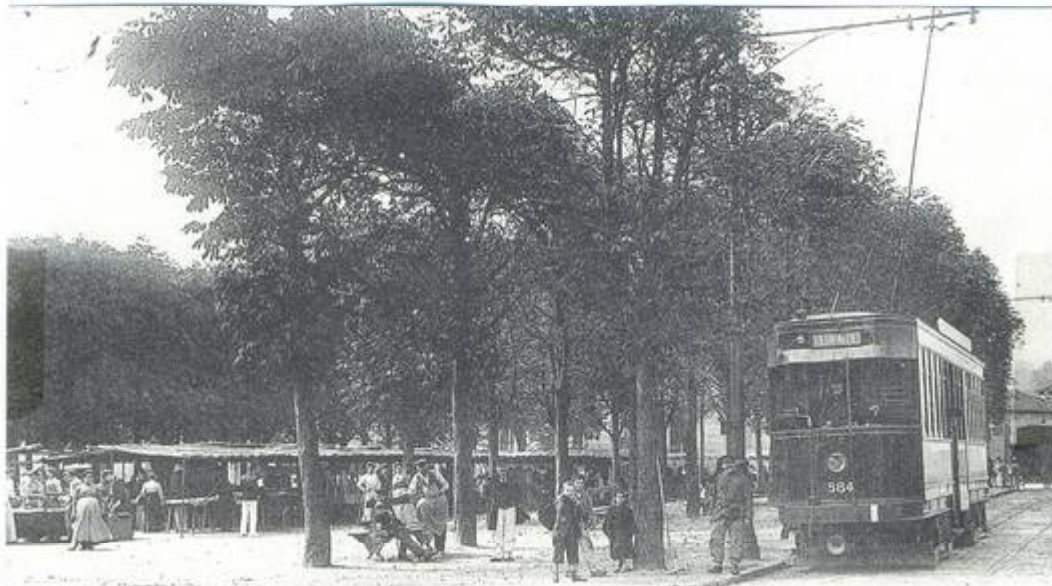


# Les tramways et Fontenay (1877-1937) : une histoire inachevée ...



Fontenay-aux-Roses — Place de la Mairie un jour de Marché

H. Joroo, édit.

## 1

### *Les origines*

Quand l'Exposition universelle de 1867 ferme ses portes, un constat s'impose : organisée sur le Champs de Mars, cette *grande manifestation de la modernité*<sup>1</sup> a surtout révélé l'insuffisance de la desserte de Paris depuis la banlieue. Fontenay-aux-Roses n'échappe pas à la règle. Certes, depuis 1829, des voitures publiques traversent la ville venant de Sceaux par la Barrière d'Enfer<sup>2</sup>. Quelques entreprises, à l'image des *Fontenaisiennes*, proposent également depuis 1850 et 1860 une liaison avec la capitale. Mais, ces omnibus de rabattement n'offrent qu'un service restreint et irrégulier : une voiture de faible capacité, emmenée par un cheval, relie quelques communes aux portes de Paris. De plus, la station fontenaisienne de la ligne de Sceaux (inaugurée en 1846) concerne peu la ville : localisée à Sceaux (rue de Fontenay), sa position excentrée (à 1 kilomètre du centre ville de Fontenay-aux-Roses) a pour conséquence de n'attirer qu'une minorité de Fontenaisiens (moins d'un voyageur sur dix).

<sup>1</sup> Pour reprendre l'expression de l'historien Pascal Ory (*Les Expositions universelles*, 1982). L'exposition de 1878, plus ludique que ses devancières, devait mettre en évidence, après la défaite de 1870, le renouveau de la pensée française.

<sup>2</sup> Située à proximité de l'actuelle place Denfert-Rochereau, la Barrière d'Enfer était l'une des 54 portes du mur ceinturant Paris avant 1860 dans un but fiscal.

La guerre de 1870 va accentuer ces déséquilibres et , sous la pression continue des communes du Département de la Seine<sup>3</sup>, une commission pour l'étude d'un réseau de voies ferrées desservant Paris est constituée en 1872. Après diverses études, un projet, déclaré d'utilité publique<sup>4</sup>, est adopté : une dizaine de lignes de tramways doivent relier les principales communes de banlieue aux points centraux de Paris. Parmi celles-ci, la ligne Saint-Germain-des-Prés – Porte de Châtillon. Inaugurée en 1875, elle est prolongée par la Grand'Rue<sup>5</sup> jusqu'à la place de la Mairie de Fontenay-aux-Roses durant l'hiver 1877.

Fontenay est alors un gros bourg d'à peine 2 500 habitants où les cultures maraîchères et horticoles prennent progressivement le pas sur la vigne et l'élevage<sup>6</sup>. Le collège Sainte-Barbe est ouvert depuis deux décennies et le Fort de Châtillon se construit sur l'ancienne « plaine des Rosiers »<sup>7</sup>. La commune est encore un espace de villégiature<sup>8</sup> pour les classes aisées et les artistes.<sup>9</sup>

Approuvé par le Conseil municipal, le prolongement de ce que l'on appelle « le chemin de fer américain » occasionne un réaménagement de la place de la mairie : afin de permettre le stationnement et le garage des voitures, un arrêté municipal autorise le déplacement de la rue de Saint-Prix<sup>10</sup> qui primitivement longeait La Boissière. Un échange de terrains est également effectué avec Léon Desforges<sup>11</sup> en 1879.

## 2

### *Les modes de traction*

Le tramway<sup>12</sup> qui rentre en 1877 dans Fontenay est à traction animale. C'est alors la seule utilisée sur toutes les lignes. La cavalerie se compose essentiellement de percheros capables d'effectuer 15 à 16 kilomètres par jour. Peu maniables, ces véhicules hippomobiles peuvent néanmoins être déraillés : l'engin quitte la voie pour prendre un virage serré (au terminus) ou pour éviter un obstacle. En effet, ce mode de circulation n'a pas l'exclusivité de la chaussée fontenaisienne : en 1901, on dénombre<sup>13</sup> 117 voitures à cheval et près de 200 chevaux sur la commune<sup>14</sup>.

En 1880, la liaison Saint-Germain-des-Prés – Fontenay transporte plus de 4 millions de passagers (essentiellement concentrés sur Paris intra-muros)...ce qui ne l'empêche pas d'accuser un important déficit ! La compagnie compte sur la modernisation de la ligne. Elle est soutenue, dès les années 1890, par le Conseil municipal qui réclame

<sup>3</sup> Le Département de la Seine (1790-1964) est une entité administrative constituée de Paris et des arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux et représentant un cercle d'un rayon d'une douzaine de kilomètres autour de la capitale.

<sup>4</sup> Par le décret du 9 août 1873.

<sup>5</sup> Qui recevra le nom de rue Boucicaut en 1887 (cf. Micheline Leloir, *J'suis d'Fontenay-aux-Roses\**, 1996)

<sup>6</sup> Sur cet aspect de Fontenay, et sur bien d'autres, voir Germaine Mailhé, *Histoire de Fontenay-aux-Roses\**, 1987.

<sup>7</sup> Actuel emplacement du Commissariat à l'Energie Atomique (C.E.A.).

<sup>8</sup> « C'est le jardin de la capitale » pour reprendre l'expression d'Antoine Guillois (*Documents et souvenirs\**, 1905).

<sup>9</sup> Parmi les plus célèbres : les Boucicaut (propriétaires du Bon Marché), les écrivains Huysmans (séjour en 1881) ou Léon Bloy, l'industriel (chocolatier) Jules Lombart, le peintre Raphaël Collin...

<sup>10</sup> Devenue, en 1954, l'avenue de Verdun.

<sup>11</sup> Propriétaire du Château La Boissière, avocat à la Cour d'Appel et maire de 1904 à 1908 et de 1919 à 1925.

<sup>12</sup> De « tram » : rail et de « way » : chemin.

<sup>13</sup> Selon l'ouvrage du Conseil Général *L'Etat des communes à la fin du XIXème siècle : Fontenay-aux-Roses\**, 1901.

<sup>14</sup> 1900 constitue l'apogée de la traction hippomobile dans le département de la Seine : 50 000 personnes vivent des métiers du cheval et plus de 15 000 chevaux sont utilisés par les diverses compagnies de tramways. Cependant, ce nombre chute à partir de 1907 avant que la guerre 14-18 ne consacre la disparition de ce mode de transport.

l'électrification de la ligne. L'objectif est de raccourcir le temps de transport (près de 50 minutes pour rejoindre le terminus parisien<sup>15</sup>). La requête est finalement satisfaite en 1905<sup>16</sup>. La coûteuse cavalerie peut être remplacée par l'électricité. La vitesse moyenne théorique passe de 9 à 20 kilomètres à l'heure.

Entre temps, une seconde ligne de tramways, elle aussi électrifiée, traverse Fontenay : la ligne Châtenay - Champs de Mars. Elle a été mise en place dans l'optique de l'Exposition Universelle de 1900, enjeu primordial pour les constructeurs des nouvelles automotrices électriques comme Thompson ou Empain (à travers ses filiales). Ces groupes industriels, en desservant l'Exposition, sous couvert de service public, s'assurent à la fois un débouché de premier ordre pour leur production et un espace publicitaire pour l'exportation<sup>17</sup>. Cependant, cette stratégie conduit à privilégier la partie du réseau située dans Paris intra muros, au détriment de la partie « banlieusarde »<sup>18</sup>...



Au niveau technique, la prise de courant est principalement disposée sur fil aérien ou en en caniveau souterrain. La première solution, plus économique, est retenue pour les communes du Département<sup>19</sup>. La seconde, plus esthétique, est utilisée à Paris. Les premiers tramways électrifiés reprennent la morphologie des omnibus à impériale (1

<sup>15</sup> Appuyé aussi par la mairie, le projet de chemin de fer Paris-Chartres, initié en 1898, devait mettre Fontenay à 7 minutes de la gare Montparnasse. Prévu sur l'actuelle Coulée Verte ( dont elle est la conséquence), ce chantier sera stoppé définitivement par la Grande Guerre.

<sup>16</sup> Coïncidence : en 1905, alors que le tramway électrique s'impose, Fontenay honore Mme Bonnejean, l'une des premières centenaires de la ville (voir Jeanne Dolivet, *L'histoire de Fontenay-aux-Roses* in *Bulletin Municipal Officiel*\* 1968-1971).

<sup>17</sup> Voir Annie Fourcaut (ss la dir.), *Un siècle de banlieue parisienne*, 1988.

<sup>18</sup> Le terme « banlieusard » apparaît dans ces années 1880 à propos de la représentation spécifique de la banlieue au Conseil Général et au Sénat. Ce qualificatif, à l'origine méprisant, aurait été lancé par des conseillers municipaux de Paris à des élus de communes suburbaines jugés trop exigeants dans le partage du pouvoir local. Repris par les intéressés, le terme va ensuite servir abondamment dans les polémiques sur les droits de la banlieue face à la toute puissance de Paris... avant de se banaliser.

<sup>19</sup> On trouve encore une équerre qui soutenait un fil aérien du tramway sur la façade de l'Ecole Normale Supérieure.

étage et 2 classes) : l'accès à la plate-forme aérienne s'effectue par un escalier étroit peu commode, allongeant de fait chaque arrêt. De plus, l'augmentation de la vitesse rend le véhicule instable et dangereux. Le système est donc abandonné sur les lignes fontenaisiennes avant 1910.

### 3 *Les trajets*

La première ligne historique de Fontenay-aux-Roses effectue le parcours suivant : Saint-Germain-des-Près<sup>20</sup> – Porte d'Orléans<sup>21</sup> avec pour terminus Fontenay (rue de Saint-Prix) par la Grand'Rue (qui devient, en 1887, la rue Boucicaut). Elle dessert ainsi le cœur historique de la ville représenté par l'actuel triangle des rues Boucicaut-Jean Jaurès<sup>22</sup>- Ledru-Rollin<sup>23</sup>. Ce secteur regroupe alors la majorité de la population fontenaisienne. Il semble d'ailleurs que le tramway ait renforcé, dans un premier temps, cette concentration.

La seconde ligne fontenaisienne part du Champs-de-Mars et sillonne Montrouge-Bagneux-Fontenay-Sceaux pour aboutir à Châtenay. Dans la ville, le tracé emprunte le chemin de Bagneux<sup>24</sup>, la rue Boucicaut et l'ancien Pavé de Sceaux<sup>25</sup>.

Sur leur chemin, les tramways devaient marquer une halte aux portes de la capitale afin que les passagers se mettent en règle avec l'octroi, la taxe perçue à l'entrée de Paris sur les objets de consommation<sup>26</sup>.

A l'origine, les arrêts fixes n'existent pas : le conducteur s'arrête suivant le souhait des voyageurs qui veulent monter ou descendre. Les stations fixes n'apparaissent sur Fontenay qu'autour de 1901 mais leur établissement donnera toujours lieu à d'intenses négociations entre la mairie et les compagnies<sup>27</sup>.

Ces passages au cœur de la ville contribuent également à bouleverser peu à peu les usages quotidiens de la rue : les étalages extérieurs des magasins de la rue Boucicaut sont désormais encadrés<sup>28</sup> et les fêtes plus limitées dans l'espace et dans le temps<sup>29</sup>.

---

<sup>20</sup> La ligne sera prolongée jusqu'à l'Hôtel de Ville (1914) puis Châtelet (1921), exploitant ainsi pleinement les percées haussmaniennes qui avaient éventré le Vieux Paris.

<sup>21</sup> Desservie par le nouveau métro à partir de 1909.

<sup>22</sup> Rue des Ecoles jusqu'en 1925.

<sup>23</sup> Appelée rue de la Cavée jusqu'en 1890 puis rue du Val Content avant de prendre en 1894 son appellation d'aujourd'hui.

<sup>24</sup> Qui prendra son nom actuel, rue Marx Dormoy, en 1944.

<sup>25</sup> Aujourd'hui avenue Lombart, c'est l'une des premières rue pavée de Fontenay.

<sup>26</sup> Principale source de revenu de la ville de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle, cet impôt perdure jusqu'en 1940 malgré des contrôles de plus en plus difficiles.

<sup>27</sup> Précision utile : les compagnies devaient payer à la ville un droit pour les abris jalonnant le parcours et le stationnement au terminus, place de la Mairie.

<sup>28</sup> Cette contrainte peut expliquer en partie qu'en 1908, une pétition de commerçants s'opposera au prolongement du tramway de la place de la mairie jusqu'au Collège Sainte-Barbe.

<sup>29</sup> Les réjouissances traditionnelles de Fontenay disparaissent à cette époque : la fête commémorant la consécration de l'Eglise, la fête des conscrits, la Saint-Vincent... On retrouve ici l'évolution générale qui aboutira progressivement à déposséder « le petit peuple » de la rue comme lieu de vie (voir Jeanne Gaillard, *Paris la ville*, 1976).

## 4

### *La bataille des horaires*

Après la période d'installation (1877-1908), les exigences de la population s'intensifient. L'une d'entre elles concerne l'élargissement de l'amplitude horaire. Il s'agit de maintenir le dernier tramway, celui que l'on appelle alors *le tramway des théâtres*.

Il faut aussi développer, à la demande des cultivateurs, un tramway matinal (départ entre 1 h 00 à 4 h 00 du matin) permettant de se rendre aux Halles afin d'y vendre leurs produits (cette demande se répète à Châtenay, Verrières, Sceaux, Bagneux ou au Plessis). Jusqu'à la fin des années 1920, de nombreuses familles d'agriculteurs demeurent sur la commune<sup>30</sup>. Ce service, inauguré en 1912, se prolongera d'ailleurs après la guerre.

Enfin, quelques années avant 1914, il faut également noter l'apparition progressive du phénomène des migrations alternantes Banlieue-Paris. Conséquence de l'accroissement de la distance domicile-travail, cette évolution s'accéléra également dans les années 1920, nécessitant un réseau structuré.



## 5

### *Les compagnies*

Dès 1855, une société privée possédait le monopole des transports dans Paris et dans le Département de la Seine : la C.G.O. (la Compagnie Générale des Omnibus). Mais, devant ses médiocres résultats, les pouvoirs publics autorisèrent d'autres compagnies à exercer<sup>31</sup>. Parmi celles-ci, deux compagnies furent à l'origine des

<sup>30</sup> Le faible taux de surface bâtie de l'époque (par rapport à Arcueil ou Antony) en fournit un bon indice : de 31% du territoire communal est urbanisé en 1901. Le seuil des 50% n'est franchi qu'en 1926. Sur l'urbanisation de Fontenay, voir Stéphane Dauphin, *Fontenay-aux-Roses 1895-1994 : un siècle de croissance urbaine à travers trois quartiers\**, 1995.

<sup>31</sup> Moyennant un dédommagement régulier à la C.G.O. du fait de son monopole...

tramways circulant à Fontenay : les Tramways Sud<sup>32</sup> et la Compagnie de l'Ouest Parisien. Mais, la multiplication des compagnies sur tout le département (jusqu'à 9 dans les années 1890) a rapidement généré une organisation incohérente. Elle est remodelée une première fois en 1910 : à l'initiative de la mairie de Paris et du Conseil Général, les lignes sont unifiées sous l'égide de la Compagnie Générale des Transports Parisiens (C.G.P.T.). La situation semble s'améliorer. Cependant, les conditions de travail demeurent difficiles pour les receveurs et les conducteurs<sup>33</sup>, occasionnant tensions avec la direction, grèves ... et retards.

Dès 1918, le Conseil Général conclut que le régime d'exploitation en vigueur est périmé : l'offre de transport ne peut plus être assurée exclusivement par des entreprises privées dont le but consiste à rémunérer des actionnaires et donc à satisfaire, en priorité, les lignes les plus rentables. Ce système ne peut s'adapter rapidement à l'évolution des conditions économiques et sociales.

Ainsi, en 1921, apparaît la S.T.C.R.P. (Société des Transports en Commun de la Région Parisienne). Un système de régie doit permettre de libérer des financements que les compagnies privées n'étaient plus disposées à injecter dans des lignes dont la rentabilité à court terme était plus qu'incertaine<sup>34</sup>. Dans la nouvelle organisation, le secteur privé garde l'exploitation mais l'Etat récupère les infrastructures, le matériel et les investissements nécessaires à leur développement. Dans la réalité, les réclamations et pétitions, qui transitent par la mairie, affluent sur les bureaux de la nouvelle compagnie. Elles concernent les horaires, les arrêts, les retards, la fréquence du trafic, les prolongements... Des ligues intercommunales et des comités de défense des voyageurs se créent.

## 6 *Les passagers*

La S.T.C.R.P. renouvelle entièrement le matériel roulant dans les années 1922-23 et parie sur un fonctionnement où les nouveaux autobus<sup>35</sup> et le tramway se complètent. Peu avant 1930, les nouvelles lignes de bus E.Y. et F.O. arrivent dans Fontenay. La compagnie semble acquérir une envergure jamais atteinte par ses devancières<sup>36</sup>.

Cependant, il y a toujours retard du réseau par rapport à l'attente des passagers. De plus, chaque réorganisation ne traduit qu'une vision restreinte de l'état de la demande et la date de mise en œuvre est immédiatement suivie de nouvelles revendications.

Apparue sous le Second Empire, la problématique des déplacements de travail ne concernait pas Fontenay alors lieu de villégiature. Mais ce sujet prend une nouvelle

---

<sup>32</sup> Déclarée en faillite dès 1884, elle est remplacée par la Compagnie Générale Parisienne de Tramways (C.G.P.T.).

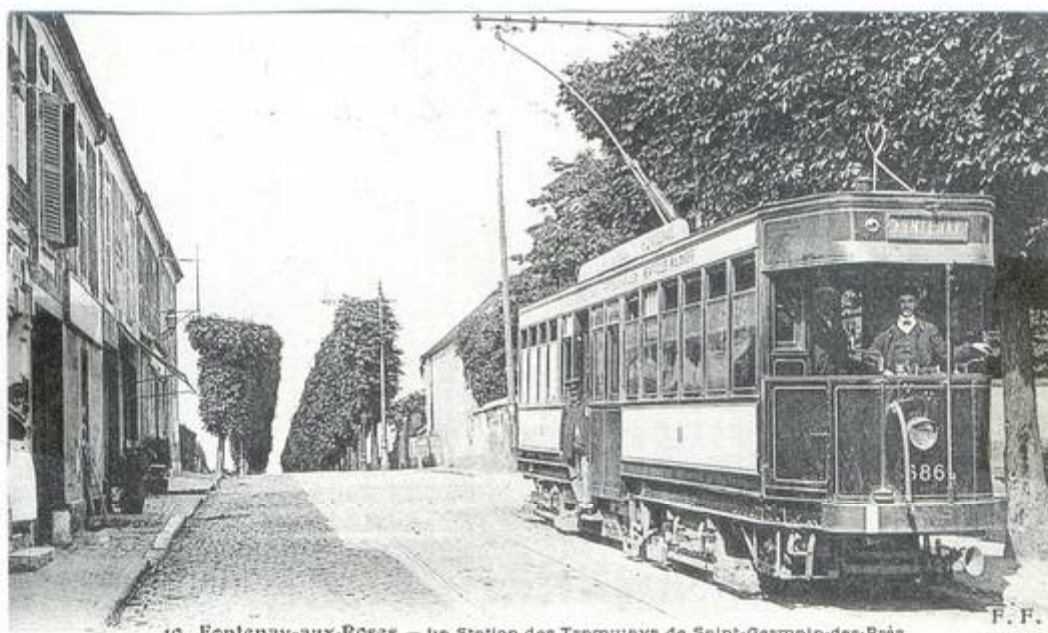
<sup>33</sup> Avant 1900, certaines journées de travail peuvent dépasser 12 heures. Les lois sociales (instaurant le repos hebdomadaire et la journée de 10 heures) améliorent progressivement le quotidien des agents. Elles seront aussi vécues comme une charge supplémentaire par les compagnies et une source de désorganisation. Pourtant, à part les inondations de 1910, le trafic ne fut jamais interrompu pour une longue durée, y compris durant la première guerre mondiale durant laquelle une féminisation du personnel permit la continuité du service.

<sup>34</sup> Voir Dominique Laroque, *Transports urbains et transformations de l'espace parisien* in *Les Cahiers de l'I.H.P.T.* (octobre 1989), pp. 41-56.

<sup>35</sup> Les premiers autobus circulèrent à Paris dès 1906 (provoquant l'arrêt des omnibus à chevaux en 1913). Fin 1920, il existe 38 lignes à Paris sur des itinéraires où la construction des tramways n'est pas autorisée (Opéra, Champs-Élysées, Palis-Royal...).

<sup>36</sup> Le recensement de la population fontenaisienne en 1936 permet de constater que la S.T.C.R.P. est l'un des principaux employeurs de la ville (avec l'imprimerie Bellnand et la mairie) : machinistes, receveurs, contrôleurs, gardiens... mais aussi terrassiers, ébénistes, chaudronniers, la compagnie emploie près de 50 fontenaisiens.

tournure dans les années 1920 avec la question des *tramways ouvriers*<sup>37</sup>. Pour la S.T.C.R.P., il ne s'agit pas de gagner une nouvelle clientèle en la prélevant sur le chemin de fer<sup>38</sup>. Ce n'est pas l'ouvrier ou l'employé en tant que tel qui est l'objet de toutes ses attentions<sup>39</sup>, c'est le nouveau banlieusard, ancien parisien ou provincial, qui vient travailler à Paris<sup>40</sup>. Or, la population fontenaisienne a connu qu'une lente augmentation depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>41</sup> et les premiers lotissements n'apparaissent que dans les années 1926-27 (lotissement du parc du Château Boucicaut). Ainsi, peu d'investissements sont effectués pour améliorer le réseau sur la localité, malgré des insuffisances notoires. De plus, le principe selon lequel le tramway pourrait « créer » les voyageurs (la notion de « ligne de peuplement ») n'a jamais été mis en œuvre (l'offre n'a pas précédé la demande)<sup>42</sup>.



40 Fontenay-aux-Roses — la Station des Tramways de Saint-Germain-des-Près et l'Avenue de Saint-Prix

F. F.  
Paris

## 7 *La fin*

En 1929, le Conseil municipal de Paris vote la suppression de tous les tramways intra muros dans les 5 ans. Ils seront remplacés par des autobus. Les lignes de pénétration Banlieue-Paris sont scindées en deux et le tramway s'arrête aux portes de la capitale. Sans leur partie parisienne, la plupart des lignes ne sont plus viables... En 1932, alors qu'un projet de terminus en boucle autour de la place de la mairie est à l'étude, que le doublement des voies rue Boucicaut est envisagé, la suppression est étendue à la banlieue...

<sup>37</sup> Suivant le modèle des « trains ouvriers » imposés aux compagnies de chemin de fer en 1884 par l'Etat : la création de tarifs spéciaux devaient faciliter les déplacements de la main d'œuvre industrielle et son installation en banlieue.

<sup>38</sup> La seconde gare de Fontenay ouvre en 1893 à l'emplacement actuel avec un rayon d'action plus important.

<sup>39</sup> D'ailleurs, depuis 1920, les tarifs ont été relevés au dessus des taux figurant sur le cahier des charges...

<sup>40</sup> De la même manière, les demandes de réductions émanant des écoles pour les sortie scolaires, sont refusées.

<sup>41</sup> 1866 : 2386 habitants, 1906 : 4082, 1926 : 5783.

<sup>42</sup> Cf. Anne Rasmussen, *Un discours à l'épreuve : politique des tramways et population de banlieue (1870-1914)* in *Villes en parallèles*, n° 15-16 (1990), pp. 243-163.

L'automobile annexe progressivement les grands axes de circulation<sup>45</sup> et, dans ce contexte, le tramway est accusé de nuire à la fluidité des déplacements. Le 5 mai 1934, la ligne N° 127 (Châtenay – Champs de Mars) cesse son activité, imitée, le 20 juin 1936, par la ligne n° 86 (Saint-Germain-des-Prés – Fontenay).

Le tramway est victime d'un mode d'électrification archaïque, d'une réglementation injuste limitant sa vitesse à 30 kilomètres à l'heure (quand l'autobus dépassait les 45 !) et d'une absence de planification de son développement. Mais surtout, il semble que les milieux industriels aient effectué des pressions afin que ce mode de transport soit totalement abandonné au profit de l'autobus. Des recherches ont démontré que la S.T.C.R.P. présentait « d'étonnantes implications financières »<sup>44</sup> avec diverses entreprises (des secteurs de l'automobile et du pétrole notamment) intéressées par le remplacement du tramway.

Le Conseil Général de la Seine ne s'opposa pas à la décision. Officiellement, le déficit d'exploitation du réseau<sup>45</sup> (causée par la politique de « bas prix »), la nouvelle concurrence du secteur privé<sup>46</sup> et la crise économique des années 30 ne permettaient plus de financer une activité jugée non rentable économiquement.<sup>47</sup>

Le récent matériel roulant est revendu en province ou détruit. Les rails cédés au prix de la ferraille ou, comme à Fontenay, recouvertes par le macadam. La ligne de Sceaux, bientôt électrifiée, récupère une partie des passagers.

Contrairement à 1878, le tramway n'entrait pas dans les plans de l'Exposition universelle qui devait voir lieu quelques mois plus tard en 1937. A l'époque, cette disparition fut saluée comme un progrès...

Archives Municipales  
de Fontenay-au-Roses  
David Descatoire

*Fontenay et le tramway (1877-1937) : une histoire inachevée...*

Exposition (16 au 27 septembre 2002) réalisée dans le cadre des Journées du Patrimoine et de la journée  
« En ville, sans ma voiture ».

Sources :

Archives municipales de Fontenay-aux-Roses (séries B ; D ; F ; O et fonds Desforges)  
Cartes postales de la collection de Gaston Cœuret.

Remerciements

Pierre Salmeron (Archives municipales de Bagneux), Marilyn Masson (service communication), Joël Conchon et Gaston Cœuret.

Pour tous renseignements complémentaires ou remarques concernant l'exposition ou les Archives municipales : 01 41 13 21 12 ou [documentation@mairie-fontenayauxroses.fr](mailto:documentation@mairie-fontenayauxroses.fr)

<sup>45</sup> Dès 1904, le maire avait réglementé par arrêté la circulation des véhicules motorisés, interdits de circuler sur le territoire fontenaisien « à une vitesse supérieure à 12 kilomètres à l'heure. En 1929, un arrêté interdira les dépassements dans les artères principales.

<sup>44</sup> J. Payen, *Analyse historique de l'évolution des transports en commun de la région parisienne*, 1977.

<sup>45</sup> 1929 : 225 millions de francs, 1930 : 308 millions de francs.

<sup>46</sup> Renault et Citroën notamment ont constitué dès les années 1920 un réseau concurrent sur les lignes les plus rémunératrices.

<sup>47</sup> Voir Jean Robert, *Les tramways parisiens*, 1992.