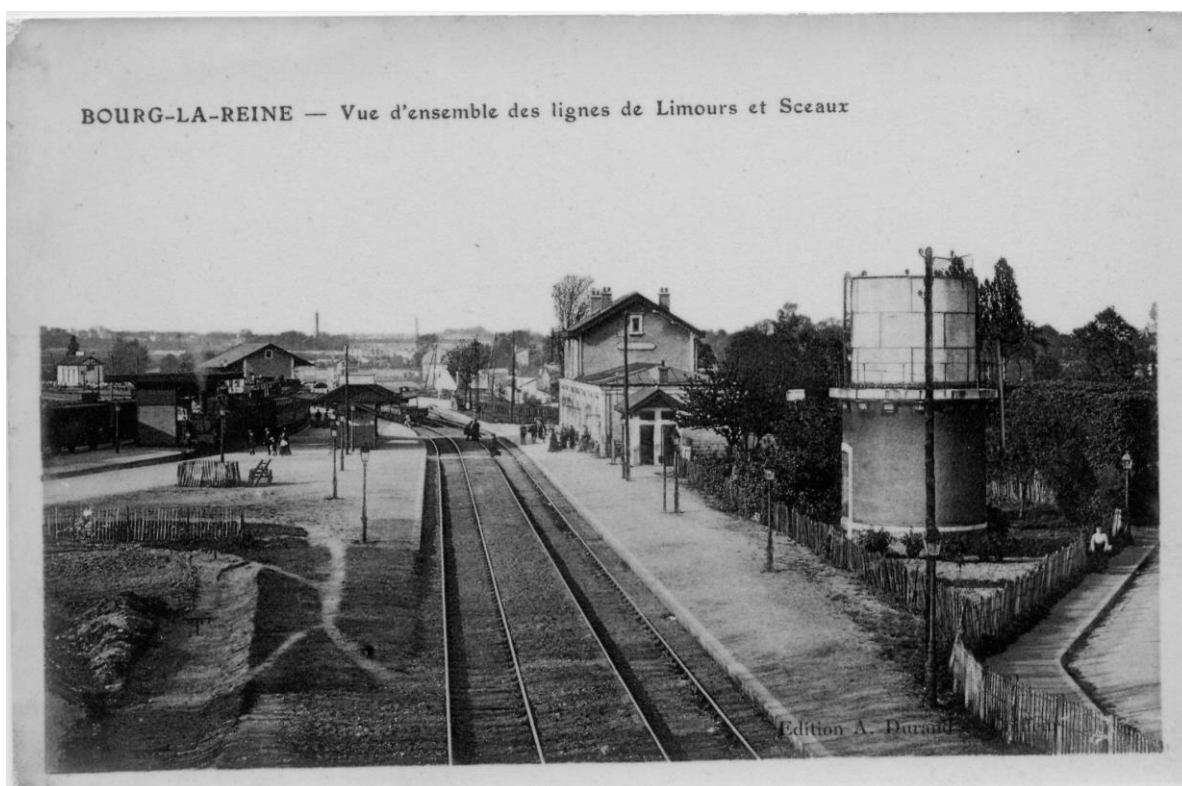


Le chemin de fer à Bourg-la-Reine

La ligne de chemin de fer entre Paris et Sceaux, appelée « la ligne de Sceaux », est inaugurée et ouverte au public en 1846. Elle relie alors la station de la « barrière d'Enfer » (Denfert Rochereau) à une station située en face du marché de Sceaux. A partir de Bourg-la-Reine, cette ligne est prolongée en 1854 vers Orsay. L'équipement est confié à **Jean-Claude-Républicain Arnoux** qui avait mis au point « un système de voiture articulée pour chemin de fer de toute courbure » sur voie large (1.75m) particulièrement efficace pour réduire le galbe des voies.

De 1891 à 1893 des travaux de modernisation de la ligne sont menés. D'une part le système Arnoux est remplacé par des rails à écartement plus réduit aux normes du chemin de fer (le système Arnoux était totalement différent de l'ensemble du réseau ferré français) et d'autre part, le tronçon Bourg-la-Reine-Sceaux est supprimé au profit d'une nouvelle branche reliant Robinson.



Aujourd'hui, la rue Arnoux témoigne de cet ancien tracé : dénommée ainsi en hommage à l'ingénieur, elle est réalisée en 1901 sur l'ancienne voie ferrée désaffectée en prévision de l'expansion de la ville sur cette partie du territoire. Pavée en 1905, viabilisée en 1912, elle est officiellement baptisée par la délibération du 17 mai 1913.

En témoigne également le pont des Blagis qui est inauguré le 1^{er} juin 1913. Son percement est le fruit d'innombrables rebondissements liés aux expropriations nécessaires pour réaliser la rue des Blagis. Il naît tout d'abord de la nécessité « d'établir une communication directe entre la ville et la plaine des Blagis » (vœu du Conseil municipal du 17 juin 1882) en rendant accessible aux voitures l'initial passage à niveau pour piétons. Puis, au fur et à mesure du développement du chemin de fer, la question de la sécurité des piétons devient primordiale. Avec l'augmentation du trafic liée à la modernisation de la ligne, cette question est mise, de façon récurrente, à l'ordre du jour des Conseils municipaux. François Laurin, le 2 novembre 1891, explique que ce passage « est devenu aujourd'hui plus dangereux que jamais par la multiplicité des trains et surtout par ceux directs et express qui n'existaient pas autrefois ».

Si un projet est retenu le 3 novembre 1900 par le Conseil, les travaux ne débuteront qu'en 1911... et cette liaison avec le cœur de ville sera finalement inaugurée le 1^{er} juin 1913.



Après les rénovations de la fin du XIXe siècle, la cadence des trains entre Bourg-la-Reine et Paris a doublé... et la population aussi ! Entre 1896 (3649 habitants) et 1921 (6038 habitants) l'accroissement démographique de la ville est significatif. En effet, le développement du chemin de fer en région parisienne a également modifié le paysage urbain. Des lotissements se construisent dans les environs de la ligne. Tel est le cas notamment des lotissements du Petit Chambord et de la Faïencerie.

