

Circuit commenté dimanche 20 septembre 2009

Réservation obligatoire au 01 30 52 09 09

Rdv 10h30 à la gare de Saint-Rémy, casque obligatoire et pique-nique à prévoir.

Encadrement Daniel Clément Véloxygène - Commentaires Albert Thiry de *Mémoire Castel-gometzienne* et Yves Desseaux de Forges-les-bains



Charte du cycliste :

Ne surestimez pas vos capacités, restez maître de votre vitesse, contrôlez l'état de votre vélo et emmenez ravitaillement et accessoires de réparation.

Le port du casque est fortement recommandé.

Respectez le code de la route, les autres utilisateurs des chemins ainsi que les habitants.

Lors des croisements et dépassements de randonneurs, ralentissez et dépassez avec précaution.

Vous randonnez à vos propres risques et votre responsabilité sera engagée en cas d'accident survenant à vous-même ou au préjudice d'un tiers, du fait du non-respect des recommandations ci-dessus.

Directeur de la publication : Anne Cros Le Lagadec -
Rédaction et mise en page : Anne-Laure Petit - Maquette couverture :
Virginie le Vot - Coordination : Sophie Dransart -
Photographies : Anne-Laure Petit - Cartographie : Baptiste Perrin
Merci à tous ceux qui ont participé à la rédaction de ce guide. Roselyne Bussière,
Laurence Renard, Yves Dessaux, Albert Thiry

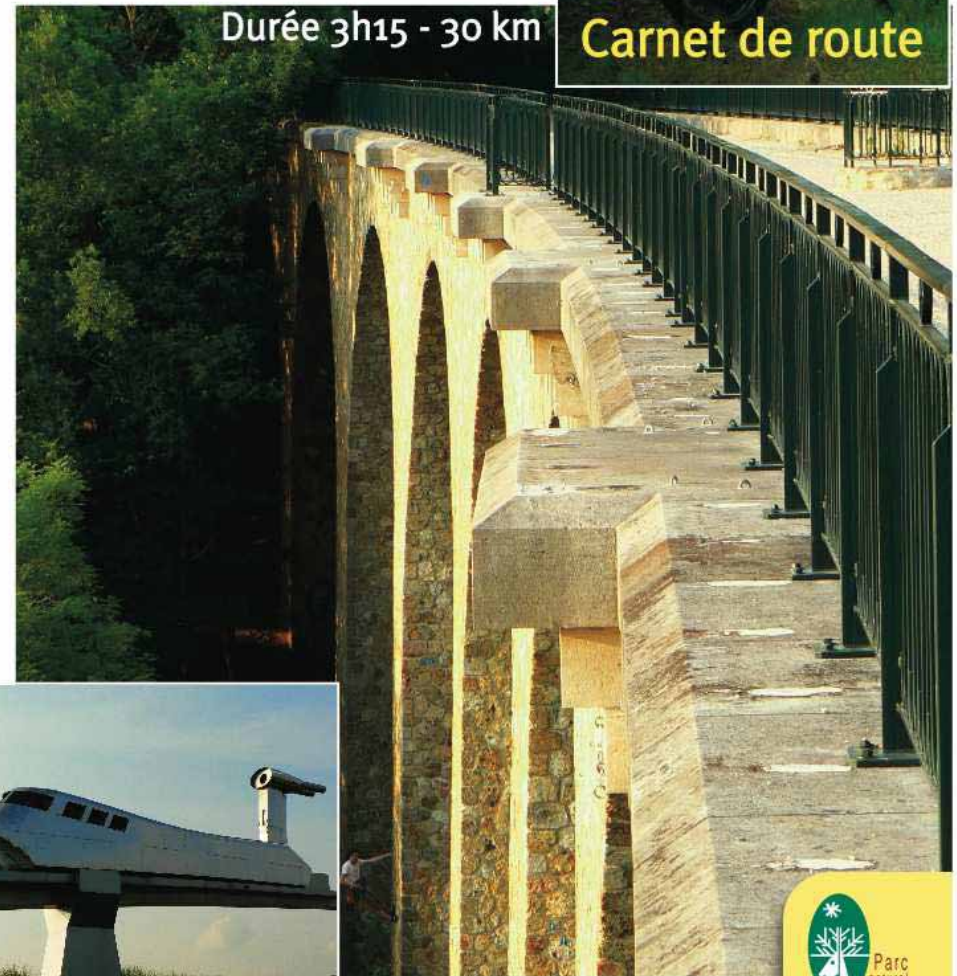
Circuits vélo

Sur les chemins de traverse

Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Boullay-les-Troux,
Pecqueuse, Limours-en-Hurepoix, Gometz-la-ville,
Gometz-le-Châtel, Bures-sur-Yvette, Gif-sur-Yvette

Durée 3h15 - 30 km

Carnet de route



Circuit ouvert aux enfants
de plus de 10 ans



Le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse compte aujourd'hui 21 communes. Il est à la veille d'une grande extension prévue pour 2011. Nous vous proposons de découvrir certaines de ces nouvelles communes autour d'un patrimoine commun, celui des transports.

L'arrivée de la voie ferrée a en effet marqué les espaces de manière similaire, laissant des traces dans le paysage, l'architecture et l'histoire sociale des communes du futur Parc.

Les transports : un patrimoine commun

Élément clef de l'explosion démographique de la région, le chemin de fer a un impact majeur sur l'urbanisme.

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, un réseau très dense est constitué. Les villages de fond de vallées sont ainsi désenclavés et se développent. La bourgeoisie parisienne vient plus nombreuse en villégiature...

Même si aujourd'hui la plupart de ces lignes ont disparu, les espaces en conservent la trace...

En commençant par la seule gare encore en activité, nous allons emprunter l'ancienne prolongation de la ligne de Sceaux pour rejoindre Limours, cette même commune qui a aussi connu la ligne Paris-Chartres mais qui est aujourd'hui dépourvue de desserte ! Nous suivrons la voie d'expérimentation de l'aérotrain et découvrirons, sur le chemin de Gif-sur-Yvette, des vestiges de la ligne Paris-Chartres ...



La seule ligne qui permet encore les échanges entre Paris et la vallée de Chevreuse est la **ligne de Sceaux**.

L'histoire de la ligne de Sceaux remonte à 1838. C'est à cette date que le polytechnicien Jean-Claude Arnoux propose une solution technique permettant d'améliorer la vitesse des trains tout en réduisant l'usure des rails et des roues : le « système Arnoux ».

Longez le « bassin de la Courpière » par le chemin à gauche (point d'eau dans le virage).

Au bout, prenez à gauche « chemin de la Chartrie ».

Après des barrières métalliques, vous croisez une route, traversez prudemment, prenez à gauche et TOUT DE SUITE A DROITE.

Passez un petit pont à gauche et longez l'Yvette par la gauche.

Passez sous un pont, puis laissez le Macdonald sur votre gauche.

Une fois la zone d'activités traversée, remontez la route que vous croisez à gauche.

Prenez à droite direction « gare de Courcelles ».



La gare de Courcelles, d'hier à aujourd'hui...



Traversez par le souterrain et montez vers le lycée.

Traversez le parking et longez le lycée par la gauche.

Vous traversez le lycée par un chemin qui sépare le département de l'Essonne de celui des Yvelines.

Le chemin continue dans les bois, prenez garde dans la descente.

Jetez un œil à la maison du garde barrière à droite.

Continuez toujours tout droit.

Après la montée, prenez à droite rue Pierre Curie, toujours tout droit.

A l'embranchement, prenez en face, vous apercevez la gare de Saint-Rémy sur votre droite.

Récupérez la route qui mène à la gare par la droite.

La ligne aujourd'hui

Fin 1938, l'électrification est terminée. Notons que la station de Saint-Michel-Notre-Dame n'est inaugurée qu'en 1988.

Actuellement, un programme ambitieux de mise en accessibilité des gares est en cours de réalisation.

De retour à la gare de Saint Rémy-lès-Chevreuse : « Terminus, tout le monde descend ! »

Le chemin de fer, mais aussi l'université Paris-Sud, présents ici ont modifié la physionomie du village. De grandes personnalités scientifiques s'y installent tel que Jean Lumière. L'Institut national de la recherche agronomique y étudie les abeilles, l'Institut des hautes études scientifiques reçoit du monde entier des chercheurs en mathématiques et physique théorique ...

Contournez le parking, prenez le souterrain pour passer de l'autre côté du rail.

Descendez vers le centre du bourg et, face à l'église, prenez la rue du général de Gaulle à gauche. Au carrefour, continuez tout droit (direction centre universitaire).

Avant le petit rond-point, prenez la première à gauche « rue des Bleuets », puis tout droit « rue de la Prairie » et vous arrivez au « Bassin de Bures et Gif » (point d'eau juste avant la barrière).

Contournez le bassin par le chemin à gauche.

A partir de maintenant vous suivrez le **balisage rouge/blanc du GR 655 jusqu'à Saint-Rémy** (possibilité de prendre le train à la gare de Gif ou de Courcelles).

Pauses pique-nique possibles autour des bassins de retenue ou dans les parcs jusqu'à Courcelles.

Gif-sur-Yvette : des villégiatures et des célébrités !

Depuis la fin du XIXe siècle, grâce au train, la vallée de l'Yvette attire de nombreux parisiens, qui y font construire de belles demeures ou qui profitent des lotissements naissants pour y établir leur résidence secondaire.

Ainsi **Juliette Adam** (1836-1936), femme de lettres, acquiert-elle le domaine de l'abbaye en 1882. Fondatrice et directrice de la Nouvelle Revue (littérature et politique), elle reçoit, les dimanches, les figures illustres du Tout-Paris. Elle est présente à la signature du traité de Versailles.

Le peintre **Fernand Léger** (1881-1955), qui installe son atelier à l'auberge du Gros Tilleul (106 avenue du Général Leclerc), compte parmi les personnalités célèbres de la commune.

Vous longez l'Yvette et constatez que certaines personnes y circulent encore en barque !

Au deuxième panneau « Bassin de Bures-Gif », continuez le chemin qui va vers la droite puis à gauche.

Au niveau de l'immeuble blanc aux volets bleus, continuez tout droit.

Pied à terre, empruntez les marches sous le petit pont.

Vous arrivez face à la bibliothèque, prenez à gauche (si vous voulez accéder à la gare, prenez les marches à gauche, puis suivez la signalétique).

Vous circulez entre, l'Yvette à votre gauche et les stades puis les terrains de tennis à votre droite.

À l'embranchement, continuez tout droit (laissez un pont à votre gauche).

Passez devant la maison des petits ponts.

Après être passé au travers de la sculpture passez derrière les barrières en bois puis sous le petit sous terrain.

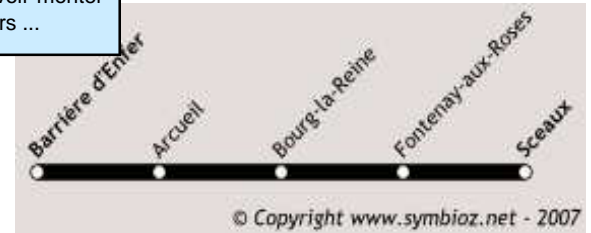


Le système Arnoux

En changeant le système d'accroche des voitures et en dotant chaque roue de roulements particuliers, il permettait à l'ensemble du train de prendre des virages beaucoup plus serrés et ainsi de pouvoir monter des côtes, ce qui était impossible jusqu'alors ...

Arnoux fonda une société pour l'exploitation de la future ligne de Sceaux, dont le premier tronçon, Denfert-Rochereau - Sceaux fut inauguré en 1846.

La ligne rencontre rapidement un vif succès et certains dimanches, il fallait refuser plus de voyageurs que le chemin de fer ne pouvait en transporter !

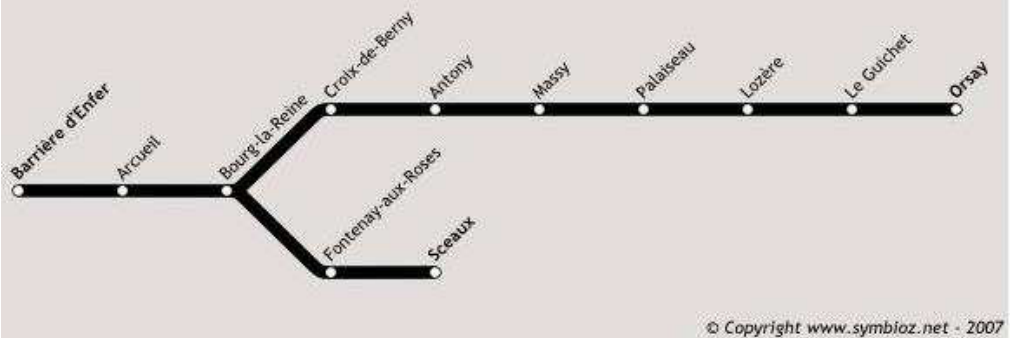


2 : Sortez de la gare et dirigez-vous vers la gauche pour rejoindre l'ancien prolongement de la ligne actuelle.

La décision est prise de prolonger la ligne jusqu'à Orsay, région riche, assez peuplée et éloignée des chemins de fer.

La ligne en danger

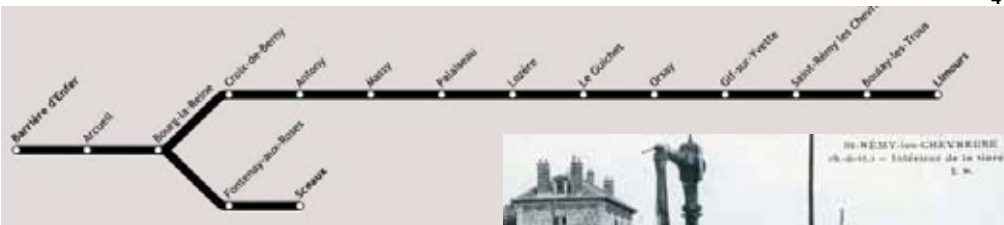
La crise économique commence à se faire sentir en 1847. Alors que les travaux débutent seulement à Orsay, la situation de la Compagnie de Sceaux ne cesse de se dégrader jusqu'à ce que le seul moyen de sauvegarde soit la mise sous séquestre (de 1849 à 50).



La gare d'Orsay est tout de même terminée en 1854 et la ligne rachetée par la Compagnie du Paris-Orléans en 1855 offrant de nouveau un espoir d'avenir radieux.

Si le nom " ligne de Sceaux " est resté dans les mémoires des parisiens bien après qu'elle est appelée RER « ligne B », peu de ses usagers savent qu'elle courait, au siècle dernier, jusqu'à Limours, soit plus de 15 km au-delà de son actuel terminus de Saint Rémy-lès-Chevreuse ...

L'inauguration du dernier tronçon, Orsay - Limours, via Saint-Rémy-lès-Chevreuse, eut lieu en 1867.



La ligne de Sceaux a alors atteint une extension que même les premiers promoteurs n'avaient jamais espérée !



3 : Vous suivez les anciens rails, attention le passage est étroit, passez un premier pont dans les bois et continuez tout droit ...

4 : Vous avez passé le vallon de Saint-Paul et croisez une route, regardez la maison du garde-barrière sur votre gauche .

Les lignes de chemin de fer de cette époque ont su profiter du relief créant ainsi des paysages harmonieux. Ici la voie s'est installée au creux du vallon pour remonter en douceur sur le plateau : avec la végétation, la ligne est très peu perceptible dans le vallon.

Pourquoi cet itinéraire ?

Le passage de la voie ferrée par le vallon de Choisel aurait permis de desservir Chevreuse, mais la Compagnie du Paris-Orléans avait obtenu, par mesure d'économie, la possibilité d'utiliser le vallon de Saint Paul. Ce choix, d'ailleurs, sera plus tard à l'origine de la vive poussée démographique de Saint-Rémy et de la longue stagnation de Chevreuse.

L'importance du trafic de marchandises

Les gares de marchandises correspondaient à : Orsay, Gif-sur-Yvette, Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Limours.



Les marchandises étaient principalement des pavés extraits à Orsay et utilisés pour les rues de Paris. Annuellement, la capitale avait besoin de deux millions de pavés, soit 56 000 tonnes !

Il y avait aussi de la pierre de meulière dans les carrières de la vallée de Chevreuse qui servit notamment à la réalisation des égouts de Paris.

Il faudra attendre 1871 pour que circule enfin le premier train de marchandises, un quart de siècle après l'inauguration de la ligne !

Traversez la route prudemment pour entrer dans le bois de Montabé en direction de Boullay-les-Troux.

Pause pique-nique possible le long du chemin

Au bout du chemin forestier, vous êtes arrivé à Boullay.

Une ligne pas comme les autres

Cette ligne ne comporte que quelques passages à niveau, ce qui augmente les coûts, car cela impose la construction de nombreux ouvrages d'art (ponts, viaduc, tunnels) mais améliore la sécurité.

Le dénivelé est minime et les rayons de courbure faibles ce qui permet une vitesse optimale.

C'est la ligne la plus moderne de l'époque.

Mais son tracé, éloigné des agglomérations, la rend moins accessible aux usagers. Elle ne sera jamais achevée et très peu fréquentée.



Après le viaduc, vous passez le tunnel de Montjay :

Faites attention car vous allez passer dans le noir complet ! Nous vous conseillons de descendre de vélo

Au bout du tunnel, allez tout droit, et prenez l'embranchement de gauche. Vous trouverez une route sur votre droite, empruntez le trottoir en faisant attention et descendez jusqu'à Bures.

Au rond-point, prenez à droite, tout de suite vous apercevez une croix sur votre gauche.



Comme vous pouvez le lire sur la signalétique de la croix, Charles Peguy allait de Gometz-le-Châtel, prendre le train à la gare de Bures

Des poètes sur la ligne

Charles Péguy est un écrivain et poète français qui prit des positions parfois déroutantes : croyant, il critique l'Église catholique ; socialiste, il s'oppose au pacifisme et à l'internationalisme de gauche ...

Il est l'auteur d'essais philosophiques, d'œuvres consacrées à Jeanne d'Arc, de fresques poétiques en l'honneur des soldats morts au combat ... Ce grand poète meurt en 1914, à la veille de la bataille de la Marne.

Retour à LA LIGNE DE SCEAUX

Derrière la croix, empruntez le chemin de la croix de Bures, à droite, qui mène à la gare de Bures-sur-Yvette.

Vous êtes de nouveau sur l'ancienne ligne de Sceaux que nous allons maintenant longer pour retourner à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Vous pouvez aussi vous arrêter là et prendre le RER, soit vers Saint-Rémy, soit vers Paris.



Dans la salle des machines, deux moteurs produisent de l'air comprimé qui est propulsé sous toute la longueur du wagon lui permettant de reposer sur un coussin d'air et ainsi de ne pas toucher le rail. Il était propulsé horizontalement à la façon d'un avion avec des réacteurs.



L'aérotrain enterré par le TGV

Ce sont des considérations techniques (problème du moteur à hélice) et économiques (il aurait fallu construire des « rails » en hauteur alors que le chemin de fer avait déjà un réseau) qui ont été prises en compte par les responsables politiques dans les années 70.

Le président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, tranche en 1974 en faveur du TGV.

Revenez sur vos pas et prenez le chemin à gauche (barrière rouge et blanche)

16 : Prenez le chemin direction Gometz-la-Ville en passant derrière la pierre et, tout de suite à gauche, suivez le balisage jaune.

17 : Au débouché du chemin, laissez l'école sur votre gauche et traversez le parking. Au stop, prenez en face la coulée verte, vous suivez la piste cyclable et passez un grand rond-point puis un plus petit.

Passez devant Aquilus Piscine et au premier stop, continuez tout droit en laissant la crèche parentale à votre gauche. Au deuxième stop, prenez à gauche direction stade, école.

18 : Au pont rouge, entrez dans le square à droite et traversez-le.

Derrière le panneau, traversez le terrain de basket et prenez le petit chemin derrière la haie à gauche.

19 : Tournez à droite (balisage jaune-rouge, blanc-bleu). Puis prenez la première à droite.

Au niveau d'une clairière, guettez un viaduc à travers les arbres.

Après une petite côte, vous apercevez un petit pont à droite. Tournez à gauche.

Faites une pause sur le viaduc ...

Pauses pique-nique possibles sur tout ce secteur.

Retour à LA LIGNE PARIS-CHARTRES

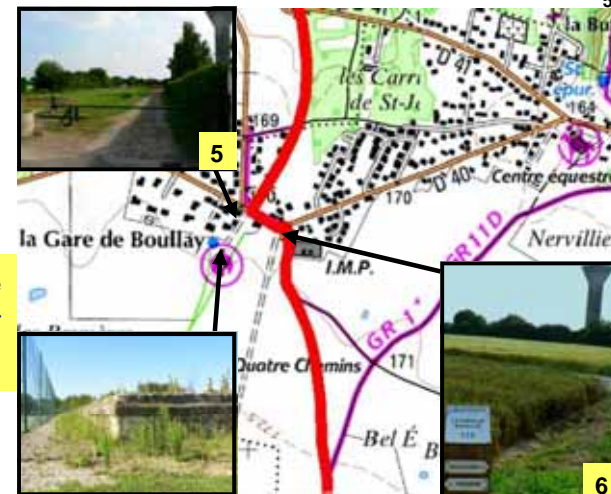
Ce viaduc, où passait la ligne Paris-Chartres, est appelé : **viaduc des « Fauvettes »**.

Ce viaduc mesure 221m de long, 34m de haut et comporte 12 arches. Il enjambe le ru d'Angoulême et est aujourd'hui utilisé par les fédérations d'escalade et de spéléologie.

En juin 1944, une bombe endommage le viaduc fragilisant sérieusement la stabilité de l'édifice. En 2000, des travaux de réhabilitation sont réalisés par l'État.

Ces types d'ouvrages d'art constituent aussi des points de vue privilégiés pour observer le paysage. Depuis le viaduc, vous pourrez apercevoir l'ancien duché de Gometz-le-Châtel dépasser des coteaux boisés.

Vous êtes sur la plaine du Fay, un plateau à vocation essentiellement agricole. C'est là que fut implantée la gare de Boullay-les-Troux, qui desservait aussi les Molières et Cernay-la-Ville.



5 : Pied à terre, traversez la route et allez en face découvrir l'ancienne gare près du château d'eau...

Comme vous pouvez le constater, la gare n'existe plus, des vestiges, essentiellement constitués d'un quai, sont encore visibles. S'il y avait des vaches, elles ne regarderaient plus les trains passer mais les balles de tennis puisque ce sont des courts qui sont là désormais !

Pause pique-nique possible au soleil

6 : Revenez sur vos pas et prenez la route sur la droite au niveau de l'arrêt de bus. Juste avant le panneau d'entrée des Molières, prendre à droite la boucle de randonnée direction Pecqueuse que vous suivrez à travers champs.

Descendez dans les bois prudemment (passage difficile) direction Pecqueuse.

Avant la sortie du bois prenez un chemin à gauche. Longez le cours d'eau à travers les bois jusqu'au viaduc.

La ligne remise aux normes

L'inconvénient majeur résidait dans une largeur de voie différente de celle adoptée sur le réseau national. Aussi, en 1883, l'État imposa à la compagnie d'Orléans la transformation intégrale de son matériel. Pour l'embranchement Paris / Limours, le projet est présenté en 1885, le nouveau matériel sera mis en service en mai 1891. Notons que l'embranchement Bourg-la-Reine / Sceaux conservera le matériel Arnoux jusqu'en 1893.

LA LIGNE PARIS-CHARTRES

Nous voilà à Limours, vous passez sous le viaduc de la Prédécelle de la ligne Paris-Chartres, qui surplombait la gare de Limours.

Quand le relief est trop fort, des ouvrages remarquables comme ce viaduc ont été édifiés. Ces éléments architecturaux marquent le paysage et expriment des différences de niveaux pas toujours perceptibles.



La partie du viaduc, en surplomb de la gare, a aujourd'hui disparu, détruite durant la guerre. On la découvre sur la carte postale ci-contre.



La ligne Paris-Chartres via Gallardon est la dernière construite en France avant l'arrivée du TGV. Ce projet date de 1878 mais ne sera reconnu d'utilité publique qu'en 1903 et les travaux débiteront en 1907.

Pourquoi une ligne Paris-Chartres via Gallardon puisque une ligne Paris-Chartres via Versailles existait déjà ?

À la demande de militaires et, avec en tête le désastre de Sedan de 1870, on construit cette ligne pour permettre un repli facile vers le sud au cas où un conflit viendrait de l'est. De plus, les gares de Masy et Juvisy étaient des gares stratégiques de par leur interconnexion.

Dès le début des travaux, sa construction est mise en cause pour son coût et certains prévoient que l'automobile naissante deviendrait le moyen de transport de l'avenir ...

Sans l'acharnement des comités qui s'étaient constitués dans les villes et villages de son tracé, la ligne n'aurait pas vu le jour !

La « Micheline »

À partir de 1930, chaque jour, il n'y a que 3 trains dans chaque sens ! Dès le début la ligne est déficitaire... L'innovateur **André Michelin** profite des longues plages horaires libres pour faire des expérimentations. Il effectue sur ces voies, des essais de « Michelines ». Cette invention a pour ambition d'améliorer le confort des voyageurs en dotant les roues des autorails de pneus spéciaux.

Notons que le nom de « Micheline » est aujourd'hui utilisé de façon familière pour désigner tous les autorails.

Continuez sur le sentier, prenez la route de Chartres à droite, vous passez devant la station service et remontez jusqu'au feu. La gare de Limours se trouve juste après le « Ed ».

La première guerre mondiale stoppe les premiers travaux. Ensuite les prix flambent et rien ne reprend... Les premiers trains ne rouleront qu'en 1930.

Depuis le terminus, des " coches " conduisaient les voyageurs vers leur villa de villégiature autour de Limours. Parmi ceux-ci, l'écrivain Tolstoï et d'autres qui allaient prendre les eaux aux thermes de Forges-les-Bains...



Dans le virage au-dessous du pont, vous apercevez un rail en béton... celui de l'aérotrain ...

L'AÉROTRAIN

Continuez sur le chemin qui longe ce rail tout en vérifiant sa présence sur votre gauche.

Nous allons maintenant longer la voie d'essai de **l'aérotrain**.

C'est sur l'ancienne ligne Paris-Chartres via Gallardon que fut construit, en 1965, un rail en béton long de 6,5 km entre Gometz et Limours pour faire des essais du train sur « coussin d'air ».

14 : Au niveau d'une petite côte, vous apercevez une dalle en béton et une balustrade en métal rouillé et mettez pied à terre pour monter sur le petit pont recouvert de végétation. Vous aurez ici la plus belle vue sur la ligne.

Jean Bertin, un grand innovateur

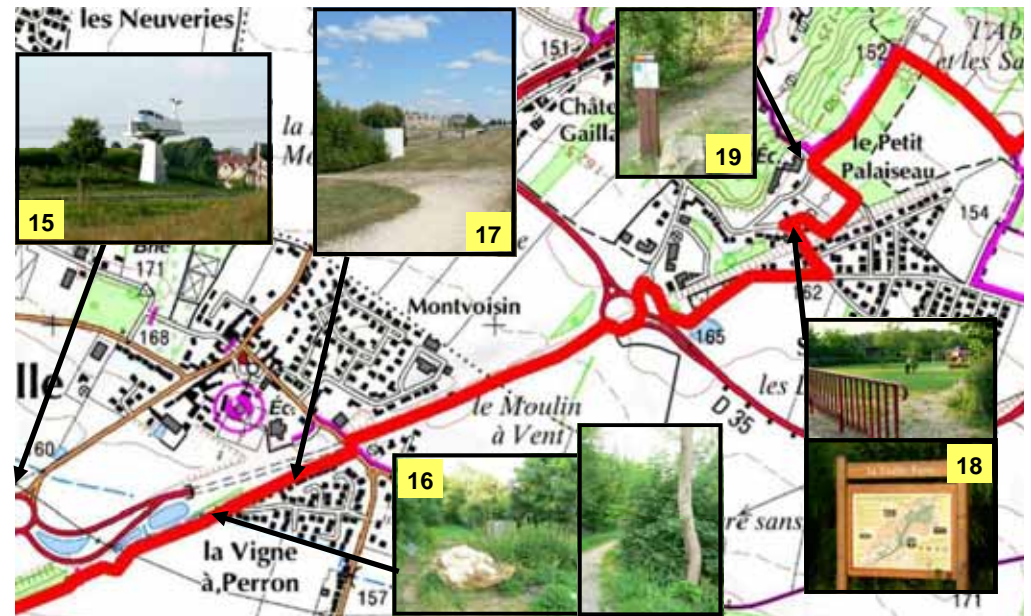
Diplômé de Polytechnique, de l'école supérieure de l'aéronautique et de droit, Jean Bertin est un grand innovateur à qui l'on doit nombre d'inventions. Mais, s'il ne fallait en retenir qu'une, alors ce serait sans aucun doute l'aérotrain !

Un nouveau concept

Le principe consiste à faire chevaucher le train sur un rail de béton (plus aucun risque de déraillement) et à le faire glisser sur un coussin d'air afin d'éliminer les forces de résistance au frottement.

Ce train est censé atteindre de grandes vitesses et il le démontre dès ses premiers essais en atteignant les 422 km/h, le 22 janvier 1969 à Gometz, c'est un record du monde !

Pour améliorer les conditions de freinage, on déployait deux parachutes pour permettre la décélération.



15 : À la sortie du champ, prenez la route à gauche. Jetez un œil à la maquette sur le rond-point.

4 : C'est une villa de l'entre-deux-guerres : une autre caractéristique visible ici est le bow window de droite fréquemment associé à un balcon au-dessus et à un garage en-dessous. Les pans de bois sont ici bien mis en valeur par une peinture marron.

9 : Contournez de nouveau le rond-point pour emprunter l'avenue de la Picaudière ...

5 : Au stop à votre droite, notez la présence d'une très belle villa des années 1910 qui possède de beaux garde-corps de style art nouveau. Sa céramique est aussi caractéristique de cette même époque.

Notons la forme élégante du toit retroussé et les petites lucarnes sont bien loin des lucarnes actuelles souvent disproportionnées.



5

Faites demi-tour ... De retour sur la place Aristide Briand, continuez sur le boulevard de Général Leclerc en prenant le trottoir de droite

6 : Cette belle villa d'inspiration « Louis XIII » en brique, pierre et ardoise est très raffinée, ses encadrements de baies sont très soignés avec des frontons alternativement cintrés et triangulaires.

Notez le jardin d'hiver au rez-de-chaussée, très fréquent à cette époque.



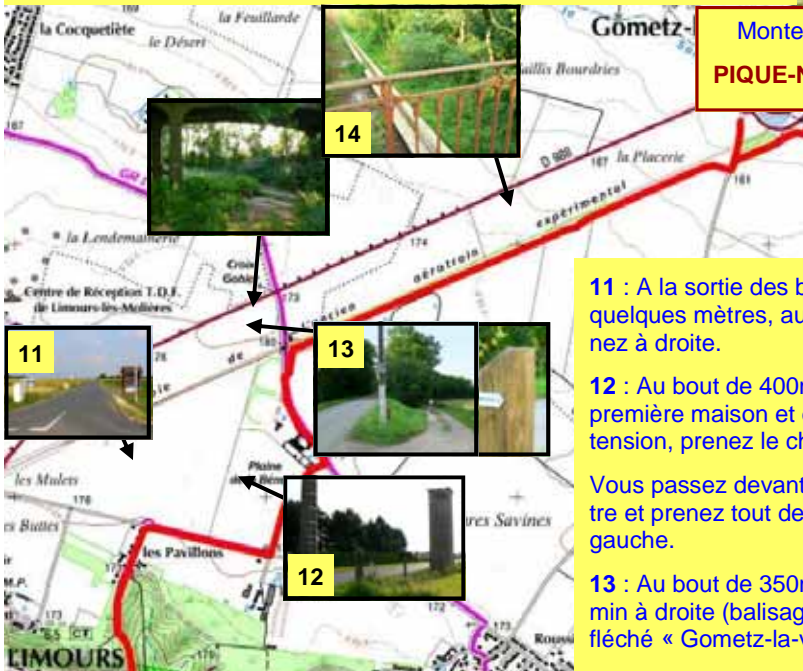
6

10 : Suivez la direction de l'église.

Quittez la place de l'église à droite puis prenez la rue de Marcoussis à gauche.

Prenez la deuxième à droite (toujours rue de Marcoussis).

Au niveau du numéro 28, montez à gauche dans les bois, vous suivrez le balisage jaune jusqu'en haut.



Montez dans les bois.

PIQUE-NIQUE POSSIBLE

11 : A la sortie des bois, au bout de quelques mètres, au rond-point, prenez à droite.

12 : Au bout de 400m, au niveau de la première maison et de la ligne haute-tension, prenez le chemin à gauche.

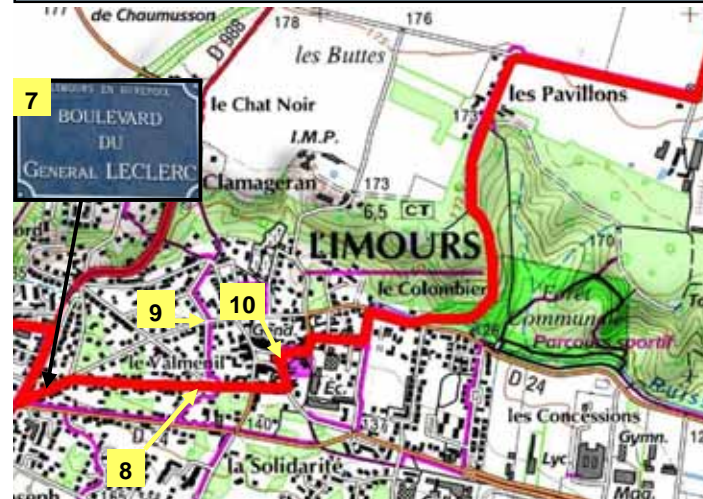
Vous passez devant le centre équestre et prenez tout de suite la route à gauche.

13 : Au bout de 350m, prenez le chemin à droite (balisage rouge/blanc, fléché « Gometz-la-ville »).

Limours aujourd'hui privée de gare

Le trafic s'arrête sur les deux lignes en 1939, les Allemands se servent des rails pendant la guerre et les Alliés bombardent alors la ligne détruisant ainsi des ouvrages d'art.

Mais, s'il n'y a plus le train aujourd'hui à Limours, la ville est toujours marquée par ces anciennes infrastructures, notamment par la présence de villas construites par des parisiens à cette époque.



7 : Retournez au carrefour et prenez le boulevard du Général Leclerc ...

Quelques villas remarquables ... de meulière et de briques

Des années 1880 et jusqu'en 1930, l'utilisation de la meulière pour la construction de villas est à la mode. L'un des avantages de ce matériau, c'est qu'il n'a pas besoin d'un chaînage d'angle (fortification).

Bd du général Leclerc :

1 : La villa, au numéro 26, date des années 1920. Elle est caractéristique de l'architecture péri-urbaine d'Île-de-France : utilisation de la meulière avec un décor de brique. Son pignon (couronnement supérieur du mur) est soigné de faux bois. On remarque également l'épi de faitage (morceau de charpente en pointe sur le toit), ici en bois.

2 : Plus loin, en face du numéro 15, on trouve une villa un peu plus ancienne (années 1910) et plus raffinée. La partie en retrait, traitée en tour belvédère, et les toits très plats sont d'inspiration italienne.



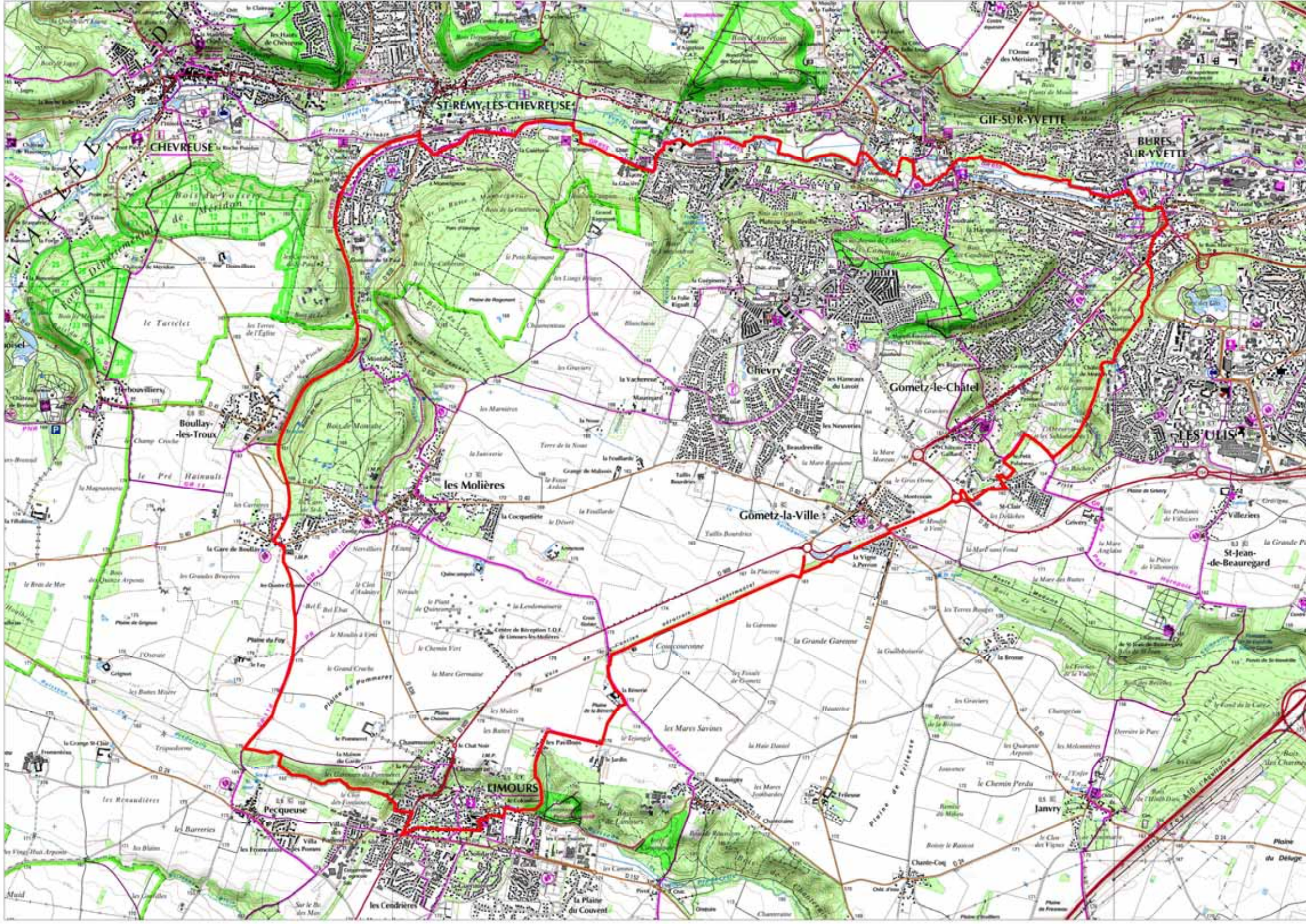
1



2

8 : Quand vous arrivez à la place Aristide Briand, arrêtez-vous au niveau des arrêts de bus.

3 : Cette villa est toujours faite de meulière et de briques, l'épi de faitage est ici en terre cuite. Notons la présence d'aisseliers (partie de la charpente qui vient en fortification), caractéristiques des toitures débordantes de cette époque. Les villas se caractérisaient aussi par leurs ouvertures vers l'extérieur : les murs étaient bas avec des grilles et de beaux portails. La tendance actuelle est souvent de les fermer souvent avec de grandes haies de thuyas.



ST-RÉMY-LES-CHEVREUSE

GIF-SUR-YVETTE

BURES-SUR-YVETTE

CHEVREUSE

Chevry

Gometz-le-Châtel

LES-ULIS

les Molières

Gometz-la-Ville

St-Jean-de-Beauregard

Boullay-les-Troux

LIMOURS

Pecqueuse

Janvry