



3 rue Victor Hugo
GENNEVILLIERS

<http://www.ccpgeu>

Sommaire:

Pages 1 à 4 :

Exposition
« L'Age d'or du tramway »

Les informations
Les activités
Le journal
Les expositions
Le patrimoine
Les archives

Sur notre site:

<http://www.ccpgeu>

Cet automne le tramway revient à Gennevilliers!

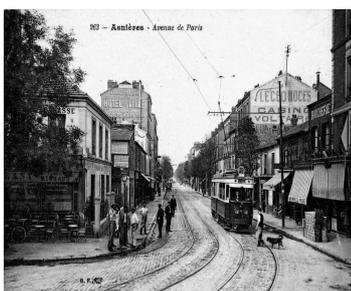
A cette occasion le CCPG expose une nouvelle fois :

- Une quarantaine de panneaux concernant l'histoire du tramway de 1876 à 1936.
- Un diaporama, des photos des documents d'archives et des panneaux retracent toute l'histoire du désenclavement de notre ville par l'arrivée du train, du métro, des autobus, et enfin du RER.

L'exposition sera ouverte du 16 novembre au 22 décembre 2012 les mercredi de 14h à 18h et les samedi de 10h à 12h, mais aussi sur rendez vous (voir contact page 4).



Le terminus du tramway au début du 20ème siècle



La ligne 39 du tramway avenue de Paris (Gabriel Péri)

Du tramway au T1 150 ans de transports en commun à Gennevilliers

C'est seulement avec l'arrivée du tramway place Voltaire en 1876, puis au Village en 1880, que les Gennevillois peuvent rejoindre Paris par les transports en commun.

A la veille de la seconde guerre tous les tramways ont disparu, des autobus les remplacent.

Il n'existe dans les années 1950 que 4 lignes qui traversent notre ville.

Celle ci reste, à cette époque, vraiment sous-équipée en matière de transports en commun.



Ligne 139 place Voltaire en 1965

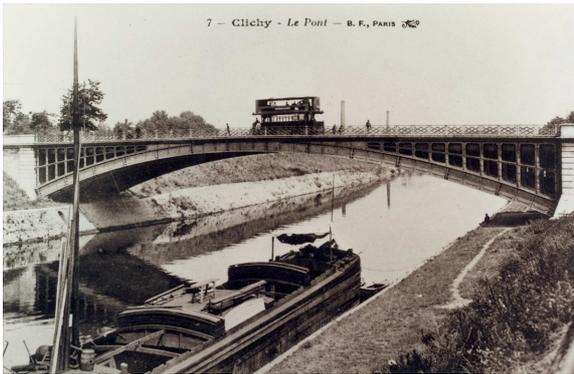
(suite page 4)

NOUS VOUS INVITONS A L'INAUGURATION DE L'EXPOSITION DU CCPG

« L'âge d'or du tramway »

Le vendredi 16 novembre à 18H30 au 3 rue Victor Hugo Gennevilliers

L'AGE D'OR DU TRAMWAY



La ligne D sur le pont de Clichy
début 20ème siècle

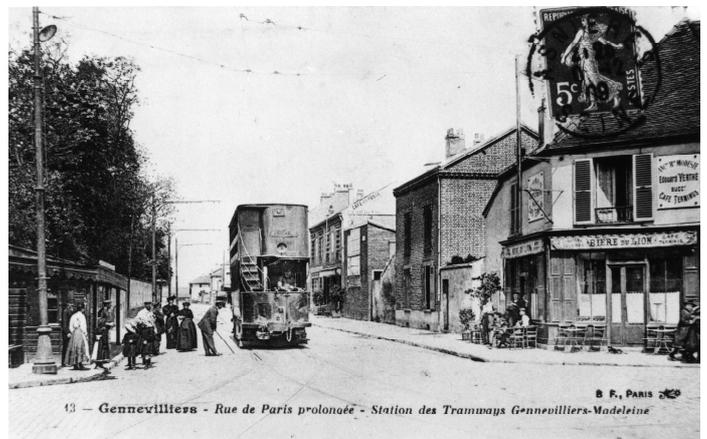
Le premier pont routier qui permet de franchir le fleuve pour notre secteur est le Pont d'Asnières construit en 1852. Il remplace le vieux bac au même endroit datant du moyen âge, seul passage pour les convois, chevaux et piétons, qui ne voulaient pas faire le détour par le vieux pont de Neuilly (inauguré en 1772 par Louis XV). Le Pont de Clichy est commencé en 1866 et terminé au printemps de 1870.

Gennevilliers ne bénéficie d'un service d'omnibus que durant quelques semaines. Les combats autour de Paris pendant la guerre de 1870 vont détruire les

Ponts de notre région. Il faut attendre la reconstruction en 1874 pour retrouver la possibilité de relier Paris directement.

La ville de Gennevilliers se prépare très tôt à accueillir le tramway hippomobile. Le conseil municipal dès 1872 prend des engagements pour la pose de rails et pour déterminer la future station (terminus). La ligne Gennevilliers-Place Moncey (Place Clichy) est confiée à la Compagnie des tramways du Nord et le service démarre le 1^{er} mai 1876. C'est une petite voiture tirée par un cheval qui fait la liaison. Un an après sa création, on repousse le terminus à l'intersection de la rue de Paris et de la rue de Colombes. L'impériale ne viendra qu'un peu plus tard.

Siemens en Allemagne en 1879, puis Franck Sprague aux Etats-Unis en 1887 vont mettre l'énergie électrique au service du transport en commun. Ironie du calendrier, ils étaient tous deux au Salon de l'électricité en 1881 à Paris. La modernité technique que représente l'électricité ainsi que les faibles nuisances engendrées par celle-ci facilitent son adoption. Les batteries d'accumulateurs sont installées dès 1892 sur la ligne Saint-Denis - Madeleine. Ce sont les usagers de cette ligne qui vont endurer dans un premier temps sous leurs banquettes à l'intérieur du



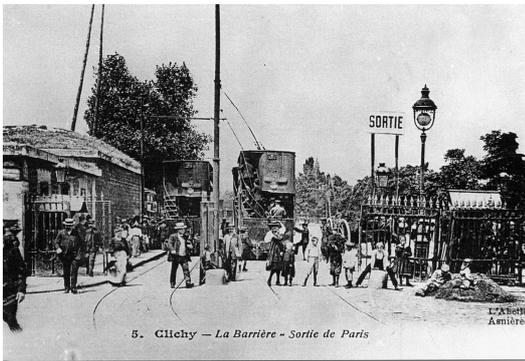
Tramway à impériale au terminus de la ligne D

à l'intérieur du véhicule, la présence des batteries qui dégagent des vapeurs d'acides. Rapidement les ingénieurs les déplacent pour les mettre sous le châssis du véhicule. Il faut passer par le dépôt pour échanger les dites batteries, mais finies les mauvaises surprises pour les vêtements, et les odeurs incommodantes.

Pour notre ligne D Gennevilliers à la Madeleine l'amélioration est plus lente. Le tramway hippomobile est remplacé par un service à vapeur (motrice Serpollet) seulement en 1895. A partir du 24 Mai 1900 le service est assuré entre Gennevilliers et Madeleine par des motrices électrique mixtes avec trolley et batteries puisque le fil aérien non autorisé dans la capitale s'arrête à Porte de Clichy.



Le 1^{er} juin 1910 notre ligne, dans la réorganisation du réseau, prend les initiales GM (Gennevilliers- Madeleine). En juillet 1914 pour la partie parisienne de notre ligne, circulent des motrices qui captent le courant désormais par le système caniveau. Le service peut être partiel

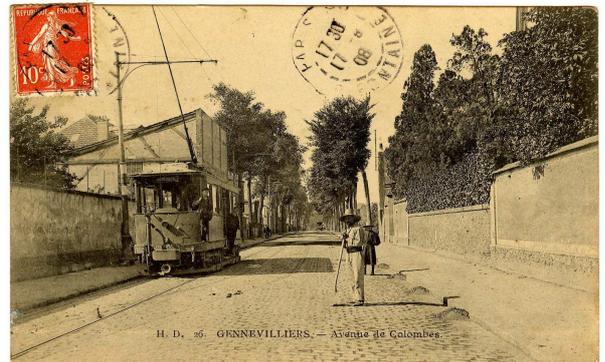


L'octroi de Clichy

jusqu'à Porte de Clichy en allant vers Paris, ou complet en allant jusqu'à la Madeleine. Dans l'autre sens, on peut prendre un tramway jusqu'à la Place Voltaire soit de la Madeleine, soit de la Porte de Clichy, ou faire directement le trajet le plus long. L'arrêt le plus insolite reste le contrôle à la grille de l'octroi de la barrière de Clichy, péage récoltant les taxes appliquées sur les marchandises passant par ce point. Après la guerre de 1914/1918, on supprime cet impôt et dans la foulée on prévoit la

suppression de l'enceinte fortifiée accolée à la barrière. Avant et après le premier conflit mondial les motrices ont été modernisées et allégées. L'impériale a disparu autour de 1910 /1915 pour laisser la place à des motrices plus légères et plus puissantes mais accueillant tout autant de passagers grâce à des attelages.

Les lignes se multiplient car il faut desservir cette partie de banlieue qui perd petit à petit son caractère agricole pour devenir plus industriel et plus résidentiel. La poussée démographique et l'amélioration de l'automobile vont permettre le succès du bus. La vitesse autorisée au tramway en ville est inférieure de moitié à celle permise au bus. La mise en place d'un service de bus ne nécessite pas d'infrastructure onéreuse. Le bus se contente d'emprunter la chaussée dont les coûts d'entretien sont difficiles à répercuter sur les divers utilisateurs. Rappelons que le coût d'installation et d'entretien du tramway



1908 le trolley avenue de Colombes

est à l'origine à la charge des compagnies de tramway. La réforme des transports en 1921 (création de la régie TCSP) va transférer des charges entrant dans la gestion des compagnies de transport à celles des collectivités locales financées par le contribuable. Le service du tramway va vite se limiter par décision du Conseil Général dès 1929. Il faut prendre le bus à Porte de Clichy pour aller à la Madeleine dès le 03.05.1932. La fin du tramway à Gennevilliers approche et le bus assurera le service complet au départ de notre ville à partir du 15.04.1936. La volonté politique d'éradiquer le tramway de la capitale avant l'exposition Universelle de 1937 est accomplie.

Dans Paris au milieu de la circulation automobile on peut le comprendre. En banlieue il en est tout autrement, car le tramway circule très souvent en site propre. Ce dogme, les parisiens vont le payer cher, car en 1940, les bus envoyés au front n'auront plus les tramways pour les suppléer comme ce fut le cas en 1914.

Claude Desmazure



La gare de Gennevilliers inaugurée

(suite de la page 1)

Le train, quant à lui, traverse à partir de 1908 une zone très peu habitée de la commune, il est malcommode et peu utilisé.

Il faudra attendre 1988 pour que **le RER** avec deux stations réponde aux besoins des habitants.



La gare RER des Grésillons



Station Gabriel Péri

Enfin **le métro** : après 1945 les pouvoirs publics privilégient le transport routier. C'est pourquoi il a fallu 40 ans, entre la première demande, par le maire Jean Grandel, du prolongement de la ligne 13, et l'ouverture de la station Gabriel Péri (1980). 28 ans supplémentaires ont été nécessaires pour qu'elle arrive jusqu'aux

Courtilles (2008)!

Les impératifs du «développement durable» finissent par s'imposer à la fin du 20ème siècle et c'est ainsi que revient **le tramway**.

En novembre 2012 après des années ouvrent 10 nouvelles stations du T1 dont 6 à Gennevilliers.



2012 Le T1 place Jean Grandel



2008 deux nouvelles stations de métro

de travaux

Aujourd'hui notre commune est bien irriguée par les transports en commun, même si la zone du port ne reste desservie que par des autobus.

Ce numéro a été réalisé et mis en forme par Hélène COMITO

Permanences d'animation et d'accueil à la salle du CCPG - 3 rue Victor Hugo

Le mercredi de 14 H à 18 H

le samedi de 10 H à 12 H

Contacts : Téléphone du CCPG (pendant les heures d'ouverture) 01 55 02 10 54

Hélène Comito 01 47 94 20 86 helcomi@yahoo.fr

René Jallu 01 47 33 05 70

Centre Culture et Patrimoine Gennevillois 3, rue Victor Hugo 92 230 GENNEVILLIERS

BULLETIN D'ADHESION Année 2012

Nom..... Prénom.....

Adresse.....

Code postal et ville.....

Téléphone..... E.mail (courriel).....

Adhère au CCPG et règle ma cotisation annuelle (10 euros)

(Espèces ou chèque au nom du CCPG)

Date et signature :