

Nanterre a été témoin, dès 1837, avec l'inauguration de la première ligne de chemin de fer pour voyageurs, de la mutation qui va s'accomplir au cours du XIX^e siècle dans l'histoire des transports. En 1900, dans ce contexte de progrès technologique, le train et deux lignes de tramway desservent Nanterre.

Les transports à Nanterre en 1900

La gare de Nanterre, ouverte depuis 1838, est maintenant reliée au bourg. À la fin du XIX^e siècle, pavillons et immeubles ont poussé le long de la rue du Chemin-de-Fer, dans les rues Rigault, Victor-Hugo, Pascal, vers le boulevard de la Seine, donnant naissance à un nouveau quartier. Un certain nombre de Parisiens se sont installés à Nanterre, où ils peuvent jouir des avantages de la campagne, tout en allant travailler à Paris tous les matins. Pour faciliter les déplacements, des trains sont mis en circulation plus tôt; depuis le 1^{er} février 1897, un train ouvrier partant de Saint-Germain-en-Laye à 4 h 29, passe à Nanterre à 4 h 50 et arrive à Paris à 5 h 10. De nouveaux tarifs, plus avantageux, prennent effet à partir du 23 juillet 1900 : grâce à des cartes d'abonnement hebdomadaires, ouvriers et employés habitant la

banlieue, peuvent voyager sur un parcours de 25 km moyennant 1,50 F. Mais attention aux horaires! Ce prix n'est valable que de 5 heures à 7 h 30, de 11 heures à 13 heures et de 17 heures à 23 heures (pour les ouvrières et employées, la réduction du matin est possible de 5 heures à 9 heures). Les voyages s'effectuent dans des voitures à impériale ouverte, sans confort. À l'étage, les banquettes en bois, protégées seulement par une marquise, sont munies d'accoudoirs pour prévenir les chutes. Alors que Nanterre a pu bénéficier très tôt du chemin de fer, les deux lignes de tramway à vapeur n'ont été créées qu'à la fin du XIX^e siècle. Exploitée par la Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris et celle de Saint-Germain-en-Laye, va de la place de l'Étoile à Saint-Germain-en-Laye. Dès 1899, la Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, qui désire moderniser son réseau, sollicite l'accord des communes pour entreprendre l'électrification de ses lignes. Le conseil municipal donne un avis favorable à cette nouvelle technique qui présente plusieurs avantages (suppression des fumées noires et âcres, moins de bruit, plus de confort et de rapidité), même si elle nécessite la pose d'un fil aérien. Sur le « Paris/Saint-Germain »,



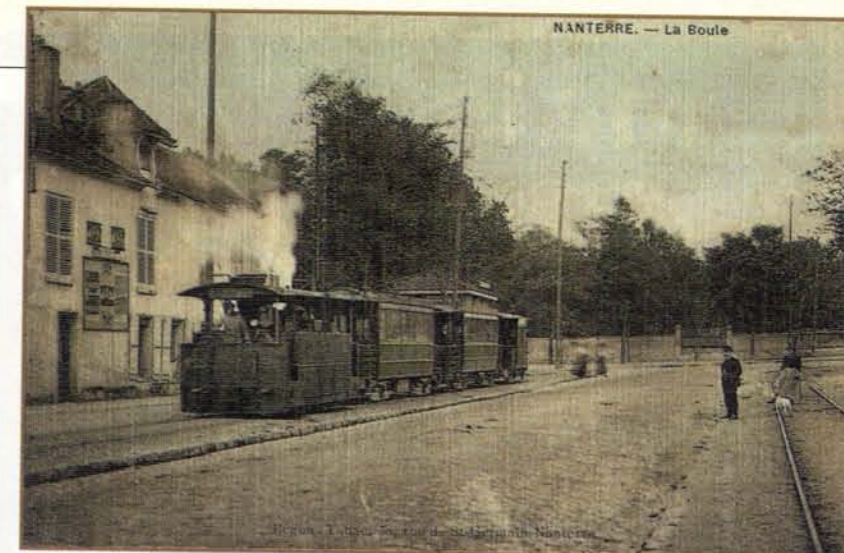
de l'Étoile au pont de Neuilly, la traction est assurée par une locomotive Franck à accumulateur de chaleur. De Courbevoie au terminus, la locomotive à vapeur, la « Bouillotte », conduite par un mécanicien et alimentée par un chauffeur, prend le relais. Longeant la route de Paris, le tramway s'arrête aux Bergères, à l'embranchement du vieux chemin de Paris (rue Sadi-Carnot), et à La Boule. Il se compose de deux wagons dont chaque extrémité comporte une plate-forme extérieure ouverte. L'un est entièrement réservé à la 2^e classe, l'autre est séparé en deux classes par une porte médiane

de personnes, des dames surtout se refusent à y monter. Il reste donc à la disposition du public une voiture dont la moitié est affectée aux premières, soit dix à douze places assises. Cet état de choses ne peut durer. » De même, l'Union des commerçants et industriels de Nanterre rédige une pétition pour se plaindre de cette concurrence déloyale: « Cette innovation crée un précédent, car s'il plaisait aux compagnies de transport d'exploiter en dehors de leurs attributions d'autres branches commerciales, la disparition du commerce ne serait plus qu'une question d'heures. » En 1899, une nouvelle ligne de tramway de Neuilly-sur-Seine à Saint-Germain-en-Laye doit être ouverte. Deux trajets sont à l'étude, l'un passant par Le Pecq et Courbevoie et l'autre par Le Pecq et Puteaux. Le conseil municipal se prononce en faveur du second projet qui aurait l'avantage de traverser la commune et le bourg



Située à mi-chemin entre Paris-Saint-Lazare et Saint-Germain-en-Laye, la gare de Nanterre (aujourd'hui Nanterre-Ville) est en service depuis 1838.

sur une grande étendue (actuelles rues Félix-Faure, Sadi-Carnot, Henri-Barbusse), alors qu'actuellement, le train et les tramways n'en desservent que les extrémités. Elle rendrait service aux habitants en les mettant en communication avec Puteaux, le bois de Boulogne, le jardin d'acclimatation... Des rails seront posés rue Saint-Germain vers 1902, mais aucun tramway n'y circulera car le projet sera abandonné!



Entre Courbevoie et Saint-Germain-en-Laye, le tramway était tracté par une locomotive à vapeur que l'on surnommait la « Bouillotte ».

Entre le rond-point des Bergères et la place de La Boule, le tramway empruntait l'actuelle avenue Georges-Clemenceau.



de personnes, des dames surtout se refusent à y monter. Il reste donc à la disposition du public une voiture dont la moitié est affectée aux premières, soit dix à douze places assises. Cet état de choses ne peut durer. » De même, l'Union des commerçants et industriels de Nanterre rédige une pétition pour se plaindre de cette concurrence déloyale: « Cette innovation crée un précédent, car s'il plaisait aux compagnies de transport d'exploiter en dehors de leurs attributions d'autres branches commerciales, la disparition du commerce ne serait plus qu'une question d'heures. » En 1899, une nouvelle ligne de tramway de Neuilly-sur-Seine à Saint-Germain-en-Laye doit être ouverte. Deux trajets sont à l'étude, l'un passant par Le Pecq et Courbevoie et l'autre par Le Pecq et Puteaux. Le conseil municipal se prononce en faveur du second projet qui aurait l'avantage de traverser la commune et le bourg



Jeannine Cornaille
Société d'Histoire
de Nanterre

Conférence

La Société d'Histoire de Nanterre organise une conférence « Images et plans anciens du Mont-Valérien, de 1619 à 1852 », par Michel Guillot, membre fondateur de la SHN. Le samedi 1^{er} avril, à 15 heures, salle polyvalente de la bibliothèque municipale Pierre-et-Marie-Curie, 5, place de l'Hôtel-de-Ville. Renseignements au 01 47 29 48 82.