

Le tramway de La Nouvelle-Orléans, 21 km de bonheur

Le Petit Train du Parc Floral participe aussi au 300^e anniversaire de la fondation de la grande ville louisianaise et se met à l'heure du tramway de La Nouvelle-Orléans. Il salue, à sa manière, son glorieux cousin d'Amérique, l'illustre « Tramway nommé Désir » au charme furieusement rétro, dont l'étonnante histoire mérite d'être contée. En voiture pour une échappée belle sur l'emblématique ligne Saint-Charles, où se distille à petite vitesse, entre la légende et le réel, la magie d'une ville fascinante comme peu de villes savent l'être !

Evidemment, le petit Train du Parc (qui affiche fièrement sa date de naissance : avril 1967, dans le cadre des Florales Internationales d'Orléans) fait un peu jeune, même carrément tombé de la dernière pluie par rapport à cet ancêtre chargé d'histoire, saturé de mémoire et de nostalgie, qui emporte ses voyageurs dans une course d'un autre âge... Pensez-donc, c'est le plus ancien tram du monde, et toujours en service, cela mérite un grand coup de chapeau.

Son aventure commence en 1833, où l'on a l'idée, pour la première fois, de poser des rails de chemins de fer à même la chaussée : les voitures, grâce à une moindre résistance des roues glissant dans le rail d'acier, étaient tirées beaucoup plus facilement par les chevaux. Ces essais, tout à fait concluants, ont été faits à La Nouvelle-Orléans et à New-York : l'omnibus circulant sur rail à traction hippomobile était inventé. La voie, d'abord en saillie sur la chaussée (qui gênait donc le reste de la circulation), allait être encastrée quelques années plus tard, à l'initiative d'un entrepreneur français du nom d'Alphonse Loubat vivant aux Etats-Unis.

De retour en France, Loubat réussit à convaincre le Département de la Seine de créer une « ligne de chemin de fer américain » entre la place de la Concorde et le quai de Billy : la concession est accordée et la première ligne de tram française, inspirée de celles de La Nouvelle-Orléans et de New-York, est mise en service en 1855 et prolongée jusqu'au Louvre en 1866.

Et c'est à nouveau un inventeur français, installé en Louisiane, qui va mettre au point une ingénieuse machine pour remplacer les mulets qui tractaient le tram de La Nouvelle-Orléans, sur la ligne qui reliait le centre de la ville au bourg de Carrolton (c'est l'antique ligne Saint-Charles !). C'est que la traction hippomobile – la seule existant jusqu'alors – imposait à la compagnie d'exploitation l'entretien d'un très important troupeau de mulets ! Pour remédier à ces difficultés, un dentiste de La Nouvelle-Orléans, Français d'origine, le docteur Emile Lamm met au point en 1870 une machine « sans feu » (sans chaudière donc sans retombées dangereuses d'escarbilles) marchant à la vapeur d'ammoniacale puis à la vapeur d'eau. Et ça fonctionne ! Dès 1873 les premières machines du dentiste ingénieux sont installées sur la ligne de Carrolton, et les mulets sont renvoyés dans leurs foyers. Malheureusement le docteur Lamm ne verra pas le succès de son invention car il meurt la même année.

Bien sûr, il y avait encore des améliorations à apporter : ces nouvelles machines faisaient beaucoup de bruit et avaient du mal à négocier les virages. C'est un ingénieur français, Léon Francq, qui apporte les perfectionnements nécessaires et introduit cette géniale invention louisianaise en Europe.

À La Nouvelle-Orléans, la petite machine à eau chaude de Lamm et Francq, facile à manœuvrer (d'autant plus qu'un ingénieux mécanisme lui permettait de marcher indifféremment dans les deux sens, évitant ainsi le nécessaire retournement à l'extrémité de chaque parcours) équipe rapidement

une nouvelle ligne de tramway passant par la rue Choupitoulas. Ces petites machines révolutionnaires, tractant à la vitesse de 12 km à l'heure une voiture de 18 places pour les voyageurs, font l'aller-retour en 50 minutes sur la déjà vénérable ligne de Carrollton ; elles vont rester en service jusqu'en 1893, date à laquelle elles sont remplacées par la traction électrique.

Et depuis, la belle histoire continue : le tram le plus vieux du monde continue son bonhomme de chemin, désormais protégé en tant que monument historique national (la ligne Saint-Charles est inscrite au National Register of Historic Landmarks depuis 1973). Cette ligne emprunte toujours, jusqu'à Carrollton Avenue, l'avenue Saint-Charles qui traverse Garden District et ses splendeurs...

Brinquebalé dans la voiture sans âge aux couleurs vert-brun fanées par le temps, penché aux fenêtres grandes ouvertes, les yeux écarquillés, on se laisse emporter dans un voyage inoubliable dans l'espace et dans le temps, sous la double rangée de chênes à l'immense ramure pleine de jeux d'ombre et de lumière, entre les façades claires, banches ou pastel, des hautes demeures coloniales. Que cachent leurs jardins idylliques, leurs portiques et colonnades à l'antique, leurs galeries et leurs balcons ravissants ? Quelle très ancienne douceur de vivre, « ante bellum » ?

On n'y peut rien, surtout si c'est par une belle nuit d'été : la magie du Vieux Sud vous prend et ne vous lâche plus... Tels sont les sortilèges du vieux tramway de l'avenue Saint-Charles, avec ses banquettes de bois dures, luisantes et patinées, ses machineries démodées, ses souvenirs de William Faulkner et de Tennessee Williams. C'est à La Nouvelle-Orléans et c'est nulle part ailleurs.

Mais pourquoi « un Tramway nommé Désir » ?

Alors là, c'est peut-être son plus beau titre de gloire : l'antique tramway de La Nouvelle-Orléans a même fait une brillante carrière littéraire, puisqu'il a inspiré l'immense dramaturge américain Tennessee Williams et que son nom a ainsi fait le tour du monde !

Arrivé en 1938 à La Nouvelle-Orléans après avoir terminé ses études, Tennessee Williams tombe sous le charme du Vieux Carré, dont il va faire son port d'attache et où il mène une vie de Bohême, libre mais difficile et marginale. La ville, qu'il appelle sa « maison spirituelle », nourrit son imagination et ses premiers écrits ; elle ne le lâchera plus. Et lorsqu'en 1947 il fait jouer l'une de ses pièces, dont l'action se déroule à La Nouvelle-Orléans, il lui donne pour titre le nom de la ligne de tramway dont il entendait jour et nuit passer les rames sous les fenêtres de son appartement : *A streetcar named Desire, Un Tramway nommé Désir*, titre devenu légendaire de ce drame torride, connu dans le monde entier grâce au film réalisé par Elia Kazan, et qui a eu un succès inouï. C'est cette ligne qu'emprunte l'héroïne Blanche Dubois, pour se rendre chez sa sœur à La Nouvelle-Orléans.

Mais d'où vient le nom de cette ligne de tramway ? La Nouvelle-Orléans serait-elle la ville de tous les plaisirs et tous les désirs, selon le vieux mot d'ordre créole : « Laissez les bons temps rouler » ? Certes, mais c'est ailleurs que se cache l'origine de ce nom aux résonances si sensuelles... Il faut remonter loin dans le temps, lors de la fondation de La Nouvelle-Orléans par Le Moyne de Bienville : un officier de la Marine, le Français François Gautier de Montreuil, reçoit alors des terres non loin du Faubourg Marigny. L'un de ses descendants Robert Gautier de Montreuil y aménage une plantation et fait ouvrir deux rues auxquelles il donne les noms de ses filles, *Elmire* et *Désirée*. Plus tard avec l'anglicisation des noms de rues, la *rue Désirée* devient *Desire Street*. Et voilà comment le tramway desservant cette rue a pris le nom de Désir, suggérant bien des fantasmes...

Orléans a aussi une très vieille histoire avec le tram !

Dès 1871, Orléans est l'une des toutes premières villes de province à envisager de se doter d'un tramway, à l'image de la ligne parisienne ouverte en 1855 sur le fameux modèle américain déjà en fonction à La Nouvelle-Orléans depuis plusieurs années.

Ce projet très novateur, prévoyant la création d'une ligne nord-sud allant des Aydes à Olivet, est adopté en 1874. Après une assez longue mise au point du cahier des charges, les travaux commencent et l'inauguration a lieu le 6 mai 1877 : la ligne s'arrêtait alors, rive sud, à Saint-Marceau et ne sera prolongée qu'en 1884 jusqu'au pont d'Olivet.

Il s'agissait alors d'un tram à traction hippomobile : les voitures circulaient sur des rails (dits « chemin de fer à l'américaine »), mais étaient tirées par des chevaux. Les tarifs étaient alors de 0,10 à 0,30 francs (en fonction des sections parcourues). Pour monter en 1^{ère} classe, il en coûtait une surtaxe de 0,05 francs. Quant aux militaires (très nombreux car Orléans était une importante ville de garnison), ils bénéficiaient d'un tarif réduit de 0,10 francs, quelle que soit la longueur du trajet effectué... Et ils en profitaient pour aller faire la fête tous les dimanches dans les guinguettes du bord du Loiret : d'un saut de tram, c'était canotage, sieste sous les ombrages, bal musette et matelote à gogo, on n'allait pas bouder son plaisir !

Puis à la fin du siècle, on entreprend les travaux d'électrification, qui sont terminés en juin 1899 : le tramway orléanais ne sera pas passé par l'étape de la machine à vapeur. Finis les chevaux tractant les voitures, vive la fée Electricité ; les temps de parcours sont diminués, les rotations sont plus rapides (la fréquence varie de 7 à 15mn), de plus en plus de voyageurs sont transportés : environ 42 personnes peuvent trouver place dans la motrice (20 à l'intérieur sur des banquettes de crin et de moleskine, 10 sur la plateforme avant et 12 sur la plateforme arrière). Devant le succès, le réseau va s'agrandir et en 1909 ce sont 4 lignes qui sillonnent Orléans et ses faubourgs, à la satisfaction de tous les usagers. C'est la place du Martroi qui devient la plaque tournante où se croisent toutes ces lignes et où l'on peut changer de direction. Autant vous dire que cela provoquait quelques encombrements au pied de notre statue de Jeanne d'Arc, où faisaient halte, dans de grands ferraillements, les voitures aux couleurs de la ville d'Orléans (jaune ivoire avec filets et inscriptions en rouge).

Mais à partir du début des années 1930, la concurrence routière commence à se faire sentir ; en 1933 les premières lignes de bus sont créées, le tramway devient de plus en plus déficitaire, tant et si bien que fin 1938 il est supprimé et remplacé par les autobus.

Ce n'est qu'en novembre 2000 que le Tram, dans sa version ultra-moderne, a fait son grand retour à Orléans, desservant le Parc Floral de la Source, dès l'ouverture de la ligne A. Et c'est toujours du bonheur à portée de Tram, une délicieuse escapade au bord du petit Loiret, dans l'ombre ajourée des arbres, parmi les fleurs et les chants d'oiseaux.

Anne-Marie Royer-Pantin