

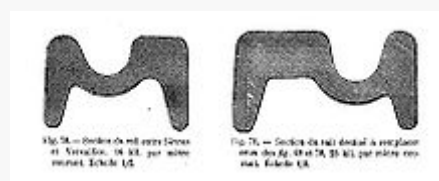
Tramway de Sèvres à Versailles



Le tramway à Chaville, en traction par une locomotive Mékarski.



Le tramway, quelques années après, devant l'église de Sèvres, avant la Première Guerre mondiale, à l'époque de son exploitation électrique par la CGO.



Profil des rails initiaux de la ligne.



On voit au premier plan de cette carte postale de la RN_10 à Sèvres un poteau supportant la ligne aérienne de contact du tramway, après 1907.

Le **tramway de Sèvres à Versailles** (TSV) est une ancienne ligne de tramway à traction_hippomobile qui reliait Boulogne (pont de Sèvres) à la place d'Armes devant le château de Versailles, mise en service en 1857, qui succéda à l'exploitation d'une ligne d'omnibus exploitée par la *Compagnie des Gondoles*.

Elle était en correspondance à Boulogne avec la ligne de « chemin de fer américain » qui reliait Boulogne à la place de la Concorde (à Paris), due à Alphonse Loubat.

Cette ligne, longue de 9,225 km, fut concédé à M. Tardieu, ami et associé d'Alphonse Loubat, le 28 avril 1855 pour soixante ans et rétrocédée à la *Compagnie des Tramways de Sèvres à Versailles* par décret du 28 juin 1876, puis à M. Gibiat par un décret du 19 mars 1962. En 1876, l'exploitation fut assurée par la *Compagnie des tramways de Sèvres à Versailles*, avant que la Compagnie générale des omnibus ne la reprenne, aux termes d'un décret du 5 avril 1880.

La ligne débutait à Boulogne, à l'entrée du Pont de Sèvres et suivait la route nationale 10 (actuelles RD 910 et RD 10) jusqu'à la place d'Armes de Versailles.

Ce tramway utilisait une voie large de 1,50 m et des rails relativement légers de 16 kg/m reposant sur des longrines en chêne de 13 cm de hauteur sur 8 cm de largeur. Ces rails se révélèrent insuffisants pour supporter le trafic et furent remplacés par des rails plus lourds, de 23 kg/m.

À l'époque de sa mise en service, le tramway était constitué d'une voiture à cheval circulant sur les rails à la modeste vitesse de 7 km/h, grâce à l'effort d'un percheron.

La ligne fut par la suite mise à voie normale en 1880 sur la relation directe Musée du Louvre - Versailles, prenant l'indice « TAB » dans le réseau des transports publics parisiens exploité par la Compagnie générale des omnibus (CGO). Lors de la fusion des anciennes compagnies de tramways dans la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP) en 1921, la ligne prit l'indice « 1 ».

Elle fut mécanisée en 1894, conformément aux termes d'un décret du 12 décembre 1892, avec la mise en service de locomotives à air comprimé « Mékarski ». Celles-ci ont, par la suite, été transformées en 1907 en locomotives à vapeur V. Purrey avant que la ligne ne soit complètement électrifiée en 1913.

La ligne a été transformée en ligne d'autobus en 1934, en conservant son indice « 1 ». Elle est aujourd'hui devenue la ligne de bus RATP 171.

[WIKIPEDIA]