

COLOMBES

TOUT PORTE À CROIRE QUE COLOMBES EUT UNE IDENTITÉ AVANT LE XII^E SIÈCLE. LA PLURALITÉ DES ARCHIVES QUI SE RATTACHENT À SON HISTOIRE A FOURNI LA MATIÈRE DE LIVRES SÉRIEUX AUXQUELS ON PEUT SE REPORTER.

JADIS, UN MUR D'ENCEINTE PROTÈGEANT LE VILLAGE, LAISSAIT À L'EXTÉRIEUR DES FORTIFICATIONS LES TERRES PRÉFIGURANT LA MASSE CADASTRALE QUI CONSTITUERA BOIS-COLOMBES.

LES RUES DE LA VILLE DE COLOMBES RECOUVRENT LE DESSIN INITIAL DU VILLAGE : DOMAINES PRINCIERS ET CHÂTEAUX DÉTRUITS, ASILES RELIGIEUX, MOULINS, ÉGLISE ROMANE, CIMETIÈRE RECÉLANT D'ANTIQUES SARCOPHAGES...

ELLES OCCULTENT LE SOUVENIR DES LITTÉRATEURS ET DES PEINTRES QUI VENAIENT FLÂNER DANS LES ÎLES (MADAME VIGÉE-LEBRUN, CAILLEBOTTE, CLAUDE MONET).

POUR LES PLUS TITRÉS DE SES RÉSIDENTS, COLOMBES A MÉNAGÉ

D'IDYLLIQUES RETRAITES. LA REINE HENRIETTE, FILLE DU ROI HENRI IV, N'A-T-ELLE PAS CHOISI D'Y VIVRE SON VEUVAGE ? ELLE Y SÉJOURNA DOUZE ANNÉES ET Y REÇUT SON NEVEU, LE ROI SOLEIL. AUX HEURES DE LA RÉVOLUTION, LE VIEUX BOURG CONNAÎT PLUS D'AGITATION QUE LA PLUPART DES COMMUNES VOISINES. LES VIGNERONS ET LES LABOUREURS CONSTITUENT L'ESSENTIEL D'UNE POPULATION, QUE LES CRUES DE LA SEINE ET LES FLÉAUX D'ALORS MENACENT PÉRIODIQUEMENT DE PAUPÉRISATION.

EN 1871, LA GUERRE CIVILE ENFIÈVRE CE LIEU DE PRÉDILECTION DES CANOTIERS AVENTUREUX ET DES AMATEURS DE CERISES... JUTEUSES «GOUTTES DE SANG» DES VERGERS DE COLOMBES QU'IMMORTALISE LA COMPLAINTÉ D'UN POÈTE...

C'EST L'ÉPOQUE OÙ, PROGRESSIVEMENT, S'IMPLANTENT DES FOYERS, AU MILIEU DES GUÉRETS.

MAIS VINGT-CINQ ANNÉES SERONT NÉCESSAIRES POUR CONCÉDER À UN SIMPLE HAMEAU L'AUTONOMIE QU'IL VA REVENDIQUER.

Des réserves de chasse

Longtemps, rois et seigneurs chassèrent dans les plaines où pullulaient les lièvres et les lapins dont on connaît l'instinct dévastateur.

Des manuscrits témoignent de cette réalité et de la soumission des hommes du terroir quand la faune si prolifique anéantissait leurs efforts.

EN 1474, LOUIS XI ORDONNE À OLIVIER LE DAIM DE FAIRE DÉFENSE À TOUTE PERSONNE DE CHASSER ET FURETER DANS DIVERSES GARENNES, ET NOTAMMENT DANS CELLE DE COLOMBES...

EN JUIN 1566, CHARLES IX ORDONNE QUE «TOUT CHIEN APPARTENANT À UN MANANT DE COLOMBES QUI SERAIT SURPRIS EN LA GARENNE, SERAIT COUPÉ AU JARRET DE LA PATTE DE DERRIÈRE, AFIN DE L'EMPÊCHER DE COURIR LE GIBIER.»

Assujettie à la Capitainerie des Chasses de Saint-Germain-en-Laye, toute la presqu'île de Gennevilliers était, au XVIII^e siècle, un tissu d'immenses réserves qui relevaient des biens de la Couronne.

En 1789, les Cahiers de Doléances des habitants de Colombes soulignent les méfaits du gibier que les princes négligent de chasser, alors qu'eux seuls en détiennent le droit.

***... CE GIBIER NE DÉTRUIT PAS SEULEMENT LES LÉGUMES, MAIS AUSSI LES VIGNES ET LES JEUNES ARBRES.**

IL EST DE NOTORIÉTÉ QU'IL DÉTRUIT TOUS LES ANS LA RÉCOLTE DE TROIS CENTS ARPENTS. TOUS LES HIVERS, TROIS CENTS FAMILLES EN SONT RÉDUITES À LA MENDICITÉ.

LES HABITANTS DE CETTE PAROISSE SUPPLIENT RESPECTUEUSEMENT MESSIEURS LES DÉPUTÉS DE VOULOIR S'OCCUPER DE LA SUPPRESSION DES CHASSES, LE ROY N'Y VENANT JAMAIS CHASSER ET, QUOIQU'IL EN SOIT CAPITAINE, MONSIEUR D'ARTOIS, TRÈS RAREMENT.

... IL SEMBLE QUE LES GARDES AIENT JURÉ LA RUINE DES HABITANTS, PAR L'ATTENTION QU'ILS ONT DE MULTIPLIER LE GIBIER AU MOMENT OÙ COMMENCE À CROÎTRE LA RÉCOLTE.*

Un plan de Colombes daté de 1780 fait apparaître aux limites du village et à l'alignement du chemin des Aubépines, le tracé de parcelles de terre longues et étroites.

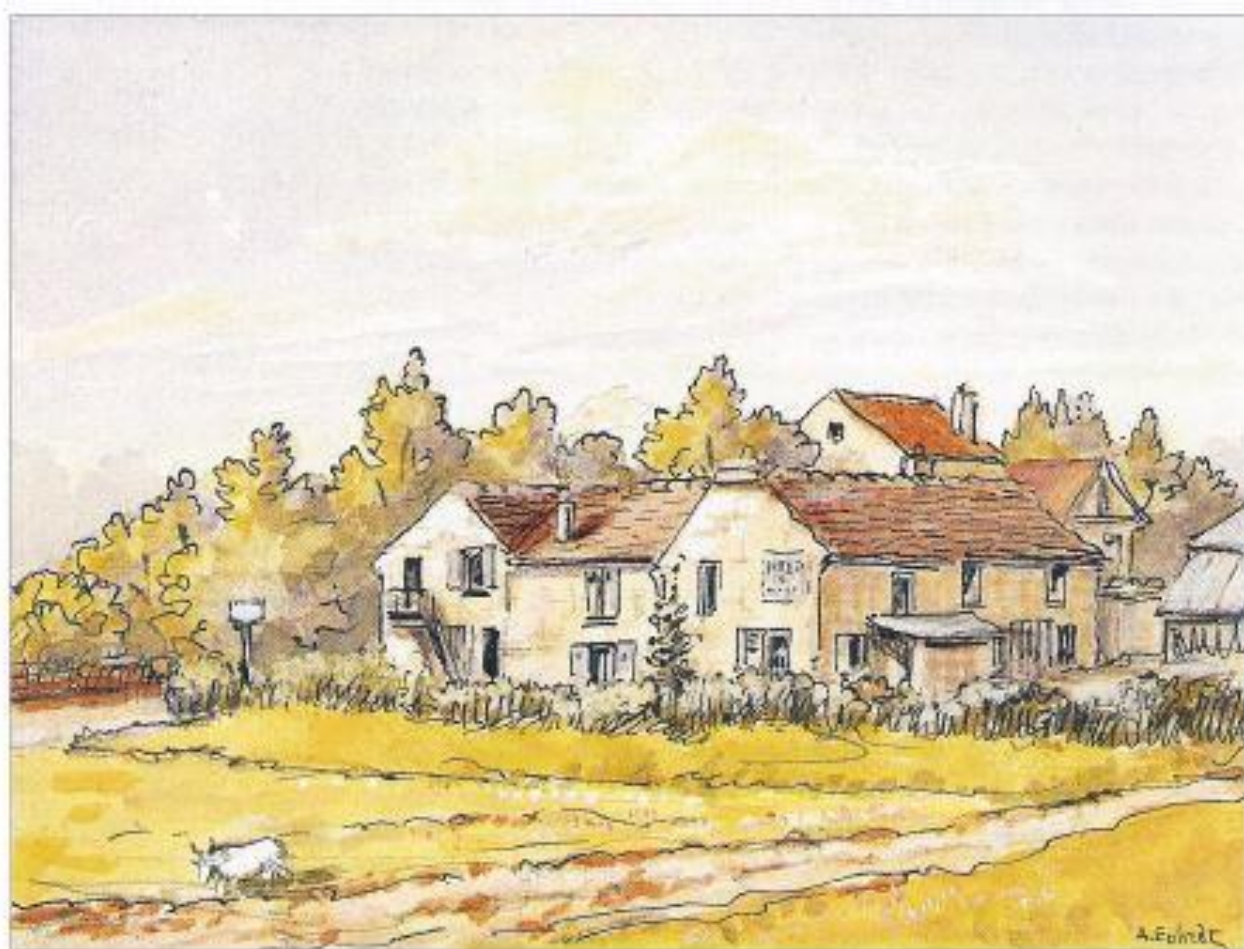
On relève cet aspect sur la Carte des Chasses (dressée de 1764 à 1770). Et l'on retrouvera cette configuration au milieu du siècle suivant.

La propriété est si morcelée que les lots n'ont souvent que 5 mètres de large sur 100 mètres de profondeur.

Les chemins d'autrefois préfigurent souvent les principales voies de la ville future. Antérieurement à 1840, aucune construction ne s'élève pourtant sur ces terres sablonneuses à peine traversées par les périodiques reflux de l'Histoire.

On prétend que la Guerre de Cent ans y fit passer des hommes d'armes. On sait que les Cosaques, en 1815, ont à leur tour emprunté des sentiers... Mais l'incidence des guerres et des révolutions n'a pas bouleversé l'aspect des campagnes toutes proches de la Capitale.

Il faudra, pour cela, un prodigieux vecteur, fruit des techniques d'une époque inventive. Il faudra que se tisse, malgré les controverses, une surprenante nouveauté : l'indispensable résille du **chemin de fer**.



L'ANCIEN CHEMIN ROYAL, (RUE FAIDHERBE) EN 1850 - AQUARELLE

UN HAMEAU DE COLOMBES

L'implantation du Chemin de Fer dans la presqu'île de Gennevilliers implique la création de haltes, satisfaisant au mieux les usagers.

Asnières convient pour un premier arrêt sur la ligne Paris-Le Pecq, inaugurée sous le règne de Louis-Philippe.

Dès 1837, les promeneurs du dimanche amorcent la découverte des régions suburbaines. Franchissant le pont, toutes classes mêlées, on s'amuse, on se baigne, on pêche, on danse, on boit, on loue des ânes, on pousse l'escarpolette...

Les communes rurales fondent leur réputation sur les plaisirs qu'elles offrent aux citadins.

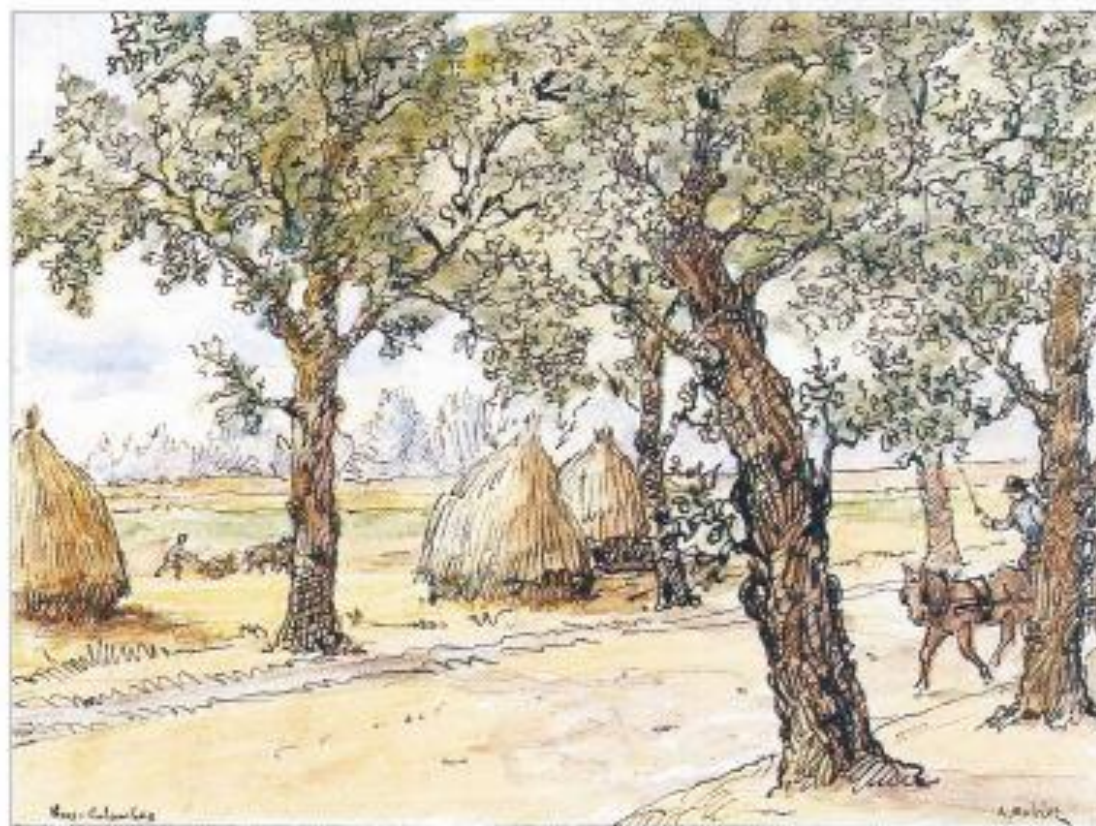
Quand ils renoncent à l'aviron, les «loups de Seine» et leurs canotières s'éloignent du fleuve. Dans un cadre rustique, des guinguettes hâtivement montées vont satisfaire leur turbulente détente. C'est dans ce mouvement joyeux que s'éveillent les confins de Colombes, où se dispersent hebdomadairement les habitués de la rive asniéroise.

La villa Thiéfine

Un restaurateur parisien, Auguste Thiéfine, fait figure de pionnier. Saisissant l'opportunité de répondre aux souhaits des clients exigeants, ce commerçant très avisé fonde une guinguette de luxe en 1850.

En bordure de l'ancien «chemin des Bourguignons», (carrossable depuis 1750), le restaurant s'ouvre au numéro 11. Il se compose d'une auberge principale et de chalets ornés de coquillages, disséminés sur une surface de plus de 2 500 m². Un ruisseau agrémenté les jardins arborés nouvellement surgis des broussailles. La belle société s'y presse, sans risque de s'encanailler.

Satisfait du succès de son établissement, Auguste Thiéfine se dit fier de «ce chef-d'œuvre créé dans un endroit désert».



AVENUE DE GENNEVILLIERS, 1890 (AVENUE DE L'AGENT-SARRE) - AQUARELLE

Cette vogue aura d'immédiates conséquences. Dix familles attirées par le coût des terrains extrêmement avantageux, se fixent dans le voisinage. Il n'y demeurait jusqu'alors qu'une colonie de bûcherons produisant du charbon de bois, grâce aux taillis de la Côte Saint-Thibault.

Comme l'écart de «la Garenne» dont le peuplement s'amplifie, l'écart négligé des «Bois de Colombes» amorce sa métamorphose...

Certes, l'on peut minimiser l'incidence attractive de l'auberge Thiéline. Sans elle, la commune aurait acquis des droits, en se substituant aux prairies d'herbes folles... Mais il n'est pas certain qu'on fêterait son centenaire en 1996 !



FERME DES BRUYÈRES, RUE PASTEUR, 1900 - AQUARELLE

LETTRE RECOMMANDÉE
 AFFRANCHIE LE 13 AOÛT
 1886. LE CACHET DE LA
 POSTE PORTE L'INDICATION DE
 «BOIS-COLOMBES», CE QUI
 PROUVE QUE CETTE
 DÉNOMINATION ÉTAIT DÉJÀ
 UTILISÉE AVANT LA
 RECONNAISSANCE OFFICIELLE
 DE LA COMMUNE.





PASSAGE À NIVEAU, RUE DES BOURGUIGNONS, 1898 - AQUABELLE



PASSAGE À NIVEAU, AVENUE DE SAINT-GERMAIN

LE CHEMIN DE FER

En traversant les terres de Colombes, la ligne Paris-Le Pecq (Saint-Germain) a morcelé 332 propriétés, et coupé plusieurs voies de communication.

En dédommagement de ce préjudice, une station est prévue, qui ne sera réalisée qu'en 1844, et incendiée quatre ans plus tard dans le climat insurrectionnel.

L'impulsion donnée au Chemin de Fer génère de grands bouleversements. En 1846, on met en service la ligne d'Argenteuil, qui n'est encore qu'un modeste tronçon reliant Asnières au Petit-Gennevilliers.

L'affaire soulève alors beaucoup de méfiance, les villageois contestant l'intérêt de ce nouveau mode de transport. Saurait-on se passer de chevaux ? On redoute surtout les expropriations...

En 1851, Colombes aura pourtant sa gare, mais «hors les murs». Inaugurée sous une pluie diluvienne, en présence de six cents invités ruiselants, elle occupe, par économie, l'ancien observatoire du Marquis de Courtanvaux, niché dans une vieille tour de la Porte Saint-Denis.

La halte de Bois-Colombes

En 1856, aux abords de l'auberge d'Auguste Thiéfine, vingt maisons abritent soixante-dix personnes n'appartenant pas au monde rural.

C'est assez pour souhaiter la création d'une halte sur cette ligne d'Argenteuil. Afin de convaincre la Compagnie de l'Ouest, quatre-vingt-dix demandeurs signent une pétition qu'appuie Monsieur Aymar-Bression, un homme de lettres décidé et pugnace, qui deviendra maire de Colombes en 1863.

La compagnie accepte, mais n'en fera pas les frais. Une souscription est ouverte. On réunira, en trois mois, les 3 000 francs nécessaires à la construction d'une station. Celle-ci sera accessible au public le jour de la Toussaint de 1857.



PASSAGE À NIVEAU RUE DES ORMONDS,
ACTUELLEMENT RUE JEAN-BRUNET
AQUARELLE



LA GARE ET LE PASSAGE À NIVEAU RUE DES BOURGEOIS AU DÉBUT DU SIÈCLE



PASSAGE À NIVEAU, RUE HENRI-LITOUX EN 1910, SUR LA LIGNE DU HAVRE, CÔTÉ SUD - AQUARELLE

Coiffé d'une calotte rouge, et investi d'un rôle, Théodore Boivin, premier chef de gare, ouvre aussitôt, dans une baraque en planches, l'indispensable «Café-Tabac des Voyageurs».

En 1859, on annonce qu'un service nocturne se prolongera jusqu'à 11 heures du soir... Dès lors, les Parisiens vont explorer le site, construisant là des pied-à-terre, pour mieux profiter des joies de la campagne.

Et le hameau, six ans plus tard, se signale par neuf rues que bordent, sans unité, vingt-quatre maisons de deux étages,

quatre-vingt-huit maisons d'un seul étage, et quelques autres de plain-pied...

On y recense 583 personnes. Mais M. Thiéfine, quant à lui, s'est réinstallé à Paris !

En 1889, sur la ligne Paris-Versailles, la gare de Bécon pourra desservir l'extrémité sud des «Bois de Colombes».

En 1892, un raccordement va relier la ligne Paris-Versailles à la ligne d'Argenteuil, puis à celle de Saint-Germain. Alors, on ouvrira la station des Vallées.

Partout, la surveillance de ces nouvelles voies est assurée par des gardes équipés de sifflets de marine, de drapeaux et de lanternes...

... LEUR UNIFORME COMPORTAIT UN MANTEAU DE LAINE APPELÉ «ROULIÈRE», REMPLACÉ PLUS TARD PAR UN PALETOT DE PEAU DE BIÈVE DIT «CAFETAN». PAR UN GRAND FROID, ON LES AUTORISAIT À PORTER DES GANTS, AINSI QUE DES SABOTS.

UNE GUÉRITE, IDENTIQUE À CELLE DES SENTINELLES MILITAIRES LEUR SERVAIT D'ABRI AUX EMBLEMES DISTANTS D'ENVIRON SIX CENTS MÈTRES. ILS DEVAIENT S'ANNONCER MUTUELLEMENT LES TRAINS.

ON NE DEMANDAIT PAS AUX GARDES UN GRAND QUOTIENT INTELLECTUEL. CEUX-CI DEVAIENT SEULEMENT ÊTRE DISCIPLINÉS ET RESPECTUEUX DU RÈGLEMENT. *(La vie du Rail)*

Fort heureusement pour les gardes-voies, le trafic nocturne s'arrête très tôt.

Lorsque M. Aymar-Bression demande de reporter aux environs de minuit le dernier passage d'un «train de spectacles», la Compagnie lui répond sans ambages que :

«Ces wagons rouleraient vides, la population des Bois de Colombes étant composée de personnes séniles qui, de ce fait, ne sortent pas la nuit !»

La proposition est renouvelée... et acceptée pour une année d'essai pendant laquelle les villageois multiplieront les sorties théâtrales.

La période probatoire sera très positive : le train des noctambules continuera de rouler !

LE CHEMIN
DE FER



LE PASSAGE À NIVEAU
ET LA RUE HENRY-LITOLFF