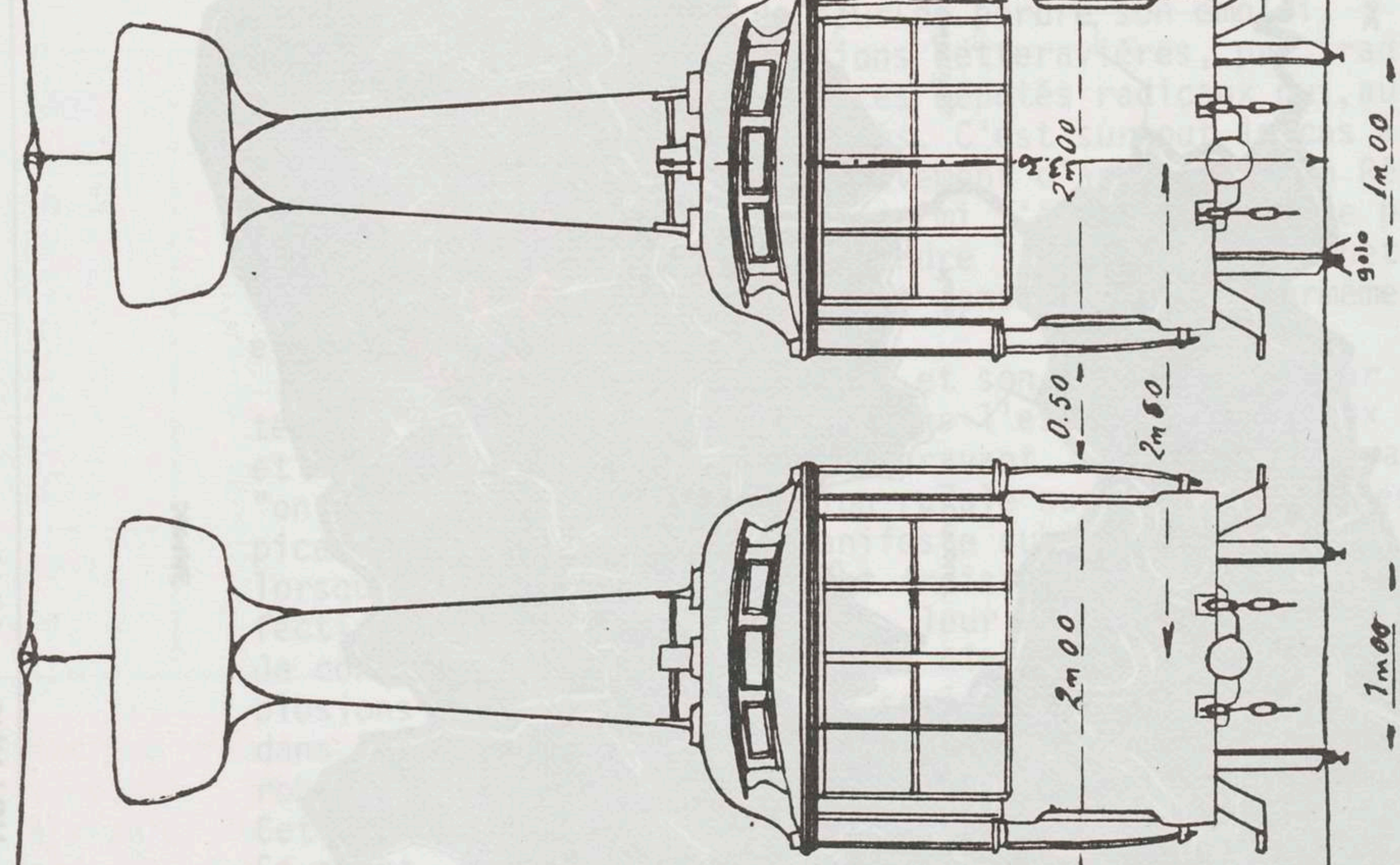


NOTES PAR CANTON : STATUTS : 1902 : ELECTIONS

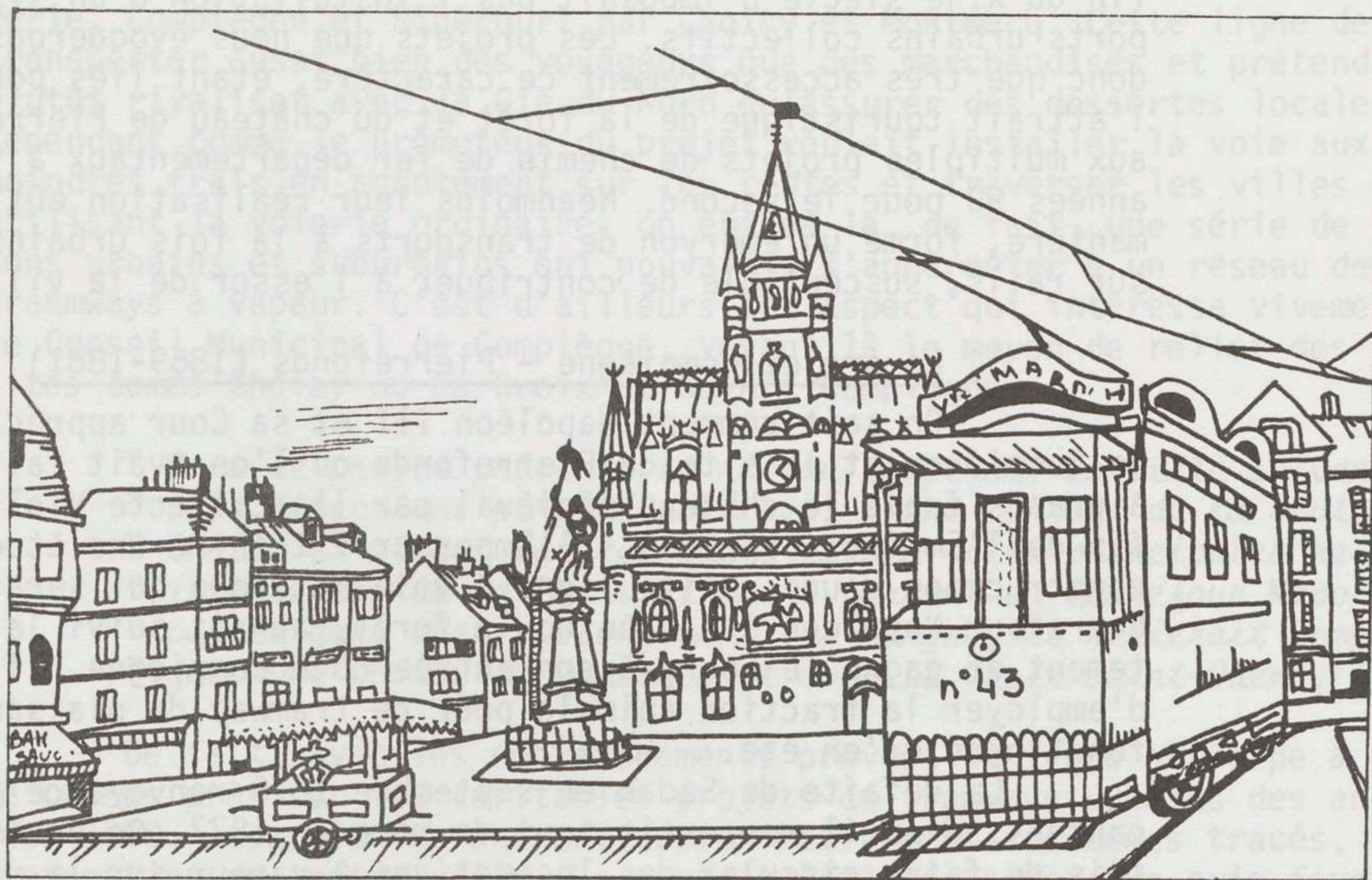


Largueur minimum: 2m 90

Projet de motrices électriques pour le réseau de Beauvais (1905)

PROJETS DE TRAMWAYS URBAINS à COMPIEGNE et DANS L'OISE DANS les ANNEES 1900

par Jacques BERNET



Non ! Cette belle motrice de tramway ne circula jamais sur la place de l'Hôtel de Ville de Compiègne ! Elle n'est pourtant pas le pur et simple fruit de l'imagination de notre illustrateur (1), car elle faillit bien exister dans les années 1900 en notre ville, qui connut alors de très sérieux projets de transports collectifs sur rail et sous caténaire...

Il faudra pourtant attendre les années 60 pour que Compiègne se dote enfin d'un réseau d'autobus, avec l'originalité récente et très appréciée d'un service public gratuit mis à la disposition de la population, qui a presque triplé depuis le début du siècle. Les usagers actuels ignorent pour la plupart qu'il y eut auparavant presque un siècle de projets de transports urbains à Compiègne, dont nous voudrions esquisser ici les grandes lignes en nous attachant surtout aux années 1900, période la plus propice aux créations de réseaux ferrés dans la plupart des villes de France. De 1899 à 1902 Compiègne eut sa "bataille des tramways", dont l'aboutissement fut malheureusement négatif, pour des questions d'intérêts et de politique locale, mais surtout à cause de la taille encore modeste de l'agglomération.

Evoquant les projets compiègnois avortés, nous ne pouvons éviter de mentionner ceux qui furent proposés à même époque dans les deux autres agglomérations du département de l'Oise, susceptibles alors de recourir aux tramways, c'est-à-dire Creil - Montataire - Nogent et Beauvais, respectivement en 1902-04 et 1905-06. Ces deux dernières tentatives, plus avancées qu'à Compiègne, puisqu'elles allèrent jusqu'à l'enquête d'utilité publique, n'en échouèrent pas moins, si bien que l'Oise, pourtant fortement urbanisée, fut une des rares régions à ne jamais connaître aucun réseau urbain sur rails, à la différence des deux autres départements de Picardie, la Somme et l'Aisne. (2)

(1) Christophe PETIT, lycéen de Term. D à Pierre d'Ailly .

(2) Amiens et St Quentin eurent bien sûr les réseaux les plus importants ; mais l'Aisne connut des lignes dans presque toutes ses petites villes : Soissons, Laon, Tergnier - La Fère - St Gobain, Château Thierry. (Voir en annexe notre présentation sommaire des tramways picards).

I - AVANT PROJETS MARGINAUX A COMPIEGNE (1869-1893)

Si la ville de Compiègne fut très tôt reliée à Paris par le Chemin de Fer, puis à St Quentin et Bruxelles (1), il fallut en revanche attendre les années 80, celles des réalisations du célèbre plan FREYCI-NET, pour que s'échafaude une véritable étoile ferroviaire autour de la gare. (2) Par ailleurs la taille encore modeste de la ville jusqu'à la fin du XIXe siècle n'imposait pas l'installation d'un système de transports urbains collectifs. Les projets que nous évoquerons d'abord n'ont donc que très accessoirement ce caractère, étant liés pour le premier à l'attrait touristique de la forêt et du château de Pierrefonds en été, aux multiples projets de chemin de fer départementaux à voie étroite des années 90 pour le second. Néanmoins leur réalisation eût, d'une certaine manière, formé un embryon de transports à la fois urbains et suburbains sur rails, susceptible de contribuer à l'essor de la ville.

1) Le projet Compiègne - Pierrefonds (1869-1881)

On sait comment Napoléon III et sa Cour appréciaient la forêt de Compiègne et le site de Pierrefonds où l'on avait fait reconstruire à grands frais le château médiéval par l'architecte Viollet le Duc. A la fin de l'Empire - en 1869 - l'Empereur fit faire une étude en vue de la construction d'une petite ligne à voie métrique qui serait partie du Carrefour Napoléon à l'orée de la forêt, aurait suivi la route en accotement et gagné le bourg à son entrée côté Compiègne. Il était prévu d'employer la traction animale pour ce tramway de plaisance qui n'eût fonctionné qu'en été.

La défaite de Sedan en septembre 1870 renvoya ce projet dans les cantons, d'où il ressortit tout de même en 1877. On envisageait cette fois de faire circuler des locomotives à vapeur sur la voie métrique, qui serait partie de la place du château de Compiègne pour rejoindre le carrefour Napoléon par les avenues et emprunter ensuite le même itinéraire jusqu'à Pierrefonds. La perspective de voir fumer des locomotives à vapeur devant l'illustre Palais désormais désert ne fut d'ailleurs pas du goût de tous les Compiègnois. On n'en mena pas moins l'enquête d'utilité publique jusqu'en 1881. Mais à cette date un autre projet en cours de réalisation devait ruiner définitivement celui à caractère essentiellement touristique : on construisait alors la ligne Soissons-Compiègne (ouverte à la circulation en 1881), d'où devait se débrancher l'année suivante une voie normale en direction de Pierrefonds et Villers Cotterets. Le tramway à vapeur le long de la route avait d'autant moins d'intérêt que la ligne Compiègne-Pierrefonds traversait toute la forêt en site propre, combinant l'attrait de la rapidité et celui de la beauté des paysages. Dans ces conditions on se fût ruiné à persister dans le projet initial ; il fut abandonné en 1881. (3)

2°) Une voie métrique de Chartres ... à Ribécourt ? (1893)

Les années 1890 connurent une véritable boulimie de projets et de constructions ferroviaires destinés à parachever le maillage des grandes lignes à peu près terminées, en un dense réseau de "secondaires" ; avant l'apparition des voitures automobiles sur les routes, le chemin de fer était le seul moyen de transport rapide et chaque bourg voulait avoir sa gare, sa ligne au moins vicinale ou départementale. A côté des grands réseaux les petites Cies fleurirent d'autant que le chemin de fer

(1) La section Creil - Compiègne fut ouverte en octobre 1847, celle vers Noyon et St Quentin deux ans plus tard.

(2) Compiègne - Estrées St Denis - Montdidier en 1880 ; Estrées - Clermont en 1881, de même que Compiègne - Soissons et Compiègne - Roye.

(3) Les sources concernant l'historique de ce projet se trouvent essentiellement dans une liasse de la série S des archives départementales de l'Oise. (En cours de répertoire).

était alors une bonne affaire. Les buts intéressés des ingénieurs et des financiers rejoignaient souvent les préoccupations des hommes politiques locaux promettant une desserte à leurs électeurs ou à leurs administrés.

Dans sa séance du 25 septembre 1893 le Conseil Municipal de Compiègne discuta d'un projet qui lui avait été proposé par un certain M. FRESNEL, ingénieur à Paris, visant à établir une ligne de Chartres ... à Ribécourt, soit 269 km en voie métrique traversant Paris par les Halles, ressortant par la porte de la Villette, gagnant directement Senlis, Ververie, Compiègne et Ribécourt par Choisy et Montmacq. Cette ligne devait transporter aussi bien des voyageurs que des marchandises et prétendait plutôt rivaliser avec la Cie du Nord qu'assurer des dessertes locales. Cependant comme le promoteur du projet voulait installer la voie aux moindres frais en accotement sur les routes et traverser les villes en utilisant la voirie ordinaire, on eût eu là, de fait, une série de tronçons urbains et suburbains qui pouvaient s'apparenter à un réseau de tramways à vapeur. C'est d'ailleurs cet aspect qui intéressa vivement le Conseil Municipal de Compiègne, voyant là le moyen de relier des localités comme Choisy ou La Croix St Ouen à Compiègne.

*" Dans le projet présenté, le réseau couperait la ville suivant
 " deux directions perpendiculaires, l'une partant de la route de
 " Choisy et allant par les quais et les voies principales re-
 " joindre la rue de Paris, l'autre partant du carrefour Napoléon
 " par la gare avec prolongement sur Margny, il relierait Compiè-
 " gne avec Choisy et Montmacq et avec La Croix Saint-Ouen". (1)*

De fait, avec les embranchements prévus, la ligne anticipe à peu de choses près sur les véritables projets de tramways urbains des années 1900, lesquels reprendront approximativement les mêmes tracés, à l'exception du centre ville. La municipalité donna donc un avis favorable, sans cependant s'engager à verser la subvention demandée par l'auteur pour compléter son étude.

La presse accueillit le projet de manière mitigée; le "Progrès de l'Oise" du 13 décembre fit part des réticences du public sur son sérieux. La Compagnie du Nord fit pression pour l'abandon d'un projet visiblement destiné à la concurrencer ; on projetait par ailleurs une ligne directe en voie normale de Paris à Senlis, ville fort mal desservie. Il ne faut pas oublier que les ROTHSCCHILD étaient parmi les plus gros actionnaires de la Cie du Nord et très bien implantés à Compiègne. Chartres-Ribécourt par Paris et Compiègne n'alla donc pas plus loin.

II - LES PROJETS DE TRAMWAYS ELECTRIQUES A COMPIEGNE (1899 - 1902)

On était en pleine euphorie de construction des réseaux ferrés urbains et la plupart des grandes villes s'étaient dotées de tramways ; la traction électrique - par fils caténaires le plus souvent, mais aussi par caniveau central (2) - était maintenant bien au point et supplantait progressivement les autres modes de propulsion (animale, à vapeur, pneumatique, voire par câble). Les villes moyennes et même petites s'intéressaient au tramway pour la desserte de leurs quartiers et faubourgs, tandis que les Cies électriques fleurissant alors dans les villes lorgnaient sur le créneau tramway susceptible d'être combiné avec l'installation de l'éclairage public. Les grandes villes picardes telles Amiens et St Quen-

(1) Délibérations municipales de Compiègne. 2 sept. 1893 (Arc. Comm. D).

(2) On s'efforçait de supprimer les fils aériens pour des raisons esthétiques, notamment à Paris. Le caniveau central était coûteux et dangereux puisque le retour du courant était capté par une "char-rue" placée sous la motrice et raclant le fond du caniveau. Les essais d'accumulateurs ne donnèrent pas de résultats convaincants.

tin s'étaient déjà dotées de tramways (respectivement en 1891 et 1899) ; Laon ouvrit sa célèbre crémaillère en juillet 99, qui allait être suivie de petites lignes à Soissons, Tergnier et Château Thierry, villes au moins aussi modestes que les principales agglomérations de l'Oise. On peut s'étonner de la prolifération de ces petits réseaux, mais il ne faut pas oublier qu'à l'époque l'infrastructure était construite légèrement et rapidement, à un coût relativement modeste, que par ailleurs, en l'absence de circulation automobile, la clientèle potentielle était beaucoup plus nombreuse, qu'enfin les motrices risquaient moins, comme nos autobus actuels, d'être asphyxiées par la circulation privée dans les zones urbaines. L'agglomération de Compiègne, malgré sa taille modeste (1), pouvait donc sérieusement envisager un petit réseau urbain adapté à la géographie de la ville - déjà assez étendue - et tenant compte de l'intérêt touristique de la forêt, particulièrement fréquentée à la belle saison.

1°) Trois projets concurrents : (1899)

Dans le second semestre de l'année 1899 la municipalité fut saisie de trois projets successifs et concurrents de tramways électriques pour la desserte de la ville et de ses environs.

Le premier, daté du 4 août 1899, émanait de M. Maurice BOYER, ingénieur des arts et manufactures, directeur du réseau de tramways de St-Quentin. Celui-ci précisa ses propositions lors d'un entretien avec la municipalité le 22 août, dont le contenu fut repris lors de la réunion de Conseil Municipal du 29 septembre 1899 et renvoyé à la commission des finances pour examen. L'auteur proposait d'établir un réseau électrique à voie métrique, consistant dans un premier temps en deux lignes partant de la gare, se dirigeant en tronc commun jusqu'à la place de l'Hôtel de Ville, puis se séparant en deux branches, l'une vers la rue de Paris (terminus à la rue de la Glacière) par les rues St Corneille et Pasteur, l'autre vers le carrefour Napoléon par les rues de Pierrefonds et St-Lazare. En fonction du succès de ce premier réseau, le promoteur envisageait une extension de la ligne n° 1 jusqu'au village de Royallieu, tandis qu'un embranchement de la ligne n° 2, depuis le faubourg St Lazare jusqu'à la Faisanderie, aurait représenté une antenne forestière ouverte seulement en service d'été. Le Sr BOYER demandait une concession de 50 ans à la ville, prévoyait au moins 40 départs par jour sur chaque ligne urbaine (6 au minimum sur les lignes suburbaines construites ultérieurement) ; quant à ses tarifs ils étaient de 10 c en ville par voyage, 30 c pour la pénétration en forêt, 5 c en cas de correspondance urbaine.

Ce premier projet fut aussitôt concurrencé par un second d'origine parisienne : M. WETTER - MICHOT, ingénieur electricien proposa à la date du 22 août 1899 un projet bien plus ambitieux puisqu'il comportait 4 lignes partant toutes de la gare de Compiègne et se dirigeant vers Pierrefonds, Clairoix, Venette et Rethondes. L'auteur subordonnait la construction de son réseau à l'octroi de la concession de l'éclairage électrique public dans la ville ainsi qu'à l'établissement de la traction électrique des chalands sur l'Oise et l'Aisne 30 kms en amont et en aval de Compiègne. Le Conseil Municipal élimina tout de suite cet ambitieux programme en arguant du fait que l'éclairage de la ville avait déjà été concédé. (2)

Enfin vint un troisième larron, local cette fois, qui ne fit en réalité que reprendre, à une variante près, le projet du Dr des tramways de St Quentin. Il s'agissait des propriétaires de l'usine électrique de Compiègne, rue Pierre Sauvage, MM. TRICOCHÉ ET FONTAINE, à qui la muni-

(1) Environ 17.000 habitants en 1900.

(2) Délibération communale du 9 février 1900 (Arch. comm. de Compiègne). Le texte intégral en est cité dans les journaux locaux : "Progrès de l'Oise" du 10 février 1900 et "Gazette de l'Oise" du 13 février.

cipalité avait déjà concédé l'éclairage des rues. Visiblement stimulés par la concurrence des autres propositions, TRICOCHÉ ET FONTAINE s'empressèrent d'adresser à la Ville leur projet de réseau de tramways électriques, le 18 décembre 99. Celui-ci, examiné en même temps que les autres par la commission des finances de la municipalité, présidée par l'adjoint GOURNAY, reçut immédiatement la préférence des édiles compiègnais : mis en avant par le rapporteur de la commission, il fut le seul véritablement présenté et discuté à la séance du conseil municipal du 9 février 1900, d'où sortit un projet de convention entre les électriciens compiègnais et la municipalité.

2°) La Convention du 9 février 1900 :

La séance du Conseil Municipal de Compiègne du 9 février 1900 fut presque entièrement consacrée au projet de tramways. Le rapporteur de la commission des finances et des travaux, M. QUEVIN, fit part des résultats de la réunion du 28 décembre précédent, où la commission avait donné une nette préférence au 3ème projet, celui de TRICOCHÉ et FONTAINE. Celui-ci comportait 2 lignes à voie métrique, de la gare au carrefour Napoléon et de la gare à Royallieu, suivant le même itinéraire que celui du Projet BOYER, avec cette seule variante de la ligne n° 2 construite immédiatement jusqu'à Royallieu, ce qui était le gros argument invoqué pour justifier le choix de la commission :

*" La préférence accordée à la proposition TRICOCHÉ et FONTAINE
" s'explique tout naturellement par l'avantage immédiat qu'elle
" procure à nos concitoyens de Royallieu qui seront reliés direc-
" tement au centre de la ville et à la gare. Cette ligne de tram-
" ways avec son arrêt place de l'Hôpital, ne peut que contribuer
" à l'agrandissement de la ville du côté Ouest. Aussi nous espé-
" rons que l'administration municipale comprendra qu'elle ne peut
" plus longtemps s'opposer au déplacement ou à la suppression de
" la maison de tolérance qui paralyse les constructions dans les
" rues des Sablons et de la Justice, appelées, dans un avenir
" prochain, avec le Bd Gambetta, à former une agglomération dont
" le centre sera la place de l'Hôpital." (1)*

Après un long rappel des dispositions de la loi du 11 juin 1880 réglementant l'établissement des chemins de fer départementaux et des tramways, le rapporteur défendait l'utilisation de la traction électrique par fil aérien et trolét, comme étant la plus au point et la moins onéreuse. Son argumentation, précédée d'un historique de la traction électrique et de ses récents progrès, reflétait les préventions du public à l'encontre des caténaires, jugés inesthétiques dans les centres des villes.

*" Le procédé le plus répandu en Europe est, en effet celui du
" trolét. Sur 204 lignes, 172 l'emploient exclusivement ; 8 sont
" à conducteur souterrain et 8 à distribution superficielle ; il
" y a enfin 13 lignes à accumulateurs dont 3 à système mixte uti-
" lisant à la fois les accumulateurs et le trolét.
" C'est le trolét qui donne la vitesse avec plus d'économie que
" n'importe quel autre mode de traction ; de plus le système est
" facile à installer".*

Toutefois, si le rapporteur considérait comme acceptable " le fil aérien avec ses derniers progrès ", c'est-à-dire aussi discret que pos-

(1) Délibération communale du 9 février 1900 (Arch. comm; de Compiègne), le texte intégral en est cité dans les journaux locaux : "Progrès de l'Oise" du 10 février 1900 et "Gazette de l'Oise" du 13 février.

VILLE DE COMPIÈGNE

La Question des Tramways

Rapport de M. Quévin.

Messieurs,

A la date du 4 août 1899, M. Maurice Boyer, ingénieur des Arts et Manufactures, directeur des tramways de Saint-Quentin, a adressé à l'Administration municipale une proposition pour l'établissement de tramways dans la ville de Compiègne.

Après un entretien qui a eu lieu, le samedi 22 août 1899, entre l'Administration municipale et M. Boyer, ce dernier a formulé comme suit sa proposition :

- 1° Traction électrique avec fil aérien ;
- 2° Taxe à percevoir : 40 centimes par personne et par ligne, quel que soit le parcours sur le réseau urbain, et 0,30 cent. sur le réseau de pénétration dans la forêt.

Les lignes à établir seraient les suivantes :

1° Cour de la Gare. — Route de Paris à Saint-Quentin. — Rue Solférino. — Place de l'Hôtel-de-Ville. — Rue Magenta. — Rue de Pierrefonds. — Rue Saint-Lazare. — Chemin de Grande communication n° 447. — Carrefour Napoléon.

2° Même itinéraire jusqu'à la place de l'Hôtel-de-Ville. — Rue Saint-Corneille. — Portail Saint-Antoine. — Rue Pasteur. — Rue de Paris. — Terminus à la rue de la Glacière.

La taxe de 0,40 cent. serait réduite à 0,05, en cas de parcours sur deux lignes par correspondance, soit en tout 0,15 centimes pour un parcours empruntant deux lignes en correspondance.

Le nombre de départs serait au minimum de 40 par jour sur chaque ligne.

Outre cette partie urbaine, le réseau comprendrait une ligne de pénétration dans la forêt où les départs seraient moins fréquents. Cette ligne suivrait la ligne du faubourg Saint-Lazare, le chemin de Grande communication n° 447 et s'arrêterait pour le moment au carrefour de la Faisanderie.

La durée de la concession serait de cinquante ans.

Il resterait entendu que le jour où le bénéfice net d'exploitation rémunérerait le capital de premier établissement à raison de 70/0, compris l'amortissement, la ligne terminus de la rue de la Glacière devrait être prolongée jusqu'à Royallieu, qui serait desservi au moyen de 6 départs au moins par jour.

D'un autre côté, M. Wetter-Michot, ingénieur-électricien à Paris, a soumis à l'Administration municipale, à la date du 22 août 1899, un avant-projet prévoyant les lignes de tramways suivantes :

- 1° Compiègne-Gare. — Pierrefonds.
- 2° Clairoux.
- 3° Venette.
- 4° Rethondes.

Ce projet était subordonné à la concession de l'éclairage électrique et à l'établissement de la traction électrique des chaudières sur un parcours d'environ 30 kilomètres en amont et en aval de Compiègne. Il n'y avait pas lieu d'y donner suite puisque la Ville n'est pas

Conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes.

Les autres modifications qui pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession, s'il s'agit de lignes concédées par les départements, seront faites par le Conseil général statuant conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871. S'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront faites par le Conseil municipal dont la délibération devra être approuvée par le Préfet.

En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précèdent entraîne la nullité et peut donner lieu à la déchéance.

Art. 19. — Le compte-rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois pour être publié, au Préfet, au président de la Commission départementale et au Ministre des Travaux Publics.

Art. 27. — La concession est accordée par l'Etat lorsque la ligne doit être établie en tout ou en partie sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat.

Elle est accordée par le Conseil général au nom du département lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route Nationale, doit être établie soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun.

Elle est accordée par le Conseil municipal lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

Art. 29. — Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les Conseils généraux des départements et les Conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'Etat, sur le rapport du Ministre des Travaux Publics après avis du Ministre de l'Intérieur.

Art. 34. — Les concessionnaires des tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation des tramways.

Les départements et les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

Art. 37. — La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

D'après le décret du 18 mai 1881 portant règlement d'Administration publique sur la forme des enquêtes en matière de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, les pièces indiquées aux articles 2 et 3 dudit décret sont fournies par le demandeur en concession et à ses frais.

Ces pièces sont les suivantes :

- 1° Un extrait de carte à l'échelle de 1/80000.
- 2° Un plan général des voies publiques, empruntées, ainsi que les déviations proposées, à l'échelle de 1/10000.
- 3° Un profil en long à l'échelle de 1/5000 pour les longueurs et 1/1000 pour les hauteurs.

mai 1881, époque à laquelle la maison Siemens et Halske mit en service la ligne de Gross-Lichterfeld, près Berlin. La transmission du courant se faisait par les rails mêmes de la voie. Mais, en 1893, on a renoncé à la distribution électrique par les rails pour adopter les courants continus avec prise de courant sur fils aériens par trôlets.

Le procédé le plus répandu en Europe est, en effet, celui du trôlet. Sur 204 lignes, 172 l'emploient exclusivement ; 8 sont à conducteurs souterrains et 8 à distribution superficielle ; il y a enfin 13 lignes à accumulateurs dont 3 d'un système mixte utilisant à la fois les accumulateurs et le trôlet.

C'est le trôlet qui donne la vitesse avec plus d'économie que n'importe quel autre mode de traction ; de plus, le système est facile à installer.

Aussi, après quelques oppositions manifestées au début contre le fil aérien, on a fini par l'adopter généralement.

Dans le système à traction par fil aérien, l'aspect matériel des lignes a été considérablement amélioré depuis l'origine. L'adoption de poteaux métalliques qui peuvent être rendus aussi décoratifs ou aussi peu apparents que possible ; la réduction au minimum du nombre de fils aériens, obtenue en reléguant sous terre tous les feeders ; le soin le plus grand apporté au montage des courbes et surtout la simplification de construction qu'ont permis de réaliser de nouveaux modes de prise de courant, notamment l'archet et le trôlet à chape pivotante, ont contribué à rendre l'appareil aérien aussi acceptable que possible. Les lignes modernes ne rappellent plus que de très loin les « toiles d'araignées » de jadis.

Malgré tout, le fil aérien soulève une question d'esthétique. Un certain nombre de municipalités se refusent à l'admettre au centre des agglomérations, au moins sans correctifs. Devant leurs exigences, le système à distribution souterraine, qui a pris naissance à peu près en même temps que le système à fil aérien, mais que la simplicité et l'économie plus grandes de ce dernier ont fait reléguer au second plan, est revenu en faveur. Les détails mécaniques du système à conducteurs souterrains ont été perfectionnés ; l'isolement des conducteurs a été amélioré. En même temps se perfectionnait un autre dispositif qui consiste à placer les conducteurs à fleur du sol, en les divisant en tronçons isolés ne communiquant avec l'usine qu'au moment du passage de la voiture.

Ces deux derniers systèmes, qui satisfont à toutes les exigences de l'esthétique, sont aujourd'hui sortis de la période d'essai et peuvent rivaliser avec le fil aérien comme sécurité, mais non comme économie de premier établissement et de frais d'entretien.

Quant à la traction par accumulateurs, elle a pris peu d'extension relativement à la traction par transmission directe de l'énergie.

Mais quelques électriciens enthousiastes prédisent à la traction électrique de hautes destinées qui permettent de prévoir qu'un jour le rêve d'apparence, aujourd'hui chimérique, pourra devenir une réalité.

C'est pourquoi, tout en acceptant avec ses derniers progrès l'installation du fil aérien nous croyons devoir oblier, dans l'avenir MM. Fontaine et Tricoche, soit à apporter à l'installation première les modifications que l'usage aura sanctionnées, soit même à substituer au fil aérien tout autre système meilleur reconnu pratique qui pourra être découvert pendant la durée de leur concession.

Nous vous ferons remarquer, Messieurs, que, d'après l'article 27 de la loi du 11 août

sible, la Ville prévoyait d'obliger les concessionnaires à adopter un système plus esthétique s'il était mis au point et adopté dans un certain nombre de villes de la taille de Compiègne, à certaines conditions de rentabilité du réseau. (1)

La municipalité de Compiègne demanderait donc une concession à l'Etat qu'elle rétrocéderait à la société FONTAINE ET TRICOCHÉ pour une durée - jugée exorbitante - de 75 ans, avec faculté de rachat par la Ville au bout de 15 ans. Il s'ensuivait une convention en 19 articles établie entre le sénateur-maire de Compiègne (M. CHOVET) au nom des habitants et MM. TRICOCHÉ ET FONTAINE. L'article 11 comportait l'obligation de n'employer que des agents français et de n'utiliser que du matériel de provenance nationale. La Ville s'engageait dans l'article 12 à exonérer les matériaux de construction des lignes de tous droits d'octroi, " à titre de subvention de premier établissement ", puis d'exonérer le combustible " à titre de subvention annuelle " tant que le bénéfice net d'exploitation ne rémunérerait pas le Capital de premier établissement à raison de 5 %. La société était libérée dans les mêmes conditions des redevances de stationnement et de circulation des voitures dans la ville, une indemnité de 300 F par an étant par ailleurs prévue pour l'usure des rails due à la circulation ordinaire sur la chaussée. Les promoteurs avaient 3 mois pour déposer toutes les pièces de leur projet et devaient constituer une société anonyme, un an et demi au plus après l'octroi de la concession. Un droit de préférence leur serait donné pour l'établissement de nouvelles lignes ainsi que pour l'éclairage public de la ville. Une caution de 12.000 F devait être versée à la Caisse des Dépôts et Consignations.

La Convention était suivie du cahier des charges, fixant les conditions et délais de construction des lignes, soit un an pour la ligne du carrefour Napoléon, 2 ans pour la ligne n° 1 jusqu'à Gambetta, 3 ans pour le prolongement jusqu'à Royallieu. Les tarifs étaient fixés à 20 c en première classe, 10 c en 2^e de, avec une réduction de 10 ou 5 c. en cas de correspondance. Les enfants de moins de 3 ans ainsi que les pompiers en uniforme, en cas d'incendie, étaient transportés gratuitement et les voyageurs pouvaient prendre avec eux jusqu'à 25 kg de bagages.

Projet de convention et cahier des charges - légèrement modifié à la demande des promoteurs du projet (2) - furent votés par la majorité du Conseil Municipal en cette séance du 9 février 1900.

3°) La "bataille des tramways" (février 1900)

Le texte intégral de l'intervention du rapporteur et du projet de convention fut publié aussitôt dans les journaux locaux, sous la forme d'un supplément spécial par le "Progrès de l'Oise" du 10 février, en 1^{ère} page de "La Gazette de l'Oise" du 13. Il s'ensuivit une violente polémique lancée dès le 13 par "La Gazette", journal d'opposition radicale, tandis que la "Dépêche de l'Oise" approuvait sans réserve, le projet soutenu par la municipalité et que "Le Progrès" demeurait prudent et circonspect.

Du 13 au 22 février 1900, "La Gazette" évoqua dans chaque N° cette question des tramways, en s'attaquant violemment à la décision muni-

- (1) Le premier projet de convention obligeait les concessionnaires à adopter dans le délai de 2 ans "toutes les modifications survenues à l'époque où la dividende à distribuer à chaque action aura atteint 3,50 F p. 100", de substituer dans un délai de 3 ans, au fil aérien, tout nouveau système exigé par la Ville, quand le dividende atteindra 4,50 F. Tricoche et Fontaine obtinrent de remplacer les 3,50 % par un minimum de recettes de 90.000 F par an, de reporter la 2^e clause à 1925 avec un minimum de recettes de 140.000 F et la condition de ne pas dépasser 12.000 F par km de ligne.
- (2) Les électriciens compiégnois purent maintenir les 75 ans de concession, contre 60 ans prônés par la commission, en revanche ils renoncèrent à exiger l'attribution gratuite d'un terrain pour construire l'usine de traction électrique. Ils firent aussi remplacer la clause de 5 % par celle de 80.000 F de bénéfice net pour les exonérations prévues à titre de subventions municipales.

cipale de concéder le réseau à Fontaine et Tricoche ; le journal publia en même temps plusieurs réponses du rapporteur QUEVIN aux critiques formulées par sa direction, qui concernaient non point tant le projet de tramways lui-même - encore que l'on trouvât des doutes sur la rentabilité de l'opération - que les conditions faites aux électriciens compiègnois. Celles-ci étaient jugées abusivement avantageuses : monopole bien trop long (75 ans), concession de l'éclairage public en même temps que du réseau de tramways ; "La Gazette" parlait de "dictature de MM. Fontaine et Tricoche", d' "une ville qui s'engage à une société qui ne s'engage pas" (13 février). Le journal radical s'interrogeait, non sans raisons d'ailleurs, sur les causes de non examen des projets rivaux, en particulier celui de BOYER, premier formulé et peu éloigné de celui des électriciens compiègnois ; on contestait l'absence de discussion sur les diverses propositions : projet de convention avec Tricoche et Fontaine et cahier des charges avaient été adoptés en moins d'une heure par le Conseil Municipal du 9 février, ce qui faisait ironiser "La Gazette":

" Mazette ! si les tramways futurs (?) vont aussi vite, nous n'aurons pas à nous en plaindre ..."

Puis le journal émit des doutes sur la rentabilité du projet, estimant qu'il faudrait arriver à 2400 voyageurs par jour pour appliquer la clause de la convention imposant aux concessionnaires le changement des fils aérien, 3800 en 1925 pour modifier le mode de prise de courant.

" L'opinion générale est que la Cie de Tramways ne fera pas ses affaires et à ce point de vue on trouve immoral le marché passé entre la ville et la société"

écrit-on dans le N° du 15 février, en sous entendant que le projet de tramways n'était là que pour faire pièce à celui des concurrents et que Fontaine et Tricoche escomptaient surtout des bénéfices de l'éclairage public.

Dans les N°s des 17, 20 et 22 février "La Gazette" démonta point par point l'argumentation du rapporteur QUEVIN qui défendait la décision municipale, en déclarant que l'importance des mouvements de voyageurs à la gare pouvait faire assimiler Compiègne à une ville de 30 à 40.000 habitants, en donnant aussi des précisions techniques sur l'infrastructure et le matériel roulant pour justifier l'étendue de la concession. La rédaction opposa le projet BOYER, considéré comme plus réaliste et s'engageant à davantage de départs par jour, tout en suggérant une ligne de pénétration en forêt de Compiègne. Mais le journal était dans l'ensemble plutôt sceptique sur l'intérêt d'un réseau ferré dans la ville :

*" Qui leur demandait des tramways ? La population compiègnoise ?
" Nous ne lui avons jamais entendu formuler ce désir et encore
" à l'heure actuelle, le courant ne semble pas se dessiner en
" leur faveur." (22 février)*

et l'auteur de l'article de conclure en déclarant que Compiègne avait à résoudre des problèmes plus prioritaires tels que l'éclairage des rues, l'adduction d'eau ou les abattoirs ; par ailleurs il fallait selon lui attendre l'élargissement du pont et d'une manière générale les progrès de la traction électrique.

Le scepticisme du public est reflété aussi par le concurrent de la "Gazette", le "Progrès de l'Oise", journal conservateur soutenant dans l'ensemble la politique de la municipalité, mais qui, en l'occurrence intervint peu dans la polémique. On trouve, outre la reproduction de la délibération municipale du 9 février, un seul article sur les tramways compiègnois, dans "Le Progrès" daté du 24 février :

" Que penser de l'établissement des tramways à Compiègne et du traité qui doit régler leur exploitation ? Le conseil municipal et son rapporteur disent OUI. M. VERON-MICHEL et la Gazette disent NON. Le public dit PEUT-ETRE".

Sans s'engager dans la polémique "Le Progrès" avait eu l'idée d'éclairer la religion du public en voyant " la leçon de l'expérience ", en l'occurrence celle de FONTAINEBLEAU, ville très comparable à Compiègne au point de vue taille et caractère, où l'on avait établi une ligne de la gare au château dès 1896. Une lettre d'un correspondant du "Progrès" à Fontainebleau dressa un bilan nuancé mais dans l'ensemble plutôt positif du réseau de cette ville, d'ailleurs en passe d'être agrandi à cette époque. (Article publié en première page du N° du 24 février 1900). Le rival de "La Gazette" soutint donc le projet municipal, mais sans grand enthousiasme, intervenant tardivement, comme pour conclure la polémique par une appréciation moyenne et nuancée.

4°) L'abandon du projet :

Après le 24 février 1900 la question des tramways disparut de la presse et l'on ne trouve par ailleurs plus aucune référence au projet de réseau dans les délibérations communales. Les circonstances d'abandon de l'entreprise sont donc assez difficiles à éclaircir. Il semble que FONTAINE et TRICOCHÉ aient demandé un certain nombre de modifications à la première mouture de convention votée le 9 février 1900, d'où l'engagement d'une nouvelle négociation entre les électriciens compiègnois et la commission des finances et des travaux. C'est ce que sous-entend une lettre du maire de Compiègne au préfet en date du 12 avril 1900, en réponse à une demande de renseignements du second sur les projets compiègnois. (1)

" ... le projet d'installation d'un tramway électrique à Compiègne n'est pas encore absolument définitif ..."

peut-on lire dans cette lettre.

Les négociations durent trainer en longueur et finalement échouer au cours de l'année 1901 ou début 1902. On est sûr en tout cas de l'abandon définitif du projet à la date du 15 avril 1902 ; en réponse à une demande du préfet de l'Oise, la municipalité de Compiègne le déclara officiellement à cette date. (2)

Sans doute la campagne de presse hostile ou peu favorable avait-elle joué un rôle dans l'échec de ce projet, semble-t-il peu soutenu par l'opinion locale ; mais ce sont surtout les incertitudes de la rentabilité de l'entreprise qui sont la cause principale du désengagement de ses promoteurs ; les lignes n'eussent sans doute pas rapporté beaucoup et la municipalité risquait de se trouver enclenchée dans un processus de subventions accrues, voire de rachat et gestion à perte, ce qui eût provoqué un tollé des contribuables à une époque où l'on ne concevait guère le financement du service public des transports par la collectivité.

Il ne sera plus question en tout cas de poser des rails dans Compiègne, après ce malheureux projet. Il faut attendre 1921 pour voir apparaître un nouvel essai de transports collectifs dans la ville, mais il

(1) La demande du sous-préfet de Compiègne faisait suite à celle formulée par le Dr des Postes de l'Oise à propos des avantages éventuels que l'entreprise des tramways de Compiègne pourrait concéder à son administration. (Série S des Arch. Dép. de l'Oise -petit dossier sur le projet de Compiègne).

(2) Même source. En mars 1902 la mairie de Compiègne avait répondu au sous-préfet qu'il n'y avait pas eu de nouvelle délibération municipale concernant les tramways début 1902, comme le bruit en avait couru.

MINISTÈRE
des
TRAVAUX PUBLICS

²
Tramway à vapeur

A' 11 9.

~~CHEMIN DE FER~~

de *Coil, Montataire et Nogent-les-Nierges.*

DÉPARTEMENT
de *L'Yonne*

ARRONDISSEMENT
de *Sens*

AVANT-PROJET

ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

~~(TITRE I^{er} DE LA LOI DU 3 MAI 1841)~~
Décret du 18 Mai 1881

REGISTRE D'ENQUÊTE

L'an mil neuf cent *trois* — — — , le *quatre Décembre*,

En exécution de l'arrêté de M. le Préfet de *L'Yonne*,
en date du *27 Novembre 1903*, ordonnant le dépôt des pièces de l'avant-projet
~~du chemin de fer d'un tramway à vapeur sur les territoires de Coil, Montataire et Nogent-les-Nierges~~
prescrivant l'ouverture de l'enquête et nommant la Commission appelée à donner son avis,

Nous, *Maire* ~~Préfet~~ de la Ville de *Coil*, avons fait déposer aujourd'hui au
Secrétariat de la *Mairie* ~~Préfecture~~ de *Coil*, le dossier des pièces
de cet avant-projet pour y rester jusqu'au *4 Janvier 1904*.

Et nous avons, conformément à l'article ~~5~~ *6* du ~~Décret du 18 février 1881~~ *Décret du 18 Mai 1881*, ouvert
le présent registre destiné à recevoir, pendant le même délai, les observations auxquelles
peut donner lieu ledit avant-projet.

A la *Mairie de Coil* Hôtel de la ———— Préfecture, les jour, mois et an susdits.



Le *Maire* ~~Préfet~~,
J. Dreyfus

était cette fois question d'autobus. Un certain M. ANDRE, ingénieur des arts et manufactures résidant à Compiègne, proposa en septembre de cette année un petit réseau intérieur à la ville, pour lequel il demandait une concession de 30 ans, la franchise de stationnement des véhicules et la construction d'abris-refuges aux frais de la municipalité. On aurait créé une S.A. au capital de 500.000 F dont le bénéfice annuel moyen escompté tournait autour de 126.000 F. Le projet, discuté avec l'auteur le 27 octobre, fut débattu en séance de conseil municipal du 28 novembre 1921. (1) La durée de concession fut jugée excessive par les édiles compiègnais : on proposa de la réduire à 10 ans, temps approximatif d'amortissement du matériel roulant ; par ailleurs la municipalité trouvait trop lourde la charge de construction des " abris - refuges ", estimés à quelques 25.000 F chacun. Les conditions municipales ne convenant pas au promoteur du projet, celui-ci n'eut pas plus de suite que celui des tramways en 1900. Compiègne resta donc privée de transports en commun intérieurs à la ville, et ce jusque et après la seconde guerre mondiale. (2)

III - LES AUTRES PROJETS DE TRAMWAYS DANS L'OISE : CREIL ET BEAUVAIS (1900-1907)

Deux autres ensembles urbains surpassant nettement Compiègne en population étaient davantage susceptibles d'établir un réseau ferré urbain dans notre département : le chef lieu, BEAUVAIS, d'une part, la plus grosse agglomération de l'Oise et la seule vraiment ouvrière, celle de CREIL, d'autre part. De fait les projets y furent très sérieux, encouragés non seulement par les municipalités concernées, mais aussi par le Conseil Général et la Chambre de Commerce de Beauvais. Il y eut dans les deux cas un avant projet technique et financier particulièrement poussé, suivi d'une enquête d'utilité publique aux conclusions favorables, mais chaque fois les choses en restèrent à la demande de concession à l'Etat. (3)

1°) Le projet de tramways à vapeur du bassin creillois (1900-1904)

L'ensemble urbain formé par les communes de Creil, Montataire et Nogent les Vierges (4) représentait quelques 20.000 habitants au début du siècle ; les déplacements de travail y étaient nombreux - on estimait à 1500 ceux des ouvriers chaque jour - et la gare avait un trafic annuel supérieur à 1 million de personnes ; l'agglomération avait 4 marchés par semaine et une notable extension géographique. Toutes ces considérations, jointes à la médiocrité de la desserte ferrovière à l'intérieur de la zone urbaine (5), poussèrent les instances départementales et locales à concevoir un réseau de tramways dans le bassin creillois. La municipalité de Creil s'y intéressa dès 1900 (premier projet de traité de rétrocession à une entreprise parisienne en novembre), appuyée en 1901 par la Chambre de Commerce de l'Oise. Un arrêté préfectoral du 24 juin 1901 mettait à l'enquête un premier projet de réseau électrique,

(1) Délibérations du Conseil Municipal de Compiègne. Série D Arch. comm. Compiègne.

(2) Au cours des débats du 28 octobre 1921 fut évoqué l'échec d'un projet de lignes d'autobus de Compiègne vers les localités voisines ; celui-ci, formulé "avant-guerre" avait dû être abandonné, "... la question financière semblant insoluble". Les liaisons ferrovières omnibus étaient assurées à cette époque sur toutes les lignes de l'étoile de Compiègne, à peu près dans toutes les directions, y compris Senlis et Crépy. Il semble cependant avoir existé quelques lignes d'autocar locales au départ de Compiègne, peu avant la guerre.

(3) Toutes les sources de cette partie proviennent de la série S des AD Oise.

(4) Ancien nom de Nogent / Oise, jusqu'en 1923.

(5) Il y avait une gare à Creil et une à Montataire sur la ligne de Beauvais ; Nogent demandait en vain à la Cie du Nord une halte sur la ligne d'Amiens.

②
Tramway à vapeur

pour lequel la ville de Creil s'engageait à verser une subvention (7 août 1901). Cette ébauche dut bientôt être complètement révisée car la Cie du Nord s'opposait au franchissement de ses voies ferrées à niveau ; de plus, sans que l'on en sache les raisons exactes, la traction électrique fut abandonnée au profit de la vapeur, devenue pourtant déjà bien anachronique.

L'entreprise auteur de l'étude, la SOCIETE ANONYME D'ETUDES ET D'ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER (1) fit donc une nouvelle version en traction mécanique, prévoyant deux passages supérieurs au-dessus des voies ferrées, à la charge de la municipalité de Creil - qui de ce fait retirait sa subvention - et de la Cie du Nord. Le nouveau traité de rétrocession suivi du cahier des charges fut voté le 12 juin 02 par la municipalité de Creil, après approbation de celles de Nogent et Montataire.

On prévoyait un réseau à voie métrique de quelques 9,2 km en traction vapeur - utilisant un système déjà à usage à Paris - soit 3 lignes et un embranchement :

- ligne n° 1 : de la gare de Creil à la rue du Plessis. (1,25 km)
- ligne n° 2 : de la gare de Creil à la rue du Pont de la ville à Montataire (4 km)
avec un embranchement de 1,23 km dans Montataire.
- ligne n° 3 : de la gare de Creil à la place de la Fête à Nogent (2,4 km)

La voie prévue, du type Marseille - Aix, devait être équipée de rails Vignole d'acier à 20 kg au m, posée dans le pavement ou sur traverses de chêne, avec éventuellement des contre-rails (estimation du coût : 25.000 F du km). Le rayon minimal des courbes était de 40 m, les déclivités maximales celles de la chaussée. Le gabarit des voitures ne devait pas excéder 2,20 m de largeur, 3,50 m de hauteur, 30 m de longueur en associant au plus 3 véhicules. La vitesse était limitée à 15 km/h. en ville, 25 km/h en rase campagne. Comme l'on prévoyait un service minimal de 2 voyages par heure dans chaque sens sur les lignes intérieures, un sur les autres lignes, le matériel roulant nécessaire était estimé à 10 voitures (38 places, 8 t. à vide, 10 m de longueur), 10 remorques (type Buffalo, 40 places, 3,2 t., 8 m) et 2 wagonnets de service. La tarification prévue divisait le réseau en 7 sections ; il en coûterait 15 c. en 1° classe et 10 c en seconde pour 2 sections. Des abonnements mensuels ouvriers à 50 % étaient aussi prévus. Enfin la concession accordée à la Cie des tramways de Creil aurait une durée de 50 ans. Le devis estimatif s'élevait à 1.179.950 F, décomposé de la manière suivante :

- dépense d'infrastructure	:	344.300 F
- dépenses de superstructure	:	362.382 F
- matériel roulant	:	366.000 F
- frais généraux	:	107.268 F

On comptait sur une subvention de 200.000 F de la Cie du Nord pour suppression de deux passages à niveau et de 15.000 F du Conseil Général de l'Oise à titre d'aide à l'étude, tandis que les municipalités devaient financer le restant des frais de construction des passages supérieurs.

La société parisienne affina son étude technique et financière et livra en février 1903 un avant projet complet aux trois municipalités concernées, avec plans en long des traverses (au 1/5000°), profils de la voie et des motrices, passages supérieurs ... La municipalité de Creil fit le 5 avril une demande de concession au ministre des travaux publics. L'octroi de celle-ci devait être précédé d'une enquête d'utilité publique et dépendait de l'avis d'une commission sous préfectorale examinant les avis du public, consignés pendant un mois sur un registre ouvert dans chaque commune directement ou indirectement touchée par le projet.

(1) Siège social : 44, rue St Georges Paris 9ème. Selon son papier à entête cette société avait fait ou faisait des études de réseaux dans la Somme, le Morbihan, la Loire inférieure, l'Aveyron, la Seine et Oise et la Seine et Marne.

SOCIÉTÉ ANONYME D'ÉTUDES & D'ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER

SIÈGE SOCIAL: 44, Rue Saint-Georges — PARIS (9^e)

ADMINISTRATEUR-DIRECTEUR: M. CAMILLE DUTRANE, INGÉNIEUR

TELEPHONE
138-03

Paris, le 12 Juillet 1914.

- SEINE } Feuquières-Fresnoyville à Ault-Onival par Friville Ecarbotin.
- SEINE } Treport-Mers à Cayeux par le bus de Crecq et Ault-Onival.
- SEINE } Réseau de Crecq, Montataire, Nogent les-Verges et Estouy.
- MORNIAN } Réseau de Vannes et ligne de Couléau.
- SEINE } Réseau d'Aray.
- SEINE ET OISE } Sevrain au Raincy par Gargan.
- SEINE ET MARNE } Sevrain à Claye-Souilly par Villeparisis.
- LOIRE-INF } Réseau de Chantenay-sur-Loire.
- AVALLON } Orsain à Decizeville par Aubis et entassements.

Annexe

Monsieur SAMSON
Ingénieur des Ponts & Chaussées
à SENLIS

Monsieur l'Ingénieur,

La Commission d'Enquêtes nous avait chargé de tenter auprès de la C^e du Nord de nouvelles démarches en vue d'obtenir son consentement au passage à niveau sur la ligne de CREIL à BEAUVAIS, de manière à faire disparaître la lacune de tracé, depuis l'entrée des Forges de Montataire, jusqu'à la rue Louis Blanc.

J'ai l'honneur de vous informer que des démarches dans ce sens ont été faites par nous, près de la C^e du Nord, mais qu'elles n'ont malheureusement pas abouti, cette C^e persistant à refuser, dans l'intérêt public, le passage à niveau qui fait l'objet de la présente.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

L'Administrateur-Directeur,

L'enquête eut lieu du 4 décembre 1903 au 4 janvier 1904, et ses résultats furent discutés à Senlis les 18 et 19 Janvier. Plusieurs particuliers et surtout des usines protestèrent contre les passages supérieurs dont les talus risquaient de boucher des entrées de maisons et de couper des embranchements ferroviaires à Creil. A Nogent le Conseil Municipal émit les plus grandes réserves sur le financement de ces passages supérieurs, d'autant que la subvention promise par la Cie du Nord devait être en réalité payée par les habitants du bassin creillois puisque la Cie prévoyait une surtaxe sur les voyageurs et les marchandises au départ de la gare de Creil. Enfin c'est à Montataire que l'on rencontra les plus vives oppositions ; la majorité des habitants demandait le prolongement de la ligne jusqu'aux forges de Montataire, mais cela signifiait traverser à niveau la voie ferrée Creil - Beauvais. Certains, tel l'organiste, proposèrent un réseau totalement différent, tandis que le propriétaire du château, M. Alfred DUMBAR - SCHUTZE, protestait contre les dommages dont ses propriétés couraient le risque et surtout critiquait vivement les aspects financiers de l'affaire, estimant qu'elle ne pouvait être rentable. (1) L'auteur de cette protestation se livrait à une étude chiffrée comparative en s'appuyant sur l'exemple d'autres réseaux ; selon les promoteurs du projet, il fallait au moins un bénéfice annuel de 200.000 F avec les 9 km de ligne desservant 20.000 hts ; or le réseau d'Amiens (13 km pour 91.000 hts) ne réalisait que 278.900 F de bénéfice et celui de St Quentin (6 km pour 49.000 hts) pas plus de 77.400 F. Creil, selon M. D.S. de Montataire, n'arriverait guère à dépasser au mieux 75.500 F de recettes annuelles. Il reprochait surtout au projet la dépense envisagée pour la pose des rails (700.000 sur 1,2 M de F. du devis estimatif), d'autant que les rues étaient étroites ; pourquoi ne pas se contenter d'un service de "trains autonomes à propulsion continue" tels celui inventé par le colonel RENARD et que l'on avait pu voir à l'Expo. ? (2) Du moins dans un premier temps ...

La commission d'enquête donna un avis favorable pour l'utilité publique, en prônant toutefois de nouvelles démarches auprès de la Cie du Nord afin d'obtenir l'autorisation de passer ses voies à niveau et de satisfaire la réclamation des habitants de Montataire.

La Société parisienne rectifia donc ses plans mais ne put obtenir de la Cie du Nord l'autorisation de franchir ses voies à niveau (cf. lettre du 12 juillet 1904). Il fallait donc concevoir un nouveau passage supérieur, mais personne ne voulait cette fois le financer et on se heurtait à des problèmes techniques. Est-ce là la seule cause de l'abandon du projet ? La municipalité de Creil refit pourtant une demande de concession à l'Etat le 25 juillet 1904, mais il semble qu'entre temps les municipalités de Nogent et de Montataire se soient désengagées. Le Conseil municipal de Creil vota à nouveau son accord pour le projet modifié le 24 septembre 1904, mais les choses en restèrent là, sans que l'on connaisse les causes exactes de l'abandon définitif du projet. (3)

2°) Le projet de réseau électrique à Beauvais : (1900 - 1907)

Si le projet de tramways de Beauvais fut apparemment le dernier en date dans le département, il semble bien que la ville chef-lieu ait été en réalité la première à envisager un tel équipement : on trouve en effet plusieurs fois des allusions à un plan dressé en 1898 qui aurait échoué au dernier moment du fait du retrait du concessionnaire.

C'est en 1905 que la municipalité de Beauvais reprit le projet, signant avec l'entreprise électrique locale GUEVILLE (4) la convention du

(1) Il écrivit aussi un article dans la presse locale reprenant les mêmes idées et qui eut un certain écho puisqu'il est cité par d'autres habitants.

(2) Sorte de train Scott à vapeur sur route.

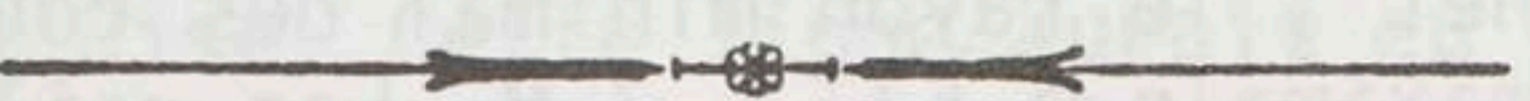
(3) Il semble bien que la question du financement des passages supérieurs ait été au coeur de l'échec du projet, les municipalités contestant la procédure de financement de sa part par la Cie du Nord.

(4) GUEVILLE, électricien, 22 rue des Jacobins à Beauvais.

VILLE DE BEAUVAIS



TRAMWAYS A TRACTION ÉLECTRIQUE



26
1907

DEMANDE DE CONCESSION



AVANT-PROJET



Demande de Concession

Lettre à M. le Ministre des Travaux publics (27 Mars 1905)

Présenté le 27 Mars 1905.

13 janvier 1905, pour la concession d'un réseau électrique destiné au transport des voyageurs et facultativement des messageries et marchandises. (Durée de concession : 50 ans).

Le mémoire descriptif du 25 mars 1905 donne le détail du projet, reprenant à peu près celui de 1898 : il s'agissait d'un réseau formé de 2 lignes à voie métrique, à traction électrique par fil aérien et archet : la première partait de la gare de Beauvais, allait en tronc commun avec la ligne n° 2 jusqu'à la place de l'Hôtel de Ville sur 850 m, puis bifurquait en direction de la place St Pierre pour desservir les quartiers Ouest et se terminer devant la halte de Saint-Just des Marais au P.K. 2,64 km, soit 1,814 km dans la commune de Beauvais et 0,826 km dans celle de St Just. La ligne n° 2, partant aussi de la gare se dirigeait droit vers le Nord pour aboutir à Notre Dame du Thil, totalisant 3,26 km dont 2 dans Beauvais et 1,26 dans la commune de Notre-Dame de Thil.

La fréquence prévue était d'un départ toutes les 12 minutes sur chaque ligne - soit toutes les 6 mn sur le tronc commun - on avait donc prévu un certain nombre d'évitements sur la voie unique. Le gabarit des voitures avait été fixé à 2 m de largeur, 3,30 m de hauteur, non compris l'archet ; le rayon minimal des courbes était prévu à 20 m et la déclivité maximale à 57 / M. Les rails devaient être établies directement dans les pavés ou éventuellement dans du macadam (1) ; la vitesse serait limitée à 12 km/ H. en ville, 18 au dehors ; on utiliserait du courant continu à 500 - 550 volts, la caténaire devant se situer à au moins 6 m. de hauteur. Les tarifs prévus étaient de 20 c. et 15 c. respectivement en 1° et 2° de classe pour chaque ligne de bout en bout, de 15 et 10 c. en cas de trajet urbain et 5 c. pour une correspondance.

Telles étaient les grandes lignes de la convention et du cahier des charges, donnant un budget estimatif nettement plus modeste qu'à Creil : on prévoyait en effet pour les 5,9 km de lignes (dont 0,85 km en tronc commun) une dépense globale de 450.000 F, décomposée de la manière suivante :

- Voie et usine électrique	:	170.000 F
- Matériel roulant	:	80.000 F
- Terrains, remise, accumulateurs, locaux, bureaux	:	180.000 F
- Imprévus, constitution de société	:	20.000 F

La municipalité de Beauvais fit la demande de concession à l'Etat dès le 27 mars 1905, la renouvelant le 18 août à la suite de quelques modifications demandées par l'entrepreneur (la durée de la concession fut en particulier portée à 60 ans). L'enquête d'utilité publique se déroula du 21 octobre au 21 novembre. (2) La Chambre de Commerce de Beauvais donna son appui au projet, tandis que les conseils municipaux de Beauvais, St Just et Notre Dame de Thil émettaient un avis très favorable. Des habitants de St Just demandèrent cependant à ce que la ligne passât du côté des N° pairs plutôt que le contraire prévu dans le projet, ce qui entraîna une nouvelle enquête sur le projet modifié, du 26 décembre 1905 au 26 janvier 1906. La commission départementale d'enquête présidée par le Préfet se réunit le 6 février 1906 et émit un avis favorable pour la déclaration d'utilité publique.

Tout semblait donc en très bonne voie et il ne restait plus à régler qu'un certain nombre de formalités d'usage (accord du Génie, de l'ingénieur départemental des Travaux Publics et de l'administration des Postes et Télégraphes pour les perturbations éventuelles des liaisons téléphoniques ...). Les deux premiers donnèrent un avis favorable lors

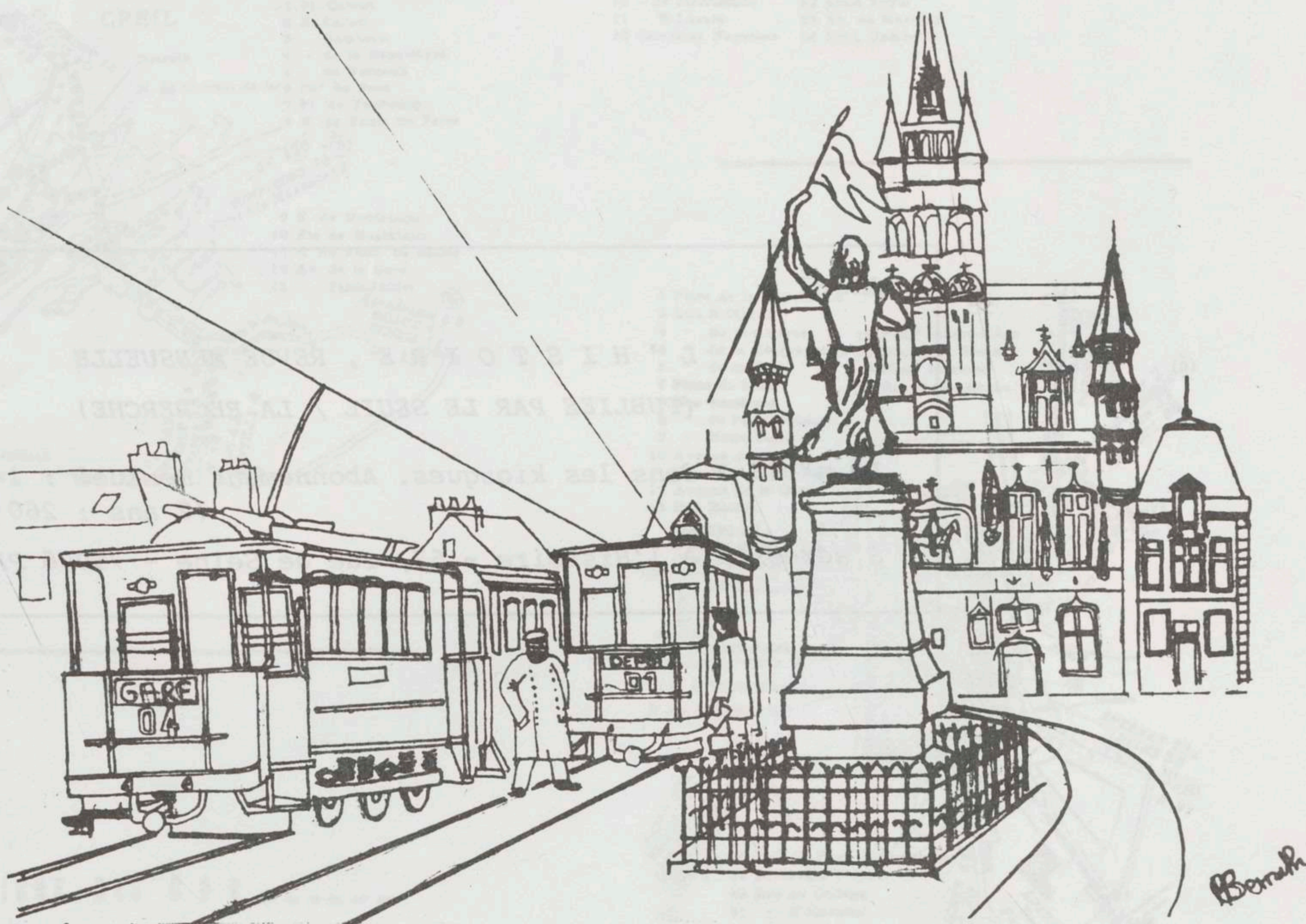
(1) Comme à Creil on prévoyait d'employer du rail d'acier Vignole à 20 kg / M.

(2) cf. l'article publié dans le "REPUBLICAIN DE L'OISE" du 10 octobre 1905 et les affiches annonçant l'enquête d'utilité publique. (Dossier de la Série S des A.D. Oise).

de la conférence du 28 avril 1906 ; l'ingénieur des télégraphes demanda 16.400 F pour le déplacement d'un certain nombre de fils télégraphiques et téléphoniques ainsi que l'établissement de coupe-circuits spéciaux à certains emplacements (novembre 1906).

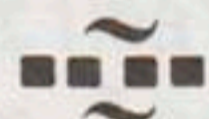
Mais on ne comprend pas très bien dans ces conditions les raisons de l'abandon du projet beauvaisien, qui semblait rencontrer une quasi - unanimité. (1) La concession fut-elle refusée par le ministre des travaux publics ? Ou l'entreprise échoua-t-elle dans sa constitution de la S.A. qui devait exploiter le réseau ? Il semble bien que l'échec ait eu pour origine des raisons financières, le devis calculé trop juste ayant dû être révisé, ce qui aurait jeté le doute sur le sérieux de l'entreprise.

En tout cas, la société GUEVILLE fit une nouvelle demande de concession pour une ligne en accotement sur la route de Beauvais à Therdonne, Fay St Quentin, Oroër ... c'est-à-dire vers l'Est de la ville. La proposition date du 20 août 1906 et fut approuvée peu après par toute une série de municipalités (Beauvais, Marissel, Therdonne, Laversine, Bresle, Le Fay St Quentin, Haudivillers, Lafraye, Oroër) ainsi que le Conseil général de l'Oise. Cette ligne aurait eu plutôt un caractère de chemin de fer départemental à traction électrique et devait rejoindre une autre ligne à construire de Beauvais à Tillé et Froissy. Le vœu fut transmis le 30 janvier 1907 à l'Ingénieur en chef des travaux publics ; l'entreprise GUEVILLE est toujours citée à cette date comme concessionnaire des tramways électriques de Beauvais, mais depuis un an le réseau urbain n'avait connu aucun début d'exécution, ce qui laisse à penser que le dernier projet était un succédané et non un complément. (2)



- (1) La seule objection formulée contre le tramway tenait à l'étroitesse des rues de Beauvais, ville ayant gardé un style médiéval. On prévoyait une distance minimale de 1,40 m par rapport aux maisons, ce qui imposait quelques mesures d'alignement que la municipalité prenait à sa charge.
- (2) On trouve encore quelques pièces éparses du début 1907 sur le réseau urbain (plan des lignes, nouveaux rapports ...)

Malgré le foisonnement de tous ces projets de la Belle Epoque, le département de l'Oise n'eut finalement aucun réseau de tramway urbain, mécanique ou électrique. Nous en avons la preuve formelle par les réponses négatives fournies en 1911 et 1919 à des enquêtes ministérielles sur les réseaux de tramways urbains en France. (1) Assurément notre département avait "manqué le coche" dans les années 1900, époque la plus favorable aux constructions de réseaux ferrés dans les villes, et ce au détriment des populations qui durent attendre la dernière après guerre pour disposer de transports collectifs. Aujourd'hui les 3 principales agglomérations de l'Oise (dans l'ordre Creil, Compiègne, Beauvais), avec respectivement 75.000 et 60.000 habitants, disposant de réseaux d'autobus. La crise de l'énergie et l'asphyxie des centres villes par les voitures particulières redonnent maintenant toutes leurs chances aux transports collectifs urbains, mais il est douteux qu'aucune ville de l'Oise envisage immédiatement la construction d'une ligne de tramway moderne, pourtant le meilleur système de transport urbain : le coût de l'infrastructure actuelle serait prohibitif eu égard à la taille de nos agglomérations oisiennes. Pourtant le tramway, maintenu avec bonheur et modernisé dans des pays voisins (Allemagne, Belgique, Suisse, Italie ...) doit bientôt retrouver sa place dans les grandes villes françaises. Souhaitons voir prochainement aboutir les sérieux projets de Nantes, Grenoble et Strasbourg, en attendant, à plus longue échéance, d'en voir de semblables dans les grandes villes picardes comme Amiens, St Quentin et pourquoi pas un jour Creil, Beauvais et Compiègne.



LISEZ

L' H I S T O I R E , REVUE MENSUELLE
(PUBLIEE PAR LE SEUIL / LA RECHERCHE)

Le n° 15 F dans les kiosques. Abonnement mensuel : 140 F
(2 ans : 260 F)

S'adresser à l'Histoire - 57, rue de Seine - 75006 PARIS

(1) Réponse de la Direction Départementale des Ponts et Chaussées des 22/09/1911 et 28/01/1919. Dossier " Tramways, divers " dans la série S des A.D. Oise.