

# L'apogée et le déclin du tramway en France et à Marseille

(de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'aux années 1930)

Hisao KOKUBU

## Introduction

Le transport public urbain est un phénomène récent ; les villes médiévales étaient incontestablement des villes pour piétons ; la cité baroque des États européens de plus en plus centralisés a certes étendu son horizon urbain, mais l'acceptation enthousiaste du carrosse par les nobles, puis par les riches bourgeois a été le changement le plus notable de l'époque dans le transport urbain ; les voitures de louage - précurseurs du taxi moderne - ont fait également leur apparition dans de grandes villes comme Londres et Paris au service des classes aisées. Pour autant aucune preuve n'existe du succès d'un service de transport payant, sur un itinéraire déterminé à l'intérieur des villes, avant le XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. Ce siècle a marqué un tournant dans le développement des transports urbains. Pourtant, les grandes transformations liées à la révolution industrielle et à la croissance urbaine accélérée du XIX<sup>e</sup> siècle n'ont pas eu un effet immédiat notable en ce domaine. Les chemins de fer, d'une très grande importance pour le transport des marchandises et des voyageurs entre les villes, ont favorisé la concentration urbaine, mais ont été d'une très faible utilité pour le transport des personnes à l'intérieur de ces mêmes villes. En fait, l'ancienne technique de transport, l'énergie animale (le cheval) était plus facilement adaptable aux nécessités du transport local que la nouvelle, en l'occurrence la vapeur et le rail<sup>2</sup>.

## Omnibus et “Chemin de fer américain”

D’après l’historien des transports publics, John P. McKay, les inconvénients du système d’omnibus sont ressentis avec plus d’acuité aux États-Unis qu’en Europe et, si le premier service d’omnibus se développe à peu près à la même allure sur les deux continents, les Américains seront les premiers à mettre en œuvre les tramways, omnibus tirés par des chevaux sur des rails en fer-transposition de ce qui se pratiquait dans les mines de charbon. Le premier essai a eu lieu dans un faubourg, en 1832, sur la ligne d’un chemin de fer tiré par des chevaux reliant New York et le terminus sur la rivière de Harlem. Toutefois, la construction des tramways ne commença véritablement qu’en 1852. Cette année-là, un ingénieur français, Alphonse Loubat, qui vivait à New York, construisit une ligne toute nouvelle utilisant des rails à gorge, au niveau de la chaussée. Ce fut une innovation importante : les rails à patins utilisés précédemment dans les rues de New York, de Harlem et ailleurs faisaient saillie au-dessus de la route et gênaient les autres véhicules. Le rail à gorge occasionnait une gêne bien moindre<sup>3</sup>.

Tant et si bien que cet ingénieur français importa “Américain”, c’est ainsi que le public désignait la première ligne de tramway mise en service en France, entre La Concorde et le pont de Sèvres, en septembre 1855. Ce nouveau mode de transport reçut à Paris un accueil plutôt mitigé : tramway puis omnibus à mi-parcours, à la suite d’une curieuse décision prise par une administration peu réceptive à l’innovation. Il faut bien reconnaître que la ligne n’était pas un exemple d’efficacité propre à convaincre les usagers de la capitale. De plus, les Parisiens, habitués aux omnibus, ne semblaient pas apprécier les petites voitures de Loubat munies de plateformes sur lesquelles il fallait rester debout. Établi sur un itinéraire à faible trafic, limité à une section peu rentable, le « chemin de fer américain » ne suscita guère d’intérêt. Dès son introduction en France, le développement du tramway fut freiné par les tracasseries administratives. Ce n’est qu’après la guerre de 1870 que l’impulsion sera donnée aux tramways devant l’insuffisance des omnibus. En effet, avant 1870, uniquement trois lignes de tramways à chevaux avaient été construites en France : le chemin de fer américain de Loubat, dont nous venons de parler, et de petites lignes de la banlieue parisienne, Rueil-Porte-Marly et

Sèvres-Versailles. Le bilan de ces années 1860 s'établissait pour la France à ces trois lignes de tramways, toutes déficitaires. Les débuts n'étaient donc guère encourageants. On comprend que de longues années se soient écoulées avant que d'autres entreprises aient osé engager leurs capitaux dans la construction de nouvelles lignes. L'apparition dans de nombreuses villes européennes de réseaux mieux conçus et parfaitement rentables allait bientôt modifier les conceptions françaises<sup>4</sup>.

Dès le début des années 1870, alors que les omnibus faisaient la preuve de leur insuffisance, les demandes de concession de lignes de tramway se multiplièrent. Cet essor était étroitement lié à l'implantation d'entrepreneurs étrangers en France. En effet, Anglais ou Belges, forts de leur avance technique et de leur expérience, se disputaient le marché français laissé vierge par les attermolements de l'administration. Ainsi le décret du 9 août 1873 concéda au département de la Seine un réseau comprenant une ligne circulaire dans Paris et dix lignes en banlieue. Si la première ligne échut à la Compagnie Générales des Omnibus (C.G.O.), compagnie française, les autres furent partagées entre deux nouvelles sociétés : les Tramways Nord, fondés par le banquier belge Simon Philippart, et les Tramways Sud fondés par l'anglais Gustave Palmer Harding représentant Merryweather (constructeur de pompes à vapeur, à incendie, et de locomotives pour tramway)<sup>5</sup>.

En province, les premiers décrets de concession furent accordés en 1873, puis se succédèrent à un rythme accéléré. De 1874 à 1880, le tramway apparut dans la plupart des villes de France. C'est encore Simon Philippart que l'on trouvait à l'origine du réseau de Lille de même que son concurrent Gustave Palmer Harding à Rouen. D'autres Anglais et Belges investissaient dans les villes françaises, comme Calais et Bordeaux pour les Anglais et Nîmes et Toulon pour les Belges. Toutefois, la Banque Française et Italienne, associée à Frédéric de La Hault, entrepreneur belge, s'adjugea la part la plus importante des concessions. Dès octobre 1873, cette même banque obtint les lignes du Havre, dont une fut mise en service moins de dix mois plus tard. La ville du Havre eut donc l'honneur, après Paris, de voir rouler les premiers tramways à chevaux. La banque ne s'arrêta pas à ce succès : avec le concours de Frédéric de La Hault, elle s'implanta à Nancy, où

les tramways entrèrent en service en août 1874, puis à Marseille. C'est précisément de cette association que naquit, en 1875, la Compagnie Générale Française de Tramways (C.G.F.T.). Lorsque la Banque Française et Italienne créa la C.G.F.T. en 1875, elle n'avait pas encore quatre ans d'existence. Œuvre de la Banque Kohn-Reinach, elle avait été créée en février 1872 avec un capital de 30 millions pour favoriser les relations financières et commerciales entre la France et l'Italie. Le premier siège social de la C.G.F.T. s'installa dans les locaux de la Banque, rue de Provence à Paris. C'est la C.G.F.T. qui joua donc un rôle pionnier en province et ceci malgré le retard français. Depuis sa fondation, le réseau de Marseille resta le plus important de ses réseaux.

### **Les problèmes des tramways à traction hippomobile et la conjoncture économique dans les années 1880**

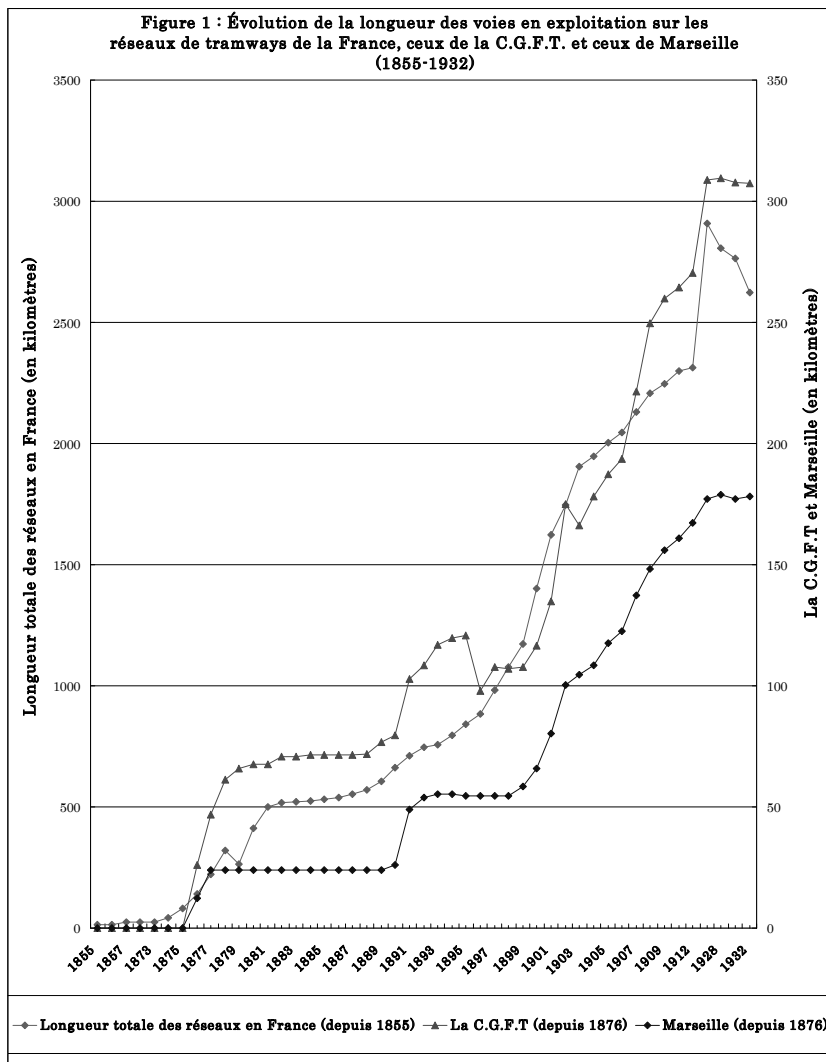
Les premiers tramways étant hippomobiles, les exploitations durent se doter d'une cavalerie et des divers services qui l'accompagnaient. La question des chevaux, du fourrage pour les nourrir, du personnel pour veiller à leur entretien, préoccupa constamment le conseil d'administration de la C.G.F.T. À Marseille, la compagnie possédait 294 chevaux en mars 1876; ils étaient plus de 500 en janvier 1878. Aussi n'était-il pas étonnant qu'une part importante des employés de la société était liée par son activité au cheval. Lors de l'ouverture du réseau marseillais, le directeur fut chargé du recrutement d'un chef de la cavalerie et d'un vétérinaire qui occupaient des postes élevés dans la hiérarchie de l'exploitation. Venaient ensuite les chefs d'écuries, puis la foule des conducteurs, des cochers, des palefreniers. L'utilisation de la traction animale était donc d'un coût très élevé, et pas uniquement à Marseille. Tandis que les réseaux de tramways à chevaux s'établissaient dans toutes les villes de quelque importance, leurs exploitants avaient tourné leurs regards vers les possibilités de mécanisation qui s'offraient à eux. Les limites des possibilités des chevaux sous le double aspect de la vitesse et de l'endurance, la nécessité des relais pour les longs parcours et des chevaux de renfort pour les rampes, le vieillissement inexorable de la cavalerie ainsi que les maladies qui la frappaient étaient autant d'obstacles à l'extension des réseaux<sup>6</sup>.

D'ailleurs, la situation économique des années 1880 n'était pas favorable au développement des réseaux. Tous les réseaux de tramways furent rétrocédés à des compagnies privées et exploités selon les règles de la libre entreprise jusqu'en 1920. Naturellement, l'origine exclusivement privée des investissements valut à l'industrie des tramways d'être très sensible à la conjoncture économique. D'après les statistiques publiées par le Ministère des Travaux publics, de 1873 à 1881, la longueur moyenne annuelle des lignes nouvellement exploitées en France se situait autour de 60 km (59,5 km). Elle tomba à 12,7 km seulement durant la grande dépression économique des années 1880 (entre 1882 et 1889), avant de recommencer son ascension avec 95,8 km de 1890 à 1903, qui fut suivie d'un palier de dix années où elle se situait alors autour d'une moyenne assez élevée malgré tout (45,8 km), compte tenu de l'extension antérieure (figure 1).

Entre 1876 et 1899, les réseaux de la C.G.F.T. tendirent plus à la stagnation que sur le plan national, en particulier à cause du réseau de Marseille : la longueur de ce réseau n'augmenta pas entre 1877 et 1889. La C.G.F.T, passée l'euphorie des premiers contrats, dès 1877-1878, traversait une crise difficile. D'abord la longueur des voies de tramways stagnait et le nombre de voyageurs transportés par tramways n'augmentait pas non plus. De plus, pour le réseau de Marseille, l'épidémie de choléra, qui frappa cette ville en 1884, provoqua une baisse de la fréquentation du réseau. Avec l'introduction de la traction mécanique en 1892 à Marseille, la situation de la C.G.F.T. commença également à changer. Nous parlerons d'abord du "bon présage" pour la compagnie que constituèrent les années 1890, avant d'expliquer comment elle remporta un grand succès dans son activité de transport à partir de 1900 environ.

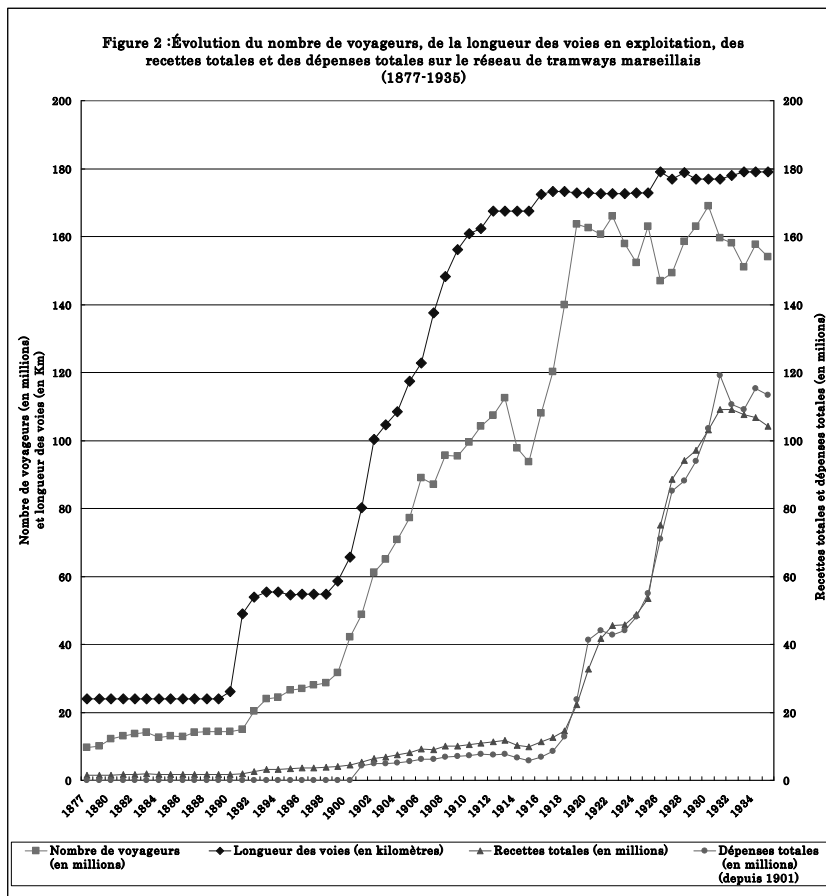
### **L'âge d'or : l'électrification et le succès du système du « Tramway à deux sous » vers 1900**

Comme les figures 1 et 2 le montrent bien, les réseaux de tramways en France se sont développés véritablement depuis les années 1890. Pourtant, à cette époque, les compagnies concessionnaires et les autorités concédantes, surtout les municipalités, hésitaient entre différents moyens de traction : tractions à vapeur, à



\* Les réseaux de la C.G.F.T. : en 1876 (Le Havre, Nancy et Marseille) ; en 1877 (Le Havre, Nancy, Marseille, Orléans et Tours) ; entre 1878 et 1895 (Le Havre, Nancy, Marseille, Orléans, Tours et Gènes) ; en 1896 (Le Havre, Nancy, Marseille, Orléans et Tours) ; entre 1897 et 1902 (Le Havre, Nancy, Marseille, Orléans, Tours et Tunis) ; entre 1903 et 1932 (Le Havre, Nancy, Marseille, Orléans et Tours).

Source : sur la longueur totale des réseaux en France : Ministère des Travaux publics, Direction des chemins de fer, *Statistiques des chemins de fer français*, 1900, 1910 et 1935, pp. 6, 7, 5 ; sur la C.G.F.T et Marseille : Centre d'Archives du Monde du Travail (C.A.M.T.), 1996027 0001-003, 0029, 0036-39.



\* Mode de traction des tramways : entre 1877 et 1891 (Traction à chevaux) ; entre 1892 et 1899 (Traction à chevaux, traction à vapeur et traction électrique) ; en 1900 (Traction à chevaux et traction électrique) ; entre 1901 et 1922 (Traction électrique) ; depuis 1923, quelques lignes d'autobus et de trolleybus y comprises.

Source : sur le nombre de voyageurs (1877-1901) : C.A.M.T., 1996027 0001-003, 0029, 0036-39 ; (1902-1935) : LAUPIÈS (Jacques) et MARTIN (Roland), *op. cit.*, p. 590 ; sur la longueur des voies (1877-1935) : C.A.M.T., 1996027 0001-003, 0029, 0036-39 ; sur les recettes totales (1877-1918) : C.A.M.T., 1996027 0001-003, 0029, 0036-39 ; (1901-1935) : Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (A.D.) 9S 39/1 : Réseau urbain de Marseille, résultats d'exploitations de 1900 à 1935 : sur les dépenses totales (1901-1935) : A.D. 9S 39/1 : Réseau urbain de Marseille, résultats d'exploitations de 1900 à 1935.

air comprimé, électriques à accumulateurs, électriques à fil aérien, à plots et même encore à chevaux. Finalement, le tramway électrique à fil aérien devint dominant et le resta jusqu'aux années 1920 dans les transports publics urbains en France, même si la progression de ce moyen de transport connut des différences entre les villes. C'est la réussite du tramway de Marseille-Saint-Louis en 1892 qui fut à l'origine de l'extension du tramway électrique à fil aérien dans l'Hexagone. Désormais, les villes desservies par les tramways à chevaux vont se préoccuper d'électrifier leurs lignes, et les villes qui n'avaient pas encore de tramways voudront construire à leur tour leur réseau. On connaîtra aussi quelques cas intermédiaires de grandes villes dotées de tramways hippomobiles où de nouvelles compagnies créeront des lignes électriques pour desservir des banlieues inaccessibles aux tramways à chevaux. Afin de relater en détail cette histoire de l'évolution du tramway électrique, nous la diviserons en deux périodes, les années 1890 et les années 1900-1913<sup>7</sup>.

Jusqu'en 1892, les grandes villes de France sont restées fidèles à la traction animale. Leurs réseaux établis de longue date s'étaient organisés en fonction des possibilités du moment et s'étaient maintenus sans grands changements malgré les progrès techniques réalisés entre temps. Mais pour des réseaux urbains de l'envergure de Paris ou de Marseille, les capitaux engagés étaient tels qu'un changement du mode de traction ne pouvait être envisagé qu'avec la plus grande prudence. On conçoit en effet combien il pouvait être difficile de modifier l'orientation de telles entreprises qui, pour se moderniser, devaient liquider leur cavalerie, acquérir un parc très important de voitures neuves, former un nouveau personnel, établir des dépôts modernes et bien souvent reconstruire toutes les voies reconnues comme trop légères pour supporter des locomotives ou des motrices électriques. Cependant, à Marseille, en raison des coûteux problèmes d'entretien et de renouvellement de la cavalerie, les conventions signées entre la C.G.F.T. et la Ville jusqu'aux années 1890, n'envisageaient la présence des chevaux sur le réseau que comme une solution d'attente, avant l'adoption de "moteurs mécaniques", même si quelques liaisons à traction animale allaient naître encore au début des années 1890. À partir de 1890, de nouvelles concessions ont entraîné l'extension du réseau vers la banlieue. La longueur et le profil de certaines lignes



ont incité alors définitivement la C.G.F.T. à remplacer la traction animale par la traction mécanique. D'ailleurs, dans d'autres grandes villes comme Paris, Lyon, tout autour de ces réseaux urbains desservis par des voitures à chevaux, des entreprises nouvelles avaient créé des lignes à traction mécanique ou électrique. Par exemple, les motrices à accumulateurs de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine (T.P.D.S.), à Paris, montraient le retard pris par la C.G.O. restée fidèle aux chevaux, et même les motrices à vapeur de Lyon-Neuville accusaient l'anachronisme de l'exploitation par chevaux des tramways urbains de Lyon.

Pendant ce temps-là, le tramway électrique prit pourtant un essor rapide en Allemagne à partir de 1890, année où ont été mises en service à Brême les premières motrices construites en Amérique avec un équipement électrique Thomson-Houston. En Grande-Bretagne, le premier tramway à prise de courant sur fil aérien est apparu en 1891 à Leeds. La France arrivait en Europe en troisième position pour ce qui était de la prise de courant classique sur fil aérien : c'est à Marseille qu'est expérimenté en 1892 le premier tramway électrique établi suivant ce système. En construisant la ligne électrifiée Saint-Louis-Cours Belsunce, la C.G.F.T. fit pratiquement figure de pionnière en France. Même en 1896, près de 86% du réseau français restait desservi par la traction animale. S'y ajoutait 8% par des tramways à vapeur et 3,5% par des tramways à air comprimé, contre 2,5% seulement par la traction électrique<sup>8</sup>.

### **Les années 1900-1913 : l'âge d'or. L'électrification et le succès du système du « Tramway à deux sous »**

L'année 1900 marqua un sommet dans le développement de la civilisation industrielle. L'Exposition internationale qui se tint cette année à Paris fut, plus que jamais, destinée à rendre hommage à la toute-puissance des sciences et des techniques. C'est dans une telle atmosphère que l'on inaugura le Chemin de Fer Métropolitain de Paris, le 19 juillet 1900. Malgré du retard par rapport à d'autres capitales comme Londres (en 1863) et New York (en 1872), la ville faisait véritablement sa révolution des transports. En province, le fait marquant de ces

premières années du siècle fut l'électrification des grands réseaux urbains encore exploités par traction animale. Cette transformation toucha Nice, Bordeaux et Reims en 1900, Lille en 1902, Toulouse enfin en 1905<sup>9</sup>.

L'année 1900 vit également le début de modernisation du réseau de Marseille, encore pour l'essentiel, voué à la traction animale. Pourtant, la généralisation de la traction électrique par fil aérien se fit rapidement dans le courant de l'année. À la fin du mois d'août, l'électrification du premier réseau fut terminée, et la C.G.F.T. entreprit de supprimer sa cavalerie, entraînant, ne serait-ce que pour les mois d'octobre et de novembre, quatre cents licenciements. Ensuite, le 3 novembre 1900, la Mairie et la Compagnie signèrent une nouvelle convention qui projeta le "Deuxième réseau" de 21 concessions supplémentaires. Si l'électrification ne fut pas terminée à cette date, les tarifs furent uniformément abaissés à 10 centimes en semaine. Le système des trois zones tarifaires à 10, 15 et 20 centimes qui existait auparavant ne fut conservé que pour les dimanches et jours fériés. Le 1<sup>er</sup> janvier étant précisément férié, ce fut donc le mardi 2 janvier 1900 que naquit le tarif unique à 10 centimes. Cet abaissement des tarifs rencontra un grand succès. Il a eu pour effet d'amener une affluence de voyageurs. Pour certaines banlieues, l'économie réalisée était considérable, atteignant jusqu'à 80 %.

Le maire, Siméon Flaissières, avait programmé de longue date cette politique tarifaire, pour l'avènement de l'année 1900, en faisant coïncider l'année de l'électrification avec le passage au "tramway à deux sous" qui avait été créé également à Paris en 1899. La figure 2 montre bien cette attente des Marseillais et le succès de l'abaissement des tarifs : de 1900 jusqu'à la Grande Guerre, le nombre de voyageurs augmenta beaucoup plus qu'avant tandis que les recettes totales excédèrent toujours les dépenses totales. La généralisation de la traction électrique depuis 1900 entraîna de plus en plus l'extension du réseau vers la banlieue. Surtout, après la convention de 1906 qui préparait le "Troisième réseau" composé principalement par les lignes de banlieue non-réalisées de la convention du 16 février 1898, le réseau de Marseille connut un nouveau développement très important. Pour l'ensemble des réseaux français et bien qu'il y eût des différences d'évolution technique propres à chaque ville, cette période d'essor économique que l'on a dénommé "Belle Époque" a été certainement l'âge d'or de l'histoire des

transports publics urbains. Surtout, avec la naissance de tramways électriques à bon marché, jusqu'en 1914, les transports urbains se sont définitivement implantés dans la vie du citoyen. À cette date, une ère de prospérité paraissait s'ouvrir pour les transports publics. Pourtant, la guerre devait brutalement briser leur essor<sup>10</sup>.

## **Le cercle vicieux des transports publics urbains après la Grande Guerre**

Le déclenchement des hostilités a affecté l'ensemble des réseaux de transport. La situation des compagnies ne leur permettait pas d'entreprendre les travaux qui s'imposaient. L'augmentation du coût de la vie avait entraîné sur tous les réseaux de graves difficultés financières. Dès la fin de la guerre, les compagnies jadis les plus prospères ont accusé un déficit d'exploitation qui s'est accru d'année en année. La hausse du prix des matières premières déséquilibrait le bilan des meilleurs réseaux. Dans un contexte nouveau de poussée inflationniste généralisée, les entreprises privées pouvaient réajuster leur prix de vente, n'étant généralement liées que par des contrats à court terme. Par contre, il n'en était pas de même pour tous les réseaux de transports en commun ainsi que pour de nombreux services publics concédés comme celui de l'eau, du gaz et de l'électricité. Les conventions et les cahiers des charges signés précédemment n'avaient jamais prévu de clauses d'augmentation possible de tarifs : le coût du ticket était resté stable depuis 1900. C'est pourquoi, le nombre de voyageurs du réseau de Marseille a augmenté énormément jusqu'en 1919 où le "tramway à deux sous" a complètement disparu (figure 2)<sup>11</sup>.

Le 17 décembre 1918, sur l'intervention du Conseil de Préfecture, la municipalité Eugène Pierre se décida difficilement à accorder un relèvement de tarifs de 5 centimes, à titre provisoire, et uniquement pour les dimanches et jours fériés. La mesure était trop timide pour permettre à la C.G.F.T. de faire face à ses charges et aux demandes réitérées d'augmentations de salaire. Le 3 juillet 1919 au matin, le personnel se mit en grève. Deux heures après, le préfet signait un arrêt de mise sous séquestre, qui plaçait le réseau de Marseille sous un administrateur nommé par lui. Sur les autres réseaux de la C.G.F.T., le personnel des exploitations

d'Orléans et du Havre avait cessé le travail en avril et mai 1919. Les municipalités intéressées avaient fait passer les deux réseaux sous le contrôle d'administrateurs publics. En définitive, les premiers mois de 1919 se révélaient dramatiques pour la Compagnie. Pourtant, le système du séquestre a montré tout de suite ses faiblesses sur les réseaux. À Marseille, la mise sous séquestre du 3 juillet 1919 n'a rien résolu du tout. Certes, dans l'immédiat, le personnel obtenait satisfaction, et il ne pouvait pas en être autrement. Mais l'obligatoire contrepartie était bien entendu l'augmentation des tarifs, décidée le 4 juillet encore une fois sous la municipalité Eugène Pierre. Tous les tarifs, ville et banlieue, semaines et dimanches, furent majorés de 5 centimes<sup>12</sup>.

L'année suivante, l'inflation continua ses ravages. Le mécontentement des classes laborieuses aboutit aux grèves générales des mois de mai-juin 1920. Comme toutes les autres activités industrielles et surtout les réseaux ferroviaires, le réseau de Marseille fut paralysé pendant dix jours. Sa situation était d'ailleurs loin d'être florissante. L'augmentation des tarifs du 4 juillet 1919 avait vite été oubliée, ses résultats sitôt engloutis par des dépenses montant en flèche. Le 28 juillet 1920, il fallut se résoudre à une seconde augmentation des tarifs, cette fois sous la municipalité Flaissières, qui était de nouveau maire depuis le 10 décembre 1919. Les tarifs étaient majorés de 10 centimes, le moindre billet coûtait désormais 25 centimes en semaine, plus encore les dimanches et jours fériés, et jusqu'à 60 centimes après 23 heures, en service de nuit<sup>13</sup>. En compensation, les tramways ouvriers, circulant en faveur de la population laborieuse entre 4 heures et 7 heures et demi, bénéficiaient d'un aller-retour à 30 centimes au lieu de 50 centimes. Malgré une réduction de 40 %, c'était encore supérieur à l'ancien tarif à deux sous. Aux yeux des Marseillais, le tramway après avoir été "bon marché" était devenu "cher". En conséquence, le nombre de voyageurs diminua entre 1919 et 1921 (figure 2). Les effets de l'augmentation des tarifs étaient annulés. Les ennuis financiers ne firent que croître ; les fournisseurs du réseau attendaient de longs mois le paiement de leurs factures. Ce déficit marquait donc l'échec du séquestre.

« Après de très longues négociations, un accord avait réalisé le 6 juin 1921 avec la Ville de Marseille et le Département des Bouches-du-Rhône » en vue de la reprise, par la C.G.F.T., de l'exploitation du réseau de Marseille mis sous séquestre

le 3 juillet 1919<sup>14</sup>. Cependant, devant le bilan désastreux de la situation, la Compagnie en profita pour réclamer désormais la participation de la Municipalité et du Département aux risques de l'exploitation. Les conventions signées le 20 juin 1921, puis en juillet et octobre 1922, tout en prévoyant comme par le passé le paiement d'une redevance sur recettes par la C.G.F.T., lui garantirent la prise en charge d'un éventuel déficit. La Municipalité lui reconnut également le droit d'ajuster ses tarifs au coût réel de l'exploitation, ce qui entraîna une nouvelle hausse immédiate de l'ensemble des tarifs à partir du billet de base à 30 centimes. Après ces conventions dites « temporaires » de 1921 et de 1922, la convention définitive avec la Ville fut signée le 30 janvier et le 1<sup>er</sup> février 1926. La concession fut assurée à la C.G.F.T. pour un délai de cinquante ans, mais, à partir du moment où, par la même occasion, la Ville acceptait de supporter intégralement les déficits de l'exploitation. Le principe de la concession était donc perverti<sup>15</sup>. Malgré une légère hausse du trafic en 1922 grâce à l'Exposition Coloniale, dans l'ensemble, le nombre de voyageurs stagna ou régressa jusqu'en 1926 (figure 2). Cette année-là, les circonstances économiques furent les plus difficiles des années 1920. Dans cette situation, la C.G.F.T. répéta la même erreur qu'avant.

On conclura donc de ce qui précède que la C.G.F.T. tournait dans un cercle vicieux comme un grand nombre d'autres compagnies de transport à cette époque. C'est ainsi qu'à propos de la diminution de voyageurs pour les petits parcours sur le réseau de Toulouse, Robert Marconis explique que les catégories sociales les moins favorisées ont commencé à abandonner les services de tramway pour préférer la bicyclette chaque fois que c'était possible. On hésitait désormais à payer 40 centimes lorsque la marche à pied dans le centre-ville ne représentait pas un effort ou une perte de temps appréciables<sup>16</sup>. Pourquoi les Marseillais ne feraient-ils pas la même chose ? En effet, le billet des lignes de la ville coûtait alors 45 centimes le 21 janvier 1926 et coûtera 50 centimes le 4 juin de la même année. Mais cette année 1926 devait voir apparaître une restructuration des tarifs : le 18 octobre, le sectionnement, tel qu'il avait existé avant 1900, était rétabli<sup>17</sup>. En dépit de cette tarification, le nombre de voyageurs augmenta jusqu'en 1930, année où il a culminé avec 169 millions de voyageurs (figure 2). Ce fut la dernière "apogée" du tramway, sur un réseau très vieilli et dans un contexte d'expansion des

automobiles.

En ce qui concerne l'augmentation du trafic sur le réseau de Marseille entre 1926 et 1931, nous ne bénéficions pas de recherches approfondies et de sources directes, si bien qu'il ne nous est pas facile d'en préciser les causes. Pourtant, selon Dominique Larroque qui étudie l'histoire du tramway en France, « la périphérie des grandes villes s'urbanise, les distances s'allongent ; le transport se banalise, se "démocratise" et s'intensifie avec le développement des migrations alternantes : le tramway était en effet le mieux à même de répondre à ces circonstances spécifiques de l'entre-deux-guerres. »<sup>18</sup> En fin de compte, malgré les augmentations de tarifs des années 1920, le rôle social du tramway était devenu indispensable aux vastes cités qu'il desservait et aux banlieusards. Les observations d'un géographe d'alors confirment cette tendance dans l'agglomération marseillaise : « Actuellement, dans les communes d'Allauch et de la Penne, toutes les banlieues marseillaises, la plupart des habitants s'en vont travailler en ville et, pour peu que la distance soit longue, ne reviennent que le soir » ; « Sur les routes, la plus grande animation règne : des files de tramways amènent à la ville des travailleurs résidant dans les banlieues, des théories de camions assurent le trafic des marchandises entre les usines et le port, à tel point qu'à certaines heures la circulation devient difficile, sinon dangereuse. »<sup>19</sup>

Après cette dernière période d'"apogée" du tramway, c'est encore une fois la crise économique qui s'est développée au cours de l'année 1930 qui vint l'interrompre. Dès lors, pour la C.G.F.T., la crise « a entraîné dans presque tous nos réseaux des diminutions de recettes qui n'ont pu être compensées en totalité par des compressions dans les dépenses d'exploitation. »<sup>20</sup> (figure 2) Par ailleurs, dans les années 1930, les transports urbains vont subir sensiblement les effets du développement de l'automobile. Le tramway, ralenti dans sa marche par la prolifération des véhicules routiers, a été vite accusé de paralyser la circulation. Par exemple, face aux progrès de l'automobilisme et aux embouteillages dans le centre-ville de Marseille, Gaston Rambert, grand géographe-historien, juge en 1934 que « le tramway constitue, dans la circulation des grandes villes d'aujourd'hui, un véritable anachronisme. »<sup>21</sup> En revanche, l'autobus, qui avait bénéficié des progrès de la technique automobile, était pressenti comme le transport de l'avenir

ou de la modernité. Dans les grandes villes, notamment à Paris, des campagnes publicitaires agressives étaient organisées par les constructeurs et les trusts pétroliers pour obtenir la substitution de l'autobus au tramway. La notion de capacité de transport était alors tout à fait inconnue<sup>22</sup>.

À Marseille, ayant connaissance du succès d'un cas à Paris, Gaston Rambert et plusieurs urbanistes soutenaient un nouveau moyen de transport, le métropolitain, comme la meilleure solution pour résoudre le problème de la circulation dans le centre-ville. Cependant, la situation économique forte difficile ne permettait pas un projet d'une telle envergure<sup>23</sup>. Effrayée par les immenses frais dus à la construction du métro, la municipalité choisit les autobus afin de les substituer progressivement aux tramways. Devant la montée des dépenses d'électricité, la C.G.F.T. fut obligée de continuer à élever progressivement ses tarifs. Ils atteignirent jusqu'à 75 centimes pour la 1<sup>re</sup> section et 90 centimes pour les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> sections en 1936. Aussi, les tramways perdirent-ils une partie de leur clientèle, et, dans un carton des archives de 1936, on peut trouver plusieurs pétitions des Comité d'Intérêt de Quartier et des syndicats professionnels contre l'augmentation des tarifs du tramway<sup>24</sup>. Depuis les années 1930, sauf pendant la guerre 1939-1944, la diminution du nombre de voyageurs devint une règle générale. À cette époque, en effet, le réseau de Marseille était tombé au niveau des pires réseaux en France du point de vue financier.

## Conclusion

En conclusion, comme cela se dit souvent, le raz-de-marée du "tout automobile" a naturellement constitué la composante principale du processus qui conduisit au déclin du tramway<sup>25</sup>. Néanmoins, les difficultés financières provenaient du sein des entreprises, tout en étant liées à des éléments extérieurs comme la conjoncture économique, le mouvement social et la particularité géographique. La conjonction de ces éléments n'était pas favorable à l'exploitation marseillaise. C'est pourquoi son réseau est tombé au niveau des pires réseaux de France. Après tout, quelle que fut la situation, les habitants de la banlieue n'en devaient pas moins continuer à utiliser leurs tramways pour aller au centre-ville.

## Notes

- 1 McKAY (John P), « Les transports urbains en Europe et aux États-Unis. 1850-1914 », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, juillet-décembre 1984, p. 115-118.
- 2 SUTCLIFFE (Anthony), « Du cheval au tramway : la mécanisation des transports urbains. 1850-1900 », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 23-24, juillet-décembre 1984, p. 5.
- 3 LARROQUE (Dominique), « Apogée, déclin et relance du tramway en France », *Culture technique*, n° 19, 1989, p. 56. En 1873, près de 2 000 km de lignes sont déjà exploités outre-Atlantique. *Ibid.* p. 54.
- 4 ROBERT (Jean), *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Impr. Fabre, 1974, p. 26-39.
- 5 PAILLARD (Thierry) et SIROT (Françoise), *Propreté, transport dans la ville*, Paris, Ministère de la culture, Direction des archives de France, Ed. de l'Institut de l'environnement urbain, 1997, p. 32-34.
- 6 ECHINARD (Pierre), *Marseille en mouvement : Deux siècles de transports collectifs urbains*, Marseille, Éd. Européennes de Marseille-Provence, 2000, p. 38-39 ; LAUPIÈS (Jacques) et MARTIN (Roland), *Les tramways de Marseille ont cent ans*, Marseille, Paul Tacussel Éditeur, 1990, p. 48.
- 7 PAILLARD (Thierry) et SIROT (Françoise), *op. cit.*, p.34, 44-45 ; ROBERT (Jean), *op. cit.*, p. 74-75.
- 8 *Ibid.* pp. 282-283 ; ECHINARD (Pierre), *op. cit.*, p. 48-49 ; LARROQUE (Dominique), *op. cit.*, p. 56-57.
- 9 LARROQUE (Dominique), MARGAIRAZ (Michel), ZEMBRI (Pierre), *Paris et ses transports, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles : deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éd. Recherches, 2002, p. 24 ; ROBERT (Jean), *op. cit.*, p. 91-97.
- 10 ECHINARD (Pierre), *op. cit.*, p. 56-58 ; LAUPIÈS (Jacques) et MARTIN (Roland), *op. cit.*, p. 96-97 ; ROBERT (Jean), *op. cit.*, p. 120-124.
- 11 ROBERT (Jean), *op. cit.*, p. 126-127 ; BOUFFARTIGUE (Paul) et DONZEL (André), *Espace urbain, transports et modes de vie, Déterminants sociaux des pratiques de déplacement des travailleurs marseillais : le cas des ouvriers du port*, Centre de recherche d'économie des transports, Faculté des Sciences économiques, Université d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence, 1980, p. 52-53.
- 12 ECHINARD (Pierre), *op. cit.*, p. 76 ; PAILLARD (Thierry) et SIROT (Françoise), *op. cit.*, p. 161-162.
- 13 LAUPIÈS (Jacques) et MARTIN (Roland), *op. cit.*, p. 136-140 ; ECHINARD (Pierre), *op. cit.*, p. 78.
- 14 Centre d'Archives du Monde du Travail (C.A.M.T.), 1996027 0039 : C.G.F.T. Assemblées générales, Assemblées générales, rapport du 28 mars 1922, p. 3-7. À Marseille, l'administrateur-séquestre nommé par le préfet était M. Mognier, ingénieur mécanicien en chef de la Marine Nationale, en retraite. LAUPIÈS (Jacques) et MARTIN (Roland), *op. cit.*, p.



- 136.
- 15 ECHINARD (Pierre), *op. cit.*, p. 79 ; LAUPIÈS (Jacques) et MARTIN (Roland), *op. cit.*, p. 141-142 ; C.A.M.T., 1996027 0039 : C.G.F.T. Assemblées générales, Assemblées générales, rapport du 7 avril 1926, p. 8.
  - 16 MARCONIS (Robert), *Midi-Pyrénées : XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles : transports, espace, société*, Toulouse, Éd. Milan, 1986, Tome 2, p. 98.
  - 17 LAUPIÈS (Jacques) et MARTIN (Roland), *op. cit.*, p. 165, 593.
  - 18 LARROQUE (Dominique), *op. cit.*, p. 59. D'après lui, le tramway en France atteint son apogée durant toutes les années 1920. Voir aussi, BRUNET (Jean-Paul), « Le mouvement des migrations journalières dans l'agglomération parisienne au cours de l'entre-deux-guerres », *Villes en Parallèle*, n° 10, 1986, p. 251-269.
  - 19 MASUREL (Yves), « L'évolution contemporaine du bassin de Marseille : Étude de géographie économique et humaine », *Bulletin de la société de géographie de Marseille*, t. 51, 1930, p. 178-179, 182.
  - 20 C.A.M.T., 1996027 0039 : C.G.F.T. Assemblées générales, Assemblées générales, rapport du 30 mars 1932, p. 3.
  - 21 RAMBERT (Gaston), *Marseille, La formation d'une grande cité moderne : Étude de géographie urbaine*, Marseille, Société anonyme du Sémaphore de Marseille, 1934, p. 434. D'après les statistiques dans le *Bulletin municipal officiel* publié en 1932, le nombre des véhicules automobiles déclarés de 1931 est de 18.740 et de 1932, 19.437. Ville de Marseille, *Bulletin municipal officiel*, n° 1530, 13 février 1932, p. 55.
  - 22 ROBERT (Jean), *op. cit.*, p. 149 ; PAILLARD (Thierry) et SIROT (Françoise), *op. cit.*, p. 102-103.
  - 23 C.A.M.T., 1996027 0039 : C.G.F.T. Assemblées générales, Assemblées générales, rapport du 4 avril 1934, p. 6-7.
  - 24 Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (A.D.) 9 S 39 / 1 : Tarifs 1919-1939. cf. BOUFFARTIGUE (Paul) et DONZEL (André), *op. cit.*, p. 64-65.
  - 25 LARROQUE (Dominique), *op. cit.*, p. 59

