



# Sur route et sur rail

Se déplacer dans les Hauts-de-Seine  
(XVIII<sup>e</sup> siècle - XXI<sup>e</sup> siècle)

Cette exposition revient sur l'origine du réseau routier, réellement structuré au XVIII<sup>e</sup> siècle, puis sur l'essor du chemin de fer, le territoire des Hauts-de-Seine ayant été dès 1837 traversé par les premières lignes de train ouvertes au public. Les communes du département ont ensuite connu un maillage très dense de lignes de tramway, tandis que les paysages ont été fortement marqués par le développement du réseau autoroutier, notamment dans les années 1970. L'exposition s'achève sur le renouvellement des circulations (place du vélo, renaissance du tramway) et les grands projets du Département, dans un contexte désormais marqué par les enjeux du développement durable.



24/11/2022

€ 15

152 pp. / 210 x 210 mm

112 ill. / Broché

FR ISBN 978 94 616 1851 1



## EXPOSITION

Les Archives Départementales, Nanterre  
18/09/22-16/06/23

# SOMMAIRE

## 1 PRÉFACE

## 2 INTRODUCTION

## 3 LE PREMIER DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

**1700-1845**

- 4 **La naissance d'un réseau routier et d'ouvrages d'art**
- 5 Perronet et les Ponts et Chaussées
- 6 Le pont de Neuilly

## 7 **La création des premières lignes de chemin de fer**

- 8 La ligne de Paris à Saint-Germain-en-Laye, première ligne pour voyageurs en Europe
- 9 Versailles et ses deux lignes
- 10 La ligne de Sceaux
- 11 La catastrophe de Meudon

## 12 UNE DESSERTE DE PROXIMITÉ QUI SE DÉVELOPPE PEU À PEU

**1845-ANNÉES 1920**

- 13 **Naissance et développement du tramway**
- 14 La ligne de tramway du pont de Sèvres à Versailles
- 15 **La densification du réseau ferroviaire**
- 16 Le funiculaire de Meudon

## 17 LA RÉVOLUTION DE L'AUTOMOBILE

**1860-1970**

- 18 **Une industrie automobile foisonnante**
- 19 Chenard et Walcker
- 20 La révolution De Dion-Bouton
- 21 **Le nouveau développement du réseau routier**
- 22 À la recherche du revêtement idéal
- 23 La signalisation routière
- 24 La reconstruction des ponts de Neuilly, Saint-Cloud et Suresnes
- 25 Les autoponts : quand les voitures faisaient du toboggan
- 26 **L'A13, première autoroute de France**
- 27 Une inauguration à grand spectacle

## 28 UNE NOUVELLE PRISE EN COMPTE DE LA BANLIEUE

**ANNÉES 1930 À NOS JOURS**

- 29 **Le métro sort de Paris**
- 30 **Renforcer la desserte de la banlieue**
- 31 La gare de La Défense
- 32 Terminer l'A13 : le prolongement entre Saint-Cloud et le boulevard périphérique parisien
- 33 **Les projets actuels**
- 34 Le plan vélo

## 35 ANNEXES

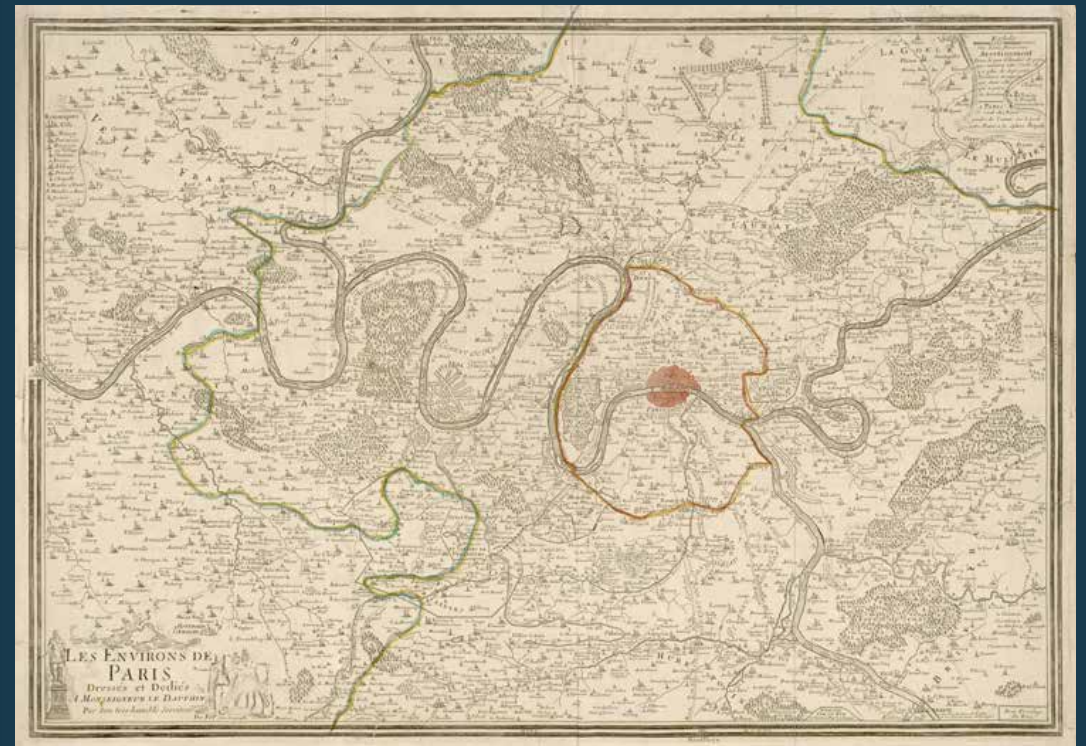
- 36 **Les gares des Hauts-de-Seine**
- 37 **Les ponts des Hauts-de-Seine**
- 38 **Bibliographie**
- 39 **État des sources**

## 40 REMERCIEMENTS

# LE PREMIER DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

1700-1845

**E**ntre le début du XVIII<sup>e</sup> siècle et les années 1840, soit en à peine cent quarante ans, la France des transports passe d'un réseau presque inchangé depuis l'Antiquité à la révolution des chemins de fer. Cette révolution, prémices de la révolution industrielle, est l'œuvre de visionnaires comme Jean-Baptiste Colbert ou Jean-Rodolphe Perronet, ou d'entrepreneurs hardis comme les frères Émile et Isaac Pereire. L'aspect du territoire s'en trouve profondément modifié et, dans la région parisienne, commence à dessiner la banlieue telle que nous la connaissons.



## La naissance d'un réseau routier et d'ouvrages d'art

Il n'est pas exagéré de dire qu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, le réseau routier en France n'a que très peu évolué depuis l'Antiquité. Aucun progrès technique majeur n'a permis de générer un gain de temps sur les durées de trajets. La gestion des ouvrages relatifs aux communications d'intérêt général est provinciale et indépendante de toute direction ou surveillance du pouvoir central. Les routes sont en très mauvais état et peu sûres : il n'y a par exemple eu aucun entretien durant les guerres de Religion et la Fronde. On traverse essentiellement les cours d'eau grâce à des bacs et, si un pont existe, il est le plus souvent en bois (le pont de Saint-Cloud, rare exception en dehors des grandes villes, est en pierre dès 1556). Pour les routes, le pavé est le matériau roi, mais il coûte cher. Il n'est employé que sur la route de Paris à Orléans et quelques autres « grands chemins ». Le « pavé de Paris » reste la référence, définie dans une ordonnance de 1420 comme étant des carreaux de grès de 6 à 7 pouces en tous sens.

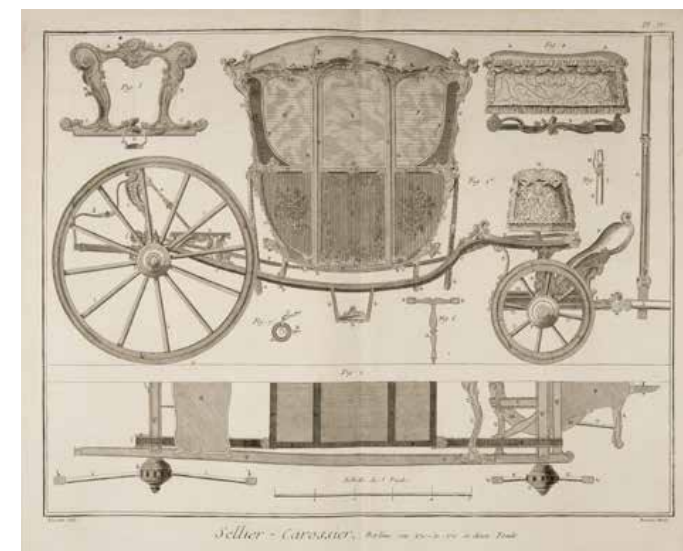
La prise de conscience de l'intérêt pour l'État de développer et entretenir le réseau des routes revient à Colbert : en octobre 1669, il fait nommer des commissaires pour les ponts et chaussées dans chaque généralité et, entre 1662 et 1671, il multiplie par dix le budget affecté aux voies de communication et au pavé de Paris.

Cette première étape est suivie en 1713 par la création de la fonction d'inspecteur général des Ponts et Chaussées. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, Daniel-Charles Trudaine et Perronet achèvent d'organiser l'administration des Ponts et Chaussées en créant en 1747 un « Conseil général des Ponts et Chaussées », à l'autorité technique indiscutée et qui valide les différents projets, ainsi qu'une École des ponts et chaussées.

À partir de 1736, la construction des routes est effectuée sous le régime de la « corvée royale », impôt créé par Louis XV, qui consiste en un travail non rémunéré, principalement pour la construction et l'entretien des chaussées. Cette obligation concernait les habitants situés à 4 lieues de la route en question, soit environ 16 kilomètres, et pouvait impliquer



2



3

2 L'ancien pont de bois de Sèvres, lithographie de Charles Motte, vers 1830. ADHS, 1F/SEV\_24

3 Planche IV « sellier carrossier » du tome 9 de l'Encyclopédie, 1771. ADHS, ADD26