

## Le chemin de fer sur route : l'Arpajonnais

Sur un parcours de 32 km, l'*Arpajonnais* est le nom donné au chemin de fer sur route reliant le « ventre de Paris » (les Halles) à la ville d'Arpajon. Outre le transport de passagers, l'Arpajonnais était également un moyen d'assurer l'acheminement de la production maraîchère de cette banlieue sud.

C'est le 13 février 1891 que le Président de la République, M. Sadi Carnot, signe le décret déclarant « d'utilité publique l'établissement d'un tramway de Paris à Arpajon ». Les travaux débutent la même année et l'intégralité de la ligne est livrée en 1894.

Installé sur la N20 entre la porte d'Orléans et Antony, longeant la D 167 puis la D 168 jusqu'à Saulx-les-Chartreux, le rail rejoint ensuite le terminus d'Arpajon à travers champs.

Sur son tracé, Bourg-la-Reine compte 3 stations :

- **Faïencerie**



- **Condorcet**



- **et Petit Chambord**



Si le tronçon Paris-Antony est construit à double voie, la particularité de cette portion reste le célèbre « étranglement de Bourg-la-Reine » : entre la rue de la Bièvre et la place Condorcet, la voie unique est en effet le seul moyen de franchir la partie la plus étroite du cœur de ville.

Sur l'ensemble du réseau alternent trains de marchandises et trains de voyageurs tractés par des locomotives à vapeur. L'Arpajonnais est emprunté par les cultivateurs se rendant aux Halles vendre leurs produits alors que leurs fruits et légumes, récoltés dans les plaines de l'Hurepoix, sont arrivés pendant la nuit par le convoi des marchandises. Les ouvriers ou employés l'utilisent quotidiennement, matin et soir, pour rejoindre leur lieu de travail, usine ou bureau. Enfin, les Parisiens l'emploient dans un but touristique pour un pique-nique au bord de l'Orge ou pour se divertir aux guinguettes de l'Yvette.

En ce premier quart du XXème siècle, les banlieues sont les témoins d'un accroissement démographique significatif qui augmente ainsi le nombre d'usagers et influe donc sur la ponctualité des trains et allonge le temps de transport. De plus, nombreux sont les riverains qui se plaignent des fumées et du bruit des locomotives à vapeur. Avec les progrès réalisés en matière de traction électrique, l'électrification de la partie située entre la Porte d'Orléans et Antony est décidée en 1900, les travaux achevés en 1910. Les trains électriques omnibus s'intercalent dans la circulation à vapeur des convois de marchandises.

Petit à petit, cette ligne est remise en question. Le développement du chemin de fer et la généralisation des véhicules personnels sonnent le glas de ce chemin de l'Arpajonnais : en 1934, les municipalités sont averties de son remplacement par des autobus et des camions ; en 1936, le service de transport de marchandises est définitivement abandonné.