

Randonnée du 24 novembre 2024

Chatou-Croissy-Le Pecq-Saint-Germain-en-Laye-Maisons-Laffitte

Nous étions neuf (Jocelyne, Janine, Jean-Louis, Marie-Laure, Véronique, Marie-Christine, Jacques, Claire et Thierry) guidés par Jocelyne.

Chatou







chatou

PLACE
Emile PEREIRE



Le banquier, Emile Péreire, (1800-1875), est le promoteur du premier chemin de fer moderne et entièrement à vapeur, pour les voyageurs. La loi du 9 juillet 1835, validant le cahier des charges, concède, à ses frais, risques et périls, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, l'établissement de *la ligne Paris-Saint-Germain-en-Laye*, projet porté par les ingénieurs saint-simoniens Eugène et Stéphane Flachet, Gabriel Lamé, Emile Clapeyron. L'ordonnance royale du 4 novembre 1835 approuve les statuts de la Compagnie du chemin de fer. Le soutien financier de la Banque Rothschild, considéré comme un appui à l'industrie, lui est acquis. *La reine Amélie inaugure cette ligne le 24 août 1837 et effectue le trajet en 29 minutes.* Chatou connaîtra l'essor et la renommée impressionniste, certainement grâce à la gare construite peu après.









Croissy



Au calme, en bordure de Seine à proximité de Saint-Germain en Laye, cette demeure du 19ème siècle de 380 m² sur un terrain paysagé de 3.040 m² offre trois chefs-d'oeuvre.

Offerte par Napoléon III, puis redessinée par le célèbre architecte Bauer, pour la Diva cantatrice Ludmilla Petrozzi, cette propriété bénéficie d'un emplacement unique.

Baignée par la lumière de l'élégante verrière aux vitraux surplombant le jardin, où l'espace de réception de 130 m² bénéficie d'une hauteur sous plafond magistrale de 4 m, chaque pièce a son identité, un salon réchauffé par l'imposante cheminée dessinée par Auguste Bartholdi sculpteur renommé, et une salle à manger conviviale.

Dès l'entrée, le majestueux escalier de bois dessiné par l'architecte Bauer vous invite au premier niveau vers l'espace nuit composé d'une première belle chambre avec cheminée et salle de bains, d'une somptueuse suite parentale agrémentée d'un balcon et sa salle de bains à l'orientale, puis de sa bibliothèque privée, aménageable en troisième chambre.

Charme du passé et témoin d'un art de vivre, le portail Art nouveau, orné de salamandres, dévoile un jardin arboré d'essences exotiques nous rappelle que Croissy-sur-Seine et ses berges reste une des communes les plus prisées de l'Ile de France





Le Pecq



Blockhaus

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la ville du Pecq, ainsi qu'une partie du département, a été bombardée à de nombreuses reprises. L'emplacement géographique de part et d'autre de la Seine, la présence d'un pont et d'une voie ferrée en ont fait une cible prioritaire. A la fin de la « drôle de guerre », les Allemands attaquent la France le 10 mai 1940, c'est la « bataille de France » : l'objectif du III^{ème} Reich est d'envahir Paris.

La voie ferrée, les ponts et les installations industrielles « stratégiques » voisines constituaient des cibles. A Croissy, l'usine Maréchal qui produisait de la toile cirée, des tissus spécialisés, des masques à gaz, canots pneumatiques, tentes etc, l'entreprise Parra-Mantois (verrière de précision, optique), et les équipements de la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Éclairage (SLEE). De plus l'usine à gaz le long de la rue des Merlettes située au Pecq, et sur la rive droite de la Seine en aval des ponts, l'usine Binet (fonderie, fabrication de pièces détachées pour les constructions mécaniques, avions et automobiles) étaient eux aussi des emplacements stratégiques. Plus loin, à Montesson, l'usine Dinin (fonderie de plomb, fabrication de plaques d'accumulateurs) ou encore à Chatou les studios Pathé-Marconi.

L'un des bombardements du Pecq le plus violent fut celui du 3 mars 1942 par la Royal Air Force qui visait les usines Renault de Boulogne-Billancourt, entre 21h25 et 23h15. Plus de 200 bombes furent en effet lâchées sur la ville du Pecq et la moitié du département Seine-et-Oise.

L'orme de Sully



Au début du XVIII^{ème} siècle, Sully ordonna de planter sur les places publiques des villages, un orme ou un tilleul à l'ombre desquel les vieillards vendraient malheur et les enfants s'amuser.

En l'exécution de cette ordonnance royale, les Allemands plantèrent sur le quai un orme, qui vécut plus de trois cents ans, il disparut en 1910. Pour faire revivre l'histoire un nouvel orme fut planté en 1991.

Les anciens ponts

Successivement, trois ponts de bois ont été construits sur la Seine à cet endroit, entre les années 1627 et 1830.

Le premier, dit "Pont Marie de Médicis", d'une longueur de 195 m, comportait 25 travées. Il s'effondra sous la poussée des glaces le 9 janvier 1637.

Le deuxième pont fut mis en service en 1649. Il fut brûlé trois ans plus tard, le 27 mai 1652, par les troupes du prince de Condé pendant la Fronde.

Le troisième pont fut construit vers 1665. Le 1^{er} juillet 1815, 25 hommes et un officier défendirent héroïquement le pont, mais 1500 soldats prussiens commandés par le général Blücher forcèrent son passage. La présence de Monsieur Guy, maire du Pecq, ne permit pas d'éviter le massacre. Le souvenir de cette journée est honoré par une large fresque reproduite sur l'un des murs de la salle du Conseil Municipal de la Mairie. En janvier 1830, les glaces emportèrent ce pont, vieux de 175 ans.



Le relais de poste

Il est constitué de maisons datant du XVIII^{ème} siècle, qui encadrent une cour carrée de vingt mètres de côté, dont le sol comporte de beaux pavés anciens en grès. Elles servaient d'auberges et de relais de chevaux pour les voyageurs qui montaient à Saint-Germain.



Vue du château de Saint-Germain-en-Laye, vers 1829/1830

Joseph Mallord William Turner (1775-1851), graphite, aquarelle
Louvre, Paris, France ©Photo Jossé/Bridgeman Images

Sur le chemin de halage, à la limite entre terre et eau, l'activité est intense : des lavandières s'affairent et des hommes, derrière elles, déchargent les marchandises des barques amarrées au pied du pont. À l'arrière-plan, dominés par la masse floue du «Château-Vieux», se dessinent les vestiges du «Château-Neuf», tels que le Pavillon Henri IV coiffé de son dôme et les murs de soutènement, nommés «Mur des Lions».

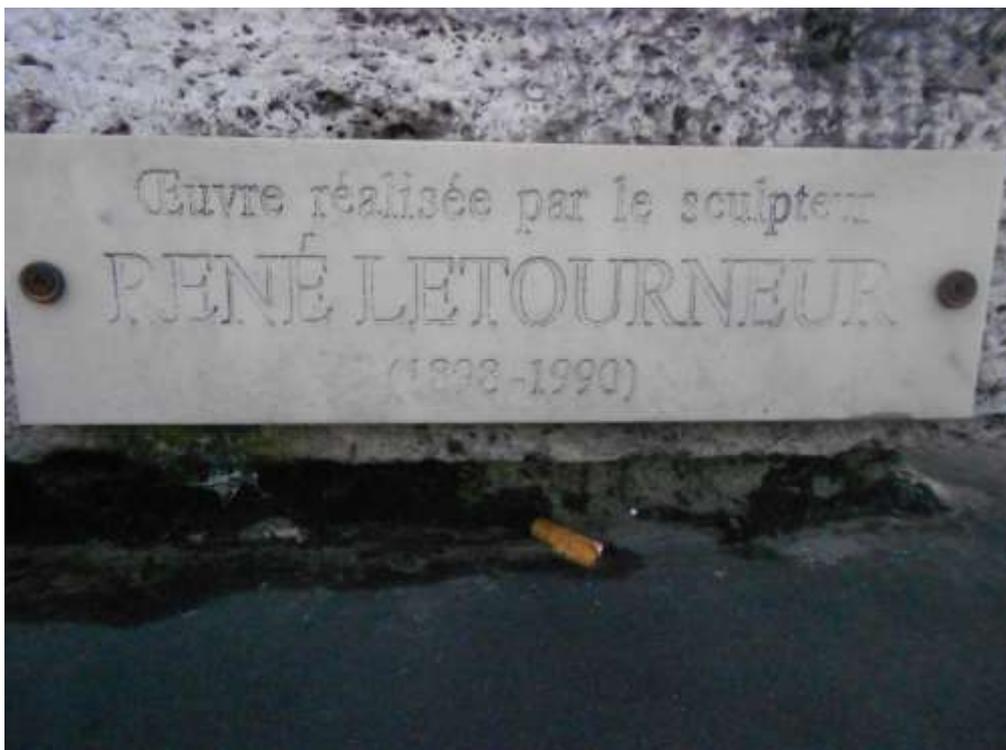
Le vieux pont représenté ici a été emporté par les glaces en 1830. Turner aurait donc effectué une esquisse lors de son séjour en France en 1829, servant ensuite à l'exécution d'une aquarelle à son retour en Angleterre.

The towpath, on the boundary between land and water, is the scene of intense activity, with busy washerwomen and, behind them, men unloading goods from the boats moored at the bridge. In the background, dominated by the blurred contours of the "Château-Vieux", the remains of the "Château-Neuf" can be seen, including the Henri IV Pavilion with its dome top and the supporting wall, known as the "Mur des Lions".

The old bridge portrayed here was destroyed by ice in 1830. Turner allegedly sketched the scene while staying in France in 1829, and then used it as the basis for his watercolour painting on returning to England.



Statue de l'Oise



La sculpture de René Letourneur (1898-1990) transcende les références néoclassiques pour atteindre à une humanité profonde dont la sensualité est soulignée par une exceptionnelle maîtrise du traitement du marbre, son matériau de prédilection.

Charnelle et solennelle, la femme incarne, chez Letourneur, les virtualités d'une iconographie sacrée réinterprétée dans le langage de notre "spiritualité laïque" contemporaine.

Ce sculpteur de formation classique (Beaux-Arts, Prix de Rome en 1926), s'affirme dans les années 30 comme un protagoniste de l'intégration de l'art à l'architecture. Il exercera un rôle prépondérant dans le domaine de la commande publique en France jusqu'en 1972, date à partir de laquelle le monopole exercé par les Prix de Rome dans ce secteur du bâtiment sera radicalement mis en cause par les orientations nouvelles de l'Etat en matière d'urbanisme. Ce changement va influencer radicalement sur le développement de l'oeuvre de René Letourneur. Dès lors, il se consacrera, dans le silence de l'atelier de Fontenay-aux-Roses, à l'approfondissement de sa réflexion sur son système esthétique, basé sur l'exaltation d'une typologie formelle spécifique du corps de la femme.



Statue de la Seine



Le viaduc ferroviaire du Pecq a été construit en 1847 pour la ligne reliant Paris à Saint-Germain-en-Laye.







Saint-Germain-en-Laye

DOMAINE NATIONAL DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

LES CONSTRUCTIONS DU XVI^E SIÈCLE

Le Domaine National de Saint-Germain-en-Laye, résidence royale à partir du XVI^e siècle, s'étend sur 35 ha.

Le château médiéval réaménagé pour Saint Louis qui fit ériger la chapelle, puis sous Charles V, fut presque entièrement reconstruit pour François I^{er} à partir de 1539, sous la direction de Pierre Claudouet. Le gros œuvre est... en fait à la suite du roi en 1547.

Deux ans plus tard, Henri II demanda à Philibert de l'Orme de concevoir à proximité un édifice qui, à la suite de transformations et d'embellissements successifs sous Charles IX et surtout sous Henri IV, devint le "Château Neuf", résidence principale, tandis que le "Château Vieux" abritait les Enfants de France. En même temps, d'immenses jardins en terrasse, à l'instar des jardins italiens, furent aménagés par Claude Mollet sous la direction d'Estienne du Perc. Leur célèbre rempart des terrasses hydrauliques installés par Thomas Frézier dans des grilles de escaliers.

LES AMÉNAGEMENTS DE LOUIS XIV

Le "Château Neuf", dilaté pendant le Fronde, fut victime de sa situation dominante et se dégradait rapidement à cause de la fragilité du sol. En 1660, un éboulement détruisit au moins les deux terrasses supérieures, l'escalier en demi-cercle et les grilles avoisinantes.

C'est alors que Louis XIV décida d'importantes modifications dans le domaine :

- Les jardins furent entièrement remodelés entre 1669 et 1673 par Le Nôtre qui créa le Boulingrin, le Grand Parcours, les Broderies et établit la Grande Terrasse qui s'étend sur 2.400 km jusqu'au Château du Val.

- Jules Hardouin-Mansart chercha à régulariser le Château Neuf en cherchant chacun des cinq angles d'un énorme pavillon. Le côté sud et la chapelle furent ainsi remodelés.

LES RESTAURATIONS DU XIX^E SIÈCLE

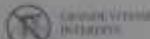
L'eboulement progressif par la cause de Saint-Germain pour Versailles entraîna le déclin du domaine. En 1776, le Comte d'Artois, frère de Louis XVI, fit démolir le "Château Neuf", trop délabré.

Après la Révolution, le château servit successivement d'école militaire impériale (1805-1841) et de prison militaire (1836-1853). De plus, une ligne de chemin de fer sous le Grand Parcours en 1845, signa le commencement de la création du Jardin Anglais, œuvre de l'ingénieur de la locomotive Louis de Vézigny.

En 1862, l'architecte Eugène Millet entreprit de restaurer le château pour y installer le musée des Antiquités Nationales. Il prit le parti de supprimer les additions de Louis XIV, et c'est dans le château de François I^{er} qui fut à peu près reconstruit. Depuis 1875, la stabilisation du parc a été entreprise dans le but de le ramener à son état primitif, mais aussi de lui donner un caractère de parc à la française, sans oublier dans les travaux actuels ceux de la



ÉQUIPEMENT ÉQUESTRE



ÉLEVAGE CANIN



ÉQUIPEMENT ÉQUESTRE



ÉLEVAGE CANIN



ÉQUIPEMENT ÉQUESTRE



ÉLEVAGE CANIN



Grand Parcours vers 1875, Couronne de Perc.

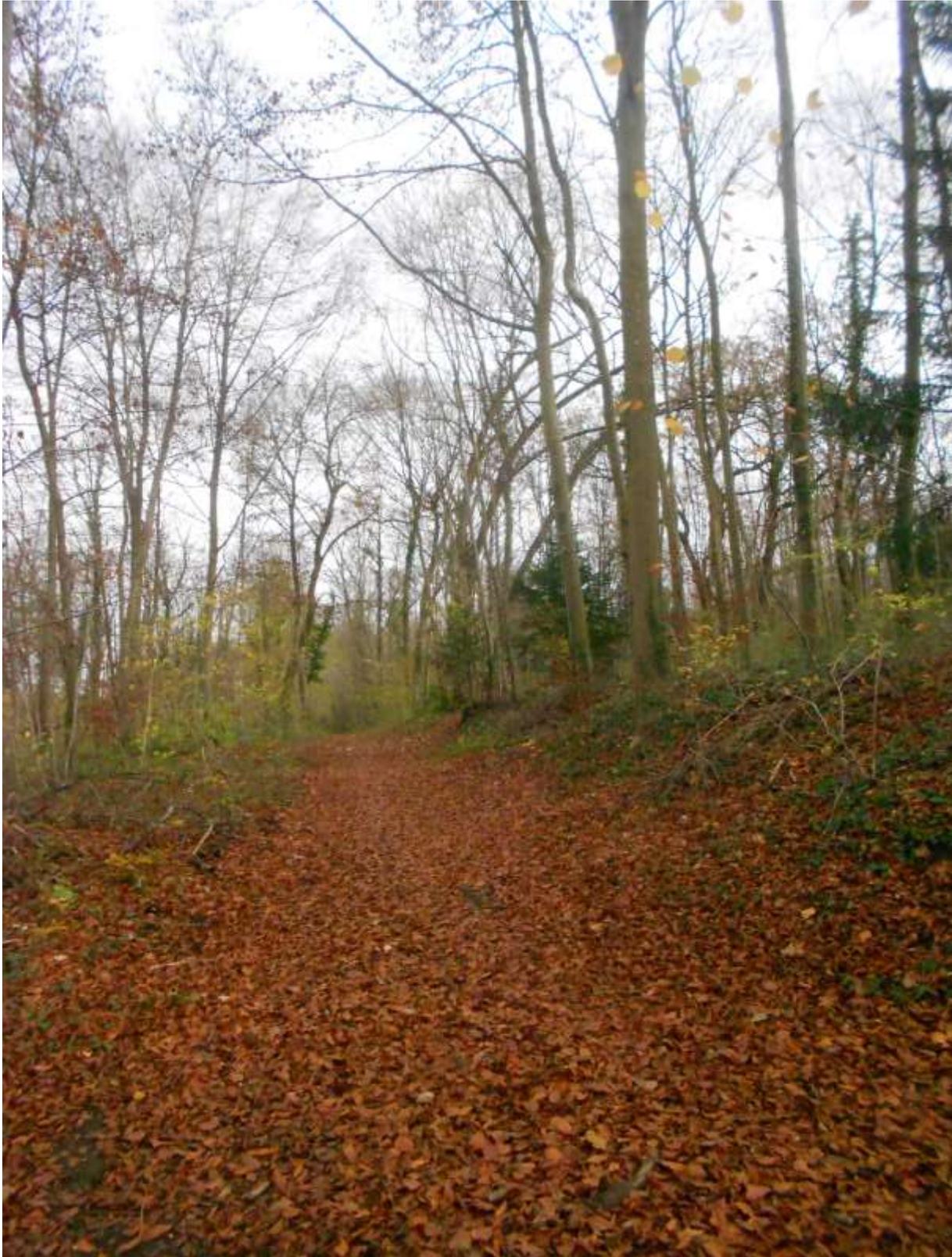
INFORMATIONS LEBAISSE PENDANT L'ÉQUIPEMENT
01 30 73 12 88 / 06 09 31 78 44

LE MUSÉE DES ANTIQUITÉS NATIONALES
100 RUE DE LA VILLETTTE, 75013 PARIS
01 30 73 12 88 / 06 09 31 78 44

B VEGAN



La Terrasse qu'on a juste croisée





Château du val

C'est pour François Ier que fut édifié ici un premier relais de chasse, où dormir quand la nuit tombait tôt. Henri II y prit ses habitudes, mais c'est Louis XIV qui donna à l'endroit les dimensions d'un château. Bousculé par la Fronde, le jeune souverain s'installe dans le Château de Saint-Germain-en-Laye qui devient sa résidence principale. Opportunément situé au bout d'allée promenoir constituée par la Grande Terrasse, le futur Château du Val a les attraits d'une retraite plus intimiste.

Forêt de Saint-Germain-en-Laye





















Maisons-Laffitte









MAISONS-LAFFITTE

Rencontre

*- Rencontre dans l'espace de deux poètes qui pour leur vénération
envers Pégase se métamorphosent en chevaux ailés.
Plusieurs disciples participent à ce ballet onirique -
Luigi Castiglioni, 19 mai 1988*

Cette œuvre commandée à **Luigi Castiglioni** par la Ville de Maisons-Laffitte
a été inaugurée le 19 mai 1988 par **Pierre Duprès**, Maire de Maisons-Laffitte,
Vice-président du Conseil général des Yvelines,
en présence du Ministre de la Défense, **André Giraud**.

Restauration inaugurée le 15 septembre 2012 par **Jacques Myard**,
Député des Yvelines, Maire de Maisons-Laffitte.

La Gare de Maisons

Sur la ligne Paris-Rouen

Prés de vingt années d'incertitudes entre les premières études et l'inauguration de la ligne Paris-Rouen le 1^{er} mai 1843, le premier projet pour la réalisation d'un chemin de fer de Paris à la mer fut présenté au gouvernement le 4 mars 1825.

Entre 1825 et 1838 plusieurs projets prévoyaient un tracé par le Vexin normand sans suite. Jacques Laffitte, son cousin Charles et leur associé Edouard Bouteiller réalisent en 1839 une nouvelle étude pour un tracé passant par la vallée de la Seine.

Après l'approbation des plans et des devis par le conseil général des Ponts et Chaussées, les Chambres adoptent le projet de loi prévoyant un prêt de l'État de 14 millions de francs. Sur les 50 millions nécessaires au financement du projet, la Compagnie de chemin de fer lève en France et en Angleterre les 36 millions manquants.

La loi autorisant la concession est promulguée le 13 juillet 1840. Les travaux débutent sous la direction de l'ingénieur anglais Locke. L'entreprise britannique Mackenzie et Brazzay obtient l'adjudication de la majeure partie des travaux. Le matériel roulant est construit par MM. Alcard et Buddicom. À la fin des travaux, Jacques Laffitte offre un banquet place du château aux 600 ouvriers du chantier. Devenue trop petite, la gare est reconstruite en 1892. Elle sera utilisée jusqu'en 1985 date de l'ouverture de la gare actuelle.



Gare de Maisons en 1843.



Nouvelle gare en 1892.



La Buddicom



Jacques Laffitte



Charles Laffitte