



LA LETTRE DU MUSÉE N°6

AVRIL 2024

ÉDITO

Notre assemblée générale, qui a statué sur l'année 2023, s'est tenue le 3 avril 2024, salle de la rigole à Palaiseau, devant un peu moins de la moitié de nos adhérents présents et cinquante pour cent représentés.

L'ordre du jour nous a permis de discuter et voter le rapport moral présenté par notre président, ainsi que le rapport financier présenté par notre trésorière. Ces deux rapports ont été adoptés à l'unanimité par l'ensemble des présents et représentés.

Il y avait également l'élection de 4 membres au Conseil d'Administration pour 3 ans et un membre pour un an. Étaient candidates au renouvellement de leur mandat de 3 ans : Mesdames Nicole Batoufflet, Haude Cavalli, Claude Hebrard et Martine Michaut. Était candidate pour le mandat d'un an Nicole Leverrier. Elles ont toutes été élues ou réélues à l'unanimité des présents et représentés.

L'assemblée a ensuite débattu des questions diverses suivantes :

- l'accessibilité aux archives municipales.
- L'accueil des nouveaux bénévoles.
- Le budget prévisionnel 2024.
- Les travaux d'amélioration de la visibilité des 3 conflits 1870 , 1914-1918 et 1939-1945.
- Les ouvertures du Musée, jours et horaires.
- Le point d'orgue étant la célébration des 50 ans de la S H P, dont l'organisation a été confiée au vice-président Jean-Marie Allain. Les dates ont été fixées les 21 et 22 septembre pendant les journées du patrimoine. Un premier aperçu de ce qui allait s'y passer a été évoqué avec la participation d'associations partenaires :
 - La confrérie "les coteaux de l'Yvette" fera une démonstration de pressage du raisin.
 - Le théâtre de "la Mare au diable" présentera plusieurs saynettes.
 - La compagnie "Catherine Le Cossec" nous invitera à danser le "charleston".
 - L'association "Mélodie en fuseau" nous initiera à la fabrication de dentelles.
 - La librairie "la fontaine aux livres" nous fera voyager fin 19e début 20e par la présentation d'ouvrages.

- L'association "Le savoir faire de nos anciens" nous fera revivre les métiers de scieur de long, de cordier, de batteur de blé au fléau, de nettoyeur de grains avec un tarare, de rémouleur. Elle nous invitera à retrouver l'atmosphère d'une classe au début 1900, nous fera redécouvrir des jeux anciens et enfin nous initiera à la fabrication du beurre à la baratte et à la fabrication de l'aligot qui sera ensuite vendu avec saucisse d'auvergne et verre de vin de Saint Pourcain.
- La S. H. P. assurera, par l'intermédiaire de ses bénévoles habillés en tenue d'époque, la lecture de textes d'auteurs locaux, des visites du cœur historique de Palaiseau et du musée du Hurepoix.

LE SAVIEZ VOUS ?

La ligne de chemin de fer Paris Chartres par Gallardon

C'est en 1878 que Monsieur de Freycinet, ministre des travaux publics, présente un projet de 7000 kms de nouvelles lignes de chemin de fer. Un an plus tard, c'est 11000 kms qui sont présentés.

C'est le 27 juillet 1879 que "le réseau des chemins de fer de l'Etat" se voit confier la construction d'une ligne de Paris à Auneau.

Dans un premier temps, il fut envisagé le rachat de la ligne de Paris à Limours qui appartenait à la "compagnie des chemins de fer d'Orléans". Mais une enquête d'utilité publique sera faite sur un tracé de Paris Quai Saint Bernard à Auneau en traversant le jardin des plantes, longeant l'hôpital sur un viaduc de 640 mètres avant de rentrer, à hauteur de la Salpêtrière, dans un tunnel de 1270 mètres, et ressortir à ciel ouvert dans le quartier de la butte aux cailles, avant de rejoindre à la glacière, la vallée de la Bièvre et filer vers Palaiseau-Grande ceinture, puis vers Saint Arnoult et Auneau pour un coût estimé à 86 millions de francs pour 68 kms.

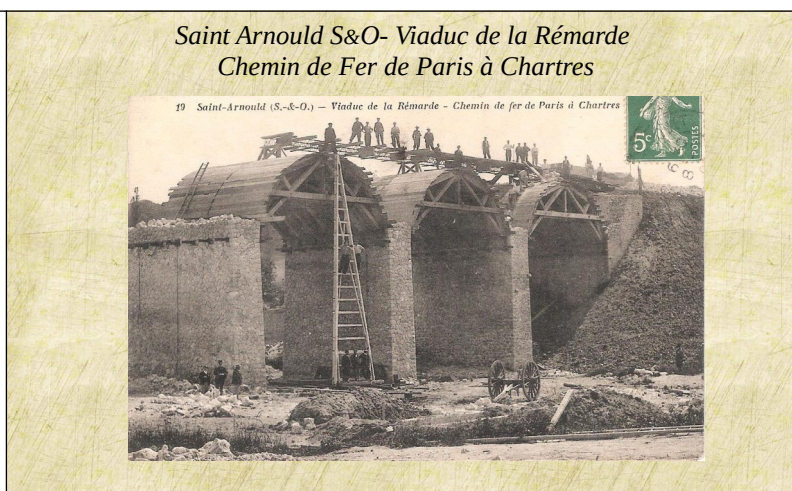
La construction de cette ligne est prévue, **sans aucun passage à niveau**, ce sera une première en France.

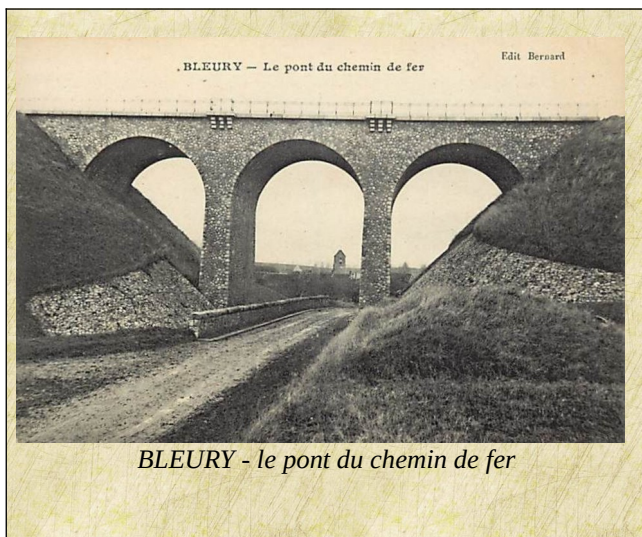
Le département d'Eure et Loir propose une variante par Saint Arnoult et Gallardon pour rejoindre Chartres ce qui réduit de 8 kms le tracé.

En 1893, pour des raisons financières, alors que le projet n'existe que sur le papier, l'idée de la construction de la gare de Paris Saint Bernard est abandonnée d'autant plus que l'Etat, en 1886, a passé une convention avec la compagnie des chemins de fer de l'ouest qui lui permet d'utiliser la gare Montparnasse.

S'en suit une bataille des tracés, dont certains sont votés par le parlement, qui ne font que reculer la construction et ce n'est finalement qu'en 1902 que le projet est présenté au parlement, accepté et déclaré d'utilité publique le 21 juillet 1903. La longueur définitive sera de 85,308 kms divisée en 2 sections : Paris Saint-Arnoult et Saint-Arnoult Chartres.

Pour cette seconde section les travaux de terrassement sont approuvés le 25 octobre 1904. Les emplacements des stations sont décidés dès juillet 1905 et, en 1907, les travaux des viaducs de Saint-Arnoult, Gourville, Bleury, Oisème et Chartres sont entrepris.

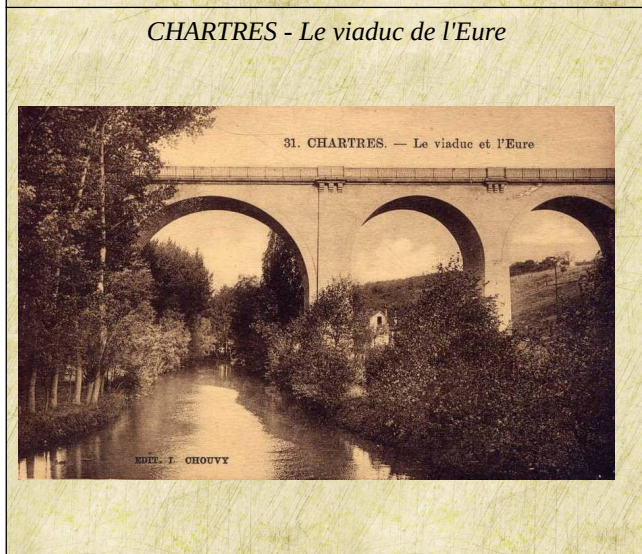




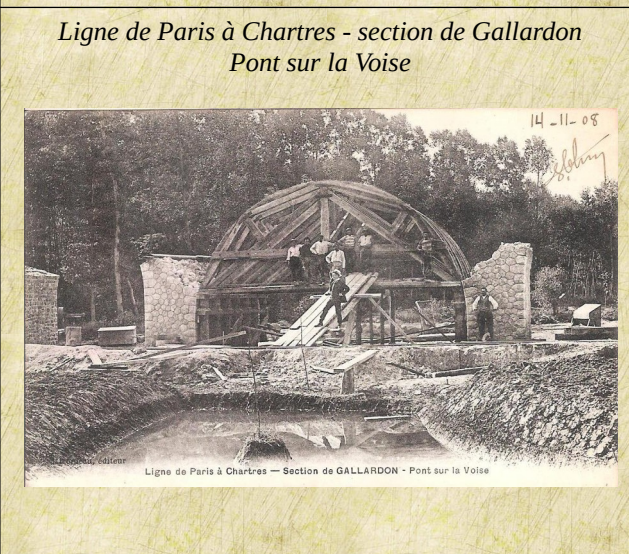
BLEURY - le pont du chemin de fer



*Oisème E&L - Le viaduc d'Oisème
Ligne de Paris à Chartres par Gallardon*



CHARTRES - Le viaduc de l'Eure



*Ligne de Paris à Chartres - section de Gallardon
Pont sur la Voise*

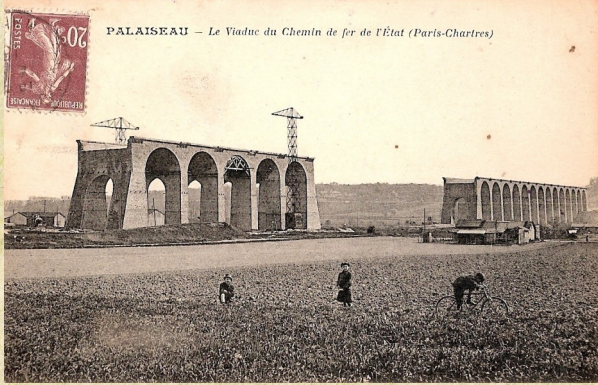
En ce qui concerne la première section, les choses sont moins évidentes. Le raccordement avec la ligne de grande ceinture à Massy-Palaiseau est approuvé le 18 septembre 1906.

En 1910, le président du conseil d'administration du réseau déclare que, selon les derniers éléments connus, la ligne ne pourra être ouverte dans sa totalité avant 1916.

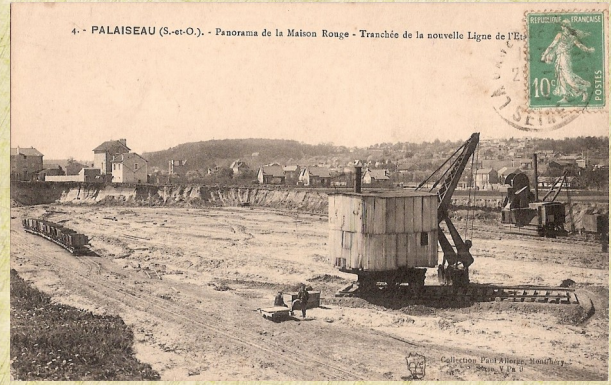
En 1912, la partie entre Chartres et Saint Arnoult est aux trois quart terminée et l'installation des voies est commencée alors que certains lots de terrassement et d'ouvrage d'art ne sont toujours pas attribués entre Saint Arnoult et Massy-Palaiseau. L' État fait approuver un projet complémentaire comportant la création d'un dépôt de machines et d'un atelier d'entretien réparation à Châtillon-Montrouge.

En 1913, la commune de Vanves ne s'est toujours pas prononcée sur le tracé et bloque le projet tandis que la double voie est posée entre Chartres et Saint Arnoult et que la gare de Gallardon est transformée.

En 1914, la mobilisation paralyse les travaux, mais, fin août, les travaux de terrassement reprennent avec des ouvriers chômeurs. Mais une décision ministérielle du 8 octobre 1917 arrête les travaux entre Paris et Palaiseau.



PALAISEAU - Le viaduc du Chemin de fer de l'État (Paris-Chartres)



PALAISEAU (S.-et.-O.) - Panorama de la maison rouge Tranchée de la nouvelle ligne de l'État



PALAISEAU - Fouille du Viaduc de l'Yvette 5^{ème} lot - ligne de Chartres à Paris



Vallée de Chevreuse - Orsay - Pelle mécanique servant aux travaux de la nouvelle ligne Paris Chartres

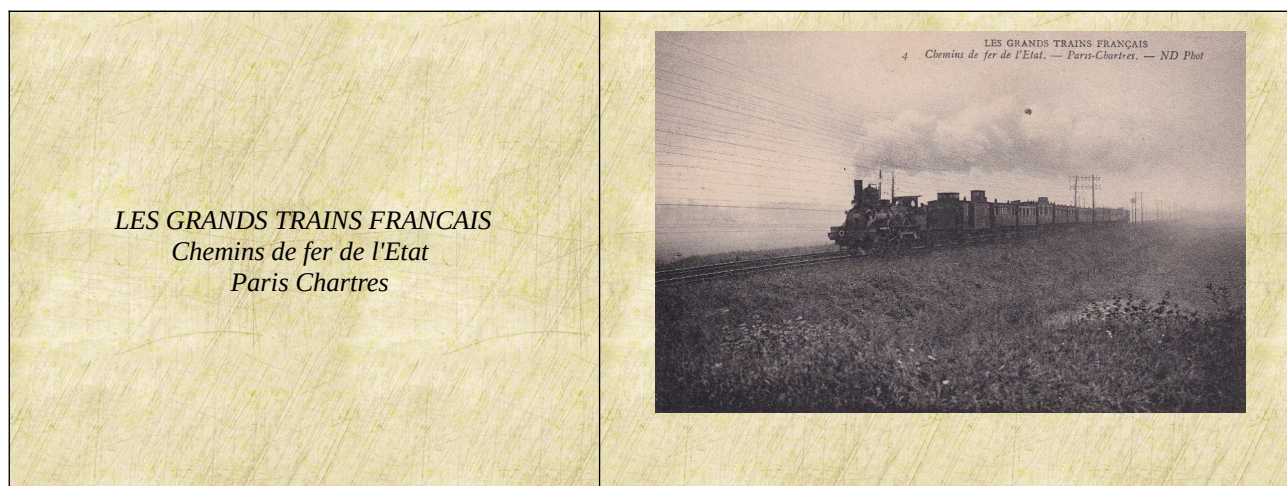


VILLEBON ILLUSTRE. La Vallée de l'Yvette. Les travaux de Chemin de fer.

Vve Bury, Mercerie.

VILLEBON ILLUSTRE
La Vallée de l'Yvette. Les travaux de Chemin de fer

Entre le 28 mai et le 13 novembre 1918 les autorités militaires font déposer une voie entre Chartres et Saint Arnoult au bénéfice des réparations de lignes prioritaires endommagées par les faits de guerre. En 1919 les travaux reprennent et en 1922 une ligne unique rejoint enfin Chartres à Limours.



La halte de Massy-Palaiseau État sera installée sur le territoire de Palaiseau près du pont de l'avenue Jean Jaurès.

Ce ne sera que le 15 mai 1930 que la ligne sera ouverte en voie unique de Chartres à Massy-Palaiseau. Les gares de Villebon État, Orsay État et Gometz État sont ouvertes mais un seul quai est utilisé pour les deux sens de circulation, une seule voie étant équipée.

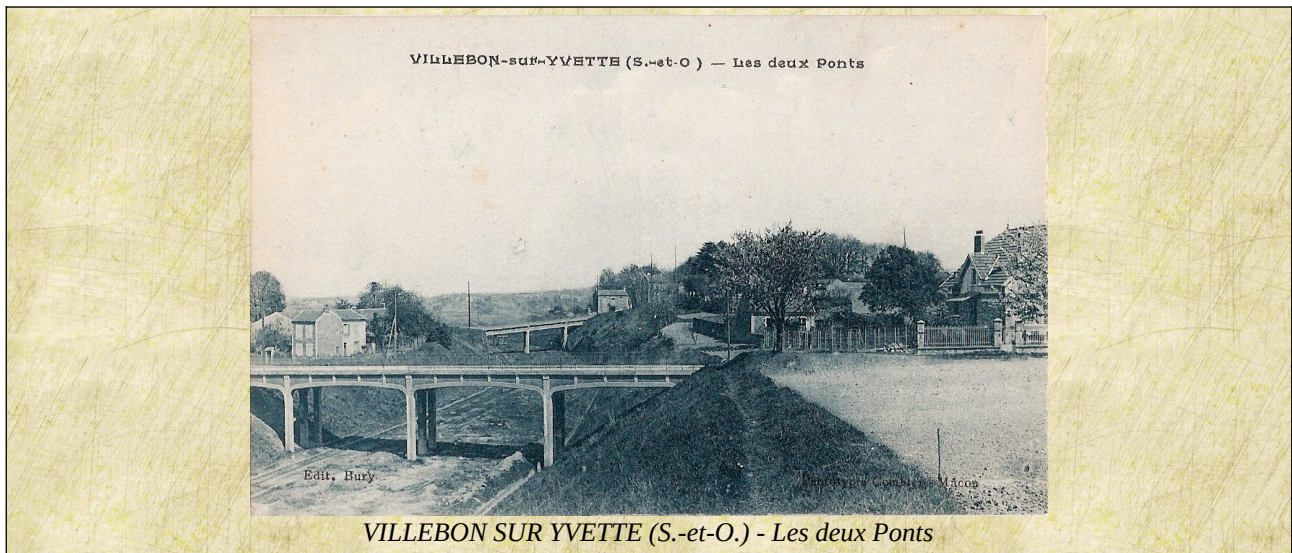


MASSY-PALAISEAU (S.et O.) État et P.-O.

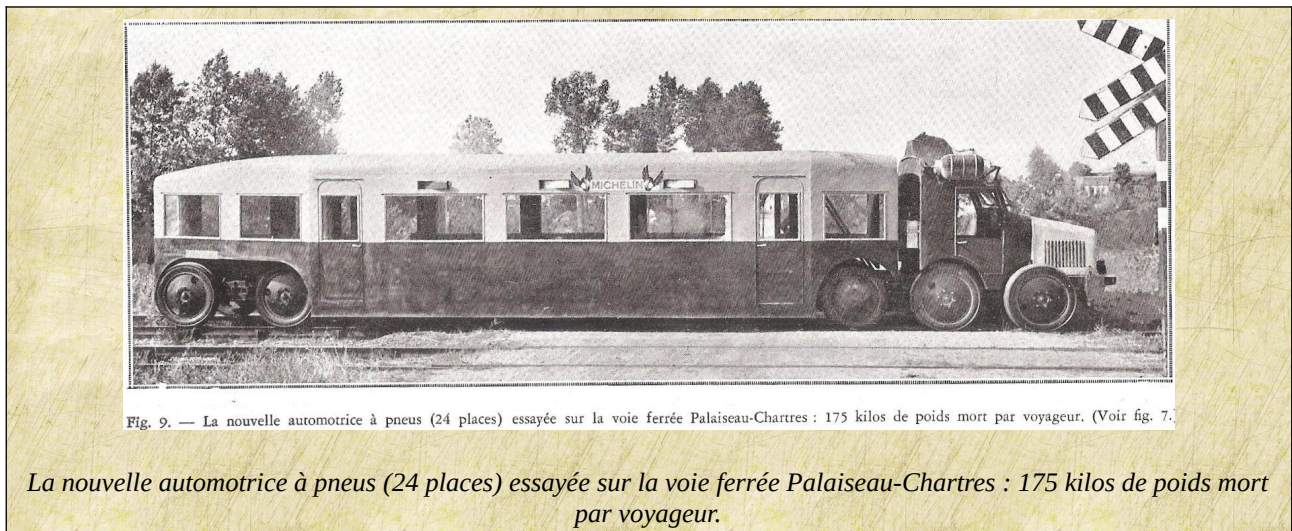
VILLEBON (S.et O.) La Gare État

ORSAY (S.et O.)- Gare d'Orsay- État

Gometz-La-Ville (S.et O.) - La Gare



Les travaux sont repris en 1931 et une plateforme permettant l'installation de deux voies est prolongée de Massy-Palaiseau à la halte de Châtenay. Il reste une lacune de 2 kms entre Châtenay et Bagneux qui ne sera jamais réalisée. En Juillet 1931 la société Michelin obtient que lui soit prêtée la ligne pour y faire des essais d'un train sur pneumatiques.



La ligne fut exploitée par 3 omnibus journaliers dans les deux sens de Chartres à Massy-Palaiseau jusqu'en 1939 où les trains de voyageurs furent supprimés.



Pendant l'occupation Allemande, la ligne fut utilisée par ces derniers pour les mouvements de troupes et le transport de matériels militaires.

Les bombardements alliés de 1944 destinés à ralentir et à diviser la retraite des Allemands ont détruit les viaducs de Palaiseau, de Limours et de la Rémarde et endommagé celui de Bures ainsi que le pont de la rue Jean Jaurès à Palaiseau qui seront les seuls à être réparés.

Gometz le Chatel, dite St Clair (S.-et-O.)
Viaduc des Fauvettes à Montjai, sur la nouvelle ligne
de Paris à Chartres

"Monte la dessus et tu verras Montmartre"



Le viaduc après bombardement



Pont de l'avenue Jean Jaurès
en cours de réparation

La dépose des voies autorisée le 14 février 1945 fut aussitôt réalisée entre Gallardon et Massy et la section déclassée par décret du 26 novembre 1953.

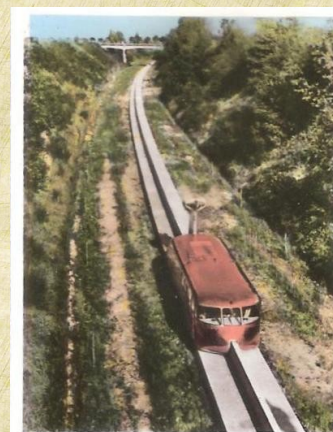
En 1962, l'ingénieur Jean Bertin dépose un brevet pour la construction d'un aérotrain, projet expérimental circulant sur une voie monorail et propulsé par un turbo-réacteur.

Les premiers essais à l'échelle un demi furent réalisés à partir de 1965 sur une voie expérimentale de 6 kms posée sur la plateforme de l'ancienne ligne Paris-Chartres de Gometz la Ville à Limours.

Le prototype a atteint la vitesse de 300 kms/h. Succès qui entraîna la construction d'une voie aérienne de 18 kms au nord d'Orléans.

Les restrictions budgétaires du gouvernement signèrent la mise à mort du projet.

Les 5 prototypes finirent brulés dans l'incendie d'un entrepôt en 1992.

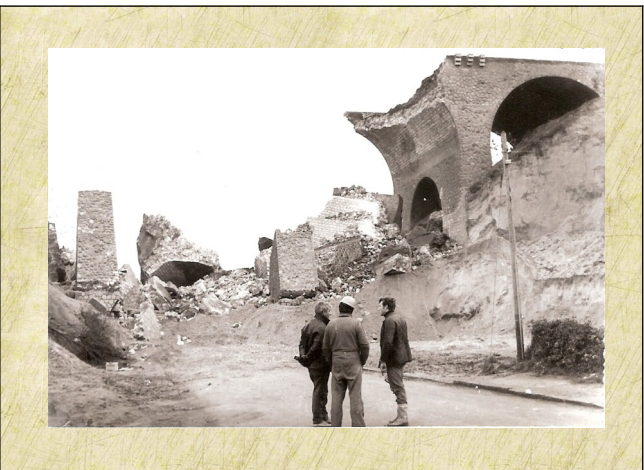


GOMETZ-LA-VILLE

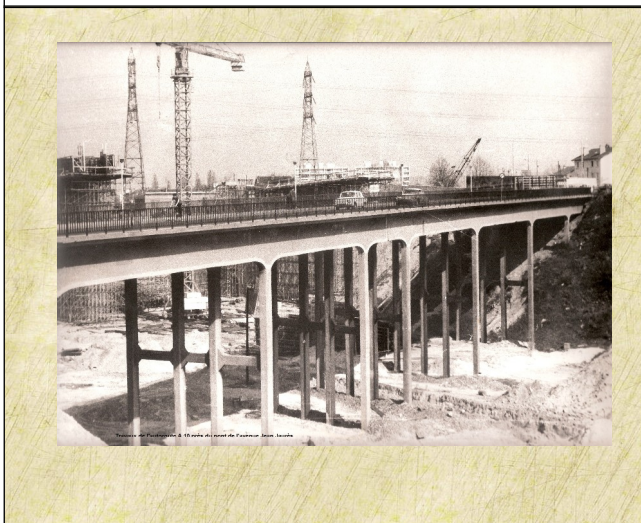
Dans les années 60 la plateforme de la ligne Paris-Chartres, près du pont de l'avenue Jean Jaurès a accueilli les festivités de la semaine commerciale de Palaiseau. A cette occasion, un grand défilé des sociétés Palaisiennes traversait Palaiseau depuis les Champs ronds jusqu'à Lozère.



Le viaduc de Palaiseau fut entièrement détruit en novembre 1968 pour permettre la construction d'un pont autoroutier pour l' A 10, puis celui de la ligne TGV Atlantique.



Destruction du viaduc de Palaiseau



Travaux de construction de l'autoroute A 10 près du pont avenue Jean Jaurès



Travaux de construction de la ligne TGV Atlantique

A vos agendas

- 18 mai : Nuit Européenne des Musées, ouverture de 14h à minuit, dernier départ de visite 22h,
- 7 septembre : Village des associations, ouverture de 14h à 18h, dernier départ de visite 16h30,
- 21 et 22 septembre : Journées Européennes du patrimoine pendant lesquelles nous fêterons les 50 ans de la S H P (Société Historique de Palaiseau). Le programme vous parviendra ultérieurement, mais réservez d'ores et déjà votre week-end, car de nombreuses surprises vous attendent.

A vos greniers

Nous recherchons toujours des vêtements de soldat et d'officier des 3 dernières guerres, des soldats de plomb, des petits sujets (cyclistes, cowboys, indiens.....).

Pour les retardataires et les distraits :

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE PALAISEAU

BULLETIN D'ADHÉSION OU DE RENOUVELLEMENT

NOM Prénom.....

Adresse

.....

Téléphone.....

adresse mail

Verse la somme de.....

(cotisation: 15 euros, 25 euros pour un couple, voire plus pour une cotisation de soutien) **Par chèque à l'ordre de S. H. P. à nous adresser : 5 place de la victoire 91120 PALAISEAU ou par virement sur le compte S H P au Crédit Mutuel numéro : FR76 1027 8062 7400 0243 1704 103**