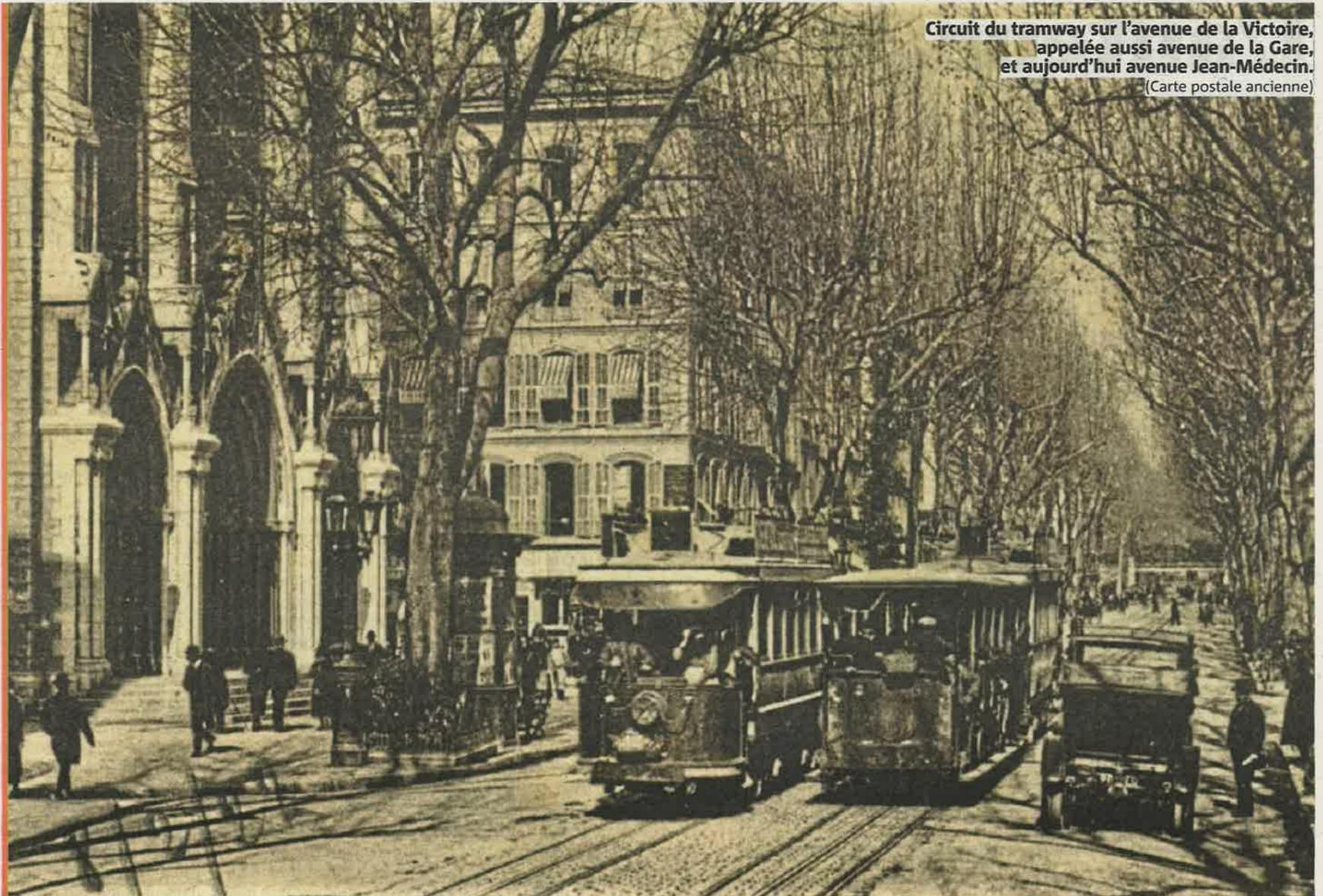


Nice-Meche 12/12/22

Mémoires



Circuit du tramway sur l'avenue de la Victoire, appelée aussi avenue de la Gare, et aujourd'hui avenue Jean-Médecin. (Carte postale ancienne)

# Le tramway révolutionne LA VIE NIÇOISE

**Dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle déjà, Tobias Smollett, inventeur de la Côte d'Azur, déplorait qu'il n'existe pas de transport intra-urbain et que seules chaises à porteur ou chevaux permettent de se déplacer...**

Dès 1833, les hivernants souhaitent pouvoir se déplacer aisément, aussi le directeur de l'*Hôtel de France* prend l'initiative d'organiser un service d'omnibus tracté par trois imposants percherons qui effectuait deux fois par jour le trajet entre le centre-ville et le Pont du Var. En 1864, avec l'arrivée du train, Nice voit un accroissement de la population ce qui nécessite de nouveaux transports urbains. Rapidement, les frères Loupias fondent L'Entreprise générale des omnibus de la ville et des chemins de fer qui ouvre les deux premières lignes régulières, entre le port et la gare PLM et entre la place Charles Albert et le quartier Saint-Barthélemy. La demande

étant toujours de plus en plus forte, le problème des transports devient une question d'utilité publique. Il faut attendre 1870 pour que le conseil municipal envisage l'installation d'un tramway pour parcourir la ville. En 1871, une commission municipale envisage la création d'un réseau composé de voitures tirée par un à deux chevaux et roulants sur une voie ferrée encadrée dans la chaussée.

### La place Masséna, cœur du réseau hippomobile

Le 9 septembre 1875, un décret d'utilité publique autorise la ville à créer un réseau de voies ferrées. Le projet comprend trois lignes au départ de la place

Masséna qui, en devenant le cœur du réseau des tramways, consolide sa position clef entre la vieille ville et la nouvelle ville. Le 3 mars 1878 à 10 heures du matin, la municipalité inaugure un tracé qui sera installé progressivement entre 1879 et 1880. À l'origine, le tracé comprend quatre lignes. La première ligne baptisée « ligne A » part vers les rues Masséna et de France

### « Quatre lignes sur le réseau hippomobile »

avec cinq déviations : Croix de Marbre, Pont Magnan, place Sainte-Hélène et le terminus à la Californie. Il y a aussi la ligne 2 qui rejoint le quartier Saint-Maurice et passant par l'avenue de la Gare. La ligne 3 qui, d'abord, ne circule qu'entre la place Masséna et la place Garibaldi, sera prolongée jusqu'au quartier Risso. La ligne 4, reliant la Gare à la place Masséna, fera ensuite la jonction avec la ligne 2 pour rejoindre le port. Très vite, le parc des tramways hippomobiles s'étoffe avec des voitures dites d'hiver, fermées, à charpente en bois avec deux banquettes longitudinales,

baies vitrées latérales et prévues pour douze à dix-huit passagers assis et possibilité de se tenir debout sur les plateformes. Les voitures dites d'été sont entièrement ouvertes et les voitures à impériale comportent des plateformes ouvertes de chaque côté, vingt places assises, dix debout au niveau inférieur et dix-huit places assises au niveau supérieur. Toutes ces voitures de remorque tractées par une paire de percherons sont montées sur un châssis à deux essieux avec une plateforme ouverte et un cocher.

### Naissance du tramway électrique

Mais le tramway hippomobile, avec ses difficultés à desservir les dénivelés, ne suffit plus aux besoins de l'urbanisation des collines environnantes de Nice. Aussi, lorsqu'en 1883-1884, l'exposition internationale de Nice présente l'énergie électrique, baptisée la « fée électricité », celle-ci est l'innovation attendue pour développer le réseau.

De plus, le premier tramway à traction électrique présenté par le pavillon Edison, décide les élus à passer à l'électrique. Le 18 septembre 1897, l'électrification du réseau urbain niçois est confiée à la Compagnie des tramways de Nice et du littoral (TNL), associée à Thomson-Houston.

La direction locale puis le dépôt-atelier et l'usine motrice sont installés dans le quartier de Riquier, à l'emplacement de l'actuel centre commercial Nice TNL. Le réseau de base, celui des quatre lignes à traction hippomobile est évidemment réintégré dans le réseau. Il a fallu y ajouter la ligne expérimentale de Cimiez qui, surnommée « la pagode » ou encore sur un ton plus humoristique « la limace de Biasini », fut ouverte le 13 janvier 1900. Les travaux sont engagés avant même la validation formelle du projet, en tenant compte de l'interdiction de travailler pendant la saison hivernale pour ne pas incommoder les touristes. Il est prévu que l'écartement des rails soit d'un mètre, le gabarit en largeur de 1,90 mètre et la vitesse maximale de 20 km/h. Une double