Aktiengesellschaft 132
Blum-Auscher 81
Bombardier 504
Brown Boven et Cie 132
Bus-Est 454
Büssing NAG 282

C

C.E.T.E. de l'Est 407
Cariane-Est 492
Châtillon-Commentry 57
Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine 125
Chemins de Fer Luxembourgeois 514
Communauté d'Agglomération de Metz Métropole 408, 509
Communauté de communes de Sélestat 492
Communauté Urbaine de Strasbourg 421, 470, 503, 516, 517, 521
Communauté Urbaine du Grand Nancy 519
Compagnie des Chemins de Fer de l'Est 143
Compagnie des Omnibus et Petites Voitures de Nancy 59
Compagnie des Tramways de Nancy 61
Compagnie des Tramways Strasbourgeois 128, 171
Compagnie des Tramways Suburbains de Nancy 126, 155, 156, 210, 299
Compagnie des Transports Strasbourgeois 518, 520
Compagnie du Chemin de Fer de l'Est 38
Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Strasbourg 42
Compagnie Française pour l'Exploitation des Procédés Thomson-Houston 95
Compagnie Générale d'Entreprises Automobile 442
Compagnie Générale de Traction 94, 95
Compagnie Générale Electrique . 134
Compagnie Générale Electrique de Nancy 140
Compagnie Générale Française de Tramways 60, 89, 94, 111, 151,230, 241, 334, 335
Compagnie Générale Française des Transports et d'Entreprises 518
Compagnie Nouvelle d'Electricité . 95
Continentale Eisenbahn-Bau und Betrieb Gesellschaft 131
Courriers Mosellans ... 400, 405, 513
Crédit Immobilier du Haut-Rhin . 192

D

Deutsche Eisenbahn Betriebs Gesellschaft 130
Deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft 164
District de l'Agglomération Messine 422, 429, 509
District des Trois Frontières 462, 512
District du Pays de Pont-à-Mousson 491
District Urbain de Nancy 483
Dollfus-Mieg 37
Dupont-Fould 57

E

Edison 92
Electricité de France 337
Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle 166
Est Républicain 207
Etablissements Mousset 297
Exploration Company Limited 95

F

Federspiel 513
Felten und Guilleaume Lahmeyer Werke Aktiengesellschaft 132, 134
Festungsbau-Kasse-Thionville 53
Forbus 455
Force et Lumière 99
Forces Motrices du Haut-Rhin 209

G

Gazette de Lorraine 74, 75
General Electric Cie 95
Gesellschaft der Strassenbahn im Saartal 274
Gesellschaft für Strassenbahnen im Saartal 513
Groupe Nancéien 134
Groupement des Autorités Responsables de Transport 494

H

Hannoversche Eisenbahn Hoch und Tief Bau Gesellschaft 132
Haussonville 336
Heilmann 444
Helios Elektricitäts Aktiengesellschaft 132
Huberty 514

I

I.N.S.E.E. 520
Iribus 503

J

Jost et Meyer 339, 340

K

K.V.S. 513

L

L'Express 106
La Traction Moderne 224
Le Lorrain 101, 102
Le Patriote Lorrain 136
Les Courriers Mosellans 403
Les Rapides de Lorraine 403
Les Transports Urbains de Saint-Louis 353
Lohr Industrie 503
Lothringische Eisenbahn-Aktiengesellschaft 135, 164

M

Matra 503
Métro-Cars S.A. – Paul Misslin ... 353
Metzer Strassenbahn Gesellschaft 75
Mittelbadische Eisenbahn Aktien-Gesellschaft 173
Mousset 353
Mülhauser Droschken Gesellschaf 37
Mülhauser Strassenbahn Aktien-Gesellschaft 155
Mülhauser Verkerhs-Gesellschaft 280

N

Nicolay 339

O

Oberrheinische Kraftwerke 129
Omnibus de la Vierge 36
Omnibus du Chemin de Fer de Saint-Nicolas 36
Omnibus Nancéien 36
Omnibus Saint-Nicolas 36
Omnium Lyonnais 94, 95

P

Panhard 241
Pierrard 297

R

Rapides de la Meuse 376, 446
Rapides de Lorraine ...351, 378, 400
Rappoltsweiller Strassenbahn Gesellschaft 85
Régie Autonome des Transports Parisiens 391
Régie Mixte des Transports en Commun de Nancy 336
Régie Municipale des Transports en Commun de Forbach 513
Républicain Lorrain 201

S

S.A.E.M. FORBUS – INTERCITY . 456
S.I.V.O.M. du canton de Saint-Avold 420
S.N.C.F. 513, 516, 520

Saint-Gobain 57
Sales 514
Scémia 261
Schlumberger Fils 326
Schon et Brullard 513
Scotte 134
Serpollet 134
Siemens et Halske 92, 95, 106, 107, 138
Single 82, 86
Singrunn 143
Société Anonyme des Chemins de Fer de l'Est 42
Société Anonyme des Chemins de Fer Electriques Lorrains 135
Société Anonyme des Tramways Belges et Etrangers 74
Société Anonyme des Tramways Electriques d'Epinal 225
Société Anonyme des Tramways Messins 75
Société Anonyme du Tramway Moderne 231
Société d'Autobus de Guebwiller et Environs 444
Société d'Economie Mixte des Transports Urbains du Bassin de Longwy 451, 514
Société d'Electricité et de Gaz de la Basse-Moselle 166, 167, 171, 208, 290, 337
Société d'Intermodalité du Bassin Strasbourgeois 521
Société de Dietrich 232
Société des Services Publics et Transports Industriels .. 209, 220, 297
Société Suisse de Constructions de Locomotives et de Machines 82
Société des Tramways Bâlois 124
Société des Tramways de la Vallée de la Fensch 219
Société des Tramways de Longwy 209
Société des Tramways de Metz 97
Société des Tramways de Metz et des Environs 70, 74
Société des Tramways de Mulhouse 87
Société des Tramways de Mulhouse - Ensisheim - Wittenheim 87, 154, 210
Société des Tramways de Stuttgart 232
Société des Tramways Electriques d'Epinal. 155, 157, 209, 222, 299
Société des Tramways Messins. 127
Société des Tramways Mulhousiens 129, 209, 210, 235
Société des Tramways Suburbains de Mulhouse 125
Société des Transports Automobiles des Hautes-Vosges 298, 340, 378, 447, 448
Société des Transports Automobiles Strasbourgeois 245
Société des Transports de la Basse-Moselle 290
Société des Transports de la Vallée de la Fensch 361
Société des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch 338
Société des Transports Urbains de Colmar et Environs 449
Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer 232
Société Générale d'Eclairage et de Force Motrice 115
Société Générale des Transports Départementaux 209, 225, 265
Société Lyonnaise 140
Société Vering et Waechter 130
Soder 41
SOLEA 476
Solvay 57
Stadtbahn Saar Gmbh. 513
Staehling-Valentin 81
Steinbach-Koechlin 37
Strassburger Pferde-Eisenbahn Gesellschaft 81
Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft 280
Strassburger Verkehrsbetriebe .. 280
Strassenbahnen Mülhausen 280
Syndicat des Transports Urbains du Barois 453
Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de Saint-Avold 453
Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples de l'Agglomération Verdunoise 446
Syndicat Intercommunal d'Etude de Transports de Personnels de l'Agglomération de Longwy 451
Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de Longwy 451

Syndicat Intercommunal des Transports Concédés de la Vallée de la Fensch... 337, 361, 478, 481
Syndicat Intercommunal des Transports de Colmar et Environs 423, 449
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne..... 472
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est Mosellan.. 456
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Est-Mosellan.. 420
Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne..... 463
Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de la Vallée de la Fensch 481, 483
Syndicat Mixte des Transports Suburbains 519
Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Urbains Thionville-Fensch..... 482
Système Intercommunal de Transport Collectif du Bassin de Pompey..... 518

T

T.R.I.N.D.E.L...... 368
Thomson-Houston..... 92
Tramways de la Vallée de la Fensch 169, 337
Tramways de Sarrebruck..... 288
Tramways Electriques d'Epinal. 142
TRANSDEV..... 520
TRANS-FENSCH.....338, 347, 478
Transport Intercommunal de Sélestat 492
Transport Intercommunal Verdunois 447
Transport Urbain de Guebwiller. 444
Transports de l'Agglomération Mulhousienne..... 472
Transports de l'Agglomération Mulhousiennes..... 476
Transports Viollard..... 352

U

U.R.S.S.A.F...... 428
Union des Transports Publics 489
Union des Transports Publics Urbains et Régionaux 391
Union des Voies Ferrées..... 277
Union Electrique du Nord-Est.... 165, 166
Union Elektricitäts Gesellschaft. 131
Usinor-Chiers-Châtillon..... 480

V

V.E.T.R.A......313, 333

TABLES

TABLE DES PHOTOS

Photo 1	Metz. Voitures de place desservant Magny, au garage, vers 1860.	p. 31
Photo 2	Mulhouse. L'omnibus de M. Biebler, vers 1892.	p. 37
Photo 3	Colmar. Le Tram-omnibus, rue de Rouffach, vers 1900.	p. 39
Photo 4	Metz. Cahier des charges pour les *Tramways de Metz et des Environs*. 20 septembre 1875.	p. 72
Photo 5	Metz. Tramway hippomobile au Fort-Moselle, vers 1897.	p. 77
Photo 6	Metz. Tramway hippomobile et son personnel, le 22 octobre 1888.	p. 78
Photo 7	Strasbourg. Tramway hippomobile, vers 1880.	p. 83
Photo 8	Mulhouse. Tramway à vapeur transportant des marchandises, avenue Kennedy, vers 1882.	p. 86
Photo 9	Mulhouse. Tramway à vapeur transportant des voyageurs, rue du Sauvage, en 1885.	p. 88
Photo 10	Metz. L'usine d'électricité, place du Pontiffroy, en 1902.	p. 100
Photo 11	Metz. Inauguration du tramway électrique, le 5 mai 1902.	p. 101

Photo 12	Metz. Tramway électrique, porte Serpenoise, en 1902.	p. 102
Photo 13	Mulhouse. Caricature parue dans *L'Express*, en novembre 1882.	p. 107
Photo 14	Mulhouse. Tramway électrique, rue du Sauvage, vers 1900.	p. 108
Photo 15	Mulhouse. Le « Sans-Rail » du Rebberg, vers 1910.	p. 109
Photo 16	Nancy. Tramway électrique, place de la Commanderie, vers 1905.	p. 113
Photo 17	Nancy. Tramway électrique, rue Saint-Georges, vers 1910.	p. 115
Photo 18	Strasbourg. Tramway électrique, place du Corbeau, en 1895.	p. 121
Photo 19	Strasbourg. Tramway suburbain de Truchtersheim, en 1898.	p. 123
Photo 20	Thionville. Tramway électrique, rue de Paris, vers 1915.	p. 136
Photo 21	Longwy. Tramway électrique à la porte de France, vers 1910.	p. 137
Photo 22	Colmar. L'électricité arrive ! 1902.	p. 138
Photo 23	Colmar. Tramway électrique, rue Stanislas, vers 1905.	p. 139
Photo 24	Metz. Le personnel féminin, vers 1915 - 1916.	p. 158
Photo 25	Metz. Carte de libre circulation. 1915.	p. 163
Photo 26	Metz. Tramway électrique, avenue Schuman, vers 1920.	p. 179

Photo 27	Metz. Tramway électrique, rue Gambetta, vers 1930 - 1935.	p. 200
Photo 28	Longwy. Tramway électrique, Grand'Rue, vers 1930.	p. 217
Photo 29	Forbach. Tramway électrique, rue Nationale, vers 1920.	p. 218
Photo 30	Colmar. Tramway électrique, rue des Clefs, après un orage de grêle. 22 juin 1922.	p. 219
Photo 31	Colmar. Autobus électrique à accumulateurs. 1929.	p. 221
Photo 32	Strasbourg. Rames de Dietrich, en 1931.	p. 232
Photo 33	Strasbourg. Tramway électrique de la ligne de Westhoffen, vers 1930.	p. 234
Photo 34	Mulhouse. Tramway électrique, rue du Sauvage, vers 1923.	p. 235
Photo 35	Mulhouse. Inauguration du tramway électrique de la ligne de Wittenheim. 15 avril 1928.	p. 237
Photo 36	Mulhouse. Autobus de la ligne A, en direction du Rebberg, en 1931.	p. 238
Photo 37	Metz. Trolleybus prototype VETRA CS-60, en 1932.	p. 240
Photo 38	Strasbourg. Présentation des premiers autobus urbains. 13 mars 1929.	p. 243
Photo 39	Strasbourg. Autobus de la société A.S.T.R.A., vers 1932.	p. 247
Photo 40	Metz. Autobus RENAULT-SCEMIA, place d'Armes, vers 1935.	p. 250
Photo 41	Metz. La place d'Armes, vers 1935.	p. 251

Photo 42	Strasbourg. Trolleybus VETRA CS-48, en direction d'Ostwald, vers 1942.	p. 256
Photo 43	Longwy. Car BERLIET, équipé d'un gazogène au bois, vers 1943.	p. 276
Photo 44	Longwy. Car BERLIET, équipé d'un gazogène au bois, vers 1943.	p. 276
Photo 45	Colmar. Autobus à gaz, vers 1943.	p. 279
Photo 46	Metz. Autobus BUSSING NAG, durant l'occupation, vers 1943.	p. 283
Photo 47	Metz. Trambus, devant la gare, en 1943.	p. 283
Photo 48	Metz. Le parc des tramways après le départ de l'occupant, en 1944.	p. 288
Photo 49	Strasbourg. Motrice détruite par un tir d'artillerie, en 1944.	p. 289
Photo 50	Metz. Le renouveau des tramways, place de la République. 15 septembre 1945.	p. 293
Photo 51	Metz. Au dépôt, chargement d'un tramway sur une remorque, en 1945.	p. 295
Photo 52	Metz. Au dépôt, chargement d'un tramway sur une remorque, en 1945.	p. 295
Photo 53	Metz. Au dépôt, chargement d'un tramway sur une remorque, en 1945.	p. 295
Photo 54	Metz. Au dépôt, chargement d'un tramway sur une remorque, en 1945.	p. 295
Photo 55	Metz. Déchargement d'un tramway, place de la République, en 1945.	p. 296

Photo 56	Metz. Déchargement d'un tramway, place du Roi George, en 1945.	p. 296
Photo 57	Nancy. Tramway urbain, en 1950.	p. 335
Photo 58	Thionville. Le Tramway de la Vallée de la Fensch, en 1953.	p. 337
Photo 59	Metz. « Le tramway dit adieu à Metz ». 15 août 1948	p. 346
Photo 60	Forbach. Inauguration du trolleybus, au dépôt de Marienau. 19 mai 1952	p. 352
Photo 61	Longwy. Présentation des autobus BERLIET PCK, rue Albert Ier, en avril 1949.	p. 353
Photo 62	Strasbourg. Autobus RENAULT-SCEMIA, type 215 D, en 1947.	p. 357
Photo 63	Strasbourg. Trolleybus SOMUA SW TL-102, vers 1950.	p. 358
Photo 64	Strasbourg. Autobus SOMUA OP 5, en 1956.	p. 359
Photo 65	Colmar. Tramway urbain, en 1950.	p. 360
Photo 66	Mulhouse. Trolleybus VETRA, vers 1948.	p. 363
Photo 67	Mulhouse. Autobus FLOIRAT et sa remorque, vers 1955.	p. 364
Photo 68	Metz. Trolleybus VETRA VBR h, place de la République, vers 1960.	p. 370
Photo 69	Metz. Autobus CHAUSSON APH « Nez de Cochon », après 1950.	p. 370
Photo 70	Metz. Mise en service de la ligne de Plappeville. 28 août 1953.	p. 371

Photo 71	Metz. Autobus SAVIEM-RENAULT SC 10, rue Winston Churchill, mis en circulation en 1966.	p. 374
Photo 72	Metz. Autobus BERLIET PCMU n° 393, ayant circulé du 11 septembre 1967 au 8 janvier 1981.	p. 375
Photo 73	Metz. Présentation des minibus PEUGEOT. 4 mai 1976.	p. 434
Photo 74	Sarreguemines. Autobus MERCEDES, devant l'hôtel de ville, en février 1976.	p. 460
Photo 75	Sarreguemines. Le Tram-Train en gare de Sarreguemines, en janvier 1991.	p. 462
Photo 76	Metz. Autobus articulé RENAULT PR 180, place d'Armes, en 1990.	p. 465
Photo 77	Metz. Autobus RENAULT AGORA, place de la République, en avril 1997.	p. 467
Photo 78	Nancy. Trolleybus articulé RENAULT, bimode PER 180 H, en 1983.	p. 485
Photo 79	Strasbourg. Le tramway à la station Homme-de-Fer, en 1995.	p. 499
Photo 80	Nancy. Le « T.V.R. », en février 2001.	p. 504

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1	Tarifs appliqués aux tramways de la ville de Nancy, en 1877.	p. 61
Tableau 2	Tarifs appliqués aux tramways nancéiens, fin 1896.	p. 62
Tableau 3	Tarifs appliqués aux tramways messins, en 1876.	p. 73
Tableau 4	Tarifs appliqués aux tramways de Saint-Avold, en 1910.	p. 132
Tableau 5	Nombre de voyageurs des réseaux d'Alsace et de Lorraine entre 1913 et 1919.	p. 160
Tableau 6	Tarifs du ticket simple appliqués aux tramways messins en décembre 1916 et au 1er janvier 1917.	p. 162
Tableau 7	Tarifs du ticket simple des Tramways de la Vallée de la Fensch appliqués en avril 1918 et en juin 1926.	p. 170
Tableau 8	Tarifs du ticket simple appliqués au réseau messin au 1er janvier 1918, au 1er mars 1920 et au 17 décembre 1920.	p. 189
Tableau 9	Tarifs des abonnements des tramways messins au 1er février 1921.	p. 190
Tableau 10	Tarifs du ticket simple appliqués au réseau messin au 1er août 1924 et au 1er août 1926.	p. 191
Tableau 11	Rendement des tramways messins.	p. 195
Tableau 12	Prix des matières premières, en 1923 et en juillet 1924.	p. 196

Tableau 13	Emplois réservés aux invalides de guerre.	p. 199
Tableau 14	Tarif de jour du billet simple des Tramways Electriques de Strasbourg et Environs, en vigueur au 1er mars 1924 et au 31 mars 1931.	p. 233
Tableau 15	Evolution du nombre des voyageurs messins de 1920 à 1946.	p. 239
Tableau 16	Evolution du nombre des voyageurs nancéiens de 1928 à 1935.	p. 242
Tableau 17	Evolution du nombre des voyageurs strasbourgeois de 1920 à 1946.	p. 247
Tableau 18	Nombre des voyageurs des réseaux d'Alsace et de Lorraine entre 1938 et 1946.	p. 279
Tableau 19	Evolution du tarif du ticket simple appliqué au réseau messin entre le 1er août 1947 et le 1er décembre 1959.	p. 342
Tableau 20	Date de suppression du tramway dans les villes d'Alsace et de Lorraine.	p. 347
Tableau 21	Evolution du parc de la société TRANS-FENSCH au cours de l'année 1952.	p. 347
Tableau 22	Nouvelles dénominations des sociétés.	p. 348
Tableau 23	Inauguration des lignes de trolleybus en Alsace et en Lorraine.	p. 349
Tableau 24	Arrêt des dessertes en trolleybus en Alsace et en Lorraine.	p. 379
Tableau 25	Evolution du nombre de voyageurs transportés en 1964, comparé au même nombre en 1965.	p. 383

Tableau 26	Metz. Voyageurs transportés (V), kilomètres parcourus (km) et ratio V/km, entre 1954 et 1970.	p. 384
Tableau 27	Nombre moyen de déplacements effectués en transports en commun par personne et par jour en 1964 et 1968.	p. 385
Tableau 28	Conditions pour la marche à un agent.	p. 390
Tableau 29	Nombre de voyages effectués dans les transports collectifs par habitant et par an dans les principales agglomérations françaises et européennes.	p. 395
Tableau 30	Evolution du nombre de voyageurs par kilomètre parcouru (V/km) entre 1966 et 1972.	p. 397
Tableau 31	Date des arrêtés délimitant les P.T.U. alsaciens et lorrains.	p. 401
Tableau 32	Consommation d'espace par personne transportée (en m^2 x h) pour un déplacement d'une longueur de 5 km.	p. 416
Tableau 33	Coût d'utilisation des infrastructures de transport par mode en 1984.	p. 417
Tableau 34	Type de transport et débit maximum par heure en nombre de personnes.	p. 419
Tableau 35	Dates de prise en charge de la compétence des transports en commun par les structures intercommunales, en Alsace et en Lorraine.	p. 421
Tableau 36	Nombre de voyageurs des transports en commun de Sainte-Marie-aux-Mines, entre 1983 et 2000.	p. 445
Tableau 37	Nombre de voyageurs des transports en commun de Colmar, entre 1979 et 1990.	p. 449
Tableau 38	Nombre de voyageurs des transports en commun de Longwy, entre 1979 et 1990.	p. 451

Tableau 39	Nombre de voyageurs des transports en commun de Forbach, entre 1946 et 2000.	p. 456
Tableau 40	Nombre de voyageurs des transports en commun de Saint-Dié, entre 1983 et 1990.	p. 458
Tableau 41	Nombre de voyageurs des transports en commun de Sarreguemines, entre 1979 et 1990.	p. 461
Tableau 42	Nombre de voyageurs des transports en commun d'Epinal, entre 1979 et 1990.	p. 464
Tableau 43	Nombre de voyageurs des transports en commun de Metz entre 1946 et 2000.	p. 466
Tableau 44	Nombre de voyageurs des transports en commun de Strasbourg, entre 1979 et 1990.	p. 470
Tableau 45	Nombre de voyageurs du réseau TRANS-FENSCH, entre 1979 et 1990.	p. 480
Tableau 46	Nombre de voyageurs des transports en commun de Nancy, entre 1979 et 1990.	p. 484
Tableau 47	Nombre de voyageurs des transports en commun des réseaux alsaciens et lorrains, en 1972, en 1996 et en 2000.	p. 490
Tableau 48	Nombre d'agressions, en France, sur le personnel, suivies d'un arrêt de travail. 1998 – 2000.	p. 495
Tableau 49	Nombre d'agressions, en France, sur les voyageurs, signalées à l'entreprise. 1998 – 2000.	p. 496
Tableau 50	Kilométrage des réseaux de tramways urbains français. 1995 – 2007.	p. 497
Tableau 51	Tarif des titres de transports transfrontaliers du District des Trois Frontières, en septembre 2002.	p. 517

TABLE DES ANNEXES TEXTES

Annexe 1	Arrêté du maire de la ville de Strasbourg, du 12 août 1853, concernant le stationnement des voitures de place.	p. 538
Annexe 2	Arrêté du préfet du département de la Moselle, du 14 octobre 1862, concernant le service des voitures de remise et de place de la ville de Metz.	p. 546
Annexe 3	Tarifs des voitures de place appliqués à Strasbourg en août 1853, ainsi qu'à Metz à compter du 1er avril 1854 et du 14 octobre 1862.	p. 552
Annexe 4	Lettre de M. Gombers, datée du 20 mars 1847, demandant, au maire de Metz, de prendre un arrêté réglementant le service des omnibus.	p. 554
Annexe 5	Extraits du rapport de la commission des tramways de la ville de Nancy. 3 mars 1873.	p. 557
Annexe 6	Cahier des charges concernant l'établissement d'une voie ferrée à traction de chevaux sur les territoires de Nancy et Maxéville. 21 juin 1873.	p. 560
Annexe 7	Procès-verbal du conseil municipal de Metz du 21 janvier 1875. Avis de M. Sendret, conseiller municipal.	p. 572
Annexe 8	Procès-verbal du conseil municipal de Metz du 21 janvier 1875. Avis de M. Humbert, adjoint au maire.	p. 574
Annexe 9	Procès-verbal du conseil municipal de Metz du 21 janvier 1875. Plaidoyer de M. Abel, conseiller municipal.	p. 577

Annexe 10	Arrêté du Président de la Lorraine de Puttkamer, du 18 mars 1875, annonçant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique.	p. 579
Annexe 11	Cahiers des charges pour les tramways de Metz et des environs. 1875.	p. 582
Annexe 12	Indicateur des tramways de Metz au 1er juin 1891.	p. 594
Annexe 13	Propos de M. de Féral, publiés dans le journal *Le Vœu National*, le 16 novembre 1879.	p. 595
Annexe 14	Constitution de la *Société Anonyme des Tramways Messins.* Article publié dans le journal *La Gazette de Lorraine*, le 15 février 1880.	p. 598
Annexe 15	Lettre de la direction du tramway messin adressée au conseil municipal de Metz. 20 août 1894.	p. 600
Annexe 16	Règlement d'exploitation pour le tramway électrique de la ville de Metz. 30 novembre 1902.	p. 603
Annexe 17	Introduction d'un nouveau tarif pour les tramways électriques de la ville de Metz. 1er avril 1910.	p. 611
Annexe 18	Extraits de l'avis du conseil municipal de Nancy concernant la création des lignes suburbaines de Dombasle et de Pont-Saint-Vincent. 2 mai 1907.	p. 614
Annexe 19	Extraits du rapport de la commission des travaux d'Epinal, concernant le projet de construction de tramways. 20 février 1899.	p. 620
Annexe 20	Réglementation du service des tramways électriques d'Epinal. 15 février 1906.	p. 623
Annexe 21	Convention de concession du réseau des tramways de Thionville et de la Fensch. 5 septembre 1925.	p. 636

Annexe 22	Cahier des charges pour l'exploitation directe en régie d'un réseau de tramways urbains par la ville de Metz. 24 août 1929.	p. 640
Annexe 23	Décret autorisant la ville de Metz à exploiter en régie directe son réseau de tramways. 6 décembre 1929.	p. 664
Annexe 24	Arrêté préfectoral déterminant les détails de l'organisation administrative et financière du réseau des tramways exploité directement par la ville de Metz. 21 décembre 1929.	p. 666
Annexe 25	Convention, signée par la direction des tramways de Metz et le syndicat des employés des tramways de Metz, relative à l'attribution des augmentations, suppléments et gratifications au personnel du mouvement des tramways. 2 octobre 1919.	p. 675
Annexe 26	Règlement des punitions applicables aux agents de la régie des tramways de Metz. Juin 1933.	p. 680
Annexe 27	Article de l'*Est Républicain*, relatif aux problèmes de circulation et aux modes de transports en commun. 30 octobre 1930.	p. 686
Annexe 28	Nouvelle convention de concession des réseaux de tramways de Nancy. 15 – 31 mars 1925.	p. 690
Annexe 29	Rapport de la direction des tramways de Metz au conseil municipal, relatif à l'essai d'autobus sur la ligne du Sablon. 24octobre 1927.	p. 698
Annexe 30	Convention de concession d'une ligne d'autobus entre Nancy et Malzéville. 6 janvier 1930.	p. 702
Annexe 31	Propositions d'aménagement d'un service des transports en commun de Nancy. 4 avril 1932.	p. 706

Annexe 32	Utilisation, par la régie des tramways de Metz, d'autobus en remplacement des tramways, pour les services de renforcement de midi. 20 mai 1932.	p. 710
Annexe 33	Réorganisation du service des tramways de Metz du 4 juillet 1932. Premières constatations. 8 juillet 1932.	p. 726
Annexe 34	Parc du matériel roulant des réseaux urbain et suburbain de Nancy. Août 1939.	p. 728
Annexe 35	Projet d'avenant au cahier des charges et à la convention d'exploitation du réseau d'autobus urbain de la ville d'Epinal. 15 juin 1939.	732
Annexe 36	Rapport de la direction des tramways de Metz au maire, relatif aux dispositions restant à prendre pour permettre la mise en service des tramways et autobus le 15 septembre 1945. 58 août 1945.	p. 736
Annexe 37	Rapport de la direction des tramways messins au maire de la ville de Metz, concernant le remplacement des tramways par des autobus. 2 avril 1947.	p. 738
Annexe 38	Lettre de M. Hocquard, maire de Metz, conseiller de la République, à M. Danis, directeur général de l'architecture au ministère des Beaux-Arts. 12 avril 1947.	p. 740
Annexe 39	Synthèse, établie par M. Romand, ingénieur en chef du mouvement et des ateliers T.C.R.M., sur l'étude du remplacement des trolleybus par des autobus. 13 février 1964.	p. 743
Annexe 40	Extrait des statuts de la régie mixte des transports en commun de Nancy. 9 et 11 mars 1953.	p. 749
Annexe 41	Extrait de la convention des 9 et 11 mars 1953 pour l'exploitation en régie mixte du réseau des transports en commun de la ville de Nancy. 9 et 11 mars 1953.	p. 751

Annexe 42	Extrait du rapport des commissions municipales de Nancy concernant la modernisation du réseau des transports en commun. 4 février 1952.	p. 752
Annexe 43	Le mode d'exploitation des réseaux de transports collectifs. Note interne à la direction des *T.C.R.M.* Janvier 1975.	p. 755
Annexe 44	Note interne concernant les régimes statuaires appliqués aux agents de la régie des *T.C.R.M.* 11 février 1959.	p. 757
Annexe 45	Les modes « nouveaux ». 1981.	p. 759
Annexe 46	Une politique nationale des transports urbains. 1976.	p. 761
Annexe 47	Extrait du procès-verbal du conseil municipal de Metz du 27 mai 1955. Vœu relatif à la modulation des heures de pointe des autobus *T.C.R.M.*	p. 765
Annexe 48	Lettre ouverte de l'*Union des Transports Publics* aux candidats à l'élection présidentielle. 28 mars 1995.	p. 767
Annexe 49	Lettre ouverte de l'*Union des Transports Publics* à mesdames et messieurs les députés. 3 juin 1997.	p. 769
Annexe 50	De nouveaux outils pour les élus. Entretien avec M. J. Auxiette, président du *G.A.R.T.* (*Groupement des Autorités Responsables de Transport*). Mai 2001.	p. 772

TABLE DES CARTES

Carte 1	Omnibus de Metz. Réseau en novembre 1854.	p. 774
Carte 2	Voitures de place de Mulhouse. Réseau dans les années 1880.	p. 775
Carte 3	Tramway hippomobile de Nancy. Réseau en 1895.	p. 776
Carte 4	Tramway hippomobile de Metz. Projet de M. Dudot. 1875.	p. 777
Carte 5	Tramway hippomobile de Metz. Projet de M. de Féral. 1875.	p. 778
Carte 6	Tramway hippomobile de Metz. Projet de M. Braun. 1875.	p. 779
Carte 7	Tramway hippomobile de Metz. Projet de M. Deriche. 1875.	p. 780
Carte 8	Tramway hippomobile de Metz. Réseau initial. 1875 – 1878.	p. 781
Carte 9	Tramway hippomobile de Strasbourg. Réseau le 21 avril 1886.	p. 782
Carte 10	Tramway à vapeur de Mulhouse. Réseau en 1889.	p. 783
Carte 11	Tramway électrique de Metz. Réseau en septembre 1902.	p. 784
Carte 12	Tramway électrique de Metz. Réseau au 1er octobre 1913.	p. 785
Carte 13	Transports en commun de Mulhouse. Réseau en 1908.	p. 786

Carte 14	Tramway électrique de Nancy. Plan annexé au projet présenté au conseil municipal. 15 janvier 1897.	p. 787
Carte 15	Tramway électrique de Strasbourg. Réseau urbain au 1er avril 1908.	p. 788
Carte 16	Tramway de Strasbourg. Réseau suburbain en 1914.	p. 789
Carte 17	Tramway de Colmar. Réseau suburbain en 1916.	p. 790
Carte 18	Tramway de Mulhouse. Réseau suburbain en 1888.	p. 791
Carte 19	Tramway de Nancy. Réseau suburbain en 1912.	p. 792
Carte 20	Tramway électrique de Thionville et de la Vallée de la Fensch. Réseau en juillet 1912.	p. 793
Carte 21	Tramway électrique de Longwy. Ligne au 27 octobre 1901.	p. 794
Carte 22	Tramway électrique de Colmar. Ligne au 15 mars 1902.	p. 795
Carte 23	Tramway électrique de Colmar. Réseau au 1er février 1914.	p. 796
Carte 24	Tramway électrique d'Epinal. Réseau au 15 février 1906.	p. 797
Carte 25	Tramway de Strasbourg. Réseau suburbain au 15 août 1920.	p. 798
Carte 26	Tramway de Bâle. Réseau au 1er février 1924.	p. 799
Carte 27	Transports en commun de Longwy. Ligne en 1936.	p. 800
Carte 28	Transports en commun d'Epinal. Réseau au 31 août 1925.	p. 801

Carte 29	Tramway électrique de Nancy. Réseau en 1920.	p. 802
Carte 30	Tramway électrique de Nancy. Service du soir en 1920.	p. 803
Carte 31	Tramway électrique de Nancy. Service du théâtre en 1920.	p. 804
Carte 32	Transports en commun de Mulhouse. Réseau en 1932.	p. 805
Carte 33	Transports en commun de Mulhouse. Réseau en 1938.	p. 806
Carte 34	Tramway électrique de Nancy. Réseau en 1927.	p. 807
Carte 35	Transports en commun de Nancy. Réseau en 1935.	p. 808
Carte 36	Transports en commun de Strasbourg. Réseau urbain en 1932.	p. 809
Carte 37	Transports en commun de Strasbourg. Réseau suburbain en 1932.	p. 810
Carte 38	Transports en commun de Metz. Réseau au 4 juillet 1932.	p. 811
Carte 39	Transports en commun de Nancy. Réseau urbain en 1939.	p. 812
Carte 40	Transports en commun de Strasbourg. Réseau urbain au 31 mai 1937.	p. 813
Carte 41	Transports en commun de Nancy. Réseau urbain au 4 décembre 1944.	p. 814
Carte 42	Transports en commun de Metz. Réseau en décembre 1945.	p. 815

Carte 43	Transports en commun de Longwy. Ligne au 25 juin 1946.	p. 816
Carte 44	Expansion urbaine de Metz.	p. 817
Carte 45	Expansion urbaine de Verdun.	p. 818
Carte 46	Expansion urbaine de Saint-Avold.	p. 819
Carte 47	Expansion urbaine de Mulhouse.	p. 820
Carte 48	Expansion urbaine de Colmar.	p. 821
Carte 49	Expansion urbaine de Bar-le-Duc.	p. 822
Carte 50	Expansion urbaine de Strasbourg.	p. 823
Carte 51	Expansion urbaine de Nancy.	p. 824
Carte 52	Transports en commun de Nancy. Réseau urbain en 1954.	p. 825
Carte 53	Transports en commun de Nancy. Réseau suburbain en 1954.	p. 826
Carte 54	Transports en commun de Saint-Avold. Réseau en 1980.	p. 827
Carte 55	Transports en commun de Longwy. Réseau en 1970.	p. 828
Carte 56	Transports en commun de Sarreguemines. Réseau en 1960.	p. 829
Carte 57	Transports en commun d'Epinal. Réseau en juillet 1954.	p. 830
Carte 58	Transports en commun d'Epinal. Réseau en septembre 1967.	p. 831

Carte 59	Transports en commun d'Epinal. Réseau au 1er janvier 1985.	p. 832
Carte 60	Transports en commun de Colmar. Réseau en juillet 1956.	p. 833
Carte 61	Transports en commun de Mulhouse. Réseau en 1950.	p. 834
Carte 62	Transports en commun de Metz. Réseau en 1948.	p. 835
Carte 63	Transports en commun de Metz. Réseau en 1949.	p. 836
Carte 64	Transports en commun de Metz. Réseau en 1960.	p. 837
Carte 65	Transports en commun de Metz. Réseau en 1966.	p. 838
Carte 66	Transports en commun de Metz. Réseau en 1975.	p. 839
Carte 67	Transports en commun de Bar-le-Duc. Réseau en 1982.	p. 840
Carte 68	Transports en commun de Bar-le-Duc. Réseau en 1985.	p. 840
Carte 69	Transports en commun de Saint-Dié. Réseau au 27 décembre 1967.	p. 841
Carte 70	Transports en commun de Saint-Dié. Réseau en 1983.	p. 842
Carte 71	Metz. Desserte du technopôle 2000, en juin 1988.	p. 843
Carte 72	Metz. Desserte du technopôle 2000, au 15 janvier 1989.	p. 843
Carte 73	Metz. Desserte du technopôle 2000, en octobre 2002.	p. 844
Carte 74	Transports en commun de Metz. Nombre total annuel d'accidents, de toute nature, pour chaque heure en 1972.	p. 845

Carte 75	Répartition horaire du nombre de véhicules mis en service à Colmar en 1957.	p. 846
Carte 76	Répartition horaire du nombre de véhicules mis en service à Metz en 1957.	p. 847
Carte 77	Répartition horaire du nombre de véhicules mis en service à Mulhouse en 1957.	p. 848
Carte 78	Répartition horaire du nombre de véhicules mis en service à Nancy en 1957.	p. 849
Carte 79	Répartition horaire du nombre de véhicules mis en service à Strasbourg en 1957.	p. 850
Carte 80	Répartition horaire du nombre de véhicules mis en service dans le réseau TRANS-FENSCH en 1957.	p. 851
Carte 81	Répartition horaire, du flux journalier des voyageurs messins, pour l'ensemble du réseau en 1987.	p. 852
Carte 82	Circulation modale des véhicules, rue des Clercs à Metz, le mercredi 6 août 1958.	p. 853
Carte 83	Circulation modale des véhicules, rue des Clercs à Metz, le jeudi 7 août 1958.	p. 854
Carte 84	Aire de chaussée occupée par les véhicules circulant rue des Clercs à Metz, par tranche horaire, en août 1958.	p. 855
Carte 85	Répartition horaire du nombre des voyageurs transportés par les divers modes de transport, rue des Clercs à Metz, en août 1958.	p. 856
Carte 86	Courbe de vitesse des autobus *T.C.R.M.* rue des Clercs à Metz, en août 1958.	p. 857

Carte 87	Transports en communs de Metz. Réseau en avril 1981.	p. 858
Carte 88	Projet de desserte de la commune de Moulins-lès-Metz. Projet initial. Juin 1985.	p. 859
Carte 89	Projet de desserte de la commune de Moulins-lès-Metz. Nouvelle proposition. Juin 1985.	p. 860
Carte 90	Projet de desserte de la commune de Moulins-lès-Metz. Itinéraire de l'antenne 31 modifiée. Juin 1985.	p. 861
Carte 91	Projet de desserte de la commune de Moulins-lès-Metz. Itinéraire des antennes 5 et 31. Nouvelle proposition. Juin 1985.	p. 862
Carte 92	Metz. Réseau minibus. Fréquentation par arrêt (cumul montées - descentes). Vendredi 29 novembre 1985.	p. 863
Carte 93	Metz. Réseau minibus. Fréquentation par arrêt (cumul montées - descentes). Samedi 30 novembre 1985.	p. 864
Carte 94	Metz. Les principaux déplacements sur le réseau minibus. Vendredi 29 novembre 1985.	p. 865
Carte 95	Metz. Les principaux déplacements sur le réseau minibus. Samedi 30 novembre 1985.	p. 866
Carte 96	Le réseau minibus messin en 1988.	p. 867
Carte 97	Projet de réorganisation du réseau minibus messin en novembre 1988.	p. 868
Carte 98	Transports en commun de Guebwiller. Ligne en septembre 1989.	p. 869
Carte 99	Transports en commun de Verdun. Réseau au 1er septembre 1989.	p. 870

Carte 100	Transports en commun de Verdun. Réseau en septembre 1998.	p. 871
Carte 101	Transports en commun de Colmar. Réseau en septembre 1992.	p. 872
Carte 102	Transports en commun de Colmar. Réseau au 3 septembre 2001.	p. 873
Carte 103	Transports en commun de Longwy. Réseau en octobre 1989.	p. 874
Carte 104	Transports en commun de Longwy. Réseau au 2 novembre 1999.	p. 875
Carte 105	Transports en commun de Bar-le-Duc. Réseau au 1er septembre 2002.	p. 876
Carte 106	Transports en commun de Saint-Avold. Réseau au 3 décembre 2001.	p. 877
Carte 107	Transports en commun de Forbach. Réseau dans les années 80.	p. 878
Carte 108	Transports en commun de Forbach. Réseau au 10 septembre 1990.	p. 879
Carte 109	Transports en commun de Saint-Dié. Réseau au 8 janvier 1993.	p. 880
Carte 110	Transports en commun de Sarreguemines. Réseau au 16 décembre 1976.	p. 881
Carte 111	Transports en commun de Sarreguemines. Réseau en septembre 1999.	p. 882
Carte 112	Transports en commun de Saint-Louis. Réseau au 1er avril 1998.	p. 883
Carte 113	Transports en commun de Saint-Louis. Réseau au 2 septembre 2002.	p. 884

Carte 114	Transports en commun d'Epinal. Réseau en 1989.	p. 885
Carte 115	Transports en commun d'Epinal. Réseau en 2001.	p. 886
Carte 116	Transports en commun de Metz. Réseau en 1997.	p. 887
Carte 117	Transports en commun de Mulhouse. Réseau au 5 septembre 1995.	p. 888
Carte 118	Transports en commun de Mulhouse. Réseau au 3 septembre 2002.	p. 889
Carte 119	Transports en commun du réseau TRANS-FENSCH en 1981.	p. 890
Carte 120	Transports en commun du réseau TRANS-FENSCH en 2002.	p. 891
Carte 121	Transports en commun de Pont-à-Mousson. Réseau au 1er octobre 1993.	p. 892
Carte 122	Transports en commun de Pont-à-Mousson. Réseau en septembre 2000.	p. 892
Carte 123	Transports en commun de Sélestat. Ligne en septembre 2000.	p. 893
Carte 124	Transports en commun de Lunéville. Réseau en septembre 2001.	p. 893
Carte 125	Transports en commun de Strasbourg. Réseau en septembre 1993.	p. 894
Carte 126	Transports en commun de Strasbourg. Réseau au 27 février 1995.	p. 895
Carte 127	Transports en commun de Strasbourg. Réseau en octobre 2002.	p. 896
Carte 128	Transports en commun de Strasbourg. Réseau du tramway à l'horizon 2008 (Projet).	p. 897

Carte 129	Transports en commun de Nancy. Réseau en septembre 1997.	p. 898
Carte 130	Transports en commun de Nancy. Réseau en juillet 2002.	p. 899
Carte 131	La Communauté d'Agglomération de Metz Métropole en 2003.	p. 900
Carte 132	Transports en commun de Metz. Réseau au 26 août 2002.	p. 901
Carte 133	Zones tarifaires de l'espace interfrontalier de la région bâloise en septembre 2002.	p. 902
Carte 134	Transports en commun de Pompey. Réseau en septembre 2001.	p. 903
Carte 135	Projet de desserte en Tram-Train du Piémont des Vosges. Juin 1999.	p. 904
Carte 136	Projet de desserte en site propre de l'agglomération mulhousienne et de la vallée de la Thur. Juin 1999.	p. 905

TABLE DES CHRONOLOGIES

Chronologie Strasbourg p. 908

Chronologie Colmar p. 938

Chronologie Guebwiller p. 955

Chronologie Mulhouse p. 956

Chronologie Saint-Louis – District des Trois Frontières p. 984

Chronologie Sainte-Marie-aux-Mines p. 992

Chronologie Sélestat p. 993

Chronologie Longwy p. 994

Chronologie Lunéville p. 1000

Chronologie Nancy p. 1001

Chronologie Pompey p. 1037

Chronologie Pont-à-Mousson p. 1038

Chronologie Toul p. 1039

Chronologie Bar-le-Duc p. 1040

Chronologie Verdun p. 1045

Chronologie Bitche p. 1048

Chronologie Forbach p. 1049

Chronologie Metz p. 1060

Chronologie Saint-Avold p. 1109

Chronologie Sarreguemines p. 1116

Chronologie Thionville – Vallée de la Fensch p. 1120

Chronologie Epinal p. 1133

Chronologie Remiremont p. 1145

Chronologie Saint-Dié p. 1146

Chronologie Vittel p. 1148

TABLE DES MATIERES

TOME I

AVANT-PROPOS p. 3

TABLE DES SIGLES p. 7

INTRODUCTION GENERALE p. 15

PREMIERE PARTIE p. 26

DES ORIGINES A LA PREMIERE GUERRE MONDIALE

INTRODUCTION p. 27

CHAPITRE I

LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS : UNE NECESSITE ET UNE REPONSE A L'EXPANSION URBAINE. p. 30

A. LES VOITURES DE PLACE A LA CONQUETE DES VILLES. p. 30

B. LE DEBUT DES OMNIBUS. p. 32

C. L'OMNIBUS ET LA DESSERTE DES VILLES. p. 34

1. UNE CONCURRENCE IMPITOYABLE. p. 34

2. DES DESSERTES DE PROXIMITE. p. 35

3. L'EBAUCHE D'UN RESEAU INTERURBAIN. p. 35

D. L'IMPACT DU CHEMIN DE FER. p. 36

1. DE NOUVELLES DESSERTES. p. 37

a. FAVORISER L'ACCES A LA GARE. p. 37

b. DES TISSUS URBAINS EXIGUS. p. 38

α. **UNE FREQUENTATION INSUFFISANTE.** p. 38

β. **UN SERVICE SUBVENTIONNE.** p. 38

c. UNE LIAISON TRANSFRONTALIERE. p. 40

2. LES CONSEQUENCES DE L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER. p. 41

a. LA REGLEMENTATION DES SERVICES. p. 41

b. L'EXTENSION DES DESSERTES. p. 44

CHAPITRE II
UN NOUVEAU VENU DANS LA CITE : LE TRAMWAY. p. 45

A. LA RETICENCE FRANCAISE. p. 45

1. UNE ORIGINE AMERICAINE. p. 45

2. UNE LENTE DIFFUSION. p. 47

B. LES CONSEQUENCES DU CONFLIT DE 1870. p. 48

1. L'IMPACT DE LA FONCTION MILITAIRE. p. 48

a. EN FRANCE. p. 49

b. EN ALLEMAGNE. p. 52

α. **LA NOTIFICATION DES CONTRAINTES MILITAIRES.** p. 52

β. **LES EXIGENCES IMPOSEES PAR LES MILITAIRES POUR LA TRAVERSEE DES FORTIFICATIONS.** p. 53

2. LA VILLE FRANCAISE DU NORD-EST : NANCY. p. 57

a. LES DEMANDES DE CONCESSION. p. 57

b. LA MISE EN SERVICE DU TRAMWAY HIPPOMOBILE. p. 60

c. L'EXTENSION ET LA FUSION DES RESEAUX. p. 61

3. LES VILLES ANNEXEES. p. 63

a. METZ, VILLE MILITAIRE, ENFERMEE DANS SES MURAILLES. p. 63

α. **PARTISANS ET OPPOSANTS.** p. 63

β. **LES EXIGENCES MUNICIPALES.** p. 65

γ. **LES PROJETS EN PRESENCE.** p. 66

δ. **LE RESEAU INITIAL.** p. 69

ε. **LA VIE DU RESEAU.** p. 73

φ. **DE NOUVELLES SOCIETES.** p. 74

η. **LES PREMIERES DIFFICULTES FINANCIERES.** p. 75

ρ. **L'ETUDE DE L'ELECTRIFICATION ET DE L'EXTENSION DU RESEAU.** p. 79

b. UNE ADEQUATION ENTRE TISSU URBAIN ET RESEAU DE TRAMWAYS : LA VILLE DE STRASBOURG. p. 80

α .**LES PROJETS.** p. 80

β. **LA CONSTITUTION D'UNE SOCIETE DE TRAMWAYS ET LA MISE EN SERVICE DU RESEAU.** p. 81

γ. **LA CONSTRUCTION DE LIGNES SUBURBAINES.** p. 84

δ. **LA VIE DU RESEAU.** p. 84

c. D'UN PROJET DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS : LE RESEEAU MULHOUSIEN. p. 85

α. **LES PREMICES.** p. 85

β. LA CONSTRUCTION D'UN RESEAU DE TRAMWAYS A VAPEUR. p. 86

γ. LA CREATION DE DEUX SOCIETES ET LA MISE EN SERVICE DE LIGNES SUBURBAINES. p. 87

CHAPITRE III

L'APOGEE DU TRAMWAY. p. 90

A. LE DEBUT DE L'ELECTRICITE. p. 91

1. SIEMENS, LE PRECURSEUR. p. 91

2. L'ESSOR AMERICAIN. p. 92

3. LE RETARD FRANCAIS. p. 93

4. LES GROUPEMENTS D'ENTREPRISES. p. 94

a. LES GRANDES COMPAGNIES FRANCAISES. p. 95

b. LES SOCIETES ALLEMANDES. p. 95

B. L'ELECTRIFICATION DES RESEAUX. p. 95

1. METZ, UNE EXTENSION TIMIDE. p. 96

a. LE DECLASSEMENT DE L'ENCEINTE FORTIFIEE ET L'EXTENSION DE LA VILLE. p. 96

b. LES DIFFICULTEES DU PROJET DE MODERNISATION ET D'EXTENSION DU RESEAU. p. 97

c. L'ELECTRIFICATION DU RESEAU. p. 100

d. L'EXTENSION DU RESEAU. p. 103

2. LE TRAMWAY A VAPEUR DE MULHOUSE : SOURCE DE NUISANCES. p. 106

a. LE MECONTENTEMENT DES MULHOUSIENS. p. 107

b. L'ELECTRIFICATION DU RESEAU. p. 110

3. DES RESEAUX DE TRAMWAYS A LA MESURE DE LA VILLE. p. 111

a. LE RESEAU NANCEIEN. p. 111

α. **LES TRACTATIONS ENTRE LA COMPAGNIE ET LA MUNICIPALITE.** p. 111

β. **LES POURPARLERS.** p. 113

γ. **L'ELECTRIFICATION DU RESEAU.** p. 115

b. LE RESEAU STRASBOURGEOIS. p. 118

4. L'EXPLOITATION DES LIGNES SUBURBAINES. p. 122

a. FACILITER LES ECHANGES ENTRE LA VILLE ET LA CAMPAGNE. p. 122

b. UN RESEAU ETENDU. p. 122

c. UN PROLONGEMENT DU RESEAU BALOIS. p. 124

d. COLMAR, CENTRE D'UNE REGION RURALE. p. 124

e. ASSURER LES LIAISONS ENTRE LES CENTRES DES VALLEES INDUSTRIELLES. p. 125

5. UN CHANGEMENT DE RAISON SOCIALE. p. 127

a. UN SERVICE MUNICIPAL. p. 127

b. UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE. p. 128

c. UNE PASSATION DE POUVOIR. p. 129

C. LA CREATION DE RESEAUX. p. 129

1. LA RECHERCHE DE NOUVEAUX MARCHES. p. 131

a. DE NOMBREUX PROJETS. p. 131

b. UNE REALISATION DIFFICILE. p. 133

c. DES MODES DE TRANSPORTS DIVERSIFIES. p. 134

2. LA MARQUE DU PROGRES. p. 134

3. UN MODE DE TRANSPORT UTILE. p. 137

a. FACILITER LA DESSERTE DE LA GARE. p. 137

b. RELIER DEUX MODES DE TRANSPORTS. p. 138

c. DESSERVIR LES LONGUES VALLEES INDUSTRIELLES. p. 139

CONCLUSION p. 145

DEUXIEME PARTIE p. 148

D'UN CONFLIT A L'AUTRE (1914 - 1946)

INTRODUCTION p. 149

CHAPITRE I
LA PREMIERE GUERRE MONDIALE
ET SES CONTRAINTES. p. 151

A. LA PERTURBATION DES DESSERTES. p. 151

1. LA SUSPENSION DES PROJETS. p. 151

2. LES INTERRUPTIONS DE TRAFIC. p. 154

3. LES CESSATIONS D'ACTIVITES. p. 155

a. LA REQUISITION DU MATERIEL ENTRAINE L'ARRET DE L'EXPLOITATION. p. 155

b. LE RETOUR DES VOITURES DE PLACE HIPPOMOBILES. p. 156

B. LA DESORGANISATION DES RESEAUX LIEE A LA MOBILISATION ET A LA PENURIE DES MATIERES PREMIERES. p. 158

1. LA BAISSE DU NOMBRE DES VOYAGEURS. p. 159

2. LA PENURIE DES MATIERES PREMIERES. p. 160

3. DE NOMBREUSES PERTURBATIONS. p. 161

C. LES DIFFICULTES ENGENDREES PAR L'ARMISTICE. p. 163

1. LA MISE SOUS SEQUESTRE DE LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE LA VALLEE DE LA FENSCH. p. 164

a. LES OFFRES DE RACHAT. p. 164

b. L'ADJUDICATION DE LA CONCESSION. p. 165

c. LES RAISONS DU DESACCORD. p. 166

d. LA SIGNATURE D'UNE NOUVELLE CONVENTION. p. 171

2. LE ROLE DE LA FRONTIERE. p. 171

a. L'AMPUTATION DU RESEAU STRASBOURGEOIS. p. 171

b. UN REGAIN DE TRAFIC. p. 173

3. L'APPLICATION DES LOIS FRANCAISES AUX RESEAUX ALSACIEN-LORRAINS. p. 174

a. LES DECRETS D'APPLICATION. p. 174

b. UNE MISE EN ŒUVRE DIFFICILE. p. 175

c. METZ DECIDE DE CREER UNE REGIE MUNICIPALE. p. 179

CHAPITRE II p. 182

LA MUTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN.

A. LES FACTEURS DE LA MUTATION. p. 183

1. LES FACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES. p. 183

a. L'AFFAIBLISSEMENT MONETAIRE ET SES CONSEQUENCES. p. 183

b. LE NOUVEL ORDRE SOCIAL. p. 184

c. DES SOLUTIONS DIVERSES. p. 185

d. L'EXEMPLE MESSIN. p. 187

α. **LA HAUSSE DES TARIFS.** p. 187

β. **UNE DEMANDE DE SUBVENTIOIN AUX COMMUNES SUBURBAINES.** p. 188

γ. **DE NOUVEAUX ABONNEMENTS.** p. 189

2. LA CONCURRENCE DE L'AUTOMOBILE ET L'EXTENSION DES VILLES. p. 191

a. L'EXTENSION DES VILLES. p. 192

b. LE TRANSPORT PRIVE A LA CONQUETE DE LA VILLE. p. 193

c. L'AUTOBUS : UNE SOLUTION D'ATTENTE. p. 193

3. « DE QUOI MEURT LE TRAMWAY ? » p. 194

a. LA SITUATION DE L'AVANT-GUERRE. p. 195

b. LE DESEQUILIBRE DE L'APRES-GUERRE. p. 196

c. L'EVOLUTION DE LA LEGISLATION. p. 197

d. DES EFFORTS NON COURONNES DE SUCCES. p. 198

e. LES NOUVELLES CHARGES SOCIALES. p. 198

f. L'INDISCIPLINE ET LES DIFFICULTES DE RECRUTEMENT. p. 199

g. LA CONCURRENCE DE L'AUTOMOBILE ET DE LA BICYCLETTE. p. 200

h. LES TRAMWAYS, VICTIMES DE L'INTERET PARTICULIER. p. 201

i. LE ROLE DES TRANSPORTEURS. p. 203

j. LES REMEDES. p. 203

α. **DES CHOIX TECHNIQUES.** p. 204

β. **LA NECESSITE DE L'EQUILIBRE BUDGETAIRE.** p. 205

γ. **POUR UNE LIBERTE D'ACTION.** p. 206

4. LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LE PROBLEME DES DEPLACEMENTS. p. 207

B. L'EVOLUTION DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN. p. 208

1. LA MODIFICATION DE LA RAISON SOCIALE. p. 208

a. DE NOUVELLES RAISON SOCIALES. p. 208

b. L'EVOLUTION DES CONVENTIOINS NANCEIENNES. p. 210

α. **LES MESURES D'URGENCES.** p. 211

β. **LA SIGNATURE D'UN NOUVEL ACCORD.** p. 212

γ. **LA CONVENTION DES 15 ET 31 MARS 1925.** p. 215

2. LES RESTRUCTURATIONS. p. 216

a. LES PETITS RESEAUX FACE AU CHOIX DU MODE DE TRACTION. p. 216

α. **DES SERVICES ASSURES EN TRAMWAYS.** p. 217

β. **L'INTEGRATION DE L'AUTOBUS DANS LES DESSERTES.** p. 219

b. LA DIFFICILE RENAISSANCE DES TRANSPORTS URBAINS SPINALIENS. p. 221

α. **LA LIQUIDATION AMIABLE DE LA SOCIETE.** p. 221

β. **DES PROJETS AVORTES.** p. 222

γ. **L'APPARITION DE L'AUTOBUS.** p. 225

δ. **LA SIGNATURE DE NOUVELLES CONVENTIONS.** p. 228

c. LE BOULEVERSEMENT DES DESSERTES. p. 229

α. **LA REFECTION ET LA MODERNISATION DES RESEAUX.** p. 229

→ *LE RESEAU NANCEIEN.* p. 229

→ *LA SOCIETE STRASBOURGEOISE.* p. 231

β. **LES PREMIERS AUTOBUS.** p. 233

→ *LA POLITIQUE DES TRANSPORTS MULHOUSIENS.* p. 235

→ *UN RESEAU MESSIN MIXTE.* p. 238

→ *LA MODIFICATION DES DESSERTES NANCEIENNES.* p. 241

→ *LES ESSAIS STRASBOURGEOIS.* p. 243

γ. **LES RESTRUCTURATIONS DANS LES RESEAUX.** p. 248

→ *LA RESTRUCTURATION MESSINE.* p. 248

→ *L'INDEPENDANCE DES LIGNES.* p. 253

→ *ETABLIR DES LIGNES DIAMETRALES.* p. 255

C. L'ESPOIR DECU. p. 257

1. UN PROJET DE DESSERTE MIXTE. p. 257

2. LA REORGANISATION DU SERVICE URBAIN. p. 258

a. LES PROPOSITIONS. p. 258

b. LA REFONTE DU RESEAU. p. 259

α. **LES PREMIERES MODIFICATIONS.** p. 259

β. **L'ABANDON DE LA DEUXIEME PARTIE DU PROGRAMME.** p. 261

γ. **LE RELEVEMENT DES TARIFS.** p. 261

δ. **LE PESSIMISME DU CONSEIL MUNICIPAL.** p. 262

ε. **LES NOUVELLES MESURES.** p. 263

3. LA DEMANDE EN RESILIATION DU CONTRAT DE DESSERTE. p. 265

CHAPITRE III
LA SECONDE GUERRE MONDIALE. p. 267

A. LE DEBUT DU CONFLIT. p. 268

1. LA PERTURBATION DES DESSERTES. p. 268

2. LE TRANSFERT DE POPULATION. p. 269

3. L'ARRET DU TRAFIC. p. 271

B. LE TEMPS DE L'OCCUPATION. p. 272

1. UNE REPRISE TIMIDE. p. 272

a. DE NOUVELLES LIMITES COMMUNALES. p. 272

b. L'OCCUPANT PREND LE CONTROLE DES RESEAUX. p. 273

c. LA REPRISE DU TRAFIC. p. 273

d. UNE REPRISE DIFFICILE. p. 276

2. LA VIE DES RESEAUX. p. 278

a. UN TRAFIC RECORD. p. 278

b. DES CHANGEMENTS DE NOM ET DE RAISON SOCIALE. p. 280

c. DES PROJETS DE MODERNISATION. p. 280

d. S'ORGANISER POUR ASSURER LA DESSERTE. p. 282

C. LA PERIODE DE LA LIBERATION. p. 284

1. L'INFLUENCE DES BOMBARDEMENTS. p. 284

2. LA DESTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ET DU MATERIEL. p. 285

3. LES PERTES DUES A LA MALVEILLANCE DE L'OCCUPANT. p. 287

D. LE RENOUVEAU DES RESEAUX. p. 289

1. UNE DESSERTE MIXTE EN TRAMWAYS ET AUTOBUS. p. 290

2. DES REPRISES RAPIDES EN RAISON DE FAIBLES DESTRUCTIONS. p. 290

3. UNE REPRISE PLUS LABORIEUSE. p. 291

4. LES DIFFICULTES MESSINES. p. 292

5. L'ABANDON DU TRAMWAY DANS LES PETITS RESEAUX. p. 297

CONCLUSION p. 299

TROISIEME PARTIE

L'ADAPTATION DES RESEAUX

AUX EXTENSIONS DE LA VILLE

ET

AUX PROBLEMES DE LA CIRCULATION GENERALE p. 302

INTRODUCTION p. 303

CHAPITRE I
L'EVOLUTION DU MODE DE TRANSPORT. p. 305

A. *LES CHOIX D'UN MODE DE TRANSPORT.* p. 306

1. LE TRAMWAY. p. 306

2. LE TROLLEYBUS. p. 308

a. LES QUALITES DU TROLLEYBUS. p. 308

b. L'OBLIGATION D'UTILISER UNE FORCE MOTRICE D'ORIGINE NATIONALE. p. 310

c. LA STANDARDISATION DU TROLLEYBUS. p. 310

d. LES AVANTAGES FINANCIERS. p. 311

e L'ENLAIDISSEMENT DU PAYSAGE. p. 311

f. LE DECLIN DU TROLLEYBUS. p. 312

3. L'AUTOBUS. p. 314

a. LA SITUATION AVANT-GUERRE. p. 314

b. LES ATOUTS ET LES INCONVENIENTS DE L'AUTOBUS. p. 314

B. LES DIFFICULTES DU CHOIX DU MODE DE TRANSPORT. p. 316

1. LES REFLEXIONS NANCEIENNES. p. 316

2. LE PROBLEME MESSIN. p. 320

CHAPITRE II
L'EXTENSION DES VILLES ET DES RESEAUX. p. 322

A. L'EXPANSION URBAINE. p. 322

1. ESPACE MILITAIRE ET URBANISATION. p. 323

a. L'EXTENSION MESSINE. p. 323

b. UNE AUTRE IMAGE DE VERDUN. p. 324

2. LA CROISSANCE DES VILLES INDUSTRIELLES. p. 324

a. L'URBANISATION DES BASSINS MINIER ET SIDERURGIQUE. p. 324

b. EPINAL ET SON AGGLOMERATION. p. 325

c. MULHOUSE ET LA RECONQUETE DE L'ESPACE INDUSTRIEL. p. 326

3. L'ESSOR DES BANLIEUES. p. 327

a. L'URBANISATION DE LA PERIPHERIE DES VILLES. p. 327

b. L'EXPANSION DE STRASBOURG. p. 328

c. L'ESSOR DE NANCY. p. 329

B. L'EXTENSION DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN. p. 330

1. LES CONSEQUENCES DE LA GUERRE. p. 330

a. LE PROBLEME DES DESSERTES. p. 330

α. **LES PROBLEMES DE RECONSTRUCTION.** p. 330

β. **LA MECONNAISSANCE DES DIFFICULTES.** p. 331

b. LES PROBLEMES DE TRESORERIE. p. 331

α. ***LE RECOURS AU CREDIT PUBLIC.*** p. 331

β. **LA CREATION D'UNE SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE A NANCY.** p. 333

c. LA CREATION D'UN SYNDICAT INTERCOMMUNAL. p. 337

d. LA NAISSANCE DU RESEAU SARREGUEMINOIS. p. 338

e. L'INFLATION ET LA HAUSSE DES TARIFS. p. 340

α. **LES MOTIFS INVOQUES A EPINAL.** p. 340

β. **L'EXEMPLE MESSIN.** p. 341

2. LA MODERNISATION DES RESEAUX. p. 344

a. LE POINT DE VUE COLMARIEN. p. 345

b. LA DISPARITION DU TRAMWAY. p. 346

c. LES NOUVEAUX VENUS : TROLLEYBUS ET AUTOBUS. p. 348

3. L'EXTENSION DES RESEAUX. p. 350

a. DES EXTENSIONS PEU IMPORTANTES. p. 351

b. LES RESEAUX NAISSANTS. p. 353

α. **L'EXPLOITATION EN REGIE.** p. 353

β. **LA REGULARISATION DE LA SITUATION.** p. 354

c. L'IMPORTANCE DES ZONES SUBURBAINES. p. 356

α. **LA RECONQUETE DU RESEAU SUBURBAIN.** p. 356

β. **LA DESSERTE DES COMMUNES ENVIRONNANTES.** p. 359

γ. **UN RESEAU DIFFUS.** p. 361

δ. **DESSERVIR DE NOUVEAUX ESPACES.** p. 362

d. LA MULTIPLICITE DES DESSERTES. p. 364

e. LE RESEAU MESSIN A LA CONQUETE DU NOUVEL ESPACE URBAIN. p. 368

α. **LA DEPOSE DU RAIL.** p. 368

β. **LA MODERNISATION.** p. 368

γ. L'ADAPTATION DU RESEAU A L'EXPANSION DE LA VILLE. p. 371

C. L'EVOLUTION DES RESEAUX. p. 375

1. DES RESEAUX EMBRYONNAIRES. p. 375

a. LA DESSERTE DES NOUVEAUX QUARTIERS. p. 375

b. LE SUCCES DES SERVICES PONCTUELS. p. 377

c. UNE LIGNE UNIQUE. p. 378

2. LA CRISE DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS. p. 379

a. L'ABANDON DU TROLLEYBUS. p. 379

b. LE DECLIN DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS. p. 379

α. LES RAISONS. p. 379

→ *LE DEVELOPPEMENT DE L'AUTOMOBILE.* p. 379

→ *LE PHENOMENE D'URBANISATION.* p. 380

β. LA DEGRADATION DES CONDITIONS DE DESSERTE. p. 381

→ *LA BAISSE DE LA FREQUENTATION.* p. 382

→ *L'AUGMENTATION DU DEFICIT.* p. 385

3. DIMINUER LES CHARGES D'EXPLOITATION. p. 386

a. LA SUPPRESSION DES SERVICES. p. 387

b. L'ADAPTATION DU SERVICE A UN AGENT. p. 390

CHAPITRE III

LES PROBLEMES DE CIRCULATION ET LA VOCATION INTERCOMMUNALE DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS. p. 394

A. L'EVOLUTION DU TRAFIC. p. 397

1. LA POURSUITE DE LA BAISSE. p. 397

2. LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE SENS D'UN ACCROISSEMENT DU TRAFIC. p. 398

3. LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE SENS D'UNE BAISSE DU TRAFIC. p. 398

B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET LES PROBLEMES DE DESSERTES. p. 399

1. LA CROISSANCE DE LA VILLE : UNE SOURCE DE PREOCCUPATION CONSTANTE. p. 399

a. LES PROBLEMES D'AMENAGEMENT. p. 399

b. LE PERIMETRE URBAIN. p. 401

c. QUELQUES EXEMPLES MESSINS. p. 403

α. LES INCIDENCES DU RATTACHEMENT A METZ DES COMMUNES DE BORNY, MAGNY ET VALLIERES. p. 403

β. MARLY : UNE COMMUNE « CHAMPIGNON ». p. 404

γ. UN NOUVEAU QUARTIER : LA GRANGE-AUX-BOIS. p. 405

δ. LA DESSERTE DU TECHNOPOLE 2000. p. 407

2. LE CONFLIT DE LA CIRCULATION. p. 408

a. L'ASPHYXIE PROGRESSIVE DES RUES DE LA VILLE. p. 408

b. LES CONSEQUENCES DE L'ENCOMBREMENT DES VOIES DE CIRCULATION POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS. p. 410

3. LES VARIATIONS DE FLUX DANS LE TEMPS. p. 411

a. LES MIGRATIONS PENDULAIRES : CAUSES ET CONSEQUENCES. p. 411

b. LES MIGRATIONS SAISONNIERES. p. 414

4. LA CONSOMMATION D'ESPACE. p. 415

a. LE CONCEPT DU METRE CARRE-HEURE. p. 415

b. L'EXEMPLE MESSIN DE LA CONSOMMATION D'ESPACE DES MODES DE TRANSPORT ET LA REPARTITION DES PERSONNES TRANSPORTEES. p. 417

c. LES AVANTAGES D'UNE DESSERTE DE LA VILLE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN. p. 419

C. L'INTERCOMMUNALITE. p. 419

D. AMELIORER LA DESSERTE. p. 423

1. ENRAYER L'AGGRAVATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION. p. 424

a. REORGANISER LA CIRCULATION. p. 424

b. INTERDIRE LE STATIONNEMENT. p. 424

c. CREER DES ZONES PIETONNIERES. p. 425

α. REVITALISER L'HYPERCENTRE. p. 425

β. DES VOIES MIXTES PIETONS-AUTOBUS A METZ. p. 425

2. DES MESURES EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS. p. 427

a. LE VERSEMENT-TRANSPORT. p. 427

b. DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES. p. 428

α. DANS LE CADRE DE LA CIRCULATION GENERALE. p. 428

β. LA RESTRUCTURATION MESSINE DU 21 AVRIL 1981. p. 429

γ. LA PROBLEMATIQUE D'UNE RESTRUCTURATION : LES PROJETS DE DESSERTES DE LA COMMUNE DE MOULINS, DANS LE CADRE DE LA RESTRUCTURATION DU 12 JANVIER 1986. p. 431

δ. LE MINI-BUS : UN MODE DE TRANSPORT POUR DECONGESTIONNER LE CENTRE-VILLE. L'EXEMPLE MESSIN. p. 433

c. DES AMENAGEMENTS TECHNIQUES. p. 437

E. L'EVOLUTION DES RESEAUX. p. 439

1. LA MUTATION DES TRANSPORTS URBAINS. p. 439

a. UNE CONTRIBUTION A L'AMENAGEMENT URBAIN. p. 440

b. L'EVOLUTION DE LA NOTION DE SERVICE PUBLIC. p. 440

c. L'EVOLUTION DE LA RAISON SOCIALE. p. 441

d. PARTICIPER A LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION. p. 443

2. LES NOUVEAUX VENUS. p. 444

a. D'UNE LIGNE INTERURBAINE A UNE LIGNE URBAINE. p. 444

b. UNE CONSEQUENCE DE LA FERMETURE DE LA GARE. p. 444

c. LA LENTE EVOLUTION DU RESEAU VERDUNOIS. p. 446

d. DES SERVICES PONCTUELS. p. 448

3. SAUVER LE SERVICE PUBLIC. p. 448

a. DYNAMISER LE TRANSPORT URBAIN. p. 448

b. REORGANISER LES TRANSPORTS. p. 450

4. L'ADAPTATION DES RESEAUX A UNE MEILLEURE DESSERTE. p. 453

a. UN NOUVEL ESPACE A DESSERVIR. p. 453

b. LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE SAINT-AVOLD. p. 453

c. LA RESTRUCTURATION DU RESEAU. p. 454

d. LA SIGNATURE D'UNE NOUVELLE CONVENTION. p. 457

e. L'AMELIORATION DES DESSERTES. p. 459

f. LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU. p. 462

5. UNE STABILITE DE L'ESPACE DESSERVI. p. 463

a. L'AMELIORATION DU RESEAU. p. 463

b. L'AMENAGEMENT DES LIGNES ET LA REFONTE DE L'INFORMATION. p. 465

c. L'EVOLUTION DU RESEAU, EN ATTENDANT LE SITE PROPRE. p. 469

d. DES RESTRUCTURATIONS IMPORTANTES. p. 471

e. PROSPERITE ET DECLIN DU BASSIN SIDERURGIQUE. p. 478

6. L'ARRIVEE DU TROLLEYBUS. p. 483

CHAPITRE IV
LE NOUVEL ELAN DES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS. p. 489

A. LES CREATIONS RECENTES. p. 491

1. LE PAYS DE PONT-A-MOUSSON. p. 491

2. UN ESPOIR DECU. p. 492

3. UNE PREMIERE LIGNE. p. 492

4. LA NAISSANCE D'UN RESEAU. p. 493

B. LE RENOUVEAU DU SITE PROPRE. p. 493

1. LES SITES PROPRES ROUTIERS. p. 493

2. LES SITES PROPRES A VOIE FERREE. p. 494

a. LE RETOUR DU TRAMWAY. p. 494

b. LE TRAMWAY STRASBOURGEOIS. p. 497

c. LES SYSTEMES INTERMEDIAIRES. p. 503

C. UNE INCITATION A L'INTERCOMMUNALITE. p. 507

1. LES NOUVELLES STRUCTURES. p. 507

a. LA COMMUNAUTE URBAINE. p. 507

b. LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION. p. 508

c. LA COMMUNAUTE DE COMMUNES. p. 508

2. QUELS IMPACTS POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ? p. 509

a. LES CONSEQUENCES. p. 509

b. L'EXEMPLE MESSIN. p. 509

D. L'INTERMODALITE. p. 511

1. UNE LENTE PROGRESSION. p. 512

a. LES LIAISONS VILLE-AEROPORT. p. 512

b. LES LIAISONS TRANSFRONTALIERES. p. 512

α. **L'EST MOSELLAN.** p. 513

β. **DECONGESTIONNER LA VILLE DE LUXEMBOURG.** p. 514

γ. **LES LIAISONS TRANSFRONTALIERES ALSACIENNES.** p. 515

c. LES TARIFS COMBINES. p. 515

α. **TARIF COMBINE « BUS URBAINS – BUS INTERURBAINS ».** p. 515

β. **TARIF COMBINE « BUS URBAINS – TRAIN ».** p. 516

γ. **COMMUNAUTE TARIFAIRE TRANSFRONTALIERE.** p. 517

d. UN RESEAU INTERMODAL. p. 518

2. UN ENJEU : LA DESSERTE DU PERIURBAIN. p. 519

a. UN NOUVEL ESPACE. p. 519

b. UN NOUVEAU TRAFIC. p. 520

c. LES PROJETS ALSACIENS. p. 520

α. LE TRAM-TRAIN DU PIEMONT DES VOSGES. p. 520

β. LE TRAM-TRAIN DE LA VALLEE DE LA THUR. p. 522

CONCLUSION p. 525

CONCLUSION GENERALE p. 528

TOME II

ANNEXES p. 536

ANNEXES TEXTES p. 537
CARTOGRAPHIE p. 773
CHRONOLOGIE p. 906

SOURCES p. 1149

ARCHIVES p. 1150
SOURCES EDITEES OU IMPRIMEES p. 1212

BIBLIOGRAPHIE p. 1217

INDEX p. 1235

INDEX DES NOMS DE PERSONNES p. 1236
INDEX DES NOMS DE LIEUX p. 1238
INDEX DES NOMS DE SOCIETES p. 1243

TABLES p. 1247

TABLE DES PHOTOS p. 1248

TABLE DES TABLEAUX p. 1254

TABLE DES ANNEXES TEXTES p. 1258

TABLE DES CARTES p. 1263

TABLE DES CHRONOLOGIES p. 1273

TABLE DES MATIERES p. 1275