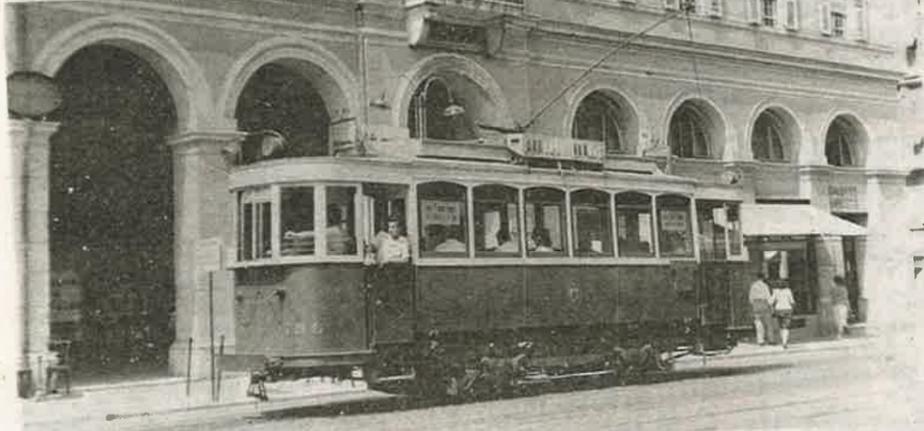
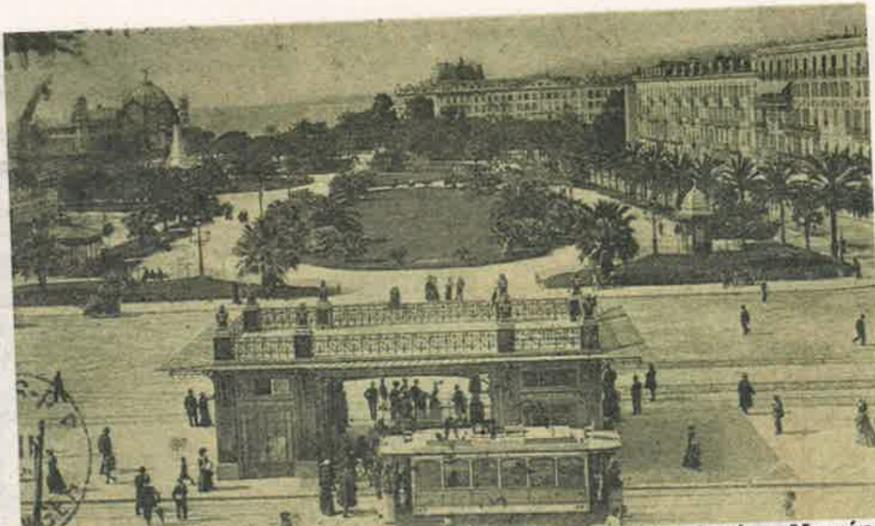


La rue Gioffredo, en janvier 1953. Sur les vitres latérales, une affiche annonce la fin imminente (ici 7 jours) de l'exploitation des tramways.  
(Photo Archives départementales 06)



En 1953, on note le vestibule de la motrice avec une allure atypique : les versions s'étaient succédé avec plus ou moins d'élégance dans les transformations au fil du temps. (Photo Archives départementales 06)



Dès la mise en place du tramway électrique, la place Masséna est devenue le cœur du réseau. (Carte postale Giletta vers 1890-1905)



Un ex-voto (huile sur toile) qui représente Jean-Baptiste Bouteau renversé par un tramway à chevaux dans une rue de Nice en 1894.  
(Photo Région Provence-Alpes-Côte d'Azur - Inventaire général)

voie est préconisée sur toutes les sections urbaines. Un vaste chantier est alors ouvert et la plupart des lignes sont construites en moins d'un an. Place Masséna, il est établi une gare terminus à cinq voies sur une boucle comprenant trois positions de départ et d'arrivée. Il ne faudra que deux ans pour poser 94 kilomètres de réseau sur 150 kilomètres de voies et, le 31 décembre 1899, les essais de la première motrice sont effectués dans l'enceinte du dépôt de Sainte-Agathe.

### Des motrices américaines

La société américaine Thomson Houston, spécialisée dans les constructions électriques et plus particulièrement dans le domaine des tramways, va, en devenant le principal actionnaire de la Cie TNL, fournir cent motrices dotées de deux moteurs de 35 chevaux. D'une longueur de 7,90 mètres, elles présentent une caisse de couleur jaune et blanc. Les différentes lignes sont repérables par un code couleurs, soit une plaque carrée avec des motifs (rond, carré, barre verticale ou horizontale, etc.) de manière à être reconnue par la population illettrée. En 1901, la tente installée provisoirement pour les voyageurs au centre de la place Masséna fut remplacée par un kiosque à l'architecture pittoresque. La convention de concession ne fut signée que le 18 février 1902, à l'achèvement des travaux. L'offre du réseau urbain se caractérisait par une

forte amplitude horaire du fait de l'activité urbaine croissante, de l'important trafic maraîcher et de la vie nocturne liée au tourisme. Ainsi, le service débutait à 5 h 30 pour se terminer vers minuit. L'exploitation évoluait rapidement, les TNL souhaitant proposer un service circulaire en utilisant les différents raccordements entre les lignes. Le 6 décembre 1903, une nouvelle extension du réseau urbain était mise en service avec la desserte du Parc Impérial. Les motrices vont rapidement subir des transformations. Les motrices T1 vont offrir onze places supplémentaires et vont être remplacées par des T2 permettant un accès plus pratique sur les côtés.

Au terme de dix années, les cent motrices vont être adaptées aux besoins des voyageurs. À partir de 1925 le tramway n'a plus l'exclusivité. Une première ligne d'autobus, contraction des termes omnibus et automobile, est créée le 28 mai 1925. En 1928, les hommes qui ont porté le tramway ont disparu et celui-ci va finir par disparaître progressivement. Au sortir de la guerre, la situation du réseau est des plus précaire puisque, entretenu à minima, il nécessite de lourds investissements et les moyens manquent. Les TNL décident de l'abandonner au profit du trolleybus et de l'autobus. Et c'est une nouvelle aventure qui commence...

NELLY NUSSBAUM  
magazine@nicematin.fr

Source : La Révolution des transports à Nice, le tramway, Archives départementales 06.

## Les hommes du tramway

Pendant toutes ces années, la compagnie TNL a été l'une des sociétés les plus pourvoyeuses d'emplois. À la veille de la Première Guerre mondiale, les effectifs de la Cie TNL avoisinaient mille agents sans compter l'augmentation des effectifs pendant la saison hivernale. Le personnel était réparti en quatre services : administration, mouvement, matériel, voies et services électriques. Le personnel roulant était composé de wattmen, chargés de la conduite des tramways, et de conducteurs, chargés de la vente des titres de transport, dénommés ensuite receveurs. Beaucoup

d'anciens cochers de place furent formés et intégrés au personnel de la compagnie comme conducteurs. Ainsi, l'introduction du tramway ne se fit pas au préjudice des anciens corps de métier. Enfin, les aiguilleurs et les trappeurs étaient chargés de l'abaissement et du relevage pour faire la jonction entre l'alimentation par le sol (reconnaisables à la présence de trois rails comme sur la place Masséna et l'avenue de la Gare) et l'alimentation par caténaire (reconnaisable aux deux rails complétés par le câble aérien comme sur la rue de France ou le boulevard de Cimiez).



Les TNL ont employé jusqu'à mille agents répartis en quatre services. (Photo Archives départementales 06)