

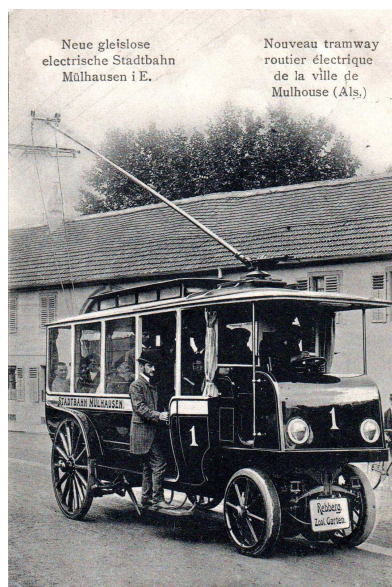
LE TRANSPORT EN COMMUN (suite 4)

par Jean-Claude Debergue

Définition : Le transport en commun c'est un « Moyen Collectif » qui consiste à transporter plusieurs personnes ensemble souvent sur un même trajet.

Vaste thème dont de nombreuses variantes sont offertes pour se déplacer . Nous nous limiterons aux transports routiers dont les abréviations résonnent à nos oreilles :

BUS - CARS - TRAM - TROLLEY



1) Tramway routier à MULHOUSE
CPA

4 - LE TRAMWAY dit « LE TRAM »

3 bis

Les transports urbains dans de nombreuses villes françaises vers 1850-1860 étaient assurés



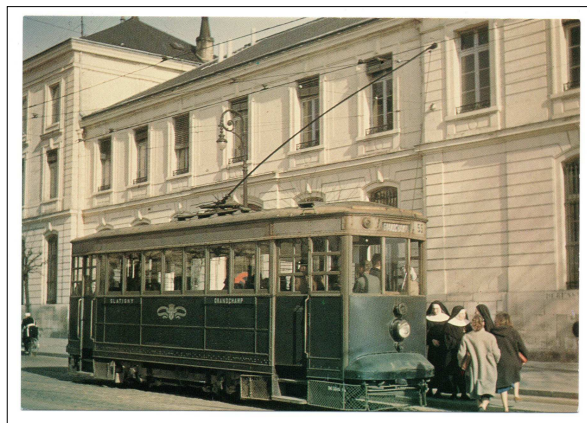
4)

par des véhicules hippomobiles assez lents et inconfortables du fait de la voirie qui était rudimentaire.

A la suite d'un voyage à New York en 1870 , Mr Loubat Ingénieur des Ponts et Chaussées découvre un nouveau mode de transport : le « TRAMWAY » une diligence avec des roues en acier glissant sur des voies ferrées encastrées dans la voirie ce qui permet de réduire les

temps de trajet et d'améliorer le confort du passager.

La première concession pour l'exploitation d'un tramway sera accordée sur l'itinéraire de la Place Concorde au Pont Alexandre III en 1886. D'autres concessions dans Paris et sa proche banlieue seront délivrées pour les lignes de la C.G.O. (Compagnie Générale des Omnibus) ainsi qu'à de nouvelles sociétés. Dans l'ensemble le succès sera au rendez-vous pour ce nouveau mode de transport propre, confortable et plus rapide au détriment de la traction animale devenue très coûteuse dans son exploitation qui s'éteindra avec la fin du 19e



2) Tramway de VERSAILLES -Editions FACS



3) Tramway de
Courbevoie à
Paris

5) Trams anciens
de LILLE
Editions AMTUIR
/ PIERRON





6) VERSAILLES Tram ancien - Editions AMITRAM

7) Tram Le
MONGY à
LILLE
Editions
MAGE



8) Tram de NANTES - Editions SEMITAN



9) Tram de NANTES - Editions BALIZIAUX



10) ROUEN - Editions SIVOM METROBUS

siècle. Des essais de traction dite mécanique apparaissent. On va rencontrer nombreux systèmes plus ingénieux les uns que les autres ; des trams à vapeur (système Purrey et Francq) des trams à air comprimé (système Mékarski) ; des trams à accumulateurs embarqués. Le seul qui survivra sera celui dont le système électrique Siemens/Sprague est aérien avec une alimentation par caténaires (carte n° 1 - essai à MULHOUSE) - En 1890 CLERMONT-FERRAND adoptera ce système, puis VERSAILLES se lancera en 1896 et le conservera jusqu'en 1957 (carte n°2). A la fin du 19e et au début du 20e siècle, les villes doivent répondre à une demande croissante de transports urbains. A cette époque la voiture individuelle était réservée aux personnes aisées. De ce fait, le tramway semble répondre à la demande des Français (carte 3 - COURBEVOIE + 3 bis ticket de PARIS à COURBEVOIE) - Les réseaux de tramways fleurissent dans beaucoup de villes moyennes (4 - ticket des tramways de LOURDES). On comptera en France jusqu'à 80 réseaux entre 1896 et 1957.

Après la guerre de 39-45, on assistera au développement de l'industrie automobile qui progressivement entraînera la diminution puis la disparition du tramway au profit de l'autobus ne nécessitant aucune infrastructure (rails et lignes

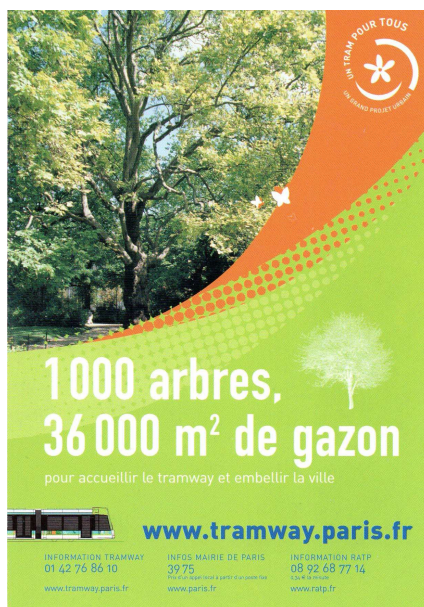
11) LYON 2001
Editions
COMBIER



électriques). L'autobus offre une souplesse dans sa mise en place et les modifications d'itinéraires. D'autre part, il faut avouer que la plupart des tramways n'ont jamais été modernisés et étaient souvent considérés comme des engins d'une époque révolue (cartes n° 5 et 6).

Seuls les tramways de LILLE (carte n° 7 Le Mongy), de MARSEILLE et de St-ÉTIENNE ont survécu à la politique du tout automobile.

Dans les années 1975-1980 une nouvelle orientation politique remet sur les rails (si l'on peut dire) des projets de tramways et des réalisations dont celui de NANTES qui fera son grand retour en 1985 (cartes n° 8 et 9) en site propre et avec captation du courant par pantographe et caténaire ; dès sa mise en service, le succès est assuré. Ensuite les villes de GRENOBLE, de ROUEN (1994, carte n° 10), de LYON (1990, carte n°11) ainsi que de PARIS (1992, cartes n°12 - 13 - 14 - 15) emboîtent le pas et réalisent des réseaux de tramways avec différents systèmes de guidage et d'alimentation électrique. Chaque réalisation sera un succès et favorisera les projets pour d'autres villes : LE HAVRE, BREST, TOURS, VALENCIENNES, TOULOUSE, LEYMEN et St-LOUIS, qui développeront des réseaux. Le tramway se présente désormais comme un mode de transport rapide, fiable et moderne, mais surtout non polluant : CAEN (2002,



14) Tram PARIS 1000 arbres
Editions Cart'Com



12) SEINE SAINT-DENIS (93) Editions RAYMON N° 93249



13) Tram à SURESNES 92 - Editions ART



15



16) Tram de CAEN
Editions
VIVACITÉS



17) Tram de d'ORLÉANS - Editions ACACF



18) Tram de Strasbourg - Editions PFISTER



20) LOHR constructeur du Tram de Clermont-Ferrand et quelques autres



21) Tram de BORDEAUX
Editions du Cercle Cartophile Bordelais



22) Tram de MONTPELLIER - Editions Cart'Com

19) Tram de CLERMONT-FERRAND Editions SMTc- FUSIUM

carte n° 16, procédé Bombardier sur pneus), ORLÉANS (2003, carte n°17),



STRASBOURG (1994 carte n° 18), CLERMONT-FERRAND (2006, cartes n°19 et 20, procédé Translohr sur pneus) - BORDEAUX (2004, carte n°21) - MONTPELLIER (2006, cartes n°22) - LE MANS (2007, carte n° 23) - ANGERS (2011, carte n°24) - MULHOUSE (2006, carte n°25) - BESANÇON (2014, carte n°26) - LILLE (1995, carte n°27 tram Breda) - ST-ÉTIENNE réseau depuis 1881 le plus ancien (cartes n°28) et encore MULHOUSE (2011, carte n°29 TRAM-TRAIN). Ce système TRAM-TRAIN permet à une rame de tramway de circuler sur des voies en centre-ville et de relier des stations en périphérie de ville et de circuler sur un réseau ferroviaire. D'ailleurs depuis 2012 ce procédé existait dans l'Est de LYON et dans l'Ouest en formules diverses.

Il faut dire que de nombreuses villes hésitèrent durant plusieurs années à développer pour leur municipalité le transport par TRAMWAY avec les lignes aériennes jusqu'à ce qu'un nouveau procédé d'alimentation soit offert. Dans un souci d'esthétisme, certaines villes ont fait le choix de ce nouveau procédé d'alimentation par caniveau, c'est à dire par un troisième rail situé entre ceux de roulement que l'on retrouve à BORDEAUX, REIMS, ANGERS et ORLÉANS. Par contre à NICE la municipalité a désiré un système

23) Tram du MANS Editions ACACF





24) Tram
d'ANGERS
Editions Angers
Loire Métropole
3D

dit complémentaire d'alimentation par batteries encastrées sur le toit du tramway. La charge électrique aidant la rame à se propulser sur plusieurs centaines de mètres, il n'y a plus besoin d'alimentation par voies aériennes et caténaires dans le centre-ville historique. La recharge des batteries s'effectue automatiquement et ultra rapidement à chaque station.

Actuellement 26 villes françaises sont dotées de réseaux de tramways; dix réalisations de prolongements de lignes et trois projets de nouveaux réseaux sont en cours.

De nombreuses villes étrangères sur les cinq continents exploitent des réseaux de tramways depuis toujours telle LISBONNE. C'est sûrement à cause de sa longévité exceptionnelle de 40 à 50 ans.

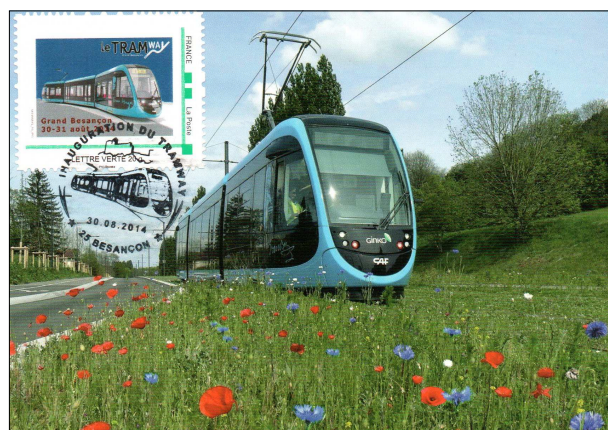
Certains d'entre vous se posent la question: comment reconnaît-on un tramway d'un trolleybus? Le tramway circule sur rails plats souvent en site propre et possède des roues en acier, ainsi qu'une et unique perche si alimentation par caténaire. Le trolleybus circule sur pneumatiques et est alimenté par 2 perches. Les réponses sont exactes à 90%, car il y a de nouvelles solutions pour de nouveaux véhicules hybrides.



28) Tram de Saint
ETIENNE
Editions EDM



25) Tram de MULHOUSE - Editions EDITOR COMBIER



26) Tram de BESANÇON 2014
Editions de la Société Philatélique de Besançon



27) LILLE Tram Breda
Editions PIERRON



29) Tram-Train de MULHOUSE
Editions PLILA-SOLEA