

La lettre des Amis de Montluçon

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET D'ARCHÉOLOGIE



Séance mensuelle du 11 juin 2010

✉ contact@amis-de-montlucon.com
www.amis-de-montlucon.com

LES TRANSPORTS URBAINS DE MONTLUÇON : DES PROJETS DU TRAMWAY À MAÉLIS

Dans l'essor industriel que Montluçon a connu dans la seconde partie du XIX^e siècle et au début du XX^e, la ville, s'étendant sur la Ville-Gozet naissante, est passée de 5 000 à 30 000 habitants et la grande majorité de ceux-ci n'avait que la marche pour se déplacer. Les débuts d'un transport public se sont fait sentir dès 1892 mais il fallut attendre 36 ans pour que l'idée se réalise, et ce thème a été développé par Gaëtan Hardouin dans sa conférence : **Les transports en commun de Montluçon : des projets de tramways à Maélis**, avec projection de nombreux documents.

Cinquante personnes étaient présentes à cette conférence, la dernière avant les vacances des *Amis de Montluçon*. Gaëtan Hardouin, qui a par ailleurs effectué des recherches sur les pompiers de l'Allier, est natif de cette ville, et il est capitaine de gendarmerie à l'E.S.O.G. Le sujet de sa conférence, totalement inédit, a été développé de façon exhaustive dans toutes ses phases : les dates, les directeurs, les lignes, les véhicules, les marques, les couleurs. Pour *la Lettre des Amis de Montluçon*, le conférencier a bien voulu nous transmettre un résumé des 280 pages qui constituent son travail.

Maurice Malleret

Le 1^{er} août 1892, un projet de réseau de tramways à traction mécanique destiné à desservir Nérès-les-Bains et les principales rue de Montluçon est proposé par M. Pénaud, le directeur, à Paris, de la *Tribune des colonies et des protectorats*. Ce premier projet reste sans suite car

la municipalité de Jean Dormoy veut éviter d'engager les finances de la ville dans cette entreprise en raison du fait que M. Pénaud demandait une garantie d'intérêts.

En 1895 la municipalité est très sollicitée par des concessionnaires prêts à réaliser un réseau de tramways en ville, et 9 propositions sont ainsi transmises. Le 1^{er} janvier, M. Ernest Albéric, cafetier sur le boulevard, demande au maire la concession, durant trente ans, du droit d'installer dans la commune, tout service de transport de personnes ou de marchandises suivant tous les modes de déplacements connus où à venir. La ville ne donne pas de suite. Le 19 avril, M. Cauderay, ingénieur et exploitant de 14 réseaux, demande en rétrocession la convention des tramways. Le 11 mai, Mlle Riche, originaire de Montluçon mais demeurant à Paris, déclare vouloir exploiter un tramway à vapeur sans rails. Le 14 mai, c'est la *Compagnie de l'industrie électrique* qui présente ses offres à la ville. Le 1^{er} juin, la *Société Rigaud et compagnie* veut à son tour

À noter sur votre agenda...

Dimanche 12 septembre 2010,

Excursion d'automne en forêt de Tronçais.

Déplacement en voitures particulières avec
co-voiturage.

Départ à 13 h 30, avenue Marx-Dormoy
(devant Monoprix) à Montluçon.

Inscriptions pour tous les participants
(personnes possédant un véhicule ou sans
véhicule) auprès de Marie-Hélène Meurville
avant le 8 septembre.

Séance publique

Dimanche 17 octobre, 15 h 30

Salle Robert-Lebourg

Max SCHIAVON :

- Le général Alphonse Georges,

un destin inachevé

Notre société vient d'être reconnue « organisme d'intérêt général à caractère culturel » par les services fiscaux. Désormais, elle est habilitée à délivrer un reçu fiscal à ses adhérents (cotisation et dons, l'abonnement à la *Lettre mensuelle* n'entre pas dans cette mesure).

Cette mesure entrera en vigueur à compter de la saison 2010-2011. Ainsi nos membres qui auront réglé leur cotisation de la saison 2010-2011 avant le 31 décembre 2010 se verront délivrer un reçu fiscal qu'ils pourront inclure dans leur déclaration de revenus de 2010.

installer un réseau de tramways. Le 1^{er} juin, M. Pétrequin, ingénieur à Lyon, demande une concession de tramways avec prolongement sur Nérès-les-Bains et Commentry. Le 8 août, M. Albéric, associé avec la *Compagnie de l'Omnium lyonnais de chemins de fer et tramways*, se manifeste après une annonce restée sans suite. Le 15 novembre, une demande nouvelle émane de M. Malet, ingénieur à Paris. Le 4 décembre, la *Société générale d'éclairage et de force motrice* présente à son tour un projet fonctionnant à l'air comprimé. Le conseil municipal se montre plutôt favorable aux projets de MM. Cauderay, Pétrequin et Albéric.

En janvier 1896, le préfet signale que la ville doit d'abord demander la concession pour elle-même avant de la rétrocéder ensuite à qui bon lui semble. Le 23 février, la ville fixe les conditions sur le mode de traction qui devra s'effectuer par moteur électrique et fil aérien. Trois lignes sont imposées : Gare - Ville-Gozet, Gare - Cimetière de l'Est et Montluçon - Nérès. Mais ce cahier des charges ne convient pas à tous les demandeurs. Le 8 juin, le conseil adopte la proposition de l'*Omnium lyonnais* qui a cédé ses droits à un industriel, M. Grammont.

La convention et le cahier des charges sont signés le 6 juin 1899 mais le conseil d'Etat demande de réduire la concession de 75 à 50 ans. M. Grammont refuse ces conditions, et, ne donnant plus de nouvelles, il se retrouve déchu de ses droits par voie judiciaire le 13 juin 1903.

Ce n'est que que le 28 avril 1912, sous la municipalité de Paul Constans, qu'on reparle de tramway. La ville souhaite céder la concession des tramways à M. Lasalle, président de la C.C.I. de Montluçon-Gannat et M. Despons, ingénieur à la *Compagnie des chemins de fer du Nord*. Le cahier des charges de ce projet est parfaitement abouti et le fonctionnement du réseau, les « *Tramways de Montluçon et environs* », est détaillé à partir de ses 6 lignes partant toutes de la gare dont les terminus sont la Côte-Rouge pour la **ligne 1**, le Cimetière de l'Est pour la **ligne 2**, les Casernes (en construction) pour la **ligne 3**, Nérès-les-Bains pour la **ligne 4**, Domérat pour la **ligne 5** et Marmignolles pour la **ligne 6**. Les enquêtes d'utilité publique sont effectuées durant la guerre et le 28 avril 1919, le projet complet est sur le point d'être transmis par le service du contrôle des *Ponts et Chaussées* auprès du ministre des Travaux publics. Mais avant de soumettre le dossier, l'administration veut connaître les moyens financiers et techniques du concessionnaire et M. Despons, resté seul concessionnaire depuis le décès de M. Lasalle en novembre 1916, ne répondant pas aux courriers des autorités, ce projet n'a pas de suite.



Photo d'une voiture de tramway «*Tramway de Montluçon et ses environs*» qui avait été envisagé en 1912

pour construire son propre réseau. Malgré la présentation d'un projet identique au précédent, les *Ponts et Chaussées* émettent un avis défavorable en raison des recettes estimées trop faibles au regard des annuités de remboursement de l'emprunt. En 28 ans de projets de tramways, une solution n'est toujours pas trouvée et le besoin d'un transport se fait de plus en plus sentir.

Le 24 septembre 1921, un rapport complet est présenté. C'est le projet d'un service d'autobus en exploitation directe. 7 lignes sont prévues : 4 interurbaines pour desservir à partir de la gare, via les grands axes, les villages voisins, et 3 lignes urbaines pour la desserte des autres quartiers. La municipalité décide alors d'acquérir 12 bus *Saurer* payables en 10 annuités. Les autobus sont sur le point d'être livrés lorsque la ville explique à la maison *Saurer* que l'autorité préfectorale n'a pas encore validé sa décision d'achat car le ministère de l'Intérieur assimile l'opération d'achat à un emprunt et demande des garanties. Le 12 février 1923, le ministre refuse d'accorder l'autorisation d'acheter les 12 autobus. Le projet du service d'autobus de transport en commun devient donc caduc.

Entre décembre 1926 et août 1927, 4 sociétés se proposent pour organiser un service d'autobus. Le 15 décembre 1927, la ville arrête son cahier des charges avec tous les détails d'organisation, le volume d'autobus à utiliser, les tarifs, les horaires de passage, la fréquence... 4 lignes sont prévues, **ligne 1** : Casernes - Gare - Cimetière de l'Est, **ligne 2** : Les Isles - Hôtel de ville - Désertines, **ligne 3** : Les Marais - Gare - St-Jean et **ligne 3 bis** : Les Marais - Gare - St-Jean - Nérès-les-Bains. Mais rien n'est encore réalisé.

Enfin, le 24 novembre 1928, le conseil municipal de Marx Dormoy concède à la société *Rossignol*, sise rue Barathon, l'exploitation du service des transports en commun. La *Société des autobus montluçonnais*, la *S.A.M.*, est créée pour la circonstance. Le service des autobus débute le mercredi 1^{er} mai 1929 et l'exploitation régulière a lieu le 7. La **ligne n° 1** est identifiée par un disque vert, la **ligne n° 2** par un jaune et la **ligne n° 3** par un rouge. La lettre **N** dans un disque rouge signale les autobus à destination de Nérès-les-Bains de la **ligne n° 3 bis**. La ligne n° 3 diffère du cahier des charges car elle dessert la Ville-Gozet et non les Marais en raison du passage à niveau de la rue de la République dont le trafic ferroviaire peut bloquer la circulation jusqu'à 5 heures par jour ! Le dépôt et les garages de la *S.A.M.* sont installés rue Ampère et rue du 14 juillet. Le bureau de renseignements et de correspondance est, avec le syndicat d'initiative, au 1^{er} ter, avenue de la Gare. Pour ce service, 12 voitures *Delahaye* type 83-59, à 2 agents, de 25 places assises et 15 debout et de couleur jaune et bleu sont utilisées. Parmi ces autobus, 9



Présentation des premiers bus mis en service et du personnel devant la mairie de Montluçon

sont carrossés d'origine et servent pour le service concédé. Les 3 autres sont carrossés différemment par la société *Rossignol* elle-même. Les autobus sillonnent les rues de la ville de 6 h 25 à 20 h 40 en partant de chaque terminus toutes les demi-heures. Le point de correspondance est au carrefour des Forges. Ces bus sont un succès et 1.557.624 passagers sont transportés dès la première année. La concession est renouvelée le 30 avril 1939 pour 10 ans. Les lignes sont alors réorganisées, **ligne n° 1** : Casernes - St-Jean, **ligne n° 2** : Guineberts - Cimetière de l'Est et **ligne n° 3** : Côte-Rouge - les Marais - Désertines - Marmignolles. La ligne de Montluçon - Nérès est maintenant distincte du service des lignes urbaines. La *S.A.M.* propose la mise en service de nouveaux autobus *Renault ZP* gazogène, de 37 places avec chauffeur-receveur, à carrosserie *Rossignol*, qui remplaceront au fur et à mesure les voitures *Delahaye*.

La Seconde guerre mondiale pénalise fortement le fonctionnement du réseau entre les différentes réquisitions de matériels et les pénuries de carburant ou de pneumatiques. Il est interrompu à 3 reprises et seule la ligne 3 parvient à garder une activité très réduite.

La période d'après-guerre est aussi très difficile pour la *S.A.M.* au point qu'elle envisage de résilier la convention en 1946. Elle ne parvient finalement à rétablir le bon fonctionnement du réseau qu'en 1949. En 1953, les autobus ont parcouru 234.276 km et transporté 1.047.461 passagers.

En mars 1957, un nouveau cahier des charges et une nouvelle convention sont signés entre le sénateur-maire André Southon et Mme Clémence veuve Rossignol. Ces documents permettront en octobre le prolongement de la **ligne n° 1** jusqu'à l'*E.N.E.T.*, de la **ligne 2** au nouveau quartier de Fontbouillant dans un sens et Lancelotte dans l'autre ainsi que la création d'une nouvelle ligne, la **ligne 4**, Villars - Les Iles. Le point central de correspondance est déplacé à la place des Trois-Ayards. En septembre et octobre, la *S.A.M.* reçoit 7 nouveaux autobus *Saviem-L.R.S. R4211* pour remplacer les voitures vieillissantes mises en service en 1939 et 1942 et le 1^{er} octobre, le nouveau réseau est opérationnel. Les voitures en jaune et bleu sillonnent alors tous les quartiers de la ville.



Bus Saviem R4211 de 1957 avec nouvelles couleurs de 1967

En février 1960, sous le mandat de Jean Nègre, la **ligne n° 1** est prolongée jusqu'à Saint-Jean-du-Haut. En avril, un service spécial des spectacles est testé les samedis soirs pour assurer une rotation vers les terminus des lignes à 23 h 40. En juin, la **ligne n° 3** est prolongée jusqu'à Marmignolles et le 15 septembre, la **ligne n° 5**, Bланзart - Rimard est ouverte. En 1961, les autobus ont parcouru 683.645 km et transportés 2.512.974 voyageurs.

Entre 1960 et 1965, 13 bus neufs sont mis en service pour renforcer et renouveler le parc.

En 1967, la *S.A.M.* éprouvant de graves difficultés financières, Mme Rossignol, le 30 mars, demande la résiliation de la concession à compter du 30 avril. Le 2 mai, la convention de résiliation est signée avec Mme Rossignol. Tous les locaux et le matériel utile au fonctionnement du réseau sont laissés à la disposition de la ville qui hérite aussi, au titre de sa garantie, des emprunts en cours de 1962 et 1965. Une convention provisoire est signée le 5 mai avec la *Compagnie française de transports*, la *C.F.T.* dont le siège est à Reims (51). Le nouveau directeur est M. Marcel Cortes et le siège est au dépôt existant, 12, rue Pierre-Sémard. La *Société des autobus montluçonnais* devient les *Transports urbains montluçonnais*, la *T.U.M.*, et les bus reçoivent de nouvelles couleurs, crème et rouge.

Le nouvel exploitant fait évoluer le réseau en 1968. Le point central est reporté sur le boulevard de Courtais. La **ligne n° 1** est prolongée jusqu'à Bien-Assis. Les terminus des **lignes n° 2 et 3** sont intervertis. Ainsi, la **ligne n° 2** devient Fontbouillant - Désertines et la **ligne n° 3** devient Lancelotte-Viviani avec quelques rotations jusqu'à la *S.A.G.E.M.* Après avoir supprimé le service du dimanche en avril 1969, une nouvelle convention et un nouveau cahier des charges sont signés en décembre pour une durée de 10 ans à compter du 1^{er} janvier 1970. Le bilan 1969 est en baisse, 2.097.500 usagers ont été transportés par les 24 voitures du réseau sur 667.006 km à une vitesse commerciale moyenne de 11,6 km/h.

Entre 1970 et 1973, 8 autobus *Saviem S105* neufs sont livrés. En janvier 1973, la gratuité de transport est accordée aux usagers de plus de 70 ans.

Le 1^{er} janvier 1974, M. Michel Dunaud devient directeur des *T.U.M.* alors qu'il en assurait l'intérim depuis le décès de M. Cortes en mai 1971. En mai, le nouvel autobus *Saviem SC10* devient jusqu'en 1987 le bus standard du réseau avec 28 exemplaires. En novembre 1976, face à une baisse de la fréquentation, une étude est établie sur une restructuration. Le 28 novembre, le nouveau dépôt, construit rue des Canaris, est inauguré. Faisant suite à l'étude, un nouveau réseau est mis en place le 1^{er} janvier 1977. La **ligne n° 1** est prolongée jusqu'au lotissement des Plantes à Saint-Jean, les **lignes n° 2 et 3** sont inchangées, la **ligne n° 4** devient Villars-Rimard et la **ligne n° 5**, désolidarisée du centre-ville, devient les Isles-gare SNCF-gare routière et la **ligne n° 6** est créée pour devenir Cité Dunlop-Gare routière-Gare SNCF. La gratuité est accordée aux invalides civils et la carte *Orange* est lancée. Le 2 février 1977, les scolaires bénéficient de la gratuité de transport les mercredis et samedis après-midi. À la rentrée de septembre, la **ligne n° 6** fusionne avec la **ligne n° 5** qui devient Cité Dunlop-Les Iles. La desserte de la gare est de nouveau interrompue. En 1977, ce sont 25 autobus qui sillonnent les rues de la ville, lesquels ont parcouru 777.502 km. 9.770 personnes se sont abonnées à la carte *Orange* et 2.289.056 usagers ont emprunté le réseau. Les chiffres de la fréquentation sont en hausse.

À partir de septembre 1979, les bus neufs reçoivent une nouvelle décoration réalisée par les services techniques. Les bus blancs, avec bas de caisse gris, sont parcourus d'une découpe de bandes rouges. Faisant suite à un rapport de 1978 préconisant l'extension du réseau vers les communes de l'agglomération, la **ligne n° 6** entre en service le 4 septembre 1982, sous la municipalité de Pierre

Goldberg. Elle dessert Lavault-Sainte-Anne, les quartiers de Châtelard, de Chantoiseau et des Isles. En décembre, le syndicat intercommunal de transports en commun de l'agglomération montluçonnaise, le *S.I.T.C.A.M.*, est créé. Il doit gérer tout ce qui concerne le service urbain sur les communes de Désertines, Domérat, Lavault-Sainte-Anne, Montluçon et Prémilhat.

Le 6 septembre 1984, la **ligne n° 8** dessert Domérat avec 2 circuits, l'un passant par Couraud et l'autre par Le Cros. Le 7 septembre, la **ligne n° 7** entre en service et relie Montluçon à Prémilhat. L'ensemble des 8 lignes représente 253 arrêts tous matérialisés par un poteau d'arrêt ou un abri. Entre 1985 et 1987, les fréquences de passage des 5 premières lignes sont réduites à 15 mn pour les lignes 1 à 3, et 20 mn pour les lignes 4 et 5. L'année 1987 est la meilleure année d'exploitation en termes de fréquence : 4.934.587 passagers ont été transportés sur 1.195.498 km.

En octobre 1988, un nouveau type de bus intègre le réseau, le *Renault R312* ; avec lui un nouveau logo et une nouvelle décoration composée de bandes rouges, oranges et jaunes fait son apparition. Le 14 janvier 1989, le nouveau point des correspondances et le point info dans la galerie Saint-Pierre sont inaugurés en même temps que la desserte du nouveau quartier Saint-Jacques.

Le 1^{er} janvier 1991, après plusieurs conventions avec la *C.F.T.*, le *S.I.T.C.A.M.* signe avec un nouveau délégataire, la *Compagnie générale française de transport et d'entreprise*, la *C.G.F.T.E.* En mars, un nouveau logo des *T.U.M.* est présenté. Pour lutter contre la baisse de fréquentation, l'usager peut parcourir, avec un seul billet, tout le trajet d'une même ligne, alors qu'il en fallait 2 auparavant en raison de l'existence de sections de part et d'autre des arrêts du centre-ville, et il lui sera aussi possible de prendre une correspondance. Les fréquences reviennent au rythme d'avant 1985 et certaines lignes sont rééquilibrées, la **ligne n° 2** devient Fontbouillant - Rimard ; la **ligne n° 3** : le Cros-Désertines/Marmignolles et la **ligne n° 4** Villars-La Verne.

A compter de septembre 1992 et durant 5 ans, le bus *Renault PR 100-2* et *PR 112* devient le bus standard à raison de 7 véhicules achetés. En novembre 1992, M. Roger Véricel prend la direction du réseau des *T.U.M.* En septembre 1994, pour rouler plus propre, la campagne du carburant à l'huile de colza est lancée et tous les bus l'utilisent. À partir du printemps 1995, les poteaux d'arrêt sont remplacés par les modèles toujours en place.

En janvier 1997, les fréquences se réduisent durant les heures creuses et les samedis après-midi. Entre la fin 1997 et la fin 1998, 4 bus *Heuliez GX 7 7H* à capacité réduite sont acquis.

En janvier 2000, la nouvelle boutique *Tum'info* est inaugurée rue du Faubourg-Saint-Pierre, en face de l'ancienne située dans la galerie marchande. Le 31 janvier, *Créabus* est lancé au profit de la ligne n° 8. C'est le nom du nouveau service de transport à la demande effectué avec des minibus. Il fonctionne durant les heures creuses, entre 9 h et 11 h 30 et entre 14 h et 16 h 30. Il faut réserver par téléphone et demander le passage du bus aux arrêts habituels.

Le 5 février 2001, le service *Créabus* est étendu au profit des **lignes n°s 6 et 7**. Un nouveau type d'autobus arrive en avril, l'*Heuliez GX 117 L* devient alors le standard durant 5 ans avec 12 bus.

En septembre 2002, sous la municipalité de Daniel Dugléry et suite à la création en 2001 de la communauté d'agglomération de Montluçon, la commune de Saint-Victor est desservie par prolongement de la **ligne n° 3** et celle de Lignerolles par *Créabus*. En septembre 2003, c'est au tour de Quinssaines et de Teillet-Argenty d'être desservis par *Créabus*. Lamaids dispose d'un service à la demande assuré par taxi au tarif des bus. À compter de la rentrée, toutes les communes de la communauté d'agglomération sont donc desservies par les bus.

En mars 2004, un nouveau logo apparaît, avec la présentation d'une nouvelle décoration des bus qui a été soumise au vote de la population. En avril, M. Norbert Verducruysse devient directeur des *T.U.M.* Les 12 bus *Heuliez GX 117 L* reçoivent leur décoration durant le dernier trimestre alors qu'au début de 2005, les autres voitures, restant en blanc, n'ont que les bas de caisse repeints en bleu et vert pastel. En décembre, pour Noël, les *T.U.M.* testent une navette gratuite en centre-ville avec 2 minibus électriques spécialement décorés pour l'occasion.

En avril 2006, M. Alain Mallet arrive à la tête des *T.U.M.* L'ouverture du centre aqualudique en juillet est l'occasion de lancer des navettes. Le 7 novembre, le conseil communautaire, après une étude approfondie des différentes propositions, choisit par vote un nouveau délégataire de service public, et le 1^{er} janvier 2007 *Kéolis* remplacera *Véolia transport*. *Kéolis* conserve le réseau en l'état mais la société propose d'apporter très rapidement de nombreux changements. Le nouveau réseau va notamment s'appuyer sur une double ligne circulaire et sur une grande ligne d'agglomération avec un service le dimanche. Un service sera proposé les samedis soirs et une navette de centre-ville verra le jour. Le ticket à l'unité va baisser de 13% pour être ramené à 1 euro. Le transport à la demande va être poursuivi mais l'appellation *Créabus*, appartenant à *Véolia*, ne peut pas être reprise. Le 2 avril, le site Internet www.tum-bus.fr est lancé. Le 14 avril, le service *Maélistars* permet, les samedis, 2 départs du centre-ville à 22 et 23 h pour desservir, à la demande, la destination de son choix.

Le 16 mai, c'est au tour de la navette de centre-ville, la ligne *Cité Maélis*, d'être inaugurée. Elle est un véritable trait d'union entre les deux rives du Cher et fonctionne avec 3 minibus spécifiquement décorés. Le 3 décembre, le réseau *T.U.M.* disparaît au profit du nouveau réseau *Maélis*. Pour l'occasion, les bus reçoivent leur nouvelle décoration dynamique aux couleurs de l'agglomération. 14 lignes, avec la ligne de ville, composent la nouvelle structure avec la particularité des **lignes circulaires C1 et C2** qui desservent 60 % de la population et permettent d'obtenir une liaison inter-quartiers sans nécessairement passer par le centre-ville. La **ligne n° 7** dessert notamment le centre aqualudique et la **ligne n° 8** la gare.

En mars et septembre 2008, des ajustements horaires sont apportés ainsi que la suppression des terminus alternés des **lignes n°s 3 et 5**, la fusion des **lignes n°s 7 et 8** qui désormais dessert Prémilhat, et la gare est desservie par la ligne *Cité Maélis*.

En mai 2009, les transports en commun de Montluçon ont fêté leurs 80 ans.

Gaëtan Hardouin