

Randonnée du 17 décembre 2023

Bures-sur-Yvette-Gometz-Les Molières-Saint-Rémy-les-Chevreuses

Nous étions huit (Jocelyne, Claire, Cécile, Jean-Louis, Paul, Véronique, Christiane Tu et Thierry) guidés par Jocelyne

Bures-sur-Yvette



La gare pittoresque



Fresque « Mélodie de la vie »



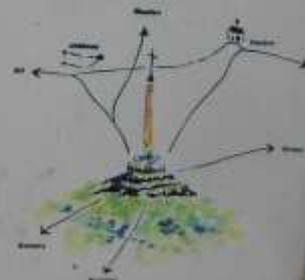
Une Croix située en cet endroit du quartier du Royaume (Réaume), est déjà signalée dans les terriers de 1402 et 1608. Peut-être indiquait-elle le croisement du chemin de Bures à Gometz avec celui du Moulon à Montjay.

Une inscription peu lisible gravée dans le fût permettrait de dater la croix actuelle des années 17... Elle fut restaurée vers 1930 par l'abbé Choupault.

La Croix de Bures se trouvait sur le chemin de Charles Péguy qui, de 1898 à 1901, venait de Gometz-le-Châtel (Saint Clair) où il résidait, pour prendre le train à la gare de Bures.

Atelier d'Histoire Locale de Bures-sur-Yvette

La Croix de Bures en 1400



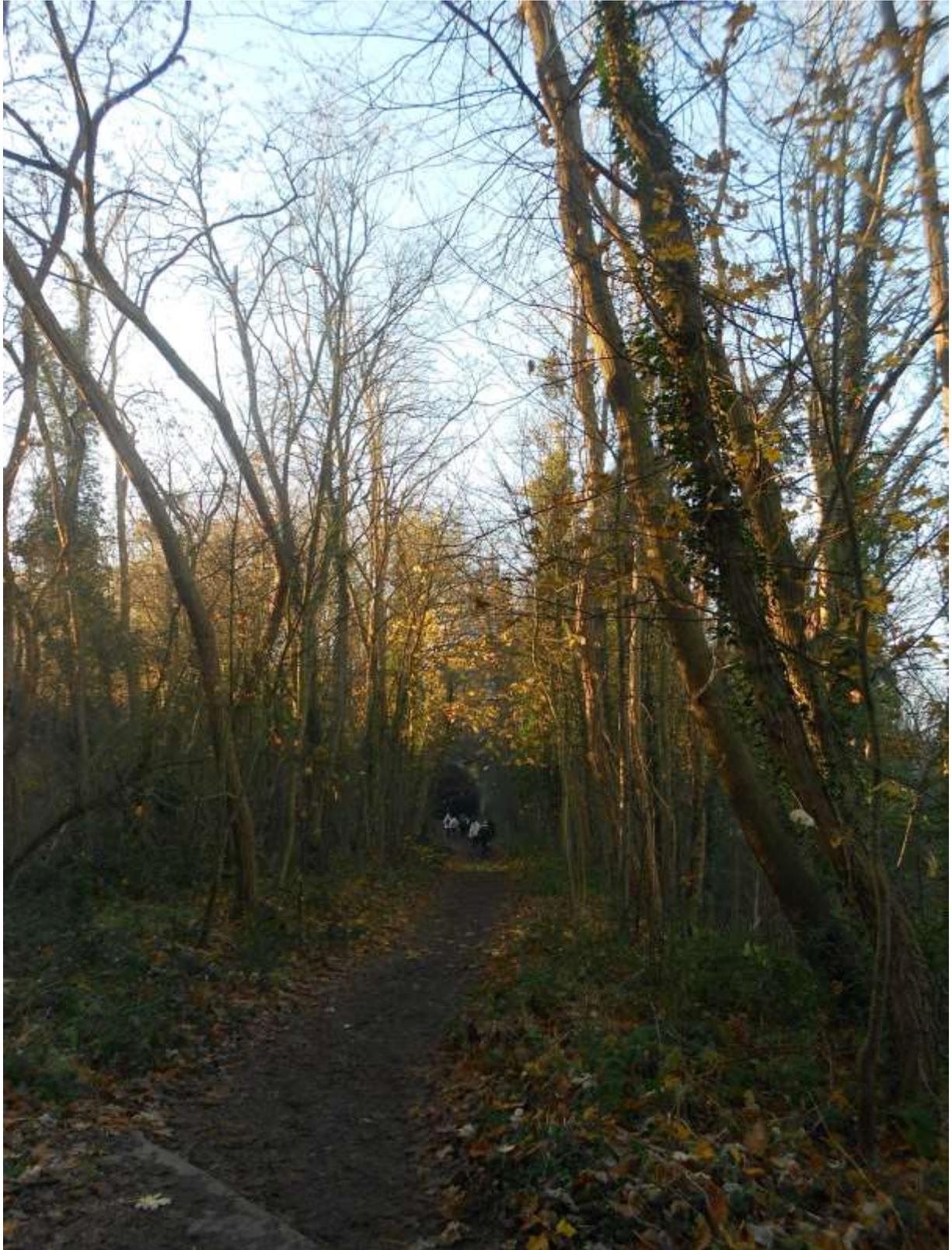


















Vues du haut du Viaduc des Fauvettes





HIVER

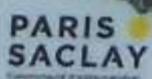
Les fissures des vieux arbres sont autant de cachettes et de gîtes pour la faune. Par exemple, dès la fin novembre, la pipistrelle, cette espèce de chauve-souris commune en France, y commence son repos hivernal.

À cette saison, il est facile de distinguer le pin sylvestre dans la forêt. Comme la plupart des résineux, il conserve ses aiguilles en hiver. Plus fines et plus épaisses que des feuilles, recouvertes d'une cire protectrice et capables de produire un antigel naturel, les aiguilles sont les championnes de l'adaptation au froid.

Rouge-gorge

L'hiver, la diminution des insectes oblige certains oiseaux à changer de régime alimentaire. Le rouge-gorge et la mésange, pourtant friands de vers et d'insectes, cherchent des baies et des graines dans la forêt, et vont se rapprocher des jardins et des mangeoires !

Mésange charbonnière



Conception et illustrations : ANT Atelier Nature

PRINTEMPS

L'ancienne loge
construire son nid
grande pour elle
problème ! Elle la
bois pour l'adapt

À cette saison, les animaux recherchent de la nourriture et des matériaux de construction pour leurs nids, sans parler des parades nuptiales et des batailles territoriales... Les activités ne manquent pas !

Geai des chênes

La fouine est opportuniste. Elle se nourrit de petits rongeurs, d'œufs, de gros insectes et de leurs larves.

Robinier
faux-acacia

Les fleurs de robiniers faux-acacias et de châtaigniers attirent des centaines d'insectes pollinisateurs. Ces arbres sont dits mellifères, car leurs fleurs sont riches en nectar. En les butinant, les insectes vont les féconder, et permettre à l'arbre de produire des fruits pour se multiplier.

Abeille
domestique

Bourdon
terrestre

La sittelle torchepot utilise l'ancienne loge d'un pic pour y construire son nid. L'entrée est trop grande pour elle ? Ce n'est pas un problème ! Elle la colmate avec de la boue pour l'adapter à ses besoins.

ÉTÉ

En été, la forêt est l'endroit idéal pour chercher de la nourriture à l'abri de la chaleur. Fruits, graines, insectes, c'est la saison de l'abondance.

Chardonneret élégant

Écureuil roux

Fauvette à tête noire

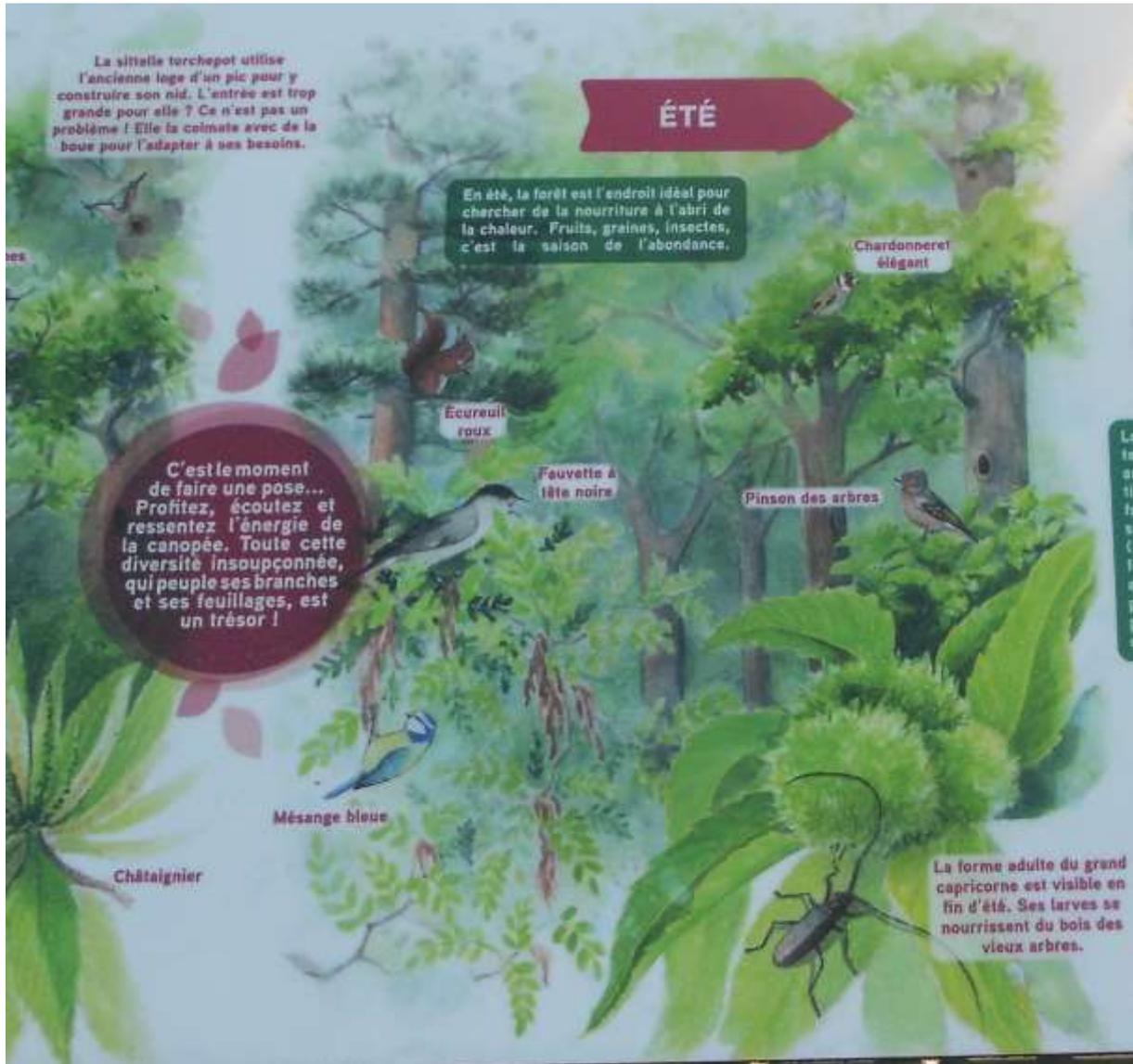
Pinson des arbres

C'est le moment de faire une pose... Profitez, écoutez et ressentez l'énergie de la canopée. Toute cette diversité insoupçonnée, qui peuple ses branches et ses feuillages, est un trésor !

Mésange bleue

Châtaignier

La forme adulte du grand capricorne est visible en fin d'été. Ses larves se nourrissent du bois des vieux arbres.



AUTOMNE

Le lérot est un petit rongeur nocturne qui passe ses journées blotti dans un trou d'arbre, un ancien nid d'oiseau ou un grenier. Il entre en hibernation dès les premières fraîcheurs de l'automne.

Pic épeiche

Lorsque les jours raccourcissent et que les températures commencent à descendre, les arbres entrent dans un processus de ralentissement. Les feuilles, petites usines de fabrication d'énergie à partir des rayons du soleil, sont privées de sève. La chlorophylle (qui donne la couleur verte) se dégrade. La feuille sèche et prend des couleurs du jaune au rouge, avant de tomber au sol. Ce cycle perpétuel, que nous aimons tant observer, permet aussi d'enrichir le sol de la forêt, de créer une litière riche propice à la vie.

Grimpereau

Fauvette des jardins

du grand visible en larves se bois des res.

Le balanin des châtaignes est aussi appelé balanin éléphant. Ses larves se nourrissent des châtaignes et des glands des chênes.



Viaduc des Fauvettes



- UN PEU D'HISTOIRE -

Ouvrage en meulière réalisé en 1914, le viaduc d'Angoulême, dit des Fauvettes, d'une longueur de 221 mètres et d'une largeur de 8.15 mètres, culmine en fond de vallée à 35 mètres de hauteur.

A cheval sur les communes de Bures-sur-Yvette et de Gometz-le-Chatel, il tient ses noms du petit ru d'Angoulême qu'il enjambe et du bois des Fauvettes tout proche.

Il fut construit entre les années 1907 et 1914 pour la création de la ligne ferroviaire Paris-Chartres par Gallardon qui n'a jamais été ouverte mais dont les travaux d'équipements ferroviaires furent poursuivis jusqu'en 1930.

Durant la seconde guerre mondiale, la ligne est utilisée par l'armée allemande. Aussi, au printemps 1944, le viaduc est visé par les bombardements alliés ; une arche du viaduc est alors partiellement détruite, mettant en péril l'édifice entier. Les équipements ferroviaires furent récupérés fin 1944 par le génie pour être réutilisés sur d'autres lignes.

Le déclassement de la ligne SNCF fut prononcé en 1953 et le viaduc fut alors transféré à l'État.

A la fin des années 90, il est décidé de réparer le viaduc des fauvelles en reconstruisant la dernière travée côté sud et en mettant en place des gardes corps.

Le viaduc a été racheté par le SICOVY (syndicat intercommunal regroupant les communes de Bures Sur Yvette, Gometz le Chatel et les Ulis) en 2008, dans la mesure où cette plateforme est située au cœur même de la coulée verte et crée un cheminement central permettant le franchissement de la vallée.





Gometz-le-Châtel

L'histoire de Gometz le Châtel est liée à l'histoire de l'Ile de France et du royaume de France. Le château, sur la butte féodale qui domine le cimetière et l'église, faisait partie des anciennes places fortes qui entouraient Paris. L'origine de son nom reste méconnue et fait encore de nos jours l'objet de multiples hypothèses...

En 1118, alors que les seigneurs de Gometz et des contrées alentours sont issus de la même famille, Hugues de Crecy, seigneur de Gometz, assassine son propre cousin, Milon de Monthéry. Suite à cet acte, Louis VI le gros, roi de France, ordonna l'attaque du château de Gometz.

La suite de l'histoire reste peu connue, mais Gometz subit les atrocités des guerres de religions qui ravagèrent le pays et fût très probablement occupée par les espagnols à cette même période.

Gometz le Châtel fut par la suite une commune rurale, son économie était marquée par la production maraîchère et l'exploitation de carrières, de grès notamment. Son histoire fût marquée au cours du 20ème siècle, par la construction de la ligne de chemin de fer Paris-Chartres, dont le viaduc des Fauvettes.













L'aérotrain

Avant d'arriver sur la voie loirétaine, l'Aérotrain a fait ses débuts dans l'Essonne entre Limours et Gometz-le-Châtel. Au détour d'un chemin de randonnée, on découvre un rail, recouvert par la végétation qui serpente sur quelques kilomètres entre Gometz-le-Châtel et Limours-en-Hurepoix à trente kilomètres de Versailles. Là, il représente l'un des derniers fragments d'une histoire oubliée, symbole de l'innovation française des 30 Glorieuses.

Un record à 427 km/h

C'est le 29 décembre 1965 sur la voie qui ne faisait alors qu'un kilomètre que le prototype 01 de l'Aérotrain fait ses premiers essais. Un an plus tard, il atteignait les 303 km/h sur un rail de presque sept kilomètres. L'année suivante, le prototype 02, construit pour la haute vitesse et à la forme plus aérodynamique, atteignait, lui, les 427 km/h... sur une voie de moins de sept kilomètres signant un nouveau record de vitesse sur rail.

Deux ans plus tard, les essais étaient déplacés vers la piste de 18 kilomètres entre Saran et Ruan avant de s'achever en 1975 sur une décision du président Valéry Giscard d'Estaing. Le TGV avait alors remporté la bataille et l'Aérotrain était condamné à disparaître. En juin 1974, un contrat pour la construction d'une ligne reliant Cergy-Pontoise (Val-d'Oise) au quartier d'affaires de la Défense (Hauts-de-Seine) avait été signé. Toutefois, alors que sa destinée semblait lancée, l'aérotrain subit un brutal coup d'arrêt.

Aujourd'hui que reste-t-il de l'Aérotrain sur place ? Les deux prototypes essonniens ont été restaurés mais demeurent cachés à l'abri des destructions.

Mais pour les habitants, l'histoire ne s'est jamais complètement éteinte. En sus du rail, les deux ronds-points de la déviation de Gometz-la-Ville, réalisés sur le tracé de la ligne sont les marques les plus visibles de cette histoire. Le premier porte le nom de l'inventeur, Jean Bertin et une stèle. L'autre est lui orné d'une statue représentant l'Aérotrain du sculpteur italien Georges Saulterre. Comme un signe que l'Aérotrain restera gravé dans l'histoire locale...



La piste de l'aérotrain recouverte de mousse



Bienvenue sur la Voie Verte du Pays de Limours

Jean Bertin

Ingénieur et expérimentateur de l'Aérotrain
(1917-1975)



« L'innovation doit apporter un
progrès réel à l'utilisateur »

Diplômé de Polytechnique
Ingénieur de l'École
Supérieure de l'Aéronautique.

Fonde la société BERTIN & CIE,
spécialisée dans l'innovation
technologique, la recherche et
le développement.

Dépose le Brevet pour
le « coussin d'air ».

L'État se retire du projet,
lui préférant le TGV (Train
à Grande Vitesse).

1938 1944 1956 1957 1961 1965 1974 1975

Directeur technique adjoint de
la SNECMA : développement de
l'inverseur de poussée qui équipe
la quasi-totalité des moteurs
d'avion à réaction aujourd'hui.

Découvre le phénomène
d'« effet de sol ».

Expérimente l'Aérotrain
avec des premiers
essais réalisés entre
Gometz-la-Ville et Limours.

Très affecté par cette
décision, il décède un an
plus tard.

Il réalise plus de 3 000 innovations
dans divers domaines durant toute sa carrière



Bienvenue sur la Voie Verte du Pays de Limours

Record de vitesse

422 km/h :
record mondial de vitesse atteint ici
sur ce tronçon Gometz-la-Ville/Limours
par l'AÉROTRAIN Expérimental 02
le 22 janvier 1969





Bienvenue sur la Voie Verte du Pays de Limours

Fonctionnement

L'Aérotrain : un avion sans aile

Entre le train et l'avion, l'Aérotrain repose sur un coussin d'air. L'air y est insufflé et s'échappe à la périphérie entre le bord inférieur du véhicule et le sol. En réalité, l'Aérotrain vole à quelques millimètres du rail, ce qui l'affranchit du frottement avec le sol et facilite la vitesse.

Le moteur

Les Aérotrains sont propulsés par une turbine, un turbo-réacteur ou un moteur électrique linéaire pour atteindre des vitesses de pointe élevées sur une courte distance. On leur octroie des fusées pour atteindre une énorme poussée.

Le rail

Un rail de béton en forme de T inversé permet de guider le véhicule. Il est porté par des pilotis à hauteurs variables qui permettent de franchir tout type d'obstacles.



Les Ateliers de l'Ingénieur
Jean-Benoit



ile de France





*Bienvenue sur la Voie Verte
du Pays de Limours*

Les autres prototypes

Le TRIDIM

L' AÉROTRAIN 180-HC

En 1967, suite aux premières expérimentations encourageantes, l'Etat passa commande à l'ingénieur Jean Bertin pour une voie d'essai de 14 km au nord d'Orléans. Les prototypes ci-contre ont été testés à des fins commerciales à échelle 1.

L' AÉROTRAIN 180-HC
 Longueur : 26 m
 Poids : 20 t
 Propulsion : boîte mécanique par 2 turbines de 1200 CV
 Alimentation : aérosolaire
 Passagers : 80
 Premier essai : 1965
 Vitesse maximum : 300 km/h

L' AÉROTRAIN 180-HV
 Propulsion : tubul réacteur d'avion de ligne
 Alimentation : aérosolaire
 Passagers : 80
 Premier essai : 1973
 Vitesse maximum : 430 km/h

L' AÉROTRAIN 180-HV

Le TRIDIM
 Mode de transport automatique et efficace sur tout type de terrain (sauf ponts par exemple)
 Alimentation : électricité
 Passagers : 4
 Premier essai : 1974
 Vitesse : 30 km/h



Bienvenue sur la Voie Verte du Pays de Limours



Historique



Pendant la Seconde Guerre mondiale, les convois allemands empruntent cette voie. A la Libération, la pénurie d'acier entraîne la dépose des rails et en 1953, la SNCF décide de son déclassement définitif.

Mise en service de la ligne Paris/Chartres en passant par Massy-Palaiseau et Gallardon. Trois omnibus sifflent et rebroussement la liaison Massy/Chartres en deux heures en passant par les gares de Ormetz-la-Ville et Limours.

Consent de l'intérêt de cette emprise historique, la CCPL entame des travaux de défrichage et souhaite la requalifier en voie verte.

Derniers essais de l'Adirotrain SUBURBAIN 64. La même année, l'Etat se retire du projet Adirotrain.

Intégration de la voie verte comme itinéraire de la Véloroute Paris/ Le Mont-Saint-Michel « La Véloscénie ».

1930 1939 1944 1965 1974 La nature reprend ses droits ... 2002 2012 ...

L'exploitation de la ligne est arrêtée. Elle n'est pas rentable et perd de son utilité après l'électrification en 1927 de la ligne Paris/Chartres par Vézillac.



L'entreprise doit finalement transformer un tronçon de Cablovoies sous terre en une piste d'accès de l'Adirotrain tirée de la forêt. Inaugurée en décembre 1965. On voit mieux au fond de l'image les premiers arbres plantés à Ville et Limours.

Suite à l'arrêt de l'exploitation de l'Adirotrain, la nature a colonisé le milieu.





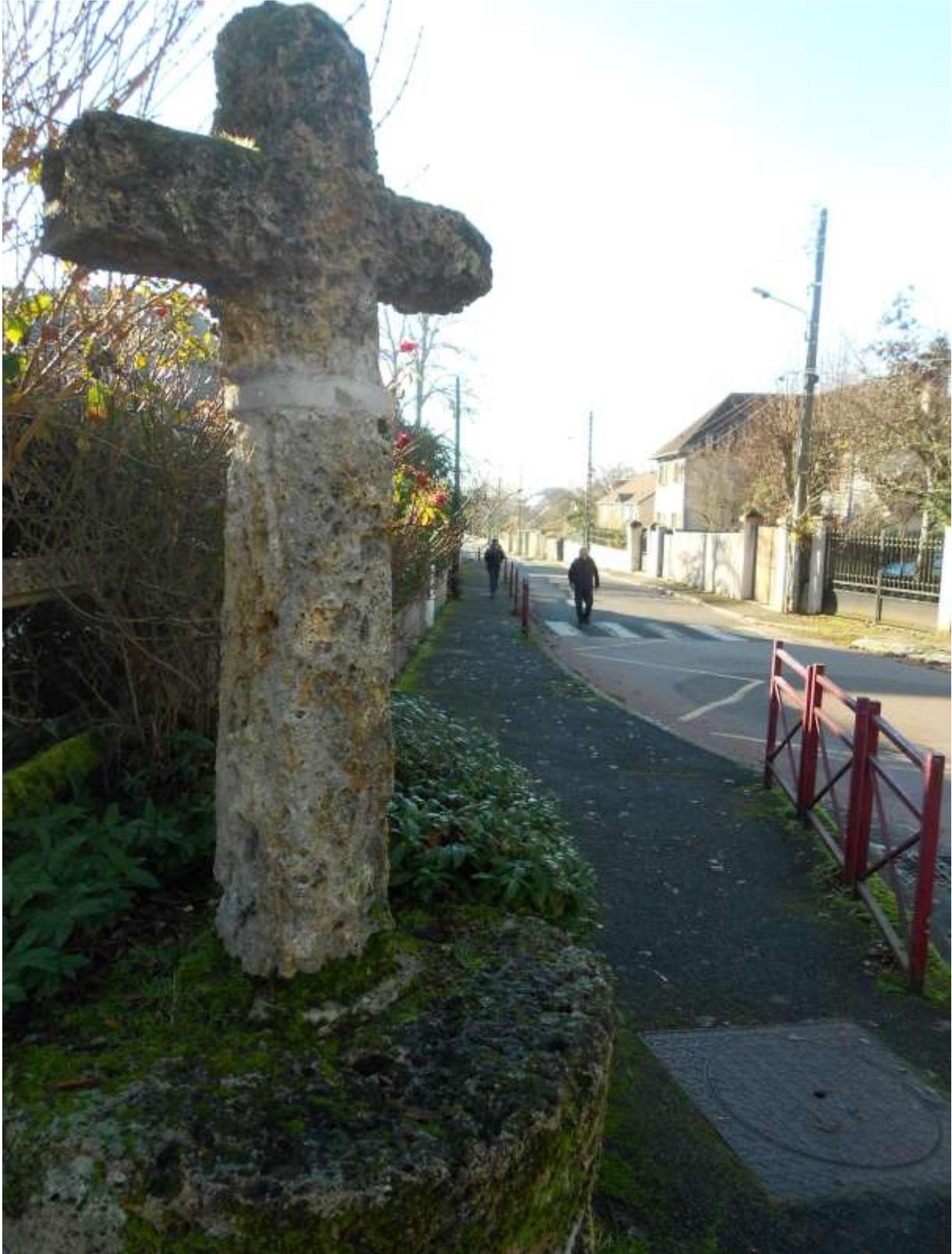


Les Molières



Pour arriver dans ce village, c'est toute une cérémonie

L'origine du nom du village viendrait de l'exploitation de carrières de pierres meulières pour la fabrication de meules. Après la 1^{ère} guerre mondiale, des ouvriers piémontais vinrent travailler dans ces carrières. La découverte du bitume fera périlcliter l'activité de ces carrières.





Aux Molières, on a vu un César !









Saint-Rémy-les-Chevreuses







