

F-01**Ligne de chemin de fer de l'Arpajonnais***Ligne P.A. (Paris-Arpajon), Tramway n° 88*

Commune(s) concernée(s) par l'axe : Wissous, Morangis, Chilly-Mazarin, Longjumeau, Saulx-les-Chartreux, Ballainvilliers, La Ville-du-Bois, Monthéry, Linas, Leuville-sur-Orge, Saint-Germain-lès-Arpajon, Arpajon.

Point d'entrée : 48° 44' 15" – 2° 19' 01"

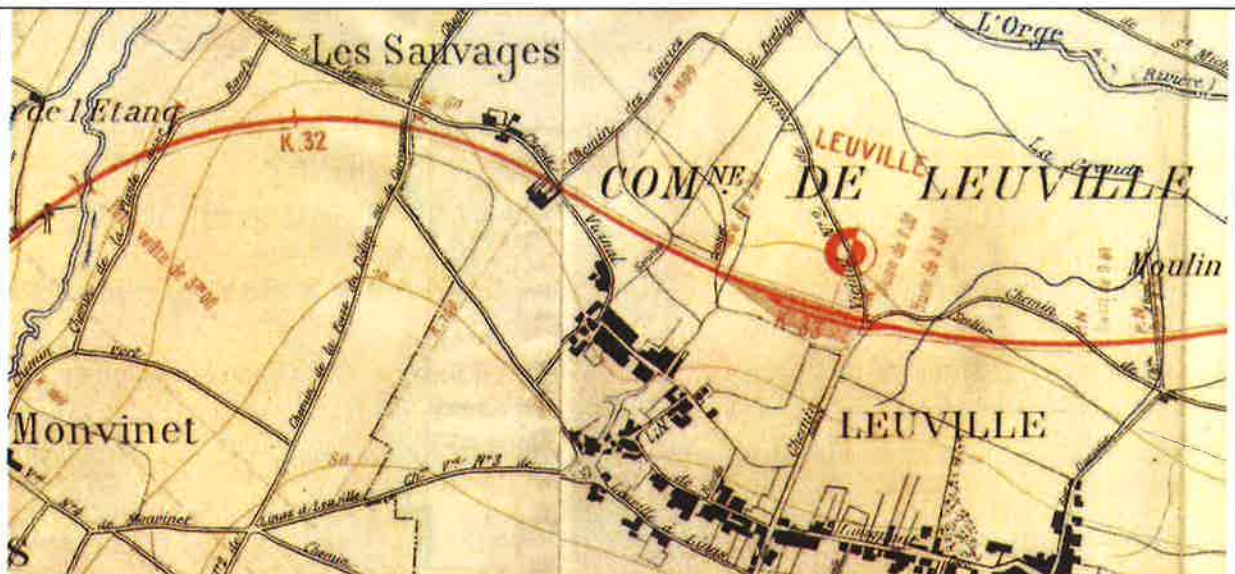
Point de sortie : 48° 35' 04" – 2° 14' 37"

Développement : 23 km

Typologie**Ancienne ligne de chemin de fer (ligne d'intérêt local)****Données historiques**

Éléments de datation de l'itinéraire historique : 1893 (Longjumeau), 10 mai 1894 (Arpajon) - 1936

Dès 1876, les communes au sud de Paris réclament qu'un moyen rapide et de grande capacité soit mis à leur disposition pour acheminer les voyageurs et surtout les produits maraîchers vers les halles de Paris. En 1891, une convention est enfin signée entre l'État et la *Compagnie du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon*. La ligne est ouverte jusqu'à Longjumeau en 1893 puis jusqu'à Arpajon l'année suivante, avec un embranchement vers Marcoussis. Le matériel de traction circule sur voie normale et est composé de 18 locomotives à vapeur Tubize de 25T et de 3 locomotives du même type mais plus légères, d'un poids de 15T, sauf d'Antony à Paris intra-muros où la traction électrique prend le relais. En 1922, la Compagnie du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon, en difficultés financières comme l'ensemble des réseaux secondaires et urbains, est rachetée par les Départements de la Seine et de la Seine et Oise qui en confient l'exploitation à la STCRP. En 1930, la STCRP met à double voie et électrifie la section d'un kilomètre reliant Pont d'Antony à Petit Massy, ce qui crée la ligne 88 bis. Elle met également en service des tramways électriques plus confortables, et des autorails sur la partie non électrifiée. Cette modernisation ne suffira pas à combler le déficit accumulé. Les derniers convois circuleront en 1936.



Extrait du plan général de projet de la ligne Paris-Arpajon (1897) - AD91 : 5S/143

Sources d'identification : Séries de documents consultés aux Archives départementales de l'Essonne : Projet d'exécution dans la traversée de Wissous (1892) et Longjumeau (1890) : 5S/123 ; tableaux et plans (1901-1904) : 5S/129 ; plan général au 1/10.000^e (1892) , plans parcellaires au 1/1000^e (1895) : 5S/135 ; carte générale du tracé, profil en long (1892) : 5S/138 ; plans parcellaires au 1/1000^e (1892, 1894) : 5S/139 ; station de Monthéry : 10 calques, 2 plans : 5S/141 ; plans parcellaires au 1/1000^e (1894) , Leuville : plan de la station, plan général (1897) : 5S/143 ; projet d'exécution 2^e section, plans (1896) : 5S/175 ; Morangis, enquête parcellaire, plans (1892-1894) ; ventes des terrains, plans (1938-1944) : 5S/176 ; enquêtes parcellaires, plans (1896) : 5S/177 ; Projet de cession à la commune de Leuville, 9 plans (1942-1943) : 5S/179

Diagnostic / État de conservation

La voie ferrée a été déclassée et les rails sont démontés au début des années 40. Il ne subsiste plus aujourd'hui que l'emprise (sur chaussée, remblais, plateformes). Des tronçons sont particulièrement bien visibles dans la plaine maraîchère de Saulx ainsi qu'entre Linas et Saint-Germain-lès-Arpajon où la voie se développait en site propre, ailleurs le tracé se superposait à la voirie routière. L'itinéraire est très résiduel de Wissous à Morangis (A6, zone d'activités, pistes de l'aéroport d'Orly) mais ensuite il est quasi-continu de Morangis jusqu'à Arpajon. Lorsqu'il est praticable, l'itinéraire est constitué essentiellement d'accotement de routes, de chemins d'exploitation et de rues dans les traversées urbaines. La végétation a envahi quelques tronçons (Morangis, Saulx).

Diagnostic / Évaluation patrimoniale

Critères / valeur	Faible	Moyen	Fort
Rareté/originalité			
Valeur structurante dans le paysage environnant			
État de conservation			

Itinéraire historique important à prendre en compte

Date du diagnostic : 16 juillet 2008

Dernière modification de la fiche : 04/12/2008 13:07

Bibliographie

BAILLY Roger - 150 ans de chemins de fer en Essonne. *Ed. Amattéis, 1994.*

BAILLY Roger – Histoire des chemins de fer en Essonne. *Mémoires d'Essonne, 1991, n° 1 : p. 19-30 et 2 : p. 20-30.*

COUSYN Philippe - Le Petit Arpajonnais. Article paru dans le N° 506 de la revue Rail Miniature Flash (RMF).

DOMENGIE Robert & BANAUDO José – Les petits trains de jadis. Tome 4 : Nord de la France. *Ed. du Cabri, 1995.*

LAMAND H. & PEYRAFITTE J. - Le chemin de fer de Paris à Arpajon. Chemin de fer régionaux et urbains. *Les dossiers de la F.A.C.S., Hors-série suppl. au n° 199, 1987.*

PEYRAFITTE Jacques - Il était une fois l'Arpajonnais (1893-1936). *Editions Amatteis, Le Mée sur Seine, 1987.*

ROBERT Jean - Les tramways Parisiens. *Ed. Jean ROBERT, 1992.*

Ballades dans Saulx du temps jadis. *Saulx-les-Chartreux, 1997*

Hommes, rails et trains en Essonne. *Livret d'exposition du 8 octobre au 31 décembre 2003, Archives départementales de l'Essonne.*

Autres ressources documentaires



L'Arpajonnais, le long de la RN20



Monthéry, sur la chaussée pavée de la RN20



La station d'Arpajon



Le terminus de l'embranchement de Marcoussis

136

II - COMPAGNIES DIVERSES

PARIS (ODÉON) A ARPAJON

STATIONS	N°	2bis	1	3	5	6bis	7	8bis
Paris (Odéon)	1	...	...	...	...	...	...	...
Paris (Observatoire)	2	...	...	...	...	...	...	...
Paris (Place Daubert)	3	...	...	...	...	...	...	...
Paris (Pont d'Antony)	4	...	...	...	...	...	...	...
Bourg-la-Reine (Pl. Condorcet)	5	...	...	...	...	...	...	...
Le Petit-Massy (halte) (*)	6	...	...	...	...	...	...	...
Wissous	7	...	...	...	...	...	...	...
Morangis (halte)	8	...	...	...	...	...	...	...
Chilly-Mazarin (halte)	9	...	...	...	...	...	...	...
Chilly-Grande Ceinture (*)	10	...	...	...	...	...	...	...
Longjumeau	11	...	...	...	...	...	...	...
Sault-les-Chartrains	12	...	...	...	...	...	...	...
Balanvilliers (halte)	13	...	...	...	...	...	...	...
La Grange-au-Cerfils	14	...	...	...	...	...	...	...
La Ville-en-Brie	15	...	...	...	...	...	...	...
Longpont (halte) (*)	16	...	...	...	...	...	...	...
Montlhéry	17	...	...	...	...	...	...	...
Montlhéry (halte)	18	...	...	...	...	...	...	...
Montlhéry (Observatoire)	19	...	...	...	...	...	...	...
La Guillotterie (halte) (*)	20	...	...	...	...	...	...	...
Marcoussis	21	...	...	...	...	...	...	...
Montlhéry	22	...	...	...	...	...	...	...
Linxs (halte St-Merry)	23	...	...	...	...	...	...	...
— (station) (*)	24	...	...	...	...	...	...	...
Leuville	25	...	...	...	...	...	...	...
St-Germain-la-Nerrière (halte) (*)	26	...	...	...	...	...	...	...
Arpajon (136)	27	...	...	...	...	...	...	...

Horaires Chaix (mai 1914)

II - COMPAGNIES DIVERSES

137

ET MARCOUSSIS

N°	9	6bis	Marc	11	13	15	17	17ter	18
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35

Les trains circulent en outre deux fois à la rue Auguste-Comte (*) et à la rue d'Alphonse (*).

(*) Les trains ne s'arrêtent en ces points pour prendre les voyageurs que lorsque ceux-ci, rappelés du Poteau-halte ou placés devant l'abri, font visiblement comprendre au mécanicien leur intention de monter. Ils ne s'y arrêtent pour laisser les voyageurs que lorsque ceux-ci seront porteurs de billets à destination de ces points et auront prévenu le chef de train à la station précédente de leur intention d'y descendre.

Nota. — Les dimanches et fêtes, les trains ne circulent qu'au sein d'Arpajon ne prenant pas de voyageurs à destination de Bourg-la-Reine et Antony. Ils ne s'arrêtent en ces points que pour prendre les voyageurs allant au-delà d'Antony. Cette restriction ne s'applique pas au train 1.

Ressources INTERNET (liens valides au 4 décembre 2008) :

Sur les chemins de fer secondaires :

<http://www.trains-fr.org/facs/lignes.htm>

<http://www.savoirs.essonne.fr/dossiers/les-hommes/histoire/article/type/0/intro/cent-soixante-ans-de-chemins-de-fer-en-essonne/chapitre/le-chemin-de-fer-irrigue-l-essonne/>

Sur la ligne Paris-Arpajon :

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Arpajonnais>

<http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=9626>

Reportage photographique

Commune de Marcoussis (Embranchement Monthéry-Marcoussis)



Emplacement de l'arrêt du Houssay [PAM-02]



Emplacement de l'arrêt de la Guillère [PAM-03]



Terminus de l'embranchement de Marcoussis [PAM-04]

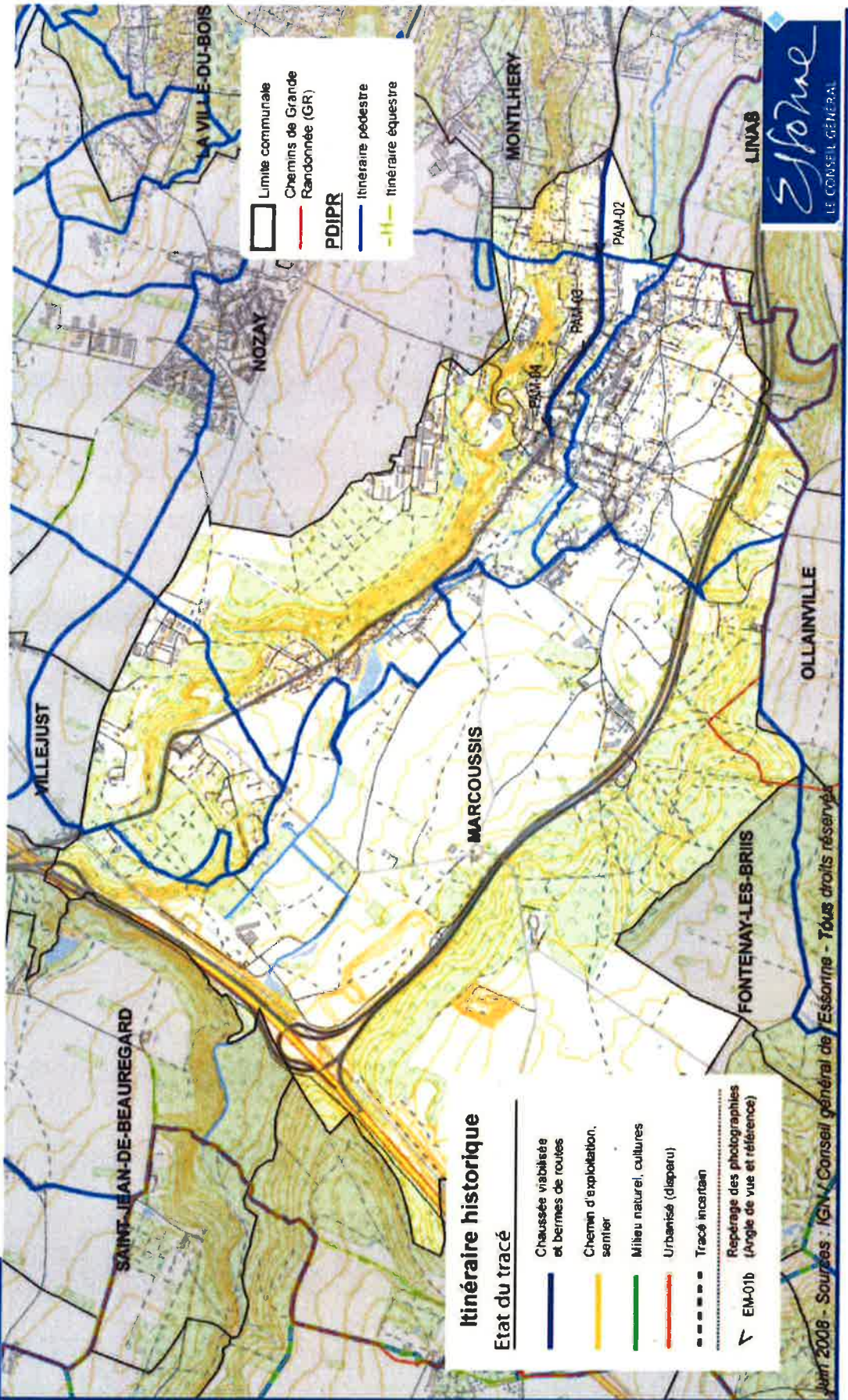
CENS

Conservatoire des
Espaces Naturels
Sensibles

Commune de Marcoussis



0 500 Mètres



- Limite communale
- Chemins de Grande Randonnée (GR)
- POIPR**
- Itinéraire pedestre
- Itinéraire equestre

- Itinéraire historique**
- Etat du tracé**
- Chaussées viabilité et berms de routes
 - Chemin d'exploitation, sentier
 - Milieu naturel, cultures
 - Urbanisé (disparu)
 - Tracé incertain
- Repérage des photographies (Angle de vue et référence)
- ◁ EM-01b



juin 2008 - Sources : IGN, Conseil général de l'Essonne - Tous droits réservés

