

LE TRAMWAY

(données arrêtées en 1995)

Le réseau des tramways de Mulhouse date de 1880. Fait bizarre, il fut créé par la Société des Tramways de Ribeauvillé, fondée elle-même par un consortium suisse. Racheté en 1884 par la Société des Tramways de Mulhouse (T.M.) il présenta, dès son origine, une particularité, son objectif premier étant le transport de charbon pour les différentes usines.

Les premières voitures pour le transport de voyageurs firent leur apparition en 1882 sur les deux lignes existantes, celles de la Porte Jeune à Bourtzwiller et de la Gare à Dornach. Notre intérêt se portera surtout sur cette dernière. Son terminus se situait à la mairie de Dornach.

En juin 1893, la ligne a été prolongée jusqu'au pont de la Doller pour desservir l'usine Schaeffer à Pfastatt-le-Château. Les convois étaient alors tractés par des locomotives à vapeur de type 1-1-1 construites par la SLM Winterthur, surnommées "Glettise" dans le langage populaire, c.à.d. "fer à repasser", à cause de leur aspect. Mais l'engouement pour le tramway à vapeur fut de courte durée. Les réclamations des riverains s'ajoutaient à celles des usagers, ils se plaignaient des ébranlements causés par le passage du "Glettise" quand il apparaissait avec fracas et fumée, et de l'insécurité dans les rues consécutive aux frayeurs causées aux chevaux. Pour satisfaire les plaignants, des essais de traction animale avaient bien eu lieu pendant l'hiver 1886-1887 mais ils ne furent pas concluants.

L'électrification de la ligne de Dornach fut suggérée par la Maison Siemens et Halske qui avait installé, en 1887, une usine de production d'électricité rue Engelmann. Les T.M. lui confièrent à la fois l'équipement électrique de la ligne et la fourniture des motrices. Les premières motrices "Siemens-Halske" circulèrent entre la Gare et Dornach le 23 juillet 1894 et elles atteignèrent le pont de la Doller (Schaeffer) le 12 mai 1901, portant sur le devant l'indication "Schloss Pfastatt".

Pour permettre l'extension vers l'ouest de la gare de Mulhouse-Nord par les Chemins de Fer de l'Elsass-Lothringen en 1914, le terminus fut ramené au passage à niveau de la rue du Hirtzbach à Brustlein. Ce n'est qu'au courant de 1915 que le tramway atteindra à nouveau le pont de la Doller en traversant sur un passage supérieur les rails de la gare du Nord.

La ligne de la Gare Centrale à Dornach devenue au début de 1914 la ligne n° 1, fut toujours exploitée avec des matériels les plus modernes. Un train sur deux dépassait le terminus initial de Dornach, sa motrice portait alors l'indication "Dornach-Lutterbach", bien que le terminus soit encore assez éloigné de ce village.

Il faut attendre le 16 mars 1926 pour que la ligne n° 1 parvienne aux premières maisons de Lutterbach; elle n'ira jamais plus loin, le cours d'eau du Runtz coulant dans la rue de la Rivière n'étant pas couvert à cette époque. Le terminus de Lutterbach comportait deux voies d'évitement et de tête à queue, ainsi qu'un poste de redresseur électrique. En 1935, la durée du trajet entre la Gare Centrale et Lutterbach fut abaissée de 27 à 23 minutes, grâce à la signalisation lumineuse commandée par le pantographe qui donnait partout la priorité au tramway. Dénommée "Strassenbahnen von Mülhausen" pendant l'occupation allemande de 1940 à 1944, le matériel roulant changea de couleur en 1941, rouge sous la ceinture et crème au-dessus, les armoiries de la ville remplacèrent le sigle S.M. qui, lui-même, s'était substitué au monogramme T.M.

Le 20 novembre 1944, avec l'entrée à Mulhouse des troupes de la 1^{ère} Armée Française et la stabilisation du front le long de la Doller, tout trafic fut arrêté. Après la libération, les ponts ayant été détruits et l'infrastructure très gravement endommagée, ce n'est que le 1^{er} mars 1945 que le trafic reprit sur la ligne N° 1 jusqu'à Dornach, le 10 mars jusqu'à Brustlein, le 25 mai jusqu'au pont de la Doller et le 15 décembre 1945 Lutterbach était de nouveau atteint.

Pour améliorer l'exploitation vers Lutterbach, il était créé un nouvel évitement entre le pont du chemin de fer, où la voie est redevenue simple depuis Brustlein et le pont de la Doller. En 1952, a été installée une signalisation lumineuse sur le pont SNCF de la gare du Nord, où la voie en contre-sens était dangereuse.

Le 9 mai 1954 au soir, le tramway fit ses adieux à Lutterbach, la motrice N° 259 tractait le dernier train. Le lendemain, 10 mai, la ligne N° 1 prolongée jusqu'au centre de Lutterbach (Gendarmerie) était desservie par des autobus Floirat et Chausson qui, plus tard, furent remplacés par des Berliet et des Saviem. Au moment de la crise de Suez en 1956, on parlait de les substituer par des trolleybus mais cela ne fut jamais réalisé.

Une nouvelle ligne, portant le n° 13, a été créée le 13 avril 1982, reliant le centre de Mulhouse (Salvator) au quartier des Chevreuils à Lutterbach en passant par Pfastatt. La ligne n° 7 se substitua le 6

septembre 1985 à la ligne n° 1, son origine fut reportée de la Gare Centrale à Brunstatt et son terminus se situait dorénavant à la gare de Lutterbach, en desservant le quartier de la Brasserie.

Lors de la disparition des Tramways si intimement liés à la population de Mulhouse et de sa proche banlieue, on a pu lire dans la presse nostalgique: "ainsi, les vieux tramways se sont égarés, au fond d'une cour, près des eaux calmes du Nouveau Bassin, leurs roues ne tourneront plus, l'homme qui leur avait prêté le mouvement, l'illusion de la vie, le leur a retiré".