



BULLETIN N° 10

JUIN 1985

*Société Littéraire de Ourdan,
Département de Seine et Oise, autorisée, par
décision de Son Excellence le Ministre de l'Intérieur,
du 11 Pluviôse an 12.*



P. Marais, Paris. — Ourdan. — Rue de Chartres, vue prise de l'Éclat du Croissant.

CONNAITRE DOURDAN

Les CAHIERS des PELERINS

du HUREPOIX, de l'YVELINE et de NORMANDIE

Après la traditionnelle présentation du rapport moral et financier de notre Association, lors de notre Assemblée générale tenue en décembre 1984, et pour le plaisir de tous les adhérents présents, M. Auboin nous présenta "Les Souterrains de Beauce" illustrés par des diapositives réalisées par la Société Alnéloise d'Histoire et d'Archéologie. Marnières, glacières, habitations troglodytes, souterrains culturels, etc., témoignent de nos jours du vif intérêt de ces structures au cours des âges.

L'histoire de Ponthévrard, petite commune voisine de Saint-Arnoult-en-Yvelines, nous est relatée par les travaux de M. J.-L. Prêter. Bien qu'une partie des archives ait disparu, grâce aux comptes-rendus municipaux restants, et à la collaboration du Maire actuel, Mme Derreumaux, la période récente a pu être évoquée. La population est passée de 187 habitants en 1866 à près de 400 de nos jours. Les finances locales, bien que faibles, ont permis de contribuer à sa modernisation, jalonnée par les événements de l'histoire locale et nationale.

Entendue par toute la population de la commune, la cloche annonce les faits remarquables de la cité. Elle éveille à la vie commune et à la solidarité, et cela depuis des siècles. M. J.-J. Immel cite la "Marie-Anne" qui, construite en 1532 continue actuellement à Sermaise son rôle bienfaisant. En outre, il nous rappelle les étapes de la construction d'une cloche, le plus souvent fabriquée et fondue sur place.

"22, voilà le Donjon de Philippe Auguste". Telle pourrait être la phrase mémorisée par tous les Dourdannais. Ce moyen mnémotechnique spontané reflète la date de 1222, à laquelle les historiens fixent la construction du Donjon de Dourdan. C'est un repère précieux dans la longue histoire de notre cité déjà connue à l'époque gallo-romaine. Ce Donjon est visible avec les attributs de son époque encore bien conservés : fossés, tours, remparts du château.

c'est également une introduction à l'étude de M. H. Biucchi, qui nous retrace rapidement certains aspects de la vie et de l'œuvre du Roi Philippe Auguste, grand-père de Saint-Louis : réglementation de nombreux services publics telle la reconnaissance de droits pour les communes ; lutte pour l'intégration au domaine royal des provinces françaises convoitées par les Anglais, les Flamands et les féodaux ; adhésion aux grandes expéditions internationales occidentales que furent les Croisades.

Empierrée seulement, la route Dourdan-Saint-Arnoult a vu passer des bolides dès 1902. Suivant les critères reconnus à l'époque, plusieurs records officiels de vitesse y furent homologués. Avant l'épreuve, les candidats séjournaient à l'Hôtel de Lyon, tandis que les voitures stationnaient dans le jardin, devant la célèbre véranda, récemment transplantée de l'Abbaye de l'Ouye. Dourdan contribua, à l'aube de l'industrie automobile, à la développer par l'émulation des constructeurs et celle des pilotes, où les Français brillent encore en 1985. MM. Prêter et Garriot nous retracent fidèlement ces événements.

"Connaître Dourdan", rubrique contée avec amour par M. A. Garriot, s'enrichit dans ce bulletin des rues de Chartres et du Faubourg de Chartres. L'histoire de cette artère se confond avec celle de Dourdan. La rue de Chartres et son prolongement ont vécu toutes les pulsations de notre cité depuis sa création jusqu'à nos jours.

Si la chaussée contribua et contribue encore aux différentes manifestations populaires, qu'elles soient politiques, sportives, culturelles, militaires ou religieuses, où les fêtes locales et nationales sont représentées, notre chroniqueur pousse la minutie de la recherche à évoquer la chronologie des commerçants, leurs activités commerciales, sans oublier ceux qui se distinguèrent par d'autres occupations. C'est une étude remarquable par sa documentation, rehaussée par une abondante illustration.

Pour fêter le 10e numéro de notre Bulletin, notre Association a le plaisir de vous offrir trois reproductions séparées de cartes postales .

J. ROZE, Président

L'Assemblée générale 1984



Photo Mme H. BRUGIER

Journal "Les Nouvelles"

Le samedi 15 décembre 1984, près de 80 adhérents assistèrent à l'assemblée générale ordinaire de notre société.

Après quelques mots de bienvenue et la présentation de l'ordre du jour de cette séance par M. J. Rozé, président, le secrétaire M. J.-L. Prêter présenta le rapport moral et d'activité.

Il rappela tout d'abord les projets de l'an dernier : Atteindre en 1984 les 200 adhérents, organiser la visite de l'Abbaye de l'Ouye ainsi qu'une promenade et une conférence-projection et enfin , clore l'édition de l'Histoire de Saint-Martin-de-Bréthencourt. C'était un programme bien chargé pour les bénévoles du conseil d'administration mais ce défi a été relevé et même dépassé.

Tout d'abord, la "Salle Jean Chanson "fut inaugurée au Musée du Château de Dourdan par M. Yves Tavernier, député-maire de notre ville en présence de Mme Chanson et de sa nombreuse famille. La foule des grands jours se déplaça pour rendre un hommage amplement mérité à celui à qui Dourdan doit beaucoup. C'est d'ailleurs l'une des sociétés qu'il créa et qui se nomme aujourd'hui "l'Association des Amis du Château de Dourdan et de son Musée présidée par M. P. Chantaloup, qui tint à acheter la plaque qui est fixée, nous espérons, pour toujours sur la porte d'une des salles du Musée.

Le dimanche 30 juin, 80 adhérents visitèrent l'Abbaye de l'Ouye sous la conduite des Sœurs Ursulines. Si l'on totalise ce chiffre à celui de 1983, il s'avère que 220 personnes ont visité ce lieu charmant.

Ce même mois, notre bulletin N° 8 fut édité, contenant en particulier la dernière période de l'Histoire de Saint-Martin-de-Bréthencourt" et également deux autres articles : "L'avion et la villa des Châtelliers" écrit par M. D. Jalmain et une découverte originale de notre cité sous le titre figurant sur la couverture de notre bulletin "Connaître Dourdan". Cette rubrique, rédigée par M. A. Garriot, va permettre d'effectuer un large tour d'horizon sur les activités passées et actuelles, les curiosités et surtout quand cela est possible, de connaître la provenance du nom de chaque voie de Dourdan. Les lieux-dits, les belles demeures ainsi que les édifices et monuments historiques de notre ville ne seront pas oubliés.

Avant les vacances, nous prîmes la décision de rééditer nos anciens bulletins et ce pour la dernière fois.

A la rentrée, le 30 septembre, notre société participa à la première Fête des Associations en étant présente dans un stand. Malgré un temps exécrable, quatre nouvelles adhésions furent enregistrées.

Le 21 octobre, M. Fié, président de la SAFODORE, conduisit en forêt les 40 adhérents qui avaient répondu à notre invitation. Un beau soleil nous accompagna à la découverte du Chêne des Six Frères, arbre unique dans la région. Au cours de ce second semestre, un descendant de Messire Roger qui fut au XVIIIe siècle conseiller du Roi, président et lieutenant général civil criminel et de police, commissaire enquêteur et examinateur au bailliage royal du comté de Dourdan, subdélégué de l'intendance d'Orléans, nous demanda des renseignements généalogiques sur son illustre aïeul. Ce monsieur fut très satisfait de notre communication.

Le 25 novembre, quelques membres du conseil furent présents au Colloque des Sociétés Historiques et Archéologiques organisé par la Bibliothèque centrale de prêt de l'Essonne. Notre secrétaire, M. J.-L. Prêter, présenta à la nombreuse assistance notre association et insista sur le fait qu'il est grand temps de recueillir auprès des Anciens les renseignements concernant l'histoire contemporaine de leur lieu de résidence, car il a constaté que les registres de délibérations du conseil municipal de nombreuses localités de notre région avaient disparu ainsi qu'à Dourdan. Ces pertes risquent de poser des problèmes aux personnes qui voudront étudier à l'avenir l'histoire de leur commune.

Les 7 et 8 décembre, nous participâmes à la Foire à la Brocante organisée par le Lyons Club de Dourdan qui avait accepté de nous accueillir. De nombreux bulletins furent vendus et l'onregistra quinze nouvelles adhésions.

Au cours de cette assemblée générale, le bulletin N° 9 fut distribué aux adhérents présents dans lequel on peut lire en particulier : La monographie de Ponthévrard, l'Histoire contemporaine de l'Ouye, une promenade poétique en ce même lieu et bien entendu "Connaître Dourdan".

Notre action ne s'est pas arrêtée là. En effet, nos dépositaires ont vendu plus de 250 bulletins et au 31 décembre 1984, 271 familles avaient rejoint notre association contre 196 en 1983. Notre machine à écrire étant tombée en panne lors de la frappe du Cahier N° 8, M. Blondeau nous prêta la sienne qui est électronique. La découverte de ce nouveau matériel très performant^ qui, de plus, donne au texte une présentation impeccable, nous a incité à acheter une machine à écrire du même genre qui a permis de taper le bulletin N° 9.

Radio Sucre d'Orge, par l'entremise de M. Herpin, animateur de l'émission littéraire, nous invita à trois reprises à présenter nos diverses publications.

Voici maintenant nos projets pour 1985 :

Atteindre les 300 adhérents ; publier le bulletin N° 10 courant juin, lequel contiendra une surprise, ainsi que le N° 11 en décembre. Une promenade sera certainement organisée et nous participerons à la Fête des Associations en septembre ainsi qu'à la Foire à la Brocante, courant décembre. Enfin, nous inviterons un conférencier pour notre assemblée générale.

Nos principaux objectifs sont : L'édition de l'Histoire ancienne et contemporaine de Ponthévrard, Corbreuse, Saint-Cyr-sous-Dourdan et du Val Saint-Germain jusqu'à fin 1986, continuer la rubrique "Connaître Dourdan" et bien entendu la publication d'autres sujets qui sont en préparation.

M. J.-L. Prêter termina son exposé en remerciant tous les organismes ou particuliers qui ont aidé la Société Littéraire en 1984. Il s'agit de : M. le député-maire et le conseil municipal de Dourdan, Mme et MM. les maires de Ponthévrard, Saint-Martin-de-Bréthencourt et de Corbreuse, le service culturel local, Mme Ceccaldi-Borromei, conservateur du Musée, les directeurs des services d'archives de l'Essonne et des Yvelines, M. Blondeau, les sociétés suivantes : L'Association Alnéloise d'Archéologie et d'Histoire locale, l'Association des Amis du Château de Dourdan et de son Musée, la S.A.F.O.D.O.R.E, le Lyons Club, Radio Sucre d'Orge, les Imprimeries Gilot de Dourdan et Mariette de Limours ainsi que les journaux suivants : Dourdan d'Aujourd'hui, l'Echo républicain de Chartres, le Républicain, Les Nouvelles, Le Parisien, la Marseillaise et le Trait d'Union. N'oublions pas non plus nos dépositaires qui sont les Amis du Château de Dourdan, le Syndicat d'Initiative et les librairies "Le Temps retrouvé" et Gérard Palmantier. Les adhérents furent également remerciés pour leur fidélité.

Par la suite, M. Lecresnais, maire-adjoint représentant M. Y. Tavernier, prononça des paroles d'encouragements, souhaita un rapprochement de la Société Littéraire et des Amis du Château afin de recueillir les témoignages des anciens dourdannais.

Les élections à main levée permirent la reconduction de MM Rozé et Immel au sein du conseil, aucun autre candidat ne s'étant manifesté.

La parole fut donnée ensuite à M. J. Louvet, trésorier. Il ne put donner que l'état des finances au jour de l'assemblée, mais voici ci-dessous le résultat financier au 31 décembre 1984.

RECETTES

En caisse au 1er janvier 1984.....	1025,47 F
Subvention départementale.....	200,00 F
Subvention communale	600,00 F
Cotisations membres actifs et bienfaiteurs.....	21085,50 F
Vente des bulletins en librairies.....	19002,97 F

TOTAL	41913,94 F
-------	------------

DEPENSES

Frais généraux, administratifs et de fonctionnement.....	9074,49 F
Achat de matériel et d'équipement	7200,78 F
Coût d'impression des bulletins N° 8 et 9	17154,30 F

TOTAL	33429,57 F .
-------	--------------

En caisse au 31 décembre 1984 : 8484,37 F

Tous ces rapports furent adoptés par l'assemblée.

L'on aborda ensuite les questions diverses et M. Biucchi demanda le soutien de l'assemblée afin de proposer à M. le maire et à son conseil, l'appellation d'une rue ou place de Dourdan sous le nom de Philippe Auguste. M. Rozé lui répondit que le conseil d'administration n'avait pris au préalable aucune décision à ce sujet. Après d'autres questions posées par l'assistance, M. Auboin président de la Société Alnéloise d'Archéologie et d'Histoire locale présenta aux auditeurs charmés, les différents souterrains que son association a pu découvrir et fouiller en Beauce.

La séance fut levée vers 18 heures 30.

J.-L . PRETER



Photographie prise au cours de la diffusion d'une émission littéraire de Radio Sucre d'Orge. M. J.-F. Herpin, animateur, était entouré par MM. A. Garriot (à gauche) et J.-L. Prêter (à droite) .

Histoire de Ponthevrard

du XIXe siècle à 1985

par J.L. PRÊTER



Certains lecteurs penseront peut-être que cette histoire contemporaine est trop récente, trop proche de nous et manque donc d'intérêt. Faut-il attendre la fin de notre vingtième siècle pour espérer qu'il soit demandé à un instituteur, (à condition que chaque village ait encore le sien d'ici-là), de rédiger une monographie comme cela fut le cas en 1899 ?

Je pense qu'il ne faut pas attendre cette date. La Société Littéraire a les moyens actuellement de publier l'histoire contemporaine de chaque village des deux anciens cantons de Dourdan, profitons-en !

Vous pensez peut-être que les recherches que j'ai effectuées ont été un jeu d'enfant. Ce ne fut pas le cas, car comme à Saint-Martin-de-Bréthencourt, des registres de délibérations du conseil municipal ont disparu et c'est bien plus grave à Ponthevrard, car le plus ancien registre visible débute en 1939. Cette perte irrémédiable des livres plus anciens laisse un large vide pour la connaissance d'une grande partie de l'histoire du village. Le cri d'alarme que j'ai lancé 1'an dernier lors du Colloque des Sociétés Historiques et Archéologiques de Chamarande se confirme. Seuls, les Anciens, grâce à leurs souvenirs, peuvent permettre de rassembler quelques informations. Hélas, comme chacun sait, le temps passe et sur cette terre nul n'est immortel. Les personnes qui ont connu le début de notre siècle sont de plus en plus rares et pour certaines, si elles vivent encore, la mémoire les abandonne. Fort heureusement, les Archives de l'ancienne Seine-et-Oise à Versailles conservent quelques courriers et extraits de délibérations que les Maires envoyaient au Préfet ou au Sous-préfet pour avis. En ce qui concerne Ponthevrard, j'ai pu recueillir quelques renseignements qui concernent la période que je n'ai pu retrouver dans les registres disparus.

Ainsi que vous le constatez, cela n'a pas été très simple de retracer cette histoire contemporaine, veuillez donc me pardonner de vous proposer une étude en partie incomplète. Malgré tout, vous verrez le village se "moderniser" petit à petit malgré les dévastations qu'ont pu causer, aussi bien dans les finances que parmi les hommes, les trois guerres. Ponthevrard comme les autres petites communes de la région est parvenue à devenir ce qu'elle est de nos jours, grâce à la ténacité des différents Maires et de leurs conseillers qui ont eu ou ont encore en mains les destinées de Ponthevrard. Permettez-moi de leur dédier cette "Histoire de Ponthevrard du XIXe siècle à 1985".

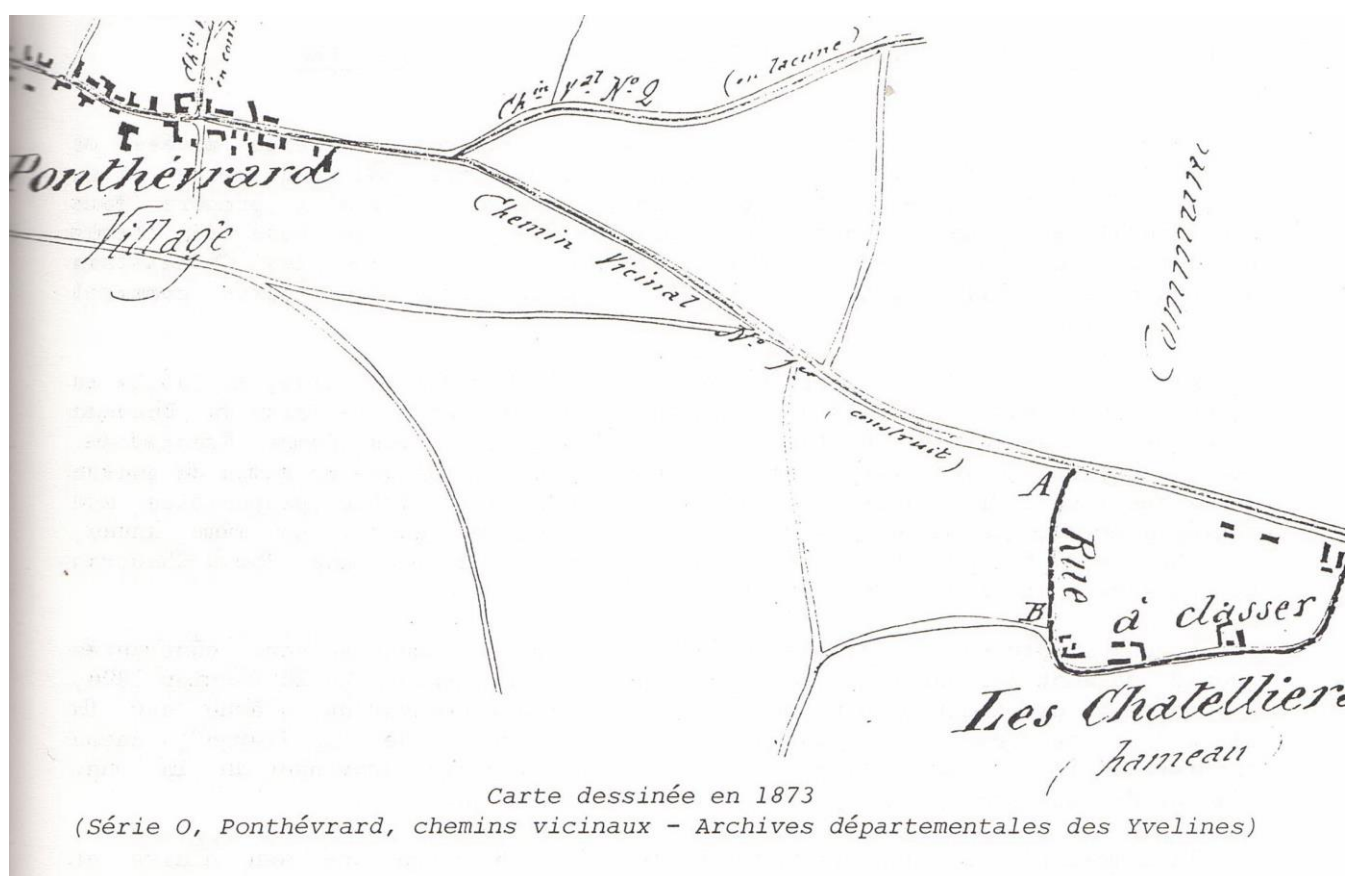
DE 1852 AUX CONSEQUENCES DE L'INVASION PRUSSIENNE

Si vous avez lu la monographie de M. Moule que nous avons publiée dans notre précédent bulletin, vous avez vu qu'il signalait qu'aucun bureau de bienfaisance n'existait à Ponthévrard. C'est exact, car, par exemple en 1852, alors que M. Grange est Maire du village, le conseil vote une somme de 15 francs pour subvenir aux secours des indigents.

Les ressources de Ponthévrard à cette époque étaient faibles, seules les dépenses peu élevées pouvaient être honorées. Le 8 novembre 1865, le conseil est obligé de demander un crédit de 300 francs pour le paiement des travaux de construction d'une mare communale.

L'année suivante, la population s'élève à 187 habitants. Une bibliothèque existe et l'achat d'une armoire s'avère indispensable en 1868. Il est décidé qu'un compartiment conservera les archives communales (les brochures des livres de délibérations ayant coûté 35 francs) et l'on consacrera la place restante aux ouvrages de la bibliothèque scolaire qui est ouverte aux élèves et également aux habitants de la commune.

Tous les problèmes financiers du village ne sont rien à côté de ceux qui vont être provoqués par l'invasion et l'occupation prussiennes en 1870 et 1871. En effet, l'armée ennemie réquisitionne et vole. Les personnes lésées vont bien entendu, après le départ des Prussiens, demander des dédommagements à la commune.



C'est ainsi que M. Bizet, fermier à Saint-Arnoult, qui parquait ses moutons sur les terres de Ponthevrard se fait voler cent bêtes. Quant à M. Rebiffé, ce sont des vaches, veaux, chevaux, voiture ainsi que de l'avoine et des hommes qui lui sont réquisitionnés. L'un de ses ouvriers est même retenu vingt-deux jours par les Prussiens. D'autres habitants du village : MM. Tessier, Calnut, Meurger, Oranger, Foucret, Labbé et Gatineau ont également subi des préjudices. Afin de solder les dépenses causées par l'occupation allemande, M. Tessier, Maire de Ponthevrard doit demander une aide financière à l'Etat. Son appel est entendu car M. le Président de la République, par lettre du 18 mai 1878, décrète que la commune est autorisée à emprunter 5425 francs remboursables en treize ans et à s'imposer extraordinairement durant la même période et ce, à partir de 1879.

Le puits communal ayant subi des dommages, M. le Maire est également autorisé à se servir d'une partie de cette somme empruntée pour y effectuer des réparations. La commune sera obligée, en plus, de soutenir deux procès jusqu'en cours d'appel à cause de dédommagements impayés et cela n'arrangera en rien ses finances.

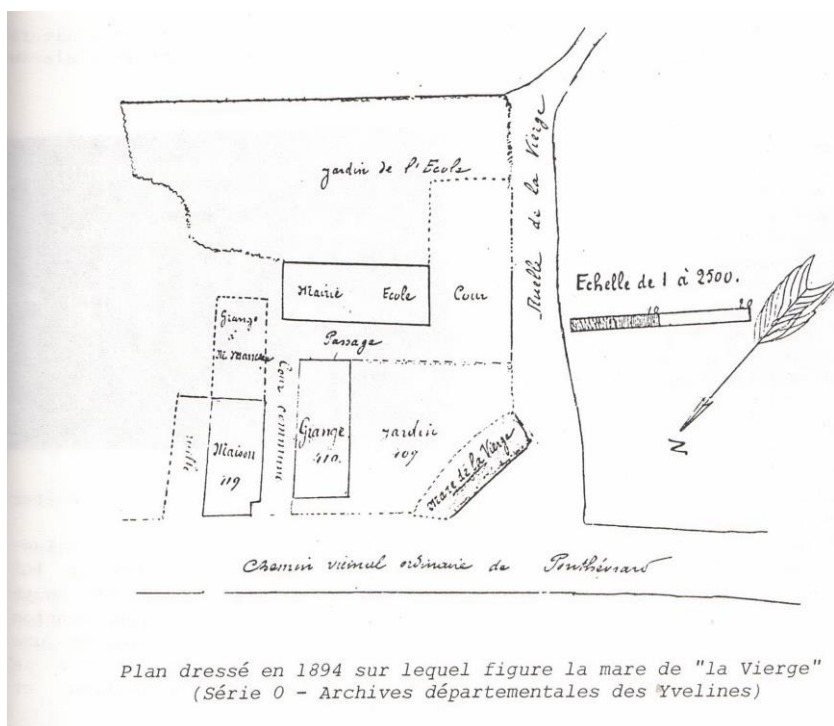
C'est à partir de cette époque, également, que le conseil décide d'imposer extraordinairement les habitants les plus riches du village pendant trente ans, pour rembourser un emprunt destiné au paiement des travaux d'achèvement des chemins vicinaux. Des acquisitions de terrains sont réalisées, à l'exemple de celui de M. Poirier, d'une superficie de 12 centiares, qui permet l'élargissement du chemin vicinal N° 3 menant de Ponthevrard à Sainte-Mesme.

DE LA CONSTRUCTION DE PUIITS A L'INSTALLATION DU NOUVEAU CIMETIERE

L'absence d'archives m'oblige à "survoler " rapidement treize années de la vie du village. Nous voici arrivés maintenant au 3 mai 1892 et à cette date, M. et Mme Decourt y vendent à la commune un emplacement de 10 m² à prendre dans leur propriété située aux Châtelliers, plus exactement sur le bord du chemin rural allant de Ponthevrard à ce hameau, également appelé rue des Châtelliers ou chemin de Brouville. Cet achat permettra l'édification d'un puits communal avec une pompe.

Le 19 février 1893, un autre sujet attire l'attention du Maire, M. Caille et de ses conseillers. Il s'agit d'une demande proposée par M. le Maire de Dourdan concernant l'adhésion de Ponthevrard à l'Association des Dames Françaises, dont le but est de secourir les militaires blessés ou malades en temps de guerre ainsi que les civils lors des calamités publiques. Cette proposition est adoptée et le conseil alloue la somme de 10 francs à cette œuvre. La même année, les chemins de fer de l'Etat présentent l'itinéraire de la ligne Paris-Chartres qui passera tout près de Ponthevrard.

Voyons maintenant les problèmes d'eau potable auxquels sont confrontés quotidiennement les habitants de Ponthevrard à cette époque. Le 20 février 1896, le projet de construction d'un puits est voté. Son implantation prévue sur la place de la mairie va causer la suppression de la mare "de la Vierge", cette dernière était seulement alimentée par les eaux pluviales provenant de la rue. L'achat de deux pompes est également décidé ce même jour.



Il semble bien que les habitants étaient loin de boire une eau claire et limpide. Pour en être convaincu, il suffit de lire le rapport d'un ingénieur qui a été chargé de s'intéresser à ce sujet en 1897 : "La commune ne dispose que de 2 puits, le premier d'origine très ancienne est situé dans le village même, et le second, de construction récente est établi au hameau des Châtelliers. Les eaux de ces 2 puits sont de nature très suspecte, celle du premier nommé est actuellement souillée par l'écoulement des purins et des eaux superficielles plus ou moins contaminées".

En janvier 1900, M. Vincent Alexandre Dubreuil, qui est né à Ponthévrard en 1852, succède à M. Caille en qualité de Maire. Cette même année, l'on apprend que les travaux exécutés pour le puits Neuf, situé sur la place de l'école-mairie, sont terminés ainsi que la réfection de l'ancien puits. Les deux pompes ont été posées et fonctionnent bien. L'architecte qui a dirigé les opérations se nomme M. Marois et les travaux de maçonnerie ont été confiés à l'entreprise Brencq-Bourlart à Saultain (Nord).

Un accident peu courant pour l'époque est relaté dans le "Courrier de Dourdan" paru le 24 juin 1900. Un chien d'assez grande taille, appartenant à M. Meurger, le charcutier du village, a été écrasé par une "voiture automobile montée par deux personnes participant à la course Paris-Lyon " et malgré les appels des témoins de l'accident, l'auto continua sa route et il a été impossible d'en "remarquer" le numéro.

Ce même journal daté cette fois du 13 juillet 1902 annonce que la loi pour la construction du chemin de fer de Paris à Chartres par Saint-Arnoult et Ablis a été votée le 3 juillet à la Chambre des Députés par 352 voix contre 176.

Le 21 juillet 1903, ce projet est reconnu d'utilité publique, au prix d'ailleurs d'assez grandes difficultés. Les travaux débutent en 1907 entre Massy-Palaiseau et Chartres et seront interrompus par la guerre de 1914-1918.

L'année suivante, M. Charles Paragot est Maire mais M. Dubreuil lui succédera en 1908. Le 19 décembre 1909, le conseil municipal accepte l'offre de Mme Flury, née de Madré, propriétaire, demeurant au château des Bordes (à la Celle-les-Bordes) qui abandonne gratuitement à la commune une parcelle de terrain de 45 ares 52 centiares située au lieu-dit "Le Brouville de Ribour", pour l'installation du nouveau cimetière. Cette parcelle est à prendre dans une pièce d'une contenance totale de 10 hectares 4 ares 95 centiares. De forme

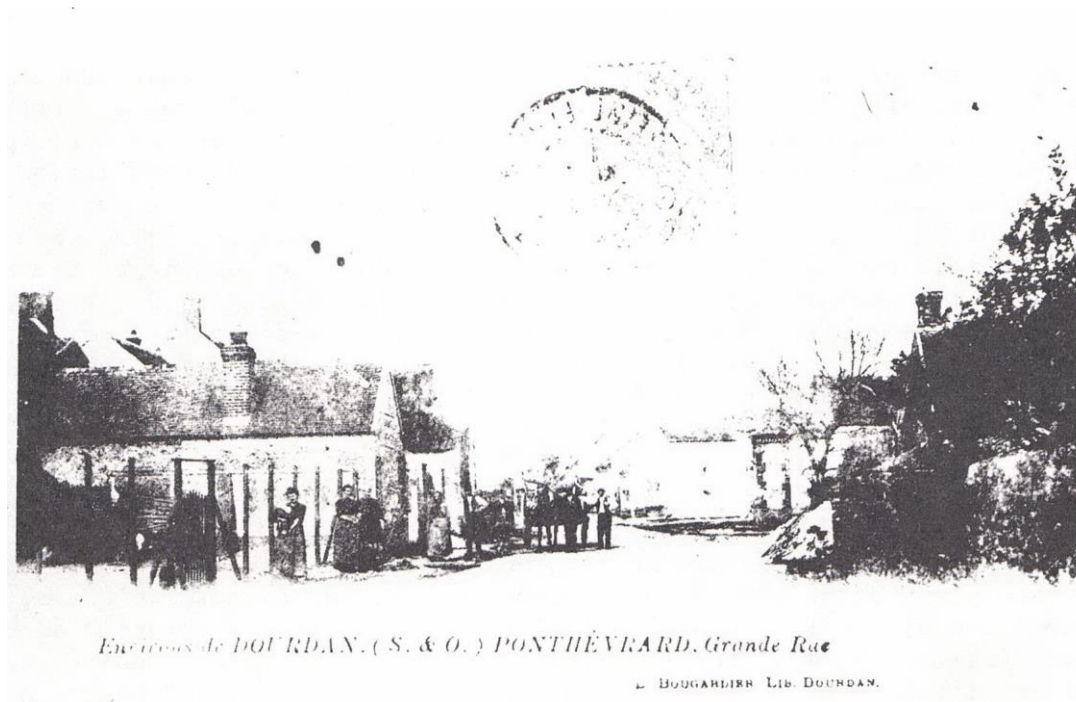


Photo J.-L. Prêter

triangulaire, elle est située à l'angle du chemin de Ponthévrard à Brouville et de celui de Ponthévrard à Auneau. Le terrain étant offert, les habitants du village, par le biais d'une pétition datée du 24 mai 1911, demandent à M. le Préfet de Seine-et-Oise son approbation pour l'installation de ce nouveau cimetière et lui signale en outre que "la création du nouveau champ de sépultures est de toute urgence dans la commune. L'ancien n'est plus assez étendu. A chaque appréhension d'un décès, nous sommes anxieux de savoir si vraiment nous pourrions trouver une nouvelle place sans porter atteinte au voisinage. Le cimetière actuel qui se trouve à côté de l'église est en même temps entouré de maisons d'habitation et d'une pompe à eau potable éloignée seulement de 30 mètres".



Collection A. Garriot



En 1912, l'eau du puits des Châtelliers est infectée et le conseil prend les mesures nécessaires pour que les travaux soient effectués par mesure d'hygiène. En attendant, les habitants de ce hameau sont obligés de parcourir près de deux kilomètres pour aller chercher de l'eau potable au village.

Pendant ce temps, le nouveau cimetière a été installé et le conseil municipal, réuni le 3 septembre 1913, considérant que les travaux sont terminés prie M. le Préfet d'autoriser l'ouverture d'un crédit de 3000 francs afin que le receveur puisse payer M. Malbé, architecte à Dourdan et Mme Veuve Bunel, entrepreneur à Saint-



Prêts de Mme G. Derreumaux

Arnoult. Cette même année, M. Gatineau, cultivateur, offre gratuitement à la commune une horloge sonnant les heures et les demies, garantie pendant dix ans, et prend à sa charge tous les frais d'installation et de remontage durant cinq années. Le conseil accepte bien entendu ce don et décide que cette horloge sera placée au clocher de l'église. En 1913, Ponthevrard compte 191 habitants, la fête patronale se déroule le deuxième dimanche de septembre et l'on dénombre trois agriculteurs : MM. Boulanger, Paragot et Odiau ; un marchand de bestiaux : M. Léon ; quatre cafetiers-débitants de boisson : MM. Mauvignian, Vallé, Ménard et Dumoulin ; un agriculteur ; M. Lhomme ; un maréchal : M. Touchard et un maraîcher : M. Elie.

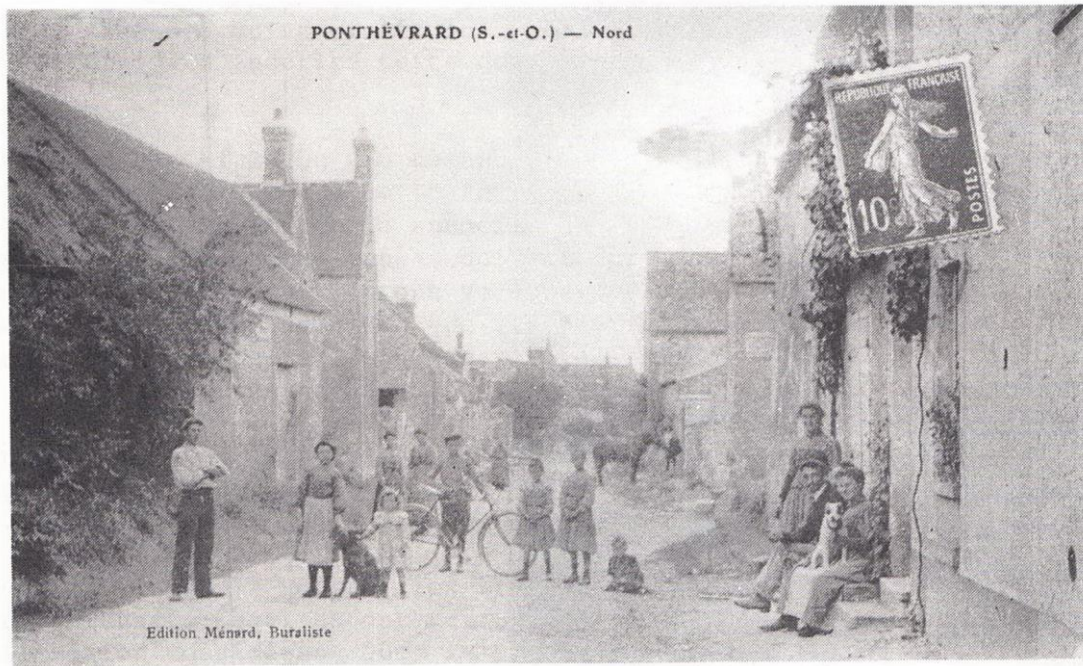
DE LA PREMIERE GUERRE A L'AUBE DE LA SECONDE

La première guerre mondiale ne s'est pas déroulée dans notre région mais Ponthevrard y a tout de même perdu quelques-uns de ses enfants. C'est ainsi que, par exemple, Louis Désiré Chappe, soldat au 117^e régiment d'infanterie, décède à Liancourt (Somme) le 24 septembre 1914. Le 22 mai 1916, Marcel Désiré Lhomme du 4^e régiment d'infanterie est tué à Vaux. En 1917, le 23 mai à 7 heures du matin, le soldat de 2^e classe Gaston Désiré Pillias, affecté au régiment de zouaves, décède à Sept Saulx (Marne) à la suite de ses blessures. A Heurtebise (Aisne), Germain Désiré Dablin du 118^e régiment d'infanterie, trouve la mort le 27 mai 1918. Enfin, le 18 juillet 1918 à 5 heures du matin, le chasseur de 2^e classe René Besnard est tué dans le chemin creux ouest d'Ignères (Aisne).

Malgré la présence de certains de ses hommes au front, la vie continue au village. Le Maire et les conseillers doivent par exemple faire face à un réseau routier en très mauvais état, à cause de la circulation quotidienne du service des automobiles de guerre du dépôt de Sainte-Mesme (Ville-Lebrun)- Elle sollicite alors de M. le Préfet un secours aussi élevé que possible pour pouvoir réparer et entretenir les chemins vicinaux.

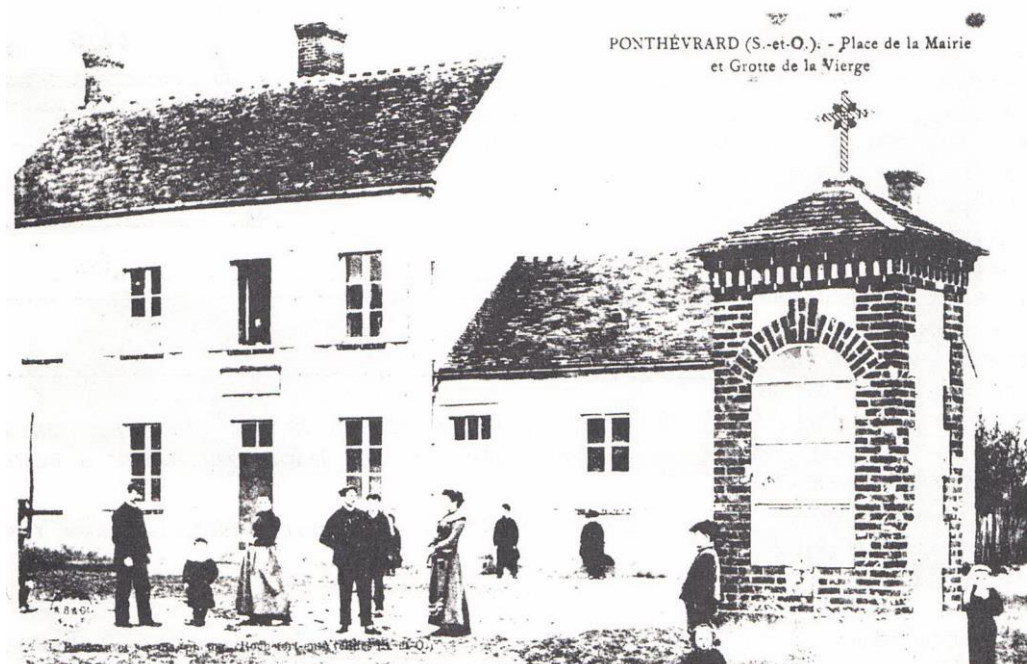


Collection A. Garriot



Prêt de Mme Dumontet

Les hostilités étant terminées, le conseil prévoit le 1^{er} juillet 1919, d'élever un monument à la mémoire des enfants de la commune morts pour la France et également l'installation d'une croix dans le nouveau cimetière. Quelques mois plus tard, le 9 novembre, il est délibéré que les 500 francs votés pour l'érection d'une croix seront employés à la construction du Monument aux Morts et le 8 janvier 1920,



Prêt de Mme Derreumaux

l'entreprise Héron de Dourdan présente un devis descriptif et estimatif. Cette même année, le conseil pense à ses enfants à naître et également à ceux qui sont décédés aux champs d'Honneur. C'est ainsi que le 22 août, il décide de doter chaque enfant nouveau-né d'un livret de Caisse d'Epargne avec un dépôt d ' 1 franc et le 7 novembre, une concession perpétuelle gratuite dans le cimetière communal est accordée aux enfants de la commune morts pour la Patrie.

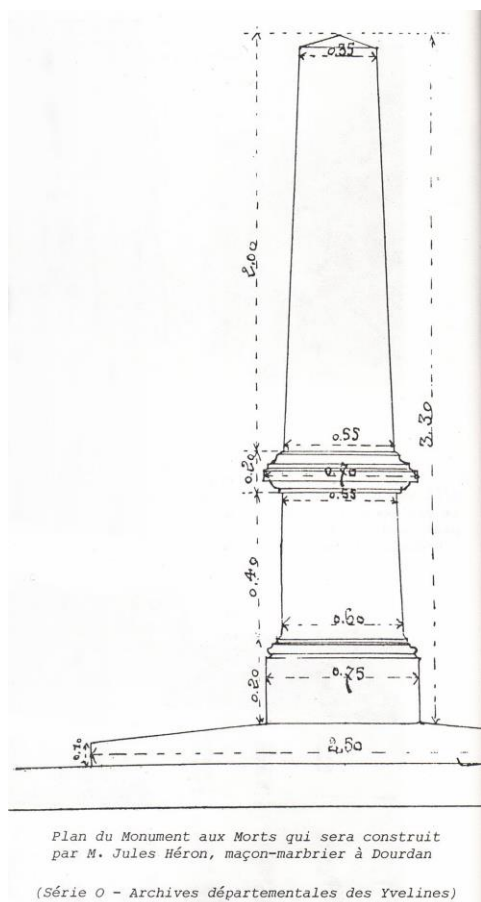


Photo A. Garriot

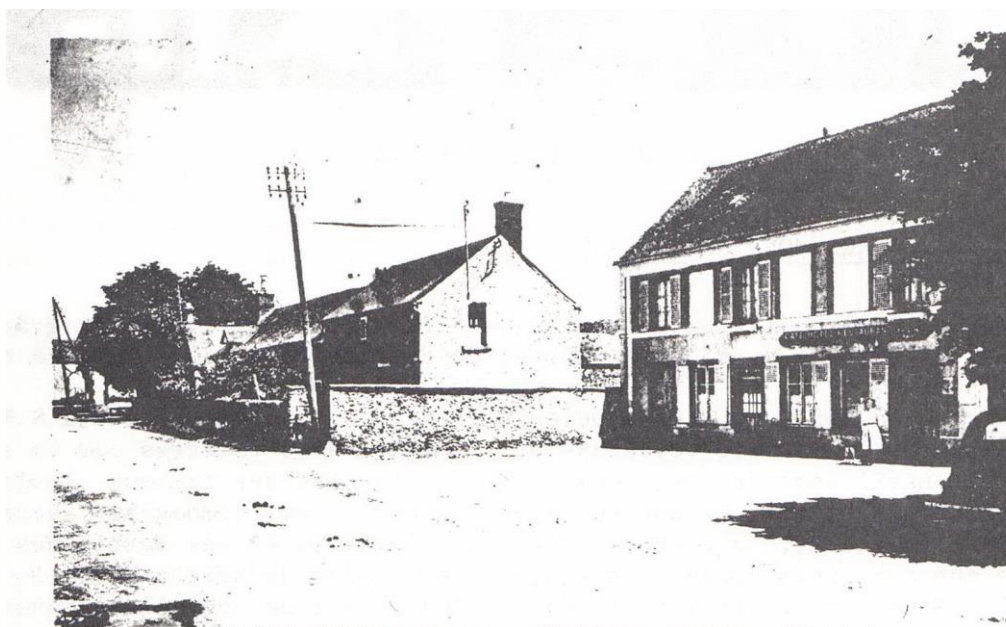
En cette même année 1920, la commune a toujours autant de mal "à joindre les deux bouts". Elle ne dispose pas, par exemple, des 300 francs demandés par les compagnies de sapeurs-pompiers de Saint-Arnoult et de Sainte-Mesme venus éteindre un incendie qui s'était déclaré chez M. Gatineau, le 7 novembre. Le conseil est obligé d'inscrire cette dette sur le budget de 1922 avec un intérêt de 6 %.

Je ne sais pas si le bureau téléphonique était installé auparavant dans la commune, toujours est-il que le 18 février 1923, Mme Veuve Mermier en accepte la gérance moyennant une indemnité annuelle de 1500 francs alloués par la commune. Quelques routes, cette même année, doivent être réparées à la suite des dégradations causées comme nous l'avons vu auparavant par les véhicules militaires de Villebrun. L'on apprend alors que les pierres proviendront des meilleurs bans de la carrière de La Celle-les-Bordes et le sable, de Denisy, ces travaux étant confiés à M. Albert Couasnon de Saint-Arnoult.

L'année suivante, le puits de la place de la Mairie pose à nouveau des problèmes et le conseil décide l'installation d'un appareil évitant son ensablement.

Depuis la fin de la guerre, les travaux de la construction de la ligne de chemin de fer Paris-Chartres ont repris à un rythme assez lent et en 1925, l'administration considérant, que la section Paris-Limours sera déficitaire, refuse les crédits supplémentaires à sa mise en service. Malgré cela, les travaux sont poursuivis avec opiniâtreté. Bien mieux, la ligne atteint tout de même Massy-Palaiseau.

En 1926, M. Le Préfet de Seine-et-Oise sollicite une subvention de la commune pour l'aménagement du domaine de Ville-Lebrun qui doit accueillir une maison de retraite des Invalides de la Guerre. Il est aisé de penser que les conseillers ont dû apprendre cette nouvelle avec soulagement. Ils accordent alors la somme de 10 francs. A cette époque, la cabine téléphonique n'a plus de gérante et le 24 janvier 1927, le conseil reçoit un don de 1000 francs pour la réinstallation de ce service. Un an après, M. Pierre Odiau remplace M. Alexandre Dubreuil au poste de Maire, ce dernier décédera en 1929.



2. PONTHEVRARD (S.-et-O.) — Hôtel-Restaurant-Tabac - Tél. N° 4

Prêt de Mme Derreumaux

En 1930, la section de la ligne de chemin de fer Massy-Palaiseau-Chartres est mise en exploitation. La circulation quotidienne de deux à trois trains, tous omnibus, s'effectue sur une seule voie posée sur une traverse métallique, alors que les ouvrages d'art et les plateformes avaient été prévus pour deux. La signalisation est simplifiée à l'extrême et les gares sont peu nombreuses (celle de Ponthévrard est située à deux kilomètres du village). Chaque convoi comporte deux ou trois voitures remorquées par une "Prairie".

L'église de Ponthévrard a toujours été restaurée quand le besoin s'en est fait sentir mais en 1931, le devis des travaux à effectuer est cependant trop lourd pour la commune et un secours est demandé au Préfet. Vous ne devinerez jamais d'où

proviennent les 2000 francs qui sont attribués au village pour ces travaux ? Tout simplement des fonds des amendes de police correctionnelle.



Collection A. Garriot

DE LA DEUXIEME GUERRE MONDIALE A 1960

A partir de 1939, cette histoire va devenir enfin plus complète grâce aux renseignements contenus dans les registres de délibérations conservés en Mairie. Cette année-là donc, M. Pierre Odiau est Maire de la commune et la S.N.C.F., voulant remplacer le service voyageurs de la ligne Paris-Chartres par un service de cars, le conseil demande instamment à M. le Ministre des Travaux Publics de maintenir cette ligne en confiant son exploitation à une compagnie secondaire. Une fois de plus, hélas, la guerre est à nos frontières et une partie des hommes du village



*Procession de Notre Dame de Ponthévrard le 8 septembre 1940 sous la
la conduite de l'Abbé Sourice de Sonchamp. Prêt de Mme Dumontet*

est mobilisée comme M. Molle, le secrétaire de Mairie dont le poste est confié à sa femme, institutrice. Malgré les mauvaises nouvelles provenant du front, et par la suite l'invasion et l'occupation de notre région par les Allemands, les traditionnelles processions dédiées à Notre Dame de Ponthevrard se déroulent normalement les 8 septembre 1939 et 1940. Pendant la durée des hostilités, l'exploitation commerciale de la ligne Paris ou plutôt Massy-Palaiseau-Chartres n'est plus assurée, seuls les trains allemands la parcourent, ce qui provoque quelques attaques isolées d'avions alliés qui ne causeront aucune victime ni dégâts au village.

Le Maire de Ponthevrard, M. Odiau, décède le 21 juillet 1940 et le 19 octobre 1941, un hommage lui est rendu. Le conseil municipal décide à l'unanimité de donner le nom de Léon Odiau à la rue principale du village. Deux plaques émaillées sont ensuite posées, l'une sur la maison Mauvigniant et l'autre sur l'habitation de M. Saint, à l'angle des routes de Ponthevrard et de Sainte-Mesme.

La place de Maire étant vacante, le Sous-Préfet de Rambouillet, par arrêté du 5 février 1943, désigne M. Léopold Porthault en qualité de délégué pour exercer la plénitude des fonctions de Premier magistrat de Ponthevrard. Le 25 avril, le conseil fixe la taxe à 40 francs pour les chiens de garde et à 180 francs pour ceux de première catégorie, ces sommes seront révisées par la suite.

En février 1944, une subvention de 500 francs est accordée aux localités sinistrées. A cette occasion, le conseil demande au Sous-Préfet l'autorisation d'organiser une quête sur la voirie publique. Le 23 avril, une autre aide est allouée à la ville sinistrée de Sèvres et quelques mois plus tard, peu de jours avant l'arrivée des Alliés, M. René Guédon, travailleur S.T.O. (Service du Travail Obligatoire) chez M. Pierre Odiau, cultivateur à la ferme des Châtelliers est victime d'une erreur d'un aviateur. En effet, le 15 août, un avion non identifié, de retour de mission, largue à l'aveuglette ses dernières bombes dans la plaine. L'une d'elle éclate non loin de M. Guédon et des éclats le blessent mortellement au ventre. La malheureuse victime ramassait tout simplement de l'herbe dans les champs, utile à la nourriture des animaux de la ferme.

Quelques jours après cet accident, les troupes alliées libèrent notre région et une réorganisation du conseil municipal est nécessaire. M. Porthault décide alors de convoquer les conseillers pour le 3 septembre. Les membres se réunissent en session extraordinaire sous la présidence de M. Charles Lagaisse, Président du Comité Libération-Vengeance (il était également à l'époque le patron du café « A la Grenouillère » situé face à l'entrée de l'église). Ce dernier leur demande alors de soumettre à l'approbation de M. le Préfet la constitution d'un nouveau conseil municipal qui se composerait comme suit : MM. Porthault, Maire ; E. Ménard, Adjoint ; Ch. Lagaisse, Président du Conseil Libération et Vengeance ; P. Odiau, représentant le mouvement des Prisonniers ; M. Rebiffé, représentant le Parti Radical Socialiste ; A. Mouchard, représentant l'Union des Syndicats ; G. Pilot, représentant les Agriculteurs ; P. Pilard ; et Mme A. Molle, représentant l'Union des Femmes.

A la suite de la formation de ce nouveau conseil, M. Charles Lagaisse prend seul l'initiative d'organiser une collecte parmi les jeunes du village afin d'acheter et

faire graver une plaque en souvenir de M. René Guédon. Celle-ci est apposée sur le Monument aux Morts et à cette occasion, une cérémonie officielle a lieu en présence de l'Abbé Etienne Fèvre, curé de Dourdan et Madame Thome Patenotre. Hélas pour M. Lagaisse, M. le Maire et les autres conseillers le prient par la suite de retirer cette plaque du Monument aux Morts et de la rendre aux jeunes, car M. Guédon est mort accidentellement et non pour la France.

Le 4 décembre de cette même année, le Maire est élu en séance extraordinaire, il s'agit de M. Porthault qui sera secondé par M. Lagaisse.

La ligne de chemin de fer Massy-Palaiseau-Chartres aura vécu, car le dépôt de la voie est autorisé le 14 janvier 1945 et exécuté en vue de permettre la remise en état d'itinéraires vitaux et la reconstruction de grands triages de la région parisienne. Le 18 mai, de nouvelles élections sont organisées au sein du conseil et M. Porthault est proclamé une nouvelle fois Maire, mais cette fois il sera aidé dans sa tâche par M. Ménard, son adjoint. Après les dures années d'occupation, rien ne vaut des réjouissances pour oublier et le 3 juin, le conseil met sur pied une commission des Fêtes composée de Mlle Dablin, MM. Ch. Lagaisse, P. Odiau et E. Ménard. Le 6 août, une subvention de 3000 francs est allouée par la commune à la ville de Rambouillet pour le séjour du Général de Gaulle dans cette localité.



Vestige du quai de la gare de Ponthévrard en 1985

Photo J.-L. Prêter



Bâtiment en ruine situé près du quai de l'ancienne gare de Ponthévrard

Photo J.-L. Prêter

En 1946, l'on apprend que le secrétaire de Mairie est M. Molle, le cantonnier, M. Lelaby. Les problèmes d'alimentation sont loin d'être réglés car M. Châtelain, "commerçant en poissons" demande par lettre au conseil qu'il émette un vœu pour que les communes rurales soient admises à bénéficier de la répartition du poisson. Il est décidé d'appuyer en haut lieu cette requête. Cette même année, une caisse des écoles publiques est constituée et Mme Mauvigniant, gérante de la cabine téléphonique, voit son traitement augmenter de 25 %. Après l'alimentation, c'est le contingent des chaussures usage-travail et des vêtements de travail touché par la commune qui est insuffisant. Le bureau de délivrance de Clairefontaine donne en effet à la commune douze bons usage - travail par an et trois pantalons et une veste pour deux mois, et tout ceci alors que Ponthevrard compte soixante-dix employés et ouvriers agricoles à servir.

En 1948, alors que M. Touchard est tambour-afficheur, le Maire et son conseil se battent toujours pour conserver en activité la ligne Paris-Chartres, malgré le projet de déclassement de la S.N.C.F. Cette même année, Mlle R. Porthault est commis-auxiliaire du Maire et régisseur de recettes.

Le 1er octobre 1949, M. Jean Venet, nommé instituteur public prend en main le secrétariat de la Mairie. Il existe une pompe à incendie au village, le conseil décide de la vendre 3000 francs, le 3 novembre, à un habitant de Rambouillet.

Le 14 décembre 1950, M. Gousset occupe le poste de cantonnier l'année suivante, le Maire arrête la vitesse maximum des véhicules automobiles de tourisme à 40 kilomètres à l'heure et celle des poids lourds à 25 dans la traversée de Ponthevrard.

Si la ligne Paris-Chartres, comme nous l'avons vu, n'est plus en activité, le réseau vicinal de la commune, par contre, est toujours utilisé et doit être entretenu, en conséquence le conseil municipal autorise le Maire à acheter 200 mètres cubes de pierres de ballast à la S.N.C.F. en vue de la réfection des chemins. En cas d'hospitalisation, les habitants du village doivent se rendre à Dourdan, c'est pourquoi le 30 avril 1951, il est demandé à M. le Préfet que les services en activité à l'hôpital-hospice de cette ville continuent à fonctionner car ils donnent entièrement satisfaction.

Un projet d'électrification de la commune ayant été élaboré, la décision est prise le 19 février 1952 de faire installer cinq lampes réparties dans toute la traversée du village. Le 8 mars, le Maire est autorisé à passer un marché de gré à gré avec M. Marchand, électricien rue Saint-Pierre à Dourdan. Les anciennes pompes sont remplacées par des bornes fontaines le 14 juin, l'une d'entre elles est d'ailleurs installée au hameau des Châtelliers.

Depuis très longtemps, les catastrophes naturelle sont semble-t-il épargné Ponthevrard car je n'ai rien lu à ce sujet concernant le village. Ce n'est pas le cas dans la nuit du 13 au 14 août 1952 au cours de laquelle s'abat un orage de grêle d'une rare violence. Le 29 du même mois, le conseil demande des secours aussi élevés que possible au Préfet car à l'école-Mairie, les vitres de la face ouest ont été brisées et la toiture présente de nombreux trous, elle doit être réparée ainsi que celle

du préau. A l'église, les dégâts sont encore plus importants car la toiture, malgré qu'elle ait été refaite l'année précédente, a particulièrement souffert. Les habitations du village ont également subi divers dommages.

Lors du conseil municipal du 14 février 1953, plusieurs réclamations sont lues ; elles proviennent des porteurs bénévoles de la commune qui demandent qu'il leur soit fourni un triporteur (sans moteur), car la distance entre l'église et le cimetière est très longue. L'on apprend également que les habitants ont toujours le droit d'aller à la mare communale en tout temps et à toute heure pour y laver ou y prendre de l'eau mais sans y apporter des ingrédients qui la rendraient inutilisable. Le 9 mai, M. P. Odiau et M. G. Denuit sont élus respectivement Maire et adjoint et le 21 décembre, la décision est prise d'effectuer le goudronnage des chemins vicinaux pour 1954, les travaux seront réalisés par l'entreprise Collet de Saint-Arnoult.

En 1954, M. Venet, instituteur, quitte le village et est chaleureusement remercié par le Maire et son conseil. Le principe de la gratuité de l'eau est admis pour ceux des habitants qui viennent la tirer aux bornes publiques et le 6 novembre, Mme J. Le Boulanger est nommée institutrice de l'école mixte.

Le secrétariat de la Mairie étant vacant, il est confié le 22 octobre 1955 à M. Bernard Lecot. sa femme, quant à elle, occupe le poste de maîtresse de couture à l'école. A cette époque, la population de Ponthevrard s'élève à 133 habitants. La cabine téléphonique est très utile et c'est M. J. Voisin, cafetier-épiciier qui succède à l'ancienne gérante Mme Mauvigniant, cette dernière a dû démissionner du fait de son état de santé.

En 1956, M. Lecot est appelé en Algérie et Mlle S. Lauzanne le remplace au secrétariat de la Mairie.

L'école mixte de Ponthevrard compte vingt-cinq élèves en 1957. La cour est alors recouverte de terre et de sable, ce qui rend l'endroit boueux en temps de pluie. et poussiéreux en été, le goudronnage est décidé et l'entreprise Collet de Saint-Arnoult exécute les travaux. Le 20 août, M. Odiau, Maire annonce sa démission. M. Denuit le remplace et M. Baehr est élu adjoint. En 1959, des élections municipales sont organisées et le 8 mars, 61 électeurs sont invités à se rendre aux urnes. Les membres du conseil élus par les 51 habitants qui ont voté sont les suivants ; MM. G. Denuit, H. Bigot, G. Baehr, Mlle L. Dablin, MM. A. Galand, G. Mithouard, R. Pillias, Mme S. Fèvre, MM. H. Porthault, L. Marchand et G. Picot. Le 14 mars, M. G. Denuit est élu Maire et sera secondé par M. Baehr, son adjoint. Le nouveau conseil prend ensuite quelques décisions telles que l'acquisition du matériel de premier secours contre l'incendie et l'institution d'une taxe de voirie pour l'entretien et l'aménagement des voies de circulation de la commune.

DE 1960 A NOS JOURS

En 1960, les élus projettent de faire construire des bordures de trottoirs et des caniveaux dans le village, la décision définitive sera d'ailleurs prise en 1962. L'année suivante, des travaux d'assainissement sont entrepris dans la traversée de Ponthevrard pour lesquels le conseil a demandé des subventions. Le ramassage des élèves, quant à lui est effectué par le Syndicat de la région de Dourdan auquel la

commune a adhéré. Le 23 avril 1964, le tracé de la future autoroute Paris-Chartres est choisi par les élus et à partir de cette dite année, Ponthevrard se situe dans le nouveau département des Yvelines qui vient d'être créé. La Seine-et-Oise a cessé d'exister. Le 14 mars 1965, des élections municipales sont organisées. Sur 62 électeurs inscrits, 48 votent. Le 19 mars, le nouveau conseil élit M. M. Bierre, Maire et Denuit, adjoint. Par la suite, l'éclairage public devenant défectueux, il est décidé de contacter un électricien en prévision d'une nouvelle installation. L'enlèvement des ordures et la décharge posent des problèmes, le conseil décide alors l'entourage du dépôt, son ouverture à jour fixe et prévoit le ramassage hebdomadaire par tracteur et tombereau qui sera confié à un agriculteur. Cette même année, les habitants de Ponthevrard déplorent que l'horloge de l'église ne fonctionne plus, l'on prévoit son remplacement et une souscription est ouverte auprès de la population. Le 12 novembre, le conseil décide l'adhésion de la commune à la Société des Amis de la Région de Rambouillet et de sa Forêt. L'agriculteur chargé de ramasser les ordures ménagères a été vite remplacé car l'essai de ramassage par la benne de Dourdan effectué le 27 octobre, donne toute satisfaction. En conséquence, le conseil décide de supprimer la décharge et de couvrir les frais de ramassage occasionnés en instituant une taxe. L'adhésion de la commune à un syndicat d'étude pour la collecte et le traitement des ordures ménagères des cantons d'Arpajon, Dourdan Nord et Sud, Etampes et Limours, est également souhaité. Le 11 mars 1966, un nouveau projet de tracé de l'Autoroute A 10 est bien accueilli par les élus et M. F. Legoff est nommé cantonnier à temps incomplet.

Cette même année, la maisonnette S.N.C.F. est pourvue en électricité. En 1967, le Maire nomme M. Charonnat secrétaire de Mairie. Le conseil signale que les trottoirs non nettoyés dans un délai d'un mois le seront par les soins du cantonnier mais à la charge des riverains. Cette année-là, deux bancs publics sont installés sur la place de l'église et des aménagements de chaussée avec bordures, la réalisation du chemin d'accès à la ferme Denuit sont projetés. Quant à M. Bierre, il est promu Chevalier de la Légion d'Honneur.

C'est en 1968 qu'est consentie l'aliénation du chemin dit de "La Bourgeoisie" et du chemin latéral à l'ancienne ligne de chemin de fer Paris-Chartres. Cette même année, le conseil décide que le service des pompes funèbres assurera dorénavant les inhumations dans la commune et que M. J.-C. Bouchetout occupera les fonctions de secrétaire de Mairie.

Le 4 décembre 1969, les élus associent la commune aux autres localités du canton de Saint-Arnoult pour la formation d'un syndicat à vocation multiple et en approuvent les statuts. L'année suivante, le 14 octobre, le conseil accepte l'achat par Ponthevrard du terrain de la plateforme de l'ancienne ligne de chemin de fer.

En 1971, les électeurs sont appelés aux urnes. Sur les 76 inscrits, 70 votent et le 19 mars, MM. A. Bierre et G. Denuit sont choisis comme Maire et adjoint par le nouveau conseil. Le 2 avril, le projet de l'implantation de l'usine "Plastiflor" est favorablement accueilli* et la décision est prise que l'acquisition des terrains du

** En fait, cette usine ne s'installera pas à Ponthevrard*

chemin de fer soit déclarée d'utilité publique. Le 10 septembre, la division en neuf lots à bâtir d'un terrain appelé "Les Buttes" est étudiée et le 1er décembre, le conseil vote une subvention de 100 francs au titre de participation de la commune pour l'érection du Mémorial De Gaulle. A cette même date, M. G. Arnoult est nommé cantonnier à temps incomplet. Quant à la cabine téléphonique qui a rendu de grands services depuis de nombreuses années, l'on apprend que M. Voisin doit en suspendre la gérance à cause de sa maladie.

1972 est l'année où l'on voit poindre à l'horizon le projet d'aérodrome sur les terres du village et celles de Sonchamp, le conseil décide de s'opposer alors à cette installation. L'augmentation de la population prévue du fait des constructions de "La Vallée Brun", de la mise en chantier de deux autres lotissements, fait penser aux élus que la classe unique de l'école ne pourra accueillir les nouveaux enfants. Il est alors demandé la construction d'une deuxième classe préfabriquée pour la rentrée. Du fait de l'augmentation de la population (99 habitants en 1968 contre 130 en 1972) il est décidé de mettre rapidement en route une partie du programme d'assainissement comprenant la construction de la station d'épuration et la première tranche du réseau du tout à l'égout. Le chantier de l'autoroute apporte des nuisances à la commune, en effet, les trottoirs et les chaussées sont détériorés, certaines maisons se dégradent et les lézardes s'accroissent depuis que de nombreux camions traversent Ponthévrard. Le 5 octobre, le conseil décide la création d'une zone d'aménagement concertée dénommée "La ZAC du village" destinée à la réalisation de 100 à 130 maisons au lieu-dit "Les Vignes". Le marché des travaux d'assainissement est conclu avec la société Deschamp à Ablis. Quant au cimetière, un nouveau plan est décidé car celui datant de 1913 ne correspond plus à la réalité.

Pour l'implantation de la station d'épuration, le conseil décide le 8 février 1973 l'acquisition d'une parcelle de terrain de 47 ares 13 centiares appartenant à M. Saint. Cette station est prévue pour le traitement des effluents d'une population future de



En 1985, l'emplacement de l'ancienne ligne de chemin de fer Paris-Chartres disparaît petit à petit sous les remblais. Photo J.-L. Prêter

1000 habitants. La ligne de chemin de fer va disparaître petit à petit car l'entreprise Deschamps est autorisée à décharger sur son tracé des terres de tous genres. Le 12 septembre, le conseil s'oppose formellement une fois de plus au projet d'implantation d'un aérodrome sur les territoires de Sonchamp et de Ponthevrard.

Au cours de l'année 1974, M. Bierre est réélu Maire et deux gravures éditées par l'Office des Anciens Combattants sont remises à MM. Porthault et Guérin au cours des cérémonies du 11 novembre. Le 18 décembre, le Plan d'Occupation des Sols est accepté par les élus.

En 1975, des élections municipales complémentaires sont organisées le 12 septembre pour remplacer deux démissionnaires. M. Pelletier et Mme Derreumaux sont élus. M. G. Denuit est proclamé Maire et Mme G. Derreumaux, adjoint. Les enfants et les personnes âgées ne sont pas oubliés, il est décidé de fixer une séance récréative ainsi que le repas des Anciens au 9 décembre.

Le 13 février 1976, il est toujours question de l'implantation de l'aérodrome et l'avis du conseil est toujours négatif. Quelques mois plus tard, on appelle une nouvelle fois les électeurs à se rendre aux urnes pour des élections municipales complémentaires, du fait des décès de MM. Denuit, Maire et Galand, conseiller. Le scrutin a lieu tout d'abord le 20 juin et le deuxième tour le 2 juillet. La majorité des 91 électeurs sur les 118 inscrits choisissent M. P. Girard et Mme Y. Elle. Par la suite, Mme Derreumaux, et M. Guérin sont élus respectivement Maire et adjoint par le conseil.

Nous voici maintenant rendu au 13 mars 1977 et une fois de plus, l'on vote au village. 133 électeurs sont inscrits et 122 s'expriment. Les onze postes de conseillers n'étant pas pourvus au premier tour, un deuxième scrutin a lieu le 20 mars. Mme Derreumaux est par la suite élue Maire et MM. Guérin et Expert, premier et second adjoints. Le 31 mars, le nouveau conseil est avisé par Mme le Maire du projet d'un jeu Intervillages proposé par la Mairie de Sainte-Mesme qui regrouperait cette commune, Saint-Arnoult, Sonchamp, Ablis et Ponthevrard.

Nous avons vu qu'en 1972, la construction d'une classe supplémentaire avait été demandée en prévision de l'augmentation de la population. Le 16 mai 1977, le



Le groupe scolaire et la salle polyvalente en 1985

Photo J.-L. Prêter

projet d'édification d'un groupe scolaire de trois classes avec salle polyvalente et aire de jeux présenté par Mlle Viellard, architecte, est adopté. Le 3 juillet, des habitants de Ponthevrard participent aux jeux Intervillages et un comité des Fêtes est mis en place sous la présidence de M. Delon.

Comme ces précédentes années, l'église a besoin d'être souvent entretenue et en 1978, l'entreprise Martin Cothereau d'Ablis y effectue des réparations. D'autres travaux en d'autres lieux sont prévus cette même année, tels le renforcement du réseau de distribution électrique et la modification du réseau d'éclairage public.

En 1979, le ruisseau de la commune qui s'appelle "La Gironde" est curé et recalibré. Les lotissements "Valbois", "La Terre du Mesnil" et "La Pierre" sont achevés et l'augmentation des enfants fréquentant l'école permet la création du poste de Mme Loiseau, à partir du 13 septembre, au titre d'institutrice adjointe.

Après le projet d'implantation de l'aérodrome, voici celui de stockage de gaz en forêt de Rambouillet toute proche qui apparaît. Le conseil exige alors l'arrêt immédiat de tous les travaux déjà entrepris et demande qu'une concertation ait lieu entre le Gaz de France et les élus.

Le 1er février 1980, un arrêté est pris contre les chevaux, interdisant leur circulation dans la ruelle de "La Bonne Vierge" et sur le chemin des Brulins, afin que les enfants se rendent au nouveau groupe scolaire sans danger. Les jeux Intervillages se sont bien déroulés le 29 juin et ont été organisés dans la commune. Le 27 octobre, l'implantation d'un court de tennis est envisagée sur la partie remblayée de l'ancienne ligne de chemin de fer, ainsi qu'un terrain de boules. Le 30 du même mois, le principe de pose de plaques et de numérotage des rues est adopté. Le conseil accepte la dénomination des différentes voies à l'exception de la rue Odiau qui reprend son ancienne appellation c'est-à-dire "Grande Rue".

En 1982, l'on apprend que la construction d'un château d'eau doit débuter en 1983 sur l'emplacement appartenant à l'O.N.F. Les élus étudient les différents tracés du T.G.V. présentés par la S.N.C.F. et Mme le Maire remercie les habitants de la commune qui se sont rendus à la manifestation du 12 février contre l'implantation éventuelle de l'aérodrome. En cette fin d'année, les habitants ont le plaisir de voir la place de la Mairie illuminée grâce au comité des Fêtes.

Le 6 mars 1983, de nouvelles élections municipales ont lieu et 199 électeurs votent sur les 226 inscrits. Sont élus : MM. D. Le Goff, Y. Expert, J. Rambault, F. Bertoncini, Mmes Derreumaux, G. Prouteau, M. R. Bonnet, Guérin, R. Fournel, A. Enfert et J.-P. Delon. Mme Derreumaux rassemble ensuite les suffrages de ses conseillers et conserve son siège de Maire, elle sera secondée par MM. Guérin et Expert, élus premier et second adjoints.



Pont sur la Gironde Photo J.-L. Prêter



Un sapin décoré et illuminé s'élève sur la place de la Mairie à l'occasion du Noël 1984
Photo A. Garriot

Ce nouveau conseil décide d'assurer une surveillance au cours de la nuit du 13 juillet afin d'éviter tout débordement intempestif, l'éclairage restera allumé en permanence à cette occasion. Le 19 août, une tempête sévit sur le territoire de la commune, les dégâts sont assez importants et les élus demandent à M. le Préfet des Yvelines que le village soit classé en zone "catastrophe naturelle". Le dépôt de la demande de permis de construire pour un foyer rural ainsi que la maquette du futur château d'eau sont présentés aux conseillers. Une nouvelle fois l'église doit être réparée et les travaux sont confiés à l'entreprise Huet de Corbreuse. Enfin, le 28 septembre, un poste de sténodactylographe à temps complet faisant fonction de secrétaire de Mairie est confié à Mme Rodroquez-Lopez.



Vue intérieure de l'église en 1985
Photo J.-L. Prêter

En 1985, la commune compte environ 400 habitants. L'école accueille une cinquantaine d'enfants qu'éduquent trois instituteurs et l'on trouve en activité trois fermes, un élevage de chevaux ainsi qu'une épicerie. Le château d'eau est maintenant en service. Alimenté par le pompage de Saint-Arnoult ou de Bretonville et d'une capacité de 2000 m³, le réservoir d'eau concerne douze des seize communes desservies par le Syndicat intercommunal des Eaux soit près de 8000 personnes. Qualifié de "réservoir d'équilibre", le



château d'eau de Ponthevrard constitue en fait un stockage de sécurité contenant dans sa cuve une journée de consommation de pointe. Il sera plus particulièrement utilisé pour les besoins de la lutte contre les incendies sur l'agglomération de Saint-Arnoult.

J.-L. PRETER

Courts de tennis construits sur l'emplacement de l'ancienne ligne de chemin de fer Paris-Chartres. L'on voit d'ailleurs au premier plan de cette photo, la rambarde d'un pont. Ce dernier existe encore et permettait à la route de traverser la ligne sans problèmes.



Je tiens à remercier pour leur aide précieuse : Mmes Derreumaux, Maire de Ponthevrard, Elie, Dumontet, Rodroquez-Lopez ainsi que M. Porthault. Je n'oublie pas mon Ami A. Garriot qui a retrouvé, à mi-chemin entre Ponthevrard et Les Châtelliers, l'emplacement sur lequel jadis s'élevait une croix.

BIBLIOGRAPHIE

série 0 - Archives départementales des Yvelines à Versailles

Registres de délibérations du Conseil municipal de Ponthevrard à partir de 1939

Messenger.de Bures-sur-Yvette - N° 90 - Février 1966 (Chemin de fer Paris-Chartres)



*La Grande-Rue de
Ponthevrard
en 1985*

Photos J.-L. Prêter

La Marie - Anne

de l'église Notre-Dame de Sermaise

par J.-J. IMMEL

Fondue et baptisée Marie-Anne en l'an de grâce 1532 sous le règne du roi de France François 1er, la cloche de l'église Notre-Dame de Sermaise est inscrite sur la liste des objets mobiliers au titre des Monuments Historiques en date du 1er août 1983.

Si le timbre de la cloche fait partie du patrimoine sonore dont les habitants du monde rural ont été bercés depuis leur tendre enfance, l'instrument en tant que tel est peu connu puisque difficilement accessible dans le haut de la tour.

Il nous a paru intéressant de rassembler les éléments nécessaires à une meilleure compréhension de l'historique et de la fabrication des cloches, en portant une attention toute particulière à "Marie-Anne".

La cloche est l'un des plus vieux instruments sonores que nous connaissions. On en trouve des traces en Asie, il y a 4000 ans dans des sépultures. Les Chinois, 1400 ans avant notre ère, savaient déjà fondre des clochettes en bronze.

La Bible, elle-même, nous apprend que le Grand Prêtre Aaron portait une tunique au bas de laquelle se balançaient des clochettes d'or (chapitre 28 de l'Exode).

C'est seulement au IV^e siècle de notre ère que les chrétiens commencèrent à se servir de cloches, la religion catholique ayant été reconnue par l'édit de Milan en 313 et soutenue par l'Empereur Constantin le Grand.

Dès lors, la cloche fait partie intégrante de la vie liturgique et rythme le cycle journalier des prières. De son rôle purement religieux, elle évolue vers d'autres fonctions plus laïques : appels en cas de danger, d'incendie, de guerre, d'épidémie, de rassemblements de toutes sortes ; guide les voyageurs, et appelle les fidèles aux cérémonies religieuses.

Elle sonne la naissance, accompagne et rythme la vie dans ce monde sans heure, ponctué par le lever du jour et la tombée de la nuit .

Elle règle les moments de travail et de repos par les mâtines et l'angélus, puis accompagne l'homme à sa dernière demeure au son du glas.

La cloche faisait partie jusqu'à une période récente, de la vie quotidienne, étant associée aux différentes étapes de l'existence.

C'est pourquoi elle était et est encore baptisée et bénie traditionnellement par l'évêque en recevant, à cette occasion, un prénom de baptême et la protection de parrains et de marraines dont les noms sont généralement inscrits dans l'airain.

Au cours des temps, les cloches ont peu à peu disparu suite aux convoitises des marchands de canons, surtout durant la période révolutionnaire où elles représentaient la richesse d'un clergé dont il fallait s'emparer.

En général, une seule cloche existe encore là où deux à quatre avaient leur place ; c'est le cas du beffroi de Sermaise.

Les moyens de communications modernes, la fermeture d'édifices cultuels par manque de fréquentation, ont rendu inutile le service des cloches. De ce fait, elles n'ont pas été entretenues et remplacées lorsque le besoin s'en faisait sentir, ce qui a abouti à leur dégradation.

A l'heure actuelle, quelques espoirs de renouveau se font jour sous la forme d'Associations de Sauvegarde et de la création au niveau du Ministère de la Culture d'une commission chargée de répartir quelques subventions au titre du patrimoine campanaire protégé par le statut des Monuments Historiques (c'est le cas de Marie-Anne).

Une prise de conscience a lieu et un recensement du patrimoine campanaire est en cours sur toute la France, dans le but de connaître et de protéger ce qui peut encore l'être.

Comment une cloche comme Marie-Anne prenait naissance au XVI^e siècle ?

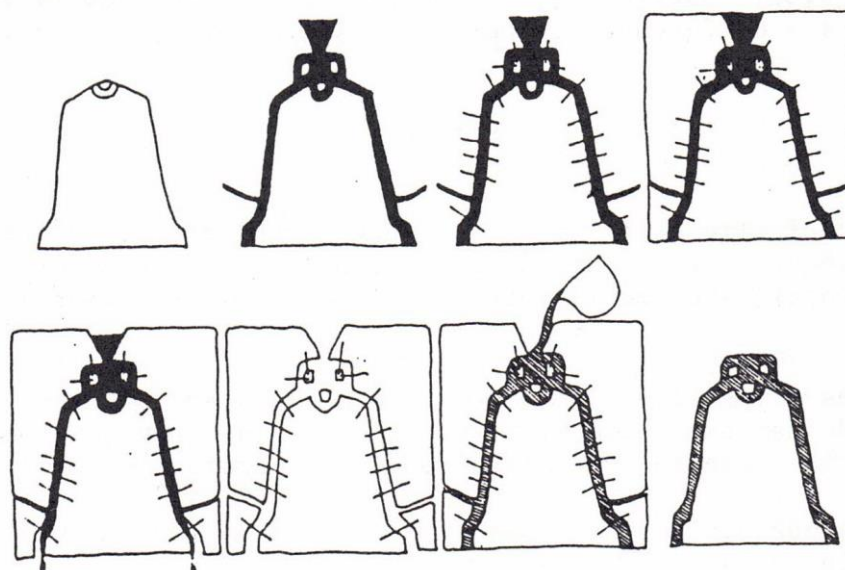
A cette époque, les fondeurs de cloches se déplaçaient dans la paroisse commanditaire et coulaient l'instrument sur place. L'emplacement du coulage se choisissait soit dans l'église-même, ce qui permettait une mise en place plus facile, soit à proximité, ce qui nécessitait un échafaudage conséquent pour amener et lever la cloche à la place désignée.

Les fondeurs à cette époque portaient le nom de saintients ou saintiers, ou encore senhiers, des mots qui dérivent du latin désignant la cloche dans les premiers textes.

On possède plusieurs généalogies de familles de fondeurs. Les plus célèbres d'entre elles étaient les "Lorrains" qui pendant au moins deux siècles ont parcouru la France, l'Allemagne, les Flandres, la Suisse, l'Italie. L'une de ces familles de fondeurs nous est bien connue ; celle des "Cavailler", originaire d'un village picard dont les productions se sont réparties du XVI^e au XVIII^e siècle.

Au début de notre siècle, 15 fonderies de cloches étaient encore en activité en France. Il n'en reste, à l'heure actuelle que trois : Cornille-Havard à Villedieu-les-Poêles, D. Bollée à Saint-Jean-de-Braye, Pacard à Annecy.

Quatre opérations sont nécessaires à la fonte d'une cloche : le moulage, la coulée, la finition, l'accordage. (Voir schéma ci-après) .



Après avoir choisi l'emplacement du travail, on creusait un trou de la hauteur de la future cloche (environ un mètre pour Marie-Anne) et d'un diamètre supérieur à celui de l'instrument (pour pouvoir tourner autour).

L'opération dite du moulage se décompose comme suit :

- Fabrication du "noyau" ou espace creux intérieur où le battant se balancera. Ce noyau se composait soit de briques recouvertes d'argile, soit de plâtre de Paris mélangé à de l'argile.

- La "fausse cloche", partie occupant la place du métal jusqu'au moment de la coulée. Elle se compose de cire qui sous l'action du feu, fond et laisse la place au bronze. C'est sur cette fausse cloche que sont appliqués les ornements et écritures.

Puis l'on pique, à travers la cire et jusque dans le moule, de longues aiguilles de bronze qui ont pour but de maintenir en place l'écartement entre le noyau et la chape.

- La "chape" constituée d'argile, de chanvre et de plâtre de Paris (appelé plâtre grossier) vient recouvrir la "fausse cloche" et forme, avec le noyau, les deux murailles de terre cuite.

Le métal viendra entre les deux murailles, prendre la forme désirée (donnée préalablement par le calibre dont le profil correspond à celui de la cloche finie) sachant que le tonalité et le poids ont été approximativement calculés.

Une fois les moules mis en place, on allume un feu dans le noyau, ce qui provoque la fonte des cires de la fausse cloche qui laissent leurs empreintes en creux dans la chape.

La coulée : L'alliage préparé est un bronze composé d'environ 78 % de cuivre pour 22 % d'étain et porté à une température de 1050°. Le métal en fusion est versé dans le moule par un chenal qui le conduit. Les gaz enflammés s'échappent, le métal prend sa place.

Il faudra attendre cinq à six jours après la coulée pour soulever le moule et le briser. La cloche apparaît alors grise et noire.

Les finitions : Un travail de finition reste à faire, composé d'un sablage, d'un ébarbage, d'un meulage et enfin d'un polissage qui donneront à la cloche son bel aspect clair et brillant.

L'accordage : On procède alors à la délicate opération de l'accordage. Autrefois, à l'époque de la fabrication de Marie-Anne, cette opération se faisait à l'oreille, à l'aide d'un diapason.

Si l'accordeur voulait abaisser le son (un partiel), à l'aide d'un burin et à un endroit bien déterminé, il enlevait une portion de métal à l'intérieur de la cloche jusqu'à obtenir la note préalablement choisie.

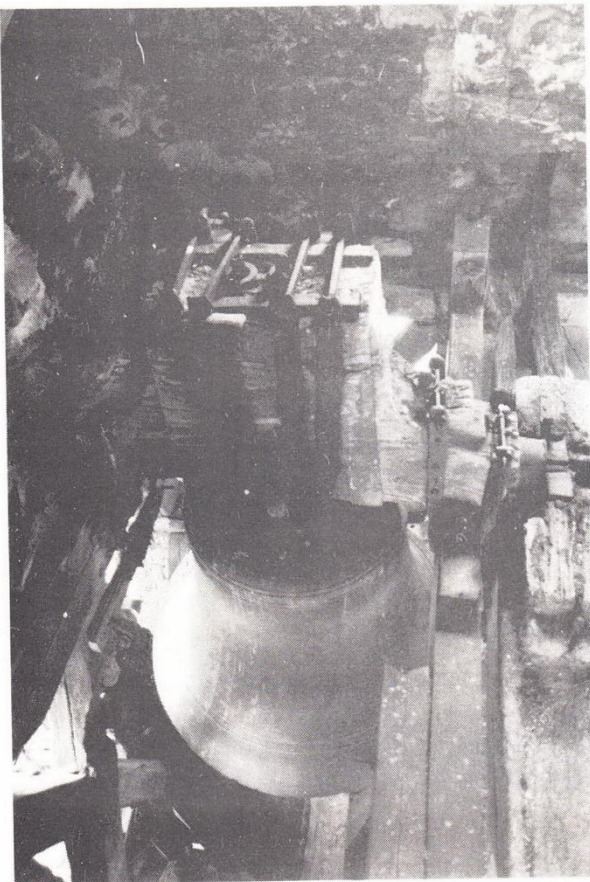
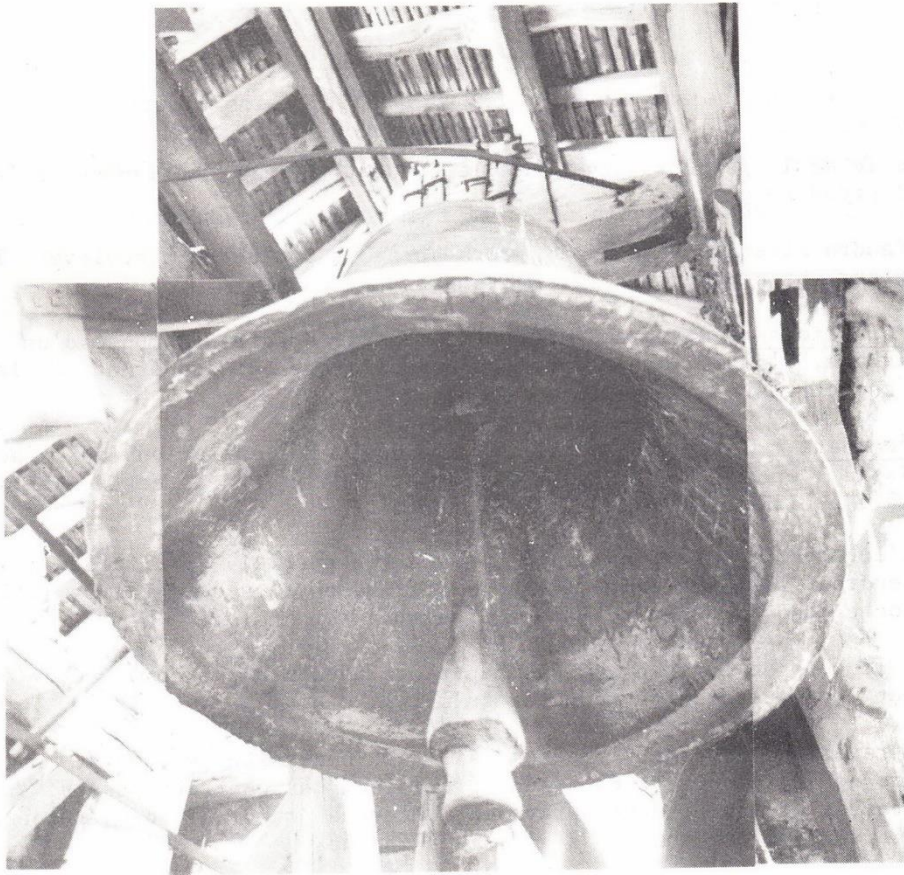
Mais le coup de burin n'est pas réparable (aujourd'hui comme autrefois) car il ne peut être question de rajouter du métal.

Ce travail d'accordeur nécessitait et nécessite toujours, malgré les techniques nouvelles, une très grande précision. Les contrats passés entre les commanditaires et les fondeurs prévoient encore aujourd'hui une reconnaissance de l'exactitude de l'accordage des cloches fondues.

Auparavant, si l'essai n'était pas concluant et si la chose ne pouvait être rattrapée, il y avait de ce fait rupture du contrat et obligation de refondre la cloche trouvée "mal accordante".

Notre Marie-Anne, quant à elle, du fait de ses dimensions {é 1,16 m à sa base, hauteur hors tout : 1,13 m) et de son poids 988 kg, se classe parmi les cloches moyennes de notre région.





Le poids d'une cloche se détermine suivant la formule ci-dessous :

$(d \text{ maxi intérieur})^2 \text{ en m} \times \text{l'épaisseur en m/m (au point de frappe)} \times \text{un coefficient de } 9,18.$

Deux coefficients sont à prendre en compte pour le calcul du poids propre :

a) 9,18 pour les cloches fondues avant la Révolution française,

b) 8,446 pour les cloches fondues après.

Ces informations nous ont été données par les professionnels et ne peuvent représenter qu'une approximation à quelques kilos près.

Notre Marie-Anne possède une note égale à Fa 3e octave. Les inscriptions se trouvant sur sa circonférence sont en caractères gothiques et nous en reproduisons la signification en lettres courantes :

JE FUIMES FAICTES MARIE ANNE PAR LES HABITANTS DE SARMAISES
MLXXXII

Hormis la date de 1532, ces caractères gothiques viennent confirmer, s'il en était besoin, le style d'écriture du XVIe siècle.

Cette cloche présente, à l'heure actuelle, un tassement du métal au niveau du point de frappe du battant et aurait besoin, sous peu, d'être tournée d'un quart de circonférence.

En effet, non seulement le son n'est plus le même que celui d'origine, mais des fissurations pourraient apparaître si nous ne prenions pas garde d'effectuer cette opération. Une fissure lui serait en effet fatale.

Trace primordiale du passé de notre village, elle a sonné pour bien des générations depuis 453 années. Son timbre continue de nous charmer et de nous faire éprouver ce besoin de communion et de participation qui de tous temps a animé les hommes du monde rural.

Jean-Jacques IMMEL

Nous remercions M. Henri Pouzargue,

Vice-Président de la Société Française du patrimoine campanaire,

pour l'aide technique qu'il a bien voulu nous apporter.

BIBLIOGRAPHIE

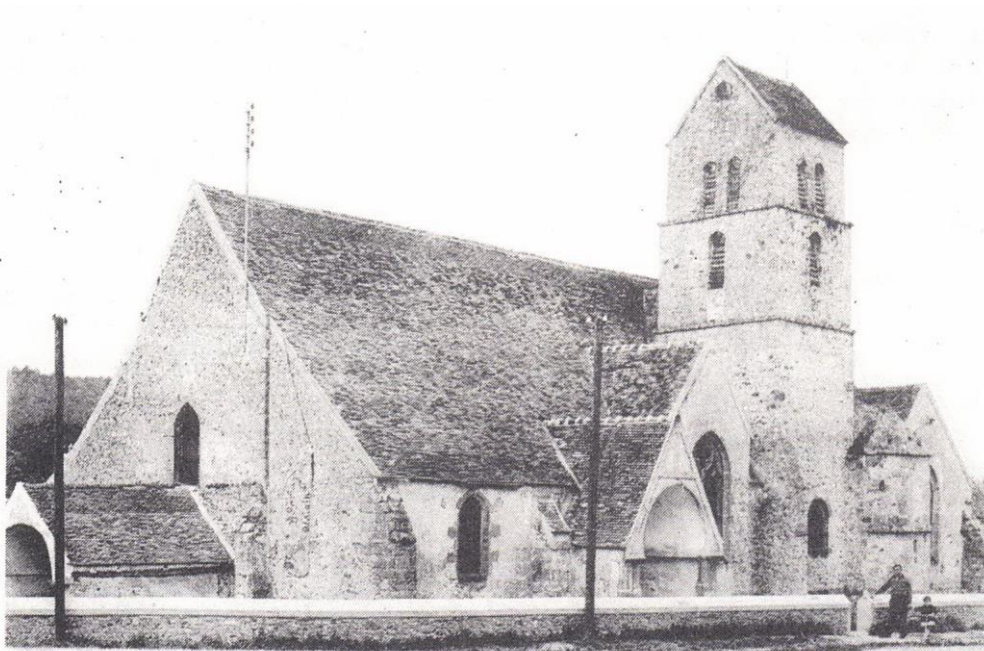
Dictionnaire d'Archéologie Chrétienne et de Liturgie, Tome III, 2e partie, par Dom Fernand Cabrol et le R. P. Dom Henri Leclercq - Paris 1948.

Revue de l'Histoire de Versailles et de Seine-et-Oise. N° 1, janvier-mars 1928 (cloches de Seine-et-Oise coulées par les Fondateurs de Chartres et de Bû par Maurice Jusselin).

*Vallée de l'Yerres (note d'histoire locale -Décembre 1970)
"Une famille de Maîtres-fondeurs : Les Gaudiveau".*

*Sonnailles - Cloches et campaniles - Juin-octobre 1983
Association des Amis de Sénanques, 84220 Gordes*

*Textes et documents de classe, 18 avril 1984
Dossier : Les cloches : Art et traditions.*



2. SERMAISE (S.-et-O.) — L'Eglise

*Eglise Notre-Dame de Sermaise
Collection A. Garriot*

Philippe Auguste

Ou

régner pour unir

par H. BIUCCHI

Si l'enfant qui naquit le 22 août 1165 (jour anniversaire du Traité de Verdun en 843), reçut le prénom de Philippe, ce fut en souvenir de son ancêtre, premier du nom, fils lui-même de Henri 1er et d'Anne de Russie, descendante des Empereurs de Byzance (sur la Bible de laquelle tous les Rois de France prêtèrent serment le jour de leur sacre, jusqu'à Charles X). Comment ne lui aurait-on pas aussi donné le prénom de Dieudonné ? (1)... Car le Roi Louis VII, son père, vieillissait tristement depuis qu'il avait répudié Aliénor d'Aquitaine qui s'était empressée de s'unir à Charles VII !), le bonheur lui avait été refusé d'avoir un fils. De Constance de Castille, sa deuxième épouse morte en couche[^] ne lui étaient nées que deux filles ; Adèle de Champagne (2), sa troisième femme, demeurait bréhaigne. Ce qui chagrinait Louis VII. Qu'allait-il advenir de son royaume auquel il avait donné pour emblème la fleur de lys ?...

On peut dire sans exagération que l'enfant qui naissait à Gonesse était porteur du sceau dont il allait marquer la France : celui de l'union nationale. Car, jamais encore, on n'avait vu de telles fêtes "populaires" que celles qui saluèrent sa venue au monde. Et, bien sûr, tout le Peuple du royaume y participa, au sens le plus absolu du terme, du seigneur à la femme des halles. Telle celle-ci qui, prophétiquement, répondit à un Anglais que cette liesse surprenait un peu "Il vient de naître à notre Roi un fils qui, un jour, battra le vôtre !" (ce qui prouve qu'il arrive qu'on soit prophète en son pays !...) Il veut vraiment autour de ce berceau une "communion nationale" dont trop peu de jours offrent l'exemple dans notre Histoire. Le dernier en date étant à ma connaissance, le 11 novembre 1918.

Il n'entre pas dans mon propos de narrer par le menu le règne de Philippe surnommé Auguste semble-t-il parce qu'il était né au mois d'Août, consacré au neveu de César. On sait avec quel bonheur il sut venir à bout de ses ennemis à l'extérieur : la prise de Château-Gaillard en 1204 donna la Normandie au Roi de France qui, dès 1185, par le traité de Boves, s'était assuré l'Artois. Sans doute sacrifia-t-il à "la grande chimère des Croisades" qui était le "grand dessein" du temps et chacun a à l'esprit ses rapports d'abord affectueux, puis tumultueux et enfin désastreux avec Richard Cœur de Lion.

Mais la grande affaire du règne de Philippe Auguste, c'est Bouvines. Car Bouvines, ce ne fut rien d'autre que la "première Marne". C'est en effet le

1. qui fut aussi celui de Louis XIV, né vingt-trois ans après le mariage de ses parents et du Comte de Chambord (duc de Bordeaux), l'enfant du miracle, venu au monde après l'assassinat de son père, le duc de Berry par Louvel, en 1820.

2. dont on retrouve la trace à Chalou-Moulineux qui, en son souvenir, s'est jusqu'à la Révolution appelée Chalou la Reine. Il est vrai que Saint-Léger-en-Yvelines devint en 1793 Marat des Bois !.

28 juillet 1214 que tomba pour la première fois "l'orgueil allemand" ; "Troup Allemand" avait répondu Philippe Auguste aux arguties d'Oton IV de Brunswick.

La leçon de Bouvines est surtout que ce fut la première victoire "nationale" et qu'elle fut l'œuvre de tous. Aux côtés des Garlande et des Mareuil, dont l'un captura Ferrand des Flandres, combattirent les milices municipales, issues des communes, créées par Philippe Auguste. C'était l'armée du peuple et Bouvines fut remportée grâce à la "première levée en masse" ; exemple dont s'inspira la Convention elle-même. C'est au crédit de Philippe Auguste et il ne faut jamais l'oublier (1).



Gravure conservée au Musée de Dourdan

Ce qui est aussi son œuvre et que nous ne pouvons ignorer, nous, gens ou amis de Dourdan, c'est sa Tour, Notre Tour, qui de nos jours encore semble protéger notre ville ; tout comme au temps où notre Philippe Auguste la fit édifier pour battre en brèche et mettre fin aux prétentions des féodaux qu'inlassablement les Capétiens, appuyés par les "gens du menu", combattirent et finirent par vaincre. Le dernier avatar de cette lutte sans merci étant la bataille de Montlhéry (16 juillet 1465) remportée par Louis XI sur le fol Charles le Téméraire. Notons au passage que c'est encore dans le Hurepoix que s'est joué le sort de la France .

C'est parce qu'il avait en mémoire ce que son grand-père, Louis VII Gros, avait dit à son père Louis VII, à propos de Montlhéry. "Gardez bien cette tour qui m'a donné tant de soucis", que Philippe Auguste fit édifier la Tour de Dourdan qui procédait du même état d'esprit : affirmer la puissance du Roi, oint à Reims . On peut dire sans craindre d'être démenti qu'à Dourdan, Philippe Auguste a apporté à l'édification de son royaume une pièce tant maîtresse que symbolique et nous pouvons la contempler avec orgueil et reconnaissance. C'est à Dourdan, plus qu'en aucun lieu que l'on comprend que Philippe Auguste "régnait pour unir" à l'encontre de ceux qui ont "divisé pour régner".

Son règne fut parfois tumultueux puisque le Pape jeta un moment l'interdit sur le royaume de France. J'en rappelle le prétexte en quelques mots ; Veuf d'Isabelle de Hainaut, il avait convolé avec Ingerburge de Danemark qu'il répudia car auprès d'elle

1. Guillaume le Breton qui fut le chroniqueur de Philippe Auguste, comme Joinville fut celui de Saint-Louis et Commines de Louis XI, rapporte l'humiliation ressentie par les Princes étrangers coalisés à Bouvines d'avoir été vaincus par Philippe de France et ses "vilains".

"son aiguillette demeurait nouée" (sic) (1). On parle de sortilège et il épousa, bravant le Pape, appuyé par tout son peuple, Agnès de Méranie. J'insiste sur le fait que tout le peuple, toute la nation française fut derrière son souverain. Cela me paraît essentiel à souligner.

Dourdan, où planait l'ombre du Grand Ancêtre de sa race, Hugues le Grand (père de Hugues Capet), demeura toujours pour Philippe Auguste un "haut lieu", celui où il venait en forêt d'Hibernie (nos Yvelines), entendre l'avis de ses "baillis" qu'il avait créés en 1190 et qui lui rendaient compte directement et à lui seul de tout ce qu'il devait savoir.

On peut souscrire au jugement que porte sur lui le Larousse qui salue en lui "le plus grand ouvrier de l'unité française au Moyen-Age".

A sa mort, il laissait le domaine royal agrandi de la Normandie, du Maine, de l'Anjou, de la Touraine, du Poitou et de la Saintonge.

Ce n'était pas mince ! (2)

"Régner pour unir".

La trace du message, du testament qu'il nous a laissé, ne se retrouve-t-elle pas jusque dans la date de sa mort puisqu'il trépassa un 14 Juillet (à Mantes en 1223), comme s'il entendait posthument et avec prémonition réconcilier autour de son souvenir Tous les Français ?

Et de quelle manière, Dourdan (qui lui doit la vie), saurait-il mieux rendre justice à ce "rassembleur" qu'en donnant son nom à une de ses rues en l'inaugurant... un 14 Juillet ?...

C'est avec autant de modestie que d'enthousiasme et d'espoir que j'ose soumettre l'idée à la Municipalité de Dourdan et à ses habitants.

Là encore, ce serait être fidèle au "meilleur ouvrier de l'unité française" qui "régna pour unir".

Hubert BIUCCHI

28 Janvier 1984

1. ...Je renvoie mes lecteurs aux "Histoires d'amour de l'Histoire de France" de mon ami Guy Breton, dont le style aussi agréable et clair que malicieux et le respect vétilleux de la vérité historique font de ses livres des œuvres aussi impérissables que celles de Brantôme et vouées à la même immortalité. Dans cinq cents ans, Guy Breton aura toujours des lecteurs !

2. Philippe Auguste avait tant affermi la puissance de sa Maison que son fils, Louis VIII fut le premier des Capétiens à ne pas être sacré du vivant de son père. Précaution à laquelle, jusqu'alors, et ce depuis 987, aucun de ses prédécesseurs n'avait failli. Nul n'aurait osé après la mort de Philippe Auguste contester la légitimité de son héritier. C'est là un très grand moment de la continuité française qui demeura jusqu'au 10 Août 1792, date à laquelle, selon Maxime du Camp "Tout pouvoir légitime est issu d'une usurpation"

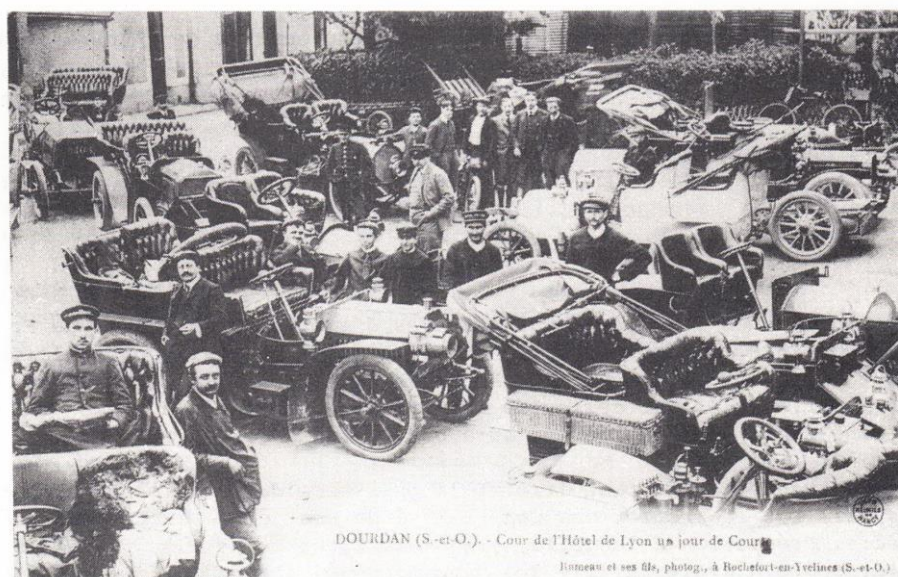
La Route classique de Dourdan et ses records du monde par J.-L. PRÊTER et A. GARRIOT

Oui ! Vous avez bien lu, notre bonne ville de Dourdan est en effet inscrite sur les tablettes des records du monde et bon nombre de nos concitoyens l'ignore.

Grâce à nos recherches, vous allez revivre toutes les péripéties des courses automobiles et motocyclistes qui furent organisées de 1902 à 1906 sur la "Route classique" de Dourdan.

1902

La première épreuve du genre eut lieu le 5 novembre 1902. La commission: sportive de l'Automobile-Club de France décida en effet d'organiser cette compétition sur le chemin de Grande Communication N° 71, entre Dourdan et Saint-Arnould. Ce lieu, découvert par M. Tampien, chronométrateur officiel, fut adopté après vérifications par une commission spéciale. L'A.C.F. insista particulièrement sur le fait que seules les tentatives réalisées sur cette voie,



Collection A. Garriot

entre les bornes 13 et 17, pour établir le record de vitesse du kilomètre en automobile serait homologuées par elle.

Le 5 novembre donc, l'agent voyer présent sur le lieu des opérations, quelque peu éberlué, indiqua dans son rapport destiné au Préfet :

"M. Fournier, jeudi dernier, vers 2 heures de l'après-midi, sur une voiture automobile de la force de 70 chevaux a couvert le kilomètre en 29 s 1/8, c'est-à-dire à une allure de plus de 123 kilomètres/heure".

Le journaliste du "Courrier de Dourdan", enthousiasmé, écrivit :

"Nous avons assisté jeudi dernier sur la route de Dourdan à Saint-Arnoult à la merveilleuse performance d'Henri Fournier, dans laquelle le vainqueur de Paris-Berlin a battu les records du Monde des grosses voitures pour le Mille et



DOURDAN. - Course du Kilomètre et du Mille sur la Route de Dourdan à Saint-Arnoult.
Esprit C. Serrin, Dourdan (N.-et-O.).

Collection A. Garriot

le Kilomètre. C'était quelque chose de vraiment impressionnant de voir passer la voiture de Fournier à la vitesse fantastique de 123 ou 124 km/h.

Du pavé de Rochefort, où nous nous étions postés, on voyait un nuage de poussière blanche apparaître au tournant de la route, en face le poste de Semont. Vous aviez à peine le temps d'essayer de distinguer quelque chose dans le nuage que la voiture arrivait, passait comme un bolide et était déjà loin.

Il faut avoir vraiment un merveilleux sang-froid pour conduire de pareilles voitures. Mais ce n'est pas le sang-froid qui manque à Fournier, dont l'aspect sympathique a tout de suite charmé le public nombreux qui se trouvait là. Le fameux champion est doué d'ailleurs d'une bonne humeur charmante et répondait fort aimablement aux questions que lui posaient les assistants.

Fournier avait d'autant plus de mérite que ce jour-là, la route n'était pas très sèche et qu'on n'eût pu craindre un dérapage."

La course se déroula sans accident, mais, malgré tout, l'agent voyer indiqua dans la suite de sa lettre adressée à M. le Préfet :

"Dans l'intérêt même de la sécurité publique, il conviendra d'imposer aux, organisateurs les mesures de précautions les plus rigoureuses pour conjurer des accidents dont les conséquences pourraient être extrêmement grave."

H. Fournier battit donc ce 5 novembre le record du monde sur la distance, qui avait été établi le 5 juillet de cette même année à Ablis par W. K. Van den Bilt sur le même type de véhicule à essence qui avait supplanté les automobiles mues tout d'abord à l'électricité puis par la vapeur.

Un record en appelant un autre, une nouvelle course fut organisée quelques semaines plus tard, le mardi 17 novembre. Des champions qui avaient différents records du monde à leur actif s'affrontèrent par un temps superbe et sur une route sèche. Le matin, Théry, sur une voiture légère Decauville battit dans sa catégorie le record du monde. L'après-midi, MM. Serpolet et Leblond, champions de la vapeur; Fournier et Augières, champions des voitures Mors; Derny, champion de la motocyclette, Clément et bien d'autres entrèrent en lice dans leur catégorie respective.

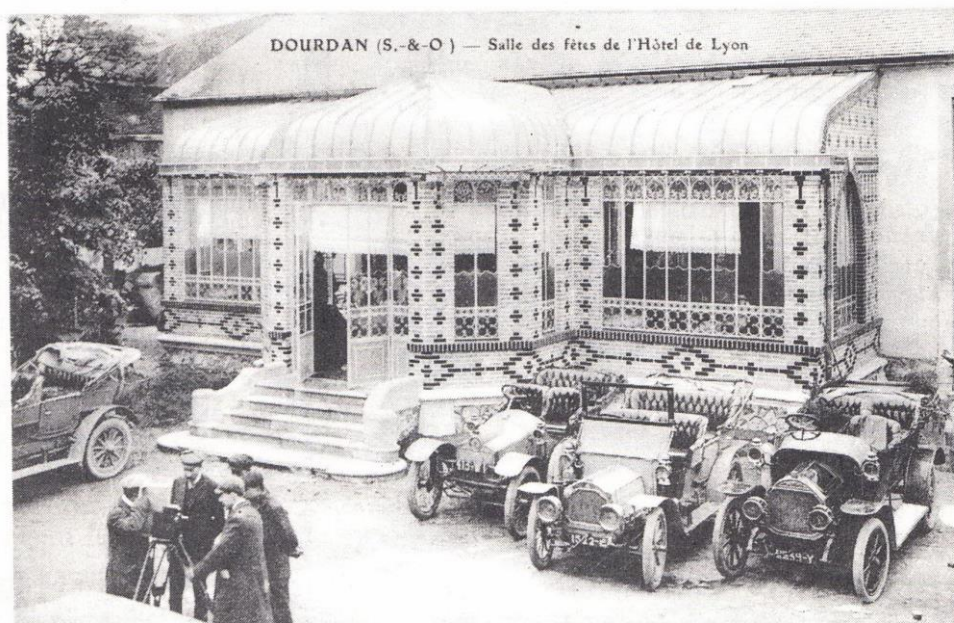
Chose incroyable pour l'époque, le record établi quelques semaines auparavant par H. Fournier fut battu par Augières qui roula à 125 km/h.

Ces courses de vitesse effrayèrent les autorités. C'est ainsi que le Préfet de Seine-et-Oise, M. Poirson, prit un arrêté interdisant les courses sur la route de Dourdan à Saint-Arnoult. La sûreté nationale signifia même à l'Automobile-Club de France l'interdiction faite aux chronométrateurs officiels d'enregistrer les temps des chauffeurs qui voudraient tenter de battre de nouveaux records. L'abandon de la "Route classique" comme on la surnommait à l'époque fut envisagé et l'on prévoyait d'organiser ces courses sur une route parallèle qui dépendait d'une chasse louée par Mme la Duchesse d'Uzès. Une souscription fut même ouverte parmi les constructeurs et les chauffeurs afin de réunir la somme de 25.000 francs utile pour réparer cette nouvelle route.

1903

L'on peut penser que les difficultés dont il vient d'être question furent surmontées car le journal "Monde Sportif" reprit à son compte cette organisation en 1903. Ce nouveau meeting fut prévu pour le 25 octobre.

Les commerçants de Dourdan prirent les mesures nécessaires pour recevoir dignement toutes les personnes intéressées par ces courses. Un comité local fut nommé à l'effet de s'occuper des automobilistes. Hélas, le jour venu, les épreuves durent être annulées à cause du mauvais temps et furent reportées au 5 novembre.



Le 4 novembre, malgré -le mauvais temps, de nombreux concurrents arrivèrent à Dourdan. Les membres du comité les dirigèrent aussitôt vers l'usine de M. Gautreau qui se situait rue du Cimetière (rue Fortin de nos jours), afin de satisfaire aux opérations de pesage et de poinçonnage de leur véhicule sous la surveillance de MM. Longuemare et Leprêtre. Les maisons où ils purent "descendre" et remiser leur voiture leur furent indiquées ainsi que bien d'autres renseignements utiles.

MM. Boutroue, Maire de Dourdan; Genet et Lejars, adjoints, ainsi que M. Grivot apportèrent à la bonne marche de cette entreprise autant d'activité que de bonne grâce.

Les commerçants et habitants de la ville sortirent un peu de leur torpeur habituelle. Afin d'accueillir dignement tous ces champions, ils pavoisèrent la ville et certains mirent des chambres à la disposition des coureurs qui n'avaient pu en trouver,

LE KILOMÈTRE A DOURDAN
1^{er} WAGNER en 34 sec. 4/5, soit la vitesse de
103 kilomètres 448 m. à l'heure
sur Voiturette

DARRACQ

invincible durant toute la Saison 1903.

A. DARRACQ & Cie, à SURESNES
 (Archives du journal "L'Equipe")

les hôtels de Dourdan affichant tous "complet". La veillée qui se déroula à l'Auberge de Lyon (Auberge du Château de nos jours), fut particulièrement gaie et ne se termina qu'à l'aube.

Le grand jour arriva enfin, les préparations et révisions finales des voitures eurent lieu dans la cour même de l'Auberge sous la direction et les conseils du mécanicien auto M. Lamberdière. Par un beau soleil, la foule se pressa sur les bas-côtés de la route de Saint-Arnoult. Le record du monde réalisé le 17 juin à Ostende allait-il être battu ? C'est la question que se posèrent les spectateurs, venus assister fort nombreux aux différentes courses. Le héros de cette journée ensoleillée fut À. Duray qui, sur sa Godron-Brillié, attint 136,330 km/h. Ses suivants, Leblon et Jeandré dépassèrent quant à eux 130 et 120 km/h.



DURAY sur la 100-chevaux Godron-Brillié qui a battu le record du kilomètre en 136,330 km/h.

Dans la catégorie des voitures légères, la triplète de G. Richard et Brasier enleva les deux premières places. Darracq gagna la course réservée aux voitures et 4 motocyclistes, sur les 17 au départ, battirent le record du monde en dépassant les 100 km/h. Le vainqueur, M. Lamberjack sur Griffon, parcourut le kilomètre à plus de 105 km/h.

Aux dires des journalistes de l'époque, ce meeting fut fort bien organisé, malgré un public assez indocile au début mais qui se rangea par la suite, MM. Tampier et Gaudichard assurèrent un chronométrage parfait grâce à leur appareil de marque Mors.

Après la chute de ces records du monde; le journal "L'Auto" eut ses colonnes envahies par la publicité. Nous vous en présentons quelques-unes dans la page suivante.



L'un des concurrents vient de passer sous la banderole d'arrivée
(Photographie inconnu - Fonds A. Garriot)

Hier à DOURDAN LA VITESSE,

Critérium infailible et incorruptible de supériorité
a donné une **double victoire** et le **Record du Monde** à la **Motocyclette**

GRIFFON

et consacré la défaite des motocyclettes concurrentes qui, à la vérité, pourront se rattraper au futur concours de petite vitesse et de moyenne régularité.

- 1^{er} LAMBERJACK en 34 secondes 1/5, soit la vitesse de
105 kil. 263 m. à l'heure (Record du Monde)
2^e DEMESTER en 35 s. 1/5. Tous deux sur

Motocyclettes GRIFFON

40, rue Saint-Louis, à COURBEVOIE. — Magasins de vente : 22, avenue de la Grande-Armée, PARIS.

LE KILOMÈTRE A DOURDAN — RECORD DU MONDE
LAMBERJACK, sur motocyclette GRIFFON en 34 s. 1/5 avec **Bougie A.V.** et
Accumulateurs FULMEN
PEREZ & Cie, 44, rue Saint-Ferdinand, PARIS

COURSE DU KILOMÈTRE A DOURDAN

(Motocyclettes de vitesse)

- 1^{er} LAMBERJACK en 34 s. 1/5, 105 kil. 263 m. à l'heure (Record du Monde)
2^e DEMESTER en 35 s. 1/5, tous deux sur

PNEUMATIQUES

LIBERTY WOLBER

Manufacture Générale de Pneumatiques A. WOLBER, 76, rue des Arts, LEVALLOIS-PERRET.

Publicités parues dans le journal "L'Auto" de fin octobre ou début novembre 1903
(Archives du journal "L'Equipe")

1904

Aucun record du monde ne sera battu en 1904 ni au cours des années suivantes. Malgré tout, les courses eurent lieu et nous avons jugé qu'il serait intéressant de suivre l'évolution de ces organisations.

Comme chaque année, une autorisation dut être demandée en 1904, aussi bien au Maire de Dourdan qu'au Sous-Préfet et au Préfet de Seine-et-Oise.

Les réponses furent positives mais sous réserve de satisfaire aux recommandations de l'agent voyer cantonal, qui, comme nous allons le constater, était sorti de sa stupeur de 1902 et avait les choses parfaitement en mains.

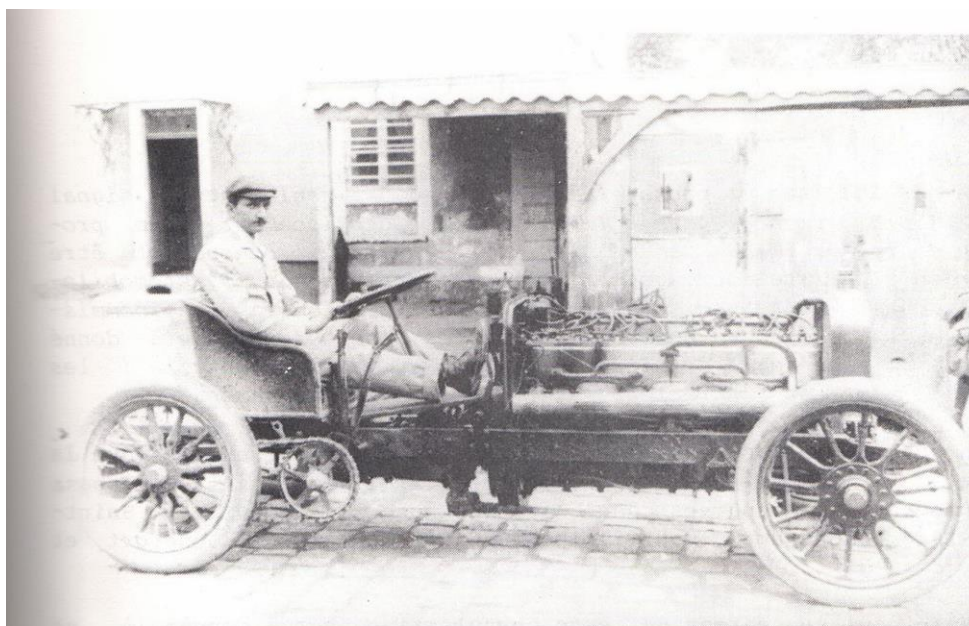
Il constata tout d'abord "qu'au point de vue des intérêts généraux de la région, ces épreuves sont profitables presque indépendamment du mouvement commercial immédiat qu'elles provoquent, elles donnent au centre près duquel elles se réalisent une notoriété qui ne peut qu'en favoriser le développement".



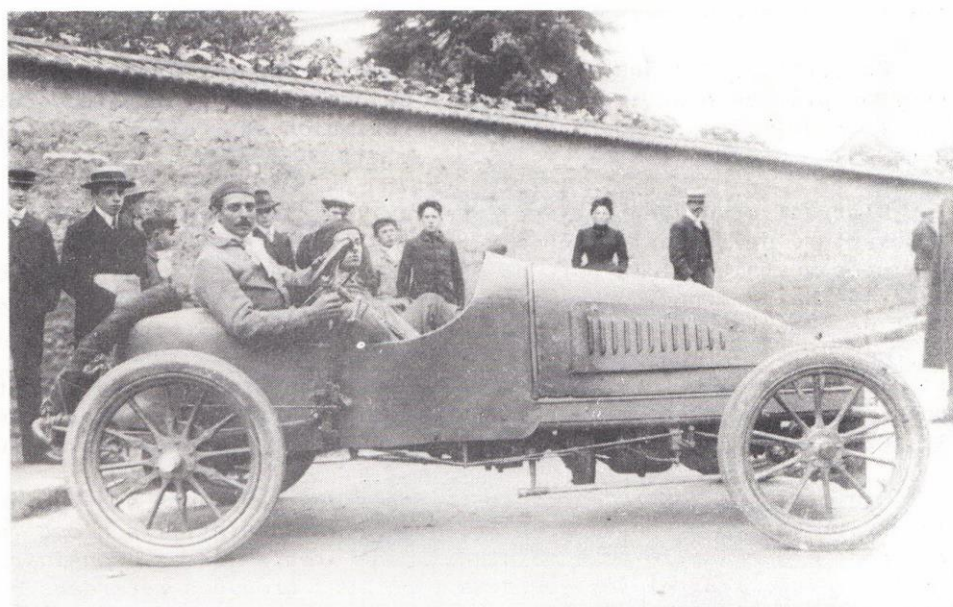
L'agent voyer prit ensuite l'organisation à bras le corps :

"Les épreuves pourront avoir lieu séparément ou par série. Une série d'épreuves ne pourra durer plus de 10 minutes et il ne pourra y avoir plus de trois séries d'épreuves par heure, espacées uniformément.

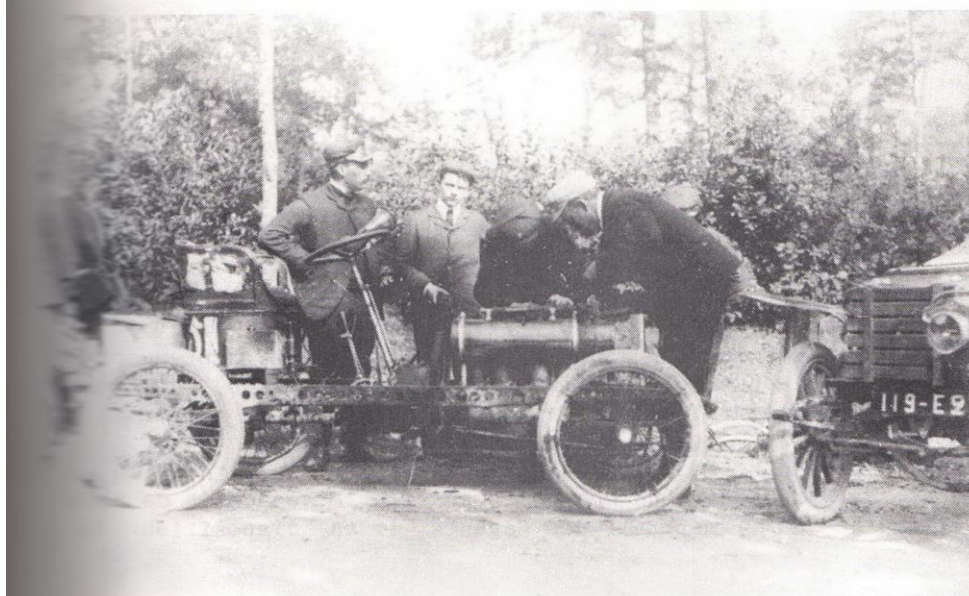
Une épreuve ou une série d'épreuves ne pourra commencer qu'après qu'il aura été constaté que la piste est absolument libre. Les voitures ne prenant pas part à la course ne pourront s'engager sur la piste que lorsque l'épreuve ou la série d'épreuves seront terminées. La moyenne de la distance entre deux embranchements successifs étant de 800 mètres, la moyenne des temps de garage sera de 5 minutes. L'automobile-pilote qui se sera rendu compte de l'état de la piste lors de son premier parcours reviendra à son point de départ, s'assurant qu'aucun



LA COURSE
DU
KILOMETRE
ET DU
MILLE
EN
1904



En route
pour le
pesage



Dernières
vérifications

(Archives de
l'Automobile-
Club de France)

véhicule ne reste sur la piste et pourra faire donner alors seulement le signal de départ. La station d'arrivée pourra être prévenue électriquement d'un prochain lancer afin d'arrêter immédiatement les véhicules qui pourraient être prêts à s'engager sur la piste entre cet instant et l'arrivée de l'automobile-pilote. Un signal acoustique transmis de poste en poste préviendra les commissaires de la fin de chaque épreuve ou série d'épreuves, ce signal sera donné une minute après le passage de la dernière automobile au premier contrôle ; les commissaires devront aussitôt rendre leur liberté aux véhicules garés."

Les autorités concernées adoptèrent ce rapport et demandèrent en plus que la durée des épreuves soit fixée de 8 heures du matin à midi et que l'on apposa des "placards" annonçant les courses dans les communes de Dourdan, Saint-Arnoult, Ponthévrard, Sonchamp, Longvilliers, Clairefontaine, Rochefort et Rambouillet.

Le journal "Vélo" qui se chargea de cette organisation cette année-là, ne fut pas au bout de ses peines.

En effet, le 18 août, le Maire signala au Sous-préfet de Rambouillet que les courses prévues pour le 24 septembre ne pourraient avoir lieu, car *" le samedi est jour de marché à Dourdan et la circulation des voitures est trop active ce jour-là."*

L'organisateur reporta les épreuves au 20 octobre. C'était sans penser que l'ouverture de la chasse du faisan avait lieu ce même jour. A la suite de plaintes verbales de la part de Messieurs les locataires des chasses de la forêt de Saint-Arnoult, le Maire convoqua le directeur des épreuves et ils décidèrent de reporter la date des compétitions au lundi 3 octobre.

Ce pauvre directeur dut se débrouiller pour trouver des volontaires parmi la population afin d'assurer le service d'ordre, car le Préfet lui refusa l'aide de la gendarmerie. En réponse, l'organisateur tint tout de même à lui signaler :

"Je crois que cette façon de recruter des habitants n'a point donné tous les résultats qu'on pouvait en attendre l'an dernier. Ils n'ont pas en effet, l'autorité nécessaire pour maintenir une foule assez considérable dans les limites prescrites et les épreuves s'en sont trouvées retardées considérablement l'an passé."

A la date prévue, les courses eurent enfin lieu, tout se passa bien, mais aucun record ne fut battu.

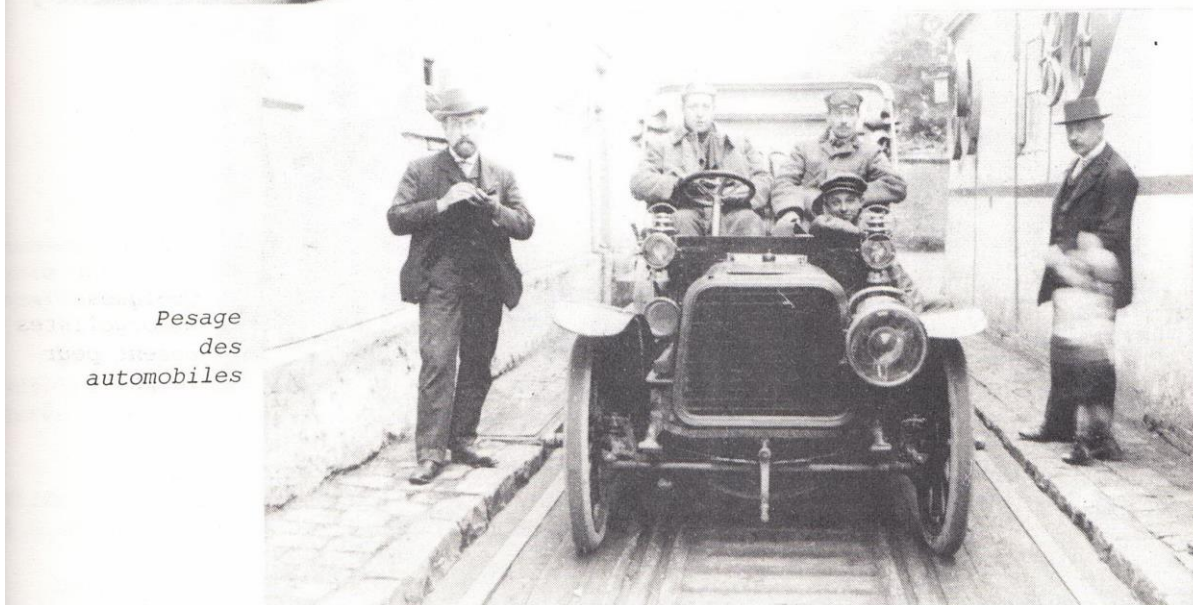
1905

Cette année-là, la Société des Sports du "Vélo" proposa la date du 24 septembre à la municipalité de Dourdan pour l'organisation des épreuves du Kilomètre et du Mille. Elle demanda que la ville prenne en charge tous les frais de police et de clôture nécessaires, afin d'éviter tout accident.

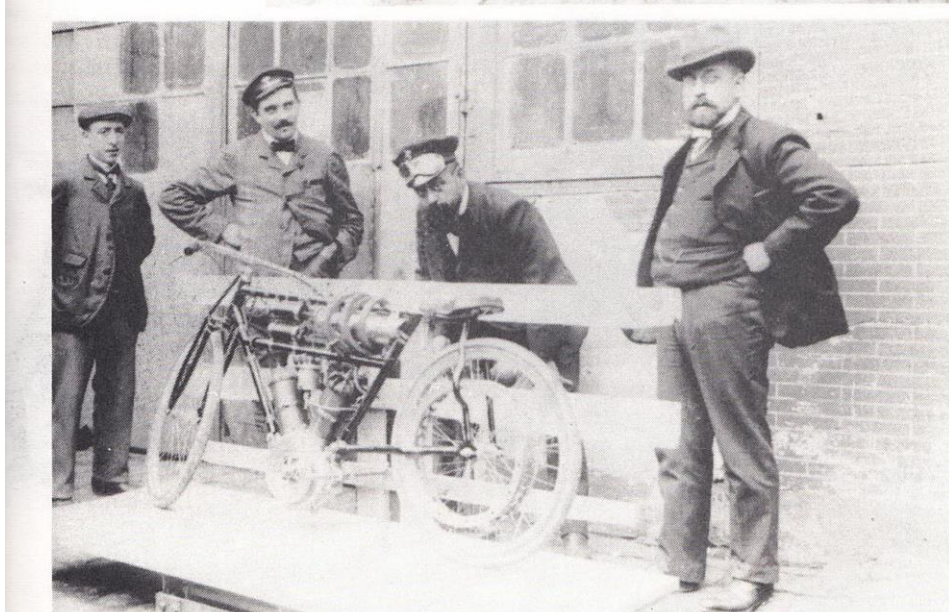
Le Maire signala au président de cette Société des Sports "qu'il n'était pas question pour la ville de prendre aucune charge et qu'elle se dégageait de toute responsabilité." et indiqua qu'il mettrait des agents à sa disposition. Le conseil



LA COURSE
DU
KILOMETRE
ET DU
MILLE
EN
1904



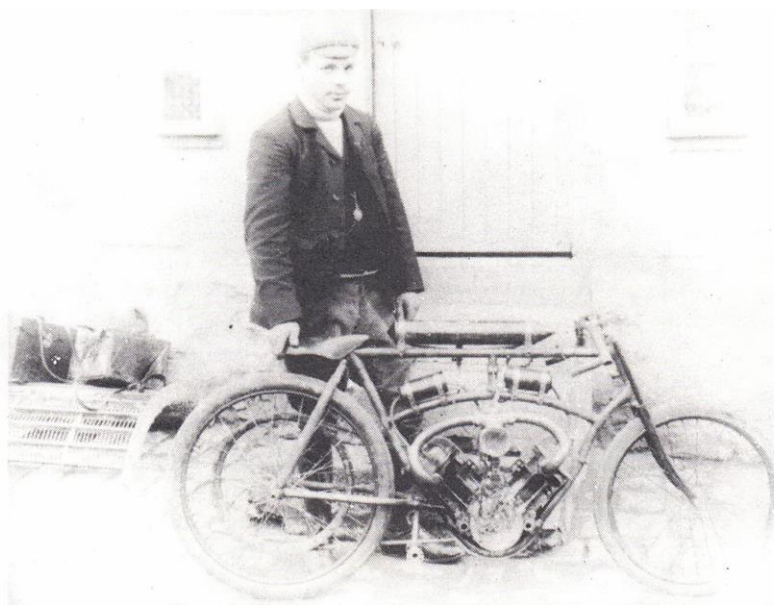
Pesage
des
automobiles



Pesage des
motocyclettes

(Archives de
l'Automobile-
Club de France)

LA COURSE
DU
KILOMETRE
ET DU
MILLE
EN
1904



Quelques
motocyclistes
posent pour
la photo

(Archives
de
l'Automobile-
Club
de
France)





municipal, afin de prouver l'intérêt qu'il portait à cette manifestation vota une subvention de 250 francs. Ajoutons que les commerçants de la ville avaient ouvert une souscription qui s'éleva à plus de 130 francs.

Le mauvais temps fut-il la cause du report de ces ,courses au dimanche 8 octobre ? Toujours est-il que le Sous-Préfet écrivit au Préfet dans une lettre datée du 30 octobre :

"J'ai l'honneur de vous rendre compte que les courses d'automobiles (du Mille et du Kilomètre) qui a eu lieu le 8 octobre sur la route N° 71 de Dourdan à Saint-Arnoult n'a donné lieu à aucun incident.

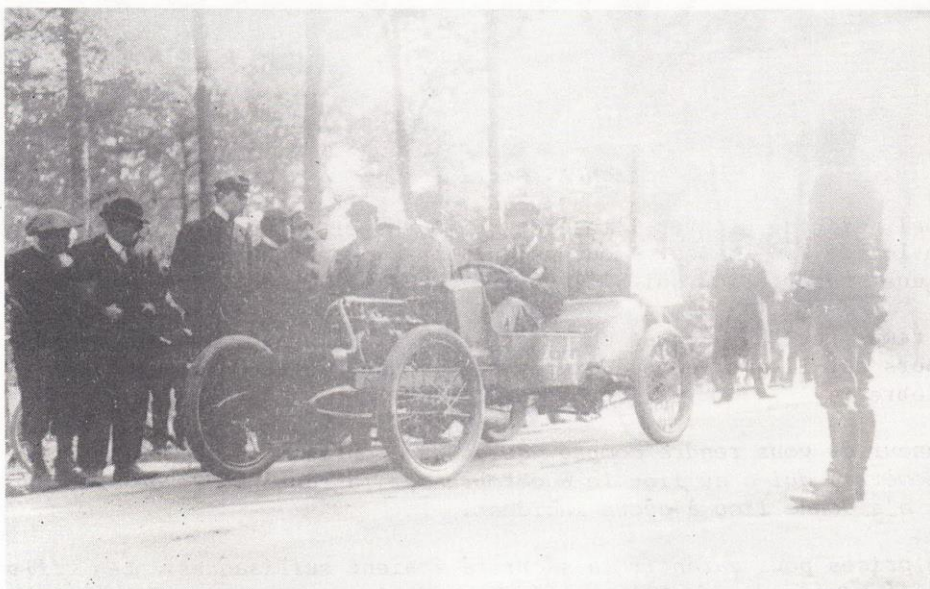
Les mesures prises pour garantir la sécurité étaient suffisantes. Les fils de fer avaient été posés sur des talus extérieurs de la route pour maintenir le public en dehors de la zone dangereuse, les voitures avaient été détournées et empruntaient un autre itinéraire. Le service d'ordre assuré par 25 gendarmes a été de tous points satisfaisant. "

1906

Ces courses du Kilomètre et du Mille furent organisées pour la dernière fois en cette année 1906. L'intérêt qu'elles avaient suscité les précédentes années était tombé, il est vrai qu'aucun record du monde n'avait été battu depuis trois ans à Dourdan. Aucun commentaire sur les courses qui se déroulèrent ne parut

dans les journaux régionaux, la seule pièce-que nous ayons retrouvée est un arrêté de M. le Préfet de Seine-et-Oise en date du 17 octobre 1906 dans lequel il indiquait :

LA COURSE
DU
KILOMETRE
ET DU
MILLE
EN
1904

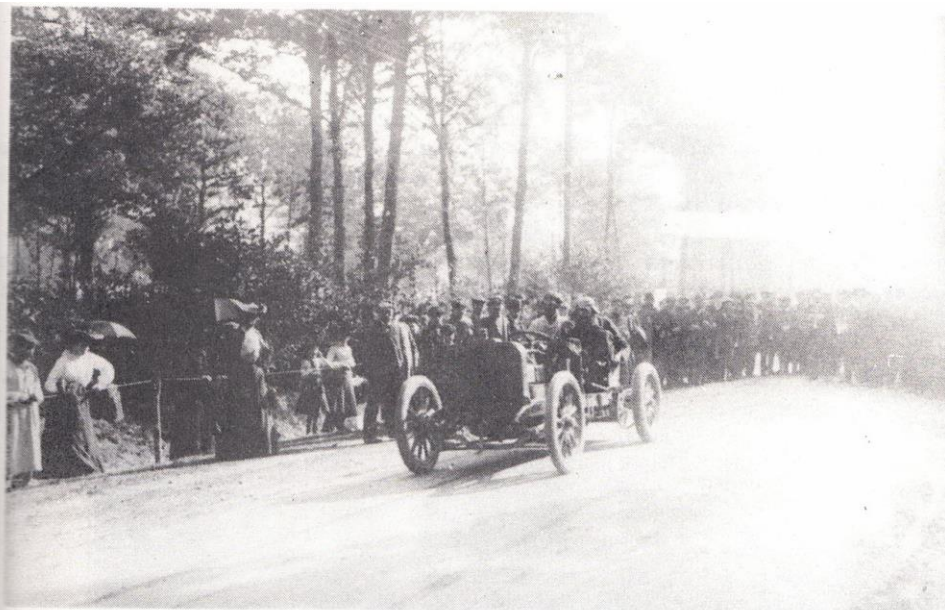


Quelques
concurrents
sur la
ligne
de départ

Curieux
équipage ?

(Archives
de
l'Automobile-
Club
de France)





LA COURSE
DU
KILOMETRE
ET DU
MILLE
EN
1904

Départ
des
bolides

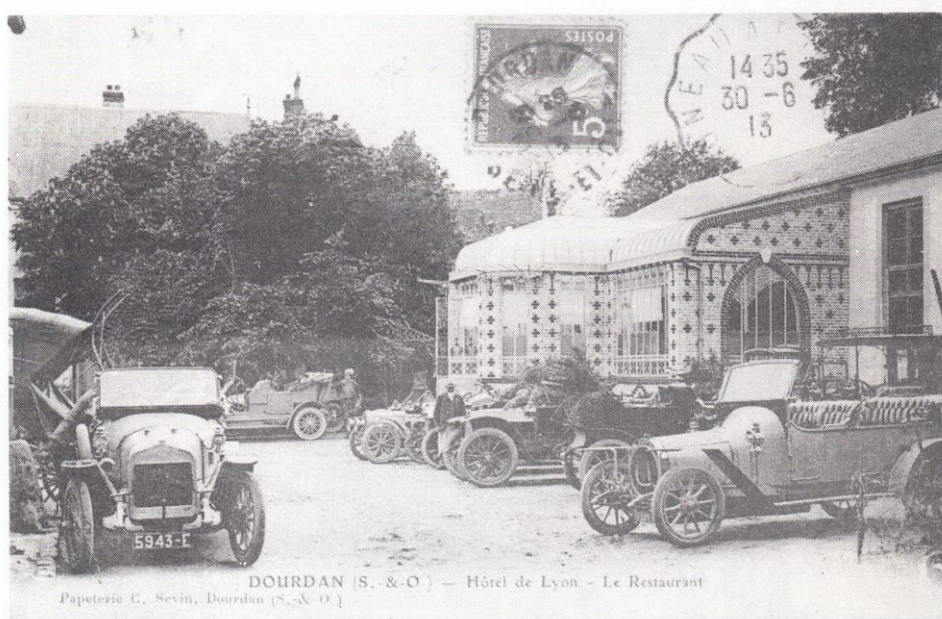


(Archives
de
l'Automobile-
Club
de
France)

"M. le Directeur du journal "L'Auto" est autorisé à organiser le 21 octobre 1906 sur le chemin de grande communication N° 71 à Dourdan la course automobile et de motocyclettes faisant l'objet de sa demande.

Ces épreuves s'effectuèrent entre les bornes 13 et /5,5 du chemin, cette distance de 2,500 km comprenant tous parcours de lancé et d'arrivée des voitures.

Les épreuves auront lieu entre 8 h du matin et / h de l'après-midi.



Collection A. Garriot

Ces courses se déroulèrent semble-t-il dans l'indifférence générale ce qui causa sans doute leur perte pour Dourdan. Des records furent battus par la suite à Arpajon, sur la R.N. 20, les 6 et 12 juillet 1924 à des vitesses de 230,058 et 234,930 km/h par une Delage et une Fiat.



La "Route classique"
en 1985.
Photo J.-L. Prêter

1898	18-12	Achères	G. de Chasseloup-Laubat	Jeantaud	63,137	Electricité
1899	17-1	Achères	C. Jenatzy	Jenatzy	66,645	Electricité
	17-1	Achères	G. Chasseloup-Laubat	Jeantaud	70,297	Electricité
	27-1	Achères	C. Jenatzy	Jenatzy	80,321	Electricité
	4-3	Achères	G. Chasseloup-Laubat	Jeantaud	93,724	Electricité
	29-4	Achères	C. Jenatzy	Jenatzy « Jamais Contenté »	105,904	Electricité
1902	13-4	Nice	L. Serpollet	Serpollet	120,771	Vapeur
	5-8	Ablis	W. K. Van der Bilt	Mors	122,420	Essence
	5-11	Dourdan	H. Fournier	Mors	123,249	Essence
	17-11	Dourdan	A. Augières	Mors	124,102	Essence
1903	17-6	Ostende	A. Duray	Gobron-Brillie	134,303	Essence
	5-11	Dourdan	A. Duray	Gobron-Brillie	136,330	Essence
1904	13-1	Lac St-Clair	H. Ford	Ford 999	147,014	Essence
	28-1	Dayrona Beach	W. K. Van der Bilt	Mercedes	148,510	Essence
	31-3	Nice	L. Rigolly	Gobron-Brillie	152,501	Essence
	25-5	Ostende	P. de Caters	Mercedes	156,475	Essence
	21-6	Ostende	L. Rigolly	Gobron-Brillie	166,611	Essence
	13-11	Ostende	P. Baras	Darracq	168-172	Essence
1905	25-1	Daytona	A. McDonald	Napier	168,381	Essence
	30-12	Arles-Salon	V. Hemery	Darracq	176,426	Essence
1906	26-1	Daytona Beach	F. Mariott*	Stanley	205,404	Vapeur
1909	8-11	Brooklands	V. Hemery	Benz	202,653	Essence
1910	13-3	Daytona Beach	B. Oldfield	Benz	211,937	Essence
1922	17-5	Brooklands	K. Lee Guinness	Sunbeam	215,203	Essence
1924	6-7	Arpajon	R. Thomas	Delage	230,058	Essence
	12-7	Arpajon	E. A. D. Eldridge	Fiat	234,930	Essence
	25-9	Pendine Sands	M. Campbell	Sunbeam	235,171	Essence
1925	21-7	Pendine Sands	M. Campbell	Sunbeam	242,749	Essence

*Tableau des records du monde du kilomètre
dans lequel Dourdan figure en bonne place en 1902 et 1903.
(Sciences du Monde N° 100 paru en 1972)*

Cet article étant consacré à l'automobile, nous allons essayer de faire connaissance maintenant avec les premiers conducteurs dourdanais. L'on peut imaginer la tête de nos concitoyens de l'époque lorsqu'ils découvrirent avec beaucoup de méfiance mêlée à de la curiosité le premier engin à moteur qui circula en ville et qui, petit à petit détrôna le fidèle cheval. M. Deslande, qui résida à Sainte-Mesme puis à Dourdan posséda la première automobile. Lorsqu'il circulait, il avait toujours à portée de sa main, un grand fouet afin de chasser les chiens sur son passage. Il n'oubliait jamais son seau en toile toujours utile à l'époque pour ravitailler en eau le radiateur de son véhicule. Par la suite, des autos furent acquises par MM. Lajotte, Joseph et Perot.

Les loueurs de voitures à cheval durent se "recycler" à Dourdan comme ailleurs afin de proposer à leurs clients des automobiles. Ce fut le cas de M. Chevalier puis de M. Bobillon que M. Colson remplaça le 1er juillet 1924. Ce dernier avait obtenu son permis de conduire le 29 août 1919 dans une des rares auto-écoles qui existait à Paris à l'époque et dont on pouvait lire la publicité dans le journal "L'Auto".

En 1924, on dénombrait cinq automobilistes à Dourdan qui méritent d'être cités :

- M. Drouet, huissier alors rue Traversière qui était propriétaire d'une voiture Delage :

- M. Baubion, serrurier rue Traversière détenait une Ford ;

- M. Gobert , rue Lebrun, roulait également en Ford ;

- M. Lamberdière, mécanicien-auto rue d'Etampes possédait une Peugeot ;

- M. Colson, 25, rue de Chartres, loueur de véhicules automobiles était fier de sa Bayard de 1910.

Si tous ces anciens dourdannais pouvaient voir la circulation actuelle dans notre ville à certaines heures ou bien le samedi matin, ils seraient certainement aussi étonnés que l'agent voyer qui vit, en 1902, une automobile rouler à plus de 125 kilomètres à l'heure sur la "Route Classique".



M. Colson devant sa boutique de location de voitures automobiles qui était située 25, rue de Chartres à Dourdan

Photo prêtée par Mme O. Pontabrier

J.-L. PRETER et A. GARRIOT

BIBLIOGRAPHIE

Archives du Journal "L'Equipe"

Journaux "Le Courrier de Dourdan" et le "Journal de Dourdan"

conservés à l'annexe de la Bibliothèque Nationale à Versailles

Registre de délibération du conseil municipal de Dourdan (1905)

Série 6 M 112 conservée aux Archives départementales des Yvelines à Versailles

Archives de l'Automobile-Club de France