

Bâle-Saint-Louis / Sur la ligne des deux côtés de la frontière

Au temps des tramways

Le prolongement du parcours de tramway entre Bâle et Saint-Louis jusqu'au centre de la cité des Trois Lys survient en 1910, voilà cent ans. L'occasion de remonter le temps. Et de se pencher sur l'histoire de cette ligne au cœur de la région frontalière.

■ Après avoir été desservie pendant 23 ans par des omnibus à traction hippomobile, Saint-Louis est enfin équipée de tramways électriques en 1900. Ils assurent un service régulier entre la ville de Bâle et Saint-Louis, alors en territoire allemand. Saint-Louis devient ainsi un véritable faubourg de Bâle. En 1910, la ligne est même prolongée jusqu'à l'église Saint-Louis.

Or, moins d'un demi-siècle plus tard, la ligne de tramway reliant la ville de Saint-Louis à la frontière suisse cesse d'être exploitée.

Retour en arrière: l'idée du projet apparaît pour la pre-

mière fois vers 1885, où il est question de relier Saint-Louis à Bâle par tramway. Mais, une décennie va s'écouler avant la concrétisation du projet.

**Le 1^{er} mars 1900,
la joie est grande
dans la population,
l'arrivée du tram
est imminente**

En 1897, le conseil municipal de Saint-Louis fait une demande au Grand Conseil de Bâle pour obtenir un raccordement sur la petite cité frontalière. L'année suivante, le

conseil examine le projet et décide de solliciter le tram électrique. De plus, il réclame que la ligne à construire aille jusqu'à la brasserie Freund et non jusqu'au carrefour central comme prévu initialement. Mais, faute d'accord, la ligne sera prolongée, en attendant au moins jusqu'à l'église. Il est entendu que c'est la commune qui supportera les frais de construction, estimés à 115 588 marks couverts par un emprunt sur 40 ans.

L'administration bâloise des trams versera à la commune 6 % des recettes, soit une somme annuelle avois-

nant les 7 200 marks.

Le 9 février 1899, le Grand Conseil approuve le cahier des charges. Et les travaux commencent bien que l'administration des chemins de fer ait refusé le passage sur-élevé de la ligne du tram, près du poste des douanes allemandes, mais accordé l'autorisation d'un passage à niveau.

Le 1^{er} mars 1900, la joie est grande dans la population, l'arrivée du tram est imminente. Le tram ne roule alors que jusqu'au passage à niveau de la rue de Bâle. Le terminus se trouve en face du bureau des douanes allemandes.



La ligne prolongée. (Photos DNA)

des. La première tranche se monte à 44.063 marks.

La ligne électrifiée Bâle-Marktplatz-Saint-Jean-Saint-Louis (n°5) ouvre le 19 juillet. Le premier tram traverse la frontière à 10h, salué par la municipalité de Saint-Louis, l'administration des Chemins de Fer et une foule nombreuse. Tous les invités d'honneur font un voyage jusqu'au «Totentanz». C'est ensuite le retour à Saint-Louis, où chacun apprécie le repas servi à l'Hôtel John. A l'occasion, toutes les maisons sont pavoisées en cet honneur.

La ligne doit compter à présent deux voies

En 1910, le tram est prolongé jusqu'à Saint-Louis-Centre. La station terminus est fixée désormais non loin de l'église Saint-Louis. Pour ce prolongement, la commu-

ne doit consentir à de gros sacrifices (54000 marks) pour créer le remblai et les ponts, nécessaires à la surélévation de la ligne de chemin de fer Saint-Louis-Huningue et sacrifier les deux rangées d'arbres qui ombrageaient la rue de Mulhouse. La ligne doit compter à présent deux voies. Le travail est exécuté en six mois! L'inauguration a lieu le 28 avril 1911. Le conseil municipal demande à cette occasion de faire un tour gratuit entre la porte Saint-Jean et le terminus ludovicien aux enfants des écoles, accompagnés des maîtres. Chose faite le lendemain!

Le tram est suspendu pour un court laps de temps, peu avant la déclaration de guerre au 31 juillet 1914. Le 1^{er} octobre 1915, un accord entre les autorités suisses et allemandes intervient pour la nouvelle circulation du tram. Une voiture-navette est en place

entre le terminus et la frontière du Lysbüchel. Le tram assure à nouveau le service en 1923.

Avec la Seconde Guerre mondiale, la circulation du Tramway de la «Basler Verkehrs Betriebe» (B.V.B.) Bâle-Saint-Louis est à nouveau interrompue, l'autorité allemande ayant décidé de fermer la frontière...

L'exploitation suspendue ne reprend que le 14 juillet 1947. A cette date, la Société bâloise exploitante utilise du personnel français sur territoire français.

Devant la revendication de salaires du personnel français, refus de la municipalité Kroepflé de Saint-Louis de participer financièrement à l'éventuel déficit de l'exploitation des tramways bâlois à la fin de l'année 1956. La

contrat, qui expire le 31 décembre 1957, n'est pas renouvelé par la B.V.B. Et la ligne 5 du tram bâlois n'est plus...

L'abandon du tram

Le tram électrique de Bâle est remplacé par le service d'autobus frappés aux Trois Lys des transports urbains de St-Louis (T.U.S.L) et exploités en régie municipale, le 1^{er} janvier 1958. Aussi, la municipalité décide-t-elle la construction d'un hangar métallique du T.U.S.L. pour abriter les bus communaux. Les rails de l'ancien tram sont enlevés en 1962.

A l'automne 1963, la ville cède l'exploitation des lignes municipales à l'entreprise Misslin-Métro-Cars pour une

durée de dix ans renouvelables.

Puis, en août 1986, une ligne de bus «604» est remise en place, reliant Saint-Louis-La Chaussée au centre de Bâle.

Enfin, le réseau des cinq lignes de transport urbain, baptisé «Distribus» et mis en place par le district des Trois Frontières, est entré en service à partir du 8 septembre 1994. **Paul-Bernard Munch**