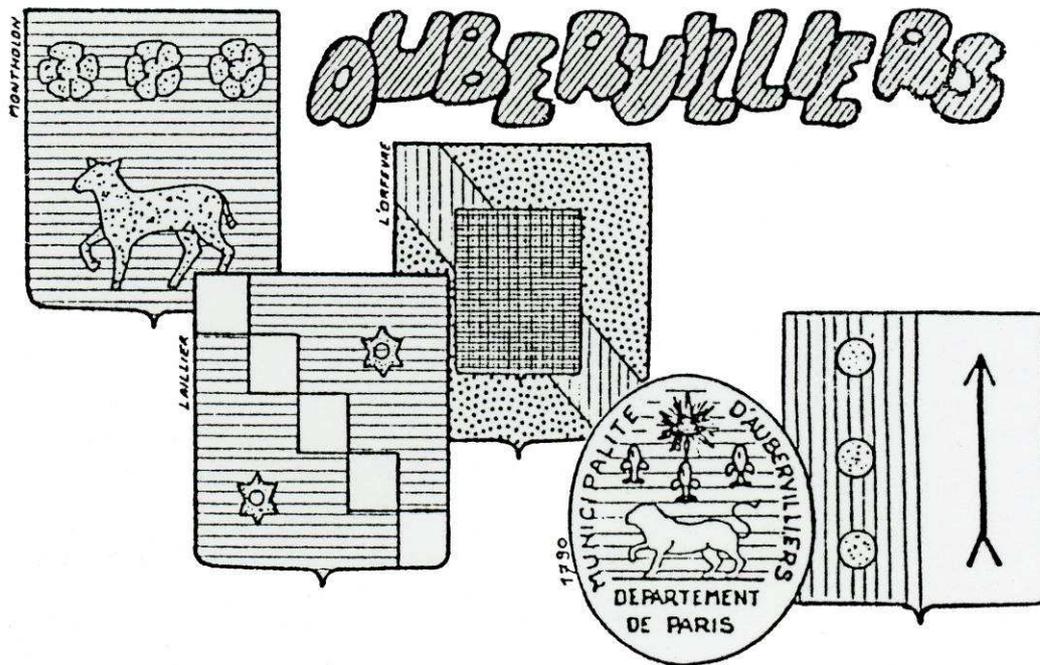


SOCIETE DE L HISTOIRE ET DE LA VIE

A AUBERVILLIERS



les Vertus

à travers le temps

DIMANCHE 13 MAI

VISITE HISTORIQUE

des lieux de mémoire de la résistance et de la Libération à Aubervilliers

Deux départs : 9 H 45 Résidence Salvadore Allende

9 H 50 En face l'Espace Renaudie

10 H 00 Devant la Mairie

14 H 15 Résidence Salvadore Allende

14 H 20 En face l'Espace Renaudie

14 H 30 Devant la Mairie

∴

1940-1945

des années noires à la Victoire

EXPOSITION

A l'espace **RENAUDIE**

du 29 mai au 7 juin

tous les jours de 13 H 30 à 18 H 30

Inauguration le 29 mai à 17 H 30

PETITE HISTOIRE DES TRAMWAYS A AUBERVILLIERS

DE 1877 A 1936

Courant 1992, le tramway roulera de nouveau en Seine-Saint-Denis, mais hélas, pas dans notre commune, quoique son itinéraire l'amènera à passer à moins de 300 mètres de la limite nord d'Aubervilliers et de longer celle-ci sur plusieurs kilomètres, entre les 6 Routes et les 4 Routes de La Courneuve. Les travaux de voirie préparés depuis quelques années ont déjà débutés dans plusieurs secteurs. Que l'on se console, durant la dernière décade de ce siècle, le métro atteindra la Mairie d'Aubervilliers, non en passant par la Porte de la Villette, mais en venant de la Porte de La Chapelle via la Plaine Saint-Denis.

Mais Aubervilliers a déjà connu le tramway, très bien connu, puisqu'il y a eu un réseau très dense durant 60 années, de 1877 jusqu'en 1936.

Ce réseau formait une toile d'araignée dont la Mairie était le centre, les lignes allaient vers le sud, Paris par les deux axes : Porte d'Aubervilliers-Opéra et Porte de La Villette-République. Vers le nord : Saint-Denis, La Courneuve, Stains, Le Bourget. Vers l'est : Pantin.

Cette exploitation débuta, comme il se doit, avec le matériel de l'époque, des voitures sur rails tirés par des chevaux. Les premiers tramways hippomobiles circulèrent à partir du 16 mars 1877 sur la voie qui longeait l'avenue de la République, des deux côtés de la chaussée, le long des arbres existants encore.

Cette ligne, portant l'indice référence "G" venait de la place de la République à Paris, passait la "Barrière de La Villette" et par le carrefour des 4 Chemins et l'avenue de la République atteignait le terminus qui se trouvait derrière l'Eglise, rue de Pantin (actuellement, rue du Dr Pesqué) dans cette rue, la voie était unique, terminée en tiroir par une double voie. Cette simple voie se dédoublait en arrivant à l'orée du square, à l'angle de la rue du Midi (actuellement rue Bernard et Mazoyer). L'avenue de la République n'étant pas encore percée jusqu'à la Mairie.

Le trajet Mairie d'Aubervilliers à la place de la République se faisait à la vitesse du pas du cheval, environ 7 km à l'heure, soit, une heure.

En 1898, on installa la ligne aérienne, le tramway devint électrique. Ces motrices furent particulières et s'appelaient "Motrices Aubervilliers à Perche et Accumulateurs", elles étaient à impériale, c'est-à-dire avec un étage et équipées de boggies. Ces dispositions résultent de ce que le fil aérien n'était autorisé que

sur les sections de banlieue fournissant le courant de traction par l'entremise de la perche, ce fil était sévèrement proscrit à l'intérieur de Paris et le tramway devait se mouvoir par ses propres moyens, d'où, les accumulateurs.

Parallèlement, en 1897-1898, à la limite de la commune, sur la route de Flandre, circulèrent, venant des 4 Chemins, une navette jusqu'au cimetière d'Aubervilliers (indice Gb) et une autre vers l'église de Pantin (indice Gh). Celles-ci furent, dès 1910, prolongées, d'une part, vers la Porte de La Villette, d'autre part jusqu'au Bourget en 1912.

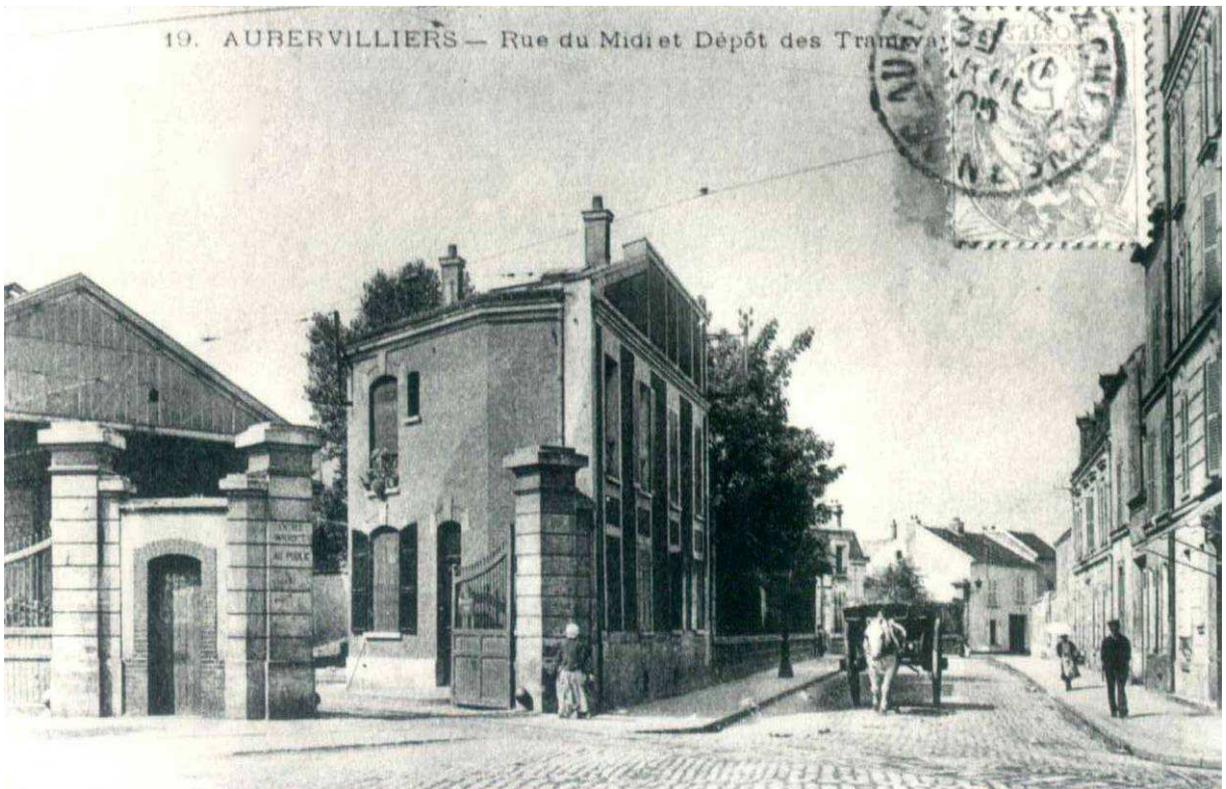
Dès le début du siècle, les lignes de tramways se multiplièrent dans Aubervilliers, ce fut d'abord, le 1er juillet 1901, une ligne Aubervilliers-Saint-Denis qui partait du coin de l'avenue Victor Hugo et de la rue du Moutier, par les rues Heurtault et Saint-Denis, en voie unique, gagnait la Porte de Paris à Saint-Denis.

Puis, le premier octobre de la même année, issue de la même origine, Aubervilliers-Gare de La Courneuve par le boulevard de Stains (actuellement boulevard Anatole France) et, le 4 février 1902, même point de départ, la ligne J, prenant la route départementale de Paris à Montmagny (avenue Victor Hugo) traversant le canal sur l'ancien pont de Stains, par la Porte d'Aubervilliers, gagnait la place de l'Opéra à Paris.

A cette époque, grâce à cette nouvelle alimentation par l'électricité, la vitesse était montée à une moyenne de 15 km à l'heure, le double de celle des tramways hippomobiles, qui tombait à une allure ridicule dès que se présentait une dénivellation un peu importante. Ces tramways pouvaient même atteindre une vitesse supérieure, énorme pour l'époque, 40 km à l'heure, dans de bonnes conditions de circulation, sur plat rectiligne, dans des artères bien dégagées, quoique cela leur soit formellement interdit, la vitesse officielle autorisée n'étant que de 20 km à l'heure.

Le dépôt de tous ces tramways avait été, pour faciliter les circulations, transféré au plus près du centre de la ville, sur la surface occupée actuellement par le grand square central (square Stalingrad).

L'entrée se faisait par l'angle situé au coin de l'avenue de la République et de la rue Bernard et Mazoyer, les bâtiments subsistants actuellement, occupés par l'OMJA, abritaient les bureaux de la société d'exploitation, la T.P.D.S. Sur la surface du parc actuel, se trouvaient les halles de garage des tramways, les ateliers, d'entretien et de réparations et l'usine de fourniture du courant électrique, bien repérable sur les anciennes cartes postales, grâce à une gigantesque cheminée.



Pour relier entre elles les différentes lignes et accéder à ce dépôt (ligne G et lignes J, J1 et J2) une voie de raccordement avait été implantée le long de la rue du Moutier, longeant le côté de l'église, entre le boulevard Anatole France et la rue de Pantin.

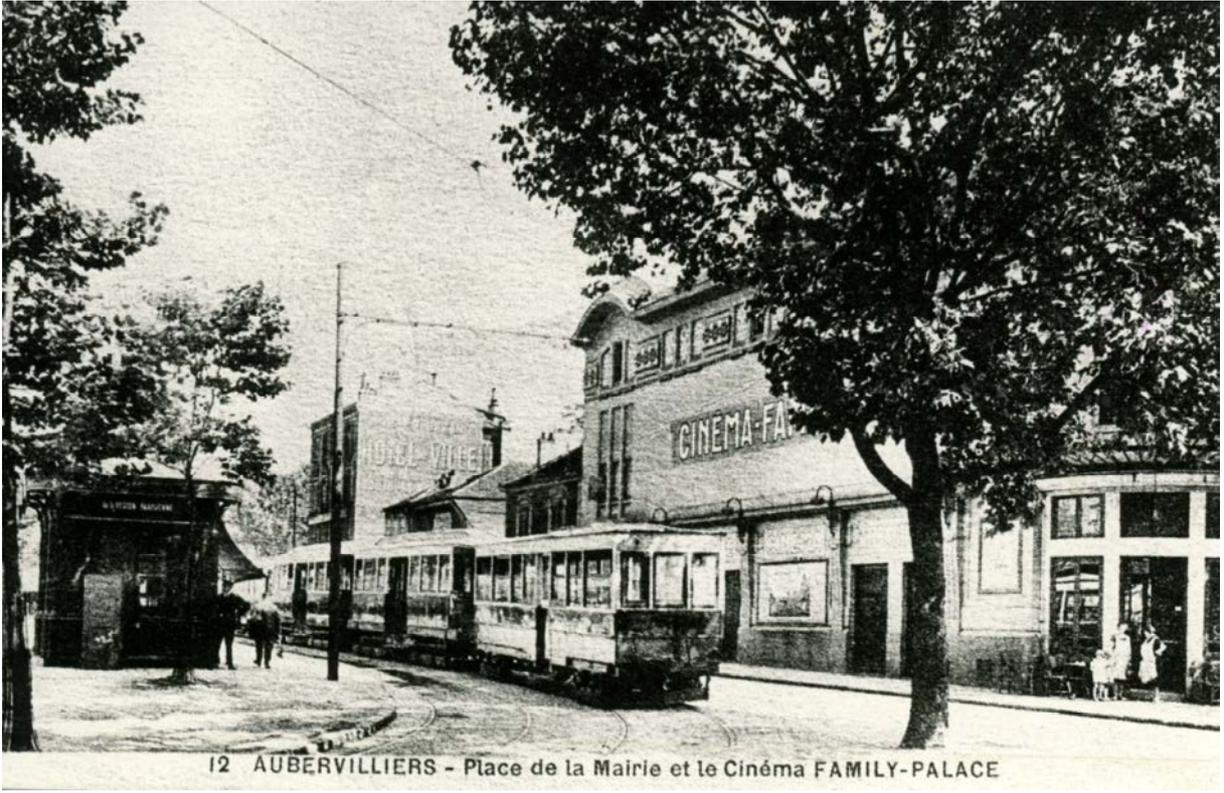
Le percement de l'avenue de la République jusqu'au boulevard Anatole France vers 1910-1914, et la création de la nouvelle place de la Mairie, en faisant disparaître tout un ensemble de constructions vétustes, permet de reporter le terminus exigu de la rue de Pantin sur l'ancienne place de l'ancienne Mairie, entre elle et l'église.

Dès lors, le tramway est très bien intégré à la ville d'Aubervilliers et très apprécié par la population, on en trouve maints témoignages dans les documents de cette époque, journaux, livres ou courrier. Son passage dans les rues auparavant désertes, peu éclairées, peu sûres, apportait de la vie et de ce fait, un peu de sécurité, quoique cette sécurité était encore très aléatoire car, à l'époque, n'avait-on pas vu des tramways attaqués par des malfaiteurs tel ce tramway de Montreuil-sous-Bois, en 1882, sans trop de dommages il est vrai !!!

Les années sombres 1914-1918 vinrent remettre tout en question : interruption de l'expansion et de la modernisation, réduction des services, réquisitions, usure du matériel non remplacé. L'augmentation du coût de la vie, consécutive à la guerre, créa de nouvelles difficultés financières, et dès 1918, toutes les compagnies accusèrent un déficit d'exploitation qui s'accrut d'années en années. Une nouvelle réorganisation complète des tramways s'imposait, une centralisation devenait indispensable. Après de longs pourparlers, toutes les concessions furent rachetées et, de ce regroupement, en régie, naquit la S.T.C.R.P. (Société de Transports en Commun de la Région Parisienne) à partir de 1921.

Les tramways d'Aubervilliers portèrent de nouveaux indices :

- N° 49 - Aubervilliers (mairie) - Opéra
- N° 50 - Aubervilliers (mairie) - République
- N° 52 - Le Bourget (mairie) - Opéra
- N° 70 - Saint-Denis - Porte de La Villette
- N° 71 - La Courneuve - Porte de La Villette
- N° 72 - Le Bourget Port Aérien - Pte de La Villette



12 AUBERVILLIERS - Place de la Mairie et le Cinéma FAMILY-PALACE

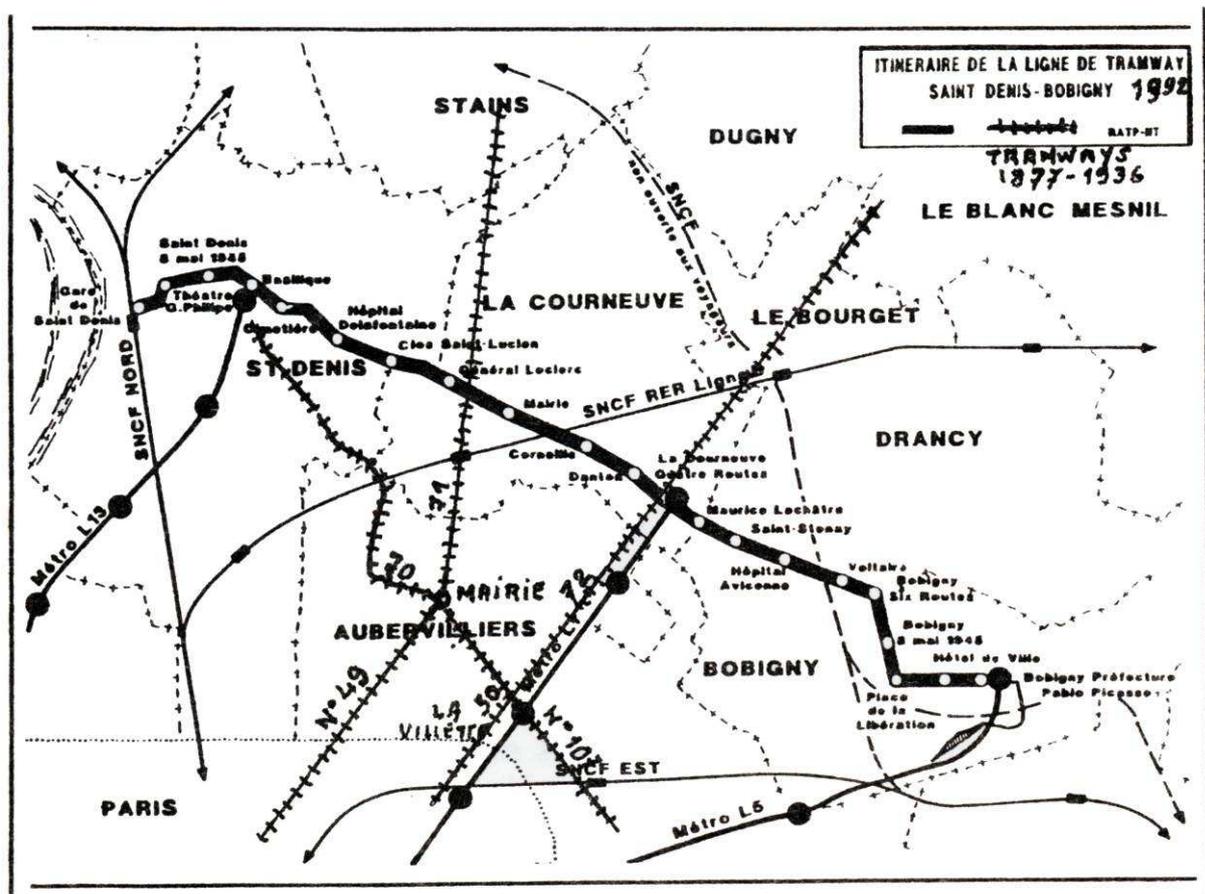


Mais, malgré de multiples perfectionnements, agencements, modernisations, création de services matinaux, motrices supplémentaires, rajouts de remorques augmentant les capacités de transports, prolongements, notamment l'arrivée de la ligne 107 en 1929, venant de la Porte des Lilas via la mairie de Pantin et le carrefour des 4 Chemins, l'ensemble périlait, car l'esprit de modernisme était à la mode, l'idée était aux autobus qui symbolisaient le progrès.

Le dernier axe manquant, côté ouest, fut confié en 1929, à un autobus, ligne FB qui desservit La Plaine Saint-Denis et Saint-Ouen par la rue et le pont du Landy.

Entre temps, le dépôt du square avait été déménagé et les tramways étaient garés dans le dépôt Pantin-Flandre situé au 172, avenue Jean Jaurès, tandis que le courant de traction était fourni par l'usine de Saint-Denis de la Société l'Electricité de Paris.

Toujours en 1929, la reconstruction du pont de Stains ayant été décidé par le Conseil Général de la Seine, on en profita pour supprimer la ligne 49 - Aubervilliers à Opéra. De 1929 à 1935, monsieur Paul Herson est conseiller Général, c'est un adversaire résolu du tramway, il va s'employer à faire disparaître cet engin "lourd et encombrant" !!



Ce fut d'abord la ligne N° 50, qui venait de la République, supprimée le 23 avril 1933, puis le 28 juin 1934, le même jour, les numéros 70 et 71, et enfin, le 4 février 1935, le numéro 107 cessait ses voyages le long de l'avenue de la République laissant celle-ci un peu abandonnée, elle qui avait vu circuler, simultanément les numéros 50 - 70 - 71 et 107.

Le numéro 52, qui lui, avenue Jean Jaurès, n'était qu'à demi "albertivillarien", se retrouva "sur le pavé" le 21 décembre 1936, contemporain, il faut le dire, de la disparition des tramways de Paris et de la région parisienne.

Que reste-t-il de cette époque, à part les souvenirs, quelques cartes postales et tickets ? : le petit immeuble du coin du square Stalingrad, plusieurs mètres de rails et appareil de voie, Porte de La Villette et, çà et là, les crampons d'amarrage du fil aérien, sur la façade des vieux immeubles de quelques rues, particulièrement rue du Docteur Pesqué et rue du Moutier, à repérer vers les deuxièmes et troisièmes étages. Deux de ces appareils ont été récupérés par la Société d'Histoire lors de la réfection du côté arrière de l'Eglise, ultimes témoignages de cette époque.

Extraits de l'Histoire des Tramways d'Aubervilliers
de Bernard FESTUOT - 1982

LA LIBERATION

Nous vous offrons, ci-dessous, les souvenirs personnels de Jacques DESSAIN sur la Libération à Aubervilliers. Ce témoignage sur des événements historiques, vécus à l'âge de 16 ans, est paru sur le Journal d'Aubervilliers à l'occasion du 40^{ème} anniversaire de la Libération.

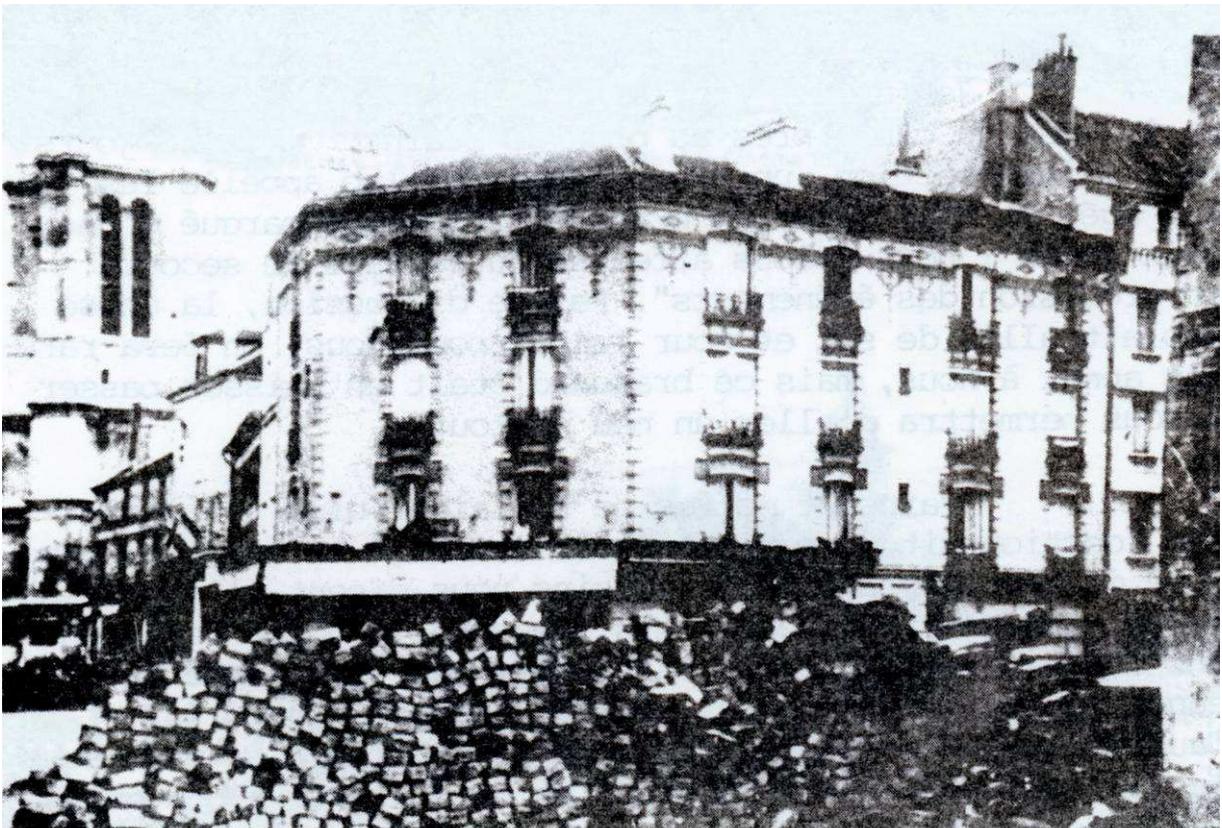
∴

Je faisais partie d'un club de natation situé sur le quai du canal près du pont de Stains. Quelques jours avant l'insurrection, Lin responsable du club appelle les plus âgés et nous remet un brassard tricolore marqué d'une croix rouge : nous étions affectés au service de secours "en prévision des événements". Pas de discussion, la chose semblait aller de soi et pour lui et pour nous. On fera rarement appel à nous, mais ce brassard était un laissez passer et nous permettra d'aller un peu partout.

Trains et métros ne roulaient plus, l'électricité fonctionnait de manière intermittente. On était un peu coupé de tout. Un soir, des voisins nous disent "l'insurrection a commencé, des résistants occupent la poste des 4 Chemins". Nous voilà aussitôt partis et nous voyons quelques jeunes hommes avec un fusil, un autre avec un revolver et d'autres avec plus simplement un brassard F.F.I. : pas assez d'armes. On les sentait fiers et en même temps un peu gênés d'être le point de mire de la foule qui s'arrêtait. Leur chef dut demander plusieurs fois de dégager avant d'être écouté.

Dans la nuit nous entendrons des rafales d'armes automatiques, des détonations pendant près d'une heure. Nous apprendrons que c'est l'usine "La Nationale" rue Henri Barbusse (actuel collègue Jean Moulin) que les résistants viennent d'occuper et que les Allemands ont cherché vainement à reprendre.

Avec deux camarades, je pars vers le quartier de la Mairie (nous formerons un trio inséparable). Nous allons voir si on a besoin de nous. La mairie est occupée, mais le centre apparant de la résistance s'est installé au Progrès, 13, rue Pasteur. On nous envoie porter une lettre dans Paris, dans une arrière-cour de la me Mathis. Ensemble nous aiderons à décharger dans la cour du Proarès les camions oui évacuent les boîtes de bœuf en gelée saisies dans la Nationale : la cour en sera presque obstruée. Nous partons chacun avec deux boîtes oui furent bien accueillies dans la famille car le problème de ravitaillement se posait avec de plus en plus d'acuité. Le lendemain une distribution sera faite à tous les habitants d'Aubervilliers et plus tard dans la Seine. C'est dire l'importance des stocks saisis : auparavant toute cette viande partait pour l'Allemagne.



Une barricade rue de Paris (rue de la Commune de Paris) vue depuis
l'avenue de la République puis de la rue de Paris

Document communiqué par M. Labois

Nous irons également plonger dans le canal sous le pont de la route Francis de Pressencé, des Allemands y auraient balancé des grenades et des munitions, pas de lunettes de plongée, et c'est à tâtons que nous remuons la boue du fond. C'est tout ce que je remonterais. Plus chanceux, Fanfan trouve deux détonateurs de grenade. Ce sera tout.

A la mairie, nous voyons le dispositif destiné à accrocher les ennemis et à défendre la mairie : des sacs de sable disposés en chicane sur les trottoirs de la rue du Moutier de part et d'autre du carrefour, d'autres rue de Paris et la mairie elle-même en état de défense. Il y aura de durs combats que nous ne verrons pas mais dont les traces subsisteront longtemps sur les murs et dont nous apprendrons les faits d'armes probablement amplifiés par la rumeur : un tireur du haut du clocher aurait tué tous les occupants d'un véhicule blindé sauf le conducteur qui se serait alors enfui. En tout cas la mairie reste aux mains des F.F.I.

Un jour, au pont de Stains, un char apparaît, et tire un coup de canon. Nous étions avenue Victor Hugo près de l'école et nous avons montré une rapidité peu commune pour escalader le mur de la menuiserie Rambert on nous fûmes bien accueillis.

Les premiers jours des chars arpentaient continuellement l'avenue Jean Jaurès allant et revenant du Bourget à la Porte de la Villette. Une gigantesque barricade barrait le pont de Flandre (Corentin Cariou). Les Allemands occupaient la gare de Pantin où étaient stationnés des convois sanitaires pleins de blessés. Je les vis un jour où j'allais au Pré-Saint-Gervais chez un marchand de beurre au marché qui ne se déplaçait plus mais avait donné son adresse et là nous allions au ravitaillement. Le pont était gardé par des soldats qui fouillaient les passants... C'est après être passé que je me suis rappelé avoir un brassard tricolore dans la poche.

à suivre

Une autre barricade rue Achille Domart (document communiqué par M. LABOIS)

NOUVEAU BUREAU

Le 5 avril dernier, l'Assemblée Générale de notre Société a procédé à l'élection de son nouveau Bureau :

Jacques DESSAIN, Gisèle GOULM, Raymond LABOIS, Daniel LANCIA, Robert LEBOUÉ, Lolita MARIEN, Suzanne POISSON, Roland ROEHR, ont été réélus.

Ont été élus : Andrée CARNUS, Arlette DACQUIN, Jacques GRUMET.

Le nouveau Bureau s'est réuni le 9 avril. Il a choisi comme :

Président	: Jacques DESSAIN
Vice-présidents	: Roland ROEHR Robert LEBOUÉ
Secrétaire	: Gisèle GOULM
Secrétaire-Adjointe	: Arlette DACQUIN
Trésorière	: Lolita MARIEN
Trésorière-Adjointe	: Suzanne POISSON

Sont membres du Bureau : Andrée CARNUS, Jacques GRUMET, Raymond LABOIS, Daniel LANCIA.

ADHESION OU READHESION

(à adresser à la Société de l'Histoire et de la Vie à Aubervilliers

68, avenue de la République 93300 Aubervilliers

NOM.....Prénom.....

Adresse

Code Postal..... Ville.....

Numéro de téléphone (facultatif)

A envoyer avec un chèque bancaire ou un CCP d'un montant de Frs 40,00

L'adhésion comprend le service gratuit d'un bulletin paraissant deux ou trois fois l'an et l'information sur toutes les activités de la Société.

Table des matières

PETITE HISTOIRE DES TRAMWAYS A AUBERVILLIERS.....	3
LA LIBERATION.....	10
NOUVEAU BUREAU.....	13
TABLE DES MATIERES	14