

Un désir nommé *tramway*...

Train de plaisir pour Rambouillet			
Dimanche 2 août, départ de la gare des Invalides à 7 h. 48 du matin; de Versailles-Chantiers à 8 h. 23.			
Prix aller et retour :	2 ^e cl.	3 ^e cl.	
de Paris	3 fr. 70	2 fr. 40	
de Versailles	2 fr. 40	1 fr. 60	
Retour de Rambouillet : 6 h. 20.			

Quand « le train de plaisir », arrive en gare de Rambouillet, dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, ([voir l'article](#)) les Parisiens qui viennent nombreux passer leur dimanche en forêt sont attendus par des calèches, qui stationnent devant la gare.

Pour découvrir les charmes de notre région, certains préfèrent en louer une, par exemple à la Maison Gaillard, en traversant la place.



Mais le train a fait naître un besoin de liaisons plus fréquentes et plus rapides entre les communes. Tous les maires engagent un intense lobbying (le terme n'existe pas encore, mais la démarche, oui !) pour avoir leur liaison.

Pour les communes traversées par la ligne Paris-Chartres, il s'agit *seulement* d'obtenir un arrêt. ([voir le cas du Perray-en Yvelines](#)). Mais comment relier, par exemple, Rambouillet à Montfort-l'Amaury ou à Chevreuse, autrement qu'en calèche ?

La création d'une ligne ferroviaire est obligatoirement très coûteuse, et très longue, puisque son emprise ne peut être utilisée que par les trains. Elle nécessite donc des achats de terrain, des procédures d'expropriations dont les recours, certes moins contraignants qu'aujourd'hui, existent déjà, sans oublier des terrassements et ouvrages d'art spécifiques.

Les communes se tournent alors vers une forme plus souple : **le tramway**. S'il s'agit toujours d'une locomotive tirant des voitures sur une voie ferrée, celle-ci ne lui est pas réservée, et cela change tout !

Qu'est-ce qu'un tramway ?

« Le mot d'origine anglaise « tramway » provient de la combinaison de tram, « rail plat », et way signifiant « voie ».

Le terme « tramway » désigne donc une voie ferrée formée de 2 rails parallèles sur lesquels circulent des véhicules. Ce même véhicule par extension est aussi couramment appelé tramway. » (Wikipedia)

L'invention du rail en U destiné à être encastré dans le sol est due au Français Alphonse Loubat. Ce rail remplace avantageusement le rail d'origine, en U saillant, puis le rail à gorge. Mais il peut se boucher et provoquer un déraillement. Hors agglomération on lui préfère donc un système popularisé en Allemagne : « la chaussée empierrée est établie comme si la voie ferrée n'existait pas, et les roues



Fig. 69.— Section du rail de Loubat. 19 kil. par mètre courant. Échelle 1/2.

de la machine creusent elles-mêmes leur ornière. Si un caillou tombe dans le vide il s'enfoncé dans la chaussée au passage du train et ne présente aucun danger. Quand les ornières deviennent trop grandes, on se borne à les boucher avec des cailloux, et le passage des trains y reforme peu à peu une nouvelle ornière longitudinale » (rapport du Conseil général du 28 août 1891)

Très vite, le tramway se perfectionne, et il permet bientôt d'atteindre une vitesse suffisante, de franchir des déclivités et d'accepter des rayons de courbure qui rendent possibles des liaisons inter-urbaines.

Le tramway à vapeur.

Les premiers tramways sont inventés aux Etats-Unis. Ils sont tirés par des chevaux. Mais dès la fin du XIX^{ème} siècle on leur préfère - surtout pour les liaisons inter-urbaines - le tramway à vapeur, qui fonctionne comme le train, mais nécessite une traction moins puissante, car le nombre et le poids des voitures sont beaucoup moins importants.

En 1875, le tramway à vapeur de Philadelphie est doté d'une quarantaine de places. Il pèse environ seize tonnes et bénéficie d'une puissance de traction de 200 à 300 tonnes en pente.

Une ligne Paris-Arpajon est mise en service dès 1893, pour desservir les Halles. Elle fonctionnera jusqu'en 1937, mais en 1895 la ville de Paris lui interdira la traction vapeur en ville, durant la journée, et les machines utiliseront alors un système de traction à air comprimé.

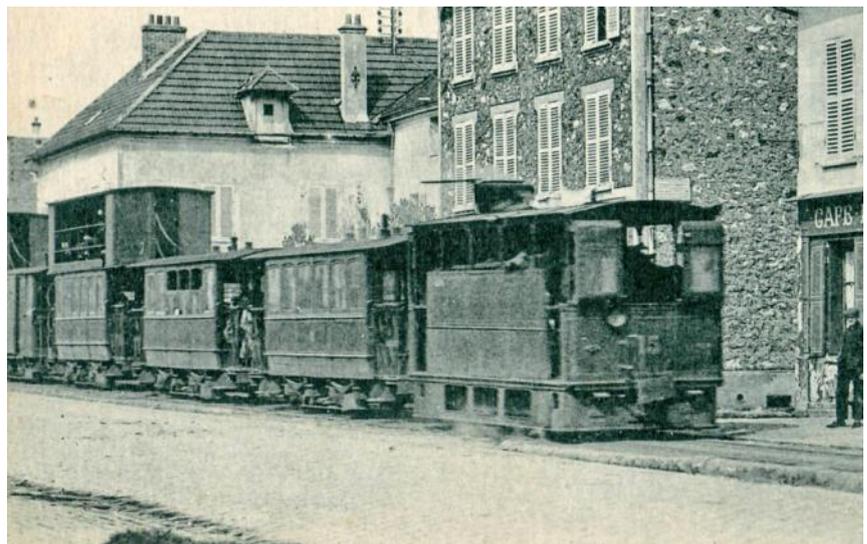
Dans l'ouest de la Seine-et-Oise plusieurs projets vont être étudiés, parfois de façon très approfondie, comme :

- la ligne Versailles / Rambouillet / Dourdan / Mantes,
- Rambouillet / Houdan,
- Rambouillet / Étampes,
- ou Rambouillet / Chevreuse.

Ce sera notre Arlésienne !

Ne ménageons pas de suspens inutile : aucun des nombreux projets étudiés n'aboutira, et à partir de 1922, l'autobus aura fait assez de progrès pour s'imposer face au tramway.

Rambouillet passera donc une convention avec la CGEA, et nous reviendrons, dans un prochain cahier, sur l'histoire de ce partenariat qui se poursuit aujourd'hui avec la société Transdev Rambouillet.



un projet comparable : le tramway Paris-Arpajon, mis en service en 1894

Mais arrêtons-nous aujourd'hui sur ces différents projets de tramways, dont certains ont *presque* abouti. On ne compte pas, dans les archives locales le nombre de comptes rendus de réunions municipales ou départementales, le nombre d'études techniques ni celui d'articles de presse qui lui ont été consacrés durant plus de quarante ans : nous ne retiendrons ici que quelques dates :

1878 : la Cie de l'Ouest envisage la construction d'une ligne « normale » entre Mantes et Rambouillet. Le Ministère de la guerre s'y oppose, de crainte que cette ligne ne serve à l'ennemi si Paris venait à être occupé. Le projet est abandonné, et la formule de voie à écartement normal ne sera plus jamais envisagée.

1891 : le 28 août, les maires des communes situées sur une ligne Saint-Rémy-les-Chevreuse / Rambouillet, en passant par Chevreuse, Saint-Forget, Dampierre, Senlisse, Cernay, Vieille-Eglise et la Villeneuve, sont invités par le Conseil Général à lui faire savoir « *les sacrifices que les communes consentiraient à s'imposer* » afin d'arriver à la création de ce tramway.

« L'occasion qui nous est offerte est unique : ne la laissons pas échapper. Il y va de l'intérêt de nos populations et de la prospérité de toute une vaste contrée pour laquelle la ligne projetée peut devenir une source inépuisable de bien-être et de richesse ».

Il s'agit cette fois d'un projet de tramway circulant sur **une voie étroite** de 1m d'écartement, posée sur le sol des voies publiques, et de préférence sur les accotements latéraux, avec l'avantage de réduire le coût d'achat de terrains, terrassements et ouvrages d'art.

78,3% de la voie sont prévus le long des routes, et seulement 21,7% en déviation, soit en raison de déclivités trop fortes, soit parce que la chaussée est trop étroite, comme à Dampierre ou à Cernay.

Le projet comprend donc finalement une distance totale de 26 km, dont 633 m sur chaussée pavée, 2 090 m sur chaussée empierrée et 17 688 m sur accotement.

En largeur, il faut supporter celle de la locomotive, soit 2,10 m, un intervalle de sécurité de 0,30 m, et de conserver 1,10 m entre le matériel et la voie publique, tout en réservant 5 m de large pour la circulation sur les chemins de grande communication, et 4 m pour les chemins vicinaux.

Le ballast d'une hauteur de 0,35 m est tenu simplement par un gazonnement de 0,30 m et quelques pavés assurent la solidité de la bordure, tout en éloignant les autres véhicules.

Le rail peut être plat ou encastré pour la traversée des agglomérations. Le tramway peut ainsi pénétrer dans les villages et les villes, sans barrières, signaux ou autres aménagements spécifiques qui gêneraient la circulation locale.

8 stations doivent accueillir les voyageurs, mais il s'agirait de simples abris, sans équipement coûteux et sans personnel car la vente des billets et l'enregistrement des bagages seraient assurés à bord par le conducteur du tramway.

A Rambouillet, la ligne partirait de la gare de Rambouillet, suivrait la rue aux Boeufs (rue Sadi-Carnot) et gagnerait le plateau de la Louvière pour rejoindre la Villeneuve. Elle desservirait ensuite Vieille-Eglise, puis Cernay avant de descendre à flanc de coteau vers les Vaux-de-Cernay. De là, elle passerait entre Senlisse et Garne, et contournant Dampierre, atteindrait Chevreuse, puis Saint-Rémy-les-Chevreuse, son terminus.

Le projet est estimé à 1 046 025 francs, et la dépense d'entretien annuel à 2 483 francs. Il est possible d'espérer une rentabilité rapide du projet, sur la base de **10 000 voyageurs effectuant 4 voyages par an, et de 12 000 touristes en effectuant un seul par mois de mai à octobre**. Toutefois le capital investi ne pourrait pas être rémunéré.

Il resterait donc à la charge des communes, en hypothèse présentée comme pessimiste, une somme de 44 200 francs à répartir annuellement entre elles.

Hélas trop de communes refusent la prise en charge de l'investissement nécessaire, aucun concessionnaire ne se propose et ce projet est à son tour abandonné.

1899 : le Conseil général tente de débloquer la situation en créant un système de subvention qui ne laisse plus à chaque commune que le financement du quart de sa garantie d'emprunt. Trois lignes doivent partir de Rambouillet pour rejoindre Mantes, Chevreuse et Dourdan.

Compte tenu de l'aide du département, l'investissement global annuel laissé à la charge de Rambouillet ne s'élève plus qu'à 15 000 francs. Mais le conseil municipal de Marie Gautherin refuse de s'engager au delà de 8 000 francs. Plusieurs autres communes refusent de même de s'engager suffisamment, et ce projet échoue également.

Un impôt de 4 centimes, prélevé à l'échelle du département, permet la construction de tramways dans les communes qui ont accepté les engagements financiers exigés. La région ouest du département, qui les a refusés s'en trouve donc exclue et à la suite de ses réclamations, le conseil général étudie un nouveau projet, moins onéreux.

Mais même sur la base d'un programme moins coûteux, à nouveau aucune des communes concernées n'accepte de s'engager. Le conseil municipal de Rambouillet est désigné à cette occasion comme étant le moins coopératif, et le principal responsable de ce blocage.

1899 : lors de sa séance du 2 septembre 1899, le Conseil général se montre très optimiste pour une ligne Rambouillet-Mantes où 3 tramways circuleraient chaque jour dans les deux sens.

« *L'espoir de voir se construire les tramways de la troisième ceinture a pris un sérieux fondement* ». Outre la promesse du préfet d'appuyer le dossier, il y aurait cinq demandes de concessions présentées par des entrepreneurs, dont quatre qui proposeraient de construire des tronçons de la ligne Rambouillet-Montfort sans aucune subvention, ni du département, ni des communes.

Mais l'enthousiasme est de courte durée. Dès la semaine suivante il est constaté que : « *M. le préfet a recueilli les réponses de la plupart des Conseils municipaux intéressés; cette consultation n'a donné lieu qu'à des offres absolument insuffisantes, et ces réponses, à quelques exceptions près n'offrent pas le caractère d'engagements fermes.* » Quant aux propositions des différents demandeurs en concession, « *elles se sont produites pour la plupart tardivement et n'ont pu faire l'objet que d'un examen sommaire de la part de MM les ingénieurs; du reste elles ne revêtent pas en général un caractère suffisant de précision.* »

1904 : Après les élections, une commission intercommunale est créée pour relancer le projet. Marie Roux, le nouveau maire de Rambouillet obtient un vote de 4 000 francs pour la ligne de Mantes, et le porte à 4 500 francs quelques mois après.

Mais entre temps le coût du projet a augmenté et la part de Rambouillet reste insuffisante.

1910 : et c'est finalement le 27 décembre que le conseil municipal de Rambouillet accepte de porter sa participation aux 5 616 francs qui lui sont demandés - quote-part d'une enveloppe globale de 52 440 francs d'annuité à répartir entre les communes concernées.



Marie Roux a enlevé la décision : « *Nous ne laisserons pas les subventions de l'Etat et du département ne servir qu'aux autres, pendant que nous payons notre part. Trop de temps a été perdu. Depuis vingt ans nous piétinons sur place. Le moment est venu d'outiller Rambouillet* »

Avec ce vote, Rambouillet rejoint 30 communes qui ont accepté l'engagement financier nécessaire à la réalisation du projet.

Très vite elles passent à 53, avec seulement 3 à avoir voté un engagement trop faible, et un petit nombre qui n'a pas encore pris position. Il est donc décidé de les relancer.

Leur accord n'est qu'une première étape, car c'est ensuite seulement que seront engagées les enquêtes d'utilité publique et les nombreuses mises au point techniques.

Le conseil général sait se montrer persuasif, mais les difficultés et les lenteurs administratives sont innombrables. Par exemple en avril 1913 Rambouillet attend toujours l'accord du ministère de la guerre, qui doit autoriser qu'un tronçon de la ligne puisse longer le champ de manœuvre !



1913 : et finalement le projet du tramway Rambouillet– Mantes est enfin voté par le conseil général de Seine-et-Oise ...

... pour être aussitôt enterré lorsqu'éclate la guerre, qui change naturellement les priorités et les ressources financières disponibles pour un tel projet.

Après la guerre, les véhicules automobiles auront fait des progrès tels que le 18 octobre 1922 c'est la création d'un réseau d'autobus qui sera votée par le conseil d'arrondissement de Rambouillet.



Et cette fois, ce sera la disparition des calèches !

Christian Rouet