

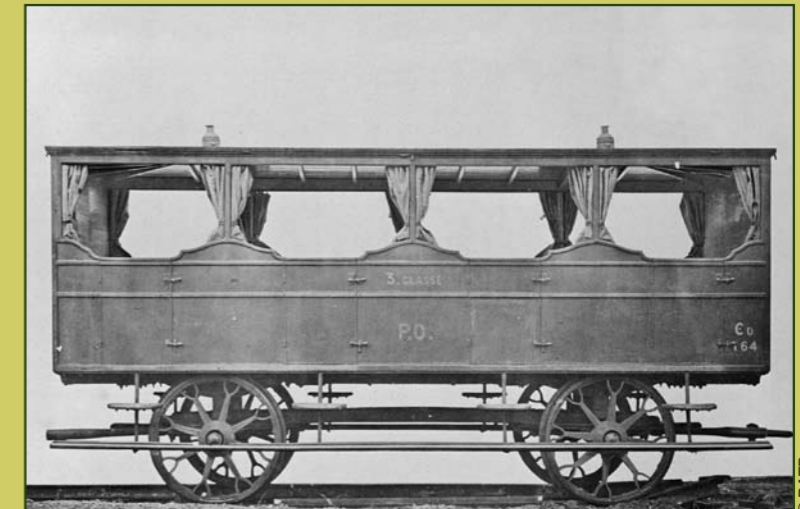
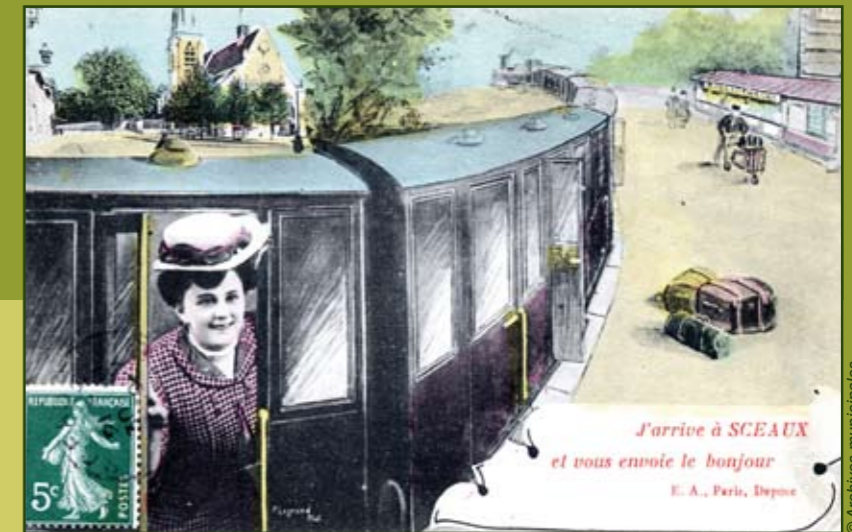
LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

LE CONSEIL MUNICIPAL SE PRONONCE EN FAVEUR DU CHEMIN DE FER

Un an après le premier chemin de fer de Paris à Saint-Germain (1837), un projet est discuté et adopté à l'unanimité par le conseil municipal de Sceaux en mai 1838, qui en attend pour le pays : *“un aspect nouveau qui le vivifierait [...] en abrégant le temps du transport, en diminuant de beaucoup les frais de voyage, en facilitant et multipliant la communication avec la capitale, en procurant aux habitants de Paris l'avantage peu dispen-*

dieux d'une promenade dans une commune des environs qui par son site varié, son parc de célèbre mémoire, offre tous les agréments désirés.”

Lorsque le conseil municipal vote à l'unanimité le projet de chemin de fer à Sceaux en 1838, l'objectif est de redonner un nouvel élan à la commune en facilitant et multipliant la communication avec Paris. Dix ans plus tard, on compte neuf trains par jour avec des trains supplémentaires le dimanche, amenant au bal de Sceaux une clientèle parisienne répartie dans trois catégories de wagon.

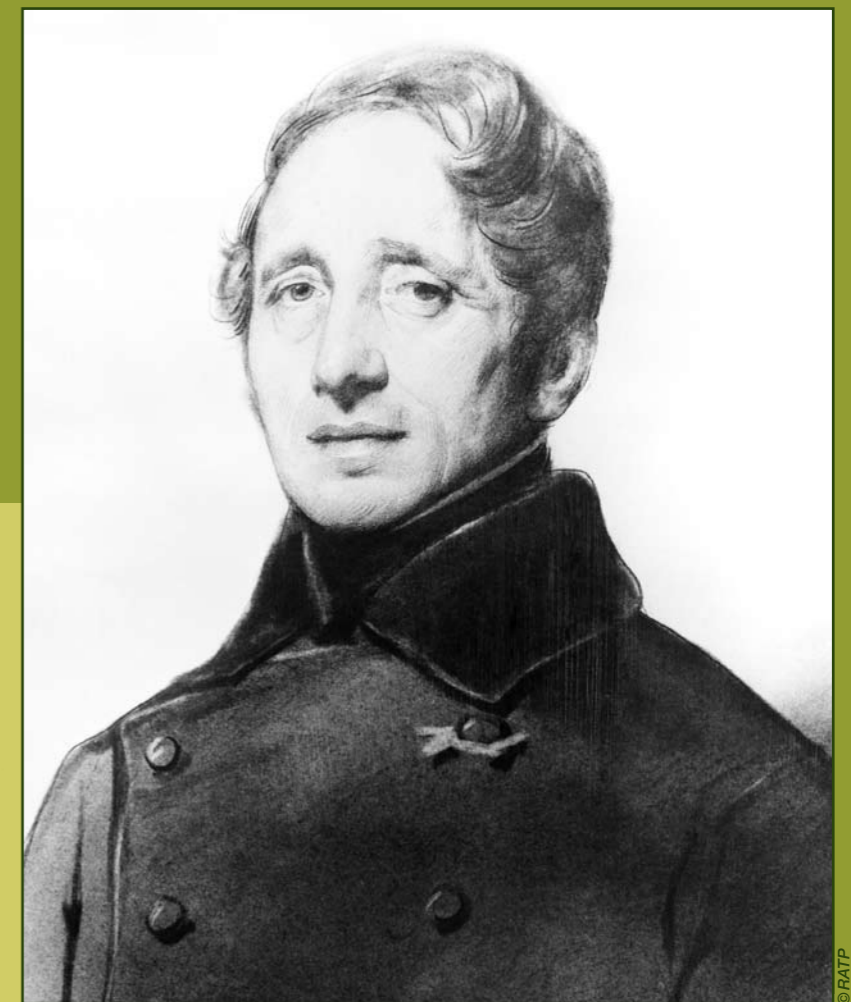


LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

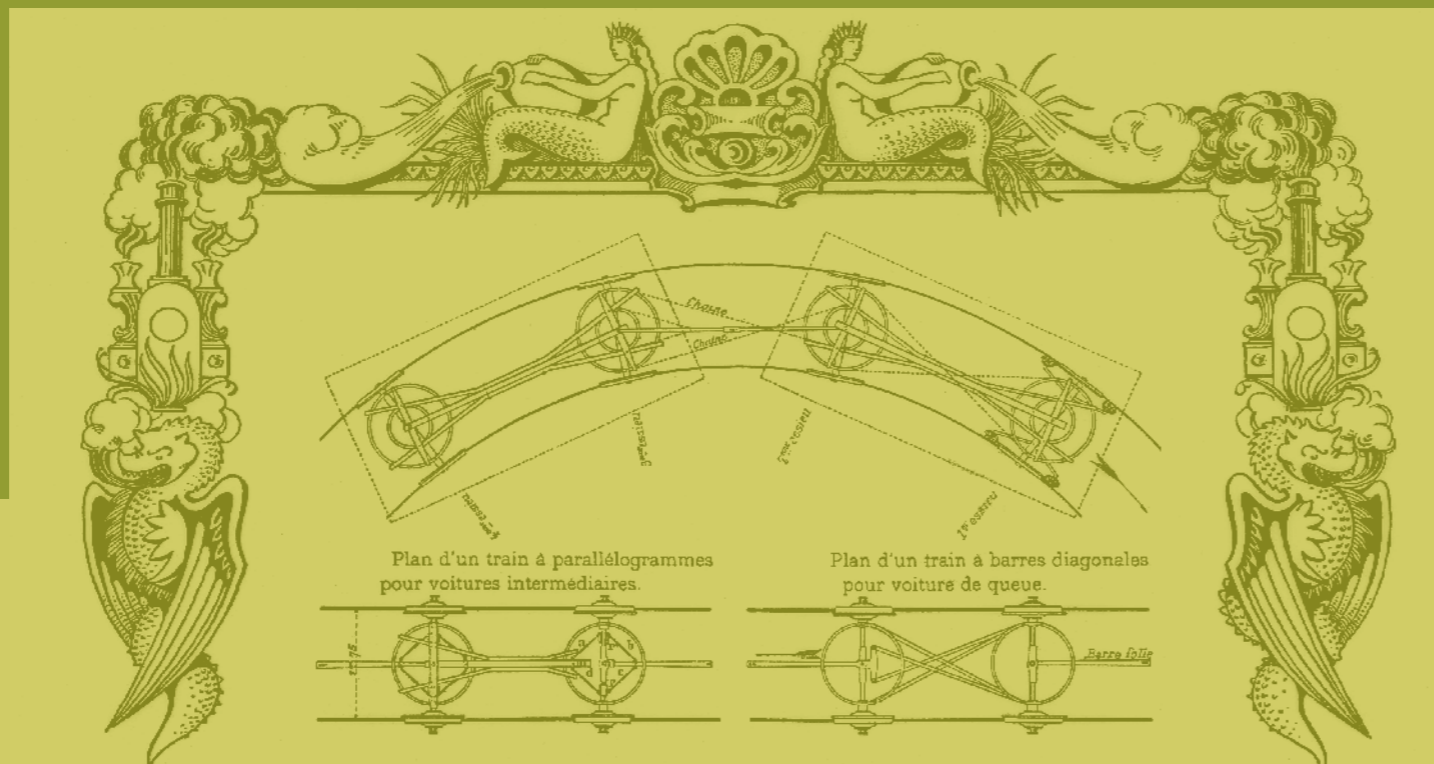
CLAUDE ARNOUX À L'ORIGINE DE LA LIGNE PARIS-SCEAUX

En 1844, le ministre des Travaux publics signe une concession du chemin de fer pour une ligne qui devra relier Paris à Sceaux. Le concessionnaire est Claude Arnoux (1792-1866) qui vient d'inventer en 1838 un système de voitures à essieux articulés permettant de tracer des lignes ferroviaires courbes. Et c'est sur la ligne Paris-Sceaux qu'il entend démontrer l'efficacité de ce nouveau système.

Les trains partent de la "Barrière d'Enfer". Après avoir suivi des courbes très marquées, ils passent derrière le rond-point oriental avant de pénétrer à l'intérieur du jardin de la Ménagerie, à l'emplacement de l'ancien potager de la duchesse du Maine. Là, la ligne décrit une ample courbe qui permet aux convois de faire demi-tour.



Jean-Claude-Républicain Arnoux (1792-1866), ingénieur du génie civil, conçoit un système de train articulé avec des roues indépendantes basé sur celui des diligences. Le futur tracé de la ligne "Barrière d'Enfer" vers Sceaux présente toutes les difficultés pour démontrer l'efficacité de son invention : déclivité importante et relief fort accidenté !



LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

CLAUDE ARNOUX À L'ORIGINE DE LA LIGNE PARIS-SCEAUX

Si, comme le stipulent les statuts de la Société propriétaire du jardin de la Ménagerie depuis sa création en 1799, toute forme d'aliénation des terrains faisant partie du jardin est proscrite, dans le cas du chemin de fer, l'acquisition est motivée par le principe de l'utilité publique. En 1845, le tribunal civil de première instance autorise donc la vente d'une partie du jardin nécessaire à l'implantation des nouvelles installations ferroviaires. Cette arrivée du chemin de fer provoquera la modification la plus importante de la structure du jardin de la Ménagerie car l'histoire de la ligne de chemin de fer de Sceaux est étroitement liée à celle du jardin.

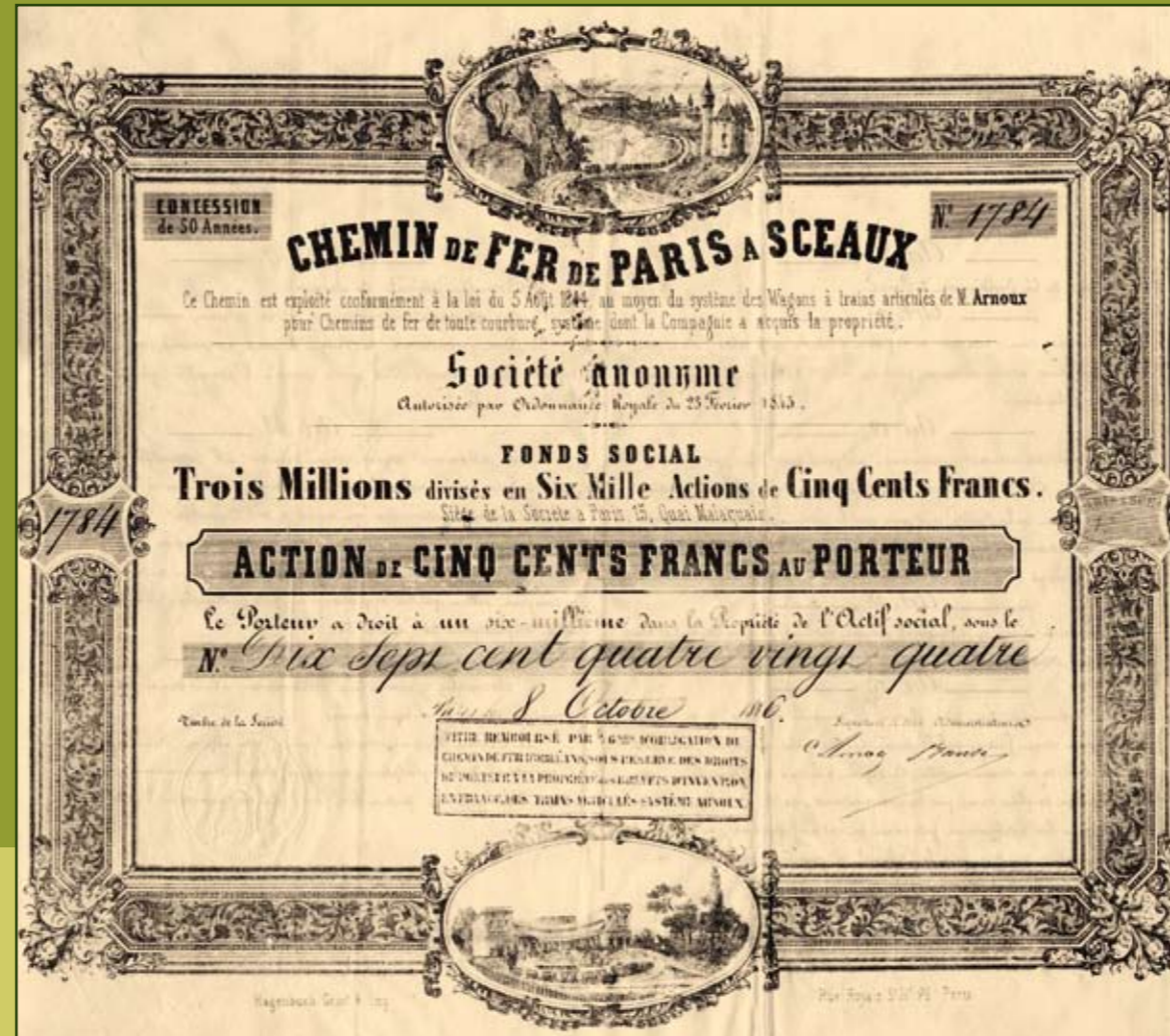
Le 7 juin 1846, la population voit arriver "le duc de Penthièvre", nom donné à la première locomotive de la ligne. Ce fut une grande fête en présence des Princes : le duc de Nemours et le duc de Montpensier,

fil de Louis-Philippe et donc arrière petit-fils du duc de Penthièvre, dernier propriétaire du

domaine de Sceaux avant la Révolution, et de plus de 400 personnes au buffet d'inauguration.

La ligne est ouverte au public le 23 juin suivant.

Sceaux est ainsi l'une des premières villes de France à bénéficier du chemin de fer. L'aile de l'ancienne ferme, perpendiculaire à la rue Houdan, se métamorphose alors en gare, appelée le débarcadère. La Société est bien aise de se libérer de ses locaux devenus vétustes et qu'il aurait fallu bientôt restaurer. Pour la Compagnie du chemin de fer d'Arnoix, la nouvelle gare se trouve dans une position idéale : en face de l'église, tout près de la mairie et à deux pas du fameux bal de Sceaux.



LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

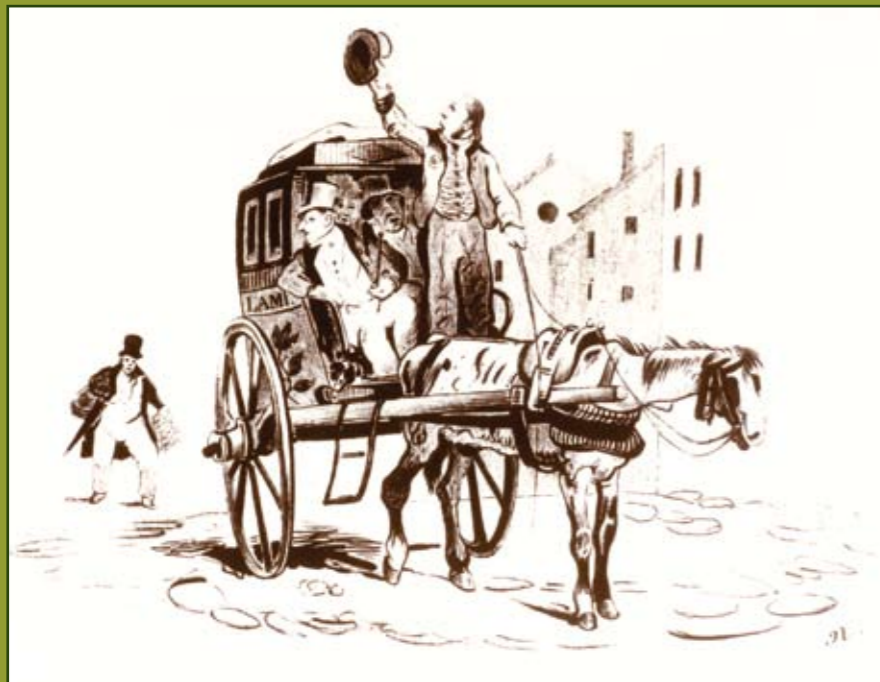
LE CHEMIN DE FER ET LE BAL DE SCEAUX

La grande attraction de Sceaux alors pour les Parisiens et pour les habitants d'alentour était "le bal", en souvenir des grandes fêtes organisées par la Duchesse du Maine. Lancé en 1799 dans le jardin de la Ménagerie, il abritait jusqu'à 2000 danseurs, d'abord sous une tente puis sous une rotonde légère en bois, couverte d'un toit d'ardoise. Ce bal était très célèbre et on s'y rendait à pied, à cheval, en voiture. On a dénombré jusqu'à 200 de celles-ci qui

attendaient le retour sur Paris, tout au long de la rue Houdan. Victor Hugo y vint à pied en 1820 pour apercevoir Adèle Foucher qu'il épousera deux ans plus tard. Jusqu'en 1846, les Parisiens se rendaient au bal de Sceaux grâce aux "coucous", sorte de charrettes à cheval, qui partaient de la place Saint-Michel.

En homme d'affaires avisé, Arnoux perçoit tout de suite les synergies d'intérêt existant

entre le bal, alors à son apogée, et la ligne Paris-Sceaux qui va certainement contribuer à amener une fréquentation parisienne plus importante. Il demande et obtient de la Société du jardin et des eaux de Sceaux, alors propriétaire du jardin de la Ménagerie, qu'on lui confie la gestion de l'entreprise du bal ainsi que l'exploitation des cafés car le chemin de fer constitue lui-même une attraction supplémentaire pour le jardin.



Dans la rue Houdan, le week-end, avant l'arrivée du chemin de fer, plus de 200 voitures attendaient pour raccompagner les parisiens après le bal.

En accueillant le week-end jusqu'à 2000 danseurs, le jardin de la Ménagerie devient le centre névralgique de la ville et un lieu de promenade et de divertissement. En 1830, Balzac publie sa célèbre nouvelle Le bal de Sceaux

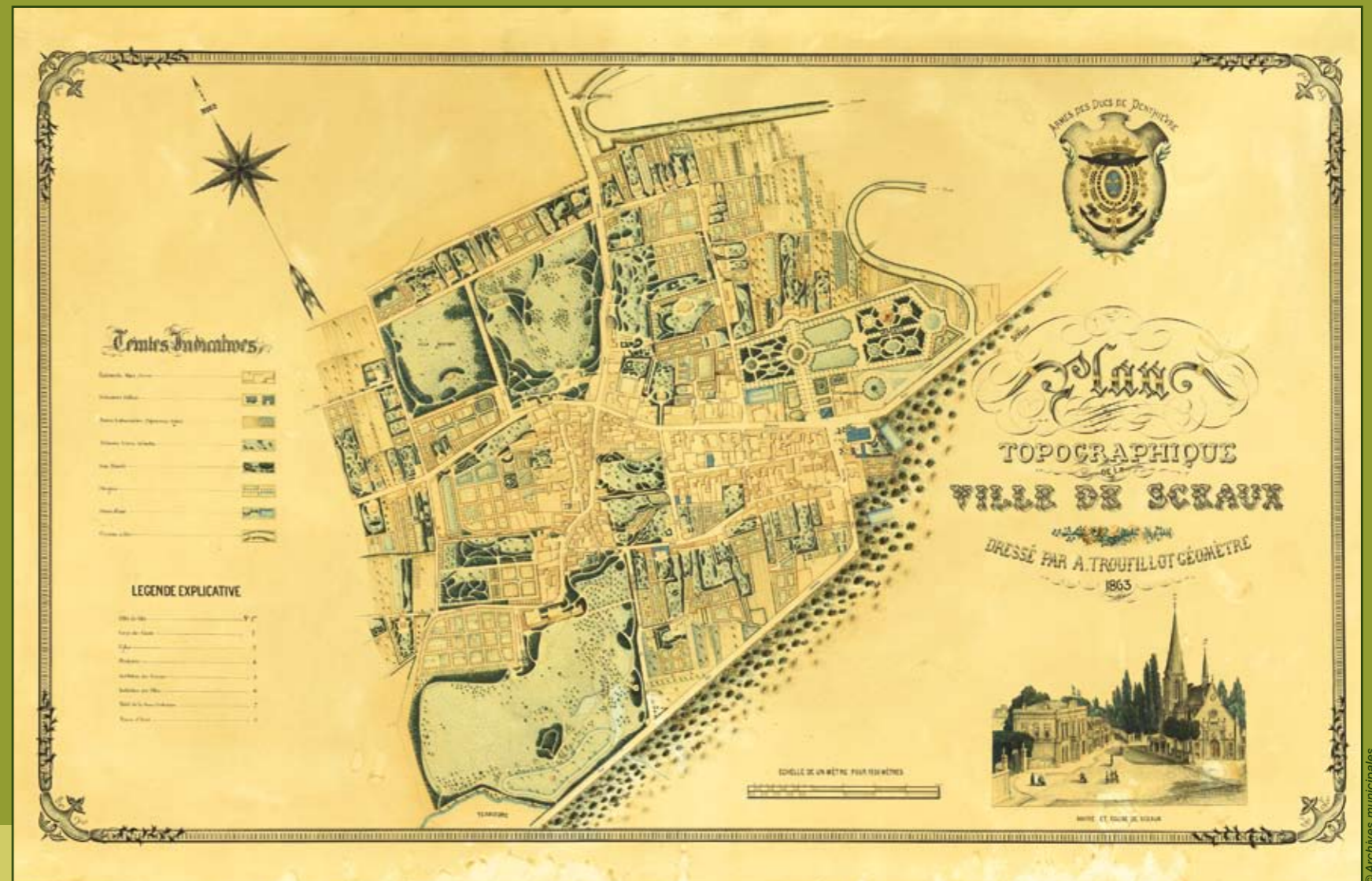


LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

UNE LIGNE QUI MODIFIE L'URBANISME DE SCEAUX

“En juin 1846, Sceaux se donne des allures de vapeur... son chemin de fer a fait de Sceaux et de ses environs un grand et merveilleux faubourg de Paris...” (Marie Aycard, cité par F.C. Schutz, *Histoire du bal de Sceaux*).

Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, Sceaux était restée essentiellement un bourg mi-bourgeois mi-rural, sous préfecture certes, mais un peu à l'écart de l'industrialisation qui progresse dans la banlieue. Le chemin de fer sera à l'origine des premières transformations urbanistiques : c'est à partir de 1850 que le premier lotissement voit le jour par la création de trois voies nouvelles : la rue Bertron et celles qui deviendront la rue de la Flèche et la rue du Maréchal-Foch. En 1858 et 1859, Victor Baltard, le célèbre architecte des halles de Paris, achète trois parcelles rue Bertron pour se faire construire une villa.



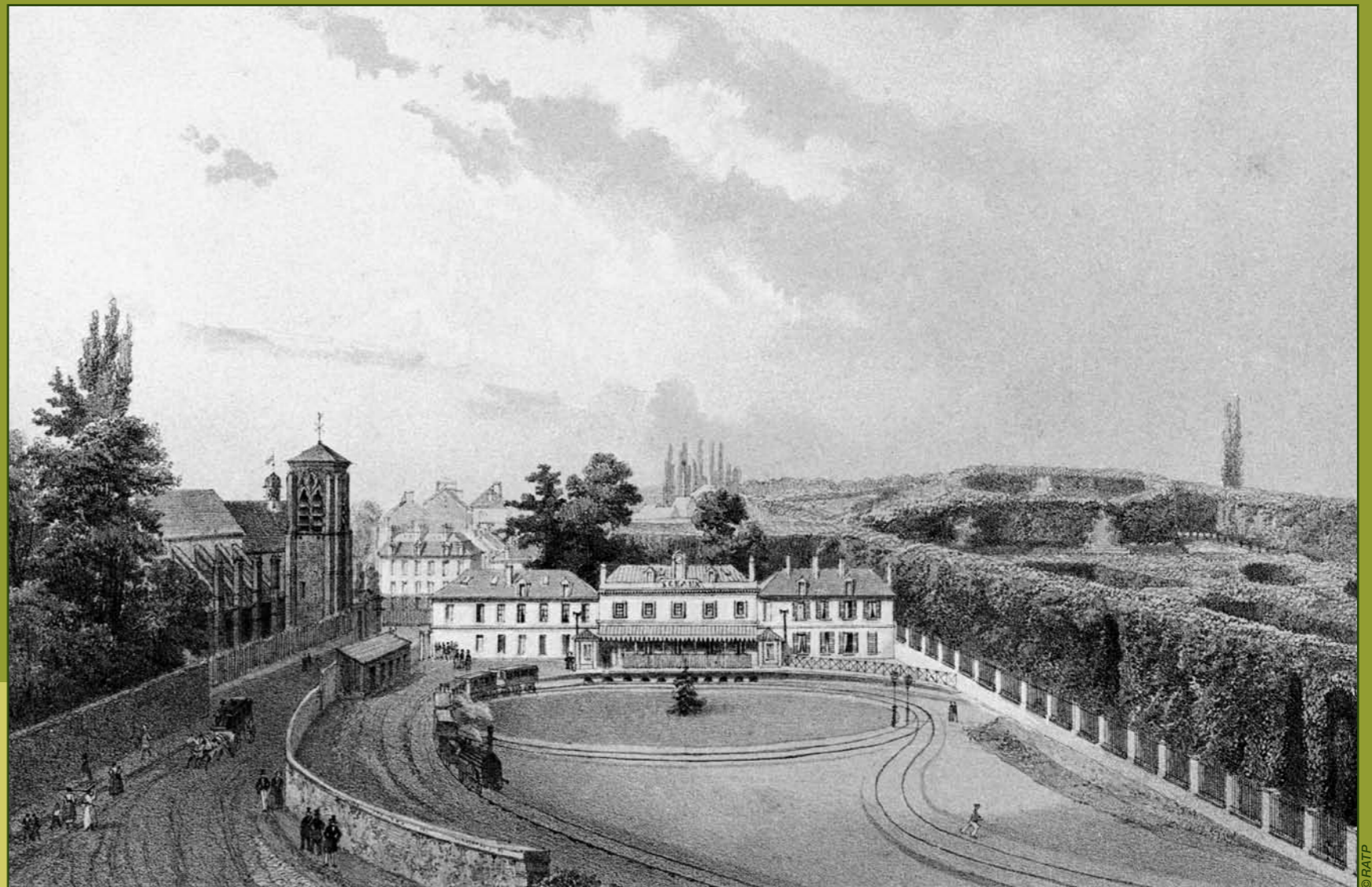
Plan topographique de la Ville dressé par le géomètre A. Trouffillot datant de 1863.

LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

UNE LIGNE QUI MODIFIE L'URBANISME DE SCEAUX

Les maisons qui sont alors construites rue Bertron et dans la partie ouest de la rue du Lycée sont des maisons de campagne pour Parisiens. Le chemin de fer permet aux maris de rejoindre quotidiennement leurs activités dans la capitale en une demi-heure, laissant femmes et enfants à la fraîcheur, loin de la chaleur estivale de Paris. Le mouvement est lancé, et l'urbanisation de Sceaux se réalise peu à peu. En 1848 déjà, le conseil municipal notait que la proximité d'une station de chemin de fer avait donné une plus-value considérable aux terrains d'alentour.

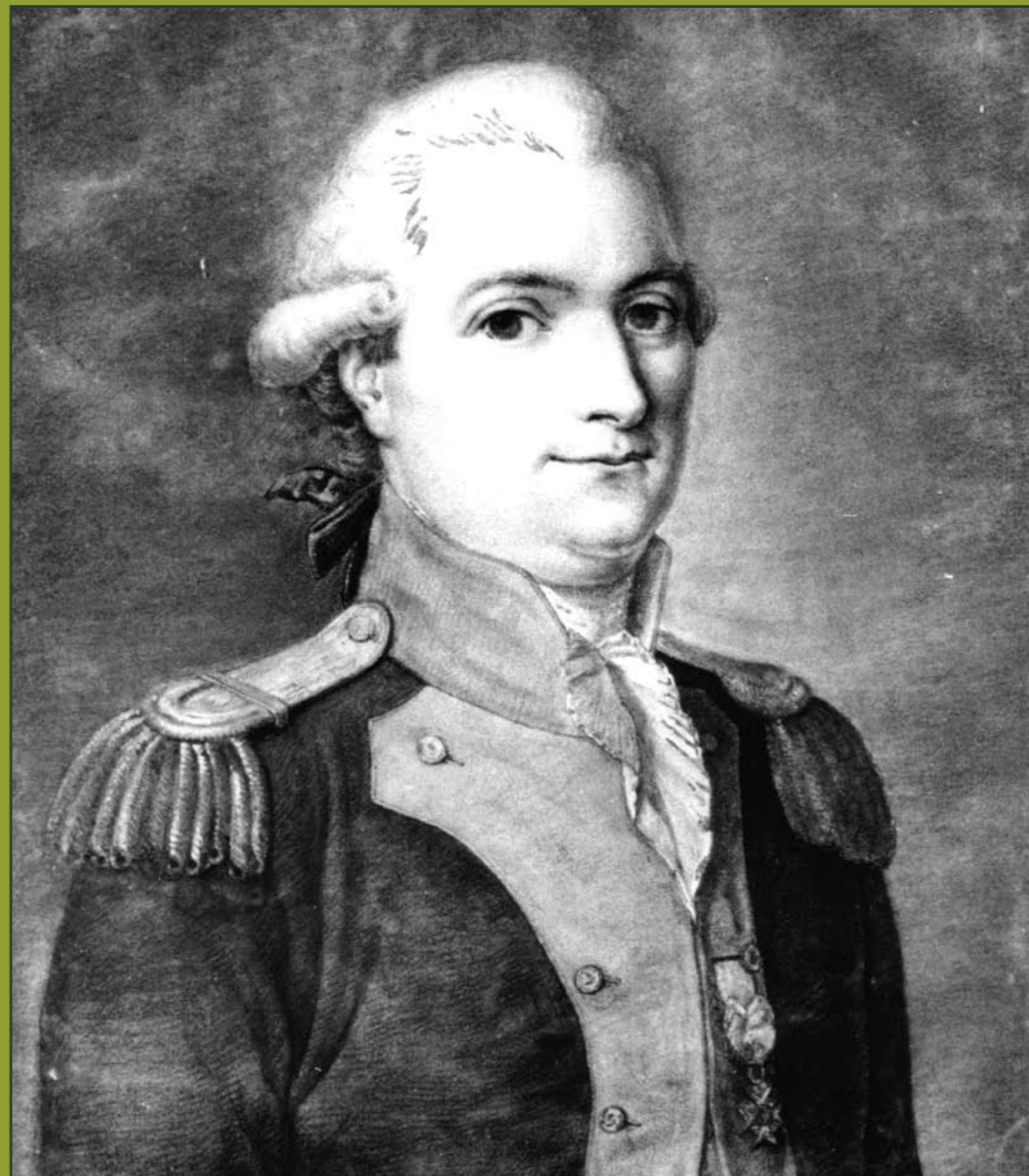
“C'est un singulier aspect que celui de toutes les voitures rangées sur une courbe. On est habitué à voir dans une gare une foule de rails se croisant, des plaques tournantes, des aiguillages ; ces gares affectent une forme triangulaire. Ici, rien de semblable, la gare est ovale, la forme est celle d'une raquette. Une seule voie fait le tour intérieur de la gare de sorte que le convoi, arrivant sous la marquise pour descendre les voyageurs, se trouve tout disposé pour entreprendre un second parcours.” L'illustration, juin 1846.



LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

LA NAISSANCE DE LA TRADITION FÉLIBRÉENNE ET MÉRIDIONALE DE SCEAUX

En mai 1878, deux jeunes méridionaux, Paul Arène et Valéry Vernier, descendaient du train de Paris au débarcadère de Sceaux. En route pour Châtenay, ils souhaitent retrouver, 100 ans après sa mort, le souvenir de Voltaire, qu'on disait alors né à Châtenay. À défaut de Voltaire, ils furent attirés par le monument "simple et gracieux [...] portant cette inscription : Ici repose Florian, homme de lettres". C'était le long de l'église Saint-Jean-Baptiste, dans un petit jardin paisible. De recherches en découvertes, ils se remémorent que Florian est languedocien et que son œuvre compte un roman pastoral intitulé *Estelle*, où il donne le texte d'une chanson dans sa langue natale. Que de coïncidences pour ces amis du Félibrige qui ont choisi Sainte-Estelle pour patronne !



© Archives municipales

En octobre de la même année, la "Cigale", association de méridionaux habitant Paris, reçoit une délégation du Félibrige mistralien menée par Théodore Aubanel, et la conduit pour une journée de détente à Sceaux, refaire le pèlerinage du mois de mai. Tous les ans à leur suite, les méridionaux de la région parisienne viendront se réunir autour de la tombe de Florian et c'est ainsi que naît la tradition méridionale et félibréenne, toujours mise à l'honneur aujourd'hui par la Ville au mois de juin.

Jean-Pierre Claris de Florian, dramaturge et poète né à Sauve dans le Gard en 1755, et mort à Sceaux en 1794. C'est par un fragment de chanson en provençal qui se trouve dans son roman pastoral *Estelle* (1787) que Florian fut considéré par les félibres comme un précurseur de leur mouvement, au nom des valeurs de la renaissance de la langue provençale. Son buste fit l'objet d'un très grand intérêt de la part des félibres qui le retrouvèrent par hasard, à Sceaux, en 1878. Ceci explique les origines félibréennes de la ville de Sceaux, bien que très largement située au nord de la Loire !

LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

LA MODIFICATION DU TRACÉ ET LA FERMETURE DE LA GARE

Mais la grande époque de la ligne du chemin de fer de Sceaux ne durera pas très longtemps. À la fin des années 1880, en dépit de vives inquiétudes de la Société propriétaire du jardin, il est envisagé de modifier le tracé tortueux de la ligne et de déplacer la gare.

Le système Arnoux a dû quant à lui être abandonné en raison du coût d'exploitation. L'utilisation d'un écartement de voie large atypique ne permettant pas le raccordement

au reste du réseau, et l'apparition des bogies (chariots situés sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux et donc les roues), provoquent son abandon.

Quelques années plus tard, le tracé est effectivement corrigé, la ligne prolongée jusqu'à Robinson et la gare du jardin fermée. Deux nouvelles gares desservent Sceaux, mais elles sont désormais loin du centre-ville et de la Ménagerie. Pour l'entreprise du bal et pour

l'évolution du jardin, les conséquences sont déterminantes.

Le terrain occupé par la voie ferrée et par la gare est mis en lotissement et vendu. Dans les années qui suivent, on y verra se construire des villas faisant disparaître toute trace de l'ancien chemin de fer à l'exception du tracé de certaines rues du quartier qui ont conservé la courbe que celui-ci dessinait aux abords de la gare.



Gare de Sceaux
aux alentours de 1900.



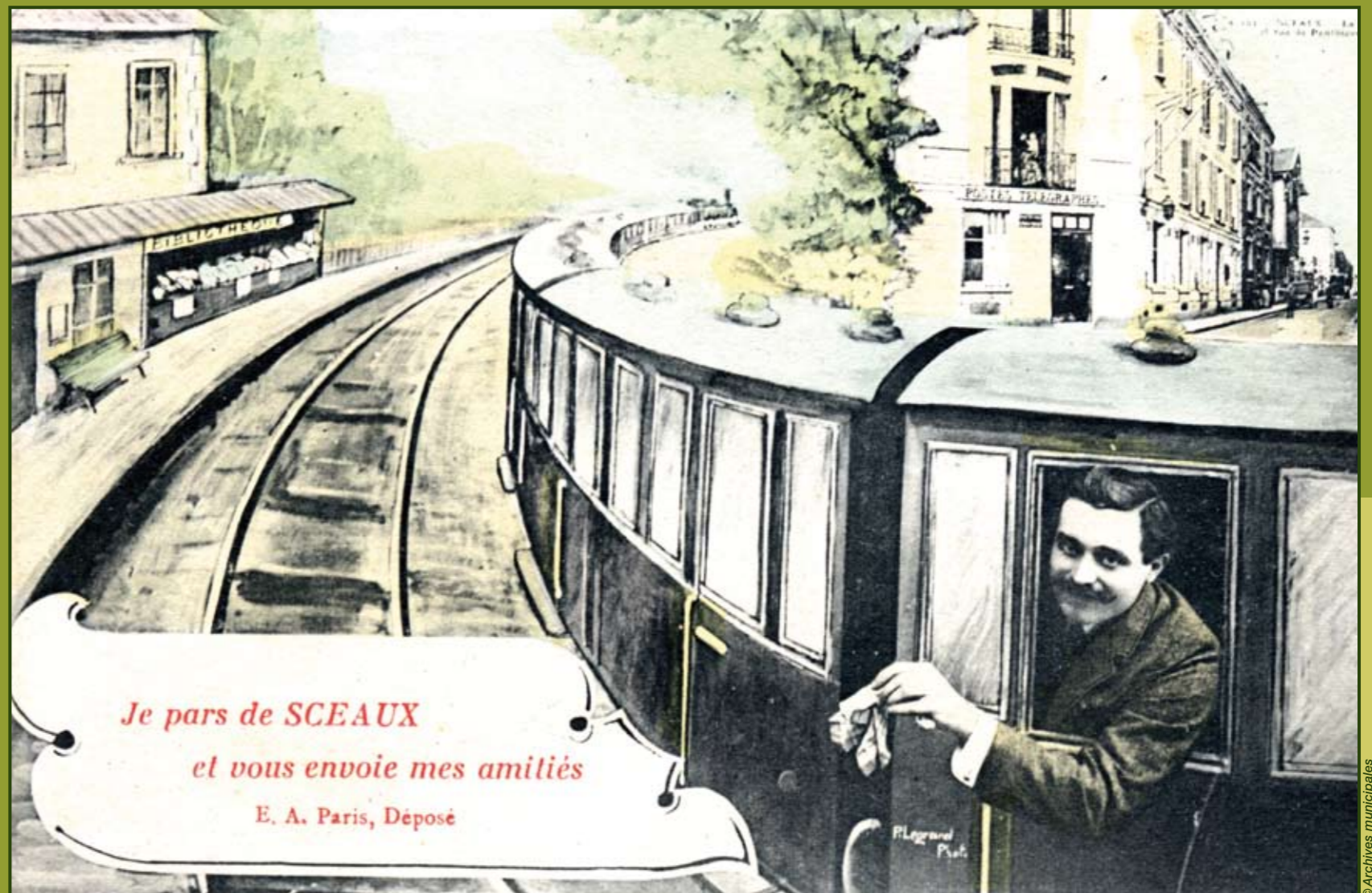
Gare de Robinson
aux alentours de 1900.

LES ORIGINES DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE PARIS-SCEAUX

DE LA LIGNE DE SCEAUX, SUBSISTENT QUELQUES VESTIGES TOUJOURS VISIBLES AUJOURD'HUI

Les bâtiments de la gare d'origine, ou plutôt le débarcadère, sont toujours présents le long de l'impasse qui longe la halle du marché même s'ils ont changé d'affectation et accueillent désormais des habitations privées.

Le tracé de la ligne subsiste de manière très parcellaire puisque la partie sud de la rue de Seignelay et l'avenue du Lieutenant-Jean-Massé étaient à l'origine la voie ferrée. Toutes deux sont bien identifiables en raison de leurs lignes courbes qui correspondaient à l'invention de Claude Arnoux.



Textes extraits de :

Le petit parc de Sceaux ou le jardin de la Ménagerie,
conseil général des Hauts-de-Seine, 2004.

Le chemin de fer de Sceaux de Thérèse Pila,
dans *La ligne de Sceaux a 150 ans - 1846-1996,*
ville de Sceaux, 1996.