

Le tramway à Metz ou des rails dans la ville

Le 4 octobre 2013 sera inauguré le METTIS, ce nouveau mode de transport collectif urbain, au terme de longs travaux qui auront bouleversé le paysage et la voirie de Metz, fait couler beaucoup d'encre et suscité chez les habitants de l'agglomération autant d'interrogations que, parfois, de grogne face aux désagréments de la circulation. Nous attendons impatiemment la fin de ces travaux, en espérant que le Mettis finira par faire l'unanimité autour de lui.

En attendant, peut-être n'est-il pas inutile de rappeler que, entre 1876 et 1948, Metz et les communes voisines ont eu, comme un certain nombre de villes, leur TRAMWAY. Dans le premier numéro des Chroniques du Graouilly (novembre 1991), j'avais eu le plaisir d'offrir aux lecteurs un article sur l'aventure du Tramway messin, que je suis heureux, après l'avoir retravaillé, de proposer à votre lecture.

Philippe THOEN

Tout commence le 16 octobre 1874. Ce jour-là, un certain Nicolas Dudot, ingénieur civil, domicilié à Uccle près de Bruxelles (mais originaire de Metz, où il est né rue du Pont des Morts), adresse au Président de Lorraine, von Puttkamer, une lettre lui demandant une concession, d'une durée de 60 ans, « pour établir et exploiter plusieurs lignes de chemin de fer à traction par chevaux, dit chemin de fer américain (Tramway) pour relier la ville de Metz avec quelques-uns de ses environs privés de moyens faciles et économiques de rapide communication et d'aider principalement le commerce agricole. ». Le projet prévoit cinq lignes : de Metz à Jouy-aux-Arches par Longeville, Moulins et Ars-sur-Moselle, de Metz à Woippy, de Metz à Montigny, de Metz à Verny, enfin de Metz au cimetière de l'Est. Il ajoute que la ville de Metz est favorable au projet, et que le directeur des fortifications n'a manifesté aucune objection aux itinéraires proposés.

Concernant la ligne Metz-Woippy, qui nous intéresse plus particulièrement, Dudot précise que « le tramway partirait de la Porte de France et suivrait le chemin communal nommé Chemin Tortu, lequel à droite conduit au chemin de la Ronde et à Devant-les-Ponts, et après avoir parcouru ce chemin, prendrait la route du Coupillon en passant par le Sansonnet, de là, reprendrait le grand chemin de Woippy qu'il suivrait jusqu'au village en longeant le château du Rucher. Quant aux villages de Lorry et Saulny, il serait ultérieurement décidé s'ils doivent être desservis par des embranchements. »

Dix jours plus tard, la Présidence de Lorraine, par son délégué le baron von Reitzenstein, informe par lettre Dudot qu'elle est disposée à entrer en pourparlers avec lui, et lui suggère de préparer une enquête préalable et d'inviter les diverses administrations intéressées. Un plan d'ensemble indiquant le tracé des lignes et des avant-projets pour chaque ligne sur des plans séparés sont nécessaires. Quant au cahier des charges, celui du tramway de Clermont-Ferrand à Riom de 1857 pourrait servir de base. Dudot répond le mois suivant qu'il se conforme à la demande, puis envoie d'autres lettres dans lesquelles il est question de capitaux, « de l'exigence de mes amis financiers qui veulent des garanties et des assurances »,

d'une demande de frais pour étude, d'une demande de priorité pour accorder la concession « *si d'autres vinsent me voler mon idée et demander la concession, qu'ils fussent évincés et que moi seul jusqu'à conclusion, je fus considéré comme ayant un droit exclusif...* » et d'autres détails de ce genre. Mais, à la fin décembre, von Reitzenstein lui fait sous-entendre que l'on ne peut se fier à ses compétences, ses expériences et ses antécédents, et qu'un avant-projet et des justifications sont exigés : « *... je ne suis pas en situation de vous donner l'assurance relative à l'obtention de la concession ou à la priorité.* »

Entre temps, des candidatures de concession arrivent. Le 24 novembre, la mairie de Metz reçoit une demande de concession pour « *l'établissement d'un tramway destiné à desservir un parcours à l'intérieur de la ville, et de mettre en communication les deux gares* » (gare centrale¹ et gare de Devant-les-Ponts). La *Gazette de Lorraine* du 12 décembre informe ses lecteurs que « *deux compagnies de tramways sollicitent l'autorisation d'établir ce genre de locomotion dans la ville de Metz* », sans ajouter de commentaire.

Le 11 décembre, un ancien maître de la poste aux chevaux à Metz, Georges Auguste Braun, demande la concession : « *Je possède de grandes écuries et de grandes remises, j'ai des harnais pour atteler 50 chevaux et tous les accessoires d'une grande exploitation, personne ne peut être prêt plus tôt que moi à exploiter un tramway à Metz. Je sais aussi où prendre des petits wagons pour les avoir en peu de temps...* ». Braun qui, avec d'autres, partage un service d'omnibus à Metz et dans les environs, avait déjà essayé un service entre Metz et Woippy en 1865. Un certain Charles de Féval, ingénieur civil à Luxembourg, pose lui aussi sa demande pour la concession.

Au début janvier 1875, la municipalité de Metz fait part à la Présidence de Lorraine qu'elle est en parfait accord pour l'établissement d'un tramway et qu'elle « *attend de la compagnie qui a formulé la première demande, la production de ses plans, cahier des charges et autres pièces, dont la connaissance servirait à comparer les propositions avec celles faites par une autre compagnie et à déterminer le choix à faire de la société à laquelle devrait être confiée l'exécution de l'établissement du tramway et de leur exploitation* ». À titre d'essai, on prévoit la construction d'une voie allant de Moulins à Montigny par la ville.

Le 13 février, la Présidence de Lorraine prévient Dudot que deux autres demandes de concession sont déjà déposées et que, n'ayant aucune nouvelle de sa part, on lui demande de faire parvenir ses documents pour le 25 mars au plus tard. Une lettre de Dudot croise cet ultimatum : « *... Je viendrai prochainement à Metz pour préparer les plans et documents nécessaires. Les capitaux m'étant assurés, non seulement pour Metz, mais aussi pour Strasbourg, Mulhouse et Karlsruhe, ce dont je m'occupe ...* ». Mais, à partir de cette date, il n'y a plus trace de Dudot dans les archives.

Braun, qui a passé plusieurs jours à Bruxelles « *pour étudier les tramways dans tous les détails* », fait la connaissance de Théodore Deriche, ingénieur civil à Bruxelles, avec lequel il s'associe : le 20 février, leur candidature unique est présentée sous le nom de Deriche. Par arrêté du 18 mars 1875, von Puttkamer fait déposer les dossiers et les cahiers des charges de Charles de Féval et de Théodore Deriche au Bureau des Travaux Publics de la Présidence du Département et au secrétariat de la mairie de Metz, afin d'y être consultés et étudiés du 30 mars au 1^{er} mai. Un troisième dossier est aussi déposé au secrétariat de la Direction de l'Arrondissement de Metz. Le cahier des charges du projet de Féval (« *Ville de Metz - Chemin de Fer Américain - Cahier des Charges* ») propose deux lignes : Montigny - Metz (rue du Palais) - Moulins, et Pontiffroy - rue du Palais - Mazelle. Celui de Deriche, intitulé

¹ Alors située place du roi George.

« Tramway ou Chemin de Fer Américain - Pferde-Eisenbahn - Cahier des Charges et Marché ») propose lui aussi deux lignes : Pontiffroy - rue du Palais - Montigny, et Mazelle - rue du Palais - Moulins.

Dans la *Gazette de Lorraine* du 8 avril, en répondant à un article de la *Metzer Zeitung*, de Féval explique que son tracé, qui a plus de lignes droites, présente des avantages incontestables sur celui de son concurrent, qui a trop de courbes à petit rayon propices aux déraillements, et que donc son projet est plus facile à exécuter. Braun réplique, en désignant son rival « Monsieur X. » : « *(Il) a tellement l'habitude de prétendre qu'il va toujours en ligne droite, qu'au lieu de dire qu'il traverse la place d'Armes en diagonale, c'est-à-dire de la rue des Jardins à l'entrée de la rue Fabert, il dit qu'il traverse en ligne droite...* »

Laissons ces messieurs à leurs débats et voyons les pensées de la rue. La *Gazette* du 15 avril écrit : « ... *Le passage du tramway préoccupe tout le monde, l'étroitesse des rues, les pentes assez raides, le danger de déraillement...* » Les Messins ont aussi peur de se faire écraser les pieds ou les mains par les roues, il faudrait que les futures voitures soient pourvues d'un appareil en fil de fer enveloppant les roues !...

Le *Courrier de la Moselle* de cette même période écrit : « ... *On voit donc la nouvelle entrave que ces voies américaines vont apporter aux malheureux commerçants, dont les magasins se trouveront sur le côté de la rue que le sort aura doté de la ligne ferrée, et ce, pour procurer au public un moyen de transport dont il est très douteux qu'il profite beaucoup...* »

Le 10 mai 1875 à 11 heures, présidée par Paul Bezanson, maire de Metz, la commission d'enquête se réunit à l'Hôtel de la Présidence du département afin de donner son avis sur les demandes de concession, et déclare l'établissement du tramway à Metz et environs d'utilité et d'intérêt public. Le Président de Lorraine donne ensuite connaissance à la commission du projet de cahier des charges que le gouvernement se propose d'imposer aux concessionnaires, et prie la commission de donner son avis sur ce cahier des charges, ainsi que sur les modifications qu'il y aurait lieu d'y apporter. La lecture en est faite article par article, et la commission propose des modifications. Le lendemain, le projet de cahier des charges modifié est envoyé à de Féval et Deriche, qui sont priés de faire connaître « *le plus promptement possible* » qu'ils acceptent les dispositions le projet.

Finalement, par une ordonnance impériale en date du 14 août 1875, la concession pour la construction et l'exploitation d'un « chemin de fer à traction de chevaux de Montigny à Moulins » est accordée à Charles de Féval jusqu'au 1^{er} janvier 1920. Le même jour, de Féval écrit à von Puttkamer : « ... *Je me rendrai lundi à Metz et je me ferai un devoir de me présenter chez vous afin de vous indiquer les mesures que je compte prendre pour que rien ne vienne entraver la prompte exécution des travaux du tramway de Metz...* » Notons que ce qui a sans doute pesé le plus lourd dans la décision, c'est que de Féval était le constructeur du tramway reliant la ville de Luxembourg à sa gare, inauguré le 14 janvier précédent. Le 24 septembre, Charles de Féval adresse au Président de Lorraine trois exemplaires signés du cahier des charges.

La Société Anonyme des Tramways Messins est créée le 13 décembre 1875 et enregistrée à Anvers le 20 décembre. Le capital est de 500 000 F., réparti en 1000 actions de 500 F. et 1000 actions de jouissance qui seront attribuées aux souscripteurs des actions du capital. De Féval possède 40 actions. Le directeur de la société est Emile de Pirch.

La mise en exploitation du tramway commence le 21 décembre, par la ligne « Gare Centrale - Rue du Palais ». Les départs ont lieu de 8 heures du matin à 8 heures du soir,

régulièrement toutes les 7 minutes des points extrêmes. Un service est établi à partir de 8 heures du soir pour les voyageurs partant ou arrivant à la gare centrale jusqu'à 11 heures 9 minutes. Il y a 3 voitures et 14 chevaux, 13 employés dont 4 palefreniers.

La veille, le *Courrier de la Moselle* informait ses lecteurs de l'événement : « *L'inauguration de la ligne de tramway doit avoir lieu aujourd'hui lundi 20 courant à onze heures. Le vin d'honneur sera donné à l'hôtel de l'Europe. Réunion à 10 h 1/2 au bureau du tramway, rue Ste Marie.* » La *Gazette de Lorraine*, quant à elle, relate l'inauguration par un long article : « *Une foule considérable se pressait dans les rues pour voir passer le train d'essai portant la Direction de l'entreprise et ses invités. Parmi ceux-ci, ... le conseiller supérieur de régence, baron de Reitzenstein, faisant fonction de préfet en l'absence de M. de Puttkamer, MM. les conseillers de régence Brandebourg et Geigel, M. Bezanson, maire de notre ville et plusieurs de ses conseillers municipaux, les rédacteurs des différents journaux ... Le trajet de la rue du Palais à la gare de la rue Serpenoise, ainsi que le retour s'est opéré à la satisfaction générale des invités ... Les voitures sont commodes et l'extérieur est élégant ...* » L'article fait remarquer que le Conseil municipal n'a pas participé à la cérémonie du vin d'honneur... « *Votre conduite est difficile à expliquer, poursuit le journal, plus difficile encore à justifier.* »

Quelques jours plus tard, dans un autre article, la *Gazette de Lorraine* écrit : « *Notre tramway marche, marche, il roule même si facilement qu'un cheval par voiture est tout ce qu'il faut. Des personnes nous disent qu'on roule plus agréablement à Metz qu'à Nancy ...* » L'article explique cet avantage par le fait que la société des tramways a fait l'essai d'un rail nouveau, tout en fer, de l'invention d'Auguste Dufranc-Marcat².

La ligne « Montigny », malgré un petit différend opposant l'administration des tramways à la commune pour l'arrêt des voitures en bout de ligne, est livrée à la circulation le dimanche 4 juin 1876, avec au total 4 voitures et 24 chevaux. Le samedi 8 juillet, la porte de France est accessible en tramway depuis le bas de la rue Ste-Marie, et une semaine plus tard, le dimanche 16 juillet, les voitures partant de la porte de France vont directement à Montigny. Il y a des départs réguliers toutes les 16 minutes de chaque extrémité de 7 heures du matin à 9 heures du soir, et à partir de cette heure, les départs se font toutes les 32 minutes jusqu'à 11 heures. « *Le tramway s'est promptement acclimaté chez nous, écrit la Gazette dans un article du 17 août, il roule depuis l'aurore jusque tard dans la nuit, et quoiqu'il n'aille que de la porte de France jusqu'à Montigny, il a déjà sa clientèle ...* »

Enfin, le 13 septembre 1876, la ligne « Moulins » est ouverte. Le matériel se compose alors de 11 voitures, l'écurie de 65 chevaux nécessitant 16 palefreniers. La mise en exploitation de cette ligne a donné lieu à quelques anecdotes. Ainsi, en octobre, le Président de Lorraine reçoit cette lettre : « *... Je passais à Moulins avec 3 voitures de bois, j'ai dû attendre 10 minutes pour passer, les tramways barraient la rue, les conducteurs ont fait semblant de ne pas m'entendre, ils buvaient chez « le Plusquin » ... je viens donc solliciter pour moi et les autres voituriers un changement de cet état de chose. En repassant le soir à la Maison-Neuve, j'ai entendu des voituriers qui se plaignaient aussi. Le Père Chantrenne de la Malmaison a été accroché jeudi en passant à Moulins par les tramways ...* » Et en mars 1877 cette réclamation d'une brave dame : « *... J'ai 69 ans et ne suis pas forte. Dimanche dernier... sans avoir égard aux réclamations des dames, on a fait monter 43 voyageurs dont 3 hommes pris de boissons qui chantaient et fumaient. À Longeville, il est encore monté 4 voyageurs et j'ai lu que les voitures ne devaient contenir que 28 places, quand un accident sera arrivé, qui*

² Entrepreneur en Belgique, près de Bruxelles, il est l'installateur du tramway de Metz

paiera ? »... Ces conducteurs de tramway n'ont peut-être pas encore pris connaissance du « règlement de l'exploitation des chemins de fer à traction de chevaux » paru dans le Recueil officiel des actes administratifs (bilingue) du mardi 11 juillet 1876.

Cet arrêté est trop intéressant pour ne pas être reproduit intégralement (page suivante).

La première année de fonctionnement (1876) enregistre 571 902 passagers, l'année suivante 765 146 : le tramway connaît donc un véritable succès, pour ne pas dire un engouement. Mais des accidents endeuillent le nouveau mode de transport : ainsi, le 10 juillet, 1876, une femme est renversée par un wagon et succombe à ses blessures à l'hôpital ; le 29 août, près de la porte Serpenoise, un malheureux voulant traverser la voie au moment où la voiture arrivait à toute vitesse, est happé par la blouse et renversé, une des roues lui écrasant la tête. Dans les deux cas, la responsabilité du cocher est dérogée.

Les autres lignes sont mises en circulation en 1878. La ligne de la porte Mazelle est ouverte le 27 août 1878, après quelques péripéties. Lors de la pose des rails dans la rue du même nom, un mois auparavant, le conseil de fabrique de l'église St-Maximin s'adresse à la Présidence de Lorraine pour lui faire remarquer que le tramway passera devant le seuil de l'église : « *Sans nous arrêter davantage à l'inconvenance du peu de respect pour la maison du culte, nous faisons observer que le portail de l'église est en saillie sur l'alignement de la voie publique, que la rue est par conséquent plus étroite en cet endroit ; d'où il résultera que l'entrée et la sortie des paroissiens aux offices des dimanches et des différentes cérémonies, baptêmes, mariages, les enterrements avec corbillard et voitures seront gênés par le passage du tramway, que l'encombrement sera une cause de danger pour les fidèles, aussi bien que de retards pour les voyageurs du tramway...* » Le conseil de fabrique souhaite donc que les rails soient déviés du côté opposé à l'église.

La Présidence de Lorraine, par retour de courrier, signifie qu'il faudrait faire une nouvelle enquête sur les modifications du tracé, et que ce n'est pas aussi simple. Le secrétaire du conseil de fabrique répond le jour même, et pour donner du poids à sa lettre, ajoute : « *... Le tracé adopté ne passe pas seulement du côté de l'église, il longe le trottoir des écoles communales, très étroit à cette place, il y aurait donc un danger permanent, ... l'imprévoyance des petits enfants qui fréquentent ces écoles...* »

Nos braves curés n'ont pas trop tort, car moins d'un an plus tard, en mai 1879, la *Gazette de Lorraine* rapporte que le tramway est passé sur la main d'un écolier de 7 à 8 ans, « *une seconde plus tôt, tout le corps y passait* ». Puis quelques mois plus tard : un homme promenant son petit-fils, voyant qu'ils allaient se faire écraser contre le portail de l'église (St-Maximin), réussit au dernier moment à dévier un attelage roulant à vive allure dans l'ornière des rails...

Enfin, c'est le 24 décembre 1878 que la ligne de la porte de Thionville est livrée à la circulation. La neige tombée en abondance avait dû être déblayée pour le voyage d'essai. « *Le trajet s'est fait sans le moindre encombre et la nouvelle voie a été reconnue parfaitement établie et par conséquent apte à être exploitée* » écrit le 18 décembre la *Gazette de Lorraine*.

Le parc est alors de 11 voitures utilisant 67 chevaux. Ces chevaux pour lesquels, en ce mois de décembre 1878, le vétérinaire déclare que « *les chevaux employés au tramway messin faisant en moyenne 35 km par jour, seraient par ces temps de neige, exposés à contracter des affections de poitrine et peut-être de plus graves encore, et tant que les routes seront aussi mauvaises, il serait prudent de réduire leur service à 20 km. Cependant, il est à noter que tous les animaux sont en bonne santé* ».

Recueil officiel des actes administratifs du département de la Lorraine

Dienstag, den 11. Juli 1876.

N° 28

Mardi, 11 juillet 1876.

N° 190. Règlement de police.

Dans le but de prévenir les accidents, de garantir la sûreté et l'ordre publics, je prescris ce qui suit pour toute l'étendue du département, en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer à traction de chevaux :

1° L'exploitation des chemins de fer à traction de chevaux est soumise aux dispositions générales sur la police du roulage, en tant que le présent Règlement ne dispose pas autrement.

2° Les concessionnaires de chemin de fer à traction de chevaux ne pourront employer comme conducteurs, que les personnes qui auront été préalablement agréées par l'autorité de police.

3° Les conditions imposées pour être agréé comme conducteur, sont : d'être âgé de 18 ans au moins, de justifier qu'on est habile à conduire, d'être sobre et de se comporter poliment envers le public.

4° Les conducteurs ne pourront aller plus vite qu'au trot, et ils serreront les freins à la descente des rues en pente. Ils prendront les plus grandes précautions pour éviter toute rencontre avec d'autres voitures ou avec des piétons. A tous les points où la voie fait des courbes et à l'approche des rues aboutissant à la voie, de même sur tous les points où des personnes, des animaux, des voitures ou d'autres embarras se trouvent sur la voie, ils ralentiront la marche et feront usage du sifflet pour avertir de l'approche de leurs voitures.

Ils arrêteront leurs voitures, quand la voie sera embarrassée ou que des voyageurs voudront descendre ou monter.

Il est défendu d'entrer dans une voiture ou d'en sortir avant qu'elle ne soit complètement arrêtée, comme aussi aux embranchements des rues, aux courbes, et du côté des croisements de voies.

5° Les conducteurs et collecteurs porteront dans l'exercice de leurs fonctions l'uniforme agréé par la police, et dans un état convenable de propreté. Cet uniforme aura un numéro d'ordre.

Les conducteurs et collecteurs qui donneront lieu à des plaintes fondées sous le rapport de la sobriété ou de leur conduite envers le public, seront, à la réquisition de l'autorité de police, renvoyés du service.

6° Il est interdit aux conducteurs et collecteurs de recevoir des pourboires et de fumer dans l'exercice de leurs fonctions ; il est également interdit au personnel de service de laisser monter dans les voitures des personnes atteintes d'une maladie apparente, en état d'ivresse, ou dont, pour d'autres motifs, le voisinage incommoderait évidemment les autres voyageurs.

7° Il est défendu au public de chanter pendant la marche et de fumer à l'intérieur des voitures. Il est enjoint au public d'obtempérer aux ordres du personnel de service revêtu des insignes de son emploi, sous peine, pour les récalcitrants, d'être expulsés immédiatement de la voiture par le collecteur, sans avoir droit au remboursement du prix de la place, et sans

préjudice des poursuites à exercer devant les tribunaux.

8° Les chenaux attelés aux voitures seront forts, parfaitement en état de faire le service auquel ils sont destinés et exempts de vices ; les harnais seront solides, de belle apparence et en bon état.

9° Les voitures du chemin de fer à traction de chevaux seront toutes conformes aux modèles approuvés. Elles seront constamment entretenues en parfait état de service ; elles seront proprement vernies, convenablement garnies et rembourrées, et tenues en bon état de propreté.

Chaque voiture sera marquée d'un numéro d'ordre et portera l'indication du nombre des personnes qu'elle peut contenir. Au-delà de ce nombre personne ne pourra plus y être admis.

Les voitures seront pourvues à l'arrière et à l'avant de lanternes, destinées également à éclairer à l'intérieur, et projetant au dehors une lumière rouge.

Dans l'intérieur de chaque voiture seront affichés les exemplaires nécessaires de l'itinéraire et du tarif approuvés par l'autorité de police.

10° Toutes personnes devront se ranger et laisser entièrement libre la voie du chemin de fer, à l'approche des voitures du tramway.

11° Il est interdit à toutes personnes d'arrêter la marche des trains sur la voie ferrée, en y créant un obstacle ou en y déposant des objets quelconques, ou en employant tout autre moyen de nature à entraver la marche des voitures ou à rendre leur circulation dangereuse.

Il est également défendu d'imiter les signaux des conducteurs et collecteurs.

Quiconque aura volontairement et illégalement endommagé ou détruit la voie ou ses dépendances sera passible des peines spéciales comminées par les §§ 303 et 305 du Code pénal de l'Empire allemand.

12° Les dispositions des art. 27 alinéa 1, 28, 29, 30, 34 et 39 alinéa 1 du décret du 10 août 1852 sur la police du roulage et des messageries publiques, sont applicables aux chemins de fer à traction de chevaux, à leurs voitures et à leur personnel de service, sans distinction si la voie ferrée est établie sur une route de l'Etat ou sur une autre voie publique.

13° Les contraventions au présent Règlement, au cas où la loi ne prononce pas d'autre peine plus forte, seront punies conformément au § 366 n° 10 du Code pénal de l'Empire allemand.

14° Les commissaires de police, les agents de police, les gendarmes, les conducteurs des ponts et chaussées, les cantonniers des routes, et, en dehors du ressort de la ville chef-lieu, les maires sont chargés de veiller à l'exécution du présent Règlement.

Metz, le 2 juillet 1876

Le Président de la Lorraine.

Metz possède maintenant son réseau complet de tramways. Mais transport en commun dit avantages et... inconvénients ! Laissons la *Gazette de Lorraine* du 11 octobre 1879 nous retracer quelques épisodes :

« ... *Il est tout à fait inadmissible qu'on emporte, par exemple, sur la plate-forme d'une voiture, pour les transports de Moulins à Metz, des objets tels que les outils complets de ferblantier, y compris un sac de charbon de bois, ensuite un panier sale renfermant des pommes de terre et un baquet à lessive dans lequel se trouvaient encore divers outils de jardinage tels que : arrosoir, bêche et râteau. Il y a quelques jours, nous avons eu le plaisir de voyager en compagnie d'un sac de plâtre et de son propriétaire enfariné. Quel homme convenablement vêtu se mettra de gaieté de cœur en contact immédiat avec de tels objets de nature à salir ou à endommager les vêtements ? Quant au nombre de voyageurs, dimanche, un de nos correspondants a compté une fois jusqu'à quatorze personnes entassées sur la plate-forme !... »*

L'ouverture des deux nouvelles lignes de Mazelle et Pontiffroy ne fait pas apparaître une augmentation importante de voyageurs. D'ailleurs, moins d'un mois après la mise en service de la ligne Mazelle, la *Gazette de Lorraine* du 22 septembre 1878 fait remarquer que cette ligne ne doit guère faire ses frais, à en juger d'après les vides que présentent à toute heure du jour les voitures qui la desservent, et qu'elle ne prendra une réelle importance qu'avec son prolongement jusqu'à Plantières...

Le résultat de cette expérience est donc désespérant, quoique la ligne traverse des quartiers populeux et riches ; le nombre de voyageurs est quand même insuffisant pour couvrir les frais d'exploitation. En un an de fonctionnement, la ligne Mazelle aura « rapporté » environ 7 300 francs ; celle du Pontiffroy un peu plus, environ 8 100 francs. Dans ce même temps, la ligne principale totalise environ 139 000 francs...

La Société des Tramways, par une lettre du 28 août 1879 à la Présidence de Lorraine, demande « *la suppression pure et simple* » de ces deux lignes qui ne répondent à aucune nécessité et qui lui ont déjà fait perdre 39 000 francs depuis leur mise en service. De nouveaux capitaux ont déjà été versés pour éviter la chute de la Société. La Présidence, ne voulant pas statuer d'elle-même sur la situation, demande avis au Conseil municipal et à la Chambre de Commerce. Cette dernière, dans sa réponse, exprime le désir de voir l'autorité supérieure accorder les modifications qui seront de nature à améliorer la situation financière de la Compagnie du tramway et lui permettraient de continuer l'exploitation sans de trop lourds sacrifices.

Un comité pour la défense du tramway se crée, des lettres et des pétitions sont envoyées au Président de la Lorraine : « ... *La Compagnie du tramway ne doit pas considérer ces lignes comme des lignes productrices mais comme des lignes nécessaires aux besoins de la population ... Le tramway est venu remplacer un service d'omnibus qui fonctionnait très bien ... Il faut prolonger les lignes en banlieue, vers Woippy et vers Plantières et Queuleu...* » Les journaux ouvrent leurs colonnes « *à la question brûlante* » du tramway.

Un abonné écrit dans la *Gazette* du 23 octobre : « ... *Ces lignes rendent service aux populations de ces quartiers éloignés du centre et des bureaux de toutes les administrations... La grande ligne rapporte bien et peut entretenir les lignes secondaires...* »

Boehm, directeur des tramways depuis le 15 janvier 1879, répond et s'explique quelques jours plus tard : « ... *Lors de la concession du tramway, il avait été convenu que ces lignes ne seraient construites qu'éventuellement... La société avait toujours pensé que l'on n'exigerait*

jamais la construction de ces deux lignes secondaires et en ce qui concerne leur utilité, il est facile de se convaincre qu'elles ne le sont nullement, puisqu'elles ne sont pas fréquentées et que le nombre de voyageurs en est tellement restreint que les pertes résultant de l'exploitation sont considérables. Il n'est pas rare sur ces lignes de faire quatre à cinq voyages sans une seule personne. Or si ces lignes rendaient réellement service aux populations des quartiers Pontiffroy et Mazelle, elles auraient des voyageurs, et il n'y en a pas...

Pour moi, le maintien du tramway à Metz, ligne Montigny-Moulins, qui rend tant de services aux populations situées sur le parcours, ne peut être assuré qu'aux conditions suivantes :

- suppression des lignes Pontiffroy et Mazelle complètement inutiles,*
- création d'un embranchement desservant la grande gare,*
- voyages plus fréquents à l'intérieur de la ville,*
- marche à la vapeur de Moulins à la place du Saulcy avec salle d'attente,*
- diminution du taux fantastique d'intérêts payés aux obligataires... »*

Le 9 novembre, dans ce même journal, un membre du Conseil municipal écrit : « *Grand a été l'étonnement dans toute la ville, sincères et nombreux ont été les regrets causés dans les quartiers populeux de Mazelle et Pontiffroy, par la nouvelle inattendue de la suppression probable et prochaine du tramway qui les parcourt...* ». Puis dans un très long article dans le numéro suivant, « *... ces deux lignes sont dans une impasse déplorable... ce n'est point les supprimer qu'il faut, c'est les compléter... Woippy, Queuleu, Plantières...* »

De Féval est présent à la séance du Conseil municipal du 5 novembre pour expliquer sa position et la demande de la Société. Le Conseil décide qu'il serait donné avis favorable sur la suspension de cette nouvelle ligne. Féval s'explique dans la *Gazette* du 14 novembre : « *... 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 se permettre.* » Il parle d'une perte d'exploitation de 51.670 Marks depuis le 21 décembre 1875.

On se réunit pour le tramway, mais on se réunit aussi... contre, ce vendredi 14 novembre, au café du Rhin rue du Pontiffroy. C'est le cas des commerçants « *qui, dans l'intérêt de leur commerce ne peuvent que désirer ardemment la suspension de l'exploitation de la ligne allant à la porte de Thionville...* ». On peut supposer que les commerçants ayant la ligne du tramway de leur côté ne peuvent plus mettre étalage sur le trottoir...

Le 21 novembre 1879, le glas sonne, ces deux lignes sont mises à l'arrêt. Le 30 novembre, une pétition signée de près de 2000 personnes, dont 1340 Messins, est envoyée au Ministre d'Alsace-Lorraine : « *... Les habitants des quartiers menacés de cette suspension, contraire aux engagements de la Compagnie, émus des dommages qui en résulteraient pour leurs intérêts comme commerçants, industriels et propriétaires, en ont demandé énergiquement le maintien à la Présidence de la Lorraine. De plus, ils sont convaincus que le prolongement de ces lignes dans la banlieue, jusqu'aux villages de Devant-les-Ponts et Woippy d'un côté, et de l'autre jusqu'à Plantières-Queuleu et le cimetière de l'Est, sera le seul moyen de donner à ces lignes l'importance et l'utilité d'une grande voie. Au nom des populations que les voies complétées réuniront, les soussignés ont l'honneur de vous prier de prendre en haute considération leur demande... »*

Le 26 janvier 1880 a lieu l'Assemblée générale extraordinaire, présidée, en sa qualité de doyen des administrateurs présents, par Charles de Féval. On y parle beaucoup argent, mais résumons en disant que les obligations « anciennes » et les créances seraient changées en « nouvelles » actions et que les lignes Pontiffroy et Mazelle seraient supprimées à moins que

la ville ne garantisse à la société les frais d'exploitation... La société devrait être dissoute, placée sous loi allemande, avec siège social à Metz. Deux représentants sont désignés pour soumettre toutes les dispositions arrêtées à l'approbation préalable du Président de la Lorraine ; ils sont aussi autorisés à s'adjoindre un « *juriste allemand chargé de les éclairer de ses lumières* ». Dans sa séance du 1^{er} février 1880, le comité des obligataires de la Société des Tramways Belges et Etrangers décide que son siège social d'Anvers est transféré à Metz pour prendre la raison sociale *Société anonyme des Tramways messins*.

Le 12 février, les membres du Conseil d'Administration adressent une lettre au Président de Lorraine : « *Les bilans annuels du tramway depuis son établissement prouvent que les ressources ne suffisent pas pour couvrir les frais d'exploitation et payer les intérêts du capital. Les prix élevés des fourrages et l'exploitation onéreuse des lignes secondaires sont les principales causes de cette situation financière si critique...* ». Ils demandent que le prix des bagages passe de 8 à 10 pf et le prix des places au prix uniforme de la première les dimanches et les jours fériés, la taxe pour les 2^{èmes} classes continuant à être perçue les jours de semaine... « *La séparation des 2^{èmes} classes dans ces voitures pourrait être établie au moyen d'une draperie suspendue dans le milieu, une plaque indiquerait la distinction des classes...* »

Le 20 février, le comité provisoire des actionnaires de la nouvelle Société anonyme du Tramway messin soumet l'approbation de ses statuts au Président de Lorraine et par la même occasion demande une réponse aux points dernièrement soumis tels que l'augmentation du tarif, l'abonnement à payer pour l'entretien de la voie, la suppression au moins partielle des lignes secondaires, le perçage de la porte Mazelle aux frais de l'Etat « *pour prolonger la ligne jusqu'au village de Plantières.* ».

De Féval télégraphie à Anvers le 29 mars 1880 : « *Société dissoute, liquidateur nommé* ». Le lendemain, un actionnaire de la Société Belge « mécontent » envoie une longue lettre au Maréchal de Manteuffel (gouverneur de l'Alsace-Lorraine à Strasbourg) : « *... Notre société était venue à Metz construire un tramway, dépenser du bel et bon argent... le gouvernement de Metz exigeait l'exécution plus que rigoureuse du cahier des charges...* ». Il termine sa lettre en ces mots : « *Comment ! voilà une société qui vient dans un pays étranger, porter des capitaux, y créer une industrie des plus utiles aux populations, qui rend service à tout le monde, qui ranime une ville presque anéantie par suite d'événements politiques, et cette société à laquelle vous avez imposé des charges si lourdes qu'elle ne peut les supporter, vous la forcez à se liquider, à perdre tout le capital qu'elle y a mis, et vous accordez à une société nouvelle tous les avantages refusés à l'autre et qui lui auraient permis de vivre et de marcher... Si le fait est vrai, j'engagerai dorénavant et bien sérieusement mes compatriotes à ne plus aller exposer leurs capitaux dans certains pays...* »

Pendant cette mauvaise période, une mesure sociale importante est prise. L'Assemblée générale d'avril 1880 approuve les statuts de la Caisse de Secours des Employés du Tramway messin, qui a pour but (article 1) « *de donner des secours à ses membres dans les cas de maladie qui les rendent temporairement incapables de remplir les devoirs de leur profession.* »

Après de longs pourparlers, l'Assemblée générale des obligataires et des actionnaires, réunie le 30 mai 1880, arrête les bases qui devraient servir à reconstituer la société du tramway : la Société des Tramways Belges et Etrangers est dissoute, et sera remplacée par une société ayant pour titre Société anonyme des Tramways Messins, dont le conseil de

surveillance se composera de 5 ou 7 membres. L'assemblée demande la suspension de la ligne « Mazelle » et la suppression de la ligne « Pontiffroy », ainsi que la radiation de la ligne « Belle-Isle » du cahier des charges ; elle sollicite en outre l'autorisation d'élever les tarifs et la permission d'utiliser de la machine à vapeur.

L'idée d'exploiter la ligne depuis le bâtiment de l'octroi de la porte de France jusqu' à Moulins par une locomotive à vapeur avait déjà été envisagée depuis longtemps ; un projet déposé en août 1878 à la Direction de la Police à Metz était resté sans suite. Il faut dire que les communes concernées par ce projet ont toujours été contre, en mettant en avant les accidents et la sécurité.

Dans sa lettre du 25 juin 1880, « *animé des meilleurs sentiments à l'égard de l'institution du tramway, et afin de conserver cette institution à la ville de Metz* », le Président de Lorraine, Von Flattwell, promet de prendre en considération les vœux exprimés par l'assemblée générale, et, le 9 juillet 1880, il fait paraître l'avis suivant :

1/ La ligne rue du Palais à la porte de Thionville sera entièrement supprimée et les rails en seront enlevés.

2/ L'exploitation de la ligne rue Serpenoise à la porte Mazelle sera suspendue.

3/ Les tarifs seront augmentés.

4/ Sur la rive gauche de la Moselle depuis l'extrémité du pont des Morts par le fort Voigt-Rheetz jusqu'à Moulins, l'exploitation aura bien lieu au moyen de locomotives.

Les oppositions ou observations contre ces propositions devront être déposées verbalement ou par écrit à la mairie de Metz jusqu'au 24 juillet courant inclus. »

Toutes les communes concernées par le tramway font part de leurs observations : si Longeville et Moulins acceptent les quatre propositions, Vaux est contre l'augmentation et pour les locomotives, Châtel-St-Germain pour la suppression des lignes et contre les augmentations et les locomotives. Lessy s'oppose à ce que l'exploitation se fasse au moyen de locomotives, au prétexte qu'elles épouvanteraient les chevaux et qu'il en résulterait beaucoup d'accidents. Devant-les-Ponts regrette de voir supprimer la ligne rue du Palais à la porte de Thionville qui aurait été d'une grande utilité pour les habitants de la commune, mais vu les mauvaises positions financières de la société, s'y soumet ainsi qu'aux autres modifications. À Plantières-Queuleu, le conseil municipal laisse le Président de Lorraine libre de prendre les mesures qu'il jugera nécessaires, et celui de Montigny ne fait pas d'objections.

Quant à la Chambre de commerce de Metz et au conseil municipal de la ville, ils se déclarent favorables au maintien de la ligne Pontiffroy, ce qui permet d'en rétablir rapidement l'exploitation : « *...demandons, note la délibération municipale du 4 août, la conservation de la voie traversant le Pontiffroy et Mazelle... les locomotives à vapeur ne présentent aucun danger à Strasbourg... la voie de tramway de Ribauvillé est à la vapeur depuis un an...* »

Que dit Woippy ? Le maire de la commune, Joseph Buzy, prend note que la ligne du Pontiffroy va être supprimée et suggère de la remplacer par une nouvelle ligne « à beau bénéfice ». Il écrit au directeur du Tramway, le 28 juillet 1880 :

Voici la teneur exacte de sa lettre : « *La direction générale du Tramway messin ayant décidé que la ligne du Pontiffroy serait supprimée jusqu'à vérification des comptes, il serait à désirer, dans l'intérêt général des populations rurales, surtout des habitants de Woippy, qui ont de fréquentes affaires en ville, que la ligne du tramway soit continuée depuis la gare de Devant-les-Ponts jusqu'à l'auberge Lapied, en passant derrière le jardin Calypso, pour rejoindre la route du Sansonnet, près le pont dit « Prés des Sept ».*

Ou bien, aller jusqu'à la Mairie de Devant-les-Ponts, prendre ensuite la petite route qui conduit sur la route de Metz à Woippy, en passant par le chemin dit « des herbes », passe par

la Folie et fait sa jonction à la route de Metz aux 4 bornes et continuer jusqu'à la Maison-Rouge, pour regagner la gare de Devant-les-Ponts, par la grande route de Thionville ». De cette manière, précise-t-il, tous les villages, tels que Woippy, Lorry, Saulny, Norroy-le-Veneur, Plesnois, Bellevue, St-Rémy, Ste-Agathe, Ladonchamps, Fèves, Semécourt, La Maxe, les fermes et les forts, jusqu'à présent restés sans communication avec le chef-lieu du département, seraient reliés à la ville, et la Société du tramway ne pourrait qu'en tirer un beau bénéfice sur cette ligne. »

Par suite des promesses présidentielles, le comité des actionnaires et des obligataires décide la reconstitution de la société. Cette reconstitution a lieu par un acte daté du 20 septembre 1880 passé devant Maître Jager, notaire à Metz. Le fond social, fixé à 443 600 Marks, se compose de 1109 actions, l'actif mobilier est de 343 600 M. Le 7 décembre 1881, l'acte de la Société anonyme des Tramways messins est déposé au tribunal du commerce. L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires a lieu le vendredi 23, l'occasion de dresser le bilan du tramway.

Longueurs des voies :

Rue du Palais à Moulins : 5960, 30 mètres ; Evitements et croisements : 936, 60 m.

Rue du Palais à Montigny : 2627 m ; Evitements et croisements : 696, 20 m.

Rue du Palais à la porte de Thionville : 981 m ; Croisements : 91 m.

Rue Serpenoise à la porte Mazelle : 873 m ; Croisements : 84 m.

Total : 12 249,10 mètres

Chevaux : 62 au 30 septembre 1881, totalisant 21 533 journées

Voitures : 16 voitures couvertes et 4 découvertes.

Les voitures belges sont d'une construction assez légère et exigent de fréquentes réparations.

Voyageurs : 1880 : 667 139 ; 1881 : 636 864.



Le tramway passant à la Porte de France.

Les rapports d'exercices annuel nous permettent de suivre la vie du tramway année par année, ouvrons donc les pages :

1882 :

Nombre de voyageurs : 596 389. Chevaux présents : 53

1883 :

Cavalerie : Ecurie de Montigny : 31 chevaux ; Ecurie de Longeville : 22 chevaux.

Principales maladies : boiteries à l'épaule, enflures et crevasses.

Nombre de voyageurs : 590 710.

Deux accidents sont arrivés dans le courant de l'année, des voitures ont renversé des enfants, les cochers ont été acquittés.

Nombre de voyageurs :

1884 : 627 891

1885 : 641 469

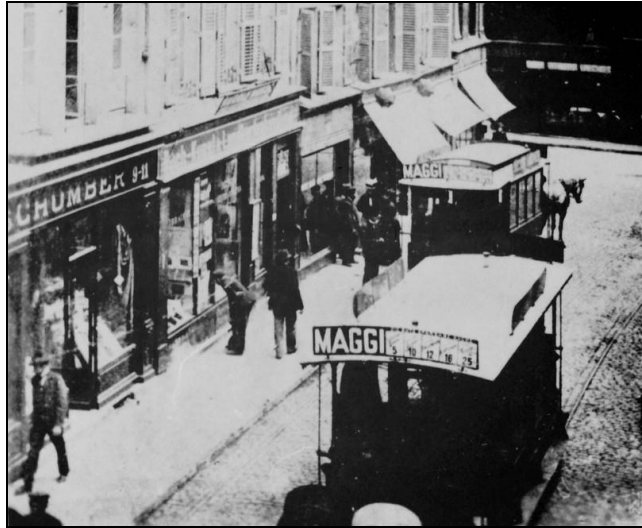
1886 : 625 219

1887 : 645 443

1888 : 632 596

1889 : 670 628

Une pétition envoyée à l'Administrateur de la ville de Metz en juin 1880 nous apprend que les lignes ferrées sont toujours aussi mal entretenues et qu'il n'est tenu aucun compte des nombreuses réclamations du public « ... de la Gare à la rue Serpenoise devant le bureau de l'octroi, il est impossible de passer sur la voie avec une voiture chargée et plusieurs voituriers y ont brisé des essieux, ...les deux lignes abandonnées offrent les mêmes inconvénients, les rails dépassent le niveau du pavé... (suivent 18 signatures) ».



Rue du Palais, point central des tramways

En juin 1883, la Société demande une subvention de 6000 M. : « ...le passage à la porte Serpenoise est si étroit qu'aucune voiture ne peut circuler sans passer forcément sur les rails et malgré un entretien constant, des ornières se forment et des plaintes arrivent de la part des camionneurs et autres propriétaires de voitures... ». Le remplacement des rails par des rails à gorges depuis le corps de garde jusqu'à la Gare est estimé à 10 000 M. et ne profitera qu'aux voituriers et au public. Cette « dépense utile au public » mérite donc une subvention...

En juillet 1884, le tramway du Pontiffroy est toujours à l'arrêt, et le major Meyer demande que l'on enlève les rails « qui formèrent autrefois les lignes allant à l'extrémité de la rue du Pontiffroy à celle de la rue Mazelle ». Il désire surtout que ces rails « établis aux points de croisement disparaissent tout de suite afin que les voitures qui circulent dans les rues sillonnées de ces rails n'éprouvent plus les difficultés qu'elles ont à vaincre actuellement. »

La forme des rails a posé problème dès le début du tramway. En effet, leurs profils ne permettent qu'aux pavés de l'extérieur de la voie d'être à niveau du rail, tandis que les pavés à l'intérieur de la voie, directement contre le rail, présentent un dénivellement d'environ 2 à 3 cm par rapport au niveau du rail, ce qui crée une rigole dans laquelle les roues cerclées des chariots et des voitures ont tendance à tomber. Les voies du tramway sont donc de vrais pièges à roues de voitures, de charrettes et de chariots.

Il existe un nouveau profil de rail, dit *rail creux* ou *rail Phönix*, qui permet aux pavés d'être à niveau de chaque côté du rail. La Société du tramway commence, petit à petit, à remplacer des tronçons de voies par ces nouveaux rails creux.



Voiture d'été sur la ligne de Moulins en 1888.

1890 :

704 828 voyageurs, dont 643 910 sur tickets et 60 918 sur abonnements.

16 voitures fermées de 28 places et 6 voitures ouvertes.

Toutes ces voitures sont construites par les ouvriers des ateliers du tramway.

54 chevaux, 394 411 km parcourus, soit 21,14 km / cheval / jour.

1891 : Le tramway fête son 15^{ème} anniversaire.

On remplace des rails par des rails creux suite à des plaintes.

55 chevaux, 403 857 km parcourus, soit 21,88 km / ch. / jour.

731 503 voyageurs, dont 660 896 sur tickets et 70 610 sur abonnements.

Gazette de Lorraine du 13 octobre 1890 : (au sujet des rails)

« Dimanche matin, une voiture lourdement chargée de pierres s'était embarrassée dans les rails du tramway de la rue du Pont des Morts. Il fallut un vigoureux effort des chevaux pour faire sortir la voiture de la voie, l'impulsion donnée au véhicule fut tellement violente que les chevaux ne purent la retenir. La voiture fut lancée dans la vitrine d'un bureau de tabac, laquelle fut mise en morceaux. Le voiturier a été contusionné. De nombreuses plaintes s'étant élevées dans ces derniers temps sur l'état défectueux de la voie du tramway dans la rue du Pont des Morts, il y aurait lieu de faire droit à ces réclamations. »

1892 :

775 014 voyageurs, dont 703 442 sur tickets et 71 572 sur abonnements.

54 chevaux, 412 706 km parcourus, soit 21,5 km / ch. / jour.

1893 :

813 750 voyageurs, dont 738 437 sur billets et 75 313 sur abonnements.

Deux entreprises de concurrence, le bateau à vapeur de Metz-Longeville-Moulins et la gare de chemin de fer nouvellement créée à Châtel-St-Germain obligent le tramway à sauvegarder ses intérêts : prolongation de la voie de Moulins jusqu'à la Maison Neuve.

51 chevaux, 398 420 km parcourus, soit 20,8 km / ch. / jour.

1894 :

867 773 voyageurs, dont 782 539 sur billets et 85 234 sur abonnements.

53 chevaux, 422 696 km parcourus ; 16 voitures fermées et 14 ouvertes.

Personnel : 1 directeur, 2 employés, 2 artisans et 41 exploitants.

1895 :

Boehm qui dirigeait les tramways depuis 16 ans est décédé le 6 juin 1894. Le conseil de surveillance, réuni le 26 septembre, a nommé Kalau vom Hoffe, capitaine en retraite (maire de Woippy depuis 1891), directeur du tramway, nomination ratifiée par le Président de Lorraine le 7 octobre.

914 768 voyageurs, dont 821 418 sur billets et 93 350 sur abonnements.

53 chevaux, 415 397 km parcourus.

1896 : le million de voyageurs est dépassé, avec 1 047 821, dont 896 160 sur billets et 151 661 sur abonnements.

53 chevaux, 426 132 km parcourus ; 14 voitures fermées et 18 voitures ouvertes.

1897 :

1 080 030 voyageurs, dont 919 334 sur billets et 160 696 sur abonnements.

57 chevaux, 429 449 km parcourus ; 13 voitures fermées et 18 voitures ouvertes.

1898 :

Travaux à la porte de France pour son élargissement, il a fallu établir un pont provisoire de 450 mètres sur les fossés de la fortification.

1 083 112 voyageurs, dont 942 242 sur billets et 140 870 sur abonnements.

60 chevaux, 432 431 km parcourus ; 13 voitures fermées et 18 voitures ouvertes.



Gazette de Lorraine, 18 août 1898

Plusieurs villes d'Allemagne ont leur tramway électrique, ainsi Berlin depuis presque 20 ans !... Metz, qui est en quelque sorte la vitrine de l'Allemagne, peut-elle rester à la traîne ? Absolument pas... Le 19 janvier 1901, le Président de Lorraine, le baron Hammerstein, sur la demande du Directeur du Tramway de Metz en date du 29 mai 1900 au sujet de l'extension du réseau et des modifications à apporter au tracé des lignes ainsi que de l'exploitation de celle-ci *au moyen de l'électricité*, décide qu'une enquête sera ouverte du 27 janvier au 2 mars 1901 sur l'utilité publique et l'urgence de ce projet.

Le 27 janvier, sans perdre de temps, la commune de Lessy demande la prolongation de la ligne, et, par une lettre du 23 février, Devant-les-Ponts fait connaître ses desiderata : « *...en considération du projet d'étendre et de transformer le tramway actuel en un tramway électrique, et après avoir pris connaissance des plans, les soussignés habitants de Devant-les-Ponts expriment le désir qu'une ligne du nouveau tramway électrique traverse leur commune, du passage à niveau à la porte de France, par un embranchement à droite sur la route d'arrondissement n° 6 (route de Lorry) jusqu'à la montée de la Bonne-Fontaine.* » Cette lettre est accompagnée de 108 signatures.

Les communes environnantes de Metz qui ne sont pas desservies jusqu'à présent par le tramway souhaiteraient voir la ligne électrique passer au centre de leur village, il en est ainsi pour Saint-Julien, Vany, Villers l'Orme, Charly et Plantières-Queuleu. Woippy non plus ne reste pas inactif, pour preuve ces extraits de journaux :

Zeitung für Lothringen du 20 février 1902 : « *Le maire de Woippy Ladaique a présenté une pétition au Président du Département dans laquelle il soutient la construction d'une ligne de tramway électrique de Metz par Devant-les-Ponts, Woippy, Semécourt, Pierrevillers jusqu'à Rombas. La pétition est signée par les maires de Woippy, Lorry, Saulny, Plesnois, Norroy,*

Fèves et Marange. Les maires de Woippy et de Rombas seront reçus en audience par le Président, le Comte Zeppelin-Aschhausen, pour s'entretenir de ce projet. »

La *Metzer Zeitung* du 15 septembre 1902 fait part d'une demande d'installation d'une ligne de tramway qui irait jusqu'à Woippy : « ...Elle devient nécessaire vu le nombre d'habitants à desservir : Lorry, 670 habitants, Saulny, 479, Woippy, 1326, Plesnois, 318, Villers-les-Plesnois et Norroy-le-Veneur, 733, Plappeville et Tignemont, 1291, et le Fort Kameke. »

L'électrification du tramway entraîne en 1901-1902 la construction de la centrale électrique du Pontiffroy. La Société des Tramways Messins fusionne avec la puissante Société A.E.G. de Berlin qui se charge de la construction, sur les terrains des fortifications démolies, place du Pontiffroy, de l'Usine d'Electricité avec un grand hall de voitures, des ateliers de réparation, de menuiserie et de peinture, des bureaux et un logement de service. Les travaux sont pratiquement achevés avec l'année 1901.

Le nouveau cahier des charges du « Metzer Strassenbahn » indique :

1. Une ligne Montigny - Metz - Longeville - Moulins
2. Une ligne Porte de Thionville - Plantières
3. Un raccordement de ces deux lignes, de la porte de Thionville à la porte de France par la gare de Devant-les-Ponts.

Le réseau ferré est donc étendu, adapté et renforcé, puis pourvu d'une ligne de trolley.

La place d'Armes en devient le point central. L'inauguration a lieu le 5 mai 1902. Un vin d'honneur est servi au restaurant Schœbel à Longeville. L'événement est illustré par une photographie prise devant ce restaurant.



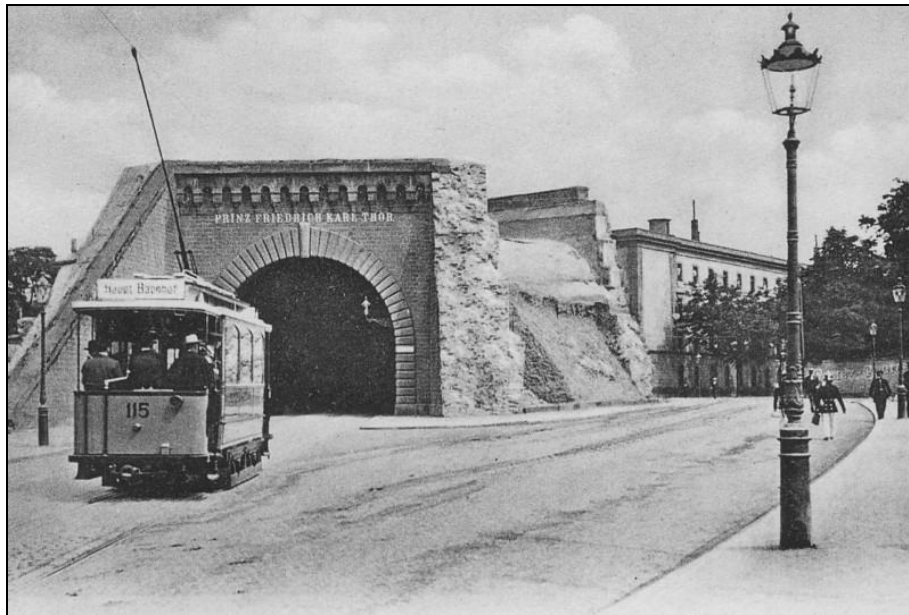
Devant le tramway, en redingote claire et barbe blanche :
Le directeur Kalan von Hoffe, maire de Woippy de 1891 à 1895.

À la fin de l'année 1902, 20 motrices assurent le trafic sur les deux lignes :

- Montigny - Metz - Longeville - Moulins
- Montigny (Séminaire) - Cimetière de l'Est par la rue Serpenoise, la place d'Armes, le Fort-Moselle, la gare de Devant-les-Ponts, la place du Pontiffroy, la place d'Armes, la place St-Louis et la place Mazelle.

Le tarif est de 10 Pfennige pour 2 stations, et ensuite 5 Pf par 2 stations. Des cartes d'abonnements existent pour les écoliers et pour les ouvriers.

Pour cette première année de fonctionnement, les tramways transportent 3 357 413 personnes et parcourent 947 628 km. Le personnel comprend 83 wattmen et receveurs et 6 contrôleurs.



1902 : Le tramway devant la porte Serpenoise.

En 1903, les tramways sont cédés avec leur centrale électrique à la ville de Metz pour la somme de 3,5 millions de Marks.

En rachetant la Centrale Electricque du Pontiffroy, le ville de Metz prévoit de distribuer l'énergie électrique à la population messine, mais la puissance disponible n'étant prévue au départ que pour les tramways, elle se trouve devant deux solutions : soit renforcer la production thermique de la centrale et la production hydraulique des Thermes afin d'alimenter un réseau de distribution en courant alternatif, soit acheter du courant électrique à des tiers. Cette deuxième solution est choisie, en effet, la sidérurgie lorraine produisant des surplus d'énergie électrique, c'est la Centrale des Aciéries de Rombas qui alimentera le Pontiffroy, et ceci, jusqu'en 1918-20.



La centrale électrique du Pontiffroy.

Au cours des années 1904-1909, le tramway suit l'extension de la ville, trois nouveaux tronçons sont mis en service :

- Porte de Thionville - Gare de Metz-Nord,

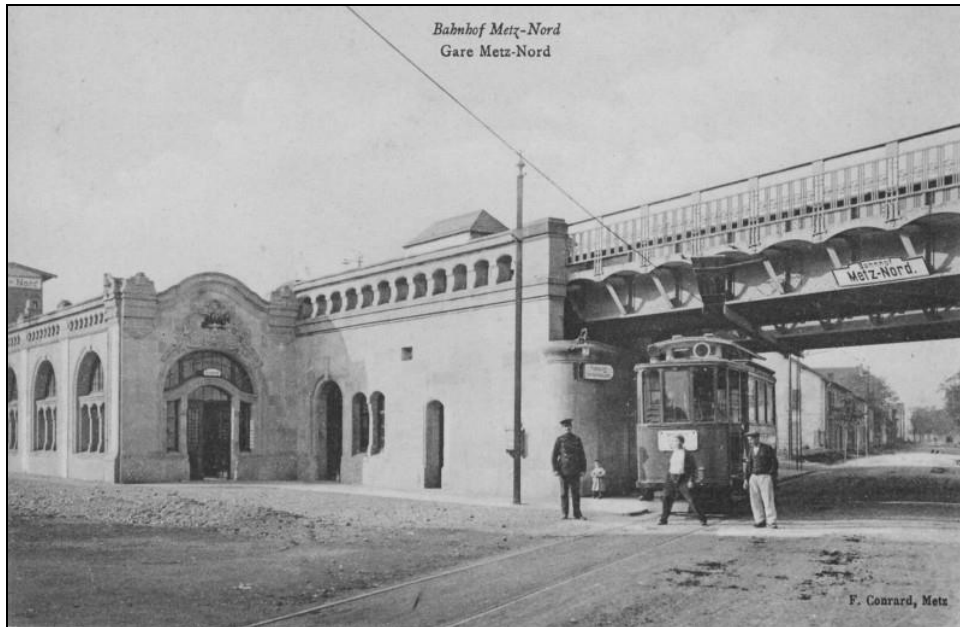
- Esplanade - Nouvelle Gare - Place St-Thiébauld - Place Mazelle, (le tronçon de ces deux dernières stations est rapidement arrêté en raison de son déficit)

- Bifurcation de Queuleu à Queuleu-St-Maximin,

- ainsi qu'une nouvelle ligne : Gare Centrale - Le Sablon.

1910 voit la mise en service des lignes « Ancienne Gare - Usine à gaz » et « Pont de Fer - Route de Lorry (terminus Ecole) ».

L'autorité militaire prolonge à ses frais le tronçon de l'Usine à Gaz au terminus Franiatte.



La gare de Metz-Nord.

Quelques chiffres :

Exercice 1907 : 5 872 820 voyageurs ; 1908 : 5 937 852 voyageurs, 1 321 504 km parcourus ;

1909 : 6 306 217 voyageurs, 1 697 509 km ; 1910 : 6 642 381 voyageurs, 2 100 137 km ;

1911 : 5 060 620 voyageurs, 2 130 086 km.

Pour mémoire, en 1910, Metz compte 79 220 habitants et 20 000 militaires.

Le personnel du tramway (et de la centrale électrique) sont couverts par une caisse de maladie, « Satzungen der Betriebs-Krankenkasse des Elektrizitätswerks und der Strassenbahnen der Stadt Metz zu Metz ».

En 1914, Metz possède un réseau de tramways réparti sur 7 lignes différentes marquées par leur couleur :

1. Blanc : Moulins, Longeville, Ban-St-Martin, place d'Arme, rue Serpenoise, Jardin Botanique, Montigny.

2. Bleu : Ecole de Devant-les-Ponts, Place d'Armes, rue Serpenoise, Usine à gaz, Franiatte.

3. Jaune : Centrale Electrique, Rue du Pontiffroy, Place d'Armes, Place St-Louis, Gare Centrale, Avenue Serpenoise, Rue de l'Esplanade.

4. Vert : Gare de Metz-Nord, Centrale Electrique, Place d'Armes, Place St-Louis, Rue Mazelle, Cimetière de l'Est.

5. Rouge : Queuleu, Place St-Maximin, Place Mazelle, Place St-Louis, Gare Centrale, Avenue Serpenoise.

6. Brun : Montigny, Jardin Botanique, Gare Centrale, Sablon.

7. Noir : Usine à Gaz, Ancienne Gare, Gare Centrale.

Toutes ces lignes sont exploitées à voie unique, l'étroitesse des rues ne permet pas d'établir les croisements aux points précis où ils seraient nécessaires.

La densité croissante de la circulation dans les rues de Metz alourdissant chaque année davantage la vitesse des transports, des retards seront de plus en plus fréquents sur les horaires.

Un an après la mise en service des tramways électriques, un usager se plaint déjà dans un journal messin : « ... *Les retards sont de plus en plus fréquents. Le dimanche, les voitures sont bondées et des gens qui ne peuvent monter retournent chez eux. Le nombre des voitures est insuffisant. Des voyageurs manquent le tram qui ne s'arrête pas à la station malgré les signes. Les correspondances sont trop rapides, on risque des accidents en courant d'une voiture à l'autre...* »

Mais, malgré cela, les tramways passeront la guerre de 1914-1918 et celle de 1939-1945. Entre temps, ils côtoieront, avec 10 lignes, les autobus (en 1931) puis les trolleybus (en 1947) avant d'être mis à la retraite le 15 août 1948 après 73 ans de service.

On ne peut finir cette histoire sans citer le journal *Le Lorrain* du 15 août 1948, qui écrit avec nostalgie :

« *Quand le tramway nous tire sa révérence.*

Eh oui! Nos tramways nous quittent. Encore des victimes du progrès. Après une brillante carrière! Et dans la force de l'âge : voilà à peine un demi-siècle qu'ils parcouraient nos rues! Il est vrai que lorsque la ville les acheta, en 1902, ils n'étaient plus tout neufs. Mais enfin, guère plus de cinquante ans quand même. Comme cadeau jubilaire, c'est plutôt un sale coup. À plusieurs reprises déjà, on voulut les limoger. Chaque fois, on leur tendit... la perche. Bref, malgré l'âge, le tram gardait la ligne. Et puis, brusquement, on leur dit de s'arrêter. Section, halte!...

Braves tramways! On les aimait bien. Pendant la course, une pointe d'angoisse nous étreignait inmanquablement. On craignait toujours qu'une roue se détachât ou que le plancher s'effondrât. Ça rendait le voyage plus attrayant. Ils faisaient du bruit, nos tramways. Pour nous donner l'impression d'aller plus vite. On feignait de les croire, ça les encourageait à rouler encore plus lentement, ce qui nous rassurait.

Des petits malins, nos tramways ! Aux carrefours, ils tiraient toujours leur épingle, ou plutôt leur aiguille du jeu. Les autos s'arrêtaient pour les laisser passer. Un peu comme on s'efface devant un vieillard. Les voilà à présent sur la liste des transferts. Ingratitude des hommes? Nous ne saurions être ingrats après de si loyaux services. C'est d'ailleurs pourquoi nous écrivons, en reconnaissance, ces quelques lignes.

Ces lignes de tramways. »

Philippe THOEN

Sources.

Archives Municipales de Metz : MC 356, 357, 389. QC 157.

Archives Départementales : 15 AL 578 à 582.

Les journaux d'époque de la Bibliothèque-Médiathèque de Metz :

La Gazette de Lorraine, Le Courrier de la Moselle, Le Moniteur de la Moselle, Le Lorrain, Le Messin.

Ville de Metz, « Cinquantenaire des Régies Municipales de l'Usine d'Electricité et des T.C.R.M. 1901-1951 ».

Bibliographie.

Lutz (Richard), *Die Geschichte der Strassenbahn in Metz*, Strassenbahn-Magazin n° 65, août 1987.

Bastien (Pierre), *Deux siècles de transports urbains messins*, Ed. Serpenoise, 1998.