

des Prés ; ce pont pourrait être doublé comme largeur et établir une passerelle rue du Ruisseau, passerelle qui aurait l'avantage de contenter les habitants de ce quartier et de dégager la circulation sur le pont précité. La ligne continuerait par le faubourg des Trois-Maisons (ce faubourg devrait être desservi depuis longtemps par un tramway) et le nouveau boulevard Charles-V, et enfin elle rejoindrait le cours Léopold. Pour donner un plus grand parcours à cette nouvelle ligne, on pourrait la dénommer Malzeville-Cimetière du Sud, en empruntant la ligne Jarville-Maxeville depuis le cours Léopold jusqu'au Montet ; de là, monter cette dernière rue et suivre les quais directement avec terminus au cimetière du Sud.

Je vous serais très reconnaissant si vous voulez bien publier cette lettre qui intéressera vos lecteurs de ces quartiers, un peu délaissés pour le Nouveau-Nancy.

Avec mes remerciements anticipés, recevez, monsieur le rédacteur en chef, mes salutations empressées.

L. P.

Etude de l'Est
5 janvier

A propos du tramway Nancy Malzeville sans transbordement

Monsieur le rédacteur,

Il a été donné plusieurs façons de faire aboutir le tramway de Malzeville sans transbordement.

Permettez-moi de vous indiquer un itinéraire qui, je crois, donnerait beaucoup de satisfaction à l'un des quartiers les plus peuplés de Nancy et aussi un des plus ouvriers, car c'est surtout ces derniers ainsi que l'employé, le voyageur, l'homme d'affaires, etc., etc., qui ont le plus besoin et par conséquent se servent le plus de ce genre de locomotion.

Conserver l'itinéraire route de Marou jusqu'à la rue Grandville, au bout de cette rue passer par la rue Saint-Fiacre, continuer par la rue du faubourg des Trois-Maisons, desservir tout ce quartier, passer sur le pont des Prés existant déjà, tourner à droite passant par la rue Vayringe (faire ce qui avait déjà été proposé une fois dans un autre ordre d'idées donnerait en même temps cette satisfaction) ; établir un pont presque en face de cette rue ou peu à droite et venant tomber à la rue de la Rivière à Malzeville ; continuer cette rue pour venir aboutir au point terminus existant déjà. Relierait ainsi Nancy à Malzeville et donnerait à ce nouveau quartier qui constitue tout un nouveau Nancy un essor nouveau par suite de ces communications faciles et des constructions nouvelles ne tarderaient pas à s'y faire, car il existe dans cet endroit beaucoup de terrain propre à bâtir. Le Crosne serait desservi, tout proche, mais de cette façon l'on éviterait le pont tournant et le passage à niveau. Il n'y aurait qu'un pont à faire. Cela je crois donnerait satisfaction à plusieurs quartiers déshérités de la ville, quartiers des Trois-Maisons, Vayringe, Cro-ne, etc., etc.

Un habitué du tram.

6 janvier

A propos du tramway Nancy Malzeville sans transbordement

Le projet d'un pont sur le canal et le chemin de fer coûterait fort cher et ne contribuerait pas à l'embellissement de cette partie de la ville.

Quant au projet souterrain, il est matériellement impossible.

Reste le projet portant l'itinéraire partant du pont Saint-Georges au terminus actuel. Cet itinéraire aurait l'inconvénient de créer deux lignes parallèles au grand boulevard de la Pépinière et par là même d'en diminuer le trafic.

Je vous transmets une nouvelle idée qui aurait l'avantage de desservir de nouveaux quartiers très larges et très peuplés et de relier plus étroitement les faubourgs avec le centre de la ville. Le tramway Malzeville suivrait la ligne actuelle jusqu'au chemin de fer de ceinture ; ensuite, il tournerait par la rue et le chemin du Crosne (on pourrait démolir deux petites maisons qui forment la pointe avancée du pâté de maisons compris entre le Crosne et la rue

de Malzeville, immeuble, je crois, d'une valeur peu élevée), ensuite monter la rue Vayringe, qui est très large, et passer sur le canal par le pont de la rue des Prés ; ce pont pourrait être doublé comme largeur ; et établir une passerelle rue du Ruisseau, passerelle qui aurait l'avantage de contenter les habitants de ce quartier et de dégager la circulation sur le pont précité. La ligne continuerait par le faubourg des Trois-Maisons (ce faubourg devrait être desservi depuis longtemps par un tramway) et le nouveau boulevard Charles V, et enfin rejoindrait le cours Léopold ; pour donner un plus grand parcours à cette nouvelle ligne, on pourrait la dénommer Malzeville-Cimetière du Sud, en empruntant la ligne Jarville-Maxeville jusqu'au Montet ; de là, monter cette dernière rue et suivre les quais directement avec terminus au cimetière du Sud.

Je vous serais très reconnaissant si vous voulez bien publier cette lettre, qui intéressera vos lecteurs de ces quartiers un peu délaissés par le Nouveau-Nancy.

Avec mes remerciements anticipés, recevez, monsieur le rédacteur en chef, mes salutations empressées.

Tramway de Nancy

Nancy, le 4 janvier 1908.

Monsieur le rédacteur en chef, « Comme abonné, j'ai recours à votre publicité pour faire l'insertion d'une réclamation. Jeudi soir, je suis rentré avec la voiture n° 69 (Sergent-Blandan), c'était à sept heures. Il y avait 38 personnes sur la voiture, pour quoi ?

L'affichage porte : Intérieur, 20 et au dehors 12. Le conducteur était forcé de laisser les portes ouvertes pour percevoir, vous voyez le courant d'air par cette saison. On se trouve le moyen de remédier à cet encombrement que l'on peut constater tous les dimanches après-midi sur la ligne Sergent-Blandan ? L'on entasse le public comme les bestiaux.

Hier, vendredi soir, avec la voiture n° 24, la porte de devant s'ouvrant automatiquement, l'on avait le même courant d'air ; pourquoi ne pas mettre de petites fenêtres à perception au-dessus du tramway et condamner, pendant l'hiver la porte de devant ? Cela se fait dans d'autres villes et même le chauffage est installé. Le directeur des tramways ne l'ignore pas.

Je vous prie d'insérer cette lettre et recevoir mes salutations empressées.

LORENTZ. »

(Il y a, évidemment, plusieurs questions de ce genre à régler. Il nous semble que la Ville pourrait intervenir et prendre langue avec la direction du tramway, car, certainement, il y a de secondaires mais très utiles réformes à opérer dans le fonctionnement du service. — Note du journal.)

Tramways de Nancy

La direction des tramways a l'honneur d'informer le public qu'à partir du 15 janvier prochain, un service de tramways sera fait quotidiennement sur les lignes desservant la gare (on entend par gare, les lignes passant aux ponts Saint-Jean, Stanislas et place Thiers), afin de permettre aux voyageurs de prendre les express en partance après 7 h. 30 du matin.

Départ : d'Essey, 7 h. 05 du matin ; du Pont-Tournant, 7 h. 12 ; Blandan, 7 h. 15 ; Saint-Mansuy, 7 h. 16 ; Lobau, 7 h. 16 du matin.

La Compagnie des tramways n'étant pas correspondant du chemin de fer, n'admettra aucune réclamation de la part des voyageurs si, pour un motif quelconque, ce service spécial arrivait en retard ou n'avait pas lieu.

Arrêt des tramways

Lundi, à une heure vingt de l'après-midi, la ligne électrique aérienne du tramway s'est rompue place Saint-Epvre, supprimant ainsi tout courant dans le secteur compris entre le Point-Central, Maxéville et Malzeville. Les cars des autres lignes, continuant leur route, vinrent tous s'arrêter au Point-Central, où, en peu de temps, il n'y eut pas moins de vingt-deux voitures arrêtées l'une derrière l'autre.

Pour diminuer cet encombrement, les cars se dirigeant vers la rue Saint-Jean se lançaient depuis la rue des Dominicains pour franchir en vitesse la section où le courant était interrompu et allant depuis le poteau placé devant le magasin de chaussures Raoult jusqu'à celui placé devant la banque d'Alsace-Lorraine.

Comme bien on le pense, cet arrêt des tramways, à une heure où on se rend à l'atelier ou au bureau, a causé une certaine perturbation parmi la population travaillante et un fort rassemblement s'était formé au Point-Central.

Une équipe d'ouvriers a été aussitôt envoyée pour la réparation de la ligne aérienne, qui a nécessité près de trois quarts d'heure de travail et a permis à la circulation normale de reprendre.

républicain
11 janvier

Fédération des commerçants de Nancy

On nous communique cette lettre ouverte, remise le 11 courant à M. le président de la Compagnie française du tramway par le président et un vice-président de la F. C. N. :

Monsieur le directeur du tramway, Vous avez fait paraître dans la presse nancéienne un avis informant qu'à partir du 15 courant, un service de tramways sera fait quotidiennement sur les lignes desservant la gare, afin de permettre aux voyageurs de prendre les express après 7 heures 30 du matin.

Nous venons vous remercier pour l'importante amélioration que vous apporterez ainsi aux services des tramways.

Toutefois, permettez-moi de vous faire remarquer qu'il existe une lacune dans les heures de départ des différents terminus.

Avec l'horaire que vous indiquez, il y aura grande chance que le voyageur ayant des bagages à enregistrer, manque neuf fois sur dix, le train de Paris, même sans bagages, il arrivera difficilement à temps, en raison de la cohue habituelle qui précède le départ de ces trains, le public n'ayant de cette façon aucune garantie, abandonnera complètement la première voiture, et le bénéfice de votre amélioration deviendra nul.

Que faut-il pour remédier à cela ? Nous ne voyons qu'une chose : prendre immédiatement une décision catégorique, c'est-à-dire commencer le service régulier des tramways à 7 heures du matin, cette légère avance suffira pour assurer presque certainement une arrivée permettant de prendre tous les express.

Envisageons la question sous un autre aspect. Le service commençant à 7 heures, permettrait à une classe très intéressante de profiter des premières voitures, nous voulons parler des employés de commerce, corporation dans laquelle se trouvent quantité de dames.

Les employés, en général, devant être à leur travail pour 7 heures 1/2 du matin, seraient très heureux de pouvoir profiter de cette amélioration surtout pendant la période de mauvais temps qui dure à Nancy au moins six mois de l'année.

Il serait aussi indispensable de commencer le service à 7 heures sur les lignes ne desservant pas la gare, car les voyageurs ou les employés n'habitent pas tous à proximité des tramways allant vers cette destination.

En faisant partir vos voitures des terminus de « toutes les lignes à 7 heures », tout le monde en profitera, les uns affectement, les autres en utilisant une correspondance.

Ce que nous demandons là, ne peut paraître excessif, car dans quantité de villes de moindre importance que Nancy, telles que Dijon, Besançon, Epinal, etc., le service commence beaucoup plus tôt.

Nous osons espérer, monsieur le directeur, que vous prendrez notre demande en bonne considération, en le faisant, vous rendrez un signalé service aux commerçants, aux voyageurs de commerce, aux touristes, et surtout à nos employés.

Recevez, monsieur le directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour le comité :

Le secrétaire, A. JACOB. Le président, L. PIGNON.

républicain
19 janvier

Les filets du tramway à Nancy

Nancy, le 18 janvier 1908

Depuis quelque temps, certains cars sont munis d'un espèce de râseau, placé sous la plate-forme, et destiné, dit-on, à remplacer le filet protecteur.

Nous ignorons si ledit râseau a fait déjà ses preuves et s'il offre vraiment plus de sécurité que le filet. On a reproché au filet de ne pas toujours raser suffisamment le sol ; c'était un inconvénient auquel on eut pu remédier ; mais tel qu'il était, si un car lancé rencontrait une personne, le filet renversait et recueillait l'« imprudent », et chacun se rappelle l'accident dont fut ainsi victime au début le président des Sauveteurs de Meurthe-et-Moselle, renversé, sans aucun mal, dans un filet, au Point-Central.

Avec le nouveau système, cet avantage paraît avoir disparu. Une personne tamponnée par un car risque d'être atteinte :

1° par la tige d'attelage des remorques ;

2° par le tablier du tram ;

3° Une fois tombée par les marches-pieds, c'est-à-dire assommée ou mutilée.

C'est du moins ce qui apparaît à première vue. Nous espérons que l'administration répondra à ces observations qu'elles sont inexactes ; nous en serons très heureux.

Veillez agréer, etc., etc.

UN PIETON. »

(Nous enregistrons cette lettre en faisant remarquer à notre correspondant que ce nouveau filet se déclanche au moindre choc qui vient heurter les lames transversales placées à l'avant du car et que, rasant entièrement le sol, il « ramasse » complètement la personne tombée.

Le wattman peut également faire fonctionner ce filet lorsqu'il voit le danger.

Ce filet est déjà en usage dans de nombreuses villes où fonctionne le tramway électrique, et il a déjà rendu de réels services.

A Nancy même, des petits chiens ont pu être « ramassés » par lui, sans qu'ils aient éprouvé aucun mal.

Accident de tramway

Au passage à niveau de Malzeville. — Le tramway dans le jardin du garde-barrière

Lundi matin, vers dix heures, les passants étaient intrigués à la vue d'un car de tramway passablement détérioré, qui se dirigeait vers le dépôt de l'avenue de Boufflers.

Derrière venait une autre voiture, transportant le matériel de réparation.

Renseignements pris, voici ce qui s'était passé :

Dimanche soir, vers neuf heures M. C. Grandjean, le fleuriste bien connu de la rue Saint-Jean, sa femme, sa belle-mère, Mme Horny, et sa fille, avaient seuls pris place dans un car de la ligne Pont-Tournant-Malzeville.

Soudain, à peine le car eut-il démarré, qu'il vint descendre la pente à une allure folle.

Il s'engagea, comme une trombe, dans la voie d'évitement, située près de la maison du garde-barrière, brisa une pompe et vint s'arrêter au bas de la pente.

On juge de l'émoi — bien naturel — des voyageurs qui avaient été projetés violemment à l'extrémité du car.

Le garde-barrière se précipita aussitôt. La famille Grandjean put sortir du car et eut dut escalader la palissade bordant la voie.

Heureusement elle n'avait reçu que quelques contusions et elle put se diriger pédestrement vers Malzeville.

La compagnie — immédiatement avertie — envoya sur les lieux une équipe d'ouvriers spéciaux. Mais le car ne put être dégagé que lundi dans la matinée.

Une enquête est ouverte sur cet accident, qui était de nature à entraîner de graves conséquences.

Le wattman, nouvellement entré à la compagnie, avait lancé sa voiture à une allure plus vive que ne le prescrivent les règlements et sa responsabilité serait, par conséquent, sérieusement engagée.

28 janvier

Est républicain
3 Février

Plainte à la direction du tramway
Nancy, vendredi 31 janvier 1908.
Monsieur le directeur,
Connaissant l'hospitalité de votre journal, je me permets de vous prier d'insérer en « Tribune publique » la lettre suivante :

Le service des tramways se passe parfois d'une façon lamentable au Point-Central. Ne pourrait-on obtenir de la Direction que les différents cars attendent au moins quelques secondes, afin de permettre le transbordement des voyageurs venant de différents réseaux ?

Le wattman regarde courir les voyageurs et très impoliment se met en route à toute allure, ricanant de les laisser ainsi en panne. Ceci se passe combien de fois dans une journée ? *Chi lo sa !*

Un exemple : Ce matin, pas plus loin, les cars venant de Maxéville et d'Essey arrivaient en même temps. Je me hâte de descendre du car de Maxéville, suivi de plusieurs voyageurs ; nous courons vers celui de Préville, dans lequel personne n'était monté au Point-Central. Que fait le peu charitable wattman ? Il se met à rire en disant : « Trop tard ! », et file devant nous. Plus agile que les personnes plus âgées présentes, je saisis le montant en fer du car et je me hisse, non sans risquer de tomber, embarrassée que j'étais par mes jupes, parapluie, petits paquets, etc. Une minute accordée en plus aurait dispensé trois personnes de stationner dix minutes sous une pluie battante, en attendant le car suivant.

N'est-ce pas là une question d'humanité ?

J'espère que la Direction prendra cette réclamation en considération, car il est bien simple de contenter de cette façon quantité d'habitues du tram.

Veuillez agréer, monsieur le directeur, l'expression de ma gratitude et de mes meilleurs sentiments.

Une abonnée.

Eclair de l'Est
6 Février

Le tramway et les Ponts-et-Chaussées

On se rappelle les voyages d'aller et retour entre Paris et Nancy, accomplis à maintes reprises, comme par un simple car entre la place Lobau et Saint-Mansuy, par le dossier de cette ligne fameuse. Les ponts-et-chaussées ou, si vous voulez, pour disperser encore les responsabilités, le ministère des travaux publics ne pouvait se résoudre à donner l'autorisation qu'on attendait de lui ; sans cesse il voulait un nouvel examen ; sans cesse il voulait prendre de nouvelles précautions.

Enfin le ministère accoucha ; la ligne put être construite ; le fonctionnement en commençait le 11 novembre dernier. Tout le monde sait que, rue de Toul, la voie ferrée longe le trottoir de droite au lieu de suivre le milieu de la chaussée comme dans toutes les autres rues.

Cette disposition avait été imposée par le ministère, malgré le plan contraire proposé par la direction des tramways.

Depuis quelques jours on pose des poteaux sur le trottoir de gauche. Pourquoi ? se demandaient entre eux les habitants.

Pourquoi ? Parce que depuis que le tramway circule, on s'aperçoit que la force centrifuge, comme il était certain, menace de faire entrer les cars dans les maisons, surtout en face l'immeuble Mathieu.

Et cette situation n'est pas admissible comme bien on pense.

Aussi M. Schreckenbergh qui ne veut pas que ses voitures rendent visite aux habitants de la rue de Toul, a-t-il obtenu — aux frais de la Compagnie — d'installer la voie au milieu de la chaussée.

Il y aura de chaque côté de la voie 2 m. 70 et c'est plus que n'en exige la voirie.

Est-ce assez joli cette prévoyance des travaux publics qui ne veut pas se rendre compte de ce que tout le monde aurait pu voir et qui, par là, entraîne à quelques mois de distance, la réfection de deux kilomètres de voie !

Est républicain. 21 Février

Tout le long du tram

Au premier jour, la Compagnie des tramways va faire procéder, rue de Toul, dans la partie comprise entre le faubourg Stanislas et la rue Victor-Hugo, à l'installation d'une nouvelle voie de tram.

Celle-ci, qui sera posée au milieu de la chaussée, est destinée, non pas à doubler l'ancienne voie, comme on pourrait le croire, mais bien à remplacer l'autre voie qui sera enlevée lorsque la nouvelle sera en service.

Ce travail a été reconnu urgent, parce que l'ancienne ligne, placée sur le côté gauche de la rue, ne présentait pas les conditions requises pour les courbes exécutées sur diverses parties de ce parcours.

Lorsque cette rectification de voie sera faite, on commencera immédiatement la partie de la ligne qui reste encore à effectuer pour atteindre le terminus, c'est-à-dire de Saint-Mansuy à la propriété dite des Sapins, soit plus de 250 mètres environ.

Puisque nous sommes rue de Toul, disons qu'au terminus de la ligne de la rue du Montet-Bon Pasteur, on abat deux immeubles. C'est d'abord une maison qui forme l'angle des rues Victor-Hugo et de Turique, et un autre immeuble formant l'angle opposé, c'est-à-dire le coin des rues de Toul et de l'Oratoire.

Ces démolitions sont nécessitées pour la création, sur leur emplacement, d'une place publique.

A cet endroit, les deux lignes de tram Saint-Mansuy-Place Lobau et Montet-Bon-Pasteur, auront sans doute un croisement.

Immeuble. 23 Février

Les feux du tramway.

Un récent arrêté préfectoral vient de fixer, comme il suit, les colorations des banderoles de tête et latérales, fixées aux voitures des tramways nancéiens, avec les feux allumés à la partie supérieure de ces voitures.

1° Ligne de Maxéville-Jarville : rouge pour les voitures allant jusqu'à Jarville ; — vert pour les voitures s'arrêtant à Bonsecours.

2° Ligne de Préville à Essey : rouge pour les voitures allant jusqu'à Essey ; — vert pour les voitures s'arrêtant à Saint-Max.

3° Ligne du Montet au Pont-Tournant de Malzéville : blanc.

4° Ligne de la Place Carnot à la rue de Toul : blanc.

5° Ligne de Maron au Pont-Tournant de Malzéville : bleu ; — prolongement jusqu'à Malzéville : bleu.

6° Ligne de Saint-Mansuy au boulevard Lobau : blanc avec raies bleues, pour les voitures allant jusqu'à Saint-Mansuy ; — blanc pour les voitures s'arrêtant à la Gare.

Eclair de l'Est
24 Mars

La ligne de Champigneulle
La gare de la place Carnot

La Compagnie des tramways de Nancy a fait démolir la « gare » des tramways de la place Carnot. Cette démolition faisait jaser les Nancéiens comme autrefois la queue du chien d'Alcibiade fit potiner les concierges d'Athènes. Le public peut se réjouir, M. Schreckenbergh n'est pas un démolisseur pour le plaisir, il ne fait abattre que pour refaire mieux.

En effet, on va rebâtir une nouvelle « gare », on y installera une bibliothèque-kiosque et on enlèvera l'ancien kiosque qui se dressait, piteux et sans cachet, auprès de la gare. Celle-ci sera rendue plus confortable que l'ancienne et plus élégante.

Pendant que la Compagnie des tramways y est, ne pourrait-elle pas installer une gare-abri en face le bureau de l'« Eclair de l'Est » et de la maison Bellien ? Ce sera

là, en effet, que sera le point initial et terminus de la ligne Nancy-Champigneulle. Proutard, et une gare à cet endroit serait bien vue des voyageurs qui attendent sous le soleil ou la pluie le départ de leur tram.

Que la Compagnie veuille bien y songer.

A ce propos nous donnons l'information suivante qui intéressera nos lecteurs :

La réception de la ligne de tramways Place-Carnot-Champigneulle aura lieu le 5 avril prochain.

La mise en exploitation commencera du 5 au 10 du même mois.

Le service de cette ligne qui est vivement attendu par l'intéressante classe ouvrière de Champigneulle, sera assuré par trois voitures.

Le trajet complet Nancy-Champigneulle coûtera 20 centimes.

Le prix du voyage sera fractionné ainsi : Nancy-Saint-Sébastien, c'est-à-dire terminus actuel, 10 centimes ; Nancy-Pont-Fleury, 15 centimes ; Nancy-Champigneulle, 20 centimes.

Lorsqu'un voyageur prendra le tram au Pont-Fleury pour Champigneulle ou vice-versa, il paiera 10 centimes.

Aucune correspondance ne sera délivrée pour le réseau nancéien.

Cette ligne étant une voie départementale, et par conséquent indépendante du réseau urbain de Nancy, aucune correspondance ne peut être établie.

Tramways suburbains

Nous lisons dans l'Immeuble et la Construction dans l'Est :

« Nous croyons savoir que les démarches les plus actives sont faites pour hâter la sortie du décret de concession.

Ce dernier une fois rendu, les travaux de construction de l'usine et des lignes seraient immédiatement entrepris.

Le tout serait poussé aussi activement que possible, de façon à nouer le réseau en exploitation pour l'époque de l'Exposition de 1909.

Nous faisons tous les vœux pour que ce désir des promoteurs se réalise, pour le plus grand avantage de la Compagnie, aussi bien que pour celui des populations intéressées. »

Ainsi s'exprime l'Immeuble. On sait qu'il s'agit des tramways de Nancy à Pont-Saint-Vincent et à Dombasle. Ajoutons, pour compléter l'information de notre confrère que dans quelques semaines la Compagnie des tramways demanderait une concession pour pouvoir prolonger jusqu'à Pompey le tramway de Champigneulle.

Tout le long du Tram
De Nancy à Champigneulle

C'est mardi prochain, 8 avril, ainsi que nous l'avons annoncé, que doivent avoir lieu les débats officiels du tramway de Nancy à Champigneulle.

Une promenade le long de la voie nouvelle était indispensable. On se demandait, en effet, si la ligne serait à point pour la date indiquée et si l'on ne pouvait pas redouter quelque accroc et par conséquent quelque retard ?

Donc, samedi matin, le « reporter de service » a pris le « train onze » et s'est mis en route pour Champigneulle. Il se trait plus exact de dire qu'il a pris la voie, car la route était absolument impraticable à pied, tant les dernières giboulées l'ont parsemée d'ornières.

Eh bien, il semble que la ligne est à point, et que la date d'inauguration n'aura pas lieu d'être reculée.

La voie nouvelle, qui part, est-il besoin de le dire, du terminus de Maxéville, est double jusqu'au premier pont du chemin de fer, à l'entrée de l'usine du Pont-Fleury.

Dans quelques semaines, ce parcours sera absolument délicieux, car les gros arbres qui bordent la route auront revêtu leur parure de printemps et l'ombrage de leurs frondaisons qui formeront comme un arceau ininterrompu de verdure, répandra une abondante fraîcheur.

A peine a-t-on quitté les dernières maisons de Maxéville, que la ligne elle-même a voulu se mettre à hauteur... de la campagne. Les poteaux de fer, en effet, qui, fiers comme des citadins de race, vont jusqu'à revêtir leur tête de floritures, sont remplacés par de simples poteaux de bois, dont les pieds s'enfoncent dans un solide béton, et dont le sommet, dédaigneux des grandeurs, s'allie par un simple crochet de fer au fil moderne où s'emprisonne l'électricité.

C'est que déjà l'on aborde la pleine campagne. Dans l'intervalle des maisons ouvrières, de brusques échappées de verdure apparaissent au loin, de l'autre côté du canal et de la Meurthe, vers Malzéville, Pixécourt, Lay-Saint-Christophe, et le coquet Bouxières, où l'on s'bat, l'été, sur la pelouse. Une barque de pêche rase les eaux, près des chevalets du pont du génie. Un homme manœuvre l'aviron. Son camarade lance vigoureusement le filet. Gare aux pauvres poissons !...

De l'autre côté, ce sont des jardins maraichers, où les premiers légumes dorment encore sous la terre féconde.

A gauche, le spectacle est plus pittoresque encore. C'est la forêt qui de loin semble infinie, où les bourgeons commencent à craquer, où les oiseaux lutinent à l'envi, et d'où descendent le long des câbles d'acier, des théories de wagonnets chargés jusqu'aux bords de cette riche terre de Lorraine, qui va tout à l'heure apaiser le vorace appétit des hauts-fourneaux.

Mais que me voici déjà loin de la voie du tram ! Pourtant non ! mes pieds se meurtrissent cependant aux cailloux pointus des entreraills. La folle du logis seule, comme dirait un irrévérencieux poète, s'en était sans doute allée faire un moment l'école buissonnière — effet du printemps !...

Les arrêts de la ligne nouvelle seront relativement nombreux. Le premier ne dépasse pas de plus de vingt mètres le lavoir de Maxéville, qui borde le canal. La recette buraliste est à peu près en face. Elle voisine avec un café. Ceux qui n'auront pas à causer au receveur, pourront causer au cafetier.

La seconde halte est à hauteur de la décharge des carrières Maxant. Un continu roulement de tonnerre assomme. Ce sont les blocs de pierre qui dégringolent entre leurs parois de bois sur les bateaux immobiles au-dessous, sur l'eau.

Le troisième arrêt est placé à l'entrée des usines du Pont-Fleury. Ce ne sera sans doute pas le moins fréquenté.

Les deux suivants paraissent à première vue superflus. D'un côté un mur, de l'autre la campagne. Où diable les voyageurs qui s'arrêteront ici pourront-ils aller sans escalade ?...

Mais levez-donc un peu la tête. Voici de nouveaux câbles et de nouveaux wagonnets qui descendent de la montagne. Derrière ce mur, voici de nombreuses équipes d'ouvriers. Les wagonnets sont saisis, placés sur une voie et en route aussi pour l'ogre de l'usine, cet ogre qui mange le fer.

Ces deux arrêts auront surtout pour clients les mineurs, ceux qui fouillent les entrailles de notre terre et en extraient le minerai précieux.

Vers le pont du chemin de fer, que semble prolonger le bas le pont de Pixécourt, est le dernier arrêt avant Champigneulle.

A ce moment, — il est neuf heures et demie — un car s'avance tout blanc, tout neuf, fier de son grand numéro 70 et sans doute aussi de sa pancarte indicatrice « Place Carnot ».

Il peut bien être fier, l'heureux car tout blanc, car il est le premier qui se promène sur cette voie. Précisément, une machine haut-le-pied de la Compagnie de l'Est, arrive toute noire, furieuse, dirait-on, crachant de vraies colonnes de fumée. Les deux voies sont parallèles, se côtoient, se touchent presque. Est-ce un duel entre la vapeur et l'électricité ?... et la jolie voiture blanche, élégante et tranquille, et la monstrueuse voiture noire, soufflante et crachante, s'avancent un moment de front. Laquelle va l'emporter ?... Mais voici que la locomotive, par crainte de la défaite, peut-être, s'arrête assez brusquement, et fait machine en arrière vers Champigneulle, tandis que le car continue tranquillement, sans heurt et sans accroc, son chemin vers Nancy la Coquette.

Cette première sortie s'est effectuée dans les meilleures conditions rêvées. C'est à peine si, le long de la voie, on a pu apercevoir quelques groupes d'ouvriers occupés à donner le « coup de fion » suprême.

Tout sera certainement à point mardi, mais cette fois, nous n'irons pas à pied, mais bien sur le car joli, enrubanné en notre honneur et avec les plus hautes autorités L... Tant d'honneur fera certainement oublier les méchants cailloux ronds de samedi.

J. MORY.

Le tramway Nancy-Champigneulles

La direction des tramways de Nancy a l'honneur d'informer Messieurs les voyageurs que l'ouverture de la ligne de la place Carnot à Champigneulles aura lieu le jeudi 9 courant.

Voici l'horaire d'été à partir du 9 avril 1908 au 30 septembre 1908 :

Départs de place Carnot : Premier départ, 7 heures matin. Toutes les 20 minutes, à l'heure, à l'heure 20' et l'heure 40' jusqu'à 8 heures du soir, dernier départ.

Départs de Champigneulles : premier départ 7 h. 30 matin. Toutes les 20 minutes : à l'heure 10', à l'heure 30' et l'heure 50', jusqu'à 8 h. 30 du soir, dernier départ.

Temps approximatif pour accomplir le trajet, 35 minutes.

Nota. — Les dimanches et jours de fêtes le service sera prolongé de 30 minutes.

L'inauguration du tramway Nancy-Champigneulles

La Compagnie générale française des tramways a procédé, mardi après-midi, à l'inauguration officielle de la ligne Nancy-Champigneulles.

A 2 heures, un car décoré de trophées de drapeaux venait stopper au point de départ, place Carnot, devant la maison Bellini.

De nombreux curieux s'étaient massés là, malgré la pluie.

Aussitôt prenant place dans la voiture officielle : MM. Aubin, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; Aubert et Moreau, conducteurs des ponts et chaussées ; Coster, ingénieur des tramways ; Varlet, chef des travaux de la Compagnie ; Saucé, conseiller général ; Schott, maire de Maxéville ; Tournière, contrôleur chef ; Blanc, chef du matériel ; Jolivald, chef du contentieux, et la presse locale.

A 2 heures exactement, la voiture démarre ; elle s'arrête à tous les arrêts obligatoires.

Maxéville traversé, elle franchit le pont du chemin au Pont-Fleury très facilement et sans décrocher la perche.

Jusqu'à cet endroit, la voie est au niveau du macadam, à partir du pont, elle est relevée sur le côté, quelle occupe jusqu'à l'entrée de Champigneulles. Un petit trottoir de 0m60 de largeur maintenu par un rebord de pierre isole la ligne de la route, qui se trouve de ce fait réduite à 8 mètres et en contrebas.

Le parcours du Pont-Fleury à Champigneulles est délicieux, on roule comme sur un tapis de mousse. Les rails sont vissés à des traverses de bois, semblables à celles des lignes de chemin de fer et maintenues par du ballast, formé de cailloux de rivière.

Depuis l'entrée de Champigneulles jusqu'au terminus, qui se trouve à la hauteur de l'entrée du château de Bridieu, la ligne emprunte à nouveau le milieu de la route, et est ramenée au niveau du macadam.

L'apparition de la voiture est saluée de vivats ; des mâts ont été érigés avec des trophées de drapeaux ; plusieurs fenêtres sont pavoisées. Au croisement de la route de Bouxières, cinq cents personnes entourent le maire, les adjoints et le conseil municipal en entier.

Les clairons de la Société de gymnastique sonnent aux champs. La voiture passe rapide et va s'arrêter au terminus. Puis elle revient et s'arrête devant les autorités.

M. Monnier, maire, qu'entourent ses deux adjoints, MM. Lamasse et Génot, Traupitich, directeur de la Brasserie, invitent les voyageurs à descendre. Un ouvrier, M. Eugène L'Hôte, offre un bouquet de fleurs à M. Coster, ingénieur, au nom de la population ouvrière.

M. Monnier invite ensuite le cortège à se rendre au café Borr, en face de la gare, où un vin d'honneur est servi.

Tandis que le champagne pétille, M. Monnier souhaite la bienvenue aux invités.

Nous sommes heureux dit-il en s'adressant à M. l'ingénieur des tramways, de voir aujourd'hui votre travail terminé. Au nom de la municipalité et de la population de Champigneulles, permettez moi de vous remercier ; les services que cette ligne est appelée à rendre à la population sont immenses, et je ne saurais trop vous remercier de la joie de voir aujourd'hui inaugurer cette ligne.

Je regrette que le temps ne verse pas un rayon de gaieté sur cette fête, mais soyez assurés de notre cordiale réception.

M. Coster remercie en quelques mots au nom de la compagnie ; il dit qu'il est père que la ligne qu'on vient d'inaugurer satisfiera tout le monde, et il boit à l'avenir et à la prospérité de Champigneulles.

On boit également à la santé de l'ouvrier qui a si bien représenté ses collègues en remerciant par un bouquet l'ingénieur de la Cie.

Pendant que les chefs des différents services s'entretenaient avec les membres du conseil municipal, le perroquet de l'établissement s'essaye à répéter une partie du discours. Plusieurs fois il prononce Messieurs, mais sa mémoire lui fait défaut, ce qui n'empêche pas les auditeurs descendants de l'applaudir énergiquement.

A 3 h. 1/2 on reprend place dans la voiture, où les membres du conseil sont invités à monter jusqu'à Nancy.

Le wattman brûle la villa Gérard, au Pont-Fleury, pavoisé de drapeaux et où le champagne était préparé. On arrive enfin au point de départ. On a mis à l'aller 20 minutes de la place Carnot au terminus, et autant pour le retour.

La ligne sera livrée à la circulation publique à partir de jeudi, à 7 h. 1/2 du matin.

Il ne manque maintenant aux promoteurs que le retour du beau temps.

Est républicain. 8 Avril

Inauguration de la ligne de Nancy-Champigneulles

On sait qu'au temps de défunt Carnot, les inaugurations auxquelles procédait le président de la République étaient régulièrement marquées par une pluie abondante.

L'inauguration de la ligne de Champigneulles — qui a eu lieu mardi, à deux heures après-midi — a rassemblé en ce qui concerne la température, aux inaugurations de l'époque Carnot.

C'est, en effet, sous une cœlée ayant de véritables allures d'averse qu'un certain nombre de personnes ont pris place dans le car inaugural, parti du terminus de la nouvelle ligne, place Carnot.

Ce car avait été décoré de drapeaux tricolores. Il était mené par deux des plus séduisants employés de la Compagnie : le wattman Dury et le conducteur Erard.

La voiture s'est ébranlée majestueusement, au milieu de la curiosité sympathique d'une foule en miniature, abritée sous ses parapluies.

Y avaient pris place M. Aubin, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; M. Coster, ingénieur de la Compagnie des tramways ; M. Saucé, conseiller général ; M. Schott, maire de Maxéville ; MM. Aubert et Moreau, conducteurs des ponts et chaussées ; M. Varlet, conducteur-chef des travaux techniques de la Compagnie des tramways ; M. Blanc, chef du personnel ; M. Tournière, chef contrôleur ; M. Jolivald, attaché à la direction de la Compagnie, etc., etc.

Bien entendu, le passage du tramway fait sortir les habitants de leurs maisons, sur tout le parcours. Aux ponts sous lesquels passe la ligne : pont Maxant, pont Fleury, pont de la mine, d'ingénieurs appareils de précaution dits « goulottes » ont été placés, de façon à empêcher les ondes herziennes (ondes électriques) de communiquer avec le fer des ponts.

Ces « goulottes » sont prolongées par des isolateurs, de nature à empêcher le fil d'utrolley de tomber sur les fils télégraphiques.

On sait qu'à partir du Pont-Fleury jus qu'à Champigneulles, la voie est surélevée d'une quinzaine de centimètres et forme une sorte de trottoir avec bordure en pierres.

De cette façon, il ne pourra se produire de collision aux tournants dangereux qui se trouvent sur cette route où la circulation des automobiles et des voitures ordinaires est intense.

Et le car s'en va, à grande vitesse, dans le paysage en grisaille, noyé d'eau.

Voici Champigneulles. Les habitants — non retenus par leur travail — sont sur le pas de leurs portes.

Les fenêtres se garnissent de curieux et on gagne l'extrémité du bourg.

Là, les clairons de la Société de gymnastique des usines accueillent l'arrivée du car par une alerte sonnerie.

On descend. Le maire de Champigneulles, M. Monnier, entouré de son conseil municipal, adresse quelques paroles de bienvenue.

Au nom de la classe ouvrière de Champigneulles, un brave travailleur remet un superbe bouquet à M. Coster.

Puis, toujours sous la pluie, un cortège se forme, et précédé des clairons, se rend à l'hôtel de la Gare, où un vin d'honneur est servi.

M. Monnier prononce une courte allocution, dans laquelle il s'attache à montrer l'importance de la nouvelle ligne pour la prospérité et le développement de Champigneulles.

M. Monnier regrette que le beau temps n'ait point favorisé cette petite fête, mais du moins, un palliatif a-t-il été apporté, grâce à la cordialité de la réception.

On applaudit. M. Coster, au nom de la Compagnie, remercie M. Monnier.

Puis, les invités de tout à l'heure, augmentés des conseillers municipaux de Champigneulles, reprennent le tramway pour Nancy.

La pluie a eu peu cessé. Et le car apporte, dans la vallée harmonieuse, sa note nouvelle et bien moderne.

Vingt minutes après, on est, de nouveau, place Carnot.

Après un court arrêt, la voiture repart, reconduisant dans ses pénates le conseil municipal de Champigneulles.

Aucun incident à signaler pendant ce petit voyage, qui a montré que tout était prêt pour assurer le bon fonctionnement d'une ligne appelée à rendre de si grands services.

Encore un détail : Pour amener la ligne actuelle au dépôt construit au lieu dit « le Fond-de-la-Mine », en prévision du prolongement de la voie jusqu'à Pompey, il reste encore 470 mètres de rails à poser.

P.-S. — La nouvelle ligne porte officiellement la qualification de ligne D. A. Le premier départ de la place Carnot a lieu à 7 heures du matin, et le dernier à 8 h. du soir.

Le premier départ de Champigneulles se fait à 7 heures 30 du matin, et le dernier à 8 heures 30 du soir, avec un intervalle de 20 minutes entre chaque voyage.

Enfin, rappelons que le tarif est le suivant : Nancy-Saint-Sébastien, 10 centimes ; Nancy-Pont-Fleury, 15 centimes ; Nancy-Champigneulles, 20 centimes. Enfin, du Pont-Fleury à Champigneulles, ou vice-versa, 10 centimes.

Il ne sera pas délivré de correspondances avec le réseau urbain de Nancy.

Nancy-Tramways

Notre concitoyen, M. G. Renet, rue de la Citadelle, 17 bis, vient d'éditer, sous ce titre, un Indicateur des tramways de Nancy.

A un moment où les directions de diverses lignes ont été modifiées et où l'on vient précisément d'inaugurer la nouvelle ligne de Nancy à Champigneulles, cet indicateur, qui comprend la nouvelle ligne et un plan de tout le réseau, avec les prix et les heures extrêmes des départs, sera de la plus grande utilité.

Son prix est de dix centimes.

Les tramways de banlieue

Laneuveville-devant-Nancy, le 11 avril 1908.

Monsieur le directeur, Le journal l'Est républicain annonce que, mardi 8, a eu lieu l'inauguration du tramway de Champigneulles ; c'est bien.

Ne croyez-vous pas que la ligne de Jarville, prolongée jusque Laneuveville, ne serait pas aussi nécessaire ? Il y a seulement deux kilomètres à exécuter.

Je crois ne pas trop m'avancer en disant que ce petit tronçon rapporterait à la compagnie autant que celui de Maxéville à Champigneulles.

Laneuveville, avec ses 2,000 habitants, fournirait beaucoup d'éléments d'abord ; Bosserville, avec le grand et le petit séminaires (ce dernier devant y être installé sous peu) ; Art-sur-Meurthe, Lenoncourt, de ce côté ; de l'autre côté, Ville-en-Vermois et villages environnants donneraient certainement un certain contingent de voyageurs.

Voyez, monsieur le directeur, si cette lettre doit être publiée, et agréée, etc.

J. NOIREL, Voyageur de commerce.

Est républicain. 21 Avril

A la Compagnie des tramways

Nancy, le 17 avril 1908.

Monsieur le Directeur de l'Est républicain,

Un lecteur assidu de l'Est républicain, qui est en même temps excellent client de la Compagnie des tramways, pose la question suivante : Pourquoi la Compagnie, qui, en inaugurant le service d'été a prolongé la marche des voitures d'une demi-heure le soir, n'en a pas fait autant pour le matin ?

Tout en étant persuadé que la Compagnie a de bonnes raisons pour agir ainsi, je crois pouvoir affirmer qu'elle gagnerait beaucoup à faire partir sa première voiture de tous les terminus à 6 heures et demie du matin. Son bénéfice serait autrement grand que celui qu'elle peut faire entre 8 heures et demie et 9 heures du soir.

Trop tard pour les petits employés et les ouvriers, trop tôt pour les noctambules !

Qu'on ne me soupçonne pas de prôner pour mon saint, puisqu'il je suis plutôt de ceux-là ! Chacun, d'ailleurs, peut faire la remarque suivante : les ouvriers et les employés, à midi, à 1 heure et demie et à 7 heures, occupent les trois quarts des places du tramway.

Je suis donc sûr que la Compagnie, tout en faisant de plus beaux bénéfices en avançant ses départs du matin, rendrait ainsi un immense service à la foule des ouvriers et des employés, bien heureux de pouvoir rester au lit vingt minutes de plus pour deux sous.

J'ai l'honneur de vous adresser etc.

Un lecteur.

Est républicain. 7 mai

LES Tramways de Nancy

Les habitants de Nancy sont d'accord pour rendre hommage à la parfaite organisation des tramways de Nancy.

Dans aucune autre ville le matériel n'est aussi confortable, et il serait difficile de trouver un réseau offrant des moyens de communication plus commodes et des tarifs plus réduits.

Certes, cela nous éloigne du temps où Champigneulles ou Essey paraissaient être au bout du monde, et où les Nancéiens n'avaient d'autres moyens de locomotion que les voitures où ils étaient secoués comme des noix dans un panier. Les moindres déplacements étaient alors longs et coûteux.

Le service des tramways n'a pas, du reste, été toujours aussi parfait qu'il l'est maintenant, et, pendant longtemps, il demeura un peu une organisation de luxe. Il n'en est pas, il est vrai, de plus populaire aujourd'hui.

Aussi bien, il nous a paru intéressant d'en retracer les phases diverses, les développements et les transformations successives depuis son origine.

Vers 1872, un capitaliste de Bruxelles, M. de la Hault, adressait une demande d'autorisation à l'effet d'exploiter une ligne de tramways à chevaux entre Bonsecours et Maxéville.

Un décret d'utilité publique accorda, au 23 mars 1874, la concession. Les travaux furent poussés activement et, le 10 août 1874, un arrêté préfectoral autorisait l'exploitation de la ligne entre Maxéville et la porte Saint-Nicolas. Trois jours après, M. Paploré était nommé directeur des tramways de Nancy.

Le 9 septembre, la ligne, poussée jusqu'à Bonsecours, était livrée au public.

Le coût du trajet était de 0 fr. 20 en 2^e classe et 0 fr. 30 en 1^{re} classe. En décembre, ces prix furent ramenés, pour les jours ouvrables, à 0 fr. 15 et à 0 fr. 20.

En 1876, le conseil municipal décide la rétrocession à la Compagnie générale française des Tramways de la concession de la Hault.

La nouvelle Compagnie divise le parcours en trois sections : Maxéville-porte Désilles, porte Désilles-Saint-Nicolas, Saint-Nicolas-Bonsecours, au prix de 0 fr. 10 l'une.

Mais il est nécessaire de créer de nouvelles lignes et la Compagnie demande, en 1878, l'autorisation d'établir une voie qui reliera le Pont-d'Essey à Préville.

En 1879, l'exploitation est confiée à M. Bagard, directeur.

Les recettes de 1880 accusent un chiffre de 164,289 fr. 32 pour une voie de 5,128 mètres.

La Compagnie renouvelle ses démarches pour obtenir la concession de la ligne de Préville. C'est l'occasion de polémiques sur la démolition de la porte Saint-Georges, réclamée par le maire, M. Voiland, « malgré les récriminations de quelques rares archéologues locaux ». Mais des conseillers protestent et la porte est épargnée.

Un décret du 5 avril 1881 déclare d'utilité publique la ligne de Préville et, le 7 juin 1882, l'autorisation de circulation est donnée.

Les tarifs de parcours sont les mêmes que ceux de l'autre ligne.

Le dépôt du faubourg Saint Georges compte une vingtaine de voitures et une cinquantaine de chevaux.

L'exploitation entre dans une phase d'acalmie. En 1886, le 18 décembre, le préfet prend un arrêté autorisant à appliquer, les dimanches et jours fériés, le tarif des jours ouvrables ; des divers terminus aux portes de la ville, 0 fr. 10 ; enceinte, 0 fr. 15 ; deux ou trois sections réunies, 0 fr. 20.

Un nouveau traité intervient le 29 avril 1893 entre la Ville et la Compagnie au sujet de la création de 3 nouvelles lignes ; ce traité est ratifié par un décret en date du 11 juillet. Il autorise la construction des tronçons :

1^o Rue Saint-Georges-Malzèville par la Carrière ;

2^o Rues Mazagran (rue Saint-Jean) Blandan par le Bon-Coin ;

3^o Rue Saint-Georges-place Lobau.

50 voyages doivent être faits par jour, dans chaque sens, sur ces différents parcours.

C'est l'application du tarif de 10 centimes qui entre en vigueur pour chaque tronçon.

Dès cette date, le réseau nancéien voit son importance augmenter dans une proportion importante.

En 1894, c'est la création de l'évitement de la rue de Boufflers.

L'unification du réseau de Nancy est fixé par le décret du 1^{er} octobre 1896. Il comprend un ensemble de lignes d'une longueur totale de 15 k. 202 m., ainsi répartis :

Ligne de Maxéville : 2.412 mètres.

— de Préville : 1.508 —

— de Saint-Max : 2.002 —

- Place Lobau : 1.282
- Bonsecours : 1.920
- Malzéville : 2.552
- Bon-Coin : 1.669

En 1898, on procède aux expériences du filet protecteur encore en usage actuellement.

En 1900, la Compagnie atteint un chiffre de recettes dépassant 700.000 francs; on songe à l'application des nouveaux tarifs.

L'accord du 31 octobre 1900 arrête le parcours de sept lignes de tramways :

- Maxéville-Jarville;
- Laxou-Essey;
- Préville-Pépinière;
- Bon-Coin-Lobau;
- Saint-Georges-Malzéville;
- Blandan-Place Stanislas.

Enfin, le même accord prévoit la ligne circulaire empruntant les rues Jeanne-d'Arc, de Boudonville et de Metz.

La même année, la Compagnie propose la traction électrique pour les tramways de Nancy.

Ce n'est qu'en 1901 que les premiers cars font leur apparition sur la ligne de Malzéville.

Le cahier des charges du 28 mars 1902 ratifie la substitution de la traction électrique à la traction animale et modifie le réseau dans ce sens :

- Maxéville-Jarville;
- Laxou-Essey;
- Préville-Pépinière;
- Montet-Lobau;
- Saint-Georges-Malzéville;
- Bon-Coin-Place Stanislas;
- Place Lafayette-Rue de Toul.

Ces itinéraires seront bientôt changés, mais, dès cette date, le tarif urbain est fixé à 10 centimes et suburbain à 15 centimes.

Le 15 septembre 1903, une convention intervient. Elle ratifie la nouvelle traction; stipule la redevance annuelle de 1 p. 100 sur les recettes brutes et le versement d'une contribution de 20.000 fr. pour les travaux d'élargissement du pont de Mon-Désert.

La Compagnie doit construire des kiosques au terminus de Maxéville, places Carnot, Thiers, du Bon Coin, de la Commanderie, au carrefour des rues du Montet et de Strasbourg, place Saint-Georges et aux abords du pont tournant de Malzéville.

La même convention fixe le parcours des lignes ci-dessus.

La substitution de l'électricité à la traction animale eut pour conséquence l'entreprise de nombreux travaux qui nécessitèrent des capitaux considérables, et c'est pour y pourvoir que le capital-action de la Compagnie fut porté successivement de 10 millions de francs à 25 millions et à 32 millions de francs. On construisit de nouveaux bâtiments, des usines et des garages.

Bientôt les différentes lignes furent exploitées normalement.

En 1904, M. Bagard, directeur, prend sa retraite et son successeur, M. Schreckenberger, entreprend la réforme du réseau et la création de nouvelles lignes.

Par convention du 15 mars 1906, la Compagnie obtient la faculté d'organiser des trains du soir avec taxe supplémentaire de 15 centimes.

La municipalité sortante, d'accord avec la Compagnie, modifie encore le réseau. Le décret du 17 août 1907, dont nous avons publié les principaux articles, règle les détails de la nouvelle convention.

Les lignes sont désormais ainsi réparties :

- 1° Maxéville-Jarville;
- 2° Laxou-Essey;
- 3° Blandan-Pont-Tournant-Malzéville;
- 4° Place Carnot Rue de Toul;
- 5° Route de Maron-Bon-Coin-Pont-Tournant-Malzéville;

- 6° Pont-Tournant-Malzéville-Malzéville rue de l'Orme;
 - 7° Saint-Mansuy-Place Lobau.
- C'est le réseau actuel.

Le nombre minimum des voyages qui devront être fait chaque jour, dans chaque sens, est fixé à 100 sur les lignes 1, 3, 5; 90 sur la ligne 2; 60 sur les lignes Bonsecours-Jarville; rue de Toul-Place Carnot, Gare-St-Mansuy; à 50 sur les lignes Laxou-Préville, chemin de Tomblaine-Essey.

Enfin, la Compagnie a ajouté, en avril dernier, à son réseau de Nancy, la ligne de Champigneulle, autorisée par décret du 24 juin 1907.

Ainsi qu'on peut en juger, en ces dernières années, la Compagnie et la Ville, d'un commun accord, ont apporté de notables améliorations dans l'exploitation des tramways de Nancy. On sait la part prise par la Compagnie dans les travaux de pavage des rues parcourues par le tramway; on n'ignore pas aussi la complaisance avec laquelle la Compagnie accepta d'assurer en grande partie l'arrosage des rues de la ville.

Ce dernier service va être assuré plus régulièrement dans quelques semaines car la Compagnie a commandé en Amérique un second car arroseur pour permettre un arrosage plus régulier et plus abondant.

Il nous reste à parler des projets de la Compagnie, ou plutôt de M. Schreckenberger car, quoiqu'il en dise, c'est bien lui l'auteur des innovations qui donnent tant satisfaction au public.

A Nancy, la Compagnie se propose de faire de la ligne de la rue Jeanne-d'Arc une voie circulaire qui aurait le parcours suivant: Place Jeanne-d'Arc, boulevard Victor-Hugo, rue du Ruisseau, faubourg des Trois-Maisons, rues de Malzéville, Grandville, Braconnot, de la Gendarmerie, Jacquot, des Etats (élargie), place de l'Arseuil, rue Trouillet, places Saint-Epvre, des Dames, rues Saint-Dizier, du Montet, Jeanne-d'Arc et Victor-Hugo. On comprendra aisément l'importance de cette nouvelle voie qui sera construite dès l'ouverture du boulevard Victor-Hugo.

La direction des tramways, on prépare aussi le projet d'une ligne qui desservira le cimetière du Sud. Cette voie circulaire partira du Montet, traversera le parc de Saurrupt par le boulevard d'Alsace-Lorraine, viendra bifurquer vers les casernes d'artillerie dans l'axe de l'avenue du Sud, pour arriver au cimetière. De là, elle se dirigera sans doute sur la rue de Bonsecours par la

← La fin en revue

Conversations en tramway

Ne détériorez pas vos Casquettes!!!

Depuis deux jours, circulant beaucoup en car, j'avais observé que les employés des trains ne s'abordaient plus qu'en se posant des questions insaisissables pour les profanes.

— Ta casquette est-elle réglementaire ?
 — Ne touche pas à la calotte !
 — N'abîme pas plus la visière que la li-sière !

Et eux de rire, et le public de ne rien comprendre. Mais j'ai voulu m'instruire et j'ai appris que le samedi 30 mai les employés de nos cars avaient trouvé au dépôt cet ordre du jour (n° 226) inscrit au tableau d'ordre :

« Le personnel est informé qu'il est formellement interdit de déformer les casquettes de tenue d'uniforme soit en cassant la visière, soit en écrasant le fond de la calotte et en la repliant en dedans sur le devant. Toute casquette ainsi déformée sera reprise et remplacée au compte de l'employé. »

Ainsi donc les employés de nos cars s'amusement comme de jeunes potaches !
 — Les wattman et les receveurs « sabotent » les casquettes. Ça n'est pas grave pour la sécurité publique, mais c'est un préjudice appréciable pour la Compagnie, laquelle vient de payer 19.000 francs une boîte de pastilles Gérard.

Alors j'ai interviewé tous les employés que j'ai rencontrés.

— Alors, vous sabotez les casquettes ?
 — Mais jamais de la vie, nous ne sommes pas des anticatolins assez farouches pour enfoncer la calotte à coups de poing !

— Pourtant, cet ordre du jour est de M. le directeur.

— Oh ! mais non, il est trop intelligent pour prendre un arrêté si biscornu, ça doit être un sous-ordre en mal de faire parler de lui.

— Et ça coûte cher une casquette avec visière et calotte ?
 — Cinq francs.

— Diable ! si on vous en reprend une par mois, ça diminuera rudement vos bénéfices. Soyez prudents et ne détériorez pas votre calotte en la repliant en dedans sur le devant !

Et les employés de se tortre.

Comme j'avais commencé à interroger, le continuais :

— A part les visières, tout va bien ?
 — Pour le personnel roulant, ça va assez bien, mais les ouvriers de la Compagnie ne sont pas contents.

— Ah bah ! encore leurs casquettes qui sont mises de travers ?

— Non, seulement, ils ont demandé à M. le directeur le repos hebdomadaire payé comme cela existe pour les « roulants » et la gratuité d'un costume de travail par an.

— Et alors.

— M. le directeur général à Paris leur avait dit d'écrire au directeur du Réseau.

— Ils ont écrit ?

— Oh ! mais oui, une lettre demeurée sans réponse, puis une seconde pour demander une entrevue entre M. le directeur du Réseau et deux employés. Mais M. le directeur a reçu un seul délégué ouvrier et il a déclaré qu'il ne pouvait pas satisfaire à leurs desiderata, que cela ne se faisait pas. Et pourtant ça se fait à Toulon, et c'est pas cher un costume de coutil par an.

— Et alors, ça les a excités ?

— Oh ! c'est de bons types, ils ne s'emballent pas, mais enfin ils ne sont pas des plus contents.

— Et il y a longtemps que M. le directeur a reçu ce délégué ?

— Vendredi 29 mai.

— Tout s'arrangera, dis-je : quand M. le directeur verra qu'on respecte les visières et les fonds de casquettes, il ne pourra plus refuser aux ouvriers un costume complet avec casquette et le repos hebdomadaire payé comme à Toulon, il faut savoir attendre, que diable !

Et sur ce je m'éloignais méditant sur la fragilité des visières de casquettes et le danger qu'il peut y avoir à déformer le fond d'une calotte !

Cette méditation me conduisit à mon bureau où je fis cet article — sans malice du reste — mais parce qu'il est des ordres du jour qui méritent de passer à la postérité aussi bien que ceux de Napoléon à son armée, mais pour de tout autres raisons.

K. V.

Accident de tramway

Vendredi, vers 11 heures du matin, le car n° 27 de la ligne Pont-Tournant-Route de Maron, conduit par le wattman Napean, démarrait du croisement de la rue Charles-III. Il marchait à 8 lorsqu'à la traversée de la rue des Ponts et malgré les appels du timbre, un camion de la maison Lévy voulut traverser la rue Charles-III.

Le car lancé vint tamponner le cheval. Une des branches de la limonière défonça l'avant, brisant la main-courante, le phare, et projetant le contrôleur électrique en arrière.

Le wattman fut légèrement blessé à la jambe gauche, et les voyageurs de l'avant furent à une circonstance tout à fait fortuite de n'être point blessés.

Le wattman avait eu, heureusement, le temps de faire frein arrière, sans quoi le car eût été éventré.

Le cheval avait été rejeté sur le côté; il renversa un enfant de 5 ans, le jeune Jean Denisauer, demeurant chez ses parents, rue de l'Abbé Didelot. L'enfant portait au front une large blessure. Son père, arrivé sur le théâtre de l'accident, l'emporta chez lui et ensuite à l'hôpital où il reçut les soins nécessaires. Son état n'a rien de grave.

Le cheval qui s'était emballé s'enfuit avec le camion et il ne put être arrêté que 50 mètres plus loin. Il n'avait toutefois causé aucun autre accident.

Le car mis hors de service dut être remorqué au Mon-Désert et de là ramené au garage pour être réparé.

Une enquête est ouverte; car les employés du car furent insultés par une bande de débauchés, et s'ils ne furent point frappés ils le furent à la présence du car remorqueur, qui arriva sur les lieux quelque temps après l'accident.

Au tramway (suite)

Il semble que le service ait subi le contre-coup de la température. Il s'est quelque peu alangui.

La tenue des employés de tramway n'est guère favorable par les grandes chaleurs.

Nous avons pris des renseignements, desquels il résulte que l'administration autorise non-seulement le pantalon blanc et la casquette blanche, mais qu'elle cède encore des vestes blanches, d'été, aux employés qui en désirent, et ce, à des prix réduits.

C'est certainement une occasion dont pourraient profiter davantage les intéressés. D'autre part, on leur fournit un uniforme en drap bleu, à chaque période de quatre mois. Peut-être serait-il possible de porter cette période à seize ou dix-huit mois, et de fournir gratuitement un uniforme d'été ?

Quoi qu'il en soit, le port de la tenue en gros drap doit nuire certainement, à la célérité du service, pendant la période caniculaire.

Accident de tramway

Vendredi, vers onze heures du matin, le jeune Jean Denilauer, âgé de 7 ans, demeurant chez ses parents, rue de l'Abbé Didelot, 13, à la sortie de l'école de la rue des Ponts, traversait la chaussée de la rue Charles-III, en même temps qu'un camion venant de la rue de la Salpêtrière. Ce véhicule était à peine engagé sur la voie du tramway qu'arrivait un car se dirigeant vers le terminus de la route de Maron.

Le wattman ne put arrêter sa voiture, qui alla tamponner le camion. Par suite du choc, le cheval fit un brusque écart, renversa sur le sol le jeune Denilauer et partit brusquement vers le haut de la rue Charles-III.

Grâce à ce mouvement, l'enfant ne fut point atteint par les roues du camion qui montèrent sur le trottoir.

Les témoins relevèrent le pauvre petit qui avait une forte plaie contuse au front.

Après avoir été examiné par un médecin de la maternité, il fut conduit au domicile de ses parents.

L'avant du car a été sérieusement endommagé.

Tribune publique

On réclame !... Nancy, le 5 juin 1908.

Monsieur le rédacteur en chef, Nous vous prions de vouloir bien insérer dans votre journal la protestation suivante sur la façon dont le service des tramways se fait sur la ligne Blandan-Pont-Tournant.

Cette ligne est d'un excellent rapport pour la Compagnie et les voyageurs y sont très nombreux.

Or, il arrive que depuis quelque temps, la Compagnie qui, lorsque la ligne suivait l'itinéraire Blandan-Place-Lobau, munissait de remorques ou baladeuses tous les cars à partir de 10 heures du matin, a presque complètement supprimé celles-ci; certains jours moitié des cars en sont pourvus; d'autres jours les remorques sont supprimées complètement.

De sorte qu'à midi et à 7 heures du soir, à la sortie des bureaux et ateliers, il est impossible de trouver place dans les voitures.

On s'empile jusqu'à 20 voyageurs sur chaque plate-forme et le Point-Central passé, en montant vers Blandan, les voyageurs qui at-

tendent aux poteaux doivent renoncer à trouver place dans les voitures.

Aujourd'hui vendredi, jour plutôt de moins grande affluence, à midi, une vingtaine de voyageurs n'ont pu trouver de place aux deux poteaux : Magasins-Renais et Gare, et c'est un tollé général de la part des voyageurs, contre la Compagnie.

Il est très facile à la Compagnie de faire partir pour chaque terminus de cette ligne, vers onze heures et quart du matin et six heures et quart du soir, quelques remorques supplémentaires qui circuleraient entre onze heures et demie et midi et demi, et entre six heures et demie et sept heures et demie du soir.

Les voyageurs s'adresseraient bien à notre municipalité bien pensante; s'il s'agissait d'une procession à Saint-Mansuy, nous obtiendrions sans doute, avec son appui, toutes les voitures supplémentaires que l'on voudrait !!! Et puis les élections sont passées, et il faudrait ajourner notre réclamation à avril 1912.

Nous espérons donc que la Compagnie dans son propre intérêt fera le nécessaire pour donner satisfaction aux voyageurs de la ligne Blandan.

Veuillez agréer, etc.
 Un groupe de voyageurs de tram.

Le tramway jusqu'à Maréville

On annonce que par suite d'un accord intervenu entre la Compagnie générale française des tramways, la municipalité de Laxou et la direction de l'Asile de Maréville, que la ligne Essey-Laxou sera prolongée jusqu'à l'intérieur de l'Asile d'aliénés. Celui-ci sera desservi un voyage sur deux.

Cette amélioration rendra de signalés services aux familles qui possèdent de malheureux parents à Maréville.

Ce service commencera aussitôt les travaux achevés.

Le mouvement des tramways à la Pentecôte

La compagnie des tramways de Nancy nous communique le total de ses recettes pour les fêtes de la Pentecôte, avec rappel des recettes de l'année dernière :

1908. — Samedi, 4,368 60; dimanche, 7,143 45; lundi, 8,126 05; total, 19,640 10, dont pour la ligne de Champigneulle: samedi, 933 25; dimanche 1,145 70; lundi, 1,883 85; total, 3,963 80.

Nombre de voyageurs transportés : 171,233.

1907. — Samedi, 3,419 90; dimanche, 5,159 70; lundi, 5,569 fr.; total, 14,148 60.

Nombre de voyageurs transportés : 132,196.

On voit donc qu'on a transporté en 1908, à la Pentecôte, 40,000 voyageurs de plus qu'à la Pentecôte de 1907. Ceci montre combien le mouvement du tramway augmente à Nancy, combien nos concitoyens usent volontiers de ce moyen de locomotion.

De leur côté, les habitants de la banlieue desservie par le tramway, se déclarent très satisfaits, vont et reviennent plusieurs fois par jour de Nancy « Grande ville » (les recettes de Champigneulle sont symptomatiques à cet égard).

Tramways en panne

Les tramways ont subi un arrêt de 40 minutes, lundi, entre midi et 1 heure.

Naturellement, cet arrêt a été fort mal accueilli par les voyageurs obligés de marcher par la grande chaleur.

Ce qu'on vient de lire a paru dans notre précédente édition.

L'interruption a recommencé. Lundi, vers six heures du soir, de nombreuses personnes stationnaient aux poteaux d'arrêt du tramway, attendant la venue des cars qui devaient les conduire à leur destination.

Les cars arrivaient bien, mais les employés faisaient remarquer aux voyageurs que les voitures n'allaient pas jusqu'aux divers terminus, car l'ordre leur était donné — par la direction — de rentrer le plus rapidement possible au dépôt central de la rue de Boufflers.

- Place Lobau : 1.282
- Bonsecours : 1.920
- Malzéville : 2.552
- Bon-Coin : 1.669

En 1898, on procède aux expériences du fillet protecteur encore en usage actuellement.

En 1900, la Compagnie atteint un chiffre de recettes dépassant 700.000 francs; on songe à l'application des nouveaux tarifs.

L'accord du 31 octobre 1900 arrête le parcours de sept lignes de tramways :

- Maxéville-Jarville;
- Laxou-Essey;
- Préville-Pépinière;
- Bon-Coin-Lobau;
- Saint-Georges-Malzéville;
- Blandan-Place Stanislas.

Enfin, le même accord prévoit la ligne circulaire empruntant les rues Jeanne-d'Arc, de Boudonville et de Metz.

La même année, la Compagnie propose la traction électrique pour les tramways de Nancy.

Ce n'est qu'en 1901 que les premiers cars font leur apparition sur la ligne de Malzéville.

Le cahier des charges du 28 mars 1902 ratifie la substitution de la traction électrique à la traction animale et modifie le réseau dans ce sens :

- Maxéville-Jarville;
- Laxou-Essey;
- Préville-Pépinière;
- Montet-Lobau;
- Saint-Georges-Malzéville;
- Bon-Coin-Place Stanislas;
- Place Lafayette-Rue de Toul.

Ces itinéraires seront bientôt changés, mais, dès cette date, le tarif urbain est fixé à 10 centimes et suburbain à 15 centimes.

Le 15 septembre 1903, une convention intervient. Elle ratifie la nouvelle traction; stipule la redevance annuelle de 1 p. 100 sur les recettes brutes, et le versement d'une

- 6° Pont-Tournant-Malzéville-Malzéville rue de l'Orme;
 - 7° Saint-Mansuy-Place Lobau.
- C'est le réseau actuel.

Le nombre minimum des voyages qui devront être fait chaque jour, dans chaque sens, est fixé à 100 sur les lignes 1, 3, 5; 90 sur la ligne 2; 60 sur les lignes Bonsecours-Jarville; rue de Toul-Place Carnot, Gare-St-Mansuy, à 50 sur les lignes Laxou-Préville, chemin de Tomblaine-Essey.

Enfin, la Compagnie a ajouté, en avril dernier, à son réseau de Nancy, la ligne de Champigneulle, autorisée par décret du 24 juin 1907.

Ainsi qu'on peut en juger, en ces dernières années, la Compagnie et la Ville, d'un commun accord, ont apporté de notables améliorations dans l'exploitation des tramways de Nancy. On sait la part prise par la Compagnie dans les travaux de pavage des rues parcourues par le tramway; on n'ignore pas aussi la complaisance avec laquelle la Compagnie accepta d'assurer en grande partie l'arrosage des rues de la ville.

Ce dernier service va être assuré plus régulièrement dans quelques semaines car la Compagnie a commandé en Amérique un second car arroseur pour permettre un arrosage plus régulier et plus abondant.

Il nous reste à parler des projets de la Compagnie, ou plutôt de M. Schreckenberg car, quoiqu'il en dise, c'est bien lui l'auteur des innovations qui donnent tant satisfaction au public.

Et alors, M. le directeur général à Paris leur avait dit d'écrire au directeur du Réseau. Ils ont écrit ?

Oh ! mais oui, une lettre demeurée sans réponse, puis une seconde pour demander une entrevue entre M. le directeur du Réseau et deux employés. Mais M. le directeur a reçu un seul délégué ouvrier et il a déclaré qu'il ne pouvait pas satisfaire à leurs desiderata, que cela ne se faisait pas. Et pourtant ça se fait à Toulon, et c'est pas cher un costume de couillu par an.

Et alors, ça les a excités ?

Oh ! c'est de bons types, ils ne s'emballent pas, mais enfin ils ne sont pas des plus contents.

Et il y a longtemps que M. le directeur a reçu ce délégué ?

Vendredi 29 mai.

Tout s'arrangera, dis-je : quand M. le directeur verra qu'on respecte les visières et les fonds de casquettes, il ne pourra plus refuser aux ouvriers un costume complet avec casquette et le repos hebdomadaire payé comme à Toulon, il faut savoir attendre, que diable !

Et sur ce je m'éloignais méditant sur la fragilité des visières de casquettes et le danger qu'il peut y avoir à déformer le fond d'une coiffure !

Cette méditation me conduisit à mon bureau où je fis cet article — sans malice du reste — mais parce qu'il est des ordres du jour qui méritent de passer à la postérité aussi bien que ceux de Napoléon à son armée, mais pour de tout autres raisons.

Le projet d'une ligne « navette » sur le quai de la Bataille est abandonné.

Dans un avenir très prochain, la Compagnie prolongera jusqu'au haut de Frouard, sur la route de Liverdun, sa ligne de Champigneulle. Cette voie passera au-dessus du passage à niveau de Pompey, sur le pont actuel qui sera élargi dans ce but. Il nous reste à féliciter l'excellent personnel de la Compagnie. M. Schreckenberg, directeur, possède de dévoués collaborateurs : MM. Coster, ingénieur, chef de l'usine; Blanc, chef du mouvement; Weissenburger, chef de la comptabilité; Tournière, adjoint au mouvement; Jeandel, chef contrôleur; Chadé, chef des ateliers; Ory, chef de la station, et les contrôleurs Sageat, Klein, Etienne, Nicolas, Thierry, Chourreau, Leclerc, Becque, Marchal, Brin, Ragage et Voithier, dont la courtoisie est connue.

Le petit personnel mérite, lui aussi, toute la sympathie que lui témoigne le public pour sa tenue correcte et son bon vouloir.

Les tramways ne s'abordaient plus qu'en se posant des questions insaisissables pour les profanes.

La casquette est-elle réglementaire ?

— Ne touche pas à la calotte !

— N'abime pas plus la visière que la visière.

Et eux de rire, et le public de ne rien comprendre. Mais j'ai voulu m'instruire et j'ai appris que le samedi 30 mai les employés de nos cars avaient trouvé au dépôt cet ordre du jour (n° 226) inscrit au tableau d'ordre :

« Le personnel est informé qu'il est formellement interdit de déformer les casquettes de tenue d'uniforme soit en cassant la visière, soit en écrasant le fond de la calotte et en la repliant en dedans sur le devant. Toute casquette ainsi déformée sera reprise et remplacée au compte de l'employé. »

Ainsi donc les employés de nos cars s'amusent comme de jeunes potaches !

Les wafman et les receveurs « sabotent » les casquettes. Ça n'est pas grave pour la sécurité publique, mais c'est un préjudice appréciable pour la Compagnie, laquelle vient de payer 19.000 francs une boîte de pastilles Géraudel.

Alors j'ai interviewé tous les employés que j'ai rencontrés.

Alors, vous sabotez les casquettes ?

Mais jamais de la vie, nous ne sommes pas des anticatolins assez farouches pour enfoncer la calotte à coups de poing !

Pourtant, cet ordre du jour est de M. le directeur.

Oh ! mais non, il est trop intelligent pour prendre un arrêté si bicornu, ça doit être un sous-ordre en mal de faire parler de lui.

Et ça coûte cher une casquette avec visière et calotte ?

Cinq francs.

Diab ! si on vous en reprend une par mois, ça diminuera rudement vos bénéfices. Soyez prudents et ne détériorez pas votre calotte en la repliant en dedans sur le devant !

Et les employés de se tortire.

Comme j'avais commencé à interroger, le

A part les visières, tout va bien ?

Pour le personnel roulant, ça va assez bien, mais les ouvriers de la Compagnie ne sont pas contents.

Ah bah ! encore leurs casquettes qui sont mises de travers ?

Non, seulement, ils ont demandé à M. le directeur le repos hebdomadaire payé comme cela existe pour les « roulants » et la gratuité d'un costume de travail par an.

Et alors, M. le directeur général à Paris leur avait dit d'écrire au directeur du Réseau. Ils ont écrit ?

Oh ! mais oui, une lettre demeurée sans réponse, puis une seconde pour demander une entrevue entre M. le directeur du Réseau et deux employés. Mais M. le directeur a reçu un seul délégué ouvrier et il a déclaré qu'il ne pouvait pas satisfaire à leurs desiderata, que cela ne se faisait pas. Et pourtant ça se fait à Toulon, et c'est pas cher un costume de couillu par an.

Et alors, ça les a excités ?

Oh ! c'est de bons types, ils ne s'emballent pas, mais enfin ils ne sont pas des plus contents.

Et il y a longtemps que M. le directeur a reçu ce délégué ?

Vendredi 29 mai.

Tout s'arrangera, dis-je : quand M. le directeur verra qu'on respecte les visières et les fonds de casquettes, il ne pourra plus refuser aux ouvriers un costume complet avec casquette et le repos hebdomadaire payé comme à Toulon, il faut savoir attendre, que diable !

Et sur ce je m'éloignais méditant sur la fragilité des visières de casquettes et le danger qu'il peut y avoir à déformer le fond d'une coiffure !

Cette méditation me conduisit à mon bureau où je fis cet article — sans malice du reste — mais parce qu'il est des ordres du jour qui méritent de passer à la postérité aussi bien que ceux de Napoléon à son armée, mais pour de tout autres raisons.

Le projet d'une ligne « navette » sur le quai de la Bataille est abandonné.

Dans un avenir très prochain, la Compagnie prolongera jusqu'au haut de Frouard, sur la route de Liverdun, sa ligne de Champigneulle. Cette voie passera au-dessus du passage à niveau de Pompey, sur le pont actuel qui sera élargi dans ce but. Il nous reste à féliciter l'excellent personnel de la Compagnie. M. Schreckenberg, directeur, possède de dévoués collaborateurs : MM. Coster, ingénieur, chef de l'usine; Blanc, chef du mouvement; Weissenburger, chef de la comptabilité; Tournière, adjoint au mouvement; Jeandel, chef contrôleur; Chadé, chef des ateliers; Ory, chef de la station, et les contrôleurs Sageat, Klein, Etienne, Nicolas, Thierry, Chourreau, Leclerc, Becque, Marchal, Brin, Ragage et Voithier, dont la courtoisie est connue.

Le petit personnel mérite, lui aussi, toute la sympathie que lui témoigne le public pour sa tenue correcte et son bon vouloir.

Les tramways ne s'abordaient plus qu'en se posant des questions insaisissables pour les profanes.

La casquette est-elle réglementaire ?

— Ne touche pas à la calotte !

— N'abime pas plus la visière que la visière.

Et eux de rire, et le public de ne rien comprendre. Mais j'ai voulu m'instruire et j'ai appris que le samedi 30 mai les employés de nos cars avaient trouvé au dépôt cet ordre du jour (n° 226) inscrit au tableau d'ordre :

« Le personnel est informé qu'il est formellement interdit de déformer les casquettes de tenue d'uniforme soit en cassant la visière, soit en écrasant le fond de la calotte et en la repliant en dedans sur le devant. Toute casquette ainsi déformée sera reprise et remplacée au compte de l'employé. »

Le cheval avait été rejeté sur le côté; il renversa un enfant de 5 ans, le jeune Jean Denisauer, demeurant chez ses parents, rue de l'Abbé Didelot. L'enfant portait au front une large blessure. Son père, arrivé sur le théâtre de l'accident, l'emporta chez lui et ensuite à l'hôpital où il reçut les soins nécessaires. Son état n'a rien de grave.

Le cheval qui s'était emballé s'enfuit avec le camion et il ne put être arrêté que 50 mètres plus loin. Il n'avait toutefois causé aucun autre accident.

Le car mis hors de service dut être remorqué au Mon-Désert et de là ramené au garage pour être réparé.

Une enquête est ouverte; car les employés du car furent insultés par une bande de débauchés, et s'ils ne furent point frappés ils le furent à la présence du car remorqueur, qui arriva sur les lieux quelque temps après l'accident.

Et républicain, 6 juin

Au tramway (suite)

Il semble que le service ait subi le contre-coup de la température. Il s'est quelque peu alangui.

La tenue des employés de tramway n'est guère favorable par les grandes chaleurs. Nous avons pris des renseignements, desquels il résulte que l'administration autorise non-seulement le pantalon blanc et la casquette blanche, mais qu'elle cède encore des vestes blanches, d'été, aux employés qui en désirent, et ce, à des prix réduits.

C'est certainement une occasion dont pourraient profiter davantage les intéressés. D'autre part, on leur fournit un uniforme en drap bleu, à chaque période de quinze jours. Peut-être serait-il possible de porter cette période à seize ou dix-huit jours, et de fournir gratuitement un uniforme d'été ?

Quoi qu'il en soit, le port de la tenue en gros drap doit nuire certainement, à la célérité du service, pendant la période caniculaire.

Accident de tramway

Vendredi, vers onze heures du matin, le jeune Jean Denilauer, âgé de 7 ans, demeurant chez ses parents, rue de l'Abbé Didelot, 13, à la sortie de l'école de la rue des Ponts, traversait la chaussée de la rue Charles-III, en même temps qu'un camion venant de la rue de la Salpêtrière. Ce véhicule était à peine engagé sur la voie du tramway qu'arrivait un car se dirigeant vers le terminus de la route de Maron.

Le wafman ne put arrêter sa voiture, qui alla tamponner le camion. Par suite du choc, le cheval fit un brusque écart, renversa sur le sol le jeune Denilauer et partit brusquement vers le haut de la rue Charles-III.

Grâce à ce mouvement, l'enfant n'eut point atteint par les roues du camion qui montèrent sur le trottoir.

Les témoins relevèrent le pauvre petit qui avait une forte plaie contuse au front. Après avoir été examiné par un médecin de la maternité, il fut conduit au domicile de ses parents.

Le volant du car a été sérieusement endommagé.

Et républicain, 7 juin

Tribune publique

On réclame !..

Nancy, le 5 juin 1908.

Monsieur le rédacteur en chef,

Nous vous prions de vouloir bien insérer dans votre journal la protestation suivante sur la façon dont le service des tramways se fait sur la ligne Blandan-Pont-Tournant.

Cette ligne est d'un excellent rapport pour la Compagnie et les voyageurs y sont très nombreux.

Or, il arrive que depuis quelque temps, la Compagnie qui, lorsque la ligne suivait l'itinéraire Blandan-Place-Lobau, munissait de remorques ou baladeuses tous les cars à partir de 10 heures du matin, a presque complètement supprimé celles-ci; certains jours moitié des cars en sont pourvus; d'autres jours les remorques sont supprimées complètement.

De sorte qu'à midi et à 7 heures du soir, à la sortie des bureaux et ateliers, il est impossible de trouver place dans les voitures.

On s'empile jusqu'à 20 voyageurs sur chaque plate-forme et le Point-Central passé, en montant vers Blandan, les voyageurs qui at-

tendent aux poteaux doivent renoncer à trouver place dans les voitures.

Aujourd'hui vendredi, jour plutôt de moins grande affluence, à midi, une vingtaine de voyageurs n'ont pu trouver de place aux deux poteaux : Magasins-Rennis et Gare, et c'était un tollé général de la part des voyageurs, contre la Compagnie.

Il est très facile à la Compagnie de faire partir pour chaque terminus de cette ligne, vers onze heures et quart du matin et six heures et quart du soir, quelques remorques supplémentaires qui circuleraient entre onze heures et demie et midi et demi, et entre six heures et demie et sept heures et demie du soir.

Les voyageurs s'adresseraient bien à notre municipalité bien pensante; s'il s'agissait d'une procession à Saint-Mansuy, nous obtiendrions sans doute, avec son appui, toutes les voitures supplémentaires que l'on voudrait !!! Et puis les élections sont passées, et il faudrait ajourner notre réclamation à avril 1912.

Nous espérons donc que la Compagnie dans son propre intérêt fera le nécessaire pour donner satisfaction aux voyageurs de la ligne Blandan.

Veuillez agréer, etc.

Un groupe de voyageurs de tram.

Et républicain, 7 juin

Le tramway jusqu'à Maréville

On annonce que par suite d'un accord intervenu entre la Compagnie générale française des tramways, la municipalité de Laxou et la direction de l'Asile de Maréville, que la ligne Essey-Laxou sera prolongée jusqu'à l'intérieur de l'Asile d'aliénés. Celui-ci sera desservi un voyage sur deux.

Cette amélioration rendra de signalés services aux familles qui possèdent de malheureux parents à Maréville.

Ce service commencera aussitôt les travaux achevés.

Et républicain, 10 juin

Le mouvement des tramways à la Pentecôte

La compagnie des tramways de Nancy nous communique le total de ses recettes pour les fêtes de la Pentecôte, avec rappel des recettes de l'année dernière :

1908. — Samedi, 4,368 60; dimanche, 7,143 45; lundi, 8,126 05; total, 19,640 10, dont pour la ligne de Champigneulle: samedi, 935 25; dimanche 1,145 70; lundi, 1,883 85; total, 3,965 80.

Nombre de voyageurs transportés : 171.233.

1907. — Samedi, 3,419 90; dimanche, 5,159 70; lundi, 5,569 fr.; total, 14,148 60.

Nombre de voyageurs transportés : 132.196.

On voit donc qu'on a transporté en 1908, à la Pentecôte, 40.000 voyageurs de plus qu'à la Pentecôte de 1907. Ceci montre combien le mouvement du tramway augmente à Nancy, combien nos concitoyens usent volontiers de ce moyen de locomotion.

De leur côté, les habitants de la banlieue desservie par le tramway, se déclarent, grâce à lui facilement, vont et reviennent plusieurs fois par jour de Nancy « Grande ville » (des recettes de Champigneulle sont symptomatiques à cet égard).

Et républicain, 10 juin

Tramways en panne

Les tramways ont subi un arrêt de 40 minutes, lundi, entre midi et 1 heure.

Naturellement, cet arrêt a été fort mal accueilli par les voyageurs obligés de marcher par la grande chaleur.

Ce qu'on vient de lire a paru dans notre précédente édition.

L'interruption a recommencé.

Lundi, vers six heures du soir, de nombreuses personnes stationnaient aux poteaux d'arrêt du tramway, attendant la venue des cars qui devaient les conduire à leur destination.

Les cars arrivaient bien, mais les employés faisaient remarquer aux voyageurs que les voitures n'allaient pas jusqu'aux divers terminus, car l'ordre leur était donné — par la direction — de rentrer le plus rapidement possible au dépôt central de la rue de Bouffiers.

Devant cette grande perturbation dans le transport des voyageurs à l'intérieur de Nancy, au moment où, sur la fin de la journée de travail, chacun a hâte de terminer quelques courses pressantes ou de rentrer à son domicile pour profiter d'un repos nécessaire, la clameur était générale.

Nous nous sommes enquis de la cause de ce brusque arrêt du tramway qui, à Nancy, est le seul moyen économique de se transporter d'un point de la ville à l'autre.

Nous avons appris que cela était dû — tout simplement — au chômage du canal.

En voici la raison : L'usine productrice d'électricité pour la Compagnie du tramway, située à l'extrémité de la rue Charles-II, alimente ses chaudières à vapeur avec l'eau qu'elle puise dans le canal de Marne au Rhin.

Or, depuis la création de cette usine génératrice, aucune réparation urgente n'avait été faite dans le bief de Nancy qui, conséquemment, avait conservé son niveau d'eau à peu près constant et capable d'alimenter les chaudières à vapeur.

Mais, en la présente année 1903, d'importants travaux de réparation doivent être exécutés dans le canal.

En conséquence, la traversée de Nancy dut être mise à peu près à sec, afin que le curage et les travaux indispensables puissent être effectués dans de bonnes conditions.

Ce chômage forcé fut, du reste, annoncé par voie d'affiche, et dans les journaux, et nous croyons qu'une circulaire fut envoyée aux industriels riverains du canal, afin qu'ils prennent les précautions nécessaires pour la marche de leurs usines.

Il faut croire qu'à l'usine électrique du tramway, cela ne fut pas prévu, car lundi donc, à cinq heures du soir, lorsque l'eau diminuait dans le canal, on ne sut comment la chauffer des chaudières, et, par suite, la marche des machines à vapeur actionnant les dynamos.

D'après les renseignements qui nous ont été donnés, cette usine génératrice ne posséderait pas de concession d'eau de Moselle, afin qu'en cas d'avaria de la prise d'eau sur le canal, on puisse alimenter les chaudières à vapeur !

On pourra faire remarquer, à ce propos, que la Compagnie du tramway a dû passer un traité avec la station centrale de la rue du Tapis-Vert pour la fourniture du courant au cas d'extrême urgence. Nous ne connaissons pas entièrement le texte de ce traité, mais nous croyons que le courant ne doit être fourni au tramway que dans la journée, et être interrompu au moment où la nuit survient, c'est-à-dire où l'usine fournissant l'électricité à toute la ville, ne serait plus en mesure de donner — au tramway — le courant nécessaire sans causer de préjudice à ses abonnés.

Quoi qu'il en soit, il nous semble que la municipalité, en octroyant le monopole du tramway à une société, a dû, dans sa convention, prévoir le cas où, par un vice quelconque, se produirait l'arrêt des voitures, ainsi que les sanctions que cet arrêt comporterait.

A notre avis, on ne saurait guère alléguer le cas de force majeure s'il était vrai que la Compagnie du tramway n'a pas de concession d'eau sur le service municipal. Il y aurait là un fait de véritable imprévoyance. Quoi qu'il en soit, la municipalité doit avoir à cœur que pareille suspension du service ne se reproduise plus.

A l'heure où nous terminons ces lignes, la Compagnie du tramway nous fait parvenir cet avis :

« La direction a l'honneur d'informer le public, que par suite du chômage du canal de la Marne au Rhin, le service sera à peu près réduit de moitié pendant la matinée du mardi 16 juin courant. »

Cet avis est la confirmation de ce que nous écrivions plus haut. Mais, jusqu'à plus ample informé, il paraît inacceptable qu'on n'ait pas prévu ce chômage.

Eclair de l'Est - 16 juin

Tramways de Nancy

Avis

La Direction a l'honneur d'informer le public que, par suite du chômage du canal de la Marne au Rhin, le service sera réduit de moitié pendant la matinée du mardi 16 juin courant.

En panne !

Lundi vers midi un quart, juste au moment où toutes les voitures sont remplies de voyageurs, patrons, employés, ouvriers rentrant à leur domicile pour déjeuner, une panne générale s'est abattue sur tout le réseau des tramways de Nancy et de Champigneulle.

Par suite d'un accident survenu à l'usine génératrice, le courant a fait défaut sur toutes les lignes pendant quarante-deux minutes.

Inutile de dire que le public grognait, ce qui s'explique ; ce dont on se plaignait le plus, c'est qu'on ne puisse pas être vivement renseigné sur la durée approximative de l'arrêt.

Si on avait su, non pas tout de suite, mais cinq minutes environ après le début de l'accident que la marche ne reprendrait pas avant trois quarts d'heure, bien des passagers n'auraient pas attendu et auraient évité un retard excessif en rentrant chez eux à pied. Mais on espère toujours que le courant reviendra bientôt ; on attend, on attend ; finalement on se décide à s'en aller, presque toujours trois minutes avant la cessation de la panne.

N'y aurait-il pas moyen d'organiser un service d'avertissement pour des cas analogues ? Avec le téléphone, la bicyclette et autres moyens de communications, il nous semble que ce ne serait pas bien difficile et la Compagnie devrait se faire un point d'honneur de ne pas tenir des gens pressés immobilisés pendant quarante-deux minutes.

Le mieux serait encore que pareil accident n'arrivât plus et que si une machine est mise hors d'usage, ne fût-ce que pour cinq minutes, une seconde fût toujours prête à la remplacer.

Quand on a le monopole du transport par voie ferrée des voyageurs dans une grande ville, il n'est pas permis de mettre leur patience à telle épreuve !

Les lignes qui précèdent avaient été composées quand nous avons appris qu'on aurait vidé le canal entre Frouard et Lanauville ; ce n'a l'air de rien et pourtant ce petit fait serait cause des pannes dont, à juste titre, se plaignent les Nancéiens. Le canal vidé, les turbines de la Compagnie n'étaient plus alimentées et ne pouvaient plus fonctionner. D'où le manque de courant.

Lundi soir, les cars fonctionnaient pas plus qu'à une heure. Après 7 heures. Soumise, même avec sa lanterne, n'eût pas trouvé un car en circulation.

Eclair de l'Est - 17 juin

Tramways en panne

(suite)

Mardi, dans la matinée, le tramway ne marchait pas.

Nous avons fait prendre des nouvelles à la mairie.

On nous y a répondu que, du Rapport adressé à la municipalité, il résultait que la direction du Tramway s'était entendue avec le Service du canal, pour établir un barrage aux eaux de façon à ce que l'usine d'électricité puisse être alimentée, et les cars fonctionner, à partir de midi.

Vers onze heures, déjà quelques cars ont circulé sur les diverses voies du réseau de Nancy. Mais la moitié seulement des voitures étaient mises en service, aussi les voyageurs attendaient-ils assez longtemps aux divers poteaux d'attente le passage des véhicules.

Pour cette mise en marche des tramways, la compagnie a dû s'adresser à la station centrale d'électricité, rue du Tapis-Vert, qui envoyait le courant — par une ligne spéciale — à l'usine génératrice de la rue Charles-III, où il était réparti sur les diverses lignes du réseau de tramway.

Mais, afin de parer à toute éventualité et mettre en marche le plus de voitures possible, la compagnie a, en effet, établi dans le canal un barrage pour retenir les eaux en amont et les envoyer à l'aide de deux pompes centrifuges qui ont été installées, mardi matin, dans les réservoirs de l'usine, où ils pourront alimenter les chaudières.

A propos des observations formulées ici dans notre précédente édition, on est venu nous faire remarquer que, par suite de la

disposition des machines motrices de l'usine génératrice du tramway, la consommation d'eau est tellement considérable qu'il faudrait une grosse conduite pour l'alimentation des chaudières.

A quoi le rédacteur du journal, chargé de suivre cette affaire, a répondu que, cependant, la Station centrale (Tapis-Vert) pouvait produire l'électricité nécessaire — à la fois — au tramway et aux besoins des consommateurs d'électricité de la ville.

— Oui, — réplique-t-on — mais dans l'usine du Tapis-Vert, ce sont des machines à piston qui actionnent les dynamos, tandis qu'à la station de la rue Charles-III (tramway), une seule turbine marchant par condensation, est en service, et que la machine à vapeur permettant de marcher à échappement libre, était en réparation ; en conséquence, on ne pouvait faire appel à l'eau de Moselle, en raison de l'énorme quantité qu'il faudrait consommer.

Tout cela peut se soutenir ; et nous enregistrons volontiers ces explications, mais nous persistons à dire que l'administration du tramway a pour impérieux devoir d'adopter telles dispositions que le transport des voyageurs dans Nancy, — transport dont elle a le monopole — ne soit pas interrompu.

On n'a pas idée de la perturbation causée par une telle interruption.

La ville paraît morte — sinon morte. Le Point-Central, si animé d'habitude, dans l'après-midi, est à moitié désert... La circulation languit, alors que Nancy abrite, en ce moment, quantité de voyageurs, de touristes, de congressistes. C'est extrêmement regrettable.

Ce qu'on vient de lire a paru dans notre précédente édition.

La journée de mardi s'est terminée avec le demi-service.

On espère qu'aujourd'hui mercredi, le barrage établi au canal donnera assez d'eau pour que le service des cars puisse fonctionner comme par le passé.

Eclair de l'Est - 17 juin

Encore la panne des Cars

La compagnie des tramways a fait passer dans les rédactions, une petite note explicative qui ne consèlera guère ceux que la panne a empêchés de gagner à l'heure voulue leur demeure ou leur atelier.

Cette note nous dit que le chômage du canal empêche les cars de circuler.

Mais, pourquoi ? Parce que, paraît-il, l'usine d'électricité (rue Charles III), qui donne le courant aux cars, emploie, pour alimenter ses chaudières, l'eau du canal de la Marne au Rhin. C'est ce qui nous étonne.

Comment l'Etat peut-il concéder à une compagnie le droit de prendre l'eau d'un canal ? C'est déjà raide.

Mais comment une compagnie ne sait-elle pas — ce que tout le public sait — que le canal, qui l'alimente, va être mis à sec pour cause de travaux indispensables ?

La Compagnie des tramways a fait, il y a quelques mois, savoir au public qu'en cas de besoin l'usine électrique de la rue du Tapis-Vert lui fournirait le courant si sa propre usine venait à ne pas pouvoir le lui fournir.

Et alors pourquoi n'a-t-elle pas eu recours à l'usine alliée ?

La ville n'a-t-elle pas le droit, en l'occurrence présente, de protester, et, s'il le faut, d'appliquer une sanction pénale à une compagnie qui a, pendant 24 heures et sans avis préalable, perturbé la vie nancéienne ?

La compagnie ne peut arguer du cas de force majeure ; mais elle paraît bien coupable, au moins, d'imprévoyance. Et n'ayant pu prévoir à temps, elle aurait au moins dû prévenir le public qu'elle ne pouvait plus le transporter.

Mais, déjà lundi, il y avait eu de regrettables pannes dans la journée et le soir la panne fut totale et... imprévue.

Enfin, mardi matin, on s'est décidé à informer le public, seulement par voie des journaux, alors que des affiches auraient dû être placardées partout. C'est un peu trop de sans-gêne.

Explications

Ainsi que nous le disons plus haut, l'usine électrique des tramways, s'alimente au canal et aussi à l'usine d'éclairage électrique de la rue du Tapis-Vert.

Or, depuis hier, l'usine du Tapis-Vert mange — faute d'eau — 2.500 fr. par jour.

Cependant l'usine du Tapis-Vert a eu la sage prévoyance de se faire établir une réserve d'eau, grâce à laquelle, elle espérait pouvoir venir en aide à la Compagnie des tramways. Mais pour des raisons de service les ingénieurs du canal ont obligé la Compagnie de l'éclairage électrique du Tapis-Vert à lever les vannes de sa réserve et à se priver ainsi d'une partie de l'eau qu'elle gardait pour les jours de disette. Elle n'a donc pu venir en aide aux cars. Elle n'y est, du reste, pas tenue. Le traité passé entre les deux Compagnies spécifie que l'usine du Tapis-Vert ne sera tenue qu'à partir de 1909 à venir en aide aux cars en cas de force majeure ; avant 1909 elle ne le fera que si elle le veut bien.

Et comme aujourd'hui elle ne le peut pas, où ne le pourrait-elle en mangeant de l'argent, elle s'y refuse, estimant qu'une perte de 2.500 francs est suffisante par 24 heures.

Un ingénieur nous a déclamé mardi matin à 11 heures que les cars ne marcheraient pas aujourd'hui. Voilà qui est une perspective agréable.

Maintenant la Compagnie est-elle susceptible d'être blâmée et « punie » par la ville ? A ce sujet, les avis sont partagés et nous n'avons pu avoir en l'espèce aucun avis officiel.

Eclair de l'Est - 17 juin

Les Tramways

Le service rétabli

Mardi, dans la soirée, le barrage construit entre les deux murs des quais du pont des Tiercelins était terminé et l'administration des ponts et chaussées faisait remplir cette partie du bief jusqu'à l'écluse de Jarville.

Dans la nuit, l'eau était à sa hauteur normale, mais par suite de la mauvaise construction du barrage établi sur la vase remplissant la cuvette du canal, il fallait laisser échapper l'eau pour consolider le barrage.

Malgré ce léger inconvénient, l'eau atteignant mercredi matin une hauteur assez grande pour que la prise d'eau établie provisoirement sur le talus du canal, puisse fonctionner et, à l'aide de pompes centrifuges, mues par des moteurs électriques, on pouvait alimenter suffisamment les chaudières de l'usine génératrice des tramways.

Il est donc facile à comprendre que les chaudières pouvant être alimentées et produire de la vapeur, les dynamos fournirent le courant nécessaire à la marche des tramways.

Aussi, mercredi, dès la première heure, les cars circulaient-ils en aussi grand nombre qu'avant le chômage du canal et les voyageurs n'étaient plus obligés aux longues attentes devant les poteaux d'arrêt.

Espérons que la Compagnie des tramways profitera de cette leçon pour éviter à l'avenir une perturbation aussi préjudiciable aux intérêts du public que celle qui vient de se produire.

On peut se demander avec curiosité ce que sont devenus pendant les heures de chômage forcé les braves employés du tramway.

Ils étaient réunis au dépôt de la rue de Bouffiers et, en attendant les événements, ils se livraient à des jeux variés, jouant « à la cachette », « au saut de mouton », « à la patte », etc., etc., tout comme aux jours de leur enfance.

Ce qu'on vient de lire a paru dans notre précédente édition.

Une nouvelle panne

Le service avait assez bien fonctionné, mercredi, lorsque, vers 5 heures 1/4, le courant électrique manqua soudain de nouveau, arrêtant net la circulation des cars.

Les craintes furent d'autant plus grandes que l'on appréhenda une longue interruption. Elle fut, heureusement, assez brève, puisque, une demi-heure plus tard, la circulation reprenait son cours normal.

Mais, par l'émoi qu'a causé cette nouvelle panne, on peut juger de l'importance qu'ont prise désormais les tramways dans la vie nancéienne.

Eclair de l'Est - 21 juin

Nouvelle panne des tramways

Par suite de l'orage qui a éclaté dans la nuit de vendredi à samedi, le canal s'est subitement empli dans la partie comprise entre le pont des Tiercelins et le barrage provisoire établi à l'écluse de Jarville pour la prise d'eau des tramways.

Par suite de la poussée des eaux, ce barrage s'est rompu et le canal a été vidé. Cet accident a eu pour conséquence que l'usine électrique des tramways n'a pu continuer à s'alimenter que partiellement en eau dans le canal. Aussi le service des cars a-t-il été réduit de moitié. Dix-huit voitures seulement circulèrent sur les diverses lignes.

Espérons que les réparations du barrage seront rapidement accomplies, car on sait quelle déplorable perturbation l'arrêt ou l'insuffisante circulation des tramways apporte dans l'activité de Nancy grande ville.

Eclair de l'Est - 21 juin

Les tramways arrêtés. — La marche des tramways a été hier encore très irrégulière, par suite de la rupture du barrage destiné à retenir, provisoirement, l'eau nécessaire pour la consommation de l'usine. On n'a pu mettre en circulation qu'une voiture sur quatre environ, et, entre six et sept heures, il y a eu un moment de chômage complet, sauf sur la ligne Maxéville-Bonsecours.

Les inspecteurs assurent que des mesures ont été prises immédiatement pour rétablir le barrage et alimenter la réserve.

Avant sept heures, les voitures recommençaient à marcher sur toutes les lignes. Il faut espérer que cela continuera. Le contraire serait véritablement trop fâcheux, au moment où les fêtes du Concours agricole rendent la circulation intense.

Eclair de l'Est - 21 juin

Conseil municipal DE NANCY

Séance du lundi 22 juin

Le service des tramways

Il déclare que la compagnie traite les Nancéiens avec une ingratitude complète, elle leur refuse des trams ouvriers, des trams du soir, par exemple.

M. Millery se plaint des arrêts récents du service et il demande à M. le maire quelles mesures il compte prendre vis-à-vis de la Compagnie.

M. Gérard. — « Il s'agissait d'un cas de force majeure. »

M. Millery. — « Jamais de la vie. La Compagnie devrait prévoir. »

M. le maire. — « La ville est désarmée. C'est le contrôle qui doit agir. »

M. Claude. — « La Compagnie devrait prendre ses précautions. Elle a absolument manqué de prévoyance. »

M. Ney. — « Mais enfin, il doit y avoir une sanction contre la Compagnie. »

M. Bretagne. — « Il faudrait que le public lui demande des dommages-intérêts. »

M. Michaut. — « Il n'y avait qu'à prendre des voitures et à envoyer la note à la Compagnie. »

M. Xardel. — « Si le tramway ne marchait pas pendant huit jours, il n'y aurait alors rien à faire ? »

M. le maire. — « Si, il y a des déchéances de prévues. »

M. Bretagne. — « Alors, qu'on les applique. »

M. le maire. — « Un extrait du procès-verbal de la séance contenant cette discussion sera transmise à la Compagnie. »

Eclair de l'Est - 24 juin

La ville de Nancy et les Tramways

A la séance du conseil municipal du lundi 22 juin, l'honorable M. Millery faisait avec autant d'humour que de justesse le procès de la Compagnie des tramways, laquelle « à Nancy gagne beaucoup et se gêne peu. » M. Millery terminait son petit réquisitoire en demandant à M. le maire quelles mesures la ville comptait prendre contre une compagnie qui oublie qu'il lui faut de l'eau pour actionner ses machines et qui remise ses voitures au nez du public sans même les prévenir.

Le conseil, la presse, le public attendaient, heureux du réquisitoire de M. Millery, la réponse de M. Beauchet.

Je dois avouer que tout le monde fut désappointé en entendant l'honorable maire répondre :

« La ville est désarmée en face des tramways et l'administration municipale ne pourra qu'adresser copie des observations et critiques du conseil à la direction des tramways. »

En vain MM. Xardel, Claude, Ney, Barthelemy, etc., insistaient-ils pour qu'on agit contre la compagnie autrement que de façon platonique, M. le maire répétait : « Nous sommes désarmés. » Et chacun se demandait : « Mais d'où provient donc un tel désarmement ? »

« Hélas ! trois fois hélas ! ! ! il provient de la... Loi. »

En effet la loi du 11 juin 1880 et un décret du 6 août 1881 disent :

Art. 36. — Le préfet nomme les agents chargés du contrôle et de la surveillance prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 41. — Si l'exploitation vient à être interrompue en totalité ou en partie, si le mauvais état de la voie ou du matériel roulant compromet la sécurité publique, etc., etc., LE PREFET prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires afin d'assurer provisoirement le service... etc....

Une fois de plus l'Etat qui accapare tout a été toute armé aux villes contre les Compagnies de tramways et a remis « à ses mains » de MM. les préfets l'autorité et la... verge.

C'était donc à M. le préfet qu'il incombeait de prendre des mesures lors du dernier « repos » de la Compagnie. La ville est en effet désarmée et désarmée de par la loi.

Aussi lorsqu'en 1903 M. Maringer passa au nom de la ville une convention avec la Compagnie des tramways et quand M. Beauchet renouvela cette convention en 1907, les mêmes clauses furent insérées dans l'une et l'autre conventions — (celle de 1907 n'est du reste qu'une convention additionnelle) — portant à l'article II que « la Ville de Nancy s'engage... suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880. »

Et c'est précisément cette loi qui donne toute autorité au préfet de Meurthe-et-Moselle et enlève tout droit de coercition aux municipalités.

Il n'y avait pas à discuter, M. Maringer signa, M. Beauchet signa, et M. le Préfet resta seul en face de la Compagnie des tramways ; seul il peut, en cas de non explication partielle ou totale, prendre les mesures nécessaires aux frais et risques de la Compagnie.

Maintenant que nous avons exposé la loi, nous savons qu'en ne peut plus le blâmer. « Pourquoi la ville n'a-t-elle rien fait pour assurer le service normal ? mais on peut adresser à M. le préfet la même question et lui demander : « Monsieur le préfet, pourquoi ayant en main, la loi et la force, n'avez-vous rien fait pour assurer le service des tramways si nécessaire dans une ville aussi grande que Nancy ? »

La parole est à M. le préfet de Meurthe-et-Moselle.

Et on peut voir par là ce que serait une exploitation du réseau de chemin de fer par l'Etat, puisque l'Etat n'est même pas capable de contrôler convenablement les faits et gestes d'une compagnie de tramways sur un réseau municipal, excessivement minime en comparaison d'un réseau de chemin de fer.

R. D.

Est républicain, 1. juillet

Le tramway de Malzéville

Nous recevons encore diverses plaintes au sujet du tramway Pont-Tournant-Malzéville.

C'est ainsi que, mardi, à midi, un car de cette ligne a encore filé juste au moment où arrivait la correspondance de la ligne route de Maron.

Il est vrai que la voiture a attendu les voyageurs au passage à niveau du chemin de fer. C'était, sans doute, chose très agréable pour les employés que de voir courir, sous un chaleur torride, plusieurs femmes âgées et chargées de paquets.

Il faut absolument régler, une fois pour toutes, cette question de correspondances et qu'un règlement oblige le car de Malzéville à ne partir qu'après avoir reçu les voyageurs venant de l'une et l'autre ligne aboutissant au pont du canal.

Est républicain, 21 juillet

Le tramway et le pont Saint-Georges

On nous écrit de Nancy :

Ces jours derniers, me trouvant sur le nouveau pont Saint-Georges, j'ai entendu trois hommes se plaindre des lenteurs de la réfection de la ligne du tramway et de l'installation d'une deuxième ligne contiguë à la première, depuis la rue de l'He-de-Corse jusqu'au passage à niveau du chemin de fer de la gare Saint-Georges.

L'un disait : « Voilà bientôt deux mois que les travaux sont commencés et, ce qu'il y a de plus étonnant, c'est que la plupart du temps il n'y a qu'une dizaine d'ouvriers. »

Cependant ces lenteurs sont non seulement des plus préjudiciables à la circulation, mais peuvent occasionner de très graves accidents dans cette partie de la ville.

Samedi matin, jour de marché, il y avait au moins une trentaine de voitures de la campagne qui attendaient, les unes derrière les autres, que les voitures du tramway soient passées, pour pouvoir s'engager sur le pont. D'autres voitures, fatiguées d'attendre, passent par la rue Lamotte pour arriver en ville.

« Vous avez parfaitement raison, répliqua un autre, je partage votre avis. Mais croyez-vous que l'administration des ponts et chaussées soit pressée dans les travaux du pont ? Tenez, dit-il, regardez, il n'y a même pas encore de garde-fou le long des rampes donnant accès sur ce pont. »

Cependant cette rampe atteint jusqu'à trois et même quatre mètres de hauteur. Les ponts et chaussées attendent sans doute que quelqu'un se soit tué ou cassé un bras ou une jambe, en tombant, pour effectuer cette opération.

« Eviter des accidents, me répondit-il, à des ivrognes ? ils n'ont qu'à suivre le milieu de la chaussée. »

« Non seulement à des ivrognes, repris-je, mais à tout le monde ; à des enfants par exemple, en jouant où en se poussant. »

« Ah ! que voulez-vous, ajouta-t-il, on ne peut pas faire tout le même jour. »

En rapportant ces faits, je me fais l'écho des habitants qui expriment un profond mécontentement des lenteurs des travaux. Il faut espérer que les administrations intéressées donneront immédiatement des ordres pour faire disparaître cet état de choses afin de donner satisfaction au public.

E. P.

Les tramways à Nancy

Nous avons reçu la lettre suivante :

« Nancy, le 27 juillet 1908. »

« Monsieur le directeur, « Nous lisons dans l'Est républicain du 27 courant, que le service de tramway a été insuffisant dimanche dernier, sur la ligne d'Essey-Préville. »

Nous avons l'honneur de vous informer que des dispositions avaient été prises pour assurer dans la journée d'hier, le grand trafic, auquel la Compagnie devait s'attendre et dans ce but, 105 voitures, tant motrices que remorques, étaient mises en service, contre 88 le dimanche correspondant l'année dernière. Le nombre de kilomètres-voitures parcourus a été de 11,689 contre 9,400 l'année dernière.

Il s'est trouvé que le service a été insuffisant sur Essey, par suite de la coïncidence des courses de Jarville avec la distribution des prix de la Société de tir de Nancy. Nous en prenons bonne note, en vous informant que nous faisons prendre les mesures nécessaires, pour y parer à l'avenir. Recevez, monsieur, nos salutations empreintes.

Le directeur du réseau de Nancy. »

(La Compagnie reconnaît que son service a été insuffisant dimanche sur Essey, en raison des courses de Jarville. C'est ce que nous avions constaté. Elle ajoute qu'elle fera à l'avenir des efforts pour améliorer son service le dimanche. C'est ce que nous avions demandé. Tout est donc pour le mieux. — Note du journal.)

Est républicain, 10 août

Les tramways en panne

Dimanche, vers quatre heures de l'après-midi, les cars qui se trouvaient sur les diverses lignes du réseau des tramways de Nancy, s'arrêtaient brusquement par suite de l'absence de courant électrique sur les câbles aériens.

On chercha aussitôt la cause de cet arrêt et l'on constata que par suite de l'orage de vendredi dernier, les câbles souterrains distribuant l'électricité aux quatre secteurs du réseau étaient brûlés et que des « pertes » de courant se faisaient à la terre.

Les ingénieurs durent réunir deux secteurs ensemble pour faire passer le courant dans tout le réseau et permettre la continuation de la marche des cars.

Cette opération ne fut terminée qu'à six heures du soir, heure à laquelle le service put reprendre comme auparavant.

Cet arrêt de longue durée a gêné un grand nombre de promeneurs qui se disposaient à se rendre en tramway vers diverses localités de la banlieue pour jouir de la fin d'une belle journée estivale.

Ajoutons que peu après minuit, lorsque tous les cars furent rentrés au dépôt, des équipes d'ouvriers ont fait des fouilles pour remplacer les câbles souterrains.

Est républicain, 10 août

Les fantaisies des tramways

Dimanche, vers 2 h. 1/2 de l'après-midi, un car de la ligne Préville-Saint-Max a déraillé à l'angle de la rue Saint-Jean et de la place du même nom, au tournant brusque de la rue de l'Equitation.

La voiture sortit des rails et peu s'en fallut qu'elle n'allât défoncer une des devantures des magasins Mathieu-Weinberg.

Heureusement il y eut plus de peur que de mal. Aucun des voyageurs ne fut blessé et le car lui-même réintégra la voie directe quelques instants plus tard.

Vers 4 h. 3/4, une interruption du courant électrique arrêtait, sur toutes les lignes, la marche des voitures. Celles-ci étaient bondées de voyageurs qui, las d'attendre pendant près d'une demi-heure, descendirent.

Ce n'est qu'à 6 heures que la marche put reprendre. Il est surtout curieux de constater que ces accidents se produisent, soit les jours de fête, soit les jours où il y a foule dans les tramways.

Est républicain, 18 août

Blanc poteau ! Poteau blanc !

La Compagnie des tramways avait eu l'excellente idée de faire placer un poteau d'arrêt à proximité des rues Lamotte et Bastien-Lepage à la grande joie des habitants de ces deux rues qui ainsi n'auraient plus à courir jusqu'au pont du canal où le stationnement, très désagréable — surtout en hiver — expose les voyageurs aux intempéries de la mauvaise saison. Hélas ! leur joie fut de courte durée ; elle ne dura que « ce que durent les roses, l'espace à un matin ».

Par quel phénomène étrange le poteau blanc, le matin devint-il, le soir, poteau noir et celui plus haut qui se trouve à la cuifée du pont du canal, c'est-à-dire à un endroit où il n'y a pas de maison d'habitation, de noir qu'il était se mua-t-il en poteau blanc, au grand désappointement des habitants du quartier ? On se le demande.

A. S.

Est républicain, 21 août

Encore un poteau blanc !

On nous écrit de Nancy : Et moi aussi, comme votre correspondant de mardi dernier, je me plaindrais volontiers de la disparition d'un poteau blanc du tramway. Je le fais d'autant plus que je ne suis pas seul à regretter son enlèvement.

Depuis une dizaine de jours, la ligne de St-Mansuy fonctionne jusqu'à son terminus définitif, situé environ deux cents mètres plus haut que celui usité jusqu'à présent. Ce dernier était un peu plus bas que le débouché de l'ancien sentier de la Colotte, au-dessus du passage Saint-Mansuy, en face du bas de la rampe qui donne accès à l'église, un peu plus haut que la nouvelle rue en construction qui rejoindra la rue de la Colonne à la rue de Toul, et au milieu d'une agglomération de maisons assez importante.

Or, la compagnie du tramway a supprimé le poteau blanc qui marquait ce terminus provisoire, de telle sorte que les habitants des maisons toutes proches, ceux de la Colonne qui utilisent le passage Saint-Mansuy, les fidèles qui gagnent ou qui quittent l'église, sont obligés de monter jusqu'au terminus, soit deux cents mètres plus haut, ou de descendre jusqu'au croisement de la rue de Monbois, soit deux cents mètres plus bas, pour prendre le car.

Il semble donc que l'arrêt facultatif à l'ancien terminus aurait pu être conservé sans aucun dommage pour la compagnie et au mieux des intérêts de ses clients. Si vous pouviez obtenir son rétablissement, vous rendriez grand service à ceux-ci.

P. C.

Est républicain, 22 août

Tramways suburbains de Nancy

Comme nous l'avons annoncé, un décret d'utilité publique vient d'être rendu pour les tramways Nancy-Dombasle et Nancy-Pont-Saint-Vincent. Le cahier des charges porte ces clauses intéressantes :

« Le réseau comprendra deux lignes partant toutes deux de la rue des Quatre-Eglises, près du Marché couvert, à Nancy. »

La première empruntera à Nancy la rue des Quatre-Eglises, la rue de la Salpêtrière et la porte Saint-Nicolas ; puis la route nationale n° 4 de Paris à Strasbourg, jusqu'à Dombasle, sauf dans une partie de la traversée de Saint-Nicolas, où elle sera établie sur l'embranchement n° 4 du chemin d'intérêt commun n° 1. Elle utilisera les lignes de la Compagnie générale française de tramways, depuis la porte Saint-Nicolas jusqu'à Jarville.

La deuxième empruntera, à Nancy, la rue des Quatre-Eglises, puis la route nationale n° 74 jusqu'à Pont-Saint-Vincent, sauf deux déviations, l'une près de Chavigny, l'autre à Neuves-Maisons. Elle utilisera les lignes de la Compagnie générale française de tramways entre la rue des Quatre-Eglises et la rue Jeanne-d'Arc.

Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique. Les travaux devront être commencés dans un délai de cinq mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et déterminés de telle façon que les lignes puissent être livrées à l'exploitation dans un délai de dix-huit mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste, escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermé à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre. L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les arrêts pour prendre et laisser les voyageurs n'auront lieu qu'à certaines stations, dont le nombre et l'emplacement seront soumis à l'approbation préfectorale. Ces arrêts

seront indiqués par des poteaux peints en rouge. Il sera prévu, en outre, des arrêts facultatifs indiqués par des poteaux peints en blanc qui ne seront observés qu'autant qu'il y aura en cet endroit des voyageurs à prendre ou à laisser.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi soit dans des bâtiments existants, soit dans des abris spéciaux, des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et pour la réception et la livraison des messageries suivant les indications ci-après : Nancy, Laneuveville, Saint-Nicolas, Varangéville, Dombasle, Vandœuvre, Chavigny, Neuves-Maisons, Pont-Saint-Vincent.

Les trains se composeront de cinq voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 50 mètres, sauf sur la ligne de Nancy à Dombasle, dans la traversée de Nancy, où, pour les trains non ouvriers, et ceux circulant les jours non fériés, la longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure s'il est fait usage de freins ordinaires et de 25 kilomètres à l'heure s'il est fait usage de freins continus. Elle sera réduite dans la mesure qui sera jugée nécessaire par le préfet quand les circonstances l'exigeront et notamment dans la traversée des agglomérations.

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens, est fixé à onze. Le service sera assuré de 7 h. 30 du matin à 6 h. 30 du soir en toutes saisons. Il y aura, en plus, le matin, un train ouvrier sur chaque ligne à l'heure convenable pour desservir les usines.

Est républicain, 5 septembre

Les courants d'air des tramways

C'était inévitable. Les premières fraîcheurs nous ramènent les plaintes au sujet des courants d'air qu'on a subi les voyageurs des tramways.

Nous avons sous les yeux la lettre d'une de nos lectrices à ce sujet. Il est évident que rien n'est aussi désagréable, et malheureusement aussi, préparatoire aux rhumes, que les courants d'air répétés qu'on a à subir dans les cars chaque fois qu'un voyageur monte ou descend, chaque fois que le contrôleur ou le distributeur de billets ont à aller de la plate-forme à l'intérieur.

Mais, pour le moment, on n'a pas encore trouvé le moyen d'annihiler complètement le mal. Tout ce que l'on peut faire — et ce que l'on fera certainement — c'est de laisser les portes ouvertes le moins largement et surtout le moins longtemps possible. On pourrait obtenir aussi sans doute de l'administration des portes fermant mieux, car il faut bien convenir que la trépidation fait la plupart du temps jouer les portes, d'où un continué courant d'air.

Notre lectrice se plaint en même temps de la brusquerie avec laquelle un employé avait répondu à son observation. Il est certain que l'employé aurait mieux fait de fermer complaisamment la porte. Cette simple note lui tombera peut-être sous les yeux ou lui sera signalée même par qui de droit, de sorte que, dorénavant, il accueillera les doléances avec moins de raideur.

Est républicain, 7 septembre

Dans les tramways

M. Schreckenber, directeur de la Compagnie des tramways à Nancy, après avoir séjourné quelques jours dans notre ville, repartira pour Paris mardi matin et rentrera à Nancy le 23 septembre pour reprendre, après un congé de trois mois, la direction des tramways.

Pendant la journée de dimanche, la Compagnie des tramways avait mis en circulation sur la ligne Place-Lobau-Saint-Mansuy les cars qui, d'ordinaire, circulent sur la ligne Sergent-Blandan-Pont-Tournant de Malzéville et qui sont, comme on sait, les plus vastes et les plus confortables. Nous trouvons fort bien qu'on se montre aimable vis-à-vis les pèlerins et les promeneurs innumérables qui ont afflué dimanche à Saint-Mansuy, mais nous trouverions mieux encore que la Compagnie ait sur toutes les lignes des cars confortables et vastes, car il en est certains qui sont réellement bien misérables pour une ville de ce genre. C'est ce que nous avons voulu dire, en parlant, hier, de certaines fautes graves dans la gestion des intérêts à lui confiés. — Il ne s'agissait nullement, dans notre esprit, de sa gestion financière.

Requête à la Compagnie des tramways

Nancy, le 4 septembre 1908. Monsieur le rédacteur en chef, Nous avons recours à votre estimable journal pour faire paraître dans vos lignes la réclamation suivante à la Compagnie des tramways, laquelle, nous en sommes certains, aura votre approbation.

Monsieur le directeur de la Compagnie des tramways de Nancy,

Nous avons l'honneur de solliciter votre haute bienveillance un arrêt de tous les cars, non pas facultatif, mais forcé, à la sortie de la Pépinière, sur le boulevard, pour les raisons suivantes :

Ce tramway dessert la Pépinière et un quartier des plus peuplés de la ville de Nancy, entre le canal et la Meurthe ; c'est le quartier dénommé autrefois Cité agricole, sur lequel se sont élevées des usines très importantes.

La plupart du personnel de ces usines prend le tramway en raison du temps relativement restreint qui lui est accordé pour le repas de midi ; un arrêt serait donc indispensable.

Autrefois, l'endroit où nous vous demandons cet arrêt, était une tête de ligne ; c'est donc une preuve qu'il avait été reconnu comme devant rassembler un assez grand nombre de voyageurs.

Cet arrêt évitera encore des accidents qui peuvent se produire et se sont déjà produits à cet endroit, car le tramway rase la sortie de la Pépinière à un mètre près.

Nous espérons, Monsieur le directeur, que vous ferez droit à notre requête et, en vous remerciant à l'avance, nous vous prions d'agréer nos sincères salutations.

Un groupe d'intéressés.

Est républicain, 10 septembre

Un cas de folie ?

Mercredi, dans l'après-midi, les agents ont arrêté, place Carnot, le directeur d'une grande administration de notre ville, touchant au service public.

Il a été conduit dans une maison de santé pour y être examiné. Cet internement est fait, nous dit-on, à la demande même de la famille de ce directeur qui, d'ailleurs, était en congé depuis près de trois mois déjà, et qui avait dû prendre ce congé, à la suite de certaines graves fautes commises dans la gestion des intérêts à lui confiés.

Dès ce moment, l'état mental de la personne en question paraissait étrange, et il causait de l'inquiétude à son entourage.

Il nous serait facile d'en dire bien davantage. Bornons-nous à ajouter qu'au moment où les agents le prièrent de le suivre, le malheureux portait à sa boutonnière plusieurs décorations qu'il déclarait avoir reçues, à peu de jours d'intervalle.

Est républicain, 12 septembre

Un cas de folie (suite)

Nous avons parlé de la folie qui vient de frapper le directeur d'une grande administration de notre ville.

Il n'y a plus de motifs de cacher l'identité de cette personne, puisqu'il est connu en ville qu'il s'agit de M. le directeur des tramways. Celui-ci, au début de son administration, avait montré une grande activité, mais depuis 18 mois ou deux ans, cette activité s'était considérablement ralentie.

C'est ainsi que la direction des tramways ne répondait plus, depuis longtemps, aux requêtes et lettres qui lui étaient adressées. En outre, le directeur a porté, la responsabilité devant le public, de la brusque cessation du service, il y a quelque temps, en raison de la baisse du canal, cessation qu'il n'avait pas su prévoir.

L'affaire du vol de 19,000 fr. avait été également fort fâcheuse, puisque c'était un employé de la direction qui s'était laissé voler si naïvement. C'est ce que nous avons voulu dire, en parlant, hier, de certaines fautes graves dans la gestion des intérêts à lui confiés. — Il ne s'agissait nullement, dans notre esprit, de sa gestion financière.

Au surplus, c'est à la suite de ces erreurs — dont nous venons de rappeler deux des principales — que le malheureux directeur fut mis en congé, et ce congé allait lui être renouvelé sine die, quand ses excentricités motivèrent son internement.

Dans cet ordre d'idées, nous écrivions hier encore, qu'on pourrait en dire bien davantage, car ces excentricités furent multiples. Espérons que la nouvelle direction s'attachera à donner satisfaction aux desiderata déjà si souvent exprimés et que nous aurons l'occasion de rappeler.

Un exemple, entre plusieurs. On brûle, paraît-il, à la direction des tramways, les objets trouvés dans les voitures. La direction ne pourrait-elle en faire dresser une liste comme pour les objets trouvés dans la rue et la faire connaître au public ?

C'est bien peu de chose. On obtiendra certainement cette première amélioration et d'autres, encore.

Est républicain, 13 septembre

Sur les tramways (suite)

Nancy, le 7 septembre 1908. Monsieur le rédacteur en chef de l'Est républicain, à Nancy.

J'ai lu l'article du 6 écoulé concernant ces courants d'air dans les tramways. L'on a déjà fait trop de réclamations à ce sujet, sans qu'il soit porté remède. Dans d'autres villes, la portière de devant est fermée pendant le trajet, et l'on perçoit par une petite portière dans la porte de devant, ce que la direction n'ignore pas, mais elle ne veut pas l'appliquer.

A quand les abris en cas de pluie pour les voyageurs ?

Samedi 5 écoulé, à deux heures, j'ai voulu prendre le tramway au coin de la Commanerie. Il y avait une seule voiture et elle était complète. Pourquoi a-t-on des remorques ? Le même soir, à sept heures, rue des Dominicains, au coin, six facteurs des postes, un sergent de ville et un employé de la mairie montent sur la plate-forme de devant, où il y avait déjà six personnes. L'intérieur est complet, la plate-forme derrière de même. En tout, 44 personnes. L'on avait encore oublié la remorque !

Le tramway étant service public, il devrait y avoir contrevention pour surcharge, puisqu'il y a indication du nombre des personnes, sinon qu'on supprime cette indication, qui n'a pas son effet.

Hier dimanche, toujours encombrement sur la ligne Sergent-Blandan, entre 2 h. 1/2 et 4 h. soir.

J'espère que l'on portera remède à toutes ces réclamations justes, d'autant plus que le tramway à Nancy fait de beaux bénéfices, il devrait contenter les voyageurs.

Dans cette attente, recevez mes salutations empreintes.

Un lecteur.