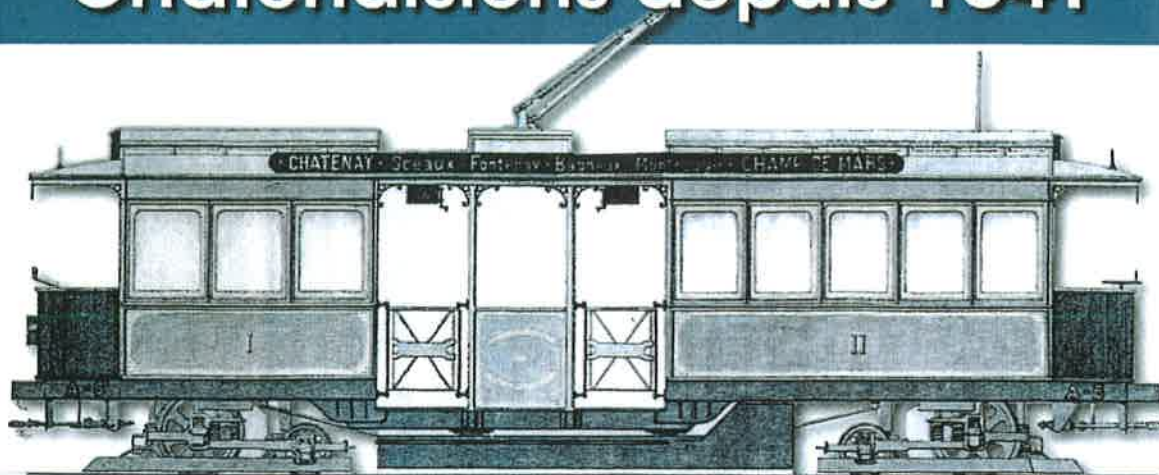




# EXPOSITION

Le tramway : quelle histoire !  
Les modes de déplacement des  
Châtenaisiens depuis 1841



Du 12 au 27 septembre 2017 et  
du 18 octobre au 25 novembre 2017.

Au Pavillon des Arts  
et du Patrimoine

(98 rue Jean-Longuet)

Rens. : 01 47 02 75 22



VILLE DE CHÂTENAY-MALABRY

Catalogue des documents exposés

Vous verrez, au cours de cette exposition, l'évolution des Transports urbains collectifs suivants:

- Le réseau des lignes de chemin de fer,
- Le tramway
- Le réseau autobus
- Le métropolitain

Sont évoqués particulièrement :

- La ligne de Sceaux – gare de Robinson point central pour la desserte vers Paris – Attraction des lieux de promenade et festivités : quartiers de Robinson, du Bois de Verrières, de Malabry.
- La ligne Paris-Chartres par Gallardon inachevée et supplantée par la ligne à grande vitesse TGV Atlantique et par l'aménagement de la coulée verte.
- La ligne de tramway Châtenay-Champ-de-Mars devenue Châtenay-Porte de Montrouge
- Les projets de métropolitain (aérien – métro suspendu notamment) non réalisés
- L'aménagement du réseau autobus
- Le futur tramway T10.

Les archives communales disposent de fonds depuis 1860 sur les transports dans les séries modernes. L'exposition couvre la période XIX<sup>ème</sup> à nos jours et s'appuient sur des documents venant des archives communales de Châtenay-Malabry et de Fontenay-aux-Roses, des archives départementales des Hauts-de-Seine, de la RATP, du musée des transports urbains de Chelles - AMTIUR- et de collections particulières: photographies, cartes postales, affiches publicitaires et plans, délibérations, recensements, affiches administratives, textes réglementaires, enquêtes publiques, articles magazines municipaux ...

## REPERES.....

Les grandes périodes de réorganisation des transports collectifs urbains intéressant la commune :

- **XIX<sup>ème</sup> siècle** : services omnibus de voitures publiques et privées, ligne de chemin de fer Paris-Sceaux (1846), prolongement Gare de Robinson (1893).
- **1887-1916** : projet non abouti de la ligne Paris Chartres par Gallardon et la station de Châtenay : le tronçon du chemin de fer n'a jamais été construit.
- **1901-1930** : projet de RAIL-WAY en 1901 puis de correspondance vers la gare de Robinson dans le quartier de Malabry, dont les lotissements s'implantent.
- **1933-1947** : arrêt progressif des lignes de tramways au profit du développement du réseau d'autobus et de navettes privées.
- **1944** : création de la ligne 194
- **1949-1960** : projets multiples non aboutis du métro desservant les cités jardins du Plessis et Châtenay – le métro souterrain abandonné au profit du métro aérien suspendu-.
- **1951** : création des lignes autobus 195-198-179.
- **1960-1980** – fin des projets de métro - amélioration du réseau routier (autoroutes) A 10-A 86, chemin de fer (TGV) et du réseau autobus.

- **1980-2017** – Création Coulée Verte, TGV Atlantique, Le Jeudi-bus ancêtre du Paladin, retour du TRAMWAY avec le projet du T10

## La fin des mobilités tractées

### Regard sur Châtenay au 19<sup>ème</sup> siècle

Châtenay-Malabry s'étend du village de Châtenay qui forme l'agglomération principale, aux deux petits bourgs excentrés, Aulnay et Malabry (cadastre de 1810-1842) ; la population triple dans le siècle passant de 549 à 1613 habitants entre 1801 et 1896.

Les besoins de la population se limitent principalement à des déplacements sur le territoire de la commune et celles voisines, tant pour le travail, la famille ou les loisirs. Les actifs sont pour la plupart commerçants, artisans ou cultivateurs ; le secteur de l'horticulture est en voie de développement.

Les déplacements se font essentiellement à pieds. Les piétons s'approprient les routes principales non encore pavées et dégagées. Les vélos, charrettes tirées par des chevaux font partie du quotidien pour la circulation des personnes et des marchandises.

### Les premiers services omnibus



Plan des environs de Paris, chemin de fer et services de voitures publique, 1841.

Contrairement à Fontenay-aux-Roses et Sceaux, les Châtenaisiens ne semblent pas, d'après la vie municipale tirée des registres de délibérations, avoir utilisé le premier tramway hippomobile sur rail ; mis en service dans les villes à partir de 1830 jusqu'à la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, sa vitesse moyenne est estimée à 9 kms heure. Les moyens de transport collectifs sont alors des plus réduits.

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'attraction des festivités du parc de la ménagerie de Sceaux, près de l'église, attire les parisiens qui se déplacent en « coucous » petite voiturette de 6 à 8 places conduite par un cheval. Ces voitures ont fait la partie belle aux dessins humoristiques.

En 1841, Châtenay n'est desservi que par des services

de voitures publiques ou privées. C'est donc le seul moyen de se rendre à Paris et vice versa pour ceux qui ne possèdent pas d'attelage. La ligne de chemin de fer de Sceaux n'est pas encore achevée.

A partir de 1880, la mairie complète les contributions volontaires des habitants dans le financement du service omnibus qui relie Châtenay (Malabry -à la gare de Sceaux par la Division Leclerc) d'une distance de 3 kms. Le service fonctionne en 6 allers-retours par jour avec un voyage supplémentaire le dimanche. En 1887, le soutien du département de la Seine favorise le maintien du service qui s'arrête finalement vers la fin du siècle.

## La première ligne de tramway et de chemin de fer

C'est lors de l'exposition universelle de 1867 qu'est dressé le constat du déficit de desserte de Paris depuis la banlieue.

### Le tramway

Alors qu'un vaste programme de réalisation de 10 lignes de tramways, à l'image du tramway américain (rail-chemin), s'opère après la guerre de 1870 pour relier les principales communes de banlieue aux centres de Paris, Châtenay ne voit son tramway électrique qu'en 1900 pour desservir l'exposition universelle du Champ de Mars.

En février 1876, dès l'annonce publiée dans les journaux qu'une première ligne de tramways allait être mise en service à Fontenay-aux-Roses, le Conseil Municipal, conduit par son maire Eugène Sinet, œuvre pour sa prolongation jusqu'au lieu-dit les 4 chemins (route départementale 72).

Il s'agit principalement de desservir le quartier de Robinson et rendre attractif le bal de Robinson et ses guinguettes mais aussi assurer le transport des marchandises et des personnes vers Paris. Le secteur de Malabry et du Bois de Verrières deviennent également le but de promenades pédestres, montées ou tractées très prisées jusqu'au milieu du 20ème siècle. Les cartes postales de l'époque illustrent bien la vie animée de ces lieux de loisir, sur lesquelles l'évolution des moyens de transport est à découvrir.

Dans le Sud de Paris, sont mises en service plusieurs lignes de tramways :

- la 1ère ligne n°86 : Saint-Germain des prés-Fontenay-aux-Roses (avant 1880)
- la 2ème ligne n°127 : Champ de Mars-Châtenay (avant 1900)

Cette deuxième ligne devient :

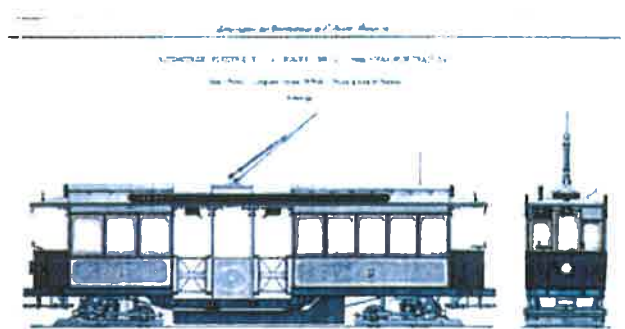
- La ligne 11 : Trocadéro-Sceaux: Montrouge/Bagneux/Fontenay-aux-Roses/Sceaux
- Ligne Porte d'Orléans-Paris : Montrouge/Bagneux/Fontenay-aux-Roses/Sceaux /Châtenay terminus petit Châtenay sur la RN 186

La ligne « Châtenay-Champ de Mars », gérée par la Compagnie Cauderan et Renard, puis par la Compagnie de l'Ouest-Parisien (1908), est mise en service en 1900 après avoir été déclarée d'utilité publique en 1899. Elle est destinée au transport des voyageurs, bagages et messageries. L'automotrice munie de deux

moteurs de 25 chevaux, fonctionne par traction, d'abord mécanique (vapeur-air comprimé) puis électrique alimentée par un fil aérien et dans Paris par accumulateur au sol; sa vitesse est de 20 km/heure.

Elle offre un service de 60 voyages par jour. Les concessionnaires veillent à la hauteur des lignes électriques pour le libre passage des voitures d'horticulteurs. Elle part du petit Châtenay sur la RN186, longe l'allée des tilleuls (la rue Vincent Fayot) puis la rue d'Antony (l'actuelle rue Henri Marrou) et emprunte Grande rue /rue Jean Longuet vers RD 28 des quatre chemins. A Paris, le système de l'alimentation électrique sur plots en souterrain, bien qu'onéreux, est privilégié compte tenu de la densité du trafic.

La Compagnie des tramways de l'Ouest Parisien reprend le patrimoine de la compagnie Cauderan en faillite ; la ligne Châtenay-Champ-de-Mars s'arrête en 1917 à Porte d'Orléans en passant par Bagneux et porte de Montrouge. Elle devient la ligne 128 en 1924 lors de la fusion avec la société des transports en commun de la région parisienne (STCRP) ; et la section Châtenay-Robinson est supprimée en 1927. La ligne s'arrête définitivement en 1937.



Lithographie ; Féret. AMTIUR

Cette ligne est d'abord à une seule voie puis au changement de concessionnaire, la deuxième voie installée augmente la fréquence des passages.

### La ligne de Sceaux

En 1846, est inauguré le chemin de fer reliant Paris à Sceaux (10 kms, qui dessert Fontenay-aux-Roses) avec le train articulé de l'inventeur Arnoux, système qui épouse au mieux les aléas du trajet (cotes, virages en lacets notamment). Forte de son succès, la ligne est prolongée jusqu'à Limours en 1867.

En 1892, le Maire BOURDALOUE émet le vœu de prolonger jusqu'à Versailles la ligne de chemin de fer Paris-Sceaux passant par Bièvres/Bourg-la-Reine, Arcueil, Cachan. La gare de Robinson n'ouvre qu'en 1893, celle du Parc de Sceaux en 1937. Cette ligne est au départ à vapeur puis à air comprimé.

Le Conseil municipal, par délibération du 9 octobre 1930, se prononce favorablement au déclassement de la ligne Paris-Luxembourg à Sceaux-Robinson et à Massy-Palaiseau pour son classement dans le réseau métropolitain départemental. L'électrification de la ligne répond à des mesures d'hygiène avec la suppression des fumées : à cette époque, 70 trains circulent par jour de la banlieue vers Paris aller-retour, la vitesse plafonne à 90 kilomètres par heure.

## L'histoire des projets non aboutis

A partir de 1912, se succèdent des plans de réorganisation des transports en commun de Paris et de la banlieue. Au fil du temps, les lignes de tramways disparaissent au profit d'un réseau d'autobus ; cette époque marque la recherche de solutions pour réduire l'envahissement des véhicules en surface. Les projets se discutent en concertation avec les villes et les pouvoirs publics. Ils sont pour la plupart devenus incertains suite aux deux conflits mondiaux.

### La ligne Paris Chartres

C'est à partir de 1878 que les pouvoirs publics présentent un projet ambitieux de développement des lignes de chemin de fer, dont la ligne Paris-Montparnasse-Chartres par Gallardon via la vallée de la Bièvre, soit une ligne de plus de 85 kilomètres. L'ouverture de la ligne est prévue pour 1916, elle est attendue par tous les habitants des villes concernées de ce territoire agricole « déshérité ».

Les expropriations ont lieu sur Châtenay à partir de 1913. Les plans de la commune de l'époque situent la rue de la gare à l'emplacement de la rue Colbert aujourd'hui. Le tronçon Fontenay – Châtenay jamais réalisé, est la conséquence des interruptions des travaux dues au 1<sup>er</sup> conflit mondial. Les terrains vagues de la Croix-Blanche sont l'objet pendant des dizaines d'années, d'encombrements dénoncés à la SNCF.

Malgré les relances répétées des communes intéressées, cette ligne commencée à chaque extrémité ne voit jamais le jour. Les voies de Massy-Palaiseau servent, entre autres, au prolongement de la ligne de Sceaux. Ce projet est supplanté par la ligne du TGV de l'Ouest (TGV Atlantique) qui utilise le même tracé, et les projets autoroutiers de l'A10 et de l'A86. Les tronçons réalisés sont utilisés notamment pendant la seconde guerre mondiale essentiellement pour l'acheminement des marchandises et des zones d'exploitation.

Les années 1960 marquent l'expansion de l'industrie automobile. Le pont de Chartres détruit en 1987, c'est en surface, et suivant le tracé d'origine, que la ligne devient la coulée verte à partir de 1980 et fait aujourd'hui le succès des déplacements à vélo.

### Le rail-way à Malabry

Dès le début de l'implantation des lotissements Fallot et Dupont à Malabry au début XX<sup>ème</sup> siècle, les habitants soumettent au Conseil municipal un tracé de desserte d'un rail-way des quartiers de Malabry et d'Aulnay vers la gare de Robinson.

### Le rêve du métro aérien prolongation de la ligne de Sceaux (Desserte des cités jardins de Châtenay et du Plessis)

Au départ, il s'agit de desservir les deux cités-jardins de Châtenay et du Plessis, région en voie de peuplement intensif, dont la population s'élève en 1952 à 9000 habitants. Puis le tracé en courbe du Plessis-Robinson suit la RN 186 pour bifurquer rue Jean Longuet. La station de Malabry est localisée en haut du Chemin de la Justice.

Les archives historiques de la Ratp conservent les dos-

siers avec tracés des années 1950. Malgré l'inscription de ce projet au Plan des besoins de transport des voyageurs élaboré en 1951 par le ministère des Travaux Publics et la STCRP, ce projet n'aboutit pas faute de moyens et de la faiblesse de l'évaluation de fréquentation des voyageurs. L'option définitive de renforcement des lignes d'autobus est privilégiée ensuite par la Ratp. Les articles des magazines municipaux retracent les épisodes d'espoir, de rêve et de désillusion des élus et de la population sur une période de 1943 à 1992. Un canular défraie la chronique en 1992 par l'annonce de « l'inauguration d'une station de métro Place Cyrano de Bergerac » alors que les travaux du TGV de l'Ouest et la coulée verte occupent les esprits depuis 1983.

### La mise en place du Réseau bus et métropolitain

Le réseau d'autobus tel qu'on le connaît aujourd'hui est le résultat des divers projets de tracés précédents, réclamés par les élus et la population.

Au fil du temps, il a fait l'objet d'âpres négociations tant pour les abris, les horaires, la fréquence, la capacité, les arrêts, les tarifs, la coordination des diverses lignes de chemins de fer, métropolitain et autobus. Des anecdotes sur les embouteillages aux arrêts restent dans les mémoires des voyageurs.

La solution de renforcement des lignes avec des navettes de cars privés s'est développée après la guerre. Le Jeudi-bus est créé en 1992 et le Paladin en 2003.

### Le Tramway : T10



L'arrivée du tramway constitue une avancée majeure pour les déplacements des Châtenaisiens et décisive pour le développement et l'attractivité de notre ville. Le projet de tramway prévoit de relier la Croix de Berny à Clamart, en desservant Châtenay-Malabry (par l'avenue de la Division-Leclerc). Les caractéristiques du projet :

- ✓ Trajet de 25 minutes sur une ligne de 8,2 km desservie par 14 stations.
- ✓ En circulation 7 jours sur 7 de 5h30 à 0h30.
- ✓ 25000 voyageurs attendus chaque jour.
- ✓ Un tramway toutes les 6 minutes en heures de pointe et entre 8 et 10 minutes en heures creuses.
- ✓ Circulation en voie réservée et priorité aux carrefours.
- ✓ Des rames spacieuses, ventilées et lumineuses.
- ✓ Accessible à tous: quais adaptés aux personnes à mobilité réduite, plancher bas intégral.
- ✓ Correspondances : RER B, Tvm (Trans Val-de-Marne) à la station La-Croix-de-Berny, T6 à l'hôpital Béclère et avec les lignes de bus.

Dans le cadre des travaux du tramway, l'avenue de la Division-Leclerc sera entièrement réaménagée (voirie, trottoirs, stationnement, éclairage, mobilier urbain...)

## Regards sur Châtenay au XIX<sup>e</sup> siècle

**1 et 2** Deux cartes postales datant de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : carrefour du petit Châtenay et de la RN186 à hauteur de la Butte Rouge. Le tramway n'existe pas encore. Seules les traces des roues de charrettes sont visibles sur la voie dépourvue de pavé. Les habitants selon les intempéries, se déplacent essentiellement à pied, en charrettes ou en voitures pour les plus aisés ; la bicyclette est encore le moyen de transport le plus utilisé par les hommes.

### Les premiers omnibus

**3** Carte des environs de Paris, avec le tracé des chemins de fer et les services de voitures publiques, 1841, reproduction. Cette carte est extraite du Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris, de 1965. En 1841, on voit bien que la région Sud-Ouest de Paris est dépourvue de transports collectifs pour le déplacement des personnes et des marchandises, dans cette région essentiellement agricole. Il n'existe que des services de voitures publiques pour se rendre de Châtenay à Paris. Un service omnibus privé est mis en service par la suite jusqu'à la fin du siècle, d'abord financé par les habitants. La ligne de Sceaux n'existe pas encore.

**5** Registre de Rôles des Contributions directes, 1895, Série G des Archives modernes. On procède au recensement des chevaux-mulets et charrettes-voitures pour taxer les propriétaires. A Châtenay, seule l'entreprise de Monsieur Grebill sise 8 rue de l'église propose une liaison omnibus de 39 places vers la capitale ; il déclare pour cette activité imposée, une main d'œuvre de 3 hommes, 6 chevaux et 3 charrettes. Sur le territoire communal, il est comptabilisé seulement 81 chevaux et 61 charrettes. Des loueurs de chevaux s'implantent à Robinson. Des métiers comme les bourreliers, les selliers, les charrons et les carrossiers ont commerce dans le vieux Châtenay.

### La première ligne de tramway

**6** Plaque sur fonte en relief moulée «Arrêt de Tramways», coll. Association des Musée des Transports Urbains, Chelles.

**4** Registre de délibérations du Conseil Municipal 1922-1929, séance du 20 juin 1925, Série D des Archives modernes. Demande d'arrêt facultatif en face de la mairie : le Conseil émet le vœu que la Société des Transports en

Commun de la Région Parisienne arrête ses tramways devant la mairie pour les personnes invalides, les Mutilés de Guerre, les Vieillards, les femmes enceintes.

En raison de la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale, une réorganisation des tramways est nécessaire – itinéraires, matériels, concessions-. La STCRP exploitante, fondée en 1921, regroupe en 1924 les 6 réseaux de compagnies privées dont la Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien.

**7** Pétition en faveur de l'établissement d'une ligne de tramways électrique entre Châtenay et le Champ-de-Mars par 187 châtenaisiens, coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 104-3, 1898. Alors que l'enquête publique se déroule, la population se prononce favorablement à l'installation d'un tramway électrique alors que la société Cauderay propose un tramway mécanique. Cette pétition est jointe au procès-verbal d'enquête.

**8** Mémoire descriptif du dossier d'enquête publique concernant la réorganisation des Transports en commun, Compagnie des Transports de l'Ouest Parisien – Ligne n°2-Châtenay-Porte d'Orléans, Coll. Archives Communales de Fontenay-aux-Roses, cote 20-101, 1908.

Ce document est intéressant car il annonce les points d'arrêts dans Châtenay du tramway, les tarifs avec deux classes, la vitesse maximum, le nombre de voitures...

**9** Arrêté préfectoral de police concernant l'enlèvement des conducteurs aériens au passage des voitures transportant des arbres par la compagnie des tramways de l'Ouest-Parisien sur la ligne de Châtenay au Champ-de-Mars, Affiche administrative, Coll. Archives communales de Fontenay-aux-Roses, cote 20-101, 1902.

**10** Carte postale du début XX<sup>ème</sup> siècle, Grande rue, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry, 1903. Grande rue est la voie centrale du quartier ancien, il s'agit de la rue Jean Longuet aujourd'hui. Les rails sur la chaussée montrent à cet endroit que le tramway qui circule est à une voie.

**11** Plan d'enquête publique sur le projet de réseaux concernant la réorganisation des tramways du département de la Seine, 1908, cote 102.

**12** Plan des lignes de tramways de chemin de fer en service et projetées avec les diverses compagnies exploitantes, banlieue Sud de Paris, Collection Archives communales, série O des fonds modernes, 1908.

**13 à 18** Cartes postales avec le tramway Ligne Châtenay-Porte d'Orléans, Point d'arrêt du terminus au Carrefour du Petit-Châtenay, début XXème siècle, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry.

**19** Lithographie en couleur de la Compagnie des Tramways de l'Ouest Parisien - Ligne Champ- de-Mars – Châtenay, auteur Feret, coll. Association des Musée des Transports Urbains, Chelles.

**20 à 25** Cartes postales avec le tramway Ligne Châtenay-Porte d'Orléans, Point d'arrêt du terminus au Carrefour du Petit-Châtenay et son trajet dans le centre ancien, début XXème siècle, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry. L'avenue des Tilleuls est aujourd'hui la rue Vincent Fayo ; la rue d'Antony est la rue Henri Marrou, Grande rue est la rue Jean Longuet. La mairie est aujourd'hui le bâtiment du Cap Jeunes. On peut distinguer les commerces du centre et on distingue bien les double-voies du tramway. Vous apercevez le croisement des deux tramways Grande rue.

**26** Arrêté préfectoral de police qui détermine les points sur lesquels les trains ou voitures de la ligne de tramway Châtenay-Champ-de-Mars s'arrêteront pour prendre ou laisser les voyageurs, affiche administrative, Coll. Archives communales de Fontenay-aux-Roses, cote 20-101, 1902. Cette affiche apporte des précisions importantes sur le cheminement du tramway de Paris à Châtenay avec ses stations, ses points d'arrêts par commune, l'emplacement des abris et l'installation de bureau gardé.

**27** Modèle réduit de tramway : ligne 44- St Cloud-Porte Maillot, Compagnie Générale Parisienne des Tramways, Coll. Archives communales de Fontenay-aux-Roses, 1907

**28** Spécimens de tickets et cartes de circulation de tramways, omnibus, autobus, du département de la Seine, début XXème, coll. Archives de Paris, cote 8AZ\_28.  
- Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien  
- Compagnie Générale des Omnibus  
- Compagnie Tramways Electriques Nord-Parisien

**29** «Les tramways parisiens». Ouvrage de Jean Robert, préface de Louis Devillers, directeur général de la Régie Autonome des Transports Parisiens, 1959.

**30** «Les omnibus» 1829-1913 au temps des chevaux» ed. Atlas 2011 de Clive LAMMING.

**31** Vidéogramme

Film animé de 4'30, réalisé à partir d'une collection particulière de cartes postales du XXème, numérisée pour l'occasion et mise en musique par la Ville de Châtenay-Malabry, 2017. Ce film suit l'automotrice de la ligne du TRAMWAY : Porte de Montrouge-Châtenay et traverse successivement les communes de Montrouge, Bagneux, Fontenay-aux-Roses, Sceaux et s'achève au point terminus de Châtenay.

**32** Vidéogramme. Film amateur réduit à 3'20, réalisé par l'AMTIUR - Association du Musée des Transports Urbains de Chelles-, 1957. Ce film suit l'automotrice de la ligne Paris-Versailles. Cette ligne de TRAMWAY est la dernière de la banlieue de Paris à disparaître en 1957. On peut observer les voyageurs monter et descendre du wagon sans arrêt imposé. Les voies animées restent relativement dangereuses pour les piétons, dans le trafic chargé et plutôt anarchique, des tramways, autobus, autocars, camions et bicyclettes qui se frayent le passage.

## La ligne de Sceaux

**33 et 34** Cartes postales du quartier animé de Robinson, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry, 1904. La rue de Malabry existe toujours, la voie la plus longue se situe sur le territoire du Plessis-Robinson ; elle correspond actuellement au prolongement de la rue de Robinson, une portion se trouve à Malabry sur le territoire de Châtenay-Malabry. On observe que les voyageurs s'arrêtent à Robinson pour profiter des guinguettes de Robinson avec ses restaurants en bois perchés dans les arbres. Tous les modes de circulation sont utilisés ; ces dames s'amuse en amazone sur ânes, mulets alors que les hommes sont des cavaliers sur monture. Ces promeneurs cheminent de la rue de Robinson vers le quartier de Malabry et le Bois de Verrières.

**35** Chemin de fer d'Orléans Paris à Sceaux-Limours, Affiche publicitaire, coll. Archives départementales des Hauts-de-Seine, Cote 24 Fi 087, 1890. Cette affiche illustre bien les communes de desserte du chemin de fer de la ligne de Sceaux prolongée jusqu'à Limours et les lieux d'attraction touristiques.

**36 à 39** Cartes postales de la gare de Robinson, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry, 1904.

- 40** Plan de ligne – Reproduction d'un plan de la ligne de Sceaux de 1934 et les lignes de correspondances avec les autobus et les trains, coll. Numérique de la RATP, cote 94601, 1930
- 41** Plan de ligne – Reproduction d'un plan de la ligne de Sceaux de 1938 détaillé à partir de la station Massy-Palaiseau, coll. Numérique de la RATP, cote 94602, 1938.
- 42** TOURISME ROBINSON - affiche publicitaire. Robinson. ses restaurants sélects, ses dancings, ses promenades, ses bois, ses terrasses. 15 minutes de Paris. / E. Bailly. – [Le Plessis-Robinson], Syndicat d'Initiative de la Région de Robinson éd., [ca 1940]. – 1 affiche ill. coul., coll. Archives Départementales des Hauts-de-Seine, cote 23Fi283.
- 43** Carte postale du quartier animé de Robinson, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry, 1906.
- 44 à 53** Cartes postales de la Ferme de Malabry et du Bois de Verrières, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry, début du XXème siècle. Le restaurant de la ferme de Malabry est du début XXème jusqu'à la moitié du XXe siècle un haut lieu de réjouissances, prisé des Parisiens qui se promènent de Robinson vers Malabry et le Bois de Verrières. Ces cartes postales illustrent bien, au fil du temps, l'amélioration des routes et des carrefours, et du développement de l'industrie automobile.
- 54** Autorisations préfectorales de police données pour les manifestations festives du quartier de Malabry, coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 102, 1911. Mr Ruppecht bien connu du comité des fêtes de Malabry est le propriétaire de la Ferme de Malabry située jusque dans les années 1980 à l'emplacement du Quick.
- 55 à 58** Cartes postales du quartier de Malabry, coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry, début du XXe siècle. Le chemin de Robinson (vers Robinson) se situe aujourd'hui au carrefour du 8 mai 1945 et longe l'avenue du Bois, près du Groupe scolaire Jean-Jaurès. C'est la route empruntée par les promeneurs pour aller de Robinson rue de Malabry (Plessis-Robinson) vers la ferme de Malabry et le Bois de Verrières. Le chemin des bœufs est bien l'avenue du Bois actuellement (Plateau de Malabry).
- 59** Plan du projet de RAIL-WAY du quartier de Malabry, prolongement de la ligne de Sceaux, coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 102, 1901.
- 60** Plan du projet de correspondance, reliant l'Ouest de Châtenay au chemin de fer de Robinson, coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 104-5, 1906. Au début du XXe siècle, le quartier de Malabry se développe rapidement avec les autorisations de lotir. Les propriétaires, formant l'association des propriétaires de Malabry, réclament des moyens de transport pour se rendre à la gare de Robinson et proposent au Conseil Municipal des plans de desserte pour les quartiers de Malabry et d'Aulnay.
- 61 et 62** Cartes postales du début du XXème siècle – Bois de Verrières – Coll. Numérique Ville de Châtenay-Malabry.
- 63** Mouvement des voyageurs du 3ème trimestre 1936 sur les transports en commun de la Région Parisienne, Bulletin Officiel de la Ville de Paris, cote 102. Sur ce document officiel est porté à la connaissance du public, les statistiques de fréquentation des lignes d'omnibus automobiles, chemins de fer et à vapeur, et des tramways. Pour les tramways, la ligne 128 est encore en fonctionnement. Pour les omnibus automobiles (navettes), notre intérêt porte sur les lignes ligne EY Fresnes – le Petit Châtenay et sur la ligne FF Malabry-Bourg-La-Reine et sur la ligne FO Verrières-Le-Buisson-Porte d'Orléans et la ligne PA Paris-Arpajon. Voir plans de lignes de 1928 et 1933 et les demandes de prolongement ou de déviation de lignes pour desservir Châtenay en 1933.
- 64** Ordonnance concernant l'usage de l'appareil avertisseur des automobiles, affiche préfectorale de police administrative, coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, 2Fi-21
- 65** AFFICHE. PUB. CYCLES, MOTOCYCLETTES & VOITURETTES ALCYON. Toujours les premières arrivées. Avec la marque Alcyon les pannes sont Inconnues ! Toujours à l'heure aux rendez-vous ! Imbattable dans les courses. Bicyclettes, Motocyclettes, Voiturettes. «Alcyon» 4 & 6 boul. Bourdon Neuilly-sur-Seine. / Marcel Bloch. – S.l., [ca 1905] (Paris : Imp. & Pub. Robert & Cie). – 1 affiche ill. coul., Coll. Archives départementales des Hauts-de-Seine, cote 24Fi25. A la campagne (village au loin) devant 1 restaurant "Au rendez-vous des sports" 3 voiturettes - rouge, jaune et verte- 2 cyclistes, 1 motocyclette.

**66** « La ligne de Sceaux, 140 ans d'histoire » de Gaston Jacobs, ed La Vie du Rail 1987.

### Ligne de Chemin de fer Paris-Chartres par Gallardons

**67** Registre des commissions municipales, 1909-1933, cote 20w17. La commission des voies et chemins réunie le 18/9/1910 rend ses observations sur les travaux de déviation des voies dans le cadre du projet de ligne de chemin de fer Paris-Montparnasse à Chartres. Les voies concernées sont : le Chemin Vicinal Ordinaire n°2, chemin de Sceaux aujourd'hui rue du Général de Gaulle ; le Chemin rural n°3 Petite voie des vignes.

**68** Carte générale du tracé de Chemin de fer Paris-Montparnasse à Chartres par Gallardon, Section de Paris à St Arnoult, Coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 102, 1908

**69** Plan calque de la Ligne Paris-Chartres, STATION DE CHATENAY, coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, Cote 102, 1915.

Le chemin vicinal n°1 chemin des princes est l'avenue Jean Jaurès.

Le chemin vicinal n°2 chemin de Châtenay à Sceaux est aujourd'hui la rue du Général de Gaulle.

Le chemin rural n°2 reste le Chemin de la Croix Blanche.

Le chemin rural n°3 reste la Petite Voie des Vignes.

Le Chemin de Grande Communication n°67 : chemin longeant le Parc de Sceaux aujourd'hui rue Sully Prud'homme

**70** Projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la Commune, plans des zones avec STATION DE CHATENAY, Coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 2T2, 1933; Plan travaux de canalisation, rue de la gare, coll. Archives communales Cote 1031, 1927.

La rue de la gare projetée est la rue Colbert. Le projet de la ligne est toujours inclus dans le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension de la commune, projet qui redessine à l'époque les territoires communaux, à l'image du territoire actuel de Châtenay-Malabry.

### Le réseau autobus

**71** Registre des rapports des commissions municipales, 1933-1939, cote 3D3. La commission des travaux réunie le 1/2/1934 demande un abri métallique au terminus de la

ligne de tramway FO Petit-Châtenay. Les abris des premiers tramways étaient en bois (voir photo RATP). Ce n'est qu'après la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale que l'installation des abris métalliques s'est développée sur la commune.

**72** Horaires de passage des lignes 128-EY, 1928, coll. particulière. Modèle réduit, autobus Renault TN6C2, 1936, coll. particulière.

**73** Bandeau d'Autobus 198 - Sceaux - Gare de Robinson - Petit Châtenay - Butte Rouge - Cité Jardin, coll. Association du Musée des Transports Urbains de Chelles

**74** Reproduction d'une photographie animée de la ligne autobus - spécial 195-0, coll. Photographies Archives communales de Châtenay-Malabry, ss date

**75 et 76** Cartes postales de la cité-jardins des années 1930, coll. coll. numérique de la Ville de Châtenay-Malabry, début du XX<sup>ème</sup> siècle

**77** Reproduction - Abri réseau routier de Châtenay-Malabry - Butte-Rouge Cité-Jardins - Abri A1 1173 de la ligne 195, coll. Numérique de la RATP, cote 35179, 1958

**78** Reproduction - Carrefour Avenue de la Division Leclerc et rue du Loup Pendu - Dossier contentieux - Reconstitution d'accident, coll. Numérique de la RATP, cote 35179, 1959

**79** Reproduction - Abri réseau routier de Châtenay-Malabry - Francis de Pressensé - Abri A2 1197 de la ligne 195, coll. Numérique de la RATP, cote 35439, 1958.

**80** Bandeau d'Autobus 198 - Sceaux - Gare de Robinson - Plessis-Robinson - Place des alliés, coll. Association du Musée des Transports Urbains de Chelles

**81 et 82** Reproduction - Autobus Renault TN6A en circulation- reconstitution d'accident - rue des Prés Hauts - rue Jean Longuet, coll. Numérique de la RATP, cote 35612 & 35614, 1947.

**83** Reproduction - Abri réseau routier Châtenay - Malabry (arrêt Mairie 94 rue Jean Longuet) - Abri bois 944, coll. Numérique de la RATP, cote 32707, 1957



**84** Reproduction – Abri réseau routier Châtenay-Malabry (arrêt Ferme de Malabry) – Abri A2 N°1172, coll. Numérique de la RATP, cote 35164, 1958

**85** Reproduction – Abri réseau routier Châtenay-Malabry (arrêt Petit-Châtenay) – Abri A1176 – ligne 194, coll. Numérique de la RATP, cote 35185, 1958

**86** Reproduction – Abri réseau routier Châtenay-Malabry (arrêt Maximilien Robespierre) – Abri 1198- ligne 195, coll. Numérique de la RATP, cote 35464, 1958

**87** Plan d'itinéraire de Bus (Intérieur) ligne 128, coll. Association du Musée des Transports Urbains de Chelles.

**88** Plan de projet de desserte à Châtenay-Malabry, réseau autobus et réseau tramways, Coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 1037-4, 1933. Le Conseil Municipal, sous Jean Longuet, s'appuie sur les revendications de la population pour proposer une nouvelle desserte avec prolongement ou déviation de ligne.

**89** Plans de lignes et d'horaires des réseaux autobus et tramways, Coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 1037-4, 1936.

**90** Le réseau aujourd'hui des bus RATP et du bus Le Paladin, 2017

### Projet de métro aérien

**91** Article du Magazine municipal, Bulletin Municipal Officiel N°2 – Annuel 1965, cote 5D7, Fonds modernes – ville de Châtenay-Malabry.

**92** Plans des projets de métro aérien suspendu avec stations de Châtenay et du Plessis-Robinson, environ année 1950. Collection Archives Communale de Châtenay-Malabry, cote 1022-3

**93** Article de Ouest-France « aurons-nous des trains suspendus », 8 juillet 1960, cote 1025-3

**94** Extrait photographique « le prototype français de chemin de fer suspendu pour les transports urbains et suburbains, Génie Civil, 1961. Collection Archives Communale de Châtenay-Malabry, cote 1022-3

### L'arrivée du tramway à Châtenay-Malabry en 2023

**95** Le T10 Croix de Berny-Clamart Le tramway à Châtenay-Malabry – 2007-2023.

### Généralités locales

**96** «Le Jeudi-bus, je dis OUI» : jeudi-bus 38 arrêts dans la ville (1993-1994), dépliant d'information, Coll. Archives Communales de Châtenay-Malabry, cote 149W1.

**97** Article « Nos transports » de Constant Mougard, Bulletin Municipal Officiel n°5, janvier 1957, coll. Magazines municipaux, Archives communales de Châtenay-Malabry, cote 5D7-5.

**98** Dossier Transport, Vivre à Châtenay-Malabry, Bulletin d'Informations, mai-juin-juillet 1978, n°4, coll. des Magazines Municipaux, cote 16w5-4.

**99** Registre de Délibérations du Conseil Municipal, séance du 11/2/1950, affaires diverses, questions sur les transports : métro Cité-Jardins, lignes de bus, navettes, coll. Archives communales de Châtenay-Malabry, série D des fonds modernes.

**100** Articles -  
- « Plans de lignes, plus de bus, plus pratique, plus direct, le réseau Paladin s'agrandit » – Les Nouvelles de Châtenay-Malabry- n°4, décembre 2005, coll. Archives Communales de Châtenay-Malabry, cote 185w2-11  
- « Avenue de la Division Leclerc – le tramway desservira Châtenay-Malabry - Les Nouvelles de Châtenay-Malabry- n°105, janvier 2006, coll. Archives Communales de Châtenay-Malabry, cote 185w3-1.

## **POUR EN SAVOIR PLUS**

Quelques ouvrages à consulter aux Archives Communales de Châtenay-Malabry et de Fontenay-aux-Roses :

### **LES TRAMWAYS PARISIENS**

2<sup>ème</sup> Édition

par Jean ROBERT

Préface de M. Louis Devillers,

Directeur Général de la Régie Autonome des Transports Parisiens – 1959

### **LES OMNIBUS 1829-1913, AU TEMPS DES CHEVAUX**

Éditions Atlas 2011

Auteur : Clive LAMMING

### **LA LIGNE DE SCEAUX, 140 ANS D'HISTOIRE**

Collection « Histoire et Technique »

Par Gaston Jacobs

Éditions : La Vie du Rail – 1987

Imprimeur AUBIN, LIGUGÉ, Poitiers.

### **L'HISTOIRE DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS CHARTRES PAR GALLARDON et SAINT-ARNOULT-EN-YVELINES**

Auteur : Patrick RIEDER

Éditeur : Les Éditions de la Tour Gile

## **REMERCIEMENTS**

Cette exposition est montée avec la participation des partenaires :

- AMTIUR Association du Musée des Transports Urbains – Chelles
  - Archives Départementales des Hauts-de-Seine
  - RATP – Services communication et des archives historiques
  - Archives Communales de Fontenay-aux-Roses
  - Deux collectionneurs Messieurs Grimaud et Marle
- Un hommage particulier est rendu à M. et Mme Marle, anciens philatélistes.