

# LA MÉMOIRE DE SAVIGNY-SUR-ORGE

n° 10, septembre 2005



JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE 2005

## LE CHEMIN DE FER DE PARIS À ORLÉANS 1843-2005



### LA MÉMOIRE DE NOTRE VILLE

La multiplicité des informations qui nous assaillent chaque jour, nous donne trop souvent le sentiment de vivre dans une « Civilisation de l'instant ».

Fort heureusement il existe des valeurs durables qui se transmettent de génération en génération. C'est en elles que les hommes et les femmes de notre temps trouvent les racines qui leur permettent de fonder leur identité.

Conserver la mémoire attachée à notre ville, celle des anciens habitants de notre commune, comme celle de ceux qui, chaque jour, viennent pour la première fois y habiter ou y travailler, est une tâche essentielle pour toute collectivité.

Je me réjouis de l'organisation à Savigny-sur-Orge des JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE 2005. Je souhaite qu'elle soit l'occasion pour le plus grand nombre d'habitants de notre ville, et en particulier pour les enfants des écoles, de nouer des liens privilégiés entre le présent et le passé.

Jean MARSAUDON  
député de l'Essonne, maire de Savigny-sur-Orge

### POUR UNE DÉCOUVERTE ACTIVE DU PATRIMOINE

Les Journées Européennes du Patrimoine, proposées par Ministère de la Culture chaque année en septembre, constituent un moment particulier pour les habitants de Savigny-sur-Orge pour participer à la découverte active du patrimoine de la ville où ils habitent.

En 2005, quatre manifestations sont organisées dans notre ville par le service du Patrimoine en collaboration avec la Bibliothèque-Médiathèque André Malraux, le Groupe d'étude sur l'histoire de Savigny-sur-Orge et l'Association histoire et patrimoine de Marolles-en-Hurepoix.

- une exposition
- des visites guidées de l'exposition
- une conférence-débat
- un concours pour les scolaires

Le patrimoine, ce n'est ni le passé instantané, ni le présent perpétuel mais un futur qu'il convient, sans relâche, de construire.

Bernard MÉRIGOT  
maire adjoint chargé du Patrimoine

Service du Patrimoine  
MAIRIE

48, avenue Charles de Gaulle, B.P. 123  
91605 SAVIGNY SUR ORGE CEDEX  
Téléphone : 01 69 54 40 96

Répondeur-Télécopieur 24 H sur 24 : 01 69 54 40 97

### EXPOSITION

#### SUR LA VOIE DU PARIS - ORLÉANS

Exposition réalisée par l'Association histoire et patrimoine de Marolles-en-Hurepoix

Présentation de cartes postales anciennes sur le quartier de la gare de Savigny-sur-Orge

du mardi 13 au jeudi 29 septembre 2005

BIBLIOTHÈQUE-MÉDIATHÈQUE ANDRÉ MALRAUX  
(aux heures d'ouverture)  
17, rue Jacques Coeur  
91600 SAVIGNY SUR ORGE

VISITES GUIDÉES DE L'EXPOSITION  
sur réservation

#### SUR LA VOIE DU PARIS - ORLÉANS

Présentation de l'histoire de la ligne du « P.O. »  
par Jean-Claude LIGÈRE

mardi 13 (9h00, 11h00, 14h15, 16h45), mercredi 14 (14h15, 16h45),  
vendredi 16 (9h00, 11h00, 14h15, 16h45), samedi 17 (10h00, 11h00)  
mardi 20 (9h00, 11h00, 14h15, 16h45), mercredi 21 (9h00, 11h00, 14h15,  
16h45), vendredi 23 (9h00, 11h00, 14h15, 16h45)

BIBLIOTHÈQUE-MÉDIATHÈQUE ANDRÉ MALRAUX  
17, rue Jacques Coeur  
91600 SAVIGNY SUR ORGE

### CONFÉRENCE-DÉBAT

#### SUR LA VOIE DU PARIS - ORLÉANS LES ORIGINES DE LA LIGNE

Conférence avec Jean-Claude LIGÈRE  
Ancien cheminot, passionné par les trains

samedi 17 septembre 2005  
15 h 30

BIBLIOTHÈQUE-MÉDIATHÈQUE ANDRÉ MALRAUX  
17, rue Jacques Coeur  
91600 SAVIGNY SUR ORGE

### CONCOURS POUR LES SCOLAIRES

Le questionnaire du concours est remis aux classes des écoles primaires inscrites, à l'issue de leur visite.

## LE TRAIN DE LA VIE

Le train, avec son mode de traction électrique, est un moyen de transport d'actualité qui apporte des réponses durables aux questions aussi diverses que celles de l'augmentation du coût des carburants automobiles, de la pollution causée par les gaz d'échappement (gaz carbonique, oxyde d'azote, particules des moteurs diesel...), de la diminution des rejets contribuant à l'effet de serre, de la saturation des accès routiers et autoroutiers des villes, des difficultés généralisées de stationnement, du temps perdu chaque jour dans les bouchons par un nombre toujours croissant d'automobiles et de poids lourds...

Les usagers de la gare SNCF de Savigny-sur-Orge qui empruntent la ligne RER C pour se rendre à Paris ont suivi les évolutions récentes de la ligne : la construction de la gare souterraine d'Austerlitz (1971), la prolongation au-delà de la station Quai d'Orsay vers Invalides (1979), l'ouverture de la station Bibliothèque François Mitterrand (1998) et l'augmentation du nombre de dessertes, l'évolution des rames de voyageurs...

Depuis plus d'un siècle, les lignes de chemin de fer font partie des grands équipements publics modernes. Ce sont des éléments structurants du paysage des communes qu'elles traversent. Il est intéressant de savoir comment l'État, au nom de l'intérêt collectif, a exproprié les terrains privés, quel rôle ont joué les communes, comment les grands ouvrages ont été réalisés. Ces débats sont toujours actuels comme on a pu le constater en 1990 avec le projet de la SNCF de passage de 4 à 6 voix entre Juvisy-sur-Orge et Brétigny-sur-Orge ou bien avec le projet de construction d'une ligne nouvelle dite "tangentielle" entre Massy et Evry.

Le chemin de fer suit le chemin de la vie, la vie des individus comme la vie des collectivités. Les individus et les collectivités sont porteurs de multiples interrogations : régularité du trafic, sécurité des voyageurs, construction de nouvelles infrastructures, défense des riverains, effets de la mise en concurrence européenne de la SNCF...

L'histoire du chemin de fer n'est pas figée, elle continue à s'écrire.

Bernard MÉRIGOT

À l'occasion des présentes *Journées européennes du patrimoine 2005*, nous revenons sur l'histoire du Chemin de fer de Paris-Orléans et de la gare SNCF de Savigny-sur-Orge. Il s'agit d'un retour vers le passé, puisque nous avons déjà abordé ce sujet dans le cadre des *Journées du Patrimoine 1997*. Nous en profitons pour publier aujourd'hui les textes de trois communications qui y avaient été présentées le 19 septembre 1997, lors d'une table ronde qui s'est tenue à la Bibliothèque-Médiathèque André Malraux de Savigny-sur-Orge :

- « La Naissance du Chemin de fer », par Georges GRULOIS
- « Le Chemin de fer de Paris à Orléans », par Roland GAUCHAT
- « L'Histoire du chemin de fer à Savigny-sur-Orge à partir des sources originales conservées aux archives », par Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT

## LA NAISSANCE DU CHEMIN DE FER

Georges GRULOIS

### I. LES PRÉMIÈRES

Le 25 novembre 1785, les ateliers de la fonderie royale du Creusot s'équipent d'une « nouvelle invention propre à abrégier les opérations de l'art », une route de fer qui se compose de traverses en bois espacées d'un mètre sur lesquelles sont fixées des logerons de fonte écartés d'un mètre (valeur de l'écartement des roues). Grâce à ce dispositif, un cheval tire aisément cinq à six chariots.

Un peu plus tard, le 5 novembre 1789, James WATT, fils de l'inventeur de la machine à vapeur, prend un brevet de « locomotive à vapeur », dont le prototype a été mis au point sur la route de fer du Creusot. Dénoncé par Maximilien ROBESPIERRE comme agent du gouvernement anglais, James WATT s'enfuit en Italie. La France perd ainsi l'occasion de devenir le berceau du chemin de fer quinze années avant l'Angleterre qui adoptera la circulation à gauche qui s'imposera ensuite.

Les rails en bois sont remplacés par des rails en fonte.eux-mêmes sont remplacés par les rails en fer en mai 1832.

Avant d'en arriver à la reconnaissance officielle, il faut citer deux inaugurations importantes :

- le 10 février 1839, la ligne construite entre le Creusot et le Canal du Centre pour la Société Schneider est inaugurée en présence du maire de la ville, Antoine Henry POGNON, chef comptable et caissier des usines du Creusot.
- le 24 août 1837, la première ligne de voyageurs est inaugurée avec une locomotive Fulton : Paris - Saint-Germain-en-Laye. On rapporte l'anecdote selon laquelle c'est à l'occasion de agapes organisées au terminus que le maître queux inventa les pommes soufflées.

La première locomotive française est construite en 1847 au Creusot. Elle pèse quatorze tonnes, mesure six mètres et atteint la vitesse de 40 km/h. Elle est baptisée « Gironde ».

### II. LA LOI

Malgré l'évidente opposition du chef du gouvernement Louis Adolphe THIERS et l'hostilité des Ponts et Chaussées, le ministre Jean-Baptiste TESTE fait voter la loi qui décrète la construction des chemins de fer en France le 11 juin 1842.

Dans son exposé, le ministre présente ainsi la question : « L'État, c'est l'ensemble du royaume, les lignes de l'État, les lignes gouvernementales si je puis m'exprimer ainsi, sont donc celles qui intéressent le royaume entier qui le traverse d'une extrémité à l'autre, qui joignent le nord au midi, l'est à l'ouest, l'océan à la Méditerranée ».

L'article 1<sup>er</sup> de la loi précise les lignes au départ de Paris, de Bordeaux à Cette (Sète à partir de 1927) par Toulouse, de la Méditerranée au Rhin par Lyon, Dijon et Mulhouse.

Trois puissances sont appelées à concourir à la réalisation des chemins de fer :

- l'État qui a institué les lignes gouvernementales, fait les frais de la construction, des terrassements, des ouvrages d'art et de l'achat du tiers des terrains nécessaires à l'assiette du chemin ;
- les communes qui doivent retirer un avantage de l'établissement de la ligne et qui doivent contribuer pour les deux tiers des terrains, l'État se chargeant des avances ;
- l'industrie privée qui arrive avec le sable, la voie de fer et le matériel d'exploitation. C'est à cette dernière qu'est confiée l'exploitation du chemin de fer pendant un temps déterminé.

Quand cette loi est votée, 960 kilomètres de chemin de fer sont en exploitation ou en cours de réalisation, dont 340 au départ de Paris en cinq branches. Malgré les « arguments scientifiques » d'ARAGO selon lesquels « la pleurésie sera contractée à coup sûr dans les tunnels et pire encore la virilité sera perdue à cause de la vitesse et des vibrations rejetées », le chemin de fer prend son essor.

### III. LA CONSTRUCTION

Elle n'a rien à envier à celle de la conquête de l'Ouest américain. Citons Henri VINCENOT : « Des moyens énormes étaient réunis, 2 000 à 3 000 hommes par chantier, organisés comme une armée en campagne : réveil sonné au clairon, déplacements d'un chantier à l'autre qui duraient parfois plusieurs jours et plusieurs nuits. Bûcherons et terrassiers portaient discrètement défricher le chantier suivant puis les cuisines roulantes, ensuite les compagnons de tous métiers groupés par corporation avec leur propre costume et la canne à ruban, puis les manœuvres et enfin la cavalerie composée de plusieurs centaines de chevaux, de mulets et autant de paires de bœufs. La gendarmerie avertie longtemps à l'avance s'organisait avec ses effectifs pour éviter bagarres, déprédations et forçats ». Au pic et la pelle, furent construites 10 000 km de voies de 1840 à 1870, puis 30 000 km de 1870 à 1910.

Et à Savigny-sur-Orge ? Le dimanche 26 avril 1841, à midi, le conseil municipal sous la présidence Jules PETIT se réunit pour se prononcer en 18 points sur les plans du chemin de fer de Paris à Orléans. Au fil des résolutions, il s'inquiète du détournement de l'Orge, refuse que la prairie Saint-Martin soit

enfermée, n'admet pas les nombreux passages à niveau, réclame des passages en dessous du chemin de fer, demande l'établissement d'une station à Savigny.

De novembre 1841 jusqu'en 1844, un long contentieux se déroule entre la commune et la compagnie du « P.O. » - le « Paris - Orléans » - qui a pour objet la réparation des dégâts causés par les travaux et notamment le passage des matériaux. Ce fut un cataclysme local. En raison du grand nombre d'ouvriers, il a fallu nommer quatre messieurs (gardiens des récoltes) en août 1842. Le conseil réclame auprès du ministre le pavage des nouvelles routes. La générale DAVOUT demande que soit rétablie « la pente de la montagne en face du château ».

Après maintes discussions, la station provisoire de Savigny ouvre le 18 février 1845. Un service de petite vitesse avec gare de marchandises est établi en 1882, mais la question de cette gare et de son chemin latéral d'accès n'est réglée qu'en 1887. En corrélation avec le doublement des voies, un vœu est émis pour la construction d'une nouvelle gare et du pont Saint-Michel en 1901. En vue des travaux d'électrification, l'exhaussement du pont du Christ est évoqué en juin 1924. A cette occasion sont de nouveau déplorées les conditions d'attente des voyageurs. En 1925, les quais des voyageurs sont refaits. En 1931 des abris couverts sont construits...

La naissance du chemin de fer est une épopée !

Georges GRULOIS  
1997

## LE CHEMIN DE FER DE PARIS À ORLÉANS

Roland GAUCHAT

L'origine des chemins de fer en France se situe dans les années 1820 - 1830. De par sa situation en Seine-et-Oise, le futur département de l'Essonne occupe une place très honorable dans la chronologie des ouvertures des lignes ferroviaires françaises partant de Paris.

La ligne Paris - Corbeil est inaugurée le 17 septembre 1840. Après Versailles, Corbeil fut la troisième ville de France à connaître les avantages de la locomotive à vapeur.

### I. LA LIGNE PARIS - ORLÉANS

Dès les années 1839 - 1840, le projet de la ligne vers Orléans est adopté, et, les expropriations des terrains touchés commencent. Entre Juvisy et Étampes, il a été prévu sept stations à l'origine, là où à présent il en existe dix.

Commencés en février 1841, les travaux de la ligne du « P.O. » seront terminés en mai 1843. L'achat des terrains sur une longueur de 120,996 km a concerné environ 7 500 parcelles. Un bon nombre de transactions eurent lieu à l'amiable. Les terrassements entre Juvisy et Orléans ont représenté 4 millions de mètres cube. La partie la plus difficile, et qui fut la plus coûteuse, fut la section de la ligne entre Juvisy et Étampes. Les terrains glaiseux qui formaient les talus menaçant de s'écrouler à chaque instant, ont été maintenus par des murs de soutènements.

La ligne a été inaugurée le 2 mai 1843. Le départ des convois eut lieu à partir de 6 h 30 du matin, et échelonnés de 30 minutes. Ces trains parcoururent en 4 heures les 30 lieues séparant Paris à Orléans : 3 heures pour effectuer le parcours à la vitesse presque constante de 40 km/h, et 1 heure pour changer de locomotive à Étampes, « faire de l'eau » à deux stations et graisser les roues.

Au départ de Paris, les premiers horaires de la ligne étaient 07 h 00, 12 h 00 et 17 h 00 en direction d'Orléans. Le prix des places pour Épinay-sur-Orge était de 2,80 F en 1<sup>re</sup> classe, 1,85 F en 2<sup>e</sup> classe et de 1,25 F en 3<sup>e</sup> classe. Il était de 12,60 F en 1<sup>re</sup> classe, 9,50 F en 2<sup>e</sup> classe et de 6,35 F en 3<sup>e</sup> classe pour les voyageurs en partance pour Orléans.

Au 1<sup>er</sup> avril 1844, le service quotidien passera à 8 trains dans chaque sens, dont deux assuraient aussi le service des marchandises : départ de Paris à 07 h 15, 9 h 15, 11 h 15 du matin, 01 h 15, 03 h 15, 05 h 15, 07 h 15 et 9 h 15 du soir. Ces omnibus mettaient entre 34 et 39 minutes pour arriver à Juvisy (19 km), après un arrêt à Choisy-le-Roy, Villeneuve-le-Roy et Athis-Mons.

### II. LA STATION DE SAVIGNY

Depuis 1840, les Saviniens allaient prendre le train à la station de Châtillon sur l'embranchement de Corbeil, soit à pied, soit en utilisant les voitures qui desservaient certaines localités de la vallée de l'Orge.

Lorsque la station de Châtillon fut supprimée en février 1844, les Saviniens durent se rendre soit à Épinay-sur-Orge, soit à Juvisy. La princesse d'ECKMÜHL, veuve du maréchal DAVOUT, qui avait grandement facilité l'exécution des travaux du chemin de fer tant sur l'embranchement de Corbeil à Juvisy que sur la ligne d'Orléans en cédant ses terrains au plus bas prix courant, réclama de la direction de la Compagnie une preuve de sa reconnaissance, sollicitant le 6 juin 1843 l'établissement d'une station analogue à celle de Mons, c'est-à-dire avec un arrêt le matin et le soir. Après de longues discussions, l'ingénieur JULIEN donna un avis favorable le 6 février 1844. La maréchale DAVOUT céda gratuitement un petit terrain afin que fût établie cette station.

Le 5 mai 1844, la commune fut avertie de l'ouverture d'une station provisoire qui devait être conservée à ce titre jusqu'au changement de service de l'été 1846. L'expérience ayant été concluante, le 1<sup>er</sup> janvier 1847, il fut décidé que la station de Savigny-sur-Orge serait maintenue.

À signaler qu'à partir de 1909 et jusqu'au début de la Guerre de 1914, des dizaines de milliers des Parisiens descendaient à la gare de Savigny afin de se rendre aux meetings aériens de Port-Aviation sur la commune de Viry-Châtillon. L'entrée principale se trouvait route de Viry, à Savigny, à environ 150 mètres du pont de l'Orge (appelé *Pont de l'Abîme*) et à 900 mètres seulement de la gare de Savigny-sur-Orge.

### III. LE MATÉRIEL D'EXPLOITATION

En 1845, le conseil d'administration de la Compagnie du Paris - Orléans établit un bilan des conséquences des divers accidents et incidents survenus depuis l'ouverture de la ligne. Ce bilan faisait état de 12 morts (dont 3 voyageurs) et 25 blessés. Pour plus de 4 millions de voyageurs transportés, c'était relativement peu et cela ne mettait nullement en cause la sécurité du transport par le chemin de fer.

En 1847, on dénombrait 114 locomotives fonctionnant sur la ligne : 75 d'origine française, 39 d'origine étrangère. Ces locomotives à 6 roues coûtaient en 1843 de 41 000 à 50 000 francs à l'achat.

À cette époque, les locomotives étaient chauffées au coke. Ce n'est qu'à partir de 1855 que la chauffe à la houille fut généralisée. Des tenders à 6 roues transportaient alors le combustible et les 4 000 litres d'eau nécessaires à l'alimentation de la locomotive.

La vitesse était de 25 à 32 km/h. Le poids moyen des trains de voyageurs variait de 60 à 90 tonnes. Ces trains étaient composés d'une quinzaine de véhicules.

Afin de gagner du temps, les diligences ou les chaises de poste en direction de Nantes, Tours, Angers et Bordeaux étaient chargés sur des trucks (wagons plate-forme).

Enfin, un peu plus de 200 wagons de marchandises circulaient sur la ligne, tractés par des locomotives à roues accouplées.

À partir de 1864, les machines se perfectionnant, les locomotives remorquaient des trains de 300 tonnes et tractaient 22 voitures.

À ces débuts (1843), le matériel était bien rudimentaire. Les voitures ne pouvaient pas rouler à une vitesse élevée du fait que les voies étaient équipées de rails de 4,5 mètres de longueur. Le châssis était en bois. Dès l'origine, il existait trois classes de voitures :

1/ les voitures de 1<sup>re</sup> classe : elles avaient trois compartiments exigus. Elles rappelaient les diligences. Les banquettes étaient rembourrées de foin. On les appelait les *borlines*.

2/ les voitures de 2<sup>e</sup> classe ou *diligences* étaient aussi à trois compartiments, disposant d'étroites fenêtres et d'un aménagement fort rudimentaire. Elles étaient ni chauffées ni éclairées.

3/ les voitures de 3<sup>e</sup> classe ou *chars à bancs* étaient découvertes. Les voyageurs étaient exposés à tous les caprices du ciel et des saisons. Bien vite, ces voitures furent surnommées les *tombereaux*. Ils étaient très impopulaires et soulevaient sans cesse plaintes et réclamations.

Après 1848, les voitures de 1<sup>re</sup> classe furent dotées de toilettes rudimentaires et éclairées avec des lampes à huile. En 1853, de nouvelles voitures de 3<sup>e</sup> classe succédèrent aux tombereaux. Elles comportaient quatre compartiments éclairés par des fenêtres étroites. Entre 1855 et 1875, près de 2 000 voitures de toutes classes furent construites, d'une facture plus robuste. De 1875 à 1890, d'autres modèles furent encore mis en service afin de répondre à l'accroissement du

trafic ainsi qu'à l'augmentation de la vitesse qui pouvait atteindre jusqu'à 90 km/h pour certains trains.

Le 4 novembre 1877, la ligne du « P.O. » a vu circuler le troisième grand express d'Europe créé par la Compagnie internationale des wagons-lits : un train prestigieux qui a toujours été particulièrement renommé, reliant Paris à Madrid et à Lisbonne.

En 1900, la marche des trains faisait sensation puisque partant à 12 h 18 de Paris, Quai d'Orsay, il était à Bordeaux à 19 h 12, à Hendaye à 22 h 17 et à Madrid le lendemain à 11 h 45, soit environ 24 heures de trajet.

Sa vitesse moyenne en 1928 variait de 91 à 95 km/h, le trajet étant entièrement électrifié. Aujourd'hui, le Paris - Madrid circule journellement. Il porte le nom de *Talgo* : départ de la gare Paris Austerlitz à 20 h 00, arrivée le lendemain à 08 h 30 en gare de Madrid.

Grâce à d'autres express et rapides (les *Comporunds* et les *Pacifics*), le réseau de Paris - Orléans était considéré comme l'un des réseaux les plus rapides d'Europe en 1900.

### IV. LA MODERNISATION DE LA LIGNE

La bifurcation dénommée la Fourche à Juvisy suscita bien des polémiques. Lorsque seul fonctionnait l'embranchement de Corbeil, les voitures pour Grigny, Savigny et la vallée de l'Orge partaient de Viry-Châtillon. À l'époque les aiguillages n'étaient pas chose courante et présentaient quelque danger.

La gare de Châtillon fut supprimée en 1844, trop proche de la toute récente gare de Juvisy. Pendant 15 ans, elle n'eut qu'une activité réduite, puis le trafic prit un développement insoupçonné. Chose curieuse, les deux lignes Paris - Orléans et Paris - Corbeil restèrent absolument indépendante à la traversée de la gare de Juvisy, alors qu'elle était devenue commune aux deux compagnies, et cet état dura qu'en 1864-1865. À cette époque, une gare de marchandises fut créée. Très vite, l'importance des transbordements nécessita des travaux d'agrandissement. En 1867, les voies de Corbeil furent rejetées vers la gauche, ce qui permit la naissance de l'embryon de la gare de triage (créée en 1884). Celle-ci établie en grande partie sur la commune d'Athis-Mons allait faire la célébrité ferroviaire de Juvisy.

Après les catastrophes de Juvisy et Choisy-le-Roi, la décision fut prise en décembre 1899 de doubler les voies de la ligne du « P.O. ». Les travaux durèrent jusqu'en 1904, pour la section de Savigny-sur-Orge.

Dès 1910, il avait été envisagé d'électrifier la ligne à grand trafic de Paris à Orléans. Survint la Grande Guerre : les projets restèrent en suspens. Les premières électrifications avaient d'abord été réalisées avec un troisième rail et en courant continu de 600 volts.

En 1923 est présenté le projet de l'électrification en courant continu de 1 500 volts. Cette fois, le courant est distribué aux motrices par un conducteur aérien, ou ligne caténaire soutenue par des supports différents selon qu'il s'agit de doubles ou de quadruples voies à alimenter.

L'inauguration de la ligne Paris - Vierzon eut lieu le 22 décembre 1926. L'énergie électrique provenait de différentes usines hydro-électriques. Elle était redistribuée par des lignes à haute tension jusqu'aux sous-stations réparties en moyenne tous les 20 km tout au long de la ligne.

La signalisation de la ligne était au début assurée par le personnel garde-voie, mais très rapidement on implanta des mats à signaux.

Après 1870, le système de signalisation dit *block électro-sémaphorique Lartigue* (nom de son inventeur) fut introduit sur la ligne. Cette signalisation substituait à l'espacement par le temps l'espacement par la distance. Ce système entraîna l'apparition de sémaphore qui remplaça les signaux à commande manuelle. En 1877, la ligne fut équipée de Paris à Brétigny, puis de Brétigny à Orléans en 1883.

En 1932, la signalisation fut remplacée par le block automatique lumineux (B.A.L.). D'autres moyens de signalisation furent mis en service pour arriver en 1983 à l'installation d'un poste de P.R.S. à Juvisy qui remplaça sept postes existants à lui seul par la suite. En 1985, ce poste fut équipé d'une commande informatique avec programmation des mouvements par clavier et écran, son écran de contrôle optique affichant les numéros des trains.

En 1993, fut installé sur la ligne le système K.V.B. ou contrôle de vitesse des trains par balises.

### V. LES GARES DU PARIS - ORLÉANS

Sur la ligne du "P.O." et selon l'importance des stations, deux modèles de gare ont été construits sur le territoire de l'Essonne :

1/ le plus simple était composé d'un seul corps de bâtiment de trois ou quatre travées régulières (comme à Lardy par exemple) :

2/ le plus élaboré comprend un corps central à étage carré flanqué de deux ailes plus basses. C'est le cas de la gare de Savigny-sur-Orge construite en 1904. La toiture en tuiles mécaniques a remplacé la tuile plate jugée trop rurale. Le décor des épis de faîtage, les auvents et les lucarnes ont aujourd'hui disparu. Les frises en faïence émaillée sont toujours visibles par contre. Sur les quais en direction de la province, des abris ont été construits. Ce sont de petits bâtiments soignés en rez-de-chaussée dont un des côtés s'ouvre sur le quai par deux colonnes en fonte soutenant un auvent.

Il est à signaler qu'à la gare d'Étampes fut créé le premier buffet de gare réalisé sur le modèle anglais.

Roland GAUCHAT  
1997

## L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER À SAVIGNY-SUR-ORGE A PARTIR DES SOURCES ORIGINALES CONSERVÉES AUX ARCHIVES

Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT

Le patrimoine ferroviaire et ses implications cadastrales sont souvent considérés comme mineurs dans une ville. Lignes de chemin de fer, ponts, passages à niveau, réseaux routiers adjacents font tellement parties de notre paysage quotidien que l'on n'y fait plus guère attention. Pourtant une lecture historique des documents qui concernent ce patrimoine, montre combien ces lieux de mémoire sont primordiaux dans l'Histoire d'une cité.

### I. BALAFRES FERROVIAIRES INDÉLÉBILES ET LIEUX DE MÉMOIRE

Au moment où la Tangentielle ferrée sud dans les vallées de l'Orge et de l'Yvette suscite bien des interrogations de la part des administrations, des collectivités, de ses futurs riverains, quant aux aménagements liés directement à la mise en œuvre du projet et aux conséquences d'une telle ligne ferroviaire sur la ville, ses habitants et l'écosystème local, les Saviniens d'aujourd'hui ont-ils une pensée pour ceux d'hier ?

Les études du Comité de Pilotage 1996-97 portent essentiellement sur le déplacement de la gare d'Épinay-sur-Orge vers le nord (à l'intersection de la future ligne Massy - Évry et la ligne RER C), sur la dérivation du cours de l'Yvette, sur l'adaptation de la RD 257, sur l'insertion dans l'environnement local (en ce qui nous concerne celui de Grand-Vaux) : bref, sur des lieux qui ont une mémoire, un passé, une histoire à nous transmettre avant de disparaître ou d'être irrémédiablement modifiés (1).

SNCF, ligne C du RER, Lara, Bali, ticket, coupon, contrôleur, retards, grèves, ce sont autant de mots si souvent utilisés de nos jours par des milliers de banlieusards empruntant le train pour aller et venir de Savigny-sur-Orge à un point X, et inversement.

Mais ces voyageurs savent-ils qu'une ligne ferroviaire est un formidable lieu de mémoire pour quiconque s'intéresse à l'Histoire d'une localité ? Ont-ils conscience de la valeur historique d'une balafre ferroviaire sur un plan cadastral ? Soupçonnent-ils que, de la construction de leur ligne, est née une frontière indélébile entre le haut de Savigny, le Plateau, et le bas de Savigny, l'ancien village ? Qu'au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, sous l'impulsion d'une société remodelant selon ses besoins les tracés ferroviaires et leurs abords, le chemin de fer a bouleversé au moins quatre fois la configuration des

rues et des quartiers qu'il traverse, pour leur donner leurs allures actuelles ?

Avec le projet de rocade ferroviaire, nous sommes sur le point de tourner une page de l'histoire des lieux. Nous assistons aux premières douleurs de l'accouchement d'un nouveau paysage urbain local. Dans des circonstances différentes, nous vivons ce que les Saviniens ont vécu lors :

1/ de l'arrivée du chemin de fer à Savigny en 1841 : entrant par le nord-est sur un pont surplombant l'Orge construit par la Compagnie de chemin de fer, longeant l'actuelle avenue de l'Orge (supprimant ainsi les anciens sentiers de Savigny à Fromenteau, de la Péteuse, et de Saint-Martin, élargissant le chemin d'exploitation des Marais pour Dieu), passant sous le pont de la Montagne pavée (ancienne Montagne du Christ), suivant le trajet d'une partie de la rue de la Fontaine Blanche (ancien sentier du même nom), arrivant à la hauteur de l'actuelle gare (ancien sentier latéral, suppression de la Vieille rue, passage à niveau devant le château), traversant sur un pont la rue Joliot-Curie (ancien chemin de la Cave), longeant la rue des Tourelles (ancien sentier latéral), enjambant la rue de la Martinière par un pont (voix très fréquentée à l'époque), passant entre la rue de l'Égalité et la rue des Rossays (remplacement du chemin de Savigny à Épinay, du vieux chemin de Rossay, suppression du sentier du haut de Rossay, pont sur le chemin de la Croix de Rossay - seule voie de communication avec Grand-Vaux), sortant de Savigny en direction d'Épinay par le viaduc sur l'Yvette ; corollaire de cette arrivée, une station provisoire est construite sur un petit terrain cédé par la maréchale DAVOUT en 1844, près du pont Joliot-Curie ;

2/ de la réalisation de la Grande Ceinture de Paris en 1881 : touchant le site de Grand-Vaux en se déviant de la ligne Paris - Orléans à la hauteur de l'actuelle autoroute A6, passant sur l'Yvette en direction de la gare de Petit-Vaux ;

3/ de l'établissement d'une gare de marchandises à Savigny, avec son chemin latéral d'accès, en 1888-89 : entre la ligne Paris - Orléans et l'actuelle rue de la Fontaine Blanche (non loin de la gare) ;

4/ du doublement des voies de la ligne Paris - Orléans en 1903 ; corollaire de ces travaux, en 1904-05, la construction de la gare actuelle de Savigny et du pont de Saint-Michel (2).

### II. LA MÉMOIRE MANUSCRITE

Grâce aux documents conservés dans les dépôts d'archives municipales, départementales et particulières, les historiens

peuvent saisir les changements vécus par les Saviniens et leur patrimoine foncier tant privé que communal.

Les Archives municipales de Savigny détiennent les registres de délibérations municipales (3), les matrices cadastrales et un fonds de photographies - cartes postales anciennes sur lesquelles la gare de Savigny figure sous différents angles et à différentes époques. Nous avons ainsi une illustration de la première gare de Savigny, datant de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, succédant à la simple station - abri de 1844, construite en pierre, sise tout près du pont Joliot-Curie (en arrière de l'actuelle maison dite « École Joséphine »). La seconde gare de Savigny, édifiée en 1904 légèrement en amont de la ligne par rapport à son aînée, est celle que nous connaissons avec sa célèbre frise « Chemin de fer d'Orléans » (4).

À Chamarande, aux Archives départementales de l'Essonne, deux séries sont immédiatement consultables pour le réseau ferré parisien : les séries Sp et Up. Malgré des intitulés de cotes alléchants, les dossiers Sp « Chemin de fer » spécifiques à Savigny se sont avérés lacunaires. Une succession de rapports d'ingénieurs, d'arrêtés, de correspondances (1930-1940), des tables de surfaces de déblai - remblai (1836), une carte du réseau des lignes de base (1868) n'offrent à cette commune qu'une infime place et la relègue au rang de citation parmi d'autres villes. Seule une mise en demeure pour la Compagnie de chemin de fer d'enlever un atterrissement sous le viaduc du chemin de fer portant directement la commune (5).

La deuxième série, Up « Tribunal de première instance de Corbeil », est beaucoup plus instructive sur les balafres ferroviaires saviniennes. Trois importantes liasses de documents concernent : les procédures administratives et judiciaires calamitées par la Compagnie de chemin de fer d'Orléans afin d'obtenir les terrains saviniens nécessaires à la construction de la voie ferrée de 1841, les premières préoccupations des Saviniens (élus et administrés dont la maréchale DAVOUT), les dossiers d'expropriation de 1841-43, de 1879-81 pour le chemin de fer de la Grande Ceinture de Paris, de 1888 pour la réalisation d'une gare de marchandises, enfin de 1903 pour le doublement des voies de la ligne Paris - Orléans (6).

Enfin, une bibliographie ancienne est disponible dans le fichier « Chemin de fer » du dépôt départemental. La presse locale du XIX<sup>e</sup> siècle y est peu abondante, mais elle fournit un état précis du processus d'expropriation. La presse du début du XX<sup>e</sup> siècle et les périodiques généraux ou spécifiques au chemin de fer mentionnent certains détails intéressants sur la future ligne du RER C : agitation anti-ferroviaire, urgence du doublement des voies entre autres (7). Un livre, écrit à Orléans et à Paris en 1845, doit retenir l'attention - en sus des ouvrages spécialisés et des manuels de vulgarisation, précurseurs des « Que-sais-je ? » : *Paris - Orléans ou parcours pittoresque du chemin de fer de Paris à Orléans* de Salvador TUFFLET. Il s'agit d'un superbe guide touristique de luxe présentant les diverses curiosités naturelles et historiques des citées, dont Savigny, traversées par le Paris - Orléans du début des années 1840. On peut y admirer des dessins de la station-abri provisoire de Savigny, du château de Savigny vu du railway, du viaduc de Villemoisson-sur-Orge et du viaduc sur l'Yvette (8).

### III. UNE PHYSIONOMIE COMMUNALE QUI CHANGE

#### 1. 1841 : la ligne Paris - Orléans

Bien avant le vaste mouvement des lotissements de l'Entre-deux-guerres, le chemin de fer a donc marqué le territoire savinien de son empreinte indélébile. Le processus d'expropriation pour cause d'utilité publique, datant de juillet 1833, est amélioré par la loi de mai 1841 afin de permettre à

la toute jeune Compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans d'obtenir dans les meilleures conditions qui soient les terrains nécessaires au passage de ses voies. Trois mois plus tôt, le ministre des Travaux publics a approuvé la construction du chemin de fer et le tracé proposé par la compagnie concessionnaire : Savigny est ministériellement touchée. Courant avril, une enquête d'utilité publique est réalisée. Une campagne d'affichage est lancée et une lecture à son de caisse est faite afin d'avertir les Saviniens du sort qui leur est réservé. La machine à exproprier est en route (9).

C'est au cours de cette enquête d'utilité publique que le conseil municipal, dirigé par le maire Jules PETIT, délibère pour la première fois sur les plans de la Compagnie, le 25 avril 1841 (10). Constituée par arrêté préfectoral la veille, la commission d'enquête se réunit en mai et juin afin de procéder à l'examen du projet du tracé définitif sur la commune de Savigny. Huit réclamations ont été transmises dont une émanant de quarante-huit Saviniens du quartier de Saint-Martin désireux d'obtenir un passage sous le railway près du pont qui traverse l'Orge au Marais pour Dieu afin de désenclaver leur quartier. Le propriétaire du moulin de Juvisy proteste contre le détournement de l'Orge et suggère la construction d'un pont près des Belles Fontaines. Quelques particuliers se sont joints au conseil municipal afin de s'opposer énergiquement aux passages à niveau sur les principaux chemins de Savigny. Il était ainsi prévu que les élèves de l'école des filles franchissent un passage à niveau pour se rendre à leur établissement scolaire sis chemin de la Cave : décision de la Compagnie à combien imprudente (11) !

Les résolutions de Jules PETIT, de son conseil et les vœux de ses administrés sont suivis dans les grandes lignes (voir le descriptif du passage du chemin de fer plus haut). La commission d'enquête estime, en effet, qu'il est du devoir de la Compagnie « de remettre autant que possible les choses dans l'état où elles existaient avant l'établissement de son chemin ». Toutefois, il est un point sur lequel elle ne se prononce pas : l'établissement d'une station à Savigny, station souhaitée non seulement par le conseil municipal mais aussi par la princesse d'ECKMÜHL, veuve du maréchal DAVOUT. Dès le 25 avril 1841, elle a fait connaître à la municipalité ses sentiments sur le tracé du chemin de fer. Elle déclara ainsi les failles d'une disposition condamnant les habitants de Saint-Martin à l'enfermement entre le railway et l'Orge. Elle souleva les problèmes des débordements de la rivière. Elle condamna le projet de couder l'Orge. Elle s'opposa aux passages à niveau. Enfin, elle demanda l'établissement d'une station en échange de tous les sacrifices imposés aux habitants (12). Le 19 mai suivant, elle reprit la plume afin de détailler ses arguments et les présenter à la commission d'enquête (13). Hélas, celle-ci considère que « l'établissement d'une gare n'est qu'une affaire d'appréciation administrative », considération renforcée par les arrêtés préfectoraux d'août et octobre 1841 relatifs au tracé définitif du Chemin de fer d'Orléans, sans arrêt à Savigny. À force de négociations, la station sera obtenue officiellement en mai 1844 (14).

Commencent alors les procédures d'expropriation. En novembre 1841, les jugements sont prononcés par un jury assemblé à Corbeil : 17 lieux-dits ou quartiers, deux rivières (l'Orge et l'Yvette), 13 voies de communications (sentiers, chemins, rues, avenue) sont touchés à Savigny, soit une superficie totale expropriée de 10 hectares, 10 ares, 80 centiares. Cela représente 347 parcelles cadastrales privées, dont un tiers appartenant à des forains (principalement des habitants de Grand-Vaux et de Paris). La maréchale DAVOUT est dépossédée d'un pré et de deux parcelles de terre (plus de 38 ares). Le comte VIGIER y laisse une superbe propriété appelée Acacias et des terrains sur plus d'un hectare. L'état parcellaire indique que ce sont principalement des pièces de terres (6 hectares) et de vignes (1 hectare), le restant s'éparpillant sur

des jardins, un pré et des terres mixtes. Les familles patronymiques des propriétaires de ces parcelles cadastrales sont au nombre de 83. Un relevé précis reste à effectuer afin de mieux les différencier. L'état des qualités professionnelles des propriétaires est lacunaire : beaucoup de « propriétaires » justement, souvent assimilés aux rentiers, chose courante à l'époque. Notons un marchand beurrier, un marchand de vin, un maçon et un notaire (15).

Presque un dixième de la superficie expropriée n'est pas traité à l'amiable. Alors que les travaux commencent sur les terrains acquis sans réelle difficulté, le jury chargé d'indemniser les propriétaires expropriés refusant l'offre de la Compagnie délibère en juin 1842. Sur les 31 parcelles posant problème, la Compagnie propose un montant total de 43 065 F, plus des aménagements particuliers. Les propriétaires réclament 107 076 F (un notable, dont la propriété est coupée en deux par le railway, désire d'ailleurs 60 000 F pour un simple jardin et une terre de 2 ares 65 centiares !). Finalement, le jury indemnise les Saviniens à une hauteur de 68 759 F, soit 8 % de plus que l'offre de la Compagnie, estimant tantôt que celle dernière avait « bien offert », rectifiant l'offre souvent légèrement, doublant le montant proposé pour certains (16).

Les terrains entièrement acquis, les travaux terminés, la ligne est inaugurée solennellement le 2 mai 1843. Moins de deux ans plus tard, une circulaire fixe l'ouverture de la station de Savigny. Signalons enfin que le premier jour de la révolution de 1848 (dont la conséquence fut l'abdication de Louis-Philippe), le 22 février, des jeunes Saviniens provoquent une agitation anti-ferroviaire. Voulant incendier l'embarcadere de la station et enlever les rails, ils crient « À bas le chemin de fer ! » : le railway devient alors le symbole local de la monarchie de Juillet qu'il faut renverser (17).

### 2. 1881 : la Grande Ceinture de Paris

Jusqu'en 1880, année où la construction de la Grande Ceinture de Paris est arrêtée, les Saviniens profitent des commodités et des inconvénients du train. Le processus conduisant aux expropriations est identique à celui de 1841 et n'a d'ailleurs pratiquement pas varié. La commission d'enquête d'utilité publique s'est réunie en avril 1881 pour les terrains sis sur la commune de Savigny. Les délibérations du jury chargé d'indemniser les propriétaires refusant l'offre de la Compagnie sont rendus en juillet. Les expropriations touchent alors cinq lieux-dits et suivent trois chemins : soit 203 parcelles cadastrales privées, dont nous connaissons exactement la superficie pour 139 d'entre elles, 94 ares 31 centiares (état lacunaire). Le parcellaire indique que ce sont essentiellement des vignes et des pièces de terres à vigne, ce qui explique la présence importante de propriétaires vigneron ou marchands de vins dans les 47 familles patronymiques recensées.

Les transactions à l'amiable n'ont pas abouti pour 4 individus : dix parcelles cultivées en luzerne, avoine, haricots, pommes de terre, soit 22 ares 74 centiares, pour lesquelles la Compagnie avait offert un montant total de 1 831 F. Les réclamations nous sont inconnues. Les documents indiquent que le jury a augmenté les offres de près de 50 % (moyenne). Terrains vendus, travaux réalisés, les Saviniens peuvent dès lors emprunter une deuxième ligne, la Grande Ceinture de Paris, en prenant leur ticket au guichet de leur gare (18).

### 3. 1888 : la Gare de marchandises

Les origines de la gare de marchandises, construite en 1888-89, résident certainement dans un rapport rédigé en août 1883. Depuis un an, un service de petite vitesse est établi à Savigny. Ce dernier donne, en juillet 1883, l'ordre à la station d'Épinay de réexpédier en grande vitesse sur Savigny un wagon de houille de 10 000 kg. Cela s'avère finalement

impossible : on ne peut matériellement pas décharger le contenu sur les trottoirs étroits de la station saviniennne !

L'idée de l'établissement d'une gare de marchandises fait donc son chemin. Mai 1886, le ministre des Travaux publics approuve la décision. Mai 1887, le décret d'utilité publique est prononcé. Septembre 1887, les plans sont déposés à la mairie et une enquête est réalisée. Février 1888, un arrêté préfectoral détermine les propriétés devant être expropriées. Le tribunal de première instance de Corbeil statue enfin sur les expropriations : 43 parcelles cadastrales sont touchées ainsi qu'un chemin communal (formant pour la Compagnie 21 lots, dont une propriété d'agrément de plus de 54 ares), soit 1 hectare 7 ares 16 centiares. De ce côté de Savigny, les onze propriétaires concernés possèdent essentiellement de la terre de culture, des jardins potagers dans lesquels poussent des asperges en grande quantité, des groseilliers, des fraisiers et des arbres fruitiers (pêchers, pruniers, poiriers en espalier, cerisiers). On signale également la présence d'un jardin « dessiné à l'anglaise ».

Douze dossiers sont traités à l'amiable par la Compagnie pour un montant total de 69 194 F (suivant la qualité et la nature des parcelles, elle proposa entre 75 et 600 F l'are). En novembre 1888, le jury délibère sur les indemnités à accorder aux neuf propriétaires dits récalcitrants : la Compagnie a offert une somme globale de 3 604 F, ils en réclament 7 838 F, ils obtiendront 22,5 % de plus, soit 4 416 F. Quelques mois plus tard, la gare de marchandises marche à plein régime pendant que le trafic voyageurs de banlieue se développe très lentement (19).

### 4. 1903-1904 : le doublement des voies et la Gare actuelle de Savigny

Enfin, les derniers grands changements connus par les Saviniens surviennent après les catastrophes ferroviaires de Juvisy et Choisy-le-Roi qui ont fait souligner l'urgence du doublement des voies. La décision ministérielle est prise en décembre 1899. Mais, il faut attendre mars 1901 pour que le décret d'utilité publique (section Paris - Brétigny) paraisse, et, mars 1903 pour que le jury chargé d'indemniser les propriétaires expropriés refusant de traiter à l'amiable se réunisse.

Les jugements d'expropriation n'ayant pas été retrouvés, l'étude a été réalisée sur le cahier des délibérations du jury. Il présente 47 dossiers, pour une superficie totale de 3 hectares 54 ares 11 centiares, subdivisés en 73 lots (pour la Compagnie), soit 153 parcelles cadastrales et une partie du chemin communal des Franchisés à Saint-Martin. Vingt-six lots ont été traités à l'amiable entre le moment où le jury a été formé et celui où il a délibéré. Les lots représentent principalement des terres cultivées, des jardins potagers aux fruits identiques à ceux qui sont recensés en 1888 ; deux portions du canal de fuite du Mort Rû sont également atteintes par l'arrêt d'expropriation.

Pour les 47 lots, la Compagnie offre 21 165 F (à six reprises, elle proposera un franc symbolique à des propriétaires de terrains couvrant entre 21 centiares et 9 ares 34 centiares). Les réclamants totalisent une somme de 248 050 F, plus de dix fois le montant offert ! Il faut dire que la lenteur avec laquelle cette affaire a été traitée fut la source d'un fort mécontentement. Preuve en est l'exemple de monsieur CLAUSS, pharmacien de la Grande Rue qui achète en 1900 un terrain en face de la place Davout afin de transférer son officine dans un édifice neuf. Ayant eu connaissance du doublement des voies, il soumet la question aux ingénieurs de la Compagnie. Sans réponse, il réitère sa demande par voie notariale. Rien. Il décide donc de faire construire sa boutique. Les plans sont prêts lorsque le projet est officiellement rendu public : avec l'élargissement des voies, son entrée se trouve orientée vers la ligne et non vers la place. Alors que la Compagnie lui offre 585 F pour son terrain, ce pharmacien

réclame 7 300 F pour l'ensemble des préjudices causés. Le jury a-t-il entendu les Saviniens expropriés ? Il semble que oui : le montant des indemnités se monte à 95 666 F, soit 352 % de plus que l'offre globale de la Compagnie (20) ! Reste à construire la nouvelle gare. Heureusement, la Compagnie est déjà propriétaire du terrain...

Pendant près de 80 ans, quelques petits travaux sont effectués sur le réseau ferré savinien sans véritablement modifier le paysage urbain aux alentours. Dans la deuxième moitié des années 1980, les aménagements de la place Davout et de la place de la Gare offrent aux Saviniens des accès à la gare plaisants et fonctionnels.

Pour terminer cette étude, évoquons le trafic voyageurs. En 1900, une centaine de voyageurs utilisent la ligne de banlieue (actuelle ligne du RER C). Ce trafic double en 1907 après l'électrification de la section Paris - Juvisy et le doublement des voies. En 1952, six trains par jour seulement stationnent à Savigny en partance pour Paris. Il y en a autant provenant de Paris et s'arrêtant à Savigny. En 1968, 620 trains par jour circulent sur cette ligne : 55 stationnent à Savigny en direction de Paris, 58 en sens inverse. On recense 11 000 voyageurs dont 4 000 jeunes utilisant le train comme moyen de transport à Savigny. La gare savinienne est alors classée au troisième rang du trafic banlieue Sud-Ouest (21).

#### Notes

- (1) *Tangentielle Ferrée sud - Comité de Pilotage du 17 février 1997*, Sous-préfecture de Palaiseau, secrétariat général, CBAGT, plaquette de 13 p.
- (2) Comparaison entre un plan actuel de Savigny-sur-Orge et les indications fournies par le maire de Savigny, Jules PETIT, et le préfet AUBERNON en 1841, les ingénieurs des chemins de fer en 1841, 1844, 1881, 1887-88, 1903-04 (documents de la série Up déposés aux Archives départementales de l'Essonne).
- (3) Voir la communication de Georges GRULOIS, *La naissance du Chemin de fer*, dans cette plaquette.
- (4) Archives municipales de Savigny - Exposition sur *Le Chemin de fer à Savigny-sur-Orge, 1847 - 1997*, Bibliothèque-Médiathèque André Malraux, septembre 1997.
- (5) Sp 136, Mise en demeure pour la Compagnie de chemin de fer d'Orléans d'enlever un atterrissement sous le viaduc du chemin de fer portant préjudice au moulin de Savigny (19 avril, 13 mai et 13 juillet 1847) ; Sp 1106, Chemin de fer de grande banlieue (1932-1939) ; Sp 1107, Chemin de fer (1930-1940) ; Sp 1108, Chemin de fer (1836-1939).
- (6) Up 965, Tribunal de première instance de Corbeil (1879-1881) ; Up 972, Tribunal de première instance de Corbeil (1888-1903) ; Up 987, Tribunal de première instance de Corbeil (1841-1843).
- (7) *Le Journal de la Seine-et-Oise* (1841) ; *L'Abeille* (1841, 1842) ; *Le Petit Journal* (1902) ; le *Bulletin municipal officiel de Savigny-sur-Orge* (1968) ; *Le Ph* (1978) ; *Connaissance du rail* (1979).
- (8) TUFFLET Salvador, sous la direction de BARTHOLONI MF., *Paris - Orléans ou parcours du chemin de fer de Paris à Orléans*, Paris et Orléans, 1845, *inf.*, 51 p.
- (9) Up 987, Commission d'enquête pour la commune de Savigny-sur-Orge, chemin de fer de Paris à Orléans, 4 mai et 4 juin 1841 ; *L'Abeille*, n° 3 juin 1841 ; *Le Journal de la Seine-et-Oise*, 10 avril 1841.
- (10) Up 987, Délibérations du conseil municipal de Savigny-sur-Orge, département de la Seine-et-Oise, arrondissement de Corbeil, 25 avril 1841.
- (11) Up 987, Commission d'enquête ..., *op. cit.* ; Lettre de BAUDRY, propriétaire du moulin de Juvisy et de la forge d'Auvin-Mons, 26 avril 1841. Lieux-dits ou quartiers concernés : au Dessus de Saint-Martin, les Saint-Martin, sous le Nid de Chien, le Nid de Chien, au Dessus du Marais pour Dieu, le Marais pour Dieu, la Bataillère, la Prairie de Savigny, le Christ, le Fonceau, la Fontaine Blanche, les Chêches Feuilles, le Village, le Dessus du Cimetière, les Judas, les Champs de Grigny, les Sables.
- (12) Up 987, Lettre de la Maréchale et Princesse d'ECKMÜHL au conseil municipal, 25 avril 1841.
- (13) Up 987, Lettre de la Princesse d'ECKMÜHL à la commission d'enquête, 19 mai 1841.
- (14) Up 987, Arrêtés du préfet d'AUBERNON, préfecture du département de Seine-et-Oise, relatifs au tracé définitif du Chemin de fer d'Orléans, 14 août et 22 octobre 1841.
- (15) Up 987, Jugements d'expropriation concernant la commune de Savigny-sur-Orge, 19 novembre 1841.
- (16) Up 987, Délibérations du jury chargé d'indemniser les propriétaires expropriés refusant de s'entendre à l'amiable avec la Compagnie de chemin de fer d'Orléans, 13 juin 1842 ; *L'Abeille*, n° 29 avril 1842.
- (17) *Bulletin municipal officiel de Savigny-sur-Orge*, décembre 1968.
- (18) Up 965, État collectif des propriétés à acquérir pour l'établissement du chemin de fer de la Grande Ceinture de Paris et de ses dépendances, 25 avril 1881 ; Jugements d'expropriation pour cause d'utilité publique, 28 avril 1881 ; Délibérations du jury ..., 4 et 7 juillet 1881. Lieux-dits concernés : le Nid de Chien, sous le Nid de Chien, les Sables, les Champs de Grigny, et le Chantier de Pierre Fortin.
- (19) *Bulletin municipal officiel de Savigny-sur-Orge*, décembre 1968 ; Up 972, État collectif des propriétés nécessaires à l'établissement d'un service de marchandises sur le territoire de la commune de Savigny-sur-Orge, 28 novembre 1887 ; Jugements d'expropriation, 9 février 1888 ; Plan d'ensemble et profil en long des chemins relatifs à l'établissement d'un service de marchandises, 1<sup>er</sup> juillet 1887 ; Délibérations du jury ..., 12 et 29 novembre 1888 ; Extrait du plan parcellaire de la commune de Savigny, 29 novembre 1888. Lieux-dits concernés : la Fontaine Blanche, les Chêches Feuilles, le Village (une partie), sur la Cave du Seigneur.
- (20) Up 972, Délibérations du jury ..., 21 mars 1903 ; *Le Petit Journal*, n° 9 mai 1902 ; *Connaissance du rail*, 1979 ; *Le Ph*, 1978. Lieux-dits concernés : la Prairie de Saint-Martin, au Dessus de Saint-Martin, les Saint-Martin, au Marais Pourdieu, au Dessus du Marais Pourdieu, le Fonceau, le Village (une partie), sur la Cave du Seigneur, au Dessus du Cimetière, les Judas, les Champs de Grigny.
- (21) *Bulletin municipal officiel de Savigny-sur-Orge*, décembre 1968.

Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT  
1997



La Mémoire de Savigny, n° 10, septembre 2005

Publication coordonnée par : Bernard MÉRIGOT, maire adjoint chargé du Patrimoine et des Syndicats intercommunaux.  
Comité de rédaction : Roland GAUCIAT, Georges GRULOIS, Bernard MÉRIGOT, Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT, Muriel VAILLANT.  
Renseignements : Service du Patrimoine, Mairie, 48, avenue Charles de Gaulle, B.P. 123, 91605 SAVIGNY SUR ORGE CEDEX.  
Téléphone : 01 69 54 40 96 ; Répondeur-Télécopieur : 01 69 54 40 97.  
Courriel : patrimoine@savigny.org ; Site internet : www.savigny.org