E. COURATIER

⚫

Les Rues de BOULOGNE-BILLANCOURT

⚫

Société Historique de Boulogne-Billancourt

1962

SOCIETE HISTORIQUE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

E. COURATIER

— —0— —

LES RUES DE
BOULOGNE-BILLANCOURT

— —0— —

1962

E. COURATIER

— —0— —

LES RUES DE BOULOGNE-BILLANCOURT

TABLE DES MATIERES

 Page

[I. LE RESEAU DES VOIES PUBLIQUES 3](#_Toc48921255)

[II. LE CLASSEMENT DES VOIES PUBLIQUES 6](#_Toc48921256)

[III. LA VIABILITE ET L'ENTRETIEN 9](#_Toc48921257)

[IV. LES NOMS DES VOIES PUBLIQUES 12](#_Toc48921258)

[V. HISTOIRE DES VOIES PUBLIQUES 16](#_Toc48921259)

# LE RESEAU DES VOIES PUBLIQUES

Comment s'est constitué le réseau des voies publiques ? L'explication est forcément historique et géographique. Elle est géographique du fait exclusif des voisinages. Le relief inexistant n'y a joué aucun rôle. Boulogne-Billancourt a trois grands voisins : la Seine, Paris, le Bois de Boulogne, avec qui ou au-dessus de qui des communications ont dû être établies dès l'origine. Celles des temps très anciens n'ont laissé que des traces médiocres et secondaires. Mais dans les temps modernes, l'établissement de grandes voies de traverse a été commandé par les coupures dans les collines de la rive gauche. Les débouchés sur cette rive ne pouvaient se faire facilement qu'à certains endroits accessibles. C'est ainsi qu'on a placé successivement nos 4 ponts : St-Cloud (Xlle siècle) ; Sèvres (1684) ; Billancourt (1861) ; Issy (1910). Un peu à droite ou un peu à gauche, l'accès était difficile. Quant à Paris, son influence historique ne rencontra qu'un obstacle géographique, le Bois. On ne l'évita pas tant que le village fut réduit à se cacher dans un coin extérieur du Bois, mais, dès qu'on le put, on passa en dehors, pour gagner spécialement St-Cloud et Versailles.

Ces deux derniers noms résument l'influence de la "grande" Histoire sur Boulogne. Les premières grandes traverses furent faites pour gagner les deux châteaux de St-Cloud et de Versailles : la première est notre avenue J.B-Clément, qui remonte à 1660 environ, la seconde, déplacée ultérieurement, à 1684.Dès qu'elles existèrent, le schéma de nos voies publiques principales était tracé. En 1786, la route de la Reine ne pou­vait que s'y conformer. Ces trois voies n'avaient pas été fai­tes pour Boulogne et n'eurent sur ce village aucune influence avant longtemps en dehors de la nécessité purement géométrique de s'y relier. Même chose pour la route des Princes (avenue Victor Hugo), simple chemin des chasses royales à l'origine.

Les autres grandes traverses : boulevard Jean Jaurès (1865) avenue Pierre Grenier (1861), boulevard de la Républi­que et avenue André Morizet (1910-1938), la ligne des quais (1856-1893), sont des créations du Département et non de la Commune, encore que l'administration communale ait eu une in­fluence secondaire sur leur développement. Toutes ces voies ne pouvaient que se conformer au schéma antérieur en prenant leur naissance ou leur fin sur une des voies préexistantes. Ainsi l'avenue des Moulineaux (Pierre Grenier) ne pouvait aboutir que sur l'ancienne route de Versailles, et le boulevard de la République (Morizet) que sur la route de la Reine. Le boulevard de Strasbourg (Jean-Jaurès) devait se plier à sa conjonction inévitable avec l'avenue des Moulineaux au sud et la Grande Rue (J.B.-Clément) au nord. Etc…

Historiquement, ce sont donc les anciens monarques qui ont décidé du dessin général de nos grandes voies en vue des liaisons entre leurs résidences de la rive gauche et la capi­tale.

Quant aux voies secondaires, il faut distinguer. Les plus anciennes sont celles du vieux quartier des Menus, berceau de Boulogne, et, peu nombreuses et modifiées au cours des temps, elles assuraient les très courtes communications avec la ri­vière, le Bois, accessoirement les églises d'Auteuil et de St-Cloud, et, naturellement, les champs voisins. En grandissant après la construction de l'Église (1330) et surtout après le XVIIe siècle, le village étendit ses chemins surtout vers le sud, non pour des communications sans grande utilité avec Bil­lancourt, mais pour desservir les cultures. Au total, ces deux sortes de chemins ne sont pas nombreux.

Le XIXe siècle vit Boulogne passer de 2.000 habitants en 1800 à 45.000 en 1900. Aucun plan général de voies publiques ne présida à ce développement. Ce développement, dû exclusive­ment à l'industrie du blanchissage et au goût des riches Pari­siens pour le séjour de Boulogne à la belle saison, se concré­tisa en matière de voies publiques par les initiatives des lotisseurs. La plupart de nos voies secondaires sont l'œuvre des lotisseurs. En ce temps, la puissance publique considérait la création d'une rue comme une affaire privée et par consé­quent en laissait l'initiative, la charge et le profit aux pro­priétaires de terrains. Elle ne s'y intéressait que lorsque la rue était créée, soit parce que son existence amenait quelque gêne dans le reste de la commune, soit sous la pression des ri­verains désireux de se débarrasser de la charge de l'entretien de la rue. L'initiative municipale joua exceptionnellement un rôle lorsqu'on s'aperçut que les "rues de propriétaires" pou­vaient ou devaient être prolongées ou rectifiées pour se rac­corder avec des rues existantes.

À Boulogne, nous avons eu la chance, d'une part que les lotisseurs ne furent pas gênés par l'existence d'un accident de terrain quelconque, d'autre part qu'ils se trouvèrent obligés de se relier directement ou indirectement à une des grandes traverses préexistantes. Bien entendu il y a eu des "manques de touche" et certains prolongements étant désira­bles et désirés qui furent abandonnés.

Si aucun plan général n'a existé, il y a eu quand même à Boulogne deux plans de quartiers remarquables. Le pre­mier fut celui de la Société de Gourcuff sur la Ferme de Billancourt qui avait pour centre la place Nationale (1825), le second celui du Parc des Princes (1855). Il s'agissait de quartiers purement résidentiels et interdits à l'industrie. Si le premier fut l'œuvre de l'initiative privée, le second fut celle de la Ville de Paris agissant en tant que personne privée sur son domaine privé, sur l'initiative du préfet Haussmann.

Le plus grand lotisseur fut le Comptoir Bonnard, ou NAUD, qui perça au moins 25 rues, la plupart sur Billan­court, entre 1855 et 1900, Cette entreprise ne disposait que de terrains dispersés un peu partout, ce qui explique que chacune des rues qu'elle établit ne correspondit pas à un plan général. Néanmoins, une certaine coordination a pré­sidé à ses réalisations.

D'autres lotissements moins importants proviennent du découpage de parcs anciens ; c'est le cas de l'ancien Fief de Valcourt, divisé d'abord en 1806 puis en 1830, de la propriété Mollien devenue celle de Mme Fessart (1840), de l'ancien hôtel de Narbonne (Lemoine) en 1895, etc…

Le Conseil municipal a eu presque toujours un rôle extrêmement ingrat. Du fait que la commune ne possédait au­cun terrain, il lui fallut, chaque fois qu'elle intervenait, en l'absence de toute législation sur l'aménagement et l'ex­tension avant 1919, se heurter continuellement à la résis­tance des propriétaires. Il était inévitable que ce fut le plus souvent l'initiative ou la pression des propriétaires qui força la main au Conseil municipal, soit positivement, soit négativement. Chaque opération de classement et de mise en état de viabilité d'une rue a été une œuvre considérable et difficile pour les municipalités successives depuis 1800. Car finalement, tôt ou tard, toutes ces rues privées devin­rent propriétés communales. Ainsi, après 1860, le Conseil municipal dut accepter les rues du Parc des Princes sur l'injonction du Préfet. En 1885, le Comptoir NAUD renonça à entretenir les rues créées par lui et les propriétaires les laissèrent à l'abandon pour ensuite se dresser contre le Conseil municipal pour qu'il en prenne la charge, ce qui aboutit à un conflit politico-social entre les deux sec­tions de la commune.

La seule voie importante créée par le Conseil mu­nicipal a été la rue de la Plaine (Gallieni). Il ne s'agis­sait d'ailleurs pas d'une voie de communication mais de permettre l'écoulement des eaux des buanderies. Par ailleurs, en dehors des prolongements ou rectifications de rues, il n'a pu établir quelques rues que pour desservir des bâtiments publics ou s'associer à une œuvre du Département.

# LE CLASSEMENT DES VOIES PUBLIQUES

Le décret de 1811 avait divisé les voies publiques en catégories suivant qu'elles étaient la propriété de l'État (routes impériales, plus tard royales, aujourd'hui nationales), du Département ou de la Commune. Les chemins vicinaux formaient une catégorie mixte entretenue par un service départemental sur des fonds spéciaux ; on distinguait d'ailleurs les chemins de grande communication et les chemins ordinaires. La commune était considérée comme propriétaire du sol des chemins vici­naux sans s'occuper de leur entretien. La catégorie des chemins ruraux se trouvait au dernier échelon.

En ce qui concerne notre commune, elle n'était alors traversée que par la route impériale n° 11 (plus tard n° 10), conduisant en Espagne, dite aussi route de Versailles ou de Sèvres, et par 4 routes départementales : de Paris à St Cloud par le Point-du-Jour (route de la Reine) ; de Paris à St-Cloud par Passy et Boulogne (Grande Rue) ; de Sèvres au Bois de Boulo­gne dite l'avenue ou route des Princes (avenue Victor Hugo) ; de Longchamp au bac de Suresnes.

Cette répartition a été modifiée depuis : la route de la Reine est devenue la route nationale n° 307 et les routes ou parties de routes traversant le Bois de Boulogne ont été incluses dans le territoire de Paris.

La catégorie des chemins vicinaux a été transformée complètement. Durant fort longtemps, la plupart des voies pu­bliques de Boulogne ont été des chemins vicinaux, dont la lar­geur était généralement contestée par les riverains et l'en­tretien assuré de façon problématique. Au fur et à mesure que Boulogne s' "urbanisait" et que les constructions progressaient, une décision administrative faisait passer tel ou tel chemin dans la catégorie des "rues" et l'incorporait dans la voirie urbaine. Il n'existait plus comme chemins vicinaux ordinaires, il y a quelques années, que 3 voies : la rue Thiers, la rue Gallieni et l'avenue Victor Hugo.

Quant aux chemins de grande communication ou départe­mentaux, il y a eu à Boulogne des variantes importantes, soit dans le parcours, soit dans l'affectation. Il n'existe plus que les chemins suivants : n° 1 de Paris à St-Denis (les quais) ; n° 2, de Clamart au Bois de Boulogne (Bd Jean Jaurès) ; n° 50, de Vincennes à Boulogne (Brd de la République et avenue André Morizet) ; n° 101, de Paris à Meudon (avenue Pierre Grenier ; n° 102 bis, de Paris à St Cloud, par les rues du Château et de Paris ; n° 103, de Paris a St-Cloud par l'avenue J.B Clément.

Un état de 1948 indiquait la répartition suivante :

Routes nationales (3) 3.700 mètres

Chemins départementaux (12) 15.130 "

Chemins vicinaux ordinaires (3) 3.590 "

Voies urbaines (149) 42.880 "

Longueur totale 65.300 "

Il y a eu très peu de modifications ultérieures.

La surface totale de ces voies publiques est de près de 100 hectares, alors que la commune couvre une surface de 624 hectares.

Notre commune présente des particularités :

- d'une part la Ville de Paris est demeurée propriétaire de voies privées situées sur notre territoire, ce qui remonte aux modifications du Bois de Boulogne en 1855 : boulevard Anatole France, boulevard d'Auteuil, avenue Victor Hugo (en partie),

- d'autre part, du fait de l'annexion de la zone militaire en 1925, la Ville de Paris a construit de nouvelles rues pour former une nouvelle limite avec Boulogne. Ces rues sont situées sur son territoire, mais les maisons côté ouest qui y ont leur façade sont toutes incluses sur celui de Boulogne, ce qui entraîne quel­ques complications.

Nous avons dit qu'une opération administrative appelée "classement" était nécessaire pour changer l'affecta­tion d'une voie publique. Mais la même opération avait un caractère plus général et s'appliquait également à l'incorpo­ration d'une nouvelle voie dans une des catégories de la voi­rie publique, soit qu'il s'agisse de la construction d'une voie par l'Administration, soit qu'il ait existé une voie privée que l'Administration acceptait d'annexer. Dès qu'il y a eu classement, la voie devient "inviolable", est protégée contre les empiétements et les infractions.

La procédure du classement n'a été fixée qu'au début du XIXe siècle par des lois et décrets. En ce qui con­cerne les voies urbaines, les plus importantes pour Boulogne, elle n'a pour ainsi dire pas varié. Le classement est demandé par le Conseil municipal et prononcé par le Préfet. L'arrêté du Préfet est seul définitif. Naturellement, la procédure est toujours ou presque toujours chargée d'incidents du fait que le Conseil municipal ne peut mettre à la charge de la commune n'importe quelle voie et sans conditions. On verra, en lisant l'histoire de certaines rues, que la principale condition a toujours été la largeur de la voie. Durant fort longtemps, le Conseil municipal ne se montra pas exigeant et accepta des largeurs impossibles à modifier sans grands travaux. En 1852 il imposa 12 mètres pour les rues nouvelles, mais ne put tou­jours maintenir cette exigence et il ne chercha pas à l'éten­dre aux rues classées antérieurement, sauf exceptions, en se contentant de fixer parfois un alignement entraînant la servi­tude du reculement. Une autre exigence peut être, pour une rue privée, la mise préalable en état de viabilité par les rive­rains ou à charge de remboursement total ou partiel. L'expro­priation pour cause d'utilité publique décidée par décret est nécessaire en cas de refus d'un propriétaire de céder son ter­rain. En fait, à Boulogne, la plupart des voies classées sont d'anciennes rues privées et ce sont les propriétaires eux-mêmes qui, presque toujours, en demandèrent le classement.

# LA VIABILITE ET L'ENTRETIEN

Depuis les temps les plus reculés la puissance pu­blique a toujours considéré la question des routes et chemins sous l'angle suivant : l'Administration ne prenait à son compte que les routes et chemins utiles à toute la population. Nous laissons de côté le cas où le degré d'utilité était apprécié exclusivement par le souverain -roi ou seigneur- et, le plus souvent, pour son service personnel. De tels errements ont disparu avec la Révolution. Notons que nous devons, nous Boulonnais, nos routes les plus importantes a des fantaisies de ce genre : au duc Philippe d'Orléans, frère de Louis XIV (avenue J.B.-Clément) ; au roi Louis XIV (route de Versailles) ; à la reine Marie-Antoinette (route de la Reine), et même, ce qui est très postérieur à la Révolution, à Napoléon III (quai du 4 Septembre). Le "bien de l'État" était parfaitement étran­ger à ces entreprises.

Il est évident que beaucoup de chemins et de rues n'ont d'utilité que pour leurs riverains et n'intéressent nullement l'ensemble des habitants. Le cas le plus net à Boulogne est celui des rues cédées par la commune à Louis Renault en 1928 parce qu'elles ne desservaient plus que ses usines et qu'il était devenu le seul propriétaire riverain. Mais le cas d'un unique propriétaire est très rare. Lorsqu'il y a peu de riverains, la situation est différente et elle le devient de plus en plus avec leur accroissement. Elle se com­plique encore lorsque des gens du voisinage utilisent la rue en nombre de plus en plus grand.

Les délibérations du Conseil municipal, conservées depuis 1804, montrent que nos édiles ont vu se présenter ce problème devant eux chaque fois qu'il s'est agi d'accepter la mise à charge d'une voie privée aux frais des contribua­bles par l'opération dite classement.

De plus, la difficulté était la même quand il s'agissait de l'entretien d'une voie publique classée. Le dicton "chacun doit balayer devant sa porte" s'appliquait autrefois non seulement au balayage mais aussi au pavage et à l'éclairage. L'exemple le plus typique est celui de l'écou­lement des eaux des blanchisseurs. Ceux-ci, au début du XIXe siècle, avaient leurs entreprises en grande partie rue de Larochefoucauld. Durant des dizaines d'années le Conseil municipal fut en difficultés avec eux parce qu'il entendait les obliger à faire les frais du pavage de leur rue. Les eaux des blanchisseurs sont à l'origine des caniveaux de nos rues et, en 1848, de nos égouts souterrains.

En lisant les délibérations on s'aperçoit que cha­que classement d'une rue et même chaque travail de viabilité dans une rue donnait lieu à des difficultés de ce genre : le Conseil municipal appréciait d'abord le degré d'utilité de la rue ou du travail selon qu'il devait servir ou non à l'ensem­ble de la population. Comme la fantaisie dans les appréciations était grande, on finit par adopter des règles en s'efforçant de mettre une part contributive à la charge des riverains. Mais l'application de ces règles ne fut pas toujours sans arbi­traire.

En 1912 une loi fut promulguée en vue de l'assainis­sement des voies privées. La situation se trouva inversée du fait que la commune se trouva dans l'obligation de contraindre les propriétaires riverains de voies privées de s'organiser en vue de la mise en viabilité de leurs rues, à leurs frais com­muns et avec possibilité d'une aide de la collectivité publi­que. L'ancien principe se trouve détruit : une rue, même inutile à la circulation générale, peut être mise à la charge de la collectivité.

Notons aussi une complication qui a existé à Boulogne tout au long du XIXe siècle. Les lotisseurs perçèrent beaucoup de rues dont le peuplement fut longtemps difficile. Certaines rues étant habitées à la belle saison seulement - ainsi dans le Parc des Princes et à Billancourt, la commune se trouva à la tête d'un réseau de voies publiques et privées disproportionné par rapport à sa population et à la bonne répartition de celle-ci. Néanmoins, les riverains, nombreux ou peu nombreux, firent campagne pour faire passer "leurs" rues à la charge de la com­mune. Ce fut là l'origine de nombreux conflits. Ce stade, qui est celui de maintes communes voisines, est dépassé à Boulogne depuis longtemps.

Quant au côté "technique de l'aménagement de nos voies publiques, il suffit de signaler quelques étapes. La première fut l'établissement de caniveaux "fendu" dans les rues : Il ne s'agissait que d'un fossé pavé de 30 c/m de pro­fondeur sur 1m 20 de largeur, en pente naturellement, établi au milieu de la chaussée et destiné à conduire les eaux à un niveau plus bas. En fait, ce niveau inférieur était souvent imaginaire du fait de la quasi absence de pente du sol à Boulogne ; Les premiers caniveaux de ce genre ne remontent qu'au Premier Empire, vers 1808. On les fit à l'imitation de la capi­tale juste au moment où celle-ci cessait d'en faire.

Un peu avant 1840, on entreprit la construction de "chaussées bombées", avec un ou deux caniveaux latéraux. Dix ans après, elles étaient en principe obligatoires avec deux caniveaux et trottoirs. Mais, naturellement, leur établissement fut progressif et parfois le classement d'une rue dans la voi­rie publique ne s'accompagna pas immédiatement de la mise en viabilité complète.

L'établissement des caniveaux avait pour objet l'écoulement des eaux. On avait construit un "grand caniveau" qui, dans le nord de Boulogne, conduisait à la Seine une partie des eaux des blanchisseurs (1825). La Révolution de 1848 amena, en vue de réduire le chômage, la construction des premiers égouts souterrains Grande rue et avenue de la Reine. Ces égouts étaient le fait du Département, qui en fit ensuite d'autres, de même que l'État et la Commune. Comme aucun plan d'ensemble de construction ne fut établi et que les égouts ont tous été construits par bribes, leur raccordement a été extrêmement difficile à bien assurer.

L'éclairage des rues a débuté en 1789 par la pose d'un réverbère à huile devant le poste de la Garde Nationale et il suivit le sort de cette milice communale au cours des temps. Sous la Restauration il était encore seul. Cependant, en 1834, une compagnie fut autorisée à installer des canali­sations pour l'éclairage au gaz. Il était si peu satisfai­sant qu'il lui fallut trois quarts de siècle pour remplacer l'éclairage à l'huile complètement. Le bec Auer débuta vers 1900 et constitua une grande amélioration. L'éclairage à l'électricité a débuté en 1925 par l'avenue Édouard-Vaillant

Nos ancêtres n'ont utilisé que l'eau de leurs puits jusqu'en 1834. Une compagnie amena ici l'eau de Seine puisée à Auteuil. Le contrat lui imposa la pose et le ser­vice de 60 bornes-fontaines, et elle se refusa à en ajouter durant près de 75 ans. Le comptage à la jauge était si gê­nant et onéreux que la plupart des Boulonnais, jusque vers 1900, n'avaient pas l'eau à domicile. L'eau de Seine ne fut filtrée -plus ou moins bien- qu'à partir de 1893.

Jusqu'à une époque récente, la question des uri­noirs fut épineuse. Il y en avait un assez grand nombre dans certaines rues et le Conseil municipal discutait de temps à autre des réclamations en vue de leur déplacement. En supprimant ces intéressants édicules on a supprimé le problème.

Le bitumage des trottoirs a débuté en 1899 et a été poursuivi depuis. Il était quasi-parfait en 1939. Nos indésirables visiteurs de 1940-1944, en enlevant le cuivre des canalisations, les avaient presque entièrement abîmés.

Il est bien certain que, en l'an de grâce 1962, la ville de Boulogne-Billancourt, à tous les points de vue, possède le réseau de voies publiques le meilleur et le mieux entretenu de la région parisienne. Le plus favorisé aussi par la circulation automobile, ce qui est une tout autre histoire…

# LES NOMS DES VOIES PUBLIQUES

Durant fort longtemps nos voies publiques, comme partout, ne portèrent que des noms traditionnels, parfois écorchés au cours des temps, et qui correspondaient, soit à une direction pour les plus importantes, soit à un lieu-dit. La plus importante fut, jusqu'au XVIIIe siècle, la "grande rue des Menus", alors centre du village. À cette époque la route de Paris à St-Cloud devint la "Grande rue de Boulogne" en même temps que "le Pavé" ou Pavé du Roi.

Il ne subsiste que peu de ces noms anciens en dehors du quartier des Menus et de quelques vieux chemins qui re­liaient Boulogne aux environs comme les rues de Sèvres, St-Denis, de Billancourt, de Paris, ou encore les noms du Chemin Vert, de la Saussière (jadis des Chaussières). Les autres ont été modifiés, cas assez fréquent. La rue du Point-du-jour était jadis le chemin de Billancourt, la rue de Bellevue la rue de la Maladrerie.

Les noms de propriétaires de terrains vendus en lo­tissement ou autrement sont fort rares avant le XIXe siècle. On ne connaît guère que celui de "Maître Jacques". Les noms de Larochefoucauld et de Montmorency sont ceux des abbesses seigneurs de Boulogne.

La Révolution de 89 entraîna le changement de cer­tains noms. On adopta des abstractions et des rues s'appelaient rues de la Liberté, de l'Égalité, de l'Union, de la République. On ne revint aux anciens noms que longtemps après l'avènement de l'Empire. En 1807, la rue de Larochefoucauld était encore rue de la République.

L'habitude d'honorer des personnages jugés éminents en donnant leur nom à une voie publique est très récent à Boulogne. Le premier exemple date de 1822 et ce fut une assem­blée étrangère à notre ville qui le donna en voulant honorer M. SILLY, maire de St-Cloud, pour un arrangement conclu entre les deux communes. Quant à notre Conseil municipal, ce ne fut qu'en 1865 qu'il choisit le nom d'ESCUDIER pour rappeler la mémoire d'un homme qui avait donné 100.000 frs pour construire une école publique. Il est vrai qu'an avait déjà célébré l'Empire par des désignations comme boulevard de l'Empereur, rue et place Napoléon, cours Eugénie. Mais le cas était assez différent comme l'avait été celui du nom de route de la Reine, celui-ci purement traditionnel. Gutenberg avait été adopté par les propriétaires.

Avec le XIXe siècle, avait recommencé le développe­ment ininterrompu de la population, en même temps que le per­cement de rues dans les lotissements privés. Les lotisseurs baptisèrent généralement leurs rues eux-mêmes et un certain nombre de noms ont été conservés tels quels depuis. Un exemple ancien est celui de la rue d'Aguesseau qui remonte à 1810, mais il est curieux en ce sens que les lotisseurs se nommaient Furet et Joannot et que les riverains appelèrent la rue du nom de la marquise d'AGUESSEAU uniquement parce que celle-ci possédait une propriété de ce côté et nullement pour honorer le célèbre chancelier mort au siècle précédent. Les noms des rues des environs de l'usine Renault proviennent surtout de la Société de Gourcuff (1821), d'autres des héritiers de Verdun (1830), des héritiers Fessart (1840) et, après 1855-1860, du Comptoir Bonnard-Naud. °En général, lorsque le Conseil municipal accepta d'incorporer une rue à la voirie publique, il adopta purement et simplement le nom donné auparavant par le lotisseur ou par les riverains.

Parmi les noms de propriétaires qui ont été conservés il y a encore ceux de VERDUN (rien à voir avec la ville), BLONDEAU, CACHEUX, DAMIENS, DARCEL, Émile DUNOIS, FESSART, HEYRAULT, Jules BREGERE, MAILLASSON, PELTIER, SAMARCQ.

La vieille habitude de se déterminer d'après la direction du chemin se généralisa après 1840 sous la forme la plus vague qui soit. On se contenta de regarder au loin vers une extrémité de la rue et on adopta le nom du pays qu'on voyait à l'horizon. C'est ainsi qu'ont été baptisées les rues du Château (de St-Cloud), du Dôme (des Invalides), Bellevue, Issy, Meudon, Clamart.

La Révolution de 1848 se remémora les abstractions de 1793 et, faute d'imagination, on eut à la fois pour la République une avenue, une place et une rue. Trois ans après il n'y paraissait plus. Vers 1830 on avait choisi aussi des vocables du même genre : la Paix, la Concorde (rue Escudier). Mais l'abstraction, en cette matière, n'a plus jamais concurrencé le figuratif, à part le nom de place et rue Nationale donné en 1870.

Le culte de la personnalité ne remonte qu'à 1877 -mis à part les rares cas ci-dessus- et il fut inauguré par le nom de THIERS. Comme le Conseil municipal était devenu républicain, il prit l'habitude d'honorer les grands républicains, presque aussitôt après leur décès, par le nom d'une voie publique. Ce fut le cas pour DENFERT-ROCHEREAU, Henri MARTIN, MlCHELET, Victor HUGO, Paul BERT -outre BERANGER et MAHIAS.

L'habitude se perpétua. Et il est facile de voir que les opinions publiques des conseillers jouèrent toujours le principal rôle dans ces célébrations. De 1900 à 1919 la municipalité, très nationaliste, honora presque exclusivement des personnages pour leur rôle patriotique, ainsi Francis GARNIER, Jules FERRY (pour le Tonkin et non pour l'école laïque), BARTHOLDI (le lion de Belfort), Lazare HOCHE, Édouard DETAILLE (tableaux militaires), en dehors de savants (PASTEUR, DUCLAUX). Même ALSACE-LORRAINE et TRANSVAAL sont symptomatiques d'une opinion. Après 1919, le Conseil est socialiste, ce qui se voit dans les rues immédiatement avec Jean-JAURES, Ed. VAILLANT, J.B. CLEMENT, Jules GUESDE, etc... Comme il est naturel, les guerres entraînent l'exaltation d'individus ou d'actes en rapport avec elles.

Il en fut ainsi après 1870 (CHATEAUDUN, BUZENVAL, COUCHOT, STRASBOURG, 4-SEPTEMBRE), et après 1945 (GRENIER, Yves KERMEN, LECLERC, de LATTRE, 6-JUIN, BIR-HAKEIM, KOUFRA, STALINGRAD). Par contre, la guerre de 1914-1918 n'a laissé comme trace que le nom de GALLIENI, parce que la réaction contre les horreurs de cette guerre avait entraîné une répulsion pour ses souvenirs. Il est certain que si la municipalité ancienne était demeurée, il en aurait été tout autrement.

Si nous récapitulons les voies existantes avec leurs noms actuels, nous trouvons :

Noms de propriétaires de terrains 23

 philanthropes ou présumés tels 11

 d'hommes politiques 27

 d'écrivains 9

 d'artistes 8

 savants ou inventeurs 4

 généraux 5

 héros et victimes de la guerre 4

 faits de guerre 7

 d'abstractions 6

 souverain 1

Noms d'anciens lieux-dits 30

Noms indiquant une direction 20

Sur 155 noms, il y a 92 noms de personnages, 50 noms de pays du cru et 13 noms plus ou moins abstraits. La répartition des noms de personnages montre la prépondérance de la politique, une faible estime pour la science et aussi un certain respect de la propriété ou plutôt des propriétaires. 3 maires seulement (sur 24) ont été honorés : MORIZET, LIOT, VAUTHIER. Quant aux "grands hommes" nés à Boulogne, nous n'en trouvons que 2 : J.B. CLEMENT et COUCHOT. Ce n'est pas une production du pays.

Il saute aux yeux que l'attribution et plus encore le maintien des noms des voies publiques ne résulte que de contingences très momentanées, où le hasard et les impulsions jouent le principal rôle. En ce qui concerne les personnages, le mérite de tous ou de presque tous est certain. Mais si on entre dans le jeu des comparaisons, on aboutit à des résultats bien amusants ! Il y a d'abord les omissions à côté des glori­fications. MOLIERE est-il plus "méritant" que ses contemporains Racine, Corneille, La Fontaine ? Et on lui a donné une toute petite rue alors que ZOLA, HUGO, FRANCE, ont de grands boule­vards ou avenues ! Ni Voltaire, ni Rousseau n'en ont.

Édouard DETAILLE était un peintre estimable sans plus : mais la France en a produit des centaines. GALLIENI est mort en 1916, il a eu sa rue ; mort en 1920 il ne l'aurait pas eue. Ne parlons pas de la politique, où les hommages sont seule­ment une conséquence de l'actualité la plus immédiate qui ignore le passé un peu plus ancien.

Quant à la conservation des noms de lieux, même fantaisie. Des noms très évocateurs sont supprimés comme Grande rue, route de Versailles, route des Princes ; on conserve la rue des Peupliers, la rue des Tilleuls. D'an­ciens noms sont changés parce qu'on les trouve malséants : Maladrerie, Fossé Magot, Contemplation, les Fesses (oui !), la Balançoire. On débaptise le boulevard de l'Empereur, mais on conserve la route de la Reine. On ne touche pas aux noms de propriétaires à peu près inconnus, mais on supprime Moisson-Desroches et Legrand, qui avaient spécifié que leur nom fut conservé. Tout cela s'explique dans le détail. Mais le résultat d'ensemble est cocasse.

De telles critiques sont faciles à faire et parfaitement inutiles : il est impossible qu'il en soit autrement à moins de ne donner aux rues que des numéros, ce qui serait tout de même un peu trop sec. Mais il nous semble qu'il est bien vain de changer un nom. Celui qui existe, "juste" ou "injuste", a un grand mérite : celui d'exister, d'être connu et de rappeler des souvenirs à ses anciens habitants. Dès qu'une rue est baptisée elle a un nom qui, à lui seul, de­vient "historique" pour les gens qui l'habitent ou y passent. Un changement de nom, outre la gêne et la dépense qu'il en­traîne, est toujours un déchirement et une lésion.

# HISTOIRE DES VOIES PUBLIQUES

## RUE DES ABONDANCES

### du 124, avenue J.B. Clément au 21, rue de l'Abreuvoir

#### Longueur 690 mètres - Largeur 10 mètres

Un acte du XVIIIe siècle parle du "chantier de l'Abondance", mais ne précise pas autrement. Peut-être s'agit-il de la fertilité du lieu, de l'enseigne d'un cabaret qui mêlait un peu trop d'eau à son vin ... II y avait des vignobles à cet endroit.

En 1810, une demande d'alignement sur le chemin de l'Abondance dit que celui-ci a une largeur de 6m 66. En 1830, en le classant comme chemin vicinal, on le nomme chemin des Abondances ; ce pluriel un peu "singulier" subsistera sans dévoiler le secret de son changement. Il est dit "bordé de constructions", ce que ne confirme pas le cadastre. En fait il restera un chemin de terre souvent inondé. En 1859, on dit qu'il n'y a que des terrains nus mais que la rue est "d'un long parcours et d'un grand avenir". Des blanchisseries s'y établiront dont il ne reste qu'une aujourd'hui, la plus importante de Boulogne il est vrai. En 1896-1897, l'Hospice des Vieillards y fut reconstruit, un peu après que la mort à la chasse de la baronne LEONINO ait entraîné l'établissement dans son hôtel de l'École Israélite. La propriété de M. DUEZ fut léguée par sa veuve aux Pupilles de la Nation de la guerre de 1914-1918. Dans cette rue fort tranquille se trouvent aussi les Glacières de la Seine, le Fleuriste municipal et la Consultation de nourrissons en attendant une Maternité ; la synagogue, qui fut dévastée par les nazis en 1943« se trouve non loin de l'ancien laboratoire d'ESNAULT-PELTERIÉ, précurseur de l'aviation et de l'astronautique. La tranquillité des vieillards de l'Hospice fut parfois troublée par les explosions résultant de certaines expériences.

## RUE DE L'ABREUVOIR

### de la rue des Menus au 25, quai du 4-Septembre

#### Longueur 550 mètres - Largeur 10 mètres

Cette rue est, avec la rue des Menus, la plus ancienne de Boulogne. Aucun document écrit ou autre ne l'atteste, mais le besoin que les plus anciens habitants avaient de l'eau du fleuve impose l'hypothèse Impérieusement. Un acte du 28 septembre 1715 lui donne son nom actuel en précisant "jadis rue du Bacq". Ce bac se trouvait donc à l'extrémité du chemin lequel aboutissait à une échancrure de la rivière où existaient aussi un port et un abreuvoir, La date de disparition du bac nous est inconnue. Il dépendait certainement de l'abbaye de St Denis, titulaire de tous les droits sur la Seine jusqu'à St-Cloud, en conflit d'ailleurs avec l'évêque de Paris seigneur de St Cloud, qui les revendiquait pour sa seigneurie.

Quant à l'Abreuvoir et au port ils subsistèrent jusqu'à la construction du boulevard de l'Empereur (quai du 4-Septembre) en 1857-58. Il en est question fréquemment dans les anciens actes. L'endroit servait également aux blanchisseurs pour laver leur linge et, de plus9 les eaux des Menus s'y écoulaient par un fossé large et profond qui bordait le chemin. En raison de ces multiples fonctions, le chemin était très fréquenté et le voisinage de ce fossé finit par le rendre dangereux. En outre il y avait sur le "port" une plâtrerie signalée au début du XVIIIe siècle et encore en 1839 qui empiétait sur la berge.

Naturellement, tous ces emplois sur un espace minuscule se gênaient les uns les autres. Les blanchisseurs avaient abandonné le lieu en partie pour la rue du Port (actuelle) en 1694y où un "port" du même genre s'y établit. Toutefois, l'antique abreuvoir subsista comme devant. Suivant divers textes, la rue descendait en pente en s'élargissent et ce n'était que son extrémité, large de 13 mètres, qui formait le "port". En 1831, en parle de son importance pour la réception du bois à brûler destiné aux blanchisseurs. Il était amené du Morvan sur des bateaux dits de "déchirage" parce que les mariniers les détruisaient après déchargement, retournant dans leur pays à pied ensuite finirent par créer auprès de l'endroit un gouffre dit "le Piroui" signalé comme très dangereux à plusieurs reprises.

On pava la rue en 1830 mais on continua à se plaindre des dégradations.

Lorsqu'on construisit le quai, le Conseil municipal demanda de le faire passer air une arche pour conserver le port et l'abreuvoir, ce qui fut refusé. En 1871, des blanchisseurs obtinrent seulement l'aménagement d'un emplacement qui subsistait encore en 1914, Mais la rue avait perdu son animation. L'extension et la clôture de la propriété Rothschild en 1858-60 y avaient aussi contribué. La partie dite "château Berchillot" remonte au début du XVIIIe siècle.

Auprès de la rue des Menus il y avait jadis plus de constructions qu'aujourd'hui. Certaines étaient fort anciennes, ainsi le logis du gruyer du Bois de Boulogne et la cour du Donjon. Il s'agissait de maisons devenues misérables avec le temps. Quelques-unes subsistent, d'un pittoresque relatif.

## RUE D'AGUESSEAU

### du 67, avenue J.B. Clément au 7, rue de la Pyramide

#### Longueur 1.170 mètres - Largeur 10 mètres

Contrairement à la légende, cette rue ne doit rien au chancelier d'Aguesseau, dont la propriété se trouvait près de l'Église d'Auteuil, où son tombeau existe toujours en face de celle-ci. Il y avait à Boulogne, vers 1660, un beau domaine, qui subsista intact jusqu'en 1806, compris entre la Grande rue et la rue de Paris, d'une part, la rue de Billancourt et l'emplacement de la rue Fessart, de l'autre. Sous Louis XIV il appartenait à messire Pierre Deschiens, homme de finances et, semble-t-il, ancien intendant, seigneur de Valcourt et autres lieux, qui lui avait donné le nom de fief de Valcourt. Ses descendants le vendirent, vers 1770, à un sieur Caqué, architecte, qui l'appela fief de Maisonneuve. Nous Ignorons si cette qualification "fief" correspondait à une réalité juridique alors que l'abbaye de Montmartre était seul seigneur de Boulogne.

Le domaine ne fut pas touché par la Révolution. Au début de l'Empire, on le désigne sous le nom de "Parc Impérial" : peut-être fut-il loué à un personnage de la Cour. Il appartenait alors aux héritiers de Caqué, les 3 frères Froidefond, qui le divisèrent en deux parties et le vendirent en 1806. Celle du côté de la rue de Billancourt fut acquise par la marquise d'Aguesseau, une autre par deux entrepreneurs de bâtiments, Furet et Joannot. En 1810 la noble dame et les deux roturiers s'entendirent pour séparer leurs parts par une rue, laquelle semble correspondre à l'ancienne allée centrale du parc. Cette rue aurait pu s'appeler Furet ou Joannot, mais les gens du quartier trouvèrent sans doute l'appellation vulgaire et la marquise devint, sans le vouloir la marraine de la rue, prolongée jusqu'à la route de la Reine par les riverains.

Le cadastre de 1825 montre de l'autre côté de la route un sentier qui se prolonge dans les terres et va rejoindre la rue de Billancourt. Peu à peu les propriétaires de ce sentier en firent une rue. La nomenclature du 29 avril 1830 cite l'ancien chemin et dit qu'il se prolongeait autrefois jusqu'à la route de Versailles. Le 5 février 1835, le Conseil municipal demande le classement de la rue Neuve d'Aguesseau.

On eut donc deux rues d'Aguesseau séparées par la route de la Reine, toutes deux de 8 mètres de largeur en 1835.

On se refusa alors de les élargir en arguant de l'exemple de Paris mais surtout pour ne pas gêner les propriétaires.

Ce n'est qu'en 1851 qu'un plan général d'alignement portera la largeur à 10 mètres.

La partie du domaine acquise par Pierre Joannot, maçon de profession, fut lotie par lui. Des blanchisseurs s'y établirent et la rue ne tarda pas à devenir un des centres de cette industrie, d'abord exclusivement sur un côté de la voie. La marquise, après avoir obtenu de la commune des réparations parce que des travaux d'aménagement avaient encaissé son mur (1817), mourut en 1823. Son domaine passa à la marquise de Verdun, dame de la cour de Charles X, dont les héritiers, gênés par les buanderies voisines, le vendirent par lots après 1830.

Les eaux des buanderies nécessitaient en 1827 la construction d'une chaussée "fendue", c'est-à-dire pourvue d'un simple caniveau axial de 1m 30 de largeur sur Om 30 de profondeur, payé par les riverains, et qui était censé conduire les eaux au fossé de la route de la Reine. On le remplaça en 1844 par une chaussée "bombée", prolongée en 1849 sur la rue Neuve.

À sa naissance sur la Grande rue, la rue d'Aguesseau était coincée entre deux maisons plus anciennes qu'elle. On les acquit en 1837, l'une pour 12.000 frs, l'autre pour 20 000 frs et on les démolit. À cette occasion, le Conseil municipal déclare "la rue d'Aguesseau est, avec la Grande rue, la plus importante et la plus fréquentée, tant par les voitures que par les personnes à pied". Néanmoins, il juge que ses 8 mètres de largeur suffisent.

Entre 1831 et 1840 la rue d'Aguesseau fut le principal théâtre de la singulière agitation de l'Église française de l'abbé Châtel. Son principal sectateur, le vigneron Héret, aidé par des blanchisseurs, avait fait construire un temple dont la présence entraîna de multiples incidents entre partisans et adversaires. La police le ferma d'autorité en 1840 et les "catholiques français" cessèrent de faire parler d'eux, tout au moins dans les textes que nous connaissons. Héret mourut en 1852. Les Joannot étaient aussi des fidèles. À côté du temple se trouvait la salle de bal de Léveillé, qui fut adjoint au maire en 1832 et 1844 et conseiller municipal entre 1831 et 1859, date de sa mort. Il était, dit-on, franc-maçon, et paraît avoir été favorable au schisme.

Léveillé présidait aux fêtes publiques et sa salle de bal s'accompagna d'un théâtre qui ne réussit pas. Son successeur Dziedzic fut une manière de célébrité. II disposait là de deux grandes salles qu'on pouvait réunir en une seule, où se tenaient entre 1868 et 1891, toutes les assemblées publiques, festivals et réunions politiques de la commune.

La disparition de ce "Casino de Boulogne" causa un vide et fut la cause principale de la construction de la Salle des Fêtes sur son emplacement. Le curé de Boulogne fit édifier l'école paroissiale des garçons.

Non loin de la salle Dziedzic se trouvait une pension scolaire assez importante tenue par M. Esnault. En 1885, le poète Verlaine y tint l'emploi de répétiteur, succédant dans la place à un jeune homme dont il célébra les charmes dans ses œuvres.

Parmi les établissements de blanchisseurs, s'installa au n° 101, vers 1860, le plus important lavoir de Boulogne, celui des Guibert, précédemment établis rue du Chemin Vert. Encore en 1910 on pouvait voir, à l'angle de la rue et de la route de la Reine, une agglomération de femmes attendant par n'Importe quel temps, dès 5 heures du matin, un embauchage problématique des maîtres-blanchisseurs occupant le lavoir. Au n° 14 se trouvait le lavoir Malavialle, où des explosions de chaudière catastrophiques se produisirent en 1894 et 1899. Au n° 89, à l'angle de la route de la Reine, le café portait, avant 1914, les dates 1609-1896 avec l'image d'un mousquetaire et une inscription en latin célébrant le bon vin. La tradition voulait que les mousquetaires l'aient fréquenté jadis, ce qui est fort douteux, tout au moins à cet emplacement.

Le 10 janvier 1865, le Conseil municipal avait constaté que les deux rues n'en faisaient en réalité qu'une et qu'elles portaient le même nom d'Aguesseau. Durant longtemps le "populaire" l'appela simplement "l'Aguesseau".

On parla longtemps de la prolonger jusqu'à la route de Versailles sans aboutir. Un beau jour on cessa même d'y penser.

Cette rue, qui fut cent ans durant le centre de l'industrie du blanchissage du linge, est aujourd'hui presque vide de buanderies. La plupart des ateliers subsistent et sont occupés par d'autres industries, généralement bruyantes. La rue est une des plus encombrées de la commune. Dans le paradis qui reçoit les conseillers municipaux, ceux de 1835 ont bonne mine avec leurs 8 mètres de largeur.

## RUE ALBERT LAURENÇON

### de la rue Denfert-Rochereau à la rue de l'Est

##### (voir rue LOUIS PASTEUR)

## RUE ALFRED LAURANT

### du 81, avenue J.B. Clément au 20, rue Escudier

#### Longueur 185 mètres - Largeur 12 m 05

Le 24 décembre 1900, MM, Lévy-Picard et Bloch écrivaient au maire pour l'informer qu'ils se proposaient de lotir la propriété de M. Pouret, 81, Grande rue, autrefois occupée par le notaire Danvin, avec le concours de MM. Bosquet, architectes, déjà acquéreurs de deux lots. Leur intention était d'amorcer une voie en partant de la Grande rue et ils pensaient que la municipalité pourrait la prolonger jusqu'à la rue Escudier et éventuellement la raccorder avec la rue de la Paix à travers des propriétés non pourvues de constructions.

Le maire, M. Lagneau, accepta en principe. Le 22 mars 1911, il signait une convention avec le fleuriste Bernardon qui occupait une partie du terrain Lecointe en vertu d'un bail récent en lui accordant 21.000 frs pour son éviction. Ce terrain séparait la propriété Lévy-Bloch de la rue Escudier.

Le 25 juillet suivant, MM. Lévy et Bloch s'engageaient à céder le sol de leur impasse et à verser 32.000 frs pour participer aux frais de mise en viabilité.

Le propriétaire du terrain intermédiaire, Me Beaugrand, se refusa à céder ses 683 mètres et refusa les 6.000 frs que la ville lui en offrait. Il en exigeait 76.613, 10. On était loin de compte ... La municipalité avait basé son prix sur la plus-value certaine du reste de la propriété, soit 2.295 mètres avec deux grandes façades sur les rues. Elle estimait que ce reste, avec une plus-value de 10 frs, vaudrait alors 40 frs le mètre.

Le litige qui s'éleva amena- la municipalité à se documenter sur le prix des terrains voisins. Lévy et Bloch avaient acquis le terrain Pouret de 4828 m² en 1909 peur 115.900 frs (24 frs). Il y avait une construction à démolir. Ce percement leur faisait perdre, compte tenu de leur subvention, 86.288 frs, mais ils avaient revendu le surplus 55 frs en moyenne -100 frs sur la Grande rue. En août 1912, un terrain 42 rue de l'Est, de 1.000 mètres, avait été vendu 35.000 frs. En novembre 1912, un autre de 1973 mètres, 18, rue Escudier : 79.700 frs (40 frs). Ce quartier était alors, à beaucoup près, plus recherché que les fonds de Billancourt où l'on trouvait du terrain à 10 frs.

Le classement fut décidé par le Conseil municipal le 16 février 1912.

L'expropriation fut prononcée en 1913 pour les 685 mètres de M. Beaugrand.

La rue ne fut ouverte à la circulation des piétons que le 29 février 1920 après 14 expiration du bail : la viabilité suivit.

Des immeubles importants avaient déjà été construits. L'un d'eux, demeuré en panne du fait de la guerre, fut acquis après celle-ci par l'Office Départemental des H.E.M., qui fit là une de ses premières opérations à Boulogne.

Le nom d'Alfred LAURANT, donné par le Conseil Municipal le 28 février 1913, fut approuvé par décret le 7 septembre 1913. Alfred Laurant (1825-1912) avait été établi pharmacien dans la Grande rue dès 1850. Conseiller municipal de 1859 à 1869, il s'était toujours intéressé aux questions scolaires et avait présidé la Délégation cantonale et l'Association Philotechnique. Il passait pour le fondateur de cette dernière et de la Bibliothèque municipale en 1864, mais c'est là un titre que d'autres ont aussi revendiqué. En 1869 il avait élaboré les statuts de la Caisse des Écoles dont le projet ne fut repris que dix ans après. Il avait été administrateur de cet établissement et du Bureau de Bienfaisance.

## RUE D'ALSACE-LORRAINE

### du 8, avenue de Longchamp au 15, boulevard Anatole France

#### Longueur 215 mètres - Largeur 12 mètres

Un acte de 1608 fait mention du champ des Hériettes, d'autres des Ariettes, lieu-dit qui subsista encore au XIXe siècle. Le chemin de ronde extérieur du Bois de Boulogne, dans sa partie au-delà de la porte de Boulogne en remontant vers Longchamp, prit naturellement le nom de chemin des Ariettes, ce que le Conseil municipal confirma en établissant la liste des chemins vicinaux en 1830. La liste de 1836 lui reconnaît une longueur de 280 mètres et une largeur très théorique de 10 mètres. Le 4 avril 1850, le Conseil décidait de classer le chemin devenu rue des Ariettes dans la voirie urbaine. Mais, peu après, la Ville de Paris annexait la plaine de Longchamp au Bois de Boulogne dont les limites devenaient différentes. La rue fut supprimée et son sol fut payé à la commune de Boulogne 1900 frs 55 pour une surface de 1083 m² (216 x 50 x 6), ce que notre Conseil accepta le 30 août 1857. À peu près dans le même temps Boulogne voulut installer son cimetière, chassé du Bois, dans la plaine des Ariettes » mais on lui objecta que l'endroit avait servi aux déversements des eaux des blanchisseurs et le Préfet imposa l'emplacement de la Belle Feuille.

La Ville de Paris acquit, d'ailleurs, une partie du quartier pour y aménager un boulevard de ceinture (aujourd'hui boulevard Anatole France), lequel correspond à son début, vers la Grande rue, à l'ancienne rue des Ariettes -et elle revendit l'excédent après y avoir tracé une rue à laquelle les riverains donnèrent l'ancien nom, bien que son tracé ne correspondit en rien à l'ancien.

La rue était restée propriété privée de la Ville de Paris, qui imposa des servitudes analogues à celles du Parc des Princes. Le 14 juin 1882, les riverains, dans une pétition, demandèrent le classement de la voie en s'engageant à y faire la viabilité et à poser des appareils d'éclairage. Il en fut ainsi décidé. La Ville de Paris renonça à ses droits, les servitudes subsistèrent. Le 20 juillet 1883, l'architecte voyer Billoret constatait la bonne exécution des travaux, le Conseil entérinait le 3 août, en donnant à la rue le nom de Bernard PALISSY, en mémoire du célèbre céramiste qui, dit-on, se- serait caché dans le. Bois de Boulogne lors de la Saint-Barthélemy. Le Préfet approuva le 17 janvier 1884. Le souvenir des Ariettes, qui rappelait sans doute des jeux d'enfants, disparut rapidement.

Le 27 octobre, M. Magne, ancien notaire, obtenait du Conseil municipal l'autorisation d'établir un passage souterrain en vue de relier les deux parties de sa propriété, moyennant une redevance de 15 frs par an. Il habitait 15, boulevard de Boulogne. M. Magne présidait vers 1900 la Société d'Horticulture.

Un peu plus tard, le député Laloge, ancien instituteur de la rue Fessart enrichi par la vente d'un apéritif, qui avait acquis la belle maison dite villa de Longchamp, à l'angle du boulevard, se plaignit de la confusion que l'on faisait entre cette rue et la place Bernard Palissy. On en discuta au Conseil le 8 décembre 1901. Le radical Vacherot plaida pour le nom de Claude Bernard, mais le maire Lagneau "intervint énergiquement" et fit adopter celui d'ALSACE-LORRAINE. M. Lagneau, ancien officier et originaire de Metz, était hanté par le souvenir de son pays et grand partisan de la "Revanche". Le Préfet approuva le 10 mai 1902.

## BOULEVARD ANATOLE France

### de la Porte de Boulogne à la Seine

##### (Voie privée appartenant à la Ville de Paris sur le territoire de Boulogne-Billancourt)

#### Longueur 1270 mètres - Largeur 20 mètres

Cette voie a été établie en 1855 pour former la limite nouvelle du Bois de Boulogne après la réunion à celui-ci de la plaine de Longchamp. Elle fut alors dénommée "boulevart" de Boulogne par la Ville de Paris, propriétaire du sol à titre privé.

L'emplacement de cette voie correspond en partie au "Grand Caniveau", égout à ciel ouvert qui amenait les eaux des blanchisseurs de la rue de Larochefoucauld a la Seine depuis 1H27, et à l'ancienne rue des Ariettes qui bordait l'ancien mur du Bois depuis la porte dite de Boulogne.

Le boulevard limite au nord la propriété Rothschild, dite on ne sait trop pourquoi parc de Bailgu alors que ce nom était absolument inconnu jusqu'en 1950, en face de laquelle se trouve la propriété qui appartint au Comte d'Eu, petit-fils de Louis-Philippe, époux de la fille du dernier empereur du Brésil Pedro II, renversé en 1888.

Depuis 1893, la canalisation des eaux de l'Avre suit ce parcours après avoir traversé la Seine sur une passerelle.

Le nom d'ANATOLE FRANCE résulte du fait suivant : le 5 décembre 1924, le Conseil municipal de Boulogne avait demandé que la route départementale n° 3, de la grille de Boulogne a la porte d'Auteuil, fut ainsi dénommée. Mais, presque aussitôt, la Ville de Paris annexa le Bols de Boulogne à son territoire, y compris ledit boulevard. Le Conseil municipal de Boulogne se rabattit alors sur le boulevard de Boulogne pour honorer l'auteur de "Crainquebille".

## RUE DE L'ANCIENNE MAIRIE

### du 121, rue de Paris au 154, rue du Général Galliéni

#### Longueur 610 mètres - Largeur 12 mètres

Dans les temps anciens, l'endroit faisait partie de la seigneurie de St Cloud et l'emplacement de notre rue était marqué par une sente qui desservait les champs et se terminait en impasse. Elle portait le nom évocateur de sente des Gueuses ou des Madelonnettes ou encore de la Madeleine » Comme il n'y a jamais eu de couvent de ce côté, on ne peut que penser à une fréquentation de ces femmes "folles de leur corps" dont parlent les vieux auteurs.

La Révolution de 1848, c'est assez curieux, favorisa ce qu'on est obligé d'appeler une "entourloupette". La commune de Boulogne manquait d'argent pour subvenir à ses "ateliers nationaux". Pour 2500 frs elle vendit la sente au propriétaire voisin. Le 8 juillet, le Conseil municipal, dûment autorisé à cet effet par le citoyen Marrast, représentant du Peuple, maire de Paris et faisant fonctions de Préfet de la Seine, approuvait l'arrêté pris le 8 juin par le citoyen-maire Ollive, par lequel celui-ci cédait au "citoyen Guaïta" le terrain de cette sente de la Madeleine, ayant entrée route de la Reine, "appartenant à la commune depuis un temps immémorial". M. de Guaïta, lorsqu'il eut cessé d'être citoyen, édifia à l'ancien débouché une chapelle privée, sans doute pour chasser les fantômes des filles de mauvaise vie d'autrefois.

Il est assez curieux que les riverains aient attendu la mort de M. de Guaïta, personnage qui semble avoir eu de belles relations, pour réclamer... près de 20 ans après. Le 25 juin 1866, 31 d'entre eux écrivaient au maire en protestant contre ladite vente, cession illégale attendu que le sol leur appartenait et qu'on les avait privés de leur débouché sur la route. En compensation ils demandaient une rue de 12 mètres en payant tous les frais. L'opération aurait coupé en deux la propriété et comme les héritiers de Guaïta étaient des gens de la cour impériale, il n'y eut aucune suite. On reparla de l'affaire en 1880 lorsque la Ville acheta le domaine pour y établir la mairie.

Le 17 mai 1881, le Conseil municipal décida d'ouvrir une rue qui aurait été de la route de la Reine à la route de Versailles mais qui, pour le début, séparerait le parc de la Mairie des écoles qu'on se proposait d'édifier. On manquait de fonds. Pour ne pas modifier le nom ancien de la rue de Billancourt, on donna le nom de rue de la Mairie à la nouvelle rue, encore que la mairie ne fut pas de ce côté. La précédente rue de la Mairie fut débaptisée et appelée rue de Buzenval. C'est aujourd'hui la rue Anna Jacquin. La chapelle fut démolie et on tira 200 frs des matériaux. Une parcelle triangulaire de 817 m² en excès, 109 route de la Reine, fut revendue en 1882 à 27 frs le mètre. Les écoles furent ouvertes en 1886.

De l'autre côté de la route se trouvait une autre belle propriété qui remontait au percement de la route en 1786 et avait appartenu successivement à la famille du Chamois, au maire Sciard et à M. Gracien. Acquise par la Société Talamon qui se proposait de la lotir, elle fut dotée d'une voie privée qui aboutissait rue de Paris, M. Delisle, au nom de la Société, l'offrit au Conseil qui l'accepta le 8 février 1882. Cette rue se trouvait dans le prolongement de la rue de la Mairie et elle en prit le nom. Le Préfet de la Seine approuva les deux portions de la rue les 22 mars et 21 juin 1883.

La rue s'arrêtait alors rue de Châteaudun. On entama des pourparlers avec les propriétaires, qui se montrèrent plus exigeants qu'en 1866, notamment un blanchisseur dont le séchoir débordait de 4 mètres sur le tracé. Certains conseillers se montrèrent hostiles et l'un d'eux, M, Beaucourt, proposa de garder l'argent pour un hôpital. Finalement, les accords avec les propriétaires furent entérinés par le Conseil le 14 novembre 1886 et par le Préfet le 30 décembre. Le prix du mètre variait entre 2, 75 et 30 frs, moyenne 15 frs. La dépense était prévue pour 51.724 frs, dont 32.093 pour les terrains. Le Préfet classa cette partie le 4 mai 1887.

La même délibération du 14 novembre 1886 avait maintenu le principe du prolongement jusqu'à la route de Versailles. Or, un entrepreneur très... entreprenant, M. Cacheux, avait prévu le coup et acquis des terrains sur le parcours qu'il se proposait de lotir. Mais ses prétentions se heurtèrent assez brutalement au maire Liot qu'il accusa de mauvais procédés. Il finit par offrir, le 27 août 1890 le sol de la rue à percer, sur la partie lui appartenant et une largeur de 12 mètres, au prix de 5 frs le mètre, exigeant l'acceptation dans le mois et la mise en viabilité aux frais de la commune dans les 3 ans. Le Conseil ajourna puis laissa tomber. Cependant, le 7 septembre 1891, il vota 10 centimes pour le prolongement, la dépense étant évaluée à 81,770 frs 54, Le Préfet approuva le 16 décembre.

Mais, en 1892, un nouveau Conseil municipal fut élu qui ne donna aucune suite à l'affaire, laquelle n'a jamais été reprise

En 1907, la paroisse de Boulogne installa, rue de la Mairie, une chapelle provisoire confiée à l'abbé- Lieubray, et, en 1912, un bâtiment en dur fut construit, remplacé par le bâtiment actuel après la création de la paroisse Sainte Thérèse confiée à M. Lieubray (1927),

Vers 1925, le peintre Juan Gris, un des créateurs du cubisme, habita cette rue auprès du marchand de tableaux bien connu Kahnweiler, un des "lanceurs" de la peinture moderne, et de l'écrivain surréaliste Michel Leiris.

Le déplacement de la mairie en 1934 entraîna la modification du nom de la rue qui, en vertu d'une délibération du 8 novembre 1935, approuvée le 2 décembre, devint rue de l'ANCIENNE MAIRIE. En 1938 le boulevard de la République coupa la rue,

À côté de l'Église, le M.R.U. a édifié un groupe de constructions entre 1948 et 1951.

## AVENUE ANDRE MORIZET

##### (Voir Boulevard de la REPUBLIQUE)

## RUE ANNA JACQUIN

##### (autrefois rue de la Mairie, puis rue de Buzenval)

### De la rue de Montmorency au quai du 4-Septembre

#### Longueur 510 mètres - Largeur 10 mètres

En 1845, la mairie, qui se trouvait logée dans un bâtiment accolé à l'église, fut transférée dans une propriété de la rue de Montmorency appartenant à la baronne Daumont. La maison, construite vers 1770 par l'architecte-entrepreneur Foucart, auteur de cinq hôtels qui subsistent encore dans cette rue, fut aménagée et conserva cette destination jusqu'en 1880. Occupée jusqu'en 1886 par une école de garçons et un asile maternel, puis utilisée pour des réunions et aussi, dès 1892, comme Bourse du Travail, elle fut échangée en 1895 pour l'ancien hôtel de Narbonne en vue de La construction de la Salle des Fêtes.

Le maire Ollive, en 1845, fit revendre des terrains en excédent et utilisa une partie du reste pour amorcer une rue qu'il fit prolonger jusqu'à la Seine, alors bordée par le chemin de halage. La rue prit naturellement le nom de rue de la mairie, de même que l'emplacement en face fut dénommé place de la Mairie.

Après le transfert de la mairie rue de Billancourt, ces noms furent changés. La rue de la Mairie devint la rue de Buzenval pour commémorer la bataille livrée en face de Boulogne le 19 janvier 1871 et à laquelle prirent part des gardes nationaux de notre ville. La place de la Mairie devint place Bernard Palissy, plus tard. Jusqu'à la guerre de 1914, les habitants de Boulogne gardèrent le souvenir de la "dernière" guerre et beaucoup participèrent chaque année au cortège qui montait à Buzenval pour commémorer la bataille.

La guerre de 1914-1918 fit sombrer dans l'oubli le souvenir de Buzenval….

En 1938, le Conseil municipal décida que la rue de Buzenval porterait le nom de Madame Anna JACQUIN, bienfaiteur de la Maison de Repos des Vieillards.

## SENTE DE L'ARCHEVEQUE

##### Voie privée disparue

En 1843, 35 propriétaires réclament parce que MM Lestiboudois et Lecouturier ont fermé la sente appelée autrefois sente de l'Archevêque. L'architecte-voyer du département atteste l'existence de ce chemin mais ne peut dire où il commençait et se terminait. Il est indiqué que cette sente séparait les propriétés des usurpateurs de celle de M. Legrand, ce qui la situe non loin de notre rue Galliéni dans sa partie dite précédemment rue Legrand. Elle débouchait vraisemblablement sur la rue de Sèvres, peut-être vers la chaussée du Pont. Son nom indique une origine antérieure à 1789 et rappelle l'époque où l'archevêque de Paris, seigneur de Saint-Cloud, percevait les droits féodaux de ce côté de la Seine.

## RUE DES ARIETTES

##### (Voir rue d'ALSACE LORRAINE)

## BOULEVARD D'AUTEUIL

### de la Porte Molitor à la rue Denfert Rochereau

##### Voie privée appartenant à la Ville de Paris et sur le territoire de cette ville

#### Longueur 770 mètres - Largeur 20 mètres

Depuis 1925, le boulevard d'Auteuil forme limite entre Paris et Boulogne. Les immeubles sont situés sur notre territoire.

Cette voie correspond à peu près à l'ancienne allée des Chênes ou des Dames du vieux Bois de Boulogne, qui n'avait pas d'issue et se terminait devant le mur de clôture - ce mur qui "suffoquait" Haussmann.

Ce fut ce dernier qui créa le Parc des Princes actuel et lui donna pour limite le boulevard d'Auteuil, établi pour la circonstance en 1855 avec son parcours actuel.

Mais en ce temps.il n'aboutissait qu'au fossé des fortifications. Bien que faisant partie du domaine privé de la Ville de Paris -et compris à ce titre dans le Bois de Boulogne en tant que gestion- il se trouva entièrement inclus sur le territoire communal de Boulogne, en 1860. En 1855, la nouvelle clôture du Bois de Boulogne, en tant que promenade, fut formée par un fossé dit saut-du-loup, interrompu par la nouvelle porte des Princes à la hauteur de la route du même nom, aujourd'hui avenues Victor Hugo et Gordon Bennett. En 1873, pour une raison d'octroi, on reporta cette limite et la porta à sen emplacement actuel, et le saut du loup fut comblé.

Le boulevard d'Auteuil limitait le lotissement du "Parc aux Princes" et les immeubles furent soumis aux servitudes spéciales imposées par la Ville de Paris en 1855-1856, qui subsistent toujours et ont même été aggravées par des mesures récentes d'urbanisme.

Le territoire compris entre le boulevard d'Auteuil et la clôture de 1873 du Bois de Boulogne, connu sous le nom de Fonds des Princes, demeura longtemps à l'abandon en raison de l'indécision qui régnait sur les deux projets, l'un concernant le report de la fortification de Paris au long du Bois en direction de la Seine, l'autre relatif au prolongement du chemin de fer d'Auteuil sur Longchamp. Le premier projet fut abandonné en 1895, ce qui permit d'établir le Fleuriste Municipal, puis de percer la porte Molitor, en 1900, donnant ainsi une issue au boulevard d'Auteuil.

Le professeur Marey avait eu là, dès 1880, un laboratoire où il se livra à des études. L'invention du cinématographe a réellement été fait à cet endroit en 1890, C'est en tant qu'inventeur du cinématographe que le Conseil municipal de Boulogne avait demandé en 1939 que le nom de Marey fut donné au boulevard d'Auteuil. Mais cette voie appartenait à la Ville de Paris et le Préfet souleva des objections♦

Parmi les beaux hôtels qui bordent le boulevard, il en est un qui fut connu sous le nom de Maison Persane. Sa belle décoration polychrome, disparue du fait des injures du temps, était due au céramiste Collinot, qui habita cette maison.et mourut en 1889. Le peintre Roybet eut un hôtel sur le boulevard vers 1880. L'école de musique Niedermeyer, longtemps réputée, y eut aussi son siège entre 1897 et la guerre de 1914 -comme plus tard l'École Russe et l'École Américaine. Y habitaient également le savant Georges Claude, l'industriel Odelin, Jacques Duboin, théoricien de l'Abondance.

## SENTE DES AVEUGLES

### 113, rue du Général Galliéni, se termine en impasse

Cette voie privée est un reliquat d'un chemin dit des Aveugles, dont la plus grande partie a formé la rue Paul Bert (voir ce nom). Elle communiquait jadis avec la rue d'Aguesseau et fut longtemps (vers 1850) un refuge de miséreux

## RUE DU BAC

### du 5, rue des Menus au 4, rue des Victoires

#### Longueur 91 mètres - Largeur 8 mètres

La dénomination de cette rue apparaît aujourd'hui singulière. Or, un texte de 1715 cite la rue de l'Abreuvoir en disant qu'elle s'appelait "jadis rue du Bacq". On est ainsi amené à penser que notre rue de l'Abreuvoir prenait naissance autrefois par notre rue actuelle du Bac et que celle-ci, pour une raison inconnue mais probablement par suite d'un accaparement fait par un propriétaire, ce dont on connaît d'autres exemples, s'est trouvée modifiée dans son parcours. Il se peut aussi que, au temps des guerres de Religion, on ait entouré le village des Menus de fortifications et que la position d'une porte ait modifié celle du chemin du Bac.

Quoi qu'il en soit, notre rue du Bac est citée comme chemin vicinal en 1810. En 1835 on veut la classer avec 15 mètres de largeur mais en 1852 on se contente de 8, alors qu'entre temps, en 1849, le Conseil municipal constate qu'elle n'a que 5m 40, en décidant de la pourvoir d'une "chaussée bombée".

## RUE BARTH0LDI

### du 28, rue des Tilleuls au 48, rue de Larochefoucauld

#### Longueur 172 mètres - Largeur 12 mètres

En 1904, le Conseil municipal décida l'aménagement du quadrilatère formé par les rues Gambetta, des Tilleuls, Escudier et Denfert-Rochereau, sur le plateau des Guérets. Il envisagea de débuter l'opération en donnant un débouché à la rue de l'Est pour lui permettre d'atteindre la porte du Fois de Boulogne (28 février 1904).

"Malheureusement, la voie qui devait être exécutée dans le prolongement de la rue de l'Est ne put l'être comme on l'aurait désiré en raison des dépenses considérables qu'entraînerait l'achat des propriétés à traverser" et c'est pourquoi on a adopté un tracé qui donne "un dégagement à la rue de l'Est et à la rue Escudier pour rejoindre la rue de Larochefoucauld, voie réclamée depuis longtemps". Et il est décidé d'ouvrir cette voie qui aura 12 mètres de largeur après acquisition à l'amiable de deux propriétés, l'une pour 77.000 frs et l'autre pour 14.000 frs, et de la mettre en état de viabilité (11.000 frs), au total une dépense de 102.000 frs. Le Préfet de la Seine approuva le 2 août 1904 en spécifiant qu'il s'agissait de "la rue de l'Est prolongée", qui, en fait, ne prolongeait rien du tout.

Cette opération souleva beaucoup de critiques, particulièrement de la part des conseillers de Billancourt, à qui le maire et la majorité des élus refusaient des travaux plus utiles. On prétendit que cet étrange tracé avantageait certains amis du maire. Ce terrain avait été payé au prix normal de 20 frs le mètre nu ; il restait un excédent de 620 m² qui fut cédé à un riverain pour 22.948 frs -37 frs du mètre. La commune n'y perdait pas, mais l'acquéreur devenait riverain de la nouvelle voie sur presque toute sa longueur, sans avoir payé la viabilité. Des esprits malveillants remarquaient que l'intéressé entra au Conseil municipal et fut même élu conseiller d'arrondissement en 1912.

Le 4 mai 1906, le maire fit décider de dénommer la voie rue Bartholdi, "célèbre statuaire français, né en 1834, mort en 1904". Un décret du 9 avril approuva. Cet hommage avait plus un caractère politique qu'esthétique. M. Lagneau, maire, ancien capitaine d'artillerie et d'opinions très militaires, honorait l'auteur de monuments remarquables par l'esprit patriotique plutôt que l'artiste assez discuté. On a dit que Bartholdi avait eu un atelier à Boulogne. Nous n'en savons rien de précis, sauf que l'ingénieur qui fondit la fameuse Liberté dans une usine de Grenelle, M. Gaget, habitait la rue Gutenberg. Quelques mois avant sa mort, Bartholdi avait fait une conférence à la Salle des Fêtes sur la "sculpture monumentale".

Conformément au programme primitif, dans une certaine mesure tout au moins, le Conseil municipal décida le 12 juin 1914, avec l'accord des riverains, de prolonger la rue Bartholdi vers la rue Denfert-Rochereau. La guerre de 1914 a enterré la question.

Dans cette rue a été fondée la revue de l'Architecture d'Aujourd'hui, dont le premier éditeur, Honoré Bloch, conseiller municipal élu en 1936 déporté comme juif, est mort à Auschwitz ainsi que sa femme.

## RUE DE LA BELLE FEUILLE

### du 55, route de la Reine au 106, avenue Victor Hugo

#### Longueur 370 mètres - Largeur 12 mètres

"La Belle feuille" figure comme lieu-dit sur un acte de partage de 1779. Le cadastre de 1825 mentionne "Les Belles feuilles" avec un chemin sur le plan qui correspond à la rue actuelle. En 1830 la liste des chemins vicinaux mentionne celui de "la Belle feuille" et le singulier restera. Les listes ultérieures font une confusion avec le chemin des Chaussières. En 1836 il est dit que la sente de la Belle feuille a une longueur de 550 mètres et une largeur de 6 mètres. Une délibération du 22 janvier 1837 assure qu'elle a été déclassée par le sous-préfet mais, le 3 mars 1850, le Conseil repousse une demande des propriétaires qui veulent la supprimer et il demande au contraire son classement comme chemin vicinal.

Sous le nom de sente de la Belle feuille elle demeura dans son aspect champêtre jusqu'après 1914, bordée de feuillages masquant les maisons presque complètement, apparence qui aurait été tout à fait agréable si, comme le disait une pétition de 1897 "l'hygiène et la morale n'y étaient outragées chaque jour".

Ce ne fut pas cette raison qui amena le maire Lagneau à amorcer une rue vers la route de la Reine, mais la nécessité de dégager les bâtiments annexes de la Justice de Paix édifiés vers 1908. Conformément à ses habitudes de stricte économie, le maire se contenta de cette ébauche. Il avait acquis pour cela de l'ancien marbrier Puech des terrains et un bâtiment d'une superficie de 1.482 m^ pour 83.000 frs.

Le 12 novembre 1923, le Conseil municipal demanda le classement du reste de la partie entre l'avenue de la Reine et la rue Galliéni. Le Préfet accepta le 20 mai 1924. Le 30 juillet 1925, même demande pour prolonger jusqu'à l'avenue Victor Hugo, mais l'opposition d'un propriétaire imposa l'expropriation et un décret d'utilité publique (23 février 1928). La viabilité fut faite en 1930. Vers la route de la Reine l'élargissement à 12 mètres ne put être fait qu'en 1958.

La sente est devenue officiellement rue en vertu d'une délibération du 27 mars 1929 approuvée par le Préfet le 17 mai.

## RUE DE BELLEVUE

##### (ancienne rue de la Maladrerie)

### de la rue de Paris à l'avenue du Général Leclerc

#### Longueur 1150 mètres - Largeur 10 mètres

La Maladrerie ou léproserie, qui se trouvait entre la Grande rue et la rue de Paris, aurait été fondée en 1189 ou avant par un évêque de Paris Devenne ; propriété des Hospices de St-Cloud, elle comportait des terrains et des bâtiments qui appartenaient encore à cet établissement il y a peu de temps.

Les plans du XVIIle siècle indiquent un chemin de terre qui correspond à peu près à notre rue actuelle et qui, en descendant vers le sud, va rejoindre le Chemin vert en direction de l'ancien pont de Sèvres.

Son importance minime explique que les entrepreneurs du nouveau pont n'aient pas hésité à creuser sur son parcours une carrière pour en extraire sables et cailloux sans même prendre le soin de la combler, comme l'avaient fait à l'autre extrémité ceux de la nouvelle route de la Reine. Les riverains ne s'en plaignirent pas tous, car certains d'entre eux en avaient profité pour accaparer les parties du chemin au droit de leurs propriétés.

Mais lorsque le maire Vauthier voulut, en 1810, céder le vieux chemin de Paris à un sieur Picache, les Hospices de St-Cloud revendiquèrent une partie de l'ancien chemin de la Maladrerie. On en discuta longtemps. En 1822, un accord fut passé entre les maires de St-Cloud et de Boulogne, par lequel la commune de Boulogne accepta d7entretenir la rue dans la partie où celle-ci divisait les biens des Hospices. La Commission administrative de ces Hospices, pour marquer son droit, avait décidé que la rue porterait le nom de rue de l'Hospice — de St-Cloud, ce dont Boulogne ne tint aucun compte. Notons qu'un ancien plan de 1785 désigne un chemin qui paraît correspondre à celui-ci sous le nom de "rue des chaudronniers".

À l'autre bout de l'ancien chemin, la construction de la nouvelle route de Versailles avait rendu inutile la section au-delà de celle-ci. En 1828 le Conseil municipal la céda à Collas-Bigeon, frère cadet du futur maire Collas.

Il restait à débloquer les parties du chemin accaparées par certains propriétaires. On y renonça pour envisager une liaison par une traverse avec la rue de Silly, puis après un long litige avec le plus important, nommé Joyeux, on réussit à rétablir le chemin. Un poteau fut planté avec l'indication : "cette portion de rue est maintenant affectée comme décharge publique". Les trous comblés, le chemin fut considéré comme rétabli (1842) sous le nom de "rue Neuve de la Maladrerie". Vers le haut, on avait, en 1839, commencé une "chaussée bombée" avec un seul caniveau "quant à présent" en spécifiant : "si plus tard les propriétaires en décident un autre, ce sera à leurs frais". On commença un trottoir en 1852, un égout en 1854. Des buanderies s'étaient déjà fixées dans la rue vers 1840.

Le 18 septembre 1868, le Conseil municipal décide que la rue portera le nom de rue de Bellevue parce qu'"un grand nombre de propriétaires demandent le changement, prétendant que l'ancien nom serait une cause de défaveur pour leurs propriétés". Le maire de l'époque, Dobelin, qui habitait au n° 10, était sûrement de cet avis. Le nouveau nom avait été choisi, selon la mode assez simpliste du temps, uniquement parce que les coteaux de Bellevue se voyaient dans le lointain.

L'extrémité de la rue qui correspondait plus spécialement à la Maladrerie a été déclassée en 1946 et cédée l'année suivante aux Studios de Boulogne. L'air du pays n'est pas, croyons-nous, favorable aux fantômes, sinon les milliers de lépreux qui furent inhumés dans le cimetière St-Laurent (dont on enleva les dernières pierres en 1807) en auraient délégué quelques-uns de temps à autre pour quelque figuration cinématographique.

## RUE DU BELVEDERE

### Du 60, rue de la Tourelle au 23, rue du Pavillon

#### Longueur 179 mètres - Largeur 13 m. 50

Dans les premiers temps du Parc des Princes, sous le Second Empire, une belle maison fut édifiée dans un beau parc de la rue du Pavillon, qui abrita dit-on les amours du duc de Morny. La propriété devint plus tard le siège de l'Institution de jeunes filles Morel de Fos, qui y demeura de 1890 à 1920. Elle recevait surtout des jeunes filles d'origine étrangère. Vers 1925 elle a été transformée en clinique d'accouchement, la plus importante et aussi la mieux connue de tous les établissements de ce genre de la région parisienne. L'existence de la clinique du Docteur Desgranges a doublé le nombre des naissances annuelles de la ville de Boulogne, mais la plupart des mères ne sont pas des habitantes de celle-ci.

Quant à la rue du Belvédère, elle a été percée en 1926 par les frères Delamarre de Monchaux et le Conseil municipal a accepté de l'incorporer à la voirie urbaine par délibération du 23 décembre 1930 approuvée par le Préfet le 11 juin 1931. Cette décision fut critiquée à l'époque par un adversaire de la municipalité, qui argua l'insuffisance de largeur de la rue en dépit de l'existence d'une double bande grevée de servitude non aedificandi.

La famille Delamarre fut un des premiers acquéreurs du Parc des Princes vers 1856 et présida longtemps à l'organisation intérieure des propriétaires du Parc.

L'actrice Paulette Dubosc habita cette rue.

## RUE BERANGER

### du 58, quai de Boulogne au 4, rue de Sèvres

#### Longueur 262 mètres - Largeur 10 mètres

L'endroit était jadis marécageux et souvent Inondé, en contre-bas de la chaussée du Pont qui, en ce temps, méritait amplement son nom. Les travaux du pont en 18101811 l'assainirent. À ce moment un propriétaire nommé Gonnée amorça une impasse dans la rue de Sèvres en utilisant probablement une partie de l'ancienne sente de l'Archevêque. Vers 1825, les terrains plus proches du chemin de halage appartenaient à un propriétaire nommé Allais. Il en acquiert alors : 648 m² pour 400 frs à Sageret, 1279 m² pour 1800 frs à Quételle, 648 m² pour 800 frs a Gallot. Il s'agissait surtout de vignes.

Le 10 février 1880, les 20 propriétaires de l'impasse sollicitèrent l'incorporation à la voie publique en offrant le terrain gratuitement, à la condition qu'il y soit fait un égout et qu'on la prolonge jusqu'au quai des Bains qu'on transformait à ce moment.

Le Conseil municipal donna un avis favorable le 22 février 1880 puis les 6 janvier et 17 mai 1881, que le Préfet approuva en classant la rue le 8 septembre 1881. Cette acceptation d'une charge par la commune d'une voie sans utilité pour la circulation générale, ce qui était le critérium invoqué habituellement, apparaît exceptionnelle.

La commune dut acquérir une partie de la propriété Allais pour le prolongement sur le quai et elle rétrocéda le 15 août 1880 à MM. Berlot et Thoison la partie de la sente en retour sur la Chaussée du Pont.

Le nom de Béranger fut donné à la rue par le Conseil le 14 novembre 1881 en souvenir du chansonnier qui, suivant Mahias, était venu parfois dans les "guinguettes" de Boulogne. Nous ne savons pourquoi 9 conseillers (contre 11) s'y étaient opposés.

## RUE BERNARD PALISSY

##### (voir rue d'Alsace-Lorraine)

## Place BERNARD PALISSY

##### (ancienne place de la Mairie)

### Angle de l'avenue J.B Clément et de la rue de Billancourt

La place a été créée en 1845 en vue de dégager la mairie qu'on venait d'installer dans le bâtiment qui subsiste encore à l'angle des rues de Montmorency et Anna Jacquin. Il ne semble pas qu'on lui ait attribué officiellement le nom de la place de la Mairie qu'on lui donna couramment. Elle fut le théâtre des manifestations officielles entre 1845 et 1880 et notamment on y proclama la République en 1848 et 1870.

En 1885, une copie de la statue de Bernard Palissy par Barrias fut élevée sur la place mais le nom de place Bernard Palissy ne lui fut donné officiellement par le Conseil municipal que le 8 décembre 1901. Un décret du 27 janvier 1902 approuva la délibération.

La Salle des Fêtes a été édifiée en 1897 sur une propriété ancienne dite au XVIIIe siècle hôtel de Narbonne et auparavant terre de Montmorency.

## RUE DE BILLANCOURT

### de la place Bernard Palissy au 58, avenue Général Leclerc

#### Longueur 1370 mètres - Largeur 10 mètres

L'origine de cet ancien chemin se perd "dans la nuit des temps". On le trouve indiqué sur les plus anciens plans de Boulogne qui ne remontent pas plus loin, d'ailleurs, qu'au début du XVIIIe siècle. Mais comme il faut bien admettre que les villageois de Boulogne avaient quelques communications, si rares fussent-elles, avec la ferme de Billancourt, ce chemin ou cette piste devait être ancien. En outre, il desservait, si l'on peut dire, les fourches patibulaires qui se dressaient à l'angle sud-ouest de nos rues de Paris et de Billancourt, ce qui lui avait valu le nom de "chemin du Gibet". Le cadastre de 1860 mentionne encore le Gibet en tant que quartier ou lieu-dit. Cet épouvantail se trouvait sur le territoire de St-Cloud et le chemin sur celui de Boulogne. En 1790, la commune de Boulogne, nouvellement créée, réunit les deux parties. La Révolution débutait sous des auspices humanitaires et c'est pourquoi ce signe odieux de la féodalité fut démoli. Le compte du maire mentionne que l'on tira une ressource égale à 10 livres de la vente des bois. Il est curieux de constater que cet ornement marquait l'entrée de la seigneurie de St-Cloud, dont le titulaire était l'archevêque de Paris et que la reine Marie-Antoinette, en allant ou en revenant de son château de St-Cloud, ait pu le contempler sans en être choquée. Celui d'Auteuil, situé vers la rue Gudin, se trouvait aussi sur cette route.

Un arrêté d'alignement de l'an XI (1803) nous apprend que le chemin de Billancourt est très sinueux et qu'on en portera la largeur à 5 toises (9m 74) à la hauteur de la Maison Camus, qui n'est autre que la future et ancienne Mairie (1880-1934). Ce coquet bâtiment du Premier Empire, avant de devenir un édifice municipal inconfortable, avait été la résidence d'été de gens éminents dont le plus remarquable fut M. de Guaïta, entre 1835 et 1866.

En 1838, le Conseil municipal émit l'avis suivant : "considérant que beaucoup de propriétaires ont construit sur l'ancien alignement de 8 mètres et, au surplus, que par sa position, la rue de Billancourt n'aura jamais une grande importance, qu'elle est peu fréquentée, que les maisons y ont peu d'élévation, qu'en conséquence la largeur de 8 mètres paraît une garantie suffisante, tant pour la salubrité que pour la circulation" on peut se contenter de ces 8 mètres comme le fait la Ville de Paris et de même que pour la rue d'Aguesseau, qui est "une rue principale et de grande communication". Mais on ne dit pas que les principaux intéressés sont des conseillers municipaux et le maire Sciard lui-même, qui ont acquis des lots de la propriété de la marquise de Verdun et qui tiennent à ne rien donner pour l'élargissement. On reviendra plus tard à 10 mètres. Ce lotissement de Verdun, débris de l'ancien "fief de Valcourt", explique que toute une partie de la rue ait été habitée "bourgeoisement" alors que le reste se garnissait de buanderies vers 1830 -une douzaine en 1832.

Un tombeau situé au milieu des terres se trouvait à l'emplacement des écoles. Le 7 février 1840, le Conseil municipal décide de l'enlever vu qu'il gêne la circulation "et blesse même les lois de l'équité. Il est situé sur une pièce de terre appartenant à M. de Rothschild et a été placé là à une époque où il n'y avait aucune habitation, sans enquête de "commodo incommodo". Ladite pièce de terre avait des dimensions réduites à celles du tombeau, ce qui signifie qu'elle avait eu cette seule destination. Nous supposons que le baron de Rothschild, alors consul général d'Autriche à Paris, en avait l'entretien parce qu'il s'agissait sans doute des corps de soldats étrangers morts à Boulogne durant l'occupation de 1815 circonstance qui expliquerait l'absence de l'enquête publique qui choquait les juristes en 1840.

Le développement de notre ville avait amené les blanchisseurs à construire à leurs frais en 1832 une chaussée "fendue" pour faire écouler les eaux sur la route de la Reine. En 1844, elle devient une chaussée "bombée" et est prolongée. On fait des trottoirs en 1852, un égout en 1862.

En 1880, la Ville achète pour 300.000 frs la propriété Lepetit ex-Guaïta et y établit la mairie.

En 1891, nos conseillers municipaux sont scandalisés parce que l'entrepreneur Hoffmann, adjudicataire de l'enlèvement des ordures ménagères, au lieu de transporter celles-ci en dehors de la ville, s'en sert pour combler ses carrières. On ne pensait plus à cette histoire en 1911 lorsqu'on acquit la propriété Hoffmann pour y édifier un groupe scolaire qui, commencé au début de 1914, ne put être achevé qu'en 1920.

En 1908-1910, les premières usines d'aviation furent construites dans cette rue, d'abord par Maurice Farman, puis par Esnault-Pelterie, et enfin par Henri Farman, lequel fusionna avec son frère peu après. Esnault-Pelterie, qui essaye là ses moteurs R.E.P., en soulevant l'ire des habitants du voisinage, abandonnera en 1913 faute de commandes, et vendra aux automobiles. Schneider.

En 1932, la Compagnie du Métro vint élever un atelier près de la rue Galliéni et, pour le relier à la ligne 9, construit un souterrain rue de Billancourt, Ce tunnel se trouvait dans une nappe aquifère et sa construction épuisa les puits du voisinage. En 1942, il fut classé comme abri contre les bombardements. Les gens qui l'utilisèrent alors peuvent avoir un frisson rétrospectif, car si, en son centre, il était recouvert de 6 à 7 mètres de terre, il se terminait en pente douce et si une bombe était venue bloquer l'entrée (comme il se produisit au métro Pont de Sèvres), beaucoup des 4 à 5.000 personnes qui s'y réfugiaient auraient péri par l'asphyxie ou la noyade. Mais il n'y avait pas mieux dans le quartier.

## PLACE DE BIR-HAKEIM

##### (ancienne place de l'Église)

### (angle de l'avenue Émile Zola et de la rue du Vieux Pont de Sèvres)

Le carrefour de la route de Versailles et du chemin de la Ferme de Billancourt existait depuis la construction de la route à la fin du XVIle siècle. Après 1825, l'acquéreur de la Ferme, M. de Gourcuff, le transforma en "demi-lune" pour y faire aboutir les voies qu'il venait d'établir dans son lotissement. En 1836, il passa un accord avec la commune d'Auteuil qui comportait une clause de cession d'un terrain destiné à une chapelle qui fut édifiée peu après, ce qui valut à l'endroit le nom de place de la Chapelle, puis, après la création de la paroisse et l'annexion de Billancourt à Boulogne (1860), celui de place de l'Église.

En dépit des efforts du premier curé, l'abbé Gentil, et de ses successeurs, l'église ne fut qu'un très modeste bâtiment, que les employés des pompes funèbres avaient baptisé peu respectueusement "la grange", ce qui, d'ailleurs, correspondait extérieurement à son style architectural ou plutôt à son absence de style.

Quant à la place elle-même, elle ne fut nivelée et alignée qu'en vertu d'une délibération du Conseil municipal du 1er mars 1908. La création et l'extension des usines Renault lui donna une animation qui contrasta singulièrement avec sa tranquillité antérieure et, de plus, l'isola du centre de la paroisse. En 1918 elle fut le terminus d'un tramway qui avait son point de départ au métro Wilhem (église d'Auteuil), la station alors la plus avancée du côté de Boulogne. La ligne, créée spécialement pour les usines, ne survécut que peu à la guerre.

La malheureuse église fut détruite complètement par le bombardement du 3 mars 1942. Depuis peu la Régie a édifié sur son emplacement les services de son personnel. La grandeur matérielle de ce bâtiment purement temporel contraste étrangement avec la pauvreté vraiment évangélique de celui qui traduisait (ou trahissait) le spirituel du Billancourt d'antan.

## RUE BLONDEAU

### du 23, rue Paul Bert au 58, rue Carnot

#### Longueur 102 mètres - Largeur 6 mètres

Vers 1900, M. Blondeau exploitait une grande carrière de sable débouchant rue Paul Bert et qui allait jusqu'à la rue de Billancourt, La carrière avait été ouverte sur des terrains acquis par lui entre 1882 et 1889 et qui, jusqu'alors, avait servi de séchoirs pour des blanchisseurs ou de jardins maraîchers. Sa surface était d'environ 9 000 mètres carrés.

En 1901, il écrivit au maire pour lui demander de faire prolonger la rue Carnot et d'élargir la rue Paul Bert, alors étroite et dégradée par les camions des carriers, menaçant, en cas de refus, de reprendre la partie de la rue Paul Bert, alors voie privée, qui lui appartenait. Le maire lui répondit que la question n'intéressait que les riverains, lesquels, comme M. Blondeau d'ailleurs, se refusaient à céder le sol gratuitement.

La rue Paul Bert fut classée peu de temps après la mort de M. Blondeau, survenue à Nevers en 1904. Ses héritiers remblayèrent la carrière, lotirent et vendirent le terrain après y avoir tracé une sente que les riverains dénommèrent allée Blondeau ou allée Paul Bert.

Plus tard, le service municipal de la voirie invita les propriétaires à se constituer en syndicat en vue de l'application de la loi sur l'assainissement des lotissements. Un rapport de l'agent-voyer daté du 11 juin 1928 explique que la rue, tracée en équerre, communique par ses extrémités avec les rues Paul Bert et Carnot, n'a que 6 mètres de largeur et ne présente aucun intérêt pour la circulation générale. Il ajoute qu'il est cependant nécessaire de l'assainir parce qu'elle est en plein centre de la Ville, mais qu'il faut envisager que ce précédent entraînera le classement de toutes les autres voies privées.

Lorsque les riverains se furent engagés à payer la viabilité à raison de 65 frs par mètre de façade, la municipalité accepta la demande de classement présentée par le syndic Riquier. Le Conseil municipal opina le 13 décembre 1928 et le Préfet signa l'arrêté de classement le 30 mai 1929 en considération de l'hygiène publique et malgré la largeur insuffisante de la voie.

Le 29 juillet 1929, l'assemblée communale décida "d'attribuer à titre d'hommage public à une voie publique la dénomination de rue Blondeau". Le terme "hommage" paraît un peu fort.

## BOULEVARD DE BOULOGNE

##### (aujourd'hui Boulevard ANATOLE FRANCE) Voir ce nom

## QUAI DE BOULOGNE

### du Pont de Sèvres au Pont de St-Cloud

#### Longueur 1400 mètres - Largeur 16 à 20 mètres

Le chemin de halage ou plus exactement de contre-halage avait été classé entre les ponts de Sèvres et de St-Cloud en 1830 dans la catégorie des chemins vicinaux avec une largeur théorique de 10 mètres. Il était très peu utilisé et les propriétaires riverains ne le respectaient guère. En 1846 on l'améliora un peu "malgré l'opposition de personnes fortunées" comme il est dit au Conseil municipal le 3 mai. Il s'agissait des possesseurs des belles maisons récemment édifiées en façade sur la rue de Sèvres qu'on venait d'exhausser et dont les jardins descendaient directement jusqu'à la Seine.

Sous l'Empire, en 1864, un appontement fut construit près du pont de St-Cloud pour les bateaux de la Cour impériale qui résidait souvent à St-Cloud et, à côté, des établissements de bains froids s'installèrent en même temps que l'on aménageait la partie correspondante du chemin qui prit le nom de quai des Bains. On envisageait alors de prolonger le boulevard de l'Empereur depuis le pont de St-Cloud jusqu'au pont de Sèvres. Le 21 février 1870 le maire écrivait à un propriétaire pour lui demander de se fixer à l'alignement du futur boulevard qui aurait eu 20 mètres de largeur si les riverains avaient accepté de participer à sa construction.

Mais, entre la rue Legrand, percée en 1851, et le pont de Sèvres, les bords de la Seine étaient devenus des marécages putrides à la suite de dépôts de terre et de plâtras faits sans soin pour servir de remblais, ce dont se plaignait en 1871 l'Inspecteur de la Navigation. Ces dépôts arrêtaient le déversement de l'égout de la rue Legrand (rue Galliéni) et étaient constamment troublés par le passage des bateaux à vapeur.

En 1878, on entreprit une double opération. D'une part on décida de construire un port à l'extrémité de la rue Legrand, d'autre part, on entreprit le prolongement du quai jusqu'au pont de Sèvres. Le port fut établi sur des déblais provenant de la démolition de l'avenue des Moulins (avenue de l'Opéra) et le Conseil municipal dut s'engager à ne jamais réclamer la propriété du terrain ainsi fixé. Quant au quai, décidé comme le prolongement du C.V.G.C. N° 39 par le Conseil Général, le Conseil municipal vota le 11 août 1878 la participation de la commune pour le cinquième de la dépense. Il était achevé, après le port, en 1882. Le 7 novembre 1882, le Conseil municipal décidait de lui donner le nom de boulevard du 4-Septembre -qu'il prolongeait en fait. Mais, le 29 juin 1892, tous les noms des voies en bordure de Seine étaient modifiés et cette partie devenait le quai de Boulogne.

Jusque vers 1890, l'endroit avait été presque exclusivement bordé de propriétés bourgeoises et de parcs. Des usines s'y établirent et notamment celles de la Compagnie des Eaux, des Buanderies de la Seine, des automobiles Gobron, etc.… beaucoup plus tard (1925) celle du Matériel Téléphonique. Le domaine du baron Adolphe de Rothschild, ancien chef de la Banque de Naples, fermée en 1861, est devenu le Parc des Sports municipal.

## RUE DE BUZENVAL

##### (Voir rue ANNA JACQUIN)

## RUE CACHEUX

### du 53, avenue Édouard Vaillant, se termine en impasse

Les frères Cacheux étaient des hommes d'affaires, à la fois lotisseurs et constructeurs d'habitations à bon marché ou "économiques" qui firent des affaires à Boulogne après 1885. La rue Cacheux fut établie à cette époque ou un peu après par l'un des frères, lequel acquit l'ancienne usine de produits chimiques Clolus, qui avait empoisonné le quartier des années durant. Il y transféra une fabrique de crayons précédemment à Mulhouse et qui, vers 1905, fut l'objet d'un incendie spectaculaire.

Le 13 novembre 1891 M. Jules Cacheux offrit la rue à la Ville à la condition que celle-ci y construisit un égout. Le maire invoqua le décret de 1852 et voulut fermer la rue par une grille parce qu'elle n'avait pas 12 mètres.

M, Cacheux, très dynamique à l'époque, se flatta d'avoir été à l'origine du mouvement qui amena en 1896 la séparation électorale de Boulogne et de Billancourt, en arguant de l'abandon du quartier par la municipalité.

On parla, lors des plans d'aménagement de 1932 et 1948, de prolonger la rue Cacheux jusqu'à la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres.

## RUE CARNOT

### du 168, Bd Jean Jaurès au 157, rue de Billancourt (en prolongement vers la Seine)

#### Longueur 390 mètres - Largeur 12 mètres

En 1885, M. Lejeune, propriétaire d'un important commerce, 8, boulevard des Italiens, à l'enseigne "Lejeune et Cie, tailleurs", possédait également un vaste terrain entre le boulevard de Strasbourg et la sente des Aveugles (rue Paul Bert), acquis probablement dans un but de spéculation. Il y perça une rue de 12 mètres et la mit en état de viabilité en remplissant les conditions que venait de fixer le Conseil municipal pour accorder le classement d'une rue dans la voirie publique. L'architecte-voyer avait contrôlé les travaux, de sorte que le classement se fit sans difficultés le 7 février 1886, avec la bénédiction du Préfet le 20 septembre 1887. Le nom de Carnot, "organisateur de la Victoire en 1793, mort en exil à Magdebourg en 1823" fut donné à la rue le 14 février 1886.

La rue fut bordée par des pavillons d'aspect plus ou moins bourgeois et coquets, dont un appartint à M. Vacherot, architecte paysagiste, qui fut adjoint au maire de 1896 à 1900. Le 5 juillet 1899, celui-ci fit voter par le Conseil, en qualité de préposé aux travaux de la ville, la construction d'un égout en faisant valoir que M. Lejeune, jadis, avait payé la viabilité. Il y eut à ce sujet une altercation avec un autre conseiller, M. Breton, qui jugeait l'égout de la rue de Solférino plus utile. Tous les deux faisaient partie de la majorité mais l'un penchait à droite et l'autre à gauche. Ce déséquilibre contribua en 1900 à l'échec de Breton, saboté, dit-on, par son ex-collègue. M. Vacherot, réélu, obtint en 1901 la fermeture de "sa" rue du côté de la rue Paul Bert, alors voie privée qui desservait les carrières dont les voitures salissaient la rue Carnot.

En 1911, les héritiers de M. Blondeau offrirent à la ville le terrain gratuitement, outre 10 frs par mètre de façade, pour obtenir le prolongement de la rue Carnot jusqu'à la rue de Billancourt. Le Conseil municipal accepta le 29 novembre 1911 et le Préfet prononça le classement le 12 juin 1912. Les travaux furent adjugés le 9 novembre.

En 1932, le plan d'aménagement de la commune comprit le prolongement de la rue jusqu'au quai dans ses prévisions, ce que celui de 1948 confirma. Le Conseil municipal a donné un avis favorable le 15 février 1950 pour la partie entre la rue de Sèvres et le quai. Les deux sections se rencontreront dans un délai plus ou moins court.

## RUE CASTEJA

### du 43, avenue Général Leclerc au 184, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

#### Longueur 178 mètres - Largeur 12 mètres

Sous la Restauration et encore en 1842, l'anglaise "Milady Hunlock" possédait une belle propriété à cet endroit, d'une superficie de 35 000 m², outre deux chevaux et une domesticité. En 1848 on trouve là le marquis de Casteja, qui paraît avoir été un noble hidalgo exilé de son pays natal mais nous n'en sommes pas très sûr. Son parc n'avait qu'une superficie de 175 ares et sa maison était évaluée à 750 frs de revenu. Il approchait de la rue de la Ferme mais ne l'atteignait pas. En 1851, un ex garde mobile de 22 ans, Charpentier, décède chez lui, 22, rue du Vieux-Pont. On dit que la villa Casteja était alors un rendez-vous de chasse, ce qui nous paraît tout de même un peu étonnant. En 1896, elle fut le siège du pensionnat des Ursulines de Chavagnes, et, après la laïcisation, d'une école libre.

En 1884, la propriété Casteja, avec d'autres terrains, fut acquise par l'Hypothèque foncière qui, dans un but de lotissement, fit percer la rue actuelle. Son liquidateur, comte de Pozzi, demanda le classement de la rue, qui portait déjà son nom actuel, en février de cette année. Ce fut un acquéreur, M. Aguinet, qui obtint satisfaction du Conseil le 14 novembre 1886. La délibération constate que la rue est large de 12 mètres et elle impose au cédant "de renoncer, au profit de la commune, à la servitude qui grève la propriété bordant la route de Versailles (N° 45) dans l'axe de la rue projetée en prolongement de la rue de la Mairie et grâce à laquelle il est interdit de construire en bordure de cette rue". Cette expression est pour nous énigmatique. Le Préfet prononça le classement le 11 juillet 1888 sur le vu des engagements de M. Aguinet, qui cède gratuitement le terrain.

Nous ne saurions dire pourquoi ce pauvre marquis de Casteja, en devenant rue, a perdu la particule alors que, par contre, le roturier Abraham Silly se l'était vu attribuer et l'a conservée.

## RUE DU CHALET

##### (aujourd'hui rues Salomon REINACH et Marcel LOYAU)

Cette voie avait porté les lettres C et N sur les plans de 1855. Le nom de rue du Chalet lui fut donné par les propriétaires du Parc des Princes, sans doute parce qu'il n'y avait alors qu'un édifice de ce genre, édifié récemment puisque, avant 1855, le Parc des Princes n'avait qu'une habitation, celle du gardien de la Porte des Princes, alors située à notre Rond-Point Victor Hugo.

En acceptant de classer cette rue avec les autres voies du Parc, le Conseil municipal donna un caractère officiel à ce nom (13 juin 1862).

La rue se trouve maintenant divisée en trois tronçons. En 1925, la Ville de Paris annexa la zone militaire avec l'extrémité de la rue du Chalet qui s'y trouvait comprise et à qui elle donna le nom de rue du Vélodrome. Puis le maire André Morizet fit donner par le Conseil municipal à deux autres parties de la rue les noms de Salomon Reinach (8 novembre 1935) et de Marcel Loyau (22 mai 1936), tous les deux anciens habitants du Parc des Princes. Salomon Reinach, savant très connu comme historien et archéologue, avait soutenu des polémiques assez acerbes au sujet de la tiare du roi Scythe Saïtapharnès et des poteries préhistoriques de Glozel. Le sculpteur Marcel Loyau est le fondateur de la Société des Beaux-Arts de Boulogne.

Dans cette rue ont aussi habité le peintre d'histoire Gudin (mort en 1880), le philosophe Jules de Gaultier (m. en 1942) et Paul Marmottan (m. en 1932). Ce dernier a légué à l'Institut la Bibliothèque qui porte son nom et est consacrée aux livres sur Napoléon (1932). Paul Marmottan, grand seigneur des arts et de l'argent, avait construit en 1897 cette maison, plus "discrète" que son bel hôtel de Passy.

Le Vélodrome du Parc des Princes fut ouvert en 1897. Il demeura à cet emplacement, entièrement sur le territoire de Boulogne, jusqu'à l'annexion de la zone militaire à la Ville de Paris en 1925. Comme il se trouva alors à cheval sur les deux communes, il dut être démoli et reconstruit sur le territoire de la Ville de Paris en 1932.

## RUE DU CHÂTEAU

### de la Porte Molitor au 130, rue de Paris

#### Longueur 1130 mètres - Largeur 12 mètres

On appelait jadis plateau des Guérets le quartier situé entre la rue de Larochefoucauld et la rue de Paris. Lorsque le lotissement Fessart eut été à peu près achevé, des spéculateurs comme 1^ Société Taupin (plus tard Sautter, se préoccupèrent du voisinage, de même que l'administration communale. Le 14 novembre 1857, le maire Thielle exposa à son conseil un projet consistant à coupeur le plateau par 4 rues, en accord avec la Société Sautter : "la plaine des Guérets est un magnifique plateau sur lequel il n'existe pas encore de constructions, mais qui est admirablement situé pour en recevoir". La décision est prise le 18 mai suivant : il s'agit de prolonger les rues des Écoles (Escudier) et des Tilleuls et d'ouvrir deux autres rues déjà dénommées rues de l'Est et du Château.

En réalité il ne s'agissait que de portions de rues. La rue du Château, ainsi nommée, non d'un château inexistant dans cet endroit, mais parce qu'on voyait au loin celui de St-Cloud, ne devait aller que de la rue Fessart à la rue de l'Est. On paya 30.511 frs 99 pour 10.891 m² soit moins de 3 frs le mètre. La viabilité de la rue du Château fut faite en 1860-1863.

À la fin du siècle, le conseiller général du canton, Léon Barbier, défendait ardemment le projet de percement d'un boulevard et de construction d'un pont qui devaient relier la banlieue sud de Paris à St-Cloud. Le Département acceptait d'en faire les frais mais à la condition que la commune de Boulogne prit à sa charge 20% de la dépense. En ce temps, les deux sections de la commune se querellaient et celle dite de Boulogne, qui avait la majorité au Conseil municipal, se désintéressait du boulevard qui aurait surtout avantagé la section de Billancourt. Le maire Lagneau présenta un contre-projet qui consistait à relier le Rond-Point de la Reine à la porte Molitor, récemment ouverte, par une nouvelle voie faite par le Département avec la contribution de 20% de la commune. Il accepta à contre-cœur l'autre boulevard, mais à la condition expresse que "son" chemin eut la priorité. M. Barbier, alors très influent au Conseil général de la Seine, réussit à faire accepter les deux projets (séances des 20 décembre 1902 et 24 décembre 1904). Notre Conseil municipal vota sa quote-part et donna un avis final favorable après enquête le 21 avril 1907.

C'est ainsi que la rue du Château fut prolongée des deux côtés, d'une part de la rue de l'Est à la porte Molitor, d'autre part de la rue Fessart à la rue de Paris. Mais la largeur désirable est loin d'être réalisée en raison de l'importance des anciennes constructions.

Sur la partie ancienne a été construit, un peu avant 1900, le temple protestant.

En 1925, la Ville de Paris annexa l'extrémité de la voie située sur la zone militaire et lui donna le nom d'avenue de la Porte Molitor.

## RUE DE CHATEAUDUN

### du 52, rue de Billancourt au 13, rue de l'Ancienne Mairie

#### Longueur 135 mètres - Largeur 12 mètres

Lorsque la commune eut acquis la propriété LEPETIT pour y installer la mairie, il fut décidé pour alléger la dépense de revendre une partie du terrain au-delà d'une rue nouvelle qu'on se proposait d'établir et qui formerait la clôture du Parc de la Mairie (Conseil municipal du 17 mai 1881).

La profondeur moyenne des lots était de 24 mètres avec une façade de 15 mètres. L'architecte-voyer évaluait la surface totale à 3.298 mètres 16 et la valeur à 20 frs le mètre. L'adjudication par lots produisit 56.850 frs 88, soit en moyenne 17,22 le mètre.

Ce nom de Châteaudun fut donné par le Conseil le 7 novembre 1882 en mémoire de la résistance de cette ville contre les Prussiens le 18 octobre 1870.

## RUE DU CHEMIN VERT

### de l'avenue Ferdinand Buisson au 58, avenue Édouard Vaillant

#### Longueur 315 mètres - Largeur 12 mètres

Le Chemin Vert est ainsi désigné sur un texte de 1720 et on le reconnaît sur les plans de l'époque zigzaguant à travers la plaine, sans doute bordé de verdure à défaut de maisons. Il était fort long puisqu'il prenait naissance au village d'Auteuil et allait rejoindre la Seine, à l'endroit où s'était trouvé un gué, puis un bac et enfin le pont édifié après 1684 sur l'ordre de Louis XIV. Il était donc plus ancien que la route royale de Versailles et on peut lui accorder une antiquité reculée. Il assurait alors la liaison la plus directe entre Auteuil et Sèvres, ce qui, durant des siècles, n'avait guère présenté de grande nécessité.

La construction de la nouvelle route et du nouveau pont, décidée par Napoléon en 1808, absorba la presque totalité du Chemin Vert. En 1817, un propriétaire nommé Carbonneau, qui demeure au Chemin vert, près de la route des Princes, se lamente de la menace qui plane sur sa maison. La nouvelle route est achevée en 1825. Il reste du Chemin vert les deux extrémités. Cette année M. Colas-Bignon demande à acquérir celle qui subsiste vers la Seine et il en offre 30 frs la perche, pour 30 perches (1.000 mètres carrés environ), ce qui est accepté.

L'autre extrémité, celle qui subsiste, appartint jusqu'en 1860 à la commune d'Auteuil. Observons que, jusqu'à la Révolution, le Chemin vert avait constitué la limite entre la seigneurie de Boulogne et la ferme de Billancourt, qui appartenait à l'abbaye de St Victor.

En 1841-45, la construction des fortifications avait coupé en deux la commune d'Auteuil et, en même temps, amputé le Chemin vert de toute la partie située en deçà de la fortification. Ce qui en restait, en 1925, a subi un dernier découpage : ce qui se trouvait sur la zone ex-militaire a été incorporé à la Ville de Paris qui, après l'avoir maintenu quelque temps sous le nom de rue Gérard de Nerval, a fini par l'annexer au square voisin.

Comme on le voit, l'histoire de ce vieux chemin, jadis bucolique comme son nom, n'est autre que celle d'une série d'opérations chirurgicales.

Dans cette rue se trouvait une très ancienne blanchisserie importante qui, après avoir été le berceau de la famille Guibert, dont le lavoir a été fort connu, devint plus tard, vers 1886, la propriété de la famille Lagneau. Un de ses membres fut maire de Boulogne de 1900 à 1919. Cédée à M. Danois vers 1895, elle abrita un temps la Blanchisserie du Hameau. L'annexion de 1925 l'a fait disparaître.

## RUE DE CLAMART

##### (anciennement rue de l'Est ou de Magenta)

### du 238 boulevard Jean Jaurès au 155, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

#### Longueur 230 mètres - Largeur 15 mètres

Le terrain de cette rue appartenait depuis 1825 à la Société de Gourcuff qui établit la rue peu après jusqu'à la rue dite plus tard de Solférino formant la limite de son lotissement. Elle s'appelait alors rue de l'Est mais, après 1860, pour éviter la confusion avec l'autre rue de l'Est, le lotisseur Bonnard, successeur aux droits de la société, la dénomma rue de Magenta. Après 1870, comme le vainqueur de Magenta, Mac-Mahon, était devenu le vaincu assez minable de Sedan, on la débaptisa et, conformément à l'usage de l'époque, on la dénomma rue de Clamart parce que le village de ce nom se trouvait dans la direction, assez vaguement d'ailleurs.

Le 15 mai 1870, le Conseil municipal décida d'acquérir de la Société Naud, successeur de Bonnard, un terrain de 3.614 m² au prix de 33.722 frs et des écoles y furent édifiées. Celle des garçons fut ouverte le 1er octobre 1874.

La rue avait cependant conservé son caractère privé, et ce ne fut que le 28 juin 1894 que le Conseil municipal vota son classement en enregistrant l'engagement des riverains de céder le sol sur une largeur de 15 mètres en constatant "qu'elle est livrée depuis longtemps à la circulation et très fréquentée par les enfants qui se rendent aux écoles publiques". Le Préfet opina le 19 janvier 1895.

L'école des garçons souffrit à chaque bombardement en 1942-1943. Celui du 15 septembre l'acheva, sans faire de victime. Elle a été reconstruite depuis peu.

## RUE CLAUDE M0NET

### du 11, rue Gambetta, se termine en impasse

#### Longueur 86 mètres - Largeur 12 mètres

En 1929, les propriétaires percèrent cette rue et exécutèrent la viabilité ; ils l'offrirent au Conseil municipal qui accepta de la classer le 18 décembre. La Préfet approuva le 9 août 1930. Le texte prévoit qu'elle communiquera avec la rue Bartholdi à prolonger.

Le nom du plus grand peintre impressionniste a été proposé par les fondateurs de la rue et adopté par le Conseil municipal.

## RUE COLLAS

### du 77, avenue Général Leclerc au 218, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

#### Longueur 200 mètres - Largeur 10 mètres

Après la construction du nouveau pont de Sèvres et le déplacement de la route de Versailles, on constata l'inutilité de certaines portions d'anciens chemins qui, antérieurement, accédaient à l'ancien pont. Le 16 mars 1825, le Conseil municipal décida de céder l'extrémité de l'ancien Chemin vert et du chemin de la Maladrerie à M. Collas-Bigeon dit Collas jeune, au prix de 30 frs la perche. Il y eut sans doute une critique car un arrêté du Préfet du 30 janvier 1828 autorisa la cession de 682 m² pour 900 francs, soit 1, 32 le mètre, "valeur actuelle et au cours du jour" est-il précisé. Il faut croire que cette cession fit jaser, car le 2 mai 1831 le maire Collas dut expliquer que l'acquéreur n'était pas lui mais son frère.

Ce dernier perça une rue dans sa propriété, laquelle prit naturellement son nom ; ce dernier figure sur un tableau de sectionnement électoral en 1831.Une délibération du 10 mai 1833 mentionne qu'elle a été formée par les propriétés de M. Collas. Comme on le voit, le nom de la rue est celui d'un propriétaire et il n'a pas été donné pour honorer le maire Collas, d'ailleurs homme dévoué à sa commune. Jean-Baptiste Collas fut conseiller municipal durant un demi-siècle, tantôt nommé par le pouvoir, tantôt élu. Il fut maire deux fois : de 1829 à 1831 et de 1833 à 1838, nommé d'abord par Charles X puis par Louis-Philippe. Il mourut dans cette propriété en 1853.

En 1849, le sieur Hennedouche, "préposé aux fourrages", se plaint que les eaux de la route descendent par la rue Collas et ruinent son magasin, déjà infesté par les rats. Le Préfet répond que la route n'a pas été exhaussée et n'est pas en cause, que ce sont les riverains des rues Collas, de la Ferme, Heyrault, rues à l'abandon, dit-il, qui ont abaissé le niveau des terres en en extrayant des cailloux. Le magasin des fourrages militaires existait encore en 1870 et fut pillé par la foule lors de l'approche des Allemands en septembre. En 1856, M. Collas fils autorise le percement d'une issue dans son mur pour faire écouler les eaux "en attendant que la commune y ait pourvu autrement". La rue est réparée et un égout construit en 1866. Deux ans après, comme on lui réclame la taxe de premier pavage, le propriétaire Liot refuse de payer en arguant qu'il l'a fait lui-même à ses frais. Exact, lui dit-on, mais c'est mal fait. M. Liot sera maire de Boulogne de 1876 à 1892 et mourra dans sa maison en 1893.

Quant à la belle propriété Collas, elle fut acquise après 1871 par l'abbé Roussel pour les filles de l'Œuvre des Orphelins d'Auteuil. Après sa mort, en 1897, elle fut divisée. La carrosserie Kellner et la Cie du Gaz S.C.F.M. en prirent la plus grande partie vers 1905. Ces deux établissements ont été ravagés par le bombardement du 3 mars 1942. La rupture du gazomètre fut la cause d'une catastrophe dans une maison voisine. M. Kellner fut fusillé la même année par les Allemands : il faisait passer à Londres des renseignements militaires.

## RUE DU COMMANDANT GUILBAUD

##### (territoire de la Ville de Paris)

### du 6, route de la Reine à la rue Marcel Loyau

Cette voie va de la route de la Reine à la rue du Vélodrome et, comme la rue Nungesser et Coli qui lui fait suite, présente cette particularité que si la rue même se trouve sur le territoire parisien, ses maisons et par conséquent ses habitants appartiennent à Boulogne.

Son nom lui a été donné, peu après sa construction, par le Conseil municipal de Paris, le 18 novembre 1929, pour honorer l'officier de Marine mort au Pôle Nord en allant en ballon dirigeable à la recherche d'une expédition aéronautique. La rue n'a été achevée que lorsque l'ancien Vélodrome fut démoli.

## RUE DE LA CONTEMPLATION

##### (Voir rue de St-Cloud)

## RUE COUCHOT

### du 156, rue de Silly au 117, rue de Bellevue

#### Longueur 132 mètres - Largeur 12 mètres

L'Abattoir municipal, construit en 1879, devait être isolé des propriétés voisines, conformément aux règlements d'hygiène, par une zone plantée. L'une d'elles fut réservée à l'intérieur de l'établissement, l'autre, à l'extérieur, devait servir de voie publique et on la porta à 12 mètres au lieu de 6. On dut acquérir pour cela 3518 mètres carrés de terrain dont le prix varia entre 2,75 et 6 francs. L'un des propriétaires céda gratuitement le terrain. La Ville avait promis d'exécuter la viabilité mais sans s'engager quant aux délais. 18 ans après, le terrain servait encore de dépotoir aux chiffonniers qui y faisaient leurs tris. Le 30 novembre 1899, un nouveau propriétaire, l'architecte Brégère écrivait au maire pour lui rappeler cette promesse. On lui fit une réponse de Normand, bien qu'il fut appuyé par d'autres, MM. Surcouf et Martin. Cependant, la viabilité finit par être effectuée, nous ne savons à quel moment. En 1918 une curieuse correspondance indique que le maire refusa au directeur des "Avions Henry et Maurice Farman", M. Srzednicki, 167, rue de Silly, l'autorisation d'enlever deux arbres rue Couchot qui gênaient la sortie de ses appareils, il promit seulement de les élaguer.

En 1920, la municipalité installa dans les locaux de l'Abattoir des baraquements pour abriter le premier garage municipal. L'entrée se fit rue Couchot. En 1925, des bâtiments furent édifiés pour le service des Ateliers et le service d'Incendie

Le nom de la rue résulte de décisions du Conseil municipal. La première, du 15 août 1880, dit que le Conseil "sur la proposition de M. Barthélémy, émet le vœu que le nom de Couchot, capitaine de l'armée française, volontaire au 72ème de marche, né à Boulogne et tué à l'ennemi à la bataille de Buzenval, soit donné à l'une des voies publiques de la commune", et la seconde, prise le 14 novembre 1881; "désireux d'honorer la mémoire d'un enfant de Boulogne qui, sans fortune et chargé de famille, a contracté en 1870 un engagement volontaire dans les bataillons de marche et est mort victime de son dévouement au champ d'honneur de Buzenval avec le grade de capitaine, décide à l'unanimité que la rue nouvelle qui longe l'abattoir prendra la dénomination de rue Couchot".

Nous observons que Couchot est un cas unique dans notre histoire locale :

1°- Il est le seul Boulonnais dont le nom est connu comme victime militaire de la guerre de 1870-1871. Aucun autre nom de soldat de Boulogne n'a été inscrit sur un registre ou un papier quelconque. Les militaires morts sur notre territoire ne sont pas des habitants ou des originaires mais exclusivement des provinciaux mobilisés.

2°- Il est le seul soldat mort au combat qui a été honoré d'une rue. Il est vrai qu'ils furent trop…

## RUE DAMIENS

### du 27, rue Yves Kermen au 10, rue Nationale

#### Longueur 150 mètres - Largeur 10 mètres

M. Damiens était établi huissier à Paris, 39, rue de l'Échiquier, lorsqu'il demanda, le 6 juillet 1870, d'établir une chaudière à vapeur pour élever l'eau destinée à l'arrosage de sa propriété sise rue de Saint-Cloud près de la place Napoléon, Il se retira à cet endroit et, avec M. Sandoz, bijoutier au Palais-Royal, il groupa vers 1885 les propriétaires de Billancourt en vue d'assurer l'entretien des rues abandonnées par le Comptoir Naud. Ce syndicat ne réussit que médiocrement en raison de la mésentente des intéressés.

M. Damiens avait percé la rue qui porte son nom parce que, en ce temps, la rue de St-Cloud se trouvait obstruée vers le pont de Billancourt par M. Deschandeliers qui refusait de céder une parcelle de son terrain. La nouvelle rue avait pris alors le nom de rue Traversière prolongée, mais, en 1889, en qualité de président du syndicat, M. Damiens obtint qu'elle prit son nom pour la distinguer de la rue Traversière. Le Conseil municipal accepta le 22 novembre mais ne classa pas la rue, M. Damiens fut Conseiller municipal de 1892 à 1896 et mourut.

Les propriétaires riverains refusèrent de céder gratuitement le terrain à la commune et, parmi eux, se trouvait Louis Renault, qui espérait l'accaparer. Mais le 14 janvier 1926, le maire les mit en demeure de constituer un syndicat qui fut présidé par M. Garenne. En mars 1927, on constatait l'existence d'une couche de 15 à 20 c/m de boues et détritus. La rue fut classée par le Conseil le 18 juin 1927 et par le Préfet le 26 septembre. Renault obtint l'autorisation de faire passer les canalisations nécessaires à son industrie.

Le Foyer Nord-Africain fut édifié dans cette rue par le Département vers 1935. Fermé durant la guerre, il fut remis en état à grands frais pour y loger une troupe allemande qui ne vint pas, appelée au dernier moment pour une promenade en Russie. Il a repris sa destination première après la guerre.

## RUE DANJ0U

### du 75, avenue Édouard Vaillant au 92, rue du Point-du-Jour

#### Longueur 520 mètres - Largeur 12 mètres

Cette rue fut ouverte vers 1860 par le Comptoir Bonnard pour faciliter ses lotissements, entre la rue du Vieux-Pont et la rue du Point-du-Jour, et elle prit plus tard le nom de rue de la Seine, parce qu'elle conduisait à un autre chemin qui devint la rue de Seine.

Bien qu'elle fut une voie privée, le Conseil municipal décida, le 14 novembre 1869, de la prolonger jusqu'à la route de Versailles et virtuellement jusqu'à la route des Princes (avenue Victor Hugo), décision renouvelée le 18 mai 1874 et approuvée par un décret du 29 juillet. Il est dit qu'on veut supprimer le cloaque du blanchisseur Bleuze, "dont tout le monde se plaint". L'endroit se nommait le Parquet et les propriétaires le Comptoir Naud, Patry, Amiot, Blondeau. Ces deux derniers carriers. On vota un crédit de 23.139, 60 frs d'indemnités pour une superficie de 390 x 12. Aucune suite ne fut donnée vers la route des Princes.

La partie de la rue demeurée privée restait sans entretien. Un rapport du conducteur des travaux Haquin du 16 avril 1897 constate que la rue est construite sur une longueur de 132 mètres de la route à la rue du Vieux Pont mais qu'au-delà "elle est à l'état d'inviabilité". En certains endroits, il a été établi "des fossés assez profonds en travers de la rue par divers propriétaires en vue d'y empêcher le passage des voitures" : il s'agissait de celles des carriers qui dégradaient la voie. Le Conseil municipal demanda le classement le 12 octobre 1899 et le Préfet confirma. Il s'agissait de la partie établie par Bonnard 40 ans auparavant.

Les habitants se plaignirent de la confusion qu'on faisait de leur rue avec la rue de Seine, alors passage tout à fait infect, et demandèrent le changement du nom de rue de la Seine. Il se trouva qu'un homme fort connu à Boulogne, Barthélémy Danjou, venait de passer de vie à trépas. Le Conseil municipal, dont il partageait les sentiments politiques, saisit l'occasion et, le 13 décembre 1899, il décida de donner son nom à la rue. Un décret du 21 février 1900 consacra cet hommage public. Danjou, officier de santé, était mort à 77 ans le 21 mars 1899. Fixé à Boulogne en 1862, il donnait gratuitement ses soins aux déshérités. Il habitait rue Escudier et avait été médecin du Bureau de Bienfaisance, administrateur de la Caisse des Écoles et vice-président de la Délégation cantonale. Conseiller municipal de 1879 à 1892, son caractère impétueux l'avait mis souvent en bataille avec le maire Liot. Républicain et anticlérical, il était baptisé ironiquement par la Gazette en 1895 "le grand électeur de Boulogne".

La partie sud de la rue demeura encore bordée de carrières sur lesquelles s'élevèrent ensuite des misérables cabanes qui ne disparurent qu'avec la construction des immeubles du Foyer des Anciens Combattants (1932).

Vers 1928 la municipalité envisageait de prolonger la rue jusqu'à l'avenue des Moulineaux pour éviter de ruiner l'usine du Coq Gaulois en élargissant la rue de Seine. Mais, en 1931, la construction du groupe scolaire fit abandonner le projet.

En 1902 on avait édifié la crèche municipale à l'angle de la rue du Vieux Pont. En 1911 on amputa son jardin pour construire un établissement de bains-douches.

En 1915 l'usine Carnaud s'étendit jusqu'à la rue Danjou en même temps qu'en face l'usine Laffly -aujourd'hui Dassault- s'agrandissait.

## RUE DARCEL

### du 45, rue Denfert Rochereau au 26, rue Gutenberg

#### Longueur 270 mètres - Largeur 12 mètres

Avec la rue Moisson-Desroches (Max Blondat), cette rue est un sous-lotissement du Parc des Princes, effectué en 1873 par la Caisse Générale des Familles, Société d'Assurances sur la Vie, 4, rue de la Paix, à Paris, dont M. Darcel était l'administrateur. L'ingénieur Darcel, ancien chef des travaux du Bois de Boulogne, demandait au maire le 13 février 1874 de faire classer ces deux rues, mises par lui en bon état. Le maire accepta le 21, sous condition de la cession gratuite du sol et du payement des frais d'établissement des appareils d'éclairage et de l'écoulement des eaux, conditions imposées par la Ville de Paris aux acquéreurs.

Le Conseil approuva le 9 mars 1874 et le Préfet classa la rue le 15 mars 1876.

## RUE DENFERT – ROCHEREAU

##### (anciennement rue des Princes et rue de l'Hippodrome)

### du 1, avenue J.B. Clément au Rond-Point Victor Hugo

#### Longueur 890 mètres - Largeur 12 mètres

Cette rue, contrairement à l'actuelle rue des Princes, n'a jamais été incorporée dans le Bois de Boulogne, Elle n'est autre que l'ancien chemin de ronde extérieur du Bois qui remonte vraisemblablement à la clôture du Bois par un fossé à l'époque de Henri II- Avant la Révolution, il portait le nom de chemin de la porte des Princes parce qu'il commençait à cet endroit (rond-point Victor Hugo) et sous la Révolution il suivit la désignation de celle-ci sous le nom de chemin de l'Égalité, Il était déjà bordé de buanderies sur le côté faisant face au mur. Ultérieurement il reprit son ancien nom simplifié en celui de rue des Princes. La Révolution de 1848 le dénomma rue de la Liberté durant les trois premières années de la République. Un acte daté de 1820 concernant la blanchisserie Barbu mentionne que les buanderies et séchoirs sont établis à une distance de 31 pieds (9m 60) du mur du Bois. C'était ce qu'on appelait la servitude d'échelle. En 1837, le Préfet arrondit à 10 mètres ; en 1851 il est proposé 12 mètres, mais le Conseil municipal, le 1er février 1852, maintient 10 mètres "pour la raison que, formant enceinte au Bois, elle n'est destinée à recevoir des constructions que d'un seul côté". Le recensement de 1851 avait constaté qu'il y avait dans cette rue 25 maisons et 205 habitants.

Le Conseil municipal n'avait pas le don de seconde vue. Car, en 1855, la Ville de Paris lotit le Parc des Princes et les acquéreurs démolissent le mur, tout au moins de ce côté, et construisent des habitations, soumises d'ailleurs aux servitudes du Parc alors que l'autre côté de la rue en demeure exempt.

Le 13 novembre 1864, le Conseil municipal décide de l'appeler rue de l'Hippodrome parce qu'elle conduit au nouveau champ de courses, dont le directeur Arnault possédait une belle propriété face au Bois, à l'entrée de la rue.

Il se peut qu'on ait voulu éviter une confusion avec la rue actuelle des Princes, qui pourtant n'avait jamais existé avant le lotissement du Parc des Princes.

Nouveau changement en 1878. Le Conseil, le 20 mai 1878, décide d'honorer la mémoire du colonel Denfert-Rochereau, défenseur de Belfort et bon républicain. Un décret du 21 février 1879 confirme la délibération.

En 1876 l'agent-voyer avait constaté que les eaux des blanchisseurs répandaient des odeurs désagréables et rendaient la circulation dangereuse. On construisit un égout.

Le savant chimiste Sainte Claire Deville est mort dans cette rue en 1881 au n° 4. L'écrivain révolutionnaire Georges Sorel habita au 25, de 1893 à 1922, à côté du maire Paul Lagneau.

L'usine Dewald remontait à 1908 ; devenue S.O.M.A.C.O., elle a été transformée en groupe scolaire, en face de la Pouponnière fondée en 1917 et qui, après avoir appartenu aux "Dames françaises" de la Croix Rouge, dépend aujourd'hui de la Sécurité Sociale.

## PLACE DENFERT - ROCHEREAU

### Angle des rues du Château et Denfert-Rochereau (Voir rue Denfert-Rochereau)

## SENTE DESCHANDELIERS

##### (voie privée)

##### (anciennement sente des Fesses)

### 249 et 258, boulevard Jean Jaurès

Le plan cadastral de 1860 mentionne un lieu-dit qu'il dénomme "les Fesses", vocable qui fait errer l'imagination dans un sens tout autre que topographique. Une sente du même nom, dont l'origine se perd "dans la nuit des temps", c'est-à-dire quelques dizaines d'années, se greffait sur la rue du Point-du-Jour et allait se perdre dans les champs vers la rue de St-Cloud, avant même le percement du boulevard aujourd'hui Jean Jaurès.

Avec le temps, les gens du quartier devinrent pudiques et, choqués par l'appellation, demandèrent au Conseil municipal de la changer en celle de "sente Deschandeliers". Il paraît qu'on comprit qu'il fallait l'orthographier "sente des Chandeliers" ; on aurait ainsi passé du scatologique au comique. Le Conseil municipal accepta le 13 décembre 1899, quoique le caractère privé de ce chemin ne lui eut pas donné de compétence en la matière.

Ce nom de "Deschandeliers" était celui d'une famille qui posséda tout le quartier, jusqu'à la Seine, à la fin du XVIIIème siècle. Il s'agissait d'une véritable dynastie. Des actes notariés mentionnent Deschandeliers I, II, III, comme pour une famille royale.

## AVENUE DESFEUX

### de la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, 152 à l'avenue du Général Leclerc, 15

#### Longueur 150 mètres - Largeur 22 mètres

Par une convention passée le 7 janvier 1895, M. Peltier, ancien propriétaire de la fabrique de boîtes métalliques (Carnaud), cédait à la commune une partie de son parc en vue d'y établir un marché et d'y percer quatre rues destinées à faciliter le lotissement du reste. Les rues furent classées le 30 avril 1896.

La plus large fut dénommée avenue Desfeux par délibération du 9 juin 1897 (décret du 17 août 1897) pour honorer un bienfaiteur de l'Hospice à qui il avait fait un don important en demandant une priorité de placement pour les ouvriers de sa fabrique de carton-cuir du 94 rue Thiers. M. Desfeux, né en 1829, était mort à Bagnoles-de-L'orne en 1894. La Commission de l'hospice avait donné son nom a une salle le 15 février 1895.

Sur cette avenue, qui dessert le marché selon sa destination, se trouva le minable bureau de postes de Billancourt de 1896 à 1962.

## RUE DIAZ

### du 124, rue de Billancourt au 105, rue de Silly

#### Longueur 299 mètres - Largeur 8 mètres

En 1884-1885 les frères Cacheux amorcèrent sur la rue de Billancourt, dans leur lotissement, trois rues dont l'une reçut le nom d'un membre de leur Société. Les Cacheux entrèrent en conflit avec la municipalité, qui refusa d'approuver ces rues, de largeur insuffisante (8 mètres).

Longtemps sans entretien, peu à peu habitée, cette rue se trouva soumise à la loi sur l'aménagement des lotissements défectueux et, en 1921, les riverains durent se constituer en syndicat. Le 14 mai 1921, le Conseil municipal vota le classement en imposant aux propriétaires le payement de 42, 50 frs par mètre de façade. Il y eut des récalcitrants qui durent s'incliner. L'arrêté préfectoral du 23 août 1923 fixa l'alignement et le nivellement.

## RUE DU DOME

### du 24, rue de Vanves au 225, boulevard Jean Jaurès

#### Longueur 610 mètres - Largeur 12 mètres

Le dôme auquel ce nom fait allusion n'est autre que le dôme des Invalides. Au temps du Second Empire, la mode n'était pas encore, à Boulogne tout au moins, de donner aux voies publiques des noms de personnes et l'on se contentait de regarder au bout de la rue ce qu'on pouvait y voir. À l'époque, la visibilité était bonne. D'où l'appellation donnée par le Comptoir Bonnard qui perça la rue vers 1860 et que le Conseil municipal conserva 40 ans plus tard.

Comme toutes les autres voies du quartier, elle eut longtemps un aspect champêtre. Mais elle fut, comme les autres, victime des carriers. Un rapport du conducteur-voyer de 1897 nous apprend que, entre la rue des Longs Prés et le boulevard, elle est impraticable par le fait de la carrière Debry. Sur plus de 50 mètres, les voitures s'enfoncent jusqu'à mi-rayon. Vers la rue Thiers il y a des remblais qui sont, au milieu de la chaussée, de véritables décharges publiques.

Le Conseil municipal accepta de classer la rue les 12 octobre 1898 et 3 mai 1899, ce que le Préfet accepta le 5 août 1899.

Le bout de la rue au-delà du boulevard fut rattaché à la rue de Solférino par décision du 3 juin 1903.

Un cinéma avait été Installé ici en 1913 qui abrita, après 1920, un music-hall dirigé par Bérard, chansonnier très célèbre à la Belle Époque. L'établissement fut ensuite le cinéma "le Dôme" après avoir été "1 'Alhambra" et disparut. Sic transit... En 1903, la Société de gymnastique l'Espérance, dirigée par M. Schornstein, établit son gymnase dans cette rue et y demeura jusqu'à la guerre.

## PLACE DES ECOLES

### Carrefour des rues Fessart et Escudier

À l'origine carrefour des rues du nouveau quartier Fessart (1841) qui portait le nom ou plutôt le surnom de place des Guérets. Le Conseil municipal décida de l'élargir le 16 mai 1858 et, le 8 novembre 1868, de l'appeler place des Écoles. L'école maternelle avait été ouverte en 1854 et les écoles de filles et de garçons en 1862. Pour ne rien oublier, notons qu'en 1849, le Préfet de police avait autorisé l'ouverture, dans un angle de cette place, d'un de ces établissements qu'on disait alors indispensable à la conservation de la morale publique. C'est le Préfet qui l'affirma au Conseil municipal, un peu réticent. Quoiqu'officiel, cet établissement dut être transféré rue de la Plaine lorsque les religieuses vinrent diriger l'école maternelle.

En 1848, un arbre de la Liberté avait été érigé au rond-point au cours d'une belle cérémonie dont le compte-rendu est resté qui mentionne sa bénédiction par le curé de Boulogne. Nous ne savons quand il disparut. Mais sa vie fut certainement plus courte que celle de la République.

## RUE EDOUARD DETAILLE

### du 15, route de la Reine au 56, rue Galliéni

#### Longueur 190 mètres - Largeur 12 mètres

Le 23 février 1913, le Conseil municipal, sur la proposition de M. Carré, "vu la demande de M. Mahl, propriétaire, en vue d'obtenir le classement d'une rue qu'il vient de construire entre la rue Thiers et l'avenue de la Reine en en faisant l'abandon à la Ville", travail fait entièrement à ses frais avec une largeur de 12 mètres et la viabilité, et les trottoirs "ayant été exécutés dans les conditions ordinaires des travaux de la Ville", décida de classer cette rue dans la voirie urbaine. Le Préfet approuva le 13 juin 1913.

Une seconde délibération prise le même jour mentionne que la rue portera le nom d'"Édouard Détaille, peintre de talent, récemment décédé". Detaille avait été un spécialiste des scènes de guerre et on parlait beaucoup de la guerre en 1913... Un décret approuva le 7 septembre.

En ce même temps, l'ingénieur Mahl, homme plein d'initiatives, proposait au Conseil municipal l'établissement d'une ligne de chemin de fer Métropolitain purement locale qui aurait fait un circuit dans Boulogne. Cette concurrence un peu tardive au Métro parisien, lequel approchait alors de la porte d'Auteuil, ne fut pas étudiée. Motif : la guerre. Il n'était vraisemblablement pas viable. La gare de départ aurait été naturellement sur la nouvelle rue.

Il est d'ailleurs curieux que M. Mahl, selon un contrôle financier fait en 1944, n'était pas alors propriétaire du sol. Il n'acquit celui-ci qu'en 1917 pour 102.000 frs.

Le temps passa. La rue demeura ouverte fort longtemps jusqu'au jour où les services municipaux, convaincus que le classement n'était pas fait régulièrement et réclamaient à Mahl des droits de voirie considérables, la firent clore. En 1932, Mahl, en tant que propriétaire des terrains, y compris les 2.000 mètres du sol de la voie (puisque la commune en refusait la propriété), en tout 8.000 mètres, obtenait de la "France Mutualiste" un prix de 20 millions en faveur d'une société qui se proposait de construire des immeubles pour une valeur de 40 millions. Le terrain était évalué 6 millions.

Les immeubles furent construits en partie mais les travaux furent interrompus et on vit durant des années leurs carcasses se profiler assez tristement dans le ciel. Il était tout indiqué de les baptiser immeubles "Stavisky", du nom du fameux escroc, comme on le fit en ce temps dans toutes les villes où des ruines prématurées de ce genre existaient avant la guerre. Mais c'était une légende.

M. Mahl mourut peu après. Ses héritiers engagèrent un procès fort confus où l'État intervint du fait qu'un prêt, important, avait été consenti par lui à la France Mutualiste. En 1944, un contrôleur financier, M. Rollin, cherchait péniblement à débrouiller cette affaire fort compliquée. De leur côté, les services municipaux avaient additionné consciencieusement les droits de voirie dus depuis 1913 dont le montant, arrêté en 1937, se chiffrait très théoriquement à 600.000 francs.

Il était impossible d'abandonner à la destruction complète ces immeubles, dont certains avaient tout de même une valeur en cette période de crise de l'habitation. L'État en a pris possession et en a facilité l'achèvement. La commune acheva l'assainissement en 1948, au prix de 1 764 537 frs et obtint quelques logements. Tout est bien qui finit bien.

## AVENUE EDOUARD VAILLANT

##### (Voir Route de VERSAILLES)

## RUE DE L'ÉGLISE

### du 50, avenue J.B. Clément au 11, rue du Parchamp

#### Longueur 136 mètres - Largeur 14 mètres

Nous ne savons si cette rue, qui porte pourtant des maisons anciennes, avait ce nom avant la Révolution et celui que celle-ci lui donna. Nous n'avons trouvé la désignation actuelle que sur la liste des chemins vicinaux de 1804. Sous la Restauration on parle de la "place de l'Église", désignation qui ne paraît s'appliquer qu'à l'emplacement devant le portail de l'église et non à tout le Parchamp. Le puits communal, situé devant, disparut en 1830.

La Gendarmerie Nationale a occupé la maison du n° 19 de 1872, ou à peu près, à 1906. Les gendarmes étaient à cheval, du type "pandore" tout à fait classique.

## PLACE DE L'ÉGLISE

##### (voir place de BIR-HAKEIM)

## RUE EMILE DUCLAUX

### du 36, avenue Pierre Grenier au 56, quai du Point-du-Jour

La commune de Boulogne, jugeant son cimetière insuffisant, décida d'en créer un nouveau et d'établir l'entrée avenue des Moulineaux, à l'extrémité de la rue Thiers. La législation en vigueur prescrivait que ces nécropoles devaient se trouver "hors des murs", à une distance de 35 à 40 mètres (décret du 23 prairial an XII). En outre, un décret du 7 mars 1808 interdisait la construction d'habitation et de p puits, sauf autorisation, a moins de 100 mètres des nouveaux cimetières.

Ces deux clauses pouvaient alors être respectées facilement : l'endroit était absolument désert et la Seine n'était bordée que du chemin de halage.

Les services d'Hygiène de la Préfecture imposèrent l'établissement de deux zones d'isolement de 30 mètres ; celle du côté ouest se trouvait en partie à l'intérieur du cimetière, en partie à l'extérieur.

Le cimetière fut ouvert en 1889. Durant assez longtemps il fut l'objet de critiques en raison de la proximité de la Seine et les railleurs l'appelèrent le "cimetière aquatique". De fait, en 1910, l'inondation y empêcha quelque temps les inhumations.

La zone d'isolement demeura longtemps sans aucun aménagement en dehors du mur de clôture. En 1898, la Compagnie des Omnibus vint installer à côté une usine d'air comprimé devenue plus tard atelier du dépôt des tramways. En 1902 le port fut édifié au long du quai du Point-du-Jour, lequel avait été ouvert en 1893.

La nécessité de donner un débouché à ce port entraîna la décision de construire une rue sur la zone d'isolement -il n'y avait aucune voie convenable entre le pont de Billancourt et la rue des Peupliers. Le 19 juin 1904, le Conseil municipal décida de le faire desservir par une rue de 13 mètres de largeur. Le commissaire-enquêteur constate que le port est en pleine activité et le Préfet approuve le 3 octobre.

Le 8 janvier 1905, le Conseil municipal donna à la voie le nom d'Émile Duclaux "chimiste et microbiologiste français ayant dirigé l'Institut Pasteur 1840-1904". Un décret du 7 février suivant confirma cette marque d'honneur.

Le décompte de la viabilité, se montant à 11.785 frs 53, fut approuvé par l'assemblée le 21 janvier 1906.

La rue n'avait pas d'autre issue à l'intérieur que l'avenue. En 1930, la municipalité envisagea de la prolonger jusqu'à la rue du Point-du-Jour "pour desservir les écoles". Mais un passage souterrain plus direct fut construit. Les plans furent modifiés plusieurs fois et, après avoir imposé des alignements sur son tracé éventuel, on renonça au prolongement.

Quant à l'isolement du cimetière, Il fut respecté longtemps. En 1928, le Département céda à son office l'ancien dépôt des tramways et le groupe H.L.M. fut édifié en 1930-1932. Il ne fut pas question du décret de Prairial comme si Bonaparte n'avait jamais existé. On peut admirer ou s'étonner de cette singulière évolution de l'Hygiène publique, si exigeante en la matière il y a 160 ans, et qui ne dit mot aujourd'hui... ledit décret n'est d'ailleurs pas abrogé... La raison de cette tolérance serait la suivante : nos ancêtres utilisaient l'eau des puits, facile à contaminer, et ignoraient la désinfection, l'Eau de Javel et le permanganate, tout au moins comme boisson.

## RUE EMILE DUN0IS

##### (voie privée)

### du 63, rue de l'Est à l'impasse Adam

## RUE EMILE LANDRIN

### du 76, avenue Édouard Vaillant au 75, avenue Victor Hugo

#### Longueur 238 mètres - Largeur 12 mètres

Cette rue n'est autre que l'ancien passage dit villa des Princes, dont l'origine nous est à peu près inconnue mais qui paraît remonter au Second Empire et est vraisemblablement du comme tant de voies de Billancourt, au lotisseur Bonnard ou à son gendre et successeur Naud.

Ce nom de villa des Princes lui avait été donné par les riverains parce que ce chemin prenait naissance sur la route des Princes (aujourd'hui avenue Victor Hugo) et reliait celle-ci à la route de Versailles. Elle bifurquait à l'extrémité vers l'avenue Victor Hugo, comme le prouve l'extrémité conservée qui porte encore l'ancien nom. C'était depuis longtemps une véritable "villa" bordée de petites maisons précédées de jardinets et d'un aspect presque provincial.

Les riverains ne demandèrent le classement dans la voirie urbaine qu'en 1926. Le Conseil municipal accepta le 19 juin en exigeant la cession gratuite du sol et le payement de la totalité des frais de viabilité, soit 285 frs par mètre de façade. Il fut précisé que la largeur de 10 mètres serait conservée ainsi que la servitude non aedificandi de 3 mètres qui existait sur un côté de la villa, La voie fut rectifiée à un bout de façon à aboutir en ligne droite sur l'avenue Victor Hugo en conservant l'ancien débouché, long de 56 mètres, qui subsista comme voie privée à usage public Il y eut deux expropriations peu importantes pour ce prolongement.

Le Préfet approuva le 15 janvier 1927, et aussi le 23 janvier 1928, le nom d'Émile Landrin donné le 24 novembre 1927 par le Conseil municipal en l'honneur de l'ancien Conseiller municipal du 20ème arrondissement de Paris "qui dévoua sa vie à l'amélioration du sort de la classe ouvrière". À l'époque Landrin était assez connu. Mais depuis il est à peu près oublié....

## RUE EMILE P0UGET

##### (voir rue d'ISSY)

### de la place Bir Hakeim au 45, rue de Meudon

#### Longueur 200 mètres - Largeur 15 mètres

## AVENUE EMILE ZOLA

##### anciennement rue et avenue du Cours ou des "Tilleuls"

### de la place Bir Hakeim à la Seine avant réduction

#### Longueur 680 mètres - Largeurs 15, 26 et 28 mètres (avant réduction)

La Société de Gourcuff, qui acquit en 1825 ce qui restait de la Ferme de Billancourt, fit un plan d'aménagement des terrains fort remarquable et qui a laissé sa marque à peu près sans changement sur une partie de ce quartier. Entre autres voies, elle construisit un chemin qui prenait naissance sur la vieille route de Versailles, qui allait justement être déclassée cette année, et conduisait à la Seine en s'élargissant a la moitié de son parcours pour former une promenade plantée de tilleuls. La promenade fut appelée simplement "le Cours" et la rue qui la précédait rue du Cours. Cette dernière passait devant les bâtiments de l'ancienne Ferme que M. de Gourcuff remplaça par sa propre habitation.

En 1836, M. de Gourcuff passa un contrat avec la commune d'Auteuil par lequel il cédait à celle-ci quelques-unes de ses voies et entre autres le Cours et la rue du Cours. En 1860, la commune de Boulogne succéda aux droits de celle d'Auteuil. L'une comme l'autre se désintéressèrent du Cours et de sa rue au point qu'en 1892 l'architecte-voyer la considérait à tort comme une voie privée.

Avant la cession de 1836, la Société de Gourcuff avait voulu que le caractère de promenade fut marqué de façon absolue par l'interdiction d'y faire pénétrer et circuler les chevaux et bestiaux et tous véhicules quels qu'ils fussent. Cette clause gênait fort les riverains. La Société Bonnard (Naud), qui succéda à M. de Gourcuff en 1857, voulant achever la vente de ses terrains, décida de tourner la clause en établissant de chaque côté de la promenade une allée de 2 mètres de largeur qui, demeurant propriété privée des acquéreurs, ne fut pas soumise à la servitude. Celle-ci demeura et la commune fut tenue de la faire observer, de même que l'alignement nouveau du Comptoir Naud.

Sous le Second Empire, on appela la promenade le Cours Eugénie, en l'honneur de l'Impératrice, et la rue devint la rue du Cours Eugénie. Ces désignations, qui ne semblent pas avoir eu un caractère officiel, tombèrent en 1870 avec l'Empire. La désignation d'avenue des Tilleuls devint courante ou plus simplement celle des "Tilleuls". L'endroit demeura longtemps fort tranquille et, même après 1900, les mères y amenaient leurs enfants y jouer sur l'herbe.

La famille Renault possédait sur le Cours une propriété où naquit Marcel Renault en 1874 et où mourut le père en 1893. Louis Renault y fabriqua sa première voiture en 1898 et les premiers ateliers A, B, C, s'édifièrent entre 1900 et 1904 aux angles du Cours, de la rue du Cours et de la rue Gustave Sandoz. Lorsque Marcel Renault eut été tué en course en 1903, le journal l'Auto ouvrit une souscription pour lui élever un buste qu'il proposa de dresser sur la place Nationale, Le maire Lagneau ne consentit qu'à un emplacement à l'entrée et au milieu du Cours. Le buste fut transféré sur un coté de celui-ci en 1920. Il disparut durant l'occupation.

Naturellement, l'interdiction de circulation des véhicules gênait beaucoup la Société Renault, devenue seule possesseur des propriétés riveraines. Elle dut la respecter jusqu'en 1920, date où le niveau de l'avenue fut relevé et les arbres enlevés. L'avenue devint une voie de circulation comme les autres. Cependant, un quidam argua devant le Conseil d'État qu'on violait ainsi le contrat de 1836 et la promesse du maire d'Auteuil de ne pas changer la destination des voies et promenades. La Société Renault invoqua le droit de l'Administration d'aménager les voies publiques comme elle l'entendait et que si ses usines en profitaient, la prospérité générale y trouvait son compte. Le Ministre de l'Intérieur observa que "la destination des lieux n'a pas été modifiée et que la municipalité de Boulogne, tenue par le contrat en question d'entretenir les rues, n'a poursuivi l'opération envisagée qu'en vue d'assurer l'exécution dudit contrat". Le Conseil d'État fut prudent et subtil. Il déclara que le Préfet avait respecté les formes légales et que le plaignant aurait dû s'adresser au Conseil de Préfecture en mettant en cause, non le Préfet, mais le Conseil municipal. Cette chinoiserie évitait à la Haute Assemblée de se prononcer sur le fond. Comme les délais étaient écoulés, la réclamation, fondée ou non fondée, tombait d'elle-même….

Renault arracha les barrières et annexa les contre-allées à son usine, ce qui était d'ailleurs son droit. Considérée comme un simple prolongement de la rue, l'ancienne promenade fut incluse dans l'avenue Émile Zola, ainsi dénommée par le Conseil municipal le 12 mars 1920.

En 1928, Renault construisit le pont sur l'île

Seguin, en ayant soin de lui donner accès à l'intérieur de son usine et non dans l'avenue, de façon à éviter son utilisation par le public, ce qui avait été un moment envisagé.

En 1950, la Régie Renault a demandé et obtenu la cession de la partie de l'avenue à partir des numéros 33-35 Cette opération a fait des usines de la Régie un bloc presque unique, tout au moins de l1ensemble principal qui doit subsister à Billancourt. L'avenue ne servait plus guère qu'aux usines depuis longtemps.

## RUE ESCUDIER

### du 119, avenue J.B. Clément au 30, rue Denfert-Rochereau

#### Longueur 930 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Le grand domaine dit fief de Valcourt ou de Maisonneuve, déjà coupé en deux par la rue d'Aguesseau en 1810, disparut complètement par le morcellement qui fut fait après 1830 par les héritiers de la marquise de Verdun. Pour faciliter la vente des parcelles ceux-ci ouvrirent une rue entre la rue d'Aguesseau et la rue de Billancourt que les acquéreurs, peu désireux de l'entretenir, offrirent aussitôt à la commune. Le Conseil municipal ne fut pas très chaud parce que, parmi les acquéreurs, il y avait certains de leurs collègues et entre autres le maire Sciard. Il accepta finalement le 8 février 1839 et, le même jour, baptisa la voie rue de la Concorde, sans doute en l'honneur de cette réconciliation. Si cette version fut la bonne, ce ne fut qu'une vérité momentanée. Car M. Sciard mourut en fonctions peu après et une lettre de son frère assure que ce fut par suite des ennuis que lui causèrent ses conseillers... M. Sciard se prénommait pourtant Amable.

En 1852, le nouveau quartier Fessart commençait à se développer et, le 20 mars, le Conseil municipal décida qu'il convenait de prolonger la rue de la Concorde, à l'est, jusqu'à la rue Fessart, à l'ouest jusqu'à la Grande rue (avenue J.B. Clément). On paya une propriété de 2.185 m, avec une maison, 12.100 frs, au 107, Grande rue, et une autre, de 296 m^, au débouché sur la rue Fessart, 1.200 frs. La partie entre la rue d'Aguesseau et la rue Fessart fut dénommée rue des Écoles.

Lorsque le Parc des Princes fut aménagé, on pensa à le relier au centre de Boulogne. À cet effet, le Conseil municipal décida que la rue des Écoles irait jusqu'à sa rencontre avec la rue des Tilleuls qu'on prolongea également (18 mai 1858). On appela cette section rue des Écoles prolongée.

Le 15 janvier 1865, le Conseil décida que la rue des Écoles prolongée ne ferait qu'une avec la rue des Écoles, puis le 17 septembre suivant que la rue des Écoles et la rue de la Concorde ne feraient qu'une sous le nom de rue Escudier, "dans le but de perpétuer le nom du généreux bienfaiteur de la commune". M. Escudier avait fait don de 100.000 frs pour la construction de l'école des garçons. Il était décédé le 14 février 1864. Un décret du 7 juillet 1866 approuva cette désignation.

La dernière partie de la rue Escudier, celle qui va jusqu'à la rue Denfert-Rochereau, fut réalisée après le vote d'une délibération du 19 juin 1904 proposée par le maire M. Lagneau. On vota un crédit de 101.138 frs et un décret du 23 mars 1905 reconnut l'utilité publique. Il fallut démolir la vieille blanchisserie Barbu.

La rue Escudier, outre l'école maternelle (1854) et les autres écoles (1862), desservit le marché (1867) et l'ex-bibliothèque communale (1908).

## CHEMIN DE L'ESPERANCE

##### (voie disparue)

Figure sur les anciennes listes des chemins vicinaux. Il bordait le pré communal accaparé par l'État en 1813 du côté opposé à la Seine ou plutôt à l'ancienne "Isle de Mer". En 1856, le baron de Rothschild prétendit que le comte Réal le lui avait vendu avec des terres en 1813 et sa réclamation, assez étrange, fut acceptée, ce qui lui permit d'arrondir, son domaine plus facilement. Cependant, le classement comme chemin vicinal suffisait à rendre la contestation douteuse.

## RUE DE L'EST

### du 68, rue Galliéni au 17 bis, rue des Tilleuls

#### Longueur 720 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Lorsqu'on établit le cimetière de la rue de l'Ouest, ouvert en 1860, on laissa de l'autre côté une partie nue destinée à servir de zone d'isolement prévue par la loi et on projeta d'en faire une rue à laquelle on donna par avance le nom de rue de l'Est par opposition à l'autre.

On avait assez vaguement l'intention de la prolonger de l'autre côté de l'avenue de la Reine en lui faisant rejoindre une autre rue qui venait d'être tracée sur le plateau des Guérets, entre la rue des Tilleuls et la rue de Paris et qu'on voit désigner dès 1858, avant même qu'elle fut établie, sous le nom de rue de l'Est. Cette partie fut ouverte avec 3 autres rues en 1863.

La liaison entre les deux portions ne fut réalisée qu'à la suite des délibérations du Conseil municipal des 15 février 1874 et 20 juin 1875, approuvées par le Préfet le 12 octobre 1875. La rue de l'Est alla dès lors de la rue de la Plaine à la rue des Tilleuls.

On envisagea ensuite de la prolonger de l'autre côté jusqu'à l'entrée du Bois de Boulogne, et le Conseil en décida ainsi le 3 novembre 1892. La rue devait rejoindre la rue des Guérets (Gambetta) en formant un Y avec celle-ci. On confirma le 7 septembre 1893. Mais il n'y eut qu'une amorce sur la rue Gambetta qui, elle, fut percée.

On reprit l'affaire après 1900, mais le maire la fit abandonner comme trop coûteuse et on se rejeta sur l'exécution de la rue Bartholdi présentée comme le prolongement de la rue de l'Est.

Dans la rue de l'Est, il exista sous le Second Empire et jusqu'en 1889 l'atelier de céramique de Collinet, renommé à l'époque et qui produisit, entre autres, l'ancienne façade de la Maison Persane. Il existe en place la chapelle et le patronage Sainte-Cécile -depuis 1897.

## RUE EUGENE LEGRET

##### (voie supprimée)

En 1912, deux propriétaires, MM. Beudin et Ducoing, offrirent au maire de céder à la Ville le terrain nécessaire pour l'ouverture d'une rue de 12 mètres entre la rue St-Denis et la rue des Abondances. Le maire répondit qu'il appartenait aux intéressés de construire eux-mêmes la rue que la Ville accepterait ensuite. M. Lagneau observa qu'il s'agissait d'"une affaire privée". Comme on imposait aux donateurs un empierrement un peu coûteux, ceux-ci rétorquèrent que la rue ne connaîtrait pas grande circulation. Mais II y eut un accord, et un litige. Le Conseil municipal accepta la rue en lui fixant une largeur de 12m 05, les 5 centimètres étant destinés à faire passer la voie dans une catégorie permettant une hauteur supérieure des immeubles, ce que le Préfet refusa d'approuver. On modifia le règlement sanitaire et, après deux délibérations des 23 novembre 1913 et 12 juin 1914, le Préfet donna sa bénédiction le 27 février 1915. Les travaux, en raison de la guerre, ne furent achevés qu'en 1922.

Le nom donné par le Conseil le 4 décembre 1922, accepté par le Préfet le 8 janvier 1925, rappelait la mémoire de M. Legret, qui, en mourant en 1917, avait fait don au Bureau de Bienfaisance d'un bel immeuble rue Lemoine.

La voie devait être prolongée jusqu'à la Seine et à la rue de Montmorency, selon le plan d'aménagement de 1932, en supprimant le jardin et la maison dite de la Walewska. Cette propriété fut acquise dans ce but en 1943, mais, ultérieurement, l'aménagement d'une dépendance du service de voirie rue des Abondances entraîna, non seulement l'abandon de ce projet, mais la suppression de la rue, décidée par le Conseil municipal le 13 décembre 1948.

L'emplacement de la rue avait fait partie autrefois de la propriété Valton, qui allait de la rue de Montmorency à la Seine par un passage souterrain. En mourant, Mme Valton, en 1896, avait légué à la Fabrique un terrain sur la rue des Abondances qui fut séquestré par l'État lors de la loi de Séparation (1905) et donné par celui-ci en 1929 aux établissements charitables de la commune. On projeta d'y construire des H.L.M., puis il reçut une autre affectation.

## AVENUE FERDINAND BUISSON

##### (voie située sur le territoire de Paris)

### de l'avenue Pierre GRENIER à la route de la Reine

Il s'agit d'une partie de la voie formant limite entre la Ville de Paris et la Ville de Boulogne-Billancourt, située sur le territoire de la Ville de Paris mais bordée d'un côté par des immeubles se trouvant sur celui de notre commune.

La voie a été ébauchée après 1930 et prolongée ensuite jusqu'à l'avenue des Moulineaux (Pierre Grenier).

Ferdinand Buisson a été un des promoteurs de l'enseignement laïque et obligatoire et il fut président de la Ligue de l'Enseignement.

Par délibérations des 19 novembre 1958 et 28 avril 1959, notre Conseil municipal avait accepté son prolongement, de l'avenue Pierre Grenier au pont des Peupliers. Ce prolongement a été réalisé en 1960 jusqu'à la rue du Point-du-Jour et la nouvelle voie a reçu le nom d'avenue du Stade de Coubertin.

## RUE DE LA FERME

### du 33, avenue du Général Leclerc a la place de Bir Hakeim

#### Longueur 170 mètres - Largeur 10m 50

Le chemin aujourd'hui rue de Billancourt conduisait jadis à la Ferme de Billancourt, dont les bâtiments se trouvaient au carrefour de la rue Yves Kermen et de l'avenue Émile Zola. Cette ferme embrassait à peu près le quart de notre ville actuelle, dans l'angle sud-ouest, couvrant entièrement les terrains de l'usine Renault, y compris l'île Séguin. À la Révolution, elle dépendait, au point de vue féodal, de l'abbaye de St-Victor de Paris et appartenait à la Société Riffé, qui s'était proposé d'y créer une grande buanderie industrielle. La guillotine ou l'exil mit fin à cette entreprise mort-née. La partie "continentale" de la Ferme revint à son destin agricole, d'ailleurs médiocre, entre les mains de propriétaires successifs qui en détachaient des morceaux. Le principal fut acquis en 1825 par M. de Gourcuff, fondateur d'une société qui se proposait de lotir les terrains après y avoir percé plusieurs rues. Il fut ainsi fait, ce qui modifia le parcours de l'extrémité de l'ancien chemin de Billancourt.

Dans le même temps, une nouvelle route avait remplacé l'ancienne route de Versailles. On adopta un moment pour une partie du chemin l'appellation de "rue des deux routes" puis peu après celle de la rue de la Ferme. Il est probable qu'on l'avait désigné ainsi jadis. Dans ces temps anciens, on ne tenait pas tellement à la fixité d'un nom et le chemin de Billancourt, qui s'appelait chemin du Gibet vers Boulogne, a pu s'appeler chemin de la Ferme vers Billancourt.

Jadis fort tranquille, cette rue qui, en 1905, avait vu se créer la première fabrique d'aéroplanes du monde avec Gabriel Voisin, est devenue très animée du fait des usines Renault. En 1918 un tramway y passait qui amenait les ouvriers du métro Wilhem a la place de l'Église. Il ne survécut pas à la guerre.

## RUE FERNAND PELLOUTIER

### du 138, rue de Billancourt au 125, rue de Silly

#### Longueur 296 mètres - Largeur 8 mètres

Dénommée rue Carré par les frères Cacheux du nom d'un membre de leur société, cette voie, comme les autres de ce lotissement, fut- refusée par le Conseil municipal le 30 mai 1886, Elle n'était d'ailleurs qu'amorcée au travers du "champ aux vaches" qui servit encore longtemps de lieu de promenade (plutôt que de pâture) aux bêtes des nourrisseurs-laitiers des environs, alors nombreux. Lorsque tous les lots eurent été vendus, les riverains écrivirent au Préfet pour demander la prise en charge de la rue par la Ville, se plaignant du refus du maire alors que celui-ci "poursuit à grands frais le percement de rues dont seuls les riches riverains trouveront avantage". La rue Carré était une rue "prolétarienne". La guerre survint...

Nouvelle requête en 1920 de 44 propriétaires. Des récalcitrants ont refusé de signer en raison des opinions de la nouvelle municipalité. Ils demandent aussi une borne-fontaine en raison du "coût excessif de l'installation demandé par la Compagnie des Eaux". Le Conseil municipal accepta de classer la rue en imposant le payement de 20 frs par mètre pour la viabilité et la formation d'un syndicat afin de contraindre les récalcitrants (14 mai 1921). Il confirme le classement en changeant le nom de la rue en celui de Fernand Pelloutier, militant syndicaliste mort en 1901. Pelloutier avait été secrétaire de la Fédération des Bourses du Travail et il avait représenté la Bourse du Travail de Boulogne aux congrès en 1894-97, détail sans doute oublié en 1922. La confirmation du classement par le Conseil est du 4 décembre 1922. Le Préfet approuva le 8 juillet 1925.

## RUE FESSART

### du 29, avenue J.B. Clément au 104, rue de Paris

#### Longueur 600 mètres - Largeur 10 mètres

En 1807 le comte Mollien, ministre du Trésor de Napoléon, vint acquérir à Boulogne une propriété de 4 hectares qu'il revendit à la chute de l'Empire à Madame Veuve Fessart que nous supposons avoir été l'épouse d'un négociant parisien défunt. Madame Fessart y éleva ses quatre enfants tout en assistant de temps à autre aux séances du Conseil municipal, où elle avait le droit de vote, quoique non électrice, lorsqu'il s'agissait de voter une contribution nouvelle, ceci en qualité de contribuable figurant parmi les plus imposés. Elle mourut et ses fils décidèrent de vendre la propriété, après y avoir percé différentes rues (1841).

Ces rues étaient d'une largeur que le maire jugea insuffisante de même que l'absence de pente. Il les fit même fermer un moment. Les héritiers Fessart durent s'incliner et le Conseil municipal, après avoir acquis une propriété Babutel en 1844 pour prolonger la rue principale jusqu'à la rue de Paris, accepta de les incorporer à la voirie publique en conservant les noms donnés par les propriétaires. Un décret du 24 janvier 1849 entérina la décision.

En 1853, la commune acquit des terrains en vue d'y transférer les écoles du Parchamp, ce qui fut fait en 1854 pour l'école maternelle et en 1862 pour les autres écoles. L'école des garçons fut construite grâce à un don de 100.000 francs des époux Escudier.

La rue principale avait été naturellement dénommée rue Fessart. En 1865 une pétition demanda son prolongement en diagonale vers le carrefour de l'avenue de la Reine et du futur boulevard Jean Jaurès, alors en projet. Le Conseil municipal prit la demande en considération en regrettant que l'existence de maisons rendit la réalisation impossible.

## SENTE DES FESSES

##### (voir sente DESCHANDELIERS)

## RUE DU FIEF

### du boulevard de la République à la rue du Point-du-Jour

#### Longueur 250 mètres - Largeur 12 mètres

Ce nom à consonnance féodale et moyenâgeuse rappelle le Fief Baudoin, territoire qui couvrait jadis tout le territoire au sud du "Chemin Vert", depuis le Point-du-Jour (aujourd'hui XVIe) jusque vers le boulevard Jean Jaurès ou plutôt son emplacement. On ne sait pas grand-chose de ce "fief", dont les possesseurs prétendaient qu'il était un "franc alleu" et ne dépendait que du roi, prétention que contestaient notamment les abbés de Ste Geneviève, suzerains d'Auteuil. Ledit "Baudoin" est un personnage quasi mythique dont le nom apparaît au XVIe siècle...

Si les notaires n'avaient conservé l'habitude, même de nos jours, de localiser certaines propriétés sous ce vocable, il est probable que le Fief Baudoin serait aussi oublié que le sont la plupart des anciens lieux-dits de Boulogne-Billancourt. Cette habitude résulte de l'absence presque complète de chemins dans cette région jusque vers 1855. En effet, le seul chemin, il est vrai très ancien, qui ait alors existé, était situé rue du Point-du-Jour venant d'Auteuil et conduisait au pont de Sèvres -l'ancien, démoli en 1820. Cette rue s'appela jusqu'en 1865 chemin ou rue de Billancourt.

En 1834, un décret contresigné Thiers autorisa l'installation au Fief Baudoin d'un dépotoir de voirie, devenu plus tard celui de la Compagnie Richer et fabrique d'engrais, qui a empoisonné tout le quartier durant un siècle.

Cet établissement dit "la Poudrette" avait son accès sur la rue du Point-du-Jour. Presque tout le quartier environnant avait été acquis entre 1857 et 1860 par le Comptoir Bonnard dans l'espoir de le lotir et de le revendre -après d'ailleurs divers spéculateurs anglais et suisse, dont les achats remontaient à 1830. Pour le lotir, Bonnard et son successeur Naud percèrent des rues, dont l'une fut dénommée rue du Fief. Mais comme elle se trouvait juste à côté du dépotoir Richer, ce "fief" ne fut recherché que par des pauvres gens qui s'accommodèrent comme ils purent de l'odeur, laquelle suivait docilement les impulsions du vent.

Le quartier ne prit guère d'animation avec le percement du boulevard de la République ouvert en 1910, un peu plus avec l'établissement de l'usine Niepce (1915), laquelle ferma d'ailleurs la rue d'autorité en 1917 pour assurer sa tranquillité. En 1925, les Studios de Billancourt amenèrent dans la rue les mousquetaires de Dumas ou plutôt d'Abel Gance dont les costumes accentuèrent le pittoresque de cette rue alors tout à fait primitive dans le genre Far-West du cinéma, y compris le passage nocturne de la voie ferrée de Renault.

Le 24 juin 1914, un rapport constatait que la rue n'a ni égout, ni eau, ni éclairage, qu'elle est pleine de fondrières et qu'il est temps de l'améliorer en appliquant la loi de 1912 sur les lotissements. La guerre vint un mois après, on employa le temps autrement... On y revint en 1920 en évaluant la dépense a 200.00C frs et même à 270.000 avec l'égout. Les riverains trouvèrent le prix trop élevé. Le temps passa une fois de plus. En 1927, le Conseil municipal offre 20.000 frs, le ministre de l'Intérieur 75.979 frs, ceci pour la partie entre la rue du Point-du-Jour et la Seine, classée le 26 février 1932, arrêté du Préfet du 18 octobre.

Le 13 décembre 1928, le Conseil municipal avait demandé le prolongement jusqu'à l'avenue des Moulineaux en utilisant un passage préexistant, projet confirmé par les plans d'aménagement mais annulé depuis. En 1929, l'Association diocésaine acquit un terrain pour y édifier la chapelle St-Pierre.

L'autre extrémité n'a pas eu plus de chance. Les Studios obtinrent en 1943 la location de cette partie et la propriété un peu plus tard. La rue est en fait le "fief" du Cinéma.

## RUE DE LA FRANCE - MUTUALISTE

##### (voie privée)

Cette rue a été établie en même temps que les immeubles qu'elle dessert par la société d'Anciens Combattants 'La France Mutualiste" en 1933. Cette société connut alors quelques difficultés financières. Le terrain appartenait entièrement à la famille de la Morinière et, au XVIIIe siècle il y avait là la résidence du prince-abbé de Lorraine, cousin de Marie-Antoinette, qui y mourut en 1787. Ce prélat, sans doute mondain, disposait des abbayes de Jumièges et de St-Victor de Marseille, et était en même temps chanoine de la cathédrale de Strasbourg. Il est douteux qu'il ait pu s'acquitter convenablement de ces fonctions à une époque où l'avion était inconnu.

## RUE DES FOSSES-SAINT-DENIS

### du 1, rue de l'Abreuvoir au 36, rue Saint-Denis

#### Longueur 170 mètres - Largeur 10 mètres

Ce nom, qui sent le Moyen-âge, est pourtant récent. C'est le 8 mars 1835 que le Conseil municipal décida de l'adopter pour remplacer celui de "Fossé Magot" qui sonnait mal à ses yeux. Ce nom "Magot" était d'ailleurs une déformation, involontairement ou volontairement plaisante, de celui de "Migot" qu'on trouve comme lieu-dit au début du XVIIIe siècle à son emplacement. Les actes de l'état-civil mentionnent ce nom comme prénom de membres de la famille Le Pelletier, qui parait avoir possédé une résidence dans l'endroit.

La topographie ancienne de notre ville est fort mal connue. Il est possible que ce chemin ait été autrefois celui de Boulogne à St-Cloud alors que le village consistait en quelques maisons autour de la rue des Menus. Quant au "fossé", dont on a dit qu'il rappelait les anciennes prisons, il conduisait les eaux du village vers la Seine ou plutôt vers les marais qui l'ont bordé longtemps. On peut envisager aussi l'hypothèse d'un château-fort ou encore d'une porte fortifiée, l'un ou l'autre sans doute d'une importance minime. Encore vers 1800, le quartier vers la rue de l'Abreuvoir s'appelait "le Donjon" et, avant 1790, le carrefour place de la Seigneurie. À Boulogne, il y a eu "aussi" un Moyen-Âge, des seigneurs et des guerres... Il n'en subsiste rien hormis l'Église et quelques noms douteux de rues, et il n'y a pas non plus de documents écrits autres que religieux.

## RUE FRANCIS GARNIER

##### (voie supprimée)

En 1902, MM. J. Naud et Cie pétitionnent auprès du maire pour faire reconnaître la rue qu'ils sont en train d'établir sur un de leurs terrains et qui reliera la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres et la route de Versailles. La voie aura 12 mètres de largeur et sera pourvue d'un égout. Le Préfet donne son accord de principe le 24.mai.

L'année suivante, la Société Naud demande au maire un nom pour cette rue. Le Conseil municipal propose Jules Ferry ou Francis Garnier. M. Naud préfère Francis Garnier. Dans les deux cas il s'agissait d'honorer deux hommes qui donnèrent le Tonkin à la France ; le second, avec une poignée de soldats, avait conquis le Delta en quelques jours (1874) ; le premier, comme chef du Gouvernement, avait pris la responsabilité d'une seconde conquête (1883-1885), laquelle fut beaucoup plus coûteuse et sanglante et valut à son auteur une solide impopularité jusqu'à sa mort.

Le Comptoir Naud a été, entre 1860 et 1905, le grand lotisseur de Billancourt. Ces deux rues furent, dans notre commune, ses dernières opérations. Il offrit à la Ville la cession gratuite du sol et une contribution aux frais de 100 frs par an pendant 5 ans. Le 1er mars 1908, le Conseil municipal accepta de classer la rue, bien que celle-ci ne présentât aucun intérêt pour la circulation générale. Le Préfet donna son accord le 10 juin.

Les ateliers Renault, au cours des décennies suivantes, se rapprochèrent dangereusement de l'endroit. En 1942, le bombardement du 3 mars y causa des démolitions considérables et des pertes de vies humaines ; les urbanistes virent là une circonstance permettant de réaliser, dans le cadre du plan d'aménagement de 1948, une tête de pont pour le futur pont de Sèvres. Ce qui entraîna la suppression de la rue, acceptée par le Conseil municipal le 22 décembre 1949. Le sol fut cédé à l'État en vue de la construction d'H.L.M.

Dans le but de les prolonger jusqu'à l'entrée du Bois, le maire passe une convention le 19 novembre 1892 avec MM. Bloch et Lévy, acquéreurs de la propriété de M. Arnaud, ancien directeur de l'Hippodrome, qui proposent de percer sur la Grande rue l'amorce de ce prolongement et de la rue de l'Est. Leur thèse fut appuyée par leur coreligionnaire Meyer-Worms et le Conseil municipal l'adopta le 7 septembre 1893. Ils demandaient aussi la suppression de la servitude de la Grille du Bois, ce que le Préfet refusa en approuvant le reste le 8 février 1894. La dépense s'éleva à 72.188, 43. Les acquéreurs de la propriété Arnaud, Grande rue n° 1, avaient payé celle-ci 156.000 francs.

Le maire proposa de donner à la nouvelle rue et aux deux anciennes le nom de Spuller, ministre de l'Intérieur, alors connu surtout pour avoir prôné l'Esprit nouveau et l'apaisement envers l'Église. Le Conseil accepta le 17 avril 1894, mais le Préfet refusa d'approuver parce qu'il s'agissait d'un personnage vivant.

On se rabattit sur Gambetta et le Conseil municipal en décida ainsi le 3 mai 1895. Un décret du 18 juin confirma la décision.

Le méchant rédacteur de la Gazette de Boulogne, Petibon, avait insinué que le maire Clément avait eu l'intention, en flattant le ministre, d'obtenir les palmes académiques...

Quoi qu'il en soit, le nouveau nom a fait disparaître deux appellations assez pittoresques, dont l'une, celle des Guérets, remontait fort loin.

## RUE GABRIELLE

##### (voie supprimée)

## RUE GAMBETTA

### du 1, avenue J.B. Clément à la place des Écoles

#### Longueur 470 mètres - Largeur 12 mètres

Les plans du XVIIIe siècle montrent un chemin de terre qui va en serpentant de la rue de Larochefoucauld à la route des Princes près de son confluent avec la route de Versailles -aux abords du marché de Billancourt actuel. Ce chemin porta plus tard deux appellations : jusqu'à la rue de Paris celle de chemin des Guérets, au-delà celle de chemin des Chaussières (Saussière). Cette précision se trouve dans l'état des chemins vicinaux arrêté par le Conseil municipal le 8 mars 1835. En 1837, un autre chemin des Guérets se greffe sur le premier et va aboutir rue des Princes (Denfert-Rochereau) près de la porte des Princes. Ce second chemin dit aussi sente de la Sablière est devenu une partie de la rue Louis Pasteur.

Le premier chemin des Guérets se trouvait cité dans une autorisation d'alignement donnée par le Préfet le 16 mai 1808 au blanchisseur Leroy, auprès de la rue de Larochefoucauld. Leroy ne devra construire qu'à une distance de 4m 06 du jardin de M. Mollien, ce qui indique la largeur de la rue.

La propriété Mollien devenue propriété de Mme veuve Fessart est lotie par les héritiers de celle-ci après 1840. Pour faciliter les ventes, les Fessart établissent une rue dite des Potagers, qui se confond avec une partie de l'ancien chemin des Guérets. Ce dernier nom n'est conservé alors que pour la section entre la rue des Tilleuls à la rue de Larochefoucauld.

Le 17 mai 1857, le Conseil municipal votait l'élargissement de 8 à 10 mètres de la rue des Potagers et de 6 à 10 mètres de la rue des Guérets qui en faisait la suite. Cet élargissement ne fut achevé qu'en 1876 par l'achat de la propriété Choumery, à l'angle de la rue de Larochefoucauld, au prix de 30,000 frs.

Dans le but de les prolonger jusqu'à l'entrée du Bois, le maire passe une convention le 19 novembre 1892 avec MM. Bloch et Lévy, acquéreurs de la propriété de M. Arnaud, ancien directeur de l'Hippodrome, qui proposent de percer sur la Grande rue l'amorce de ce prolongement et de la rue de l'Est. Leur thèse fut appuyée par leur coreligionnaire Meyer-Worms et le Conseil municipal l'adopta le 7 septembre 1393. Ils demandaient aussi la suppression de la servitude de la Grille du Bois, ce que le Préfet refusa en approuvant le reste le 8 février 1894. La dépense s'éleva à 72.188, 43. Les acquéreurs de la propriété Arnaud, Grande rue n° 1, avaient payé celle-ci 156.000 francs.

Le maire proposa de donner à la nouvelle rue et aux deux anciennes le nom de Spuller, ministre de l'Intérieur, alors connu surtout pour avoir prôné l'Esprit nouveau et l'apaisement envers l'Église. Le Conseil accepta le 17 avril 18949 mais le Préfet refusa d'approuver parce qu'il s'agissait d'un personnage vivant.

On se rabattit sur Gambetta et le Conseil municipal en décida ainsi le 3 mai 1895. Un décret du 18 juin confirma la décision.

Le méchant rédacteur de la Gazette de Boulogne, Petibon, avait insinué que le maire Clément avait eu l'intention, en flattant le ministre, d'obtenir les palmes académiques ...

Quoi qu'il en soit, le nouveau nom a fait disparaître deux appellations assez pittoresques, dont l'une, celle des Guérets, remontait fort loin.

## RUE DU GENERAL GALLIENI

### de l'avenue Ferdinand Buisson au 34 bis, quai de Boulogne

#### Longueur 1.920 mètres - Largeur 12 mètres

On appelait jadis plaine de Boulogne le territoire situé entre le vieux Boulogne et la ferme de Billancourt. Avant 1789, l'endroit, peu et mal cultivé, parce que sableux et marécageux par endroits, était un lieu de chasse pour les rois et les princes. Après 1830, les blanchisseurs de Boulogne, à l'étroit dans leurs anciens quartiers, commencèrent à construire des buanderies dans les rues greffées sur la Grande rue en direction du sud et notamment dans les rues de Billancourt, Silly et de Bellevue. Leurs eaux, faute d'écoulement, demeuraient stagnantes dans la plaine couverte de chardons.

La rue de Sèvres avait été classée comme chemin de grande communication et, comme elle avait été mise à l'abri des inondations, elle était devenue bordée de belles maisons dont les jardins se trouvèrent ravagés par les eaux des blanchisseurs. Sur leurs plaintes, l'architecte départemental établit un projet consistant à construire une rue transversale dont les caniveaux porteraient les eaux à la Seine. Le Conseil municipal tergiversa (24 janvier 1846) puis en 1851 il accepta la rue percée par M. Legrand entre la rue de Sèvres et la Seine. Cette rue s'appellera rue Legrand (23 septembre) jusqu'à une date récente.

Quant à la grande traverse, bien qu'on ait envisagé de simplifier les travaux en ne faisant pas d'encaissement de cailloux puisque "le sol de Boulogne est fait de sables et de cailloux", cette économie fantaisiste ne séduit pas les "plus imposés", qui se refusent à voter la dépense. En ce temps, les contribuables les plus imposés votaient les impositions communales avec les conseillers municipaux.

Cependant, la "force des choses" triomphe et le "Chemin de la Plaine" fut décidé par le Conseil municipal le 9 mai 1852. On acquit environ 140 ares au prix moyen de 100 frs l'are. Les titres de propriété montrent que, au début du siècle, on payait le terrain de 10 à 20 centimes.

La rue était à peine terminée et classée chemin vicinal (1855) qu'on décida de porter sa largeur de 10 à 12 mètres (1858). Elle s'arrêtait alors à la route des Princes (avenue Victor Hugo), limite de Boulogne et d'Auteuil.

En 1860, Boulogne fut agrandie de tout le territoire d'Auteuil situé en dehors des fortifications. Au point de vue cultuel il fut décidé de la subdiviser en deux paroisses, Boulogne et Billancourt. La rue de la Plaine se trouva à point pour les séparer, ce qui a subsisté, jusqu'à la création de la paroisse de Ste-Thérèse (1927).

Le 15 novembre 1862, le Conseil municipal décida de prolonger la rue jusqu'à l'avenue de la Reine. Des difficultés avec certains riverains retardèrent l'opération jusqu'en 1869.

Comme les eaux, pour lesquelles la rue avait été faite, persistaient à ne pas s'écouler, il fut décidé de construire un égout, ce qui fut fait entre 1866 et 1872 et coûta 157.700 francs.

Le nom de rue de la Plaine, si caractéristique pourtant, a été remplacé par celui de rue du Général Galliéni par décision du Conseil municipal du 28 juillet 1916 approuvée par décret du 15 novembre suivant. Gouverneur de Paris en 1914, Galliéni avait sauvé la capitale et Boulogne par surcroît de l'invasion allemande.

La rue Legrand a perdu son individualité par incorporation à la rue Galliéni en 1936. Observons que la rue de la Plaine ou rue Galliéni a formé la limite administrative et électorale des deux sections de la commune dites Boulogne (nord) et Billancourt (sud) de 1896 à 1927, chacune ayant alors ses propres représentants au Conseil municipal.

Cette limite, adoptée par simple imitation du découpage des paroisses, ne correspondait pas aux anciennes délimitations d'avant 1860 ou d'avant 1790.

## AVENUE DU GENERAL LECLERC

##### (voir route de VERSAILLES)

### de la place SEMBAT à la Seine

## RUE GEORGES SOREL

### de la rue de la Belle feuille à la rue Paul Bert

#### Longueur 330.mètres - Largeur 12 mètres

En 1926 le financier Geissmann acquit des terrains entre la rue Paul Bert et la rue de la Belle feuille en vue de les lotir ou d'y construire après y avoir percé une rue. L'opération était devenue possible depuis peu en raison de la renonciation au projet de prolongement du boulevard de la République, en sommeil depuis 15 ans.

Geissmann présenta un premier projet à la commune pour la partie entre la rue de la Belle feuille et le boulevard Jean Jaurès. Un avis favorable fut donné par l'agent-voyer le 9 février et par le Conseil municipal le 12 mars. Cependant, la rue n'était prévue qu'à une largeur de 6 mètres et il manquait 2m 50 à l'entrée du boulevard. L'enquête publique donna lieu à des critiques de la part d'un adversaire politique, le jeune Foucher, concernant l'insuffisance de largeur en dépit d'une servitude latérale. Cette question fut discutée. Geissmann déclara que le règlement de 1905 ne prévoyait que 6 mètres et le Préfet, le 24 septembre, lui répondit que son projet était "réputé approuvé" du fait du retard de la commune à renvoyer le dossier. Ce projet concernait un lotissement par la Société d'exploitations immobilières de 20 lots de 150 mètres.

Geissmann présenta un second projet pour la partie vers la rue Paul Bert, qui fit l'objet des mêmes observations. Le 11 mai, il observait que l'élargissement de cette "rue de la Pyramide prolongée", comme il l'appelait, lui ferait perdre 4.000 mètres à 100 francs entre les rues Paul Bert et de la Belle feuille. Cependant, le 2 juin, il acceptait, pour la section Paul Bert, les 12 mètres de largeur en incorporant à la voie les 6 mètres de la servitude non aedificandi. Cette partie releva ensuite de la Société technique de réalisations immobilières et industrielles, qui succéda à Geissmann, et fut sous la coupe de Madame Marthe Hanau, femme forte s'il en fut et très capable à divers points de vue, mais qui eut le malheur de s'attaquer à des personnages puissants. Au cours d'un séjour en prison elle se suicida à Fresnes en 1935. Elle habitait rue de la Tourelle. Il ne fut pas prouvé que ses affaires méritaient ce destin.

De grands immeubles furent construits qu'on baptisa longtemps de son nom. D'un certain point de vue il est heureux que l'affaire n'ait pas prospéré car, quand on reprit le projet du boulevard de la République (aujourd'hui avenue André Morizet), il fallut modifier le plan primitif du parcours et le reporter à son emplacement actuel du fait de ces immeubles -qui devaient s'étendre plus loin.

La disparition de Geissmann entraîna d'ailleurs un certain flottement entre les deux sociétés et la commune qui ne savait plus au juste à qui elle avait affaire. Finalement, l'une d'elles demanda le classement le 31 mai 1930, mais il fallut revenir à l'autre qui, au nom des propriétaires, le demanda le 25 juillet 1931 pour la partie côté rue Paul Bert. Après divers pourparlers, le Conseil municipal approuva, le 23 décembre 1931 le classement, puis le 26 février 1932 une convention passée avec la Société Geissmann comportant participation de la Ville dans les travaux de viabilité et d'assainissement, approbation du Préfet le 30 juin 1932.

Quant à la partie côté rue de la Belle feuille, un syndicat dirigé par M. Herberland obtint le classement de la rue de 12 mètres le 30 mai 1931, acceptation du Préfet le 27 novembre.

Le nom de Georges Sorel a été donné à cette rue par le Conseil le . Georges Sorel, le doctrinaire du syndicalisme révolutionnaire -mais non son inspirateur, Sorel (1857-1922) avait vécu 30 ans au 25 de la rue Denfert-Rochereau et était mort avenue Jean-Baptiste Clément n°

## IMPASSE G0NNÉE

##### (voir rue BERANGER)

## AVENUE GORDON BENNETT

##### (voie située sur le territoire de Paris)

Jusqu'en 1851, la route des Princes traversait le Bois de Boulogne presque en ligne droite. À cette date la route fut déclassée et le prolongement supprimé. Un chemin remplaça l'ancienne route entre la nouvelle porte des Princes, à la limite du boulevard d'Auteuil (1855) et le fossé de clôture du Bois établi en 1873 à sa limite actuelle. La partie entre ces deux voies dite Fonds des Princes fut annexée à la Ville de Paris avec le reste du Bois de Boulogne en 1925.

Le Conseil municipal de Paris a remplacé son nom de route du Fleuriste par celui d'avenue Gordon-Bennett (29 mars 1929) pour honorer le riche Américain de ce nom propriétaire du "New York Herald", qui aida la France durant la guerre de 1914-1918.

## RUE DU GRAND CANIVEAU

##### (voie supprimée)

Durant de longues années, le Conseil municipal fut fort embarrassé par les inconvénients découlant des eaux "lexivielles" des blanchisseurs qui transformaient les rues et les terrains avoisinants en marécages putrides. Après avoir amené les intéressés à établir dans certaines rues des "chaussées fendues" qui n'étaient que des sillons pavés de Im 20 à lm 30 de largeur et de 0,20 à 0,30 de profondeur maximum, il se décida, avec le concours du Département, à construire un grand fossé pour les recueillir et les mener à la Seine. Ce fossé partait de la rue de Larochefoucauld, longeant le mur du Bois de Boulogne puis celui du baron de Rothschild et atteignait le fleuve non loin de l'emplacement de la passerelle de l'Avre. Il fut terminé en 1827 et son achèvement fut salué comme une sorte de prouesse technique et administrative... à l'échelle d'un bourg de 3.500 habitants. En fait ce n'était qu'un égout à ciel ouvert.

Ce fossé bordait une partie du chemin de ronde du Bois de Boulogne dit en cet endroit chemin des Ariettes qu'on prolongea, à partir de la rue de Longchamp et jusqu'à la rue de la Victoire, par un autre chemin qui porta le nom de rue du Grand Caniveau (1833).

À la longue cet égout devint nauséabond et, en 1854, le Conseil, municipal, considérant que la rue de Longchamp était pourvue d'un égout souterrain, décida de le supprimer en élargissant la rue qui le bordait qu'on se proposait de prolonger jusqu'à la Seine en utilisant son emplacement.

Mais, presque aussitôt, l'extension du Bois de Boulogne rendit le projet caduc. La Ville de Paris acquit tout ce territoire, construisit le boulevard de Boulogne (Anatole France) et céda le terrain en excès au baron de Rothschild. En 1856, la commune obtint une indemnité pour le Grand Caniveau et sa rue supprimés, d'un montant de 10 834 frs 75 pour une surface de 6.173 m². La largeur de la rue défunte, qui était théoriquement de 10 mètres, fut reconnue n'avoir été en fait que de 4 à 10 mètres.

## GRANDE RUE

##### voir avenue Jean-Baptiste CLEMENT et aussi rue des MENUS

## GRAND SENTIER

##### (voie supprimée)

Il s'agit d'un chemin vicinal classé comme tel en 1835, commençant à la rue du Grand Caniveau (à peu près le boulevard Anatole France) et finissant au chemin de Longchamp, Il figure que la liste des voies expropriées par la Ville de Paris pour l'agrandissement du Bois de Boulogne, avec une longueur de 855 mètres sur 2 de largeur. On lui attribue une valeur de 3 000 frs 88 pour 17 ares 8. On l'appelait aussi chemin des Plantes.

## RUE, CHEMIN, SENTE DES GUERETS

##### (voir rues GAMBETTA et Louis PASTEUR)

## RUE GUSTAVE DELORY

### de la rue de la SAUSSIERE à l'avenue André MORIZET

Cette rue, qui sépare l'Hôtel de Ville du Lycée ouvert en 1961, a été établie lors de la construction de l'Hôtel de Ville et classée par délibération du Conseil municipal du 12 novembre 1932. Son nom lui a été donné par le Conseil municipal le 29 avril 1935, avec approbation par le Préfet le 12 juillet suivant. Il rappelle Gustave Delory qui fut longtemps député et maire socialiste de Lille.

## RUE GUTENBERG

### de la rue Denfert Rochereau à l'avenue Victor Hugo

#### Longueur 400 mètres - Largeur 12 mètres

Percée en 1855 comme les autres voies du Parc des Princes en vue du lotissement de cette partie du Bois de Boulogne, cette rue fut baptisée "Guttemberg" par on ne sait trop quel propriétaire de l'endroit, sans doute un des écrivains qui habitaient alors le quartier : Émile de Girardin, Napoléon Chaix, Turgan, Delamarre, et qui avaient des rapports étroits avec l'imprimerie dont l'invention était alors attribuée sans contestation à cet ancêtre. Toutefois, l'insistance à lui conserver l'orthographe germanique est assez curieuse.

Le Conseil municipal de Boulogne accepta la rue (et le nom) lorsque le Préfet Haussmann le lui demanda -sans aucun enthousiasme car il craignait la charge de l'entretien de toutes ces rues nouvelles (13 juin 1862).

La rue n'a eu d'autre histoire que deux opérations chirurgicales : en 1925 la Ville de Paris annexa son extrémité qu'elle supprima purement et simplement et le 21 décembre 1932 le Conseil municipal décida qu'une partie prendrait le nom du sculpteur Joseph Bernard.

Mais elle a connu beaucoup de personnages célèbres à divers titres: le dessinateur et graveur Daniel Vierge (m. 1902), le peintre Uzanne (m. 1895), le sculpteur Max Blondat (m. 1925) et Moreau Vauthier (m. 1936), l'écrivain Jules de Gaultier (m. 1943), le prince Youssoupof, qui tua le moine Raspoutine en 1917 quelques jours avant qu'éclate la Révolution russe (son séjour à Boulogne entre 1920 et 1930 fit beaucoup écrire les journalistes), l'ingénieur Guillemin-Tarayre, qui fut premier adjoint au maire en 1870-71, l'architecte Niermans.

## CHEMIN DE HALAGE

##### (voir aussi les quais)

L'ordonnance royale de 1669 imposait aux propriétaires riverains des voies fluviales navigables le respect d'une servitude dite de halage égale à 33 pieds -plus tard 9m 75. Cette servitude n'était pas toujours respectée et, à Boulogne, elle l'était très mal, d'autant plus que le halage se faisait pratiquement sur la rive de St-Cloud, tout au moins jusqu'au pont de Sèvres.

Le chemin, entre la rue de l'Abreuvoir et le pont de Sèvres, fut classé chemin vicinal en 1836 avec une largeur théorique de 6 mètres. Peu après des plaintes se font entendre ; les ingénieurs du Département signalent les empiétements des riverains qui, par crainte du flot qui ronge la berge et aussi pour agrandir leurs cultures, établissent des plantations près du bord de l'eau. Après 1840 il se crée même un gouffre dit le Piroui causé par le renvoi des eaux du fait des travaux exécutés sur l'autre rive. Il se produit des accidents et le chemin devint impraticable.

La construction du boulevard de l'Empereur en 18551857 supprime le chemin en aval du pont de St-Cloud.

En 1856, le Conseil municipal décide d'élargir le chemin vicinal à 8 mètres en dépit des protestations des riverains, entre les ponts de Sèvres et de St-Cloud. Sur la fin de l'Empire, des établissements de bains s'y fixèrent qui donnèrent leur nom au chemin (quai des Bains) sur la partie proche du pont de St-Cloud, élargie par les propriétaires eux-mêmes. Un véritable quai fut construit vers 1880 qui prit le nom, en 1893, de quai de Boulogne.

Sur le territoire de Billancourt, en amont du pont de Sèvres, le halage se pratiquait normalement sur la rive droite. Il subsista même après la construction complète de la ligne des quais achevée en 1893 et, sur un chemin a vrai dire fort loin de la largeur légale, on voyait encore avant 1914, des bateaux tirés de la berge au moyen d'une corde par un cheval, un homme ou parfois une femme. Avec surtout la manœuvre auprès des ponts, des ports et des îles, ce n'était pas un mince travail.

Il existe encore, entre l'avenue Pierre Grenier et le quai du Point-du-Jour, un passage public qui porte le nom de sente du Halage.

## RUE DU HAMEAU

##### (voie supprimée)

Depuis un temps immémorial un chemin reliait le village d'Auteuil au bac de Sèvres, devenu pont en 1684. En 1825, la Sté de Gourcuff acquit la ferme de Billancourt et en fit un lotissement. Elle perça des chemins après avoir accaparé et supprimé une partie du vieux chemin. Ce vieux chemin subsista en dehors des terres de la société et, après avoir porté jusqu'en 1865 le nom de chemin de Billancourt, il se nomma rue du Point-du-Jour -celle que nous connaissons.

De l'autre côté il en subsista un autre morceau, que la Sté de Gourcuff relia à sa rue du Cours (avenue Émile Zola) et qui conserva son ancien parcours jusqu'à la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, survivance de la route de Versailles d'autrefois. Cette partie était dénommée par les riverains rue de Sèvres ou rue de Seine.

En 1860, Billancourt fut annexé à Boulogne qui, de ce fait, se trouva à la tête de plusieurs rues portant le même nom. Le 15 janvier 1865, le Conseil municipal décida de nommer la voie en question rue du Hameau parce qu'elle desservait un très charmant quartier dit le Hameau fleuri, qui se prolongeait jusqu'à la Seine. On lui attribue une longueur de 523 mètres et une largeur de 12 mètres

La rue et le quartier conservèrent leur aspect champêtre jusqu'à l'extension des usines Renault durant la guerre de 1914. Devenu presque le seul propriétaire riverain de la rue, Louis Renault la ferma en 1917 et, sauf pour un petit bout où se trouvaient d'autres propriétaires il en obtint la concession en 1920 et la vente en 1928. La partie demeurée libre a été acquise de même en 1943-1950.

## RUE HEINRICH

### du 254, boulevard Jean Jaurès au 30, rue Yves Kermen

#### Longueur 280 mètres - Largeur 12 mètres

Un rapport de 11architecte-voyer du 23 décembre 1892 nous apprend que la rue Heinrich, à qui il donne le N° 28 dans sa nomenclature des rues non classées, fait partie des rues de ce qu'il appelle le "système Naud", c'est-à-dire des rues établies par le Comptoir Naud, anciennement Bonnard, qui en transféra la propriété à ses acquéreurs en 1885 à charge de les entretenir, ce que généralement ils s'abstinrent de faire.

Le principal acquéreur de ce côté était M. Heinrich dont nous ne savons rien sinon qu'il revendit ses terrains à d'autres. En 1913 les riverains offrirent le sol de la rue à la commune qui accepta le classement le 24 novembre 1913 en demandant 10 frs par mètre de façade. Le Préfet classa le 29 avril 1914. La dépense s'éleva à 22.800 frs, mais les riverains n'en payèrent que 5 600.

## RUE HENRI MARTIN

### du 30, avenue Édouard Vaillant au 7, rue Galliéni

#### Longueur 170 mètres - Largeur 12 mètres

Dès l'annexion de Billancourt à Boulogne en 1860, le Conseil municipal avait retenu le principe d'une voie qui devait relier la rue de la Plaine (Galliéni) a la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres et prolonger ainsi la rue des Peupliers ouverte par le Comptoir Bonnard. Le quartier était alors très peu peuplé. Les conseillers discutèrent du tracé sans se mettre d'accord en 1881-1884. On parla de pousser la rue jusqu'à l'avenue de la Reine en face de la rue de la Tourelle. Une pétition avait été présentée au Conseil le 17 octobre 1883 pour protester contre la fermeture de l'impasse ou passage du Moulin par un propriétaire M. Dehaynin, alors que cette sente était publique "depuis un temps immémorial" et reliant le n° 22 de la rue de la Plaine à l'avenue de la Reine•

Ces beaux projets qui, s'ils avaient abouti, auraient établi une voie unique allant du boulevard d'Auteuil à la Seine, furent renvoyés aux calendes municipales. L'assemblée se contenta du tracé actuel de notre rue en le votant le 3 février 1884 et le Préfet approuva le 23 juin. Il fallut acquérir et démolir une maison Albaret (25 000 frs) et une maison Fagotât (9.000 frs). De mauvais esprits crurent devoir imputer à M. Fagotât, conseiller municipal, l'abandon du tracé en face la rue des Peupliers.

Un moment désigné sous le nom d'impasse du Chemin Vert avant son achèvement, la rue reçut le nom d'Henri Martin parce que celui-ci avait été un historien républicain et qu'il venait de mourir -en 1883. Il avait été maire du XVIe.

## RUE HEYRAULT

### du 133, av. Ed. Vaillant au 158, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

#### Longueur 159 mètres - Largeur 11m 50

M. Heyrault, notaire à Paris, acquit en 1824 un terrain important de M. Rossé, capitaine de gendarmerie et alors propriétaire de la Ferme de Billancourt, laquelle allait bientôt disparaître. M. Heyrault en revendit une partie après avoir percé la rue qui porte son nom et conserva le reste. Devenu Conseiller municipal de Boulogne et capitaine de la Garde Nationale, il est l'auteur d'un rapport intéressant sur la situation scolaire en 1832 et, ayant critiqué le maire Guillaume pour son inertie, vraie ou supposée, durant la grande épidémie de choléra, il amena celui-ci à démissionner ; lui-même mourut dans sa propriété en 1834. Le domaine fut acquis par le comte Mostowska, ancien ministre de Pologne dont la fille se maria en 1842 avec le prince Sapieha. La maison fut connue longtemps sous le nom de "maison du prince polonais".

La rue Heyrault figure sous ce nom sur un état du sectionnement électoral de 1831. On la trouve citée en 1834 à l'occasion d'un fait qui démontre bien que le formalisme administratif est chose ancienne. Le maire Collas voulut faire enlever deux arbres qui gênaient le débouché de la rue sur la route nationale. Il lui fallut pour cela obtenir l'autorisation du sous-préfet après un rapport détaillé de l'ingénieur ordinaire approuvé par l'ingénieur en chef du Département. L'un des arbres était mort, l'autre fut estimé 3,40 frs que le maire dut reverser aux Domaines.

## RUE DE L'ÎLE

##### (voie supprimée)

Cette rue, au cadastre de 1860, était ouverte entre la rue du Hameau et la Seine et formait la limite du lotissement de Gourcuff. Ultérieurement, le Comptoir Naud la prolongea jusqu'à la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, à l'angle de la rue de St-Cloud avec l'intention de la faire communiquer avec la route de Versailles par un chemin qui porta le nom de rue de la Contemplation avant d'être annexé à la rue de St-Cloud.

A la veille de la guerre de 1914, la municipalité était sur le point de transformer cette rue privée en voie publique. Mais la Société Renault acquit alors toutes les propriétés riveraines et ferma la rue en 1915 sous le prétexte de sécurité, avec l'appui des services de la Défense Nationale. La municipalité dut accepter, mais en exigeant le retour de la rue à la circulation publique. Renault porta plainte au Conseil d'État. La Ville argua que le fait que la rue était ouverte à la circulation publique depuis plus de 30 ans constituait une servitude que les propriétaires ne pouvaient supprimer. Le Conseil d'État refusa de statuer et renvoya les parties devant les tribunaux ordinaires (1919). Renault revint à la charge, mais cette fois le Conseil d'État, après plusieurs années de réflexion, le débouta pour la raison "qu'il n'avait pas justifié de ses diligences à faire trancher la question par l'autorité judiciaire". Durant tout ce temps, Renault avait continué à utiliser la rue et il en fut de même après.

En 1920 il avait obtenu la concession des autre rues voisines qu'il acquit en 1928. La rue de l'Ile fut passée sous silence du fait qu'elle n'était pas une voie publique. La servitude fut escamotée.

## RUE D'ISSY

### du 242, boulevard Jean Jaurès au 56, rue de Meudon

#### Longueur 290 mètres - Largeur 15 mètres

Cette rue fut tracée par M. de Gourcuff sur son lotissement en 1825-1830 et on lui donna son nom parce que, dans le lointain, on apercevait les coteaux d'Issy, mais non parce qu'elle menait à cet endroit. En ce temps il n'y avait ni pont ni bac entre Sèvres et Grenelle.

Comme la plupart des rues de Billancourt, elle était à l'abandon lorsque, le 28 juin 1894, le maire Clément proposa de l'incorporer à la voie publique en faisant remarquer que, quoique livrée à la circulation depuis fort longtemps, son mauvais état obligeait les convois funèbres venant de l'église à faire un long détour. Elle était devenue impraticable aux voitures et même aux piétons.

Le Conseil municipal accepta la largeur de 15 mètres avec cession du sol par les riverains et décida les travaux pour un montant de 20.397, 97, y compris 3% pour l'architecte-voyer. Le Préfet prononça le classement le 19 janvier 1895.

En 1938 la partie de la rue entre l'Église et la rue de Meudon fut dénommée rue Émile Pouget à l'occasion de l'inauguration de la Maison des Syndicats. Pouget, l'ex-Père Pénard de l'Anarchie, avait été ensuite secrétaire-adjoint de la C.G.T. C'est lui qui, beaucoup plus que Georges Sorel, fut, avec Pelloutier, le principal initiateur du syndicalisme révolutionnaire.

Pouget n'avait eu de son vivant aucun respect pour la Force Publique. Il aurait été ironique que les gendarmes, pour qui on construisit un casernement au 22 rue d'Issy en 1910, se fissent adresser leur courrier rue Émile Pouget. Hasard ou volonté, le nom nouveau n'alla pas jusque-là...

Le square Henri Barbusse, créé en 1930, est depuis peu occupé par la Patinoire et la Piscine.

## CHEMIN DE L'ISLE DE MER

##### (voie supprimée)

L'Isle de Mer, dite aussi l'Ile au Maire, avait sans doute été rattachée à la terre ferme à une époque pas très ancienne. Suivant un bulletin de la Société Historique de Suresnes, elle appartenait en 1669 à divers propriétaires : la paroisse de Suresnes, Mme Deschiens, les Dames de Montmartre et de Longchamp, M. de Noailles, la Charité de St-Cloud, l'Hôtel Dieu et l'Archevêque de Paris. Elle mesurait 50 de nos hectares. Ce chemin avait son point de départ vers l'Abreuvoir et allait se perdre dans les terres vers Longchamp. Il fut plus tard rectifié.

Comme il encadrait d'un côté le pré communal on le nommait aussi chemin des Communes. En 1856, la Ville de Paris l'annexa au Bois de Boulogne et le supprima dans sa partie nord, Le baron de Rothschild prit le reste pour sa propriété en arguant qu'il l'avait acquis en 1813. Il avait cependant été classé comme chemin vicinal.

## AVENUE JEAN -BAPTISTE CLEMENT

##### (voir GRANDE RUE )

### Route départementale N° 103

### du Bois de Boulogne à la place Rhin et Danube

#### Longueur 1.260 mètres - Largeurs 31 m. et 16 m.

Il est certain que l'antique village des Menus avait une communication avec celui de Saint-Cloud et lorsque l'église de Boulogne eut été édifiée (1320-1330), un chemin, peut-être partiellement le même, assura le même office. Mais nous ignorons totalement son parcours. Il y a au plus une probabilité pour qu'il ait correspondu à notre avenue J.B. Clément.

Dans tous les cas, ce ne devait être qu'un chemin de campagne. En 1659 le duc d'Orléans, frère du roi, acquiert le château de St-Cloud, l'agrandit considérablement et y fixe sa résidence. À peu près dans le même temps, le roi fait percer dans le Bois de Boulogne de nouvelles avenues. La plus large, partant de Passy, sera l'allée Royale et se prolongera au-delà de la porte dite de Boulogne par une route qui ira jusqu'au Pont de St-Cloud et desservira le château du duc d'Orléans. Cette route fut sans doute construite vers 1665.

Il est encore visible aujourd'hui, d'après la différence de largeur de la voie, atténuée d'ailleurs sous le Second Empire, que la partie la plus resserrée remonte à une époque plus ancienne que le reste. Il y avait donc eu des constructions aux abords de l'église. Il y a aussi une autre raison à cette différence : c'est que, à partir du chemin ou rue de Billancourt, la route se trouvait sur le territoire de la seigneurie de St-Cloud et non plus sur celui de celle de Boulogne. Ce territoire était presque inhabité et cultivé en vignobles. Un récit d'une fête en 1757 montre que les illuminations de St-Cloud commençaient à cette limite. Notons que, encore en 1828, on appelait "chaussée de St-Cloud" la partie en question alors que l'appellation "Grande rue de Boulogne" ne s'appliquait qu'à l'autre partie. Il existait d'ailleurs une autre dénomination, celle de "Pavé du Roi" ou plus simplement "le Pavé" parce que la route était pavée dans la traversée de Boulogne.

Ce n'est qu'au XVIIIe siècle que, avec le grossissement de l'agglomération, la Grande rue de Boulogne remplaça la "Grande rue des Menus" qui n'était autre que notre rue des Menus. Elle fut véritablement la Grande rue, centre de la vie du pays, du commerce et des habitations bourgeoises jusqu'aux approches du XXe siècle.

La construction de la route de la Reine en 1786 réduisit la circulation sur la Grande rue, du moins si l'on en croit le maire Pance, se plaignant en 1805 que l'Empereur n'y passe pas. D'autres papiers ne confirment pas cette affirmation. En 1790, la partie orientale de St-Cloud avait été réunie à la commune de Boulogne, qui, dès lors, posséda les deux parties de la route. L'assertion que la première mairie aurait eu son siège au n° 35 est vraisemblablement erronée.

Il est sûr, en tous cas, que les souverains, allant de Paris à St-Cloud, leur résidence d'été préférée, ou en revenant, passèrent fréquemment par la Grande rue jusqu'en 1870, ce qui amena les municipalités successives à se préoccuper de l'aménagement de cette voie en sollicitant l'aide du roi ou de l'empereur à plusieurs reprises pour le pavage, l'éclairage, les égouts, les trottoirs, l'arrosage.

Le premier égout souterrain de Boulogne fut établi en 1848 dans cette rue par le Département, comme entreprise contre le chômage. Sous le Second Empire, le souci de la sûreté. L'Empereur amène le Préfet à faire pression sur la commune pour mieux éclairer la route -ainsi après l'attentat d'Orsini- et à l'élargir à certains endroits. Avec quelque exagération, Mahias compare la Grande rue à la rue de Rivoli. Le même s'émerveille du superbe point de vue qu'elle présente vue du Bois.

Le percement du "Grand Boulevard" (1870), après la reconstruction de l'Église et l'établissement du Marché, augmenta l'intensité de la circulation. Cependant, ces mêmes causes contribuèrent à déplacer le centre de gravité de la commune vers le sud, notamment vers le boulevard de Strasbourg. Les grandes usines de Billancourt, après 1900 et surtout 1914, y contribuèrent fortement.

En 1919, il n'y avait plus de "Grande rue" à Boulogne, au sens traditionnel du terme, et, avec quelque dédain du passé de la ville, le Conseil municipal décida d'en changer le nom en celui d'avenue Jean-Baptiste Clément.

J.B. Clément (1836-1903), chansonnier révolutionnaire et un des fondateurs du parti socialiste en 1880, ancien membre de la Commune et maire de Montmartre en 1871, était né à Boulogne. Fils du meunier du pont de St-Cloud, disparu en 1840, il avait quitté son pays natal de bonne heure et n'y avait pas joué de rôle.

Une tradition assure que la première mairie de Boulogne fut établie au n° 35 (actuel) de cette rue. Mais il semble qu'elle soit erronée et il y a eu vraisemblablement confusion. Si la mairie siégea à cet emplacement, ce fut entre 1813 et 1825 durant le temps que son local antérieur près de l'église fut occupé par le curé qui l'avait revendiqué. Il est plus certain que la maison qui fait l'angle avec la rue de Larochefoucauld fut celle de Pierre Vauthier, maire de Boulogne à 4 reprises entre 1791 et 1814. Le docteur Jules Bezançon, qui fut maire en 1870-1871, habita la Grande rue durant près d'un demi-siècle. L'explorateur Alfred Marche, compagnon de Brazza, naquit au n° 37 (ancien) en 1844.

## RUE JEAN BOUVERI

Le 12 octobre 1937, le Conseil municipal décida d'attribuer le nom de Jean Bouveri, ancien maire et député socialiste de Montceau-les-Mines, à la rue qui devait relier, au long de l'Hôtel des Postes alors en construction, le boulevard de la République a la rue Paul Bert.

Le 23 avril 1936, l'assemblée avait classé la rue sur une partie de sa longueur. Mais elle n'est en fait qu'un passage.

## BOULEVARD JEAN JAURES

##### (Boulevard de STRASBOURG) chemin départemental n° 2

### du 47, avenue J.B. Clément au Pont de Billancourt

#### Longueur 2.400 mètres - Largeur 18 mètres

En 1860, la plaine de Billancourt qui, jusqu'alors, était incluse dans la commune d'Auteuil, fut annexée à la commune de Boulogne. Il s'agissait d'un quartier délaissé par l'administration éloignée d'Auteuil et dont une grande partie appartenait au Comptoir Bonnard (Naud successeur) qui entreprenait d'y percer des rues en vue de lotir ses propriétés. Avant même l'annexion, il avait entrepris l'établissement d'une avenue, désignée par avance sous le nom d'avenue du Bois de Boulogne, qui devait relier le futur pont de Billancourt, alors en projet, avec la route de Versailles et la route des Princes à leur confluent -aujourd'hui place Marcel Sembat. L'intention du lotisseur était de faire de cette avenue une voie résidentielle soumise à des servitudes de construction analogues à celle du lotissement de Gourcuff et du Parc des Princes. Le Département reprit le projet à son compte. L'avenue était à peu près achevée en 1863 en même temps que les ponts de Billancourt.

Dans ce même temps, le Conseil municipal de Boulogne envisageait la construction d'un marché couvert en se contentant, pour le desservir, d'une courte rue qui aurait relié la rue des Tilleuls a la rue des Écoles (Escudier). Il en fut ainsi décidé en 1860.

L'achèvement de l'avenue qui donnait accès au pont de Billancourt amena le maire Thieble à envisager de la prolonger en utilisant la rue de la Saussière qui, en ce temps, allait de la route de Versailles (Sembat) a la rue de Paris (1862). Il y aurait eu un hiatus entre la rue de Paris et la rue des Écoles et la rue des Tilleuls et l'église.

La Préfet Haussmann intervint et jugea qu'une voie unique s'imposait pour relier les communes de la rive gauche à Boulogne et au Bois de Boulogne. La dépense était évaluée à 720.000 frs et notre Conseil Municipal devait y contribuer. En présentant l'affaire à son Conseil le 5 juillet 1863, le maire, non sans humour, déclara qu'il ne s'agissait pas de reconnaître les avantages de cette grande et belle avenue mais de trouver les fonds. Heureusement, ajoutât-il, cette opération peut entraîner l'inutilité de deux autres projetées, celle de la rue du Marché et celle du prolongement de la rue de la Saussière. Il propose d'offrir les crédits au Département, soit 60.000 frs. Le Conseil approuve. L'avenue est dite "des ponts de Billancourt", ailleurs "du Bois de Boulogne".

Mais, le 14 février 1864, M. Thieble expose à son conseil que le "Grand Boulevard" va prendre sur son parcours une partie du futur marché. Il faudra aussi rectifier le tracé entre la route de Versailles et le pont, échanger des terrains. Les propriétaires en veulent de 13 à 16,80 le mètre. Le Conseil reconnaît que ces prix sont très élevés mais qu'il faut les accepter ; ce n'est d'ailleurs qu'un avis car c'est le budget du Département qui paye... Tous ces vendeurs avaient acquis leurs terrains du Comptoir Naud a des prix très inférieurs.

Le Préfet Haussmann imposa une rectification "de manière que l'axe se trouve dans la direction du point axial du clocher de l'église de Boulogne" -selon l'arrêté de classement du 13 février 1866. Un décret du 14 novembre de la même année déclara l'utilité publique du chemin vicinal de grande communication n° 2 de Clamart au Bois de Boulogne. Les alignements définitifs ne furent approuvés que par un arrêté préfectoral du 3 mars 1873.

La voie fut à peu près achevée en 1869 par la démolition de l'immeuble Thibault, Grande rue, payé 55.000 frs plus 16.000 au locataire, mais la viabilité ne fut terminée qu'après la guerre. La déclaration de guerre en juillet survint alors que la fête communale battait son plein et qu'on venait d'inaugurer le "Grand Boulevard" par une course de vélocipèdes. Le 12 septembre 1870, alors que l'armée allemande approchait de Paris, le Conseil municipal décidait de la dénommer "boulevard de Strasbourg" pour honorer la défense de cette ville.

Le 1er mars 1871, l'armée allemande, qui avait traversé la Seine sur des ponts de bateaux, passait par la nouvelle voie pour aller camper dans le Bois de Boulogne en attendant d'aller défiler sous l'Arc de Triomphe. Elle la parcourait dans l'autre sens trois jours après pour regagner la rive gauche.

Le boulevard est devenu la voie commerciale de Boulogne-Billancourt et a remplacé dans cet office l'ancienne Grande rue. Le mouvement s'est d'abord dessiné en direction du marché de Boulogne, qui, en l'espèce, a joué le rôle déterminant. Vers 1900, les constructions ni les boutiques ne dépassaient guère l'avenue de la Reine. Les bâtiments de la

Justice de Paix, vers 1908, 11 achèvement de la première partie du boulevard de la République en 1910, le mouvement des usines de guerre en 1914-18, l'ouverture du cinéma "Le Capitole" en 1920, contribuèrent à accentuer le développement vers le sud de cette "rue du Commerce".

Durant longtemps, elle avait été parcourue d'un bout à l'autre par un pittoresque tramway dénommé "La Tortue" ou "l'Aquarium" et qu'un seul cheval tirait. Son conducteur abandonnait les rênes et le laissait marcher tranquillement pour faire sa recette ou chasser les gosses qui grimpaient à l'arrière. L'animal, dressé par une longue habitude, s'arrêtait tout seul aux endroits voulus. Inauguré en 1880, ce véhicule hippomobile dura jusqu'à son remplacement par la traction électrique en 1912.

Le nom de Jaurès a été donné au boulevard par une délibération du 12 mars 1920 approuvée par un décret du 3 juillet.

À partir de 1930 les constructions garnirent davantage la partie du boulevard entre la Seine et la rue du Point-du-Jour. La liaison entre cette partie et la place Sembat en tant que développement commercial est postérieure à la dernière guerre. Aujourd'hui, le commerce domine le boulevard dans toute son étendue.

## PASSAGE JOANNOT

### (du boulevard Jean Jaurès à la rue des Tilleuls)

Ce court passage de piétons s'appelait autrefois sente ou impasse des Chiens, corruption du nom de Pierre Deschiens, seigneur de Valcourt et autres lieux, qui possédait sous Louis XIV la grande propriété dite à tort du chancelier d'Aguesseau. Ce sentier prenait naissance sur la Grande rue, à la hauteur de la rue d'Aguesseau, laquelle n'existait pas à cette époque, et il desservait le potager du domaine.

Lorsque fut percée la rue dite plus tard d'Aguesseau, l'acquéreur de cette partie du domaine, l'entrepreneur du bâtiment Joannot en reporta l'entrée sur cette rue (1810). Pour des raisons assez obscures le chemin porta le nom d'impasse du Tac ou des Chiens, expressions qu'on trouve dans un acte de vente de 1835, mentionnant que Joannot a vendu une terre "en marais" (jardin maraîcher) au sieur Châtenay. Un autre acte de 1850 assure qu'il a 91 mètres de long et 3m 248 de largeur ! Le "marais" fut acquis par la commune en 1853 pour les écoles Fessart et le boulevard de Strasbourg prit le reste de ce côté.

À l'autre extrémité il avait été élargi vers 1840 pour amorcer une rue qu'on dénomma d'abord rue du Tac et qu'on relia vers 1850 a la rue des Tilleuls. Le peu qui restait de l'impasse devint le passage que nous connaissons et que les riverains tinrent à conserver.

## RUE JOSEPH BERNARD

##### (voir rue GUTENBERG)

### de la rue Nungesser et Coli à l'avenue Victor Hugo

#### Longueur 120 mètres - Largeur 12 mètres

## RUE JULES BREGER

### de la rue Couchot a l'avenue du Général Leclerc

#### Longueur 127 mètres - Largeur 10 mètres

M. Jules Brégère, architecte, demeurant 118, rue Mozart, acquit en 1899 des parcelles de terrain formant un quadrilatère entre la route de Versailles et les rues de Bellevue, Silly et Couchot, qu'il vendit par lots de 100 à 700 mètres après avoir percé une rue qui, naturellement, prit son nom et le garda.

Le prospectus de la vente portait : "Terrains à vendre à Boulogne près Paris, par lots au gré de l'acquéreur depuis 15 francs le mètre". Même si l'acquéreur l'avait payé 20 francs, et en supposant qu'il ait vécu jusqu'à nos jours -il serait loin d'être centenaire ! - et qu'il ait gardé son terrain, on peut rêver à la plus-value, surtout si on la compare à celle du pauvre type qui avait acquis et gardé du 3% français…

Conformément à la loi sur les lotissements, la commune imposa un syndicat des propriétaires en vue de la mise en état de viabilité et d'assainissement. Elle avança le montant de la dépense, soit 160.000 frs, en se remboursant en 10 ans, après avoir fait effectuer les travaux par l'entreprise Livernet, en juin-juillet 1936.

La décision de classement avait été prise le 6 mars 1935 et le Préfet, en constatant que la largeur était de 12 mètres, approuva le 19 janvier 1938.

## RUE JULES FERRY

### de la rue de St-Cloud à la sente Deschandeliers

#### Longueur 200 mètres - Largeur 12 mètres

Vers 1900 cette rue fut ouverte par le Comptoir Naud sur un des derniers terrains qu'il possédait dans Billancourt o En 1905, M. Naud demanda au maire le classement de la rue en offrant d'acquérir à ses frais une parcelle qui gênait pour la prolonger jusqu'à la rue Heinrich. Le maire refusa et accepta seulement de donner à cette rue privée le nom de Jules Ferry en l'honneur, non du fondateur de l'école laïque, mais du créateur de l'empire colonial français.

En vue d'appliquer la loi sur les lotissements et les voies privées, le maire Morizet, en mai 1923, convoqua M. Naud et lui demanda de reprendre l'opération, considérant qu'on ne pourrait classer la rue tant qu'elle se terminerait en impasse. M. Naud lui répondit que l'affaire ne l'intéressait plus. Le sol de la rue lui appartenait encore et les riverains, ses acquéreurs, lui remboursaient les frais d'entretien. Mais ceux-ci s'étaient engagés à payer à la commune, en cas de classement, les dépenses supplémentaires pour la viabilité et l'assainissement. La rue était alors pourvue d'eau, de gaz et d1égout.

La rue ne fut pas prolongée et s'arrêta à la sente Deschandeliers. Le Conseil municipal la classa le 1er mars 1925 à 12 mètres de largeur. Les riverains payèrent à la Ville 15.990 frs, répartis sur 31 têtes.

## PLACE JULES GUESDE

##### (place NATIONALE)

La Société de Gourcuff, en traçant le plan des voies de son lotissement, en fixa le centre à cet endroit et y créa une "Grande Place" où aboutirent les avenues qu'elle avait établies, La "Grande Place" fut dénommée place Napoléon sous l'empire et, à la chute de l'Empire, place Nationale, Celui de Jules Guesde, fondateur du Parti ouvrier socialiste, lui a été donné par le Conseil municipal le 1er août 1925, ce que le Préfet confirma le 8 octobre. On voit ici l'influence des vicissitudes politiques.

Si la place a conservé ses dimensions d'origine son aspect a varié au cours des temps. Jusque vers 1900, si elle était à peu près déserte l'hiver, alors que le quartier était totalement résidentiel, elle était la promenade des gens du quartier, dont beaucoup étaient des estivants, à la belle saison. La Banque Bonnard, qui lotit Billancourt après M. de Gourcuff, voulant favoriser la vente de ses terrains, y organisa une fête en 1861 avec envol de ballon, attraction qui se renouvela à cet endroit jusqu'en 1914. La fête avait eu lieu à l'occasion de l'inauguration des ponts de Billancourt.

De 1869 à 1887, un marché d'approvisionnement se tint sur la place avant d'être transféré sur la contre-allée de la route de Versailles puis à son emplacement actuel. La fête foraine de Billancourt y eut aussi son siège avant 1914. Un petit square avec un bassin central et poissons rouges embellissait le centre de la place.

L'endroit prit de l'animation lorsqu'on y fit passer en 1900 le tramway d'Auteuil à Issy et à la porte de Versailles, ce qui dura jusqu'en 1935. Cette animation s'accentua avec le développement de l'usine Renault qui atteignit la place durant la guerre de 1914-1918 et, ayant fermé la rue Gustave Sandoz, put établir là sa principale porte d'accès. Celle-ci, depuis, voit des milliers d'ouvriers s'y engouffrer et en sortir plusieurs fois par jour. À l'époque où le tramway existait, ses voitures étaient l'objet de véritables prises d'assaut, à la sortie du soir plus particulièrement.

La place a connu des manifestations du personnel des usines à maintes reprises, souvent même des bagarres assez vives, depuis 1918, et il est vraisemblable qu'elle en connaîtra encore. La sortie des ouvriers en cortège après la grève et l'occupation des usines en juin 1936 furent un spectacle assez extraordinaire.

## RUE JULES HENRIPRÉ

### de la rue de la Saussière à la rue Galliéni

#### Longueur 105 mètres - Largeur 18 mètres

Établie en 1934 lors de l'achèvement de l'Hôtel de Ville, elle donne accès aux bureaux municipaux. Son nom lui a été donné par le Conseil municipal le 30 novembre 1934 et le Préfet approuva par arrêté du 9 janvier 1935.

Jules Henripré (1353-1934), né à Lille, se fixa à Boulogne en 1893 et y habita jusqu'à sa mort. Il fut longtemps secrétaire de la Bourse du Travail et chef du parti socialiste qui le présenta dans des élections à la Chambre des Députés (1906) et au Conseil Général (1900-1906) Il avait été élu au conseil d'arrondissement en 1896 et le présida un temps. Conseiller municipal de 1904 à 1912 puis de 1919 à son décès, adjoint au maire, il fut élu maire à la suite de la révocation momentanée de Morizet et rendit la place à celui-ci à l'expiration du délai d'un an.

## RUE JULES SIMON

### de la rue du Château à la rue Louis Pasteur

#### Longueur 88 mètres - Largeur 12 mètres

Le 6 juillet 1903, M. Frédéric Magisson, entrepreneur de travaux publics à Paris, 21-23, rue de l'amiral Roussin, demandait à ouvrir une voie de 10 mètres dans sa propriété, entre les rues du Château et Louis Pasteur. Le 15 septembre 1904, l'agent-voyer constatait que la viabilité avait été faite avec des matériaux "aussi usés que possible".

À la suite de la loi sur les lotissements, la Ville engagea des pourparlers avec les ayants-droit de M. Magisson. Ces propriétaires estimèrent que le prix de 10 frs par mètre de façade qu'on leur demandait était trop élevé.

Après la guerre, les locataires protestent parce que, lors des grosses pluies, les eaux d'égout refluent dans les cours. On reprend la question du classement.

Le Conseil municipal l'accepte le 30 octobre 1926 mais les prix ont changé : il s'agit de 174 frs par mètre. Le Préfet approuva le 1er février 1927.

La rue qui s'était appelée au temps rue Frédéric Magisson fut baptisée rue Jules Simon nous ne savons comment, probablement par les propriétaires. Le Conseil entérina. Jules Simon, alors farouche républicain, avait été élu député de la banlieue en 1869 et était un peu connu à Boulogne. Son programme de 1869 ne survécut pas à son passage au gouvernement.

## RUE DE K0UFRA

### du 81, avenue André Morizet à la rue du 6-Juin

Classée par le Conseil Municipal le 22 février 1951, la rue a été dénommée par lui le 7 avril 1952 pour rappeler un exploit du général Leclerc en Lybie contre 1 Italiens,

Elle a été inaugurée le 22 mars 1953.

## RUE DE LA R0CHEF0UCAULD

### du 27, avenue J.B. Clément au 24, rue Denfert-Rochereau

#### Longueur 430 mètres - Largeur 12 mètres

L'histoire de cette rue se lie de façon étroite à celle du blanchissage du linge. Elle remonte à peu près à l'an 1750 et son nom est celui de l'abbesse de Montmartre, seigneur de Boulogne, en fonctions à l'époque. Sa parfaite régularité, le premier exemple d'une voie rectiligne en ce pays, fait présumer qu'elle fut établie par l'autorité seigneuriale. Les archives de la Prévôté montrent que les représentants de l'abbaye, en délivrant les autorisations d'alignement, s'attachaient à la conserver. Sous l'Empire, le maire Pance dira qu'elle est la plus belle de Boulogne...

L'industrie de la blanchisserie était alors en pleine expansion dans le pays et c'est elle qui entraînait alors l'augmentation de la population. Les blanchisseurs des Menus, gênés par les grands jardins bourgeois, se portèrent sur ce côté de la Grande rue en constituant un quartier qu'on appela le Petit ou le Nouveau Boulogne. On nommait la nouvelle rue aussi bien rue du Petit Boulogne que rue de Larochefoucauld.

Les nombreuses buanderies de la rue employaient des quantités considérables d'eau. Ne sachant comment s'en débarrasser, on les déversait sur la rue ou bien on les conduisait dans des trous appelés "cloaques" situés derrière les buanderies. Or, la rue, dépourvue de pente, demeurait parsemée de trous toujours remplis d'eaux sales au point que les habitants, pour préserver leurs logements de l'inondation, durent rehausser le seuil de ceux-ci, ce qui les obligeait à se courber pour entrer chez eux.

En 1791, le maire Breuillié, blanchisseur de son état, fit faire une étude par un ingénieur du Département qui demeura sans résultat, faute de fonds. Le problème devint aigu avec la reprise de cette industrie. Sous l'Empire, dans presque toutes les séances du Conseil municipal il est question des "eaux lexivielles" et plus particulièrement de celles de la rue de Larochefoucauld. Une solution médiocre serait d'établir un caniveau au milieu de la rue, mais les blanchisseurs arguent que le manque de pente lui enlèverait son utilité et ils se refusent à en faire les frais. Sous la pression du ministre comte Mollien, qui avait sa maison de campagne à côté, le Préfet impose une réglementation et notamment l'obligation d'une autorisation pour ouvrir une nouvelle buanderie et on commence ce caniveau en 1810. Mais on le fait avec tellement d'économie que les pavés se disjoignent. Il y a non seulement des trous mais les charrettes culbutent sur les pavés et parfois se brisent. On appelait ce caniveau axial une "chaussée fendue". En même temps on se plaint des "cloaques" qui se multiplient parce que, rapidement colmatés, il faut en ouvrir d'autres constamment. En 1810 il y en avait 80 derrière la rue de Larochefoucauld. Parfois, des enfants glissaient sur leurs bords et s'y noyaient. Leur odeur était telle l'été que les maires se lamentent parce qu'elle chasse les "bourgeois" qui venaient passer la belle saison à Boulogne. Le maire Vauthier se flatte un moment d'une amélioration mais les plaintes se prolongent jusqu'en 1825-1827. La construction d'un égout à ciel ouvert dit le Grand caniveau, partant de l'extrémité de la rue, drainera les eaux à la Seine en longeant une partie du Bois et la propriété Rothschild. Ce fossé subsistera jusqu'en 1855.

La largeur de la rue était primitivement de 8 mètres. En 1835, le Conseil entend une pétition des riverains qui déclare qu'"il n'est pas raisonnable de classer la rue à 10 mètres" et le maire ayant émis l'avis que, du fait qu'elle se terminait devant le mur du Bois de Boulogne, elle n'avait pas d'avenir, on décida de ne rien changer. "La force des choses", sous la forme d'un arrêté du Préfet, imposa les 10 mètres en 1852, en principe tout au moins. Une chaussée "bombée", avec deux caniveaux latéraux et trottoirs, fut ébauchée vers 1840 pour remplacer l'ancienne chaussée "fendue", un égout souterrain commencé en 1854.

La rue fut, durant longtemps, le principal siège de la blanchisserie. Au milieu du XIXe siècle il y avait là plus de 50 de ces établissements, tous disparus aujourd'hui. De grands séchoirs se trouvaient à l'arrière, parfois assez loin, sur le plateau des Guérets.

Sous la Révolution la rue fut dénommée rue de la République, conservant ce nom jusqu'en 1808. On sait que Napoléon était empereur en vertu des constitutions de la République. Le maire Vauthier, marchand mercier, avait sa boutique et son logis à l'angle de la rue et de la Grande rue. Sa maison existe encore. Il y mourut en 1814, s'étant donné la mort, dit-on "pour ne pas voir l'ennemi souiller le sol de la Patrie". En 1848, elle reprit ce nom de rue de la République, lequel disparut on ne sait trop comment 3 ans plus tard. Aucune des républiques ressuscitées depuis n'a pensé à le lui redonner.

Nous ne savons si l'opinion républicaine joua un rôle dans la bagarre qui se livra dans cette rue en 1832 entre fidèles de l'Église "française" de l'abbé Châtel et fidèles de l'Église "romaine". À distance, cette passion pour la théologie nous paraît admirable mais un peu étonnante à l'époque louis-philipparde, et dans une cité presque exclusivement consacrée à laver le linge sale de la capitale.

## AVENUE DE LATTRE DE TASSIGNY

##### (voir CHAUSSEE DU PONT)

## RUE LAZARE HOCHE

### du 92, rue Denfert Rochereau au 36, rue de l'Est

#### Longueur 179 mètres - Largeur 12 mètres

En 1881 le Conseil municipal eut l'intention de percer cette rue et dans ce but échanger un terrain avec M. Boussugue pour l'amorcer. L'acte rappelle les prix payés dans les temps plus anciens : en 1820, 1298m² pour 300 frs : en 1817, le même avait été loué pour 10 frs de rente représentant un capital de 200 frs. L'échange de 1881 ne mentionne aucun prix, il se faisait pour des surfaces comparables.

L'intention ne se concrétisa, très timidement, qu'en 1903 en vue de la desserte de la nouvelle école des filles. Elle n'alla pas plus loin. On donna le nom de Lazare Hoche à ce début par délibération du 8 janvier 1905 approuvée par décret du 7 février 1905. Le Conseil municipal, nationaliste à l'époque, entendait honorer le général français (1768-1797) mais non le révolutionnaire, quoique Hoche ait été l'un et l'autre.

Le prolongement jusqu'à la rue de l'Est fut réalisé à la suite des délibérations des 21 avril et 10 novembre 1912 et de l'arrêté du Préfet du 24 décembre suivant, les riverains s'étant engagés à verser 30 frs par mètre de façade. Ce chiffre élevé représentait une participation aux frais de viabilité et, ceci est une rareté, une partie de la plus-value éventuelle du prix du terrain.

## RUE LEGRAND

##### (voie réunie à la rue Galliéni)

L'histoire de cette rue se rattache à celle de la rue de la Plaine (Galliéni), à qui on a fini par l'annexer. Vers 1840, la plaine de Boulogne était envahie par les eaux des blanchisseurs installés dans les rues de la Maladrerie (Bellevue), de Silly, d'Aguesseau, qui ne s'écoulaient pas faute de pente et se trouvaient d'ailleurs arrêtées par la chaussée de la rue de Sèvres, récemment rehaussée à l'occasion de sa promotion à l'état de chemin départemental. La blanchisserie du sieur Legrand se trouvait à cet endroit et, tout en gênant les voisins, était elle-même gênée. Legrand, adjoint au maire, et son gendre Ouachée, offrirent le terrain nécessaire pour une rue de 10 mètres destinée à faire passer les eaux entre la rue de Sèvres et la Seine, à la condition que cette rue porterait le nom de Legrand (1851). Ceci se passait à un moment où le projet de rue "de la Plaine" paraissait abandonné. La Commission administrative faisant office de Conseil municipal accepta le 5 décembre 1852 et le Préfet confirma le 29 en précisant que la rue s'appellerait rue Legrand. Presque aussitôt, on reprit le projet de la rue de la Plaine.

Une pétition du 22 mai 1903 se plaint d'un terrain non clos situé à l'angle des rues de Sèvres et Legrand "qui sert de lieu de réunion à de nombreux enfants dont les cris et les ébats sont une gêne pour les riverains et les voisins, et de réceptacle à tous les détritus et de w-c aux parents". Le quartier était alors presque inhabité... Le 3 juin de la même année, le Conseil municipal refusait de changer le nom de la rue en celui de rue de la Plaine pour respecter la volonté du donateur de 1851. Le temps passa... Le 22 mai 1936, le Conseil municipal décida que la rue Legrand deviendrait une partie de la rue Galliéni "dont elle n'est qu'un prolongement".

## PASSAGE LEGRAND

### du 91, avenue Édouard Vaillant au 94, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

#### Longueur 124 mètres - Largeur 4 mètres

Le prolongement de la rue des Longs Prés entre la rue du Vieux-Pont et la route de Versailles avait été décidé les 19 mai 1867 et 14 novembre 1869, le crédit voté. La guerre de 1870 fit surseoir. On y revint en 1878 et plusieurs séances du Conseil municipal discutèrent du prix de la propriété Renaud. Ce propriétaire acceptait 5 frs du mètre en 1869, 10 ans plus tard il en voulait 10. On se contenta d'un passage de 3 mètres établi par M. Renaud qui devint public et prit le nom d'un propriétaire. Quand on reparla de l'affaire, on se trouva devant l'usine Plassard, venue là en 1897. Le Conseil municipal demanda l'expropriation mais le Conseil d'État, en mai 1900, déclara la rue inutile. Le Préfet accepta l'élargissement à 4 mètres. Nouvel effort en 1920. On discute avec Plassard qui voudrait qu'on lui paye le 4ème mètre pris en 1900. Le Préfet stoppe l'affaire.

## RUE LEM0INE

### du 60, avenue J.B. Clément à la rue Tisserant

#### Longueur 132 mètres - Largeur 12 mètres

M. Alexis Lemoine possédait le terrain sur lequel a été bâtie la Salle des Fêtes, et qui correspondait à l'ancien hôtel de Narbonne qu'avait habité Cambacérès. En 1893 il décida de le vendre et, pour le lotir, y perça des rues dites A, B, C, et une autre à laquelle il donna son nom. La Ville lui proposa d'échanger une partie de son domaine contre le bâtiment de l'Ancienne Mairie, rue de Montmorency, ce qu'il accepta. Une convention en ce sens fut approuvée par le Conseil municipal les 29 juin 1893 et 30 mai 1894. Il était spécifié que la commune ferait la viabilité de la rue Lemoine et conserverait ce nom. Le Préfet classa définitivement la rue le 29 avril 1895,

En 1915, M. Eugène Legret légua par testament un bel Immeuble de cette rue au Bureau de Bienfaisance.

## RUE LIOT

### du 19, avenue du Général Leclerc au 152, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

#### Longueur 150 mètres - Largeur 12 mètres

Le 7 janvier 1895, le maire Clément signait avec M. Peltier une convention par laquelle celui-ci cédait à la commune une superficie de 6.638 m² 39 destinée à l'établissement d'un marché d'alimentation et au percement de 4 rues. Le prix de base était de 15 frs le mètre. Les signataires n'eurent pas de chance, M. Peltier, ancien propriétaire de la future usine Carnaud, mourut le 8 novembre 1895 et M. Clément ne fut pas réélu à l'élection de l'année suivante, battu par une coalition dont faisait partie le groupe des Intérêts de Billancourt qui lui reprochait notamment le coût élevé du projet de marché, d'ailleurs avec assez peu de bonne foi Les adversaires de M. Clément, une fois élus, exécutèrent d'ailleurs le marché et n'en reçurent pas non plus de compliments.

Naturellement, aucune des 4 voies ne reçut le non de Clément, mais on donna à l'une d'elles le nom d'un maire qui n'avait été pour rien dans le marché, ce qui, peut-être, vexa l'autre. Le Conseil municipal, le 9 juin 1897, décida qu'une des rues porterait le nom de Liot, maire de 1876 à 1892, décédé le 23 février 1893. Un décret approuva le 17 août. Le geste était d'autant plus méritoire que le Conseil municipal de 1897 était composé en partie de gens qui avaient combattu M. Liot de son vivant. C'était notamment le cas du maire Joachum, chef du parti radical local. Mais M. Liot avait assuré honnêtement une gestion efficace et cela n'était pas oublié.

## AVENUE DE LONGCHAMP

### du 48, avenue J.B. Clément au 5, boulevard Anatole France

#### Longueur 480 mètres - Largeur 20 mètres

Cette belle avenue est la descendante authentique d'un chemin sinueux et étroit qui suivait le même parcours et reliait l'Église de Boulogne, qui date de 1330, à l'abbaye de Longchamp, qui remonte à 1260. Selon toute vraisemblance, le XIVe siècle marquerait son origine. Il est toutefois singulier que l'entrée de l'église se trouvait du côté opposé au chemin. Celui-ci, au XVIIIe siècle, apparaît bordé de belles propriétés comme celles de la marquise de Forcalquier que le Roi Louis XV honora de ses faveurs vers 1745. En 1797, un arrêté du Département lui attribue une largeur de 26 pieds, un état de 1825 : 9 mètres, un autre de 1833 : 10 mètres. Mais, en 1856, au sujet d'un litige, le Conseil municipal reconnaîtra qu'il n'a pas plus de 6 mètres sur une partie de son parcours. On distinguait d'ailleurs le chemin de Longchamp de la rue de Longchamp, l'un prolongeant l'autre, depuis le classement régulier des voies publiques (1825).

Le chemin desservait le cimetière établi dans la plaine de Longchamp en 1807 ainsi que les cultures et maisons de campagne qui avaient remplacé l'ancienne abbaye, supprimée en 1792 et détruite en 1795. Plus près de l'église se trouvaient, au voisinage des résidences bourgeoises, des établissements insalubres. Les bouchers et charcutiers tuaient leurs bêtes à côté de la belle maison Rendu et de la pension Franche. En 1832 l'épidémie de choléra effraya la municipalité qui fit fermer en toute hâte le dépotoir de vidanges et transporta sa "marchandise" a la voirie du Gros Caillou.

Le premier temple de l'Église française s'était établi en 1831 dans la maison de l'entrepreneur Joannot, à côté du presbytère. Celui-ci avait été installé en 1824 dans la maison Chauvel, voisine de l'ancien presbytère d'avant 1793. Reconstruit en 1844 il fut démoli en 1862 pour l'alignement de l'avenue et reconstruit à nouveau. Depuis 1921, il a été repris au curé et transformé en établissement de bains-douches.

En 1844, la famille Rendu, universitaires connus, vendit par lots son domaine. Une partie fut acquise par les époux Escudier et est devenue en 1891 l'Institution Notre-Dame. Un lot fut acquis par M. Franche, qui paya un terrain de 22 ares 44 : 7.875 frs, prix très faible pour l'époque étant donné l'emplacement. La pension Franche, fondée dans cette rue en 1792, fut transférée en 1850 au 3 Grande rue.

En 1852, un redressement de la rue fit disparaître bouchers et charcutiers tueurs de bêtes sur place. Deux ans après commençait la transformation du Bois de Boulogne qui entraîna, en 1856, l'expropriation de la partie du chemin de Longchamp située désormais à l'intérieur de la promenade. Le Conseil municipal en demandait 6 frs par mètre, mais la Ville de Paris n'accorda que 10.188 frs 94 pour 58 ares 06, en faisant valoir que le chemin, soumis à la "servitude d'échelle" aurait pu être considéré comme le chemin de clôture du Bois de Boulogne.

Quant à la partie conservée dite rue de Longchamp, le Préfet Haussmann, par arrêté du 10 mars 1856, décida qu'on lui donnerait une largeur de 30 mètres, dont 5 mètres de chaque côté constituerait une zone d'isolement à l'intérieur des propriétés. Celles-ci durent être soumises aux servitudes es--thétiques définies pour l'avenue de l'Impératrice (Foch). Cette décision entraîna des expropriations et facilita en même temps la clôture des terrains du baron de Rothschild. Le 19 décembre 1862, le Conseil Général de la Seine décida que le chemin de grande communication de Sèvres à Neuilly, qui passait par là, serait supprimée Un acte du 3 mars 1873 incorpora l'avenue de Longchamp dans le chemin de Clamart au Bois de Boulogne (C.V.G.C. n° 2).

## RUE DES LONGS PRES

### du 117, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres au 104, rue du Point-du-Jour

#### Longueur 430 mètres - Largeur 12 mètres

Le "long-pré" était un lieu-dit signalé au XVIIIe siècle. Une dame de Longpré, nom orthographié aussi Lompré, fut seigneur d'une partie du Fief Baudoin à la même époque. Un acte de partage de 1779 mentionne la terre de Longpré au Fief Baudoin. En 1850 il n'existait d'autres voies dans ce quartier que la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, l'ancienne route royale de Versailles et le chemin de Billancourt, aujourd'hui rue du Point-du-Jour. En 1855, les terrains furent acquis par le Comptoir Bonnard, qui établit la rue à laquelle il donna le nom de l'ancien lieu-dit. Aussitôt après l'annexion de Billancourt à Boulogne, le Conseil municipal envisagea de donner une issue à la rue sur la route de Versailles et vota en ce sens en 1867 et 1869. Un crédit de 15.039, 92 fut voté pour les indemnités. Ce fut le début de l'histoire du passage Legrand dit alors passage des Longs prés, qui n'est pas encore terminée de nos jours. À l'époque il s'agissait de désaccord sur le prix du terrains 5 frs en 1869 offert, 10 frs en 1879 demandé. Plus tard ce fut l'usine Plassard qui fut en cause.

En 1869, la Ville avait acquis un terrain à l'angle de la rue des Longs prés et de la rue du Vieux Pont pour y édifier une école. Elle y renonça quand elle apprit qu'il y avait eu là une carrière et l'échangea pour celui de la rue de Clamart, qui avait été aussi fouillé -ce qu'on apprit après coup !

La rue actuelle des Longs prés, entretenue par le Comptoir Naud, successeur de Bonnard, fut transmise par lui aux propriétaires riverains en 1885 et dès lors cessa de l'être. Un rapport du conducteur-voyer en 1897 lui reconnaissait une largeur de 12 mètres avec une chaussée de 7m 30, tout dans un état déplorable. Il existait des bombements de 25 à 30 c/m de flèche dans lesquels les tombereaux avaient fait des ornières et des cloaques, notamment au carrefour de la rue du Dôme- où le passage était absolument impraticable pour les piétons. Le Conseil municipal, alors favorable au quartier de Billancourt, en fut ému et accepta le classement le 25 août 1899, ce que le Préfet accepta le 25 novembre.

En 1900, les propriétaires se plaignaient que les travaux de nivellement avaient enterré leurs immeubles.

La rue a changé complètement d'aspect avec les grandes constructions édifiées depuis 1955 et dont les plus importantes et les plus hautes, construites sur l'emplacement des usines Salmson, sont dues à un "promoteur" célèbre par son manque d'honnêteté et son impunité.

## RUE LOUIS PASTEUR

### de la rue de l'Est au 63, rue Fessart

Sur l'ancien chemin des Guérets, aujourd'hui rue Gambetta, se greffait jadis le sentier de la Sablière ou des Guérets qui traversait la lande pour aboutir à une carrière vers la porte des Princes (rond-point Victor Hugo). L'état des chemins vicinaux de 1855 lui reconnaît une largeur très théorique de 8 mètres sur 486 mètres, en suivant trois directions.

L'établissement des rues de l'Est et du Château "mangea" une partie de la sente. Les riverains de la partie restante offrirent le terrain pour une rue de 12 mètres. Le 7 novembre 1860 le Conseil municipal accepta le principe mais ne donna aucune suite.

Comme la sente un peu rectifiée et élargie subsistait, l'assemblée finit par accepter une nouvelle offre des riverains le 14 mars 1898 en décidant l'élargissement à 12 mètres. Le Préfet donna son accord le 1er octobre.

Le nom de Louis Pasteur lui fut donné par délibération du 21 décembre 1898 confirmée par décret du 30 janvier 1899.

Les travaux coûtèrent 17,151 frs, dont 3 % pour l'architecte-voyer. La fabrique de serrures Fontaine, installée là en 1898, réclama parce que ses bâtiments se trouvaient encaissés. Elle obtint 2.152 frs de dédommagement.

Cette rue, en exécution du plan d'aménagement communal de 1932, devait être traversée par une grande voie allant du pont de Sèvres à la porte Molitor. En vue de sa réalisation, le Conseil municipal acquit en 1934 la carrière Bruneau, terrain de 7.250 m², au prix de 280 frs le mètre. Ce quartier, vers 1815, appartenait en grande partie à Mme Deville qui le vendit pour quelques centimes. En 1910, il valait entre 30 et 40 frs. L'abandon du projet, décidé en 1948, a annulé l'opération.

La coopérative de construction "Terre et Famille" a édifié un groupe d'immeubles dans cette rue en 1950. L'extrémité sur la rue Denfert Rochereau a été franchie par une construction et a reçu le nom d'Albert Laurençon, pionnier des H.L.M., en 1959.

## CHEMIN DE LA MADELEINE

##### (aussi chemin des GUEUSES ou des MADELONNETTES)

La liste des chemins vicinaux de 1830 mentionne "le chemin ou plutôt sente de la Madeleine" commençant route de la Reine et finissant dans les terres, avec 2 mètres de largeur. Le 22 janvier 1837, il est dit que le sous-préfet l'a déclassée. Elle est dénommée aussi sente des Gueuses ou des Madelonnettes.

Le sol appartenait aux riverains. Cependant, en 1848, le maire Ollive le vendit à M. de Guaïta qui en avait besoin pour arrondir sa propriété -laquelle, en 1880, fut achetée par la commune pour y Installer la mairie et y construire un groupe scolaire. M. de Guaïta construisit à l'entrée de la sente une chapelle privée, peut-être pour purifier l'endroit dont le nom évoquait fâcheusement les filles de mauvaise vie. L'origine de ce nom pouvait se trouver, soit dans des fréquentations douteuses (ou plutôt non douteuses) ou bien dans un refuge-prison. Un terrain voisin appartenait à l'Hospice des Quinze-Vingts. Mais le rapport se voit : mal. Notons que le gibet de St-Cloud planait sur le quartier avant la Révolution, ce qui sans doute en faisait un coin assez désert et mal famé.

Les propriétaires de 1848 protestèrent en vain, encore en 1866, date de la mort de M. de Guaïta. C'était un peu tard. En 1880, on a percé dans le parc la rue de la Mairie, laquelle a le même tracé que l'ancienne sente.

## RUE MAHIAS

### du 62 bis, avenue J.B. Clément au 19, rue du Parchamp

#### Longueur 225 mètres - Largeur 12 mètres

Il est assez curieux qu'il n'ait pas existé jadis de chemin correspondant su tracé de cette rue, tout au moins sur les plus vieux plans. Le quartier des Menus, qui fut le noyau de Boulogne même après la construction de l'église, se trouvait donc bloqué vers le sud. Il est probable que ce fut là le résultat d'un accaparement fait par un propriétaire analogue à celui -certain- qui a amputé la rue des Menus au nord au XVIIle siècle.

La rue actuelle a été établie par le possesseur du domaine dit hôtel de Narbonne, M. Lemoine, en 1893 sous le nom de rue A, et cédée par lui à la commune avec d'autres rues, par acte approuvé par le Conseil municipal les 29 juin 1893 et 30 mai 1894 et par le Préfet le 29 avril 1895.

Le nom de Mahias lui a été donné par le Conseil municipal le 3 mai 1895 et approuvé par décret du 25 juin. Mahias avait été le chef du parti républicain à Boulogne sous l'Empire puis était devenu préfet en 1871. Il mourut en 1882 à 45 ans. À ce moment, une proposition de donner son nom à une rue avait été repoussée par le Conseil municipal le 10 février 1882 en "considérant qu'il est préférable de ne donner aux voies publiques que des dénominations rappelant par exemple des faits historiques ou des noms d'hommes illustres s'étant acquis des droits à la -reconnaissance publique". À l'époque, le maire Liot avait été conseiller municipal en 1870-1871 comme Mahias, élu sur la même liste. En 1895, M. Liot étant mort, d'autres se rappelèrent de Mahias dont les titres furent reconnus par des gens qui, en général, ne l'avaient pas connu. Certains assurèrent qu'on avait voulu honorer également le frère de Mahias, lieutenant-colonel mort en mer en revenant de la guerre du Tonkin en 1885. Le vrai nom de la rue serait "rue des frères Mahias".

La commune acquit des terrains subsistants de la propriété Lemoine en 1899 pour y construire des écoles auxquelles la municipalité renonça ensuite. Un lot fut acquis par le Département pour y édifier une caserne de gendarmerie (1905). Le terrain fut payé 45 frs le mètre. Notons que le père de Mahias, mort en 1849 à Boulogne, avait été lieutenant de gendarmerie. Coïncidence.

## ALLEE MAILLASSON

### de l'avenue André Morizet à la rue Paul Bert

L'allée n'était qu'un étroit sentier à peu près sans entretien, ouvert en partie sur une carrière appartenant à l'entrepreneur Maillasson lorsque le Conseil municipal décida de la transformer en une rue de 12 mètres, le 22 mai 1936. Le Préfet opina favorablement le 25 avril 1938.

La guerre empêcha d'entreprendre les travaux de mise en état de viabilité, lesquels ont été effectués en 1954-1955.

## RUE DE LA MAIRIE

##### (Voir: 1°- rue ANNA JACQUIN

##### 2°- rue de l'ANCIENNE MAIRIE)

## PLACE DE LA MAIRIE

##### (Voir place BERNARD PALISSY)

## RUE MAITRE – JACQUES

### du 59, rue de Paris au 58, route de la Reine

#### Longueur 95 mètres - Largeur 12 mètres

Le chemin de Maître Jacques figure sur la liste des chemins vicinaux du 1er octobre 1829 avec une largeur de 8 mètres, sur celle de 1830 avec une largeur de 10 mètres -sur le papier. Le 5 août 1833, il est dit au Conseil "que par sa position et ses débouchés sur plusieurs routes, il est susceptible de prendre une grande importance" et, le 1er août 1836, qu'il commence rue de Paris et finit route des Princes (avenue Victor Hugo).

En fait ce n'était qu'une sente. Son nom rappelait sans doute celui d'un ancien propriétaire cultivateur d'une époque indéterminée et il est improbable qu'il ait eu un rapport quelconque avec les compagnons du Tour de France et la franc-maçonnerie "opérative".

Son importance virtuelle se trouva ruinée par l'établissement du cimetière au lieu-dit "les Belles feuilles", dont il traversait l'emplacement en diagonale. Le 17 mai 1857, le Conseil municipal décidait d'incorporer dans la voirie publique ce qui restait du chemin de Maître Jacques, entre la rue de Paris et la route de la Reine, de façon à prolonger le "boulevard de l'Ouest" qui devait servir de limite au cimetière. On ne parla pas de l'autre extrémité qui subsiste encore.

## RUE MARCEL LOYAU

##### (voir rue du CHALET)

### de la rue de la Tourelle à l'avenue Victor Hugo

#### Longueur 105 mètres - Largeur 12 mètres

## PLACE MARCEL SEMBAT

### (Carrefour des avenues du GENERAL LECLERC, EDOUARD VAILLANT, ANDRE MORIZET, et des boulevards JEAN JAURES et de la REPUBLIQUE)

Le carrefour date de l'achèvement de la nouvelle route de Versailles en 1825. Cette route n'était alors traversée que par la route des Princes qui remonte au XVIIIe siècle et dont la rue des 4 Cheminées, jadis plus large, est une portion. L'endroit fut longtemps connu sous le nom des 4 Cheminées, encore que ce vocable, qui n'est peut-être que la corruption du mot "Cheminaie", ait désigné primitivement la "demi-lune" aujourd'hui place du Marché.

Ce carrefour reçut successivement le boulevard de Strasbourg (Jean Jaurès) un peu avant 1870 et le boulevard de la République en 1910, puis la seconde partie de celui-ci (avenue André Morizet) en 1939. Il était devenu très animé durant la guerre de 1914-1918 avec le mouvement du personnel des usines de Billancourt et cette animation a naturellement crû avec la construction du Métro (1934), et la "descente" du commerce du boulevard vers le sud, accélérée depuis 1950.

Le nom de Marcel Sembat lui a été donné par le -Conseil municipal le 31 juillet 1926. Marcel Sembat fut député de Paris et un des chefs du Parti S.F.I.O. au temps de Jaurès. II fut ministre durant la guerre de 1914.

## RUE MAURICE DELAFOSSE

##### (ex-rue du CENTRE)

### du 14, rue Fessart au 68, rue des Tilleuls

#### Longueur 85 mètres - Largeur 10 mètres

Une des rues ouvertes en 1841 dans le lotissement Fessart et qui, comme les autres, reçut son nom de rue du Centre des lotisseurs. Elle vécut sans faire de bruit jusqu'au jour où, à la demande de M. Vacquier, président de l'Association philotechnique, beau-frère de Maurice Delafosse, le Conseil municipal décida de lui donner ce nom». Delafosse, né à Sancergues (Cher) le 20 décembre 1870, administrateur et explorateur, avait parcouru l'hinterland de la Côte d'Ivoire entre 1895 et 1907 et était devenu gouverneur de l'Oubanghi-Chari en 1918. Ethnographe "maître de la science africaine", il écrivit divers livres sur les Noirs, leurs mœurs et leurs langages. Il mourut à Paris le 23 novembre 1926. Il avait habité Boulogne avant 1900.

## RUE MAX BLONDAT

##### (ancienne rue MOISSON-DESROCHES)

### de la place Denfert Rochereau au 20, rue Gutenberg

#### Longueur 160 mètres - Largeur 12 mètres

Le 13 février 1874, M. Darcel, ingénieur en chef en retraite, écrivait au maire au nom de la Caisse générale des Familles, pour lui demander de faire classer les deux rues ouvertes par cette compagnie dans le Parc des Princes et mises par elle en bon état. La lettre indiquait qu'elle avait pris l'engagement, aux termes des contrats d'acquisition consentis par l'ancien propriétaire, M. MOISSON-DESROCHES, de donner le nom de ce dernier a l'une de ces rues et de le conserver.

Le maire accepta le 21 sous condition de la cession gratuite du sol et du payement de certains frais imposés par la Ville de Paris aux acquéreurs des terrains du Parc des Princes en 1855-1856.

Un état fait pour constater l'état des rues les désigne sous les noms de Darcel et de Moisson-Desroches. Le Préfet classa le 15 mars 1876.

Vers 1900, on pensa à prolonger cette rue de façon qu'elle atteigne la rue de la Pépinière et permette une communication directe avec le Bois de Boulogne. Le Conseil municipal accepta de classer par avance cette voie le 18 juillet 1913 et le Préfet approuva le principe. Mais le principal propriétaire, M. Lebel, refusa de céder son terrain et, conseillé par l'ancien voyer de Boulogne, Billoret, il proposa un "décrochement" en demandant 150 frs par mètre carré, ce qui, dit-il, mettrait le coût de l'opération a 450.000 frs. Il y eut un décret prononçant l'utilité publique le 23 janvier 1914 puis le Préfet ordonna la mise à l'enquête le 6 mars. La guerre survint et enterra l'affaire. Cette opération n'avait pas un caractère de nécessité très grande...

Ignorant l'entente des contractants de 1874, le Conseil municipal, le 12 mars 1926, changea le nom de la rue en celui de Max Blondat, sculpteur de talent, qui venait de mourir. Il avait habité le Parc des Princes.

Notons que, dans un autre genre, MOISSON-DESROCHES, très savant ingénieur, avait été aussi un homme remarquable et avait aussi habité le Parc des Princes

Dans cette rue a vécu et travaillé durant un demi-siècle le sculpteur Paul LANDOWSKI, décédé en 1962.

## RUE DES MENUS

### du 16, rue du Parchamp à la rue du Transvaal

#### Longueur 200 mètres - Largeur 15 mètres

Si aucun texte ne dit que cette rue est la plus ancienne de Boulogne, aucune hypothèse autre ne peut se substituer à cette idée qu'il y a là le berceau de notre ville. Le hameau des "Menus lès St Cloud" est signalé en l'an 1134 à l'occasion du don qu'en fait le roi Louis VI à l'abbaye de Montmartre, et on sait qu'il est plus ancien que l'église qui ne remonte qu'à l'an 1320. Ultérieurement, la prévôté se nomme "les Menus et Boulogne" alors que l'église est celle de Notre-Dame de Boulogne, ceci jusqu'en 1790, comme si deux agglomérations avaient une vie particulière dans les temps anciens. Mais cela ne résulte sans doute que du fait que l'église fut longtemps en dehors du village lui-même nommé Boulogne en raison de l'église et du pèlerinage.

Notre rue actuelle des Menus était jadis plus longue. Le fait est établi pour son extrémité septentrionale par un acte de 1703 autorisant le marquis de Rambouillet (Fleuriot d'Armenonville) à l'annexer à sa propriété. On peut supposer qu'elle se prolongeait auparavant sur Longchamp. En 1810 le comte Réal, son lointain successeur, en prit aussi un petit reliquat. Le siège de la Seigneurie et de son représentant le Prévôt se trouvait dans cette rue entre nos rues du Bac et de l'Abreuvoir. Le carrefour avec cette dernière rue se nommait place de la Seigneurie ou place de l'Orme. C'était le lieu des exécutions publiques.

Les bâtiments de la Seigneurie étaient occupés par le fermier de l'abbaye qui avait la garde des archives et de la prison ; il était aussi receveur des droits seigneuriaux. Dans ces bâtiments se trouvait l'Auditoire, grande salle où le prévôt rendait la justice et communiquait ses ordres aux manants convoqués par le syndic à cet effet tous les 15 jours. L'existence de cet auditoire et d'une pièce de bureau nous fait admettre que la première mairie y eut son siège en 1790 et que le comité révolutionnaire s'y établit en 1793-1794. Nous ignorons à quel moment ces bâtiments furent démolis. Ils furent vendus comme biens nationaux.

Il est vraisemblable qu'au Moyen-Âge il y eut dans l'endroit, sinon un château-fort, du moins un donjon. Les désignations rue et cour du Donjon se retrouvent au début du XVIIIe siècle vers la rue de l'Abreuvoir. Mais quant au donjon lui-même, bernique ! Il se peut que cette "forteresse" corresponde à la Seigneurie citée plus haut. Il se peut aussi que celle-ci ait été plus récente et que le "château" du Moyen-Âge corresponde aux communs du baron de Rothschild, L'origine de la propriété Rothschild ne nous est connue qu'à partir de 1703 sans que nous puissions remonter plus haut. Toute l'histoire de Boulogne avant le XVIIe siècle est purement religieuse ou plutôt ecclésiastique, à part quelques renseignements généraux et fort vagues, et il est impossible aujourd'hui de reconstituer les événements "civils" et la topographie remontant au-delà autrement qu'à renfort d'hypothèses. Notons en passant que la désignation "parc de Bailgu" ne remonte qu'à... 1950 et paraît avoir été inventée pour éviter un certain nom quelque peu "tabou"...

L'existence (certaine) de la Seigneurie et de la mairie (hypothétique) dans cette rue explique qu'elle ait été encore importante au XVIIIe siècle, époque où on l'appelait la "Grande rue des Menus" alors que le terme "Grande rue de Boulogne" n'était pas encore courant pour la future avenue J.B. Clément.

Il est curieux qu'à la fin du XVIIIe siècle on voit apparaître le terme "rue du Menu" sans que ce singulier quelque peu singulier s'explique. En 1856, le jeune Mahias l'emploie encore en notant que des cultivateurs font cuire leur pain eux-mêmes et aussi en mentionnant ses regrets d'une "goguette" en vogue où il chantait (et buvait) avec ses amis durant sa jeunesse.

C'est précisément à cette époque que le quartier des Menus a une mauvaise réputation et qu'on parle de ses "bouges". Cela paraît avoir commencé vers le Premier Empire, où la "Cour sans Pain" est notée sur le registre des décès avec la mort de miséreux sans état civil. Un peu plus tard des prêtres seront dits "apôtres des Menus", ainsi l'abbé Franche sous la Restauration et l'abbé Gentil au début du Second Empire, ce qui veut dire que ses habitants avaient besoin d'être "évangélisés". En 1895, la "Gazette" félicitera à la fois le baron de Rothschild et un adjudant de gendarmerie pour avoir "assaini" les Menus, le premier en démolissant des maisons mal famées, le second en traquant les truands.

La raison de cette "spécialisation" peu enviable provient de la transformation des anciennes fermes en lieux d'habitation et de la construction en désordre d'immeubles au milieu des cours de ces fermes, ce qu'il est encore possible de constater sur le terrain. Et naturellement les vieilles bâtisses ou plutôt les mauvaises habitations ne peuvent être habitées que par des pauvres gens. Le quartier était "minable" depuis fort longtemps quand apparurent les premiers Italiens. Il y en avait quelques-uns au recensement de 1866, mais c'est la destruction de St-Cloud en 1871 qui en amena ici un grand nombre, la plupart originaires de la même paroisse de Boccolo di Tassei. Leur nombre a grossi considérablement et la plupart ont fini par devenir des nationaux en gardant souvent certains caractères particuliers du fait de leurs mariages entre eux. Le quartier des Menus n'a pas perdu complètement son caractère ancien, mais il est surtout devenu le quartier italien. Avant 1914, ce caractère était plus prononcé qu'à présent. Les Italiens vivaient assez en vase clos et les jeunes gens des environs ne pouvaient, sans risquer la bagarre, pénétrer dans les bals musettes du quartier. La réciproque était d'ailleurs vraie.

Il y a longtemps que le quartier des Menus n'est plus totalement un assemblage de cours des Miracles, mais c'est le seul de Boulogne qui a encore quelque pittoresque, un peu à cause de quelques vieilles maisons, beaucoup plus par l'aspect assez italien de certains endroits... lorsqu'il y a du soleil. Il n'est peut-être pas aussi insalubre qu'on l'affirme parfois mais il n'y a aucun doute que, s'il serait regrettable de le détruire en raison du pittoresque, il a certainement besoin d'une rénovation, si on ne peut se contenter d'un "curetage".

## RUE DE MEUDON

### du quai de Billancourt au 27. rue d'Issy

#### Longueur 620 mètres - Largeur 15 mètres

Établie par la Société de Gourcuff comme principale voie d'accès à son lotissement de 1825, cette voie figure sur un plan de 1831. En 1825, la route des Princes se prolongeait encore jusqu'à la vieille route de Versailles, et ce fut sans doute ce fait qui avait amené M. de Gourcuff à fixer le tracé de sa nouvelle rue pour mettre son quartier en liaison directe avec Paris. C'est pourquoi il dénomma cette voie route des Princes, nom qu'elle garda jusqu'en 1865.

Malheureusement, presque aussitôt la vieille route de Versailles fut réduite en largeur de 30 à 10 mètres et la vieille route des Princes fut amputée de son premier tronçon qui devint la rue des 4 Cheminées. Ce qui fit un certain tort au lotissement.

En 1860 Billancourt fut réuni à Boulogne, qui se trouva à la tête de deux routes des Princes. L'une d'elles est devenue l'avenue Victor Hugo. L'autre, celle de M. de Gourcuff, fut débaptisée et appelée rue de Meudon. On apercevait dans le lointain les coteaux de Meudon et, sans chercher plus loin, on vit là une désignation adéquate. Le Conseil municipal en décida le 15 janvier 1865.

Bien que cette rue eut encore un caractère privé, on construisit un égout dans la partie entre la place Nationale et le fleuve (CM. du 16 juin 1884). Cet égout conduisait, il est vrai, les eaux du quartier à la Seine.

En 1887, le syndicat des propriétaires de Billancourt, dirigé par MM. Damiens et Sandoz, obtint le classement de la rue par le Conseil municipal (23 novembre) et par le Préfet (22 avril 1889).

En 1899, la Société des Glacières de Paris édifia une usine dans cette rue, jusqu'alors purement résidentielle.

À l'angle de la rue et de la rue de Clamart, un couvent de Dominicaines s'était installé en 1888 qui disparut après les lois de sécularisation en 1903. La propriété abrite maintenant les œuvres sociales de la Régie Renault.

La rue de Meudon fut parcourue de 1900 à 1935 par les tramways de la Porte d'Auteuil à la Porte de Versailles.

La Maison des Syndicats y fut installée en 1938 dans l'ancienne propriété Ducros. À cette occasion, la partie de la rue de Meudon qui la desservait fut dénommée rue Victor Griffuelhes en mémoire de l'ancien secrétaire général de la C.G.T. L'édifice a été détruit par le bombardement de 1943.

À côté on a édifié la Patinoire Fédérale, desservie par l'usine des Glacières.

## RUE MICHELET

### du 65, rue de Sèvres au 90, rue de Bellevue

#### Longueur 180 mètres - Largeur 12 mètres

Cette rue fut percée par un propriétaire, M. Thébaut, pour lotir son terrain peu après 1871. Le 18 mai 1876, une pétition faisant suite à d'autres demanda le classement de la rue Thébaut qui, dit-elle, a été pourvue de caniveaux il y a 18 mois sur la promesse de la réception de la rue. Le 23, le Conseil municipal, sur l'avis de l'architecte-voyer, ajourne. Le 3 août, il enregistre la promesse des 28 propriétaires de payer 2 francs par mètre de façade pour la viabilité. Madame Thébaut, convoquée par le maire, n'est pas venue. Ce n'est pourtant que le 13 mai 1879 que le Conseil acceptera de classer la rue. Il décide l'enquête publique le 22 février 1880, confirme sa décision le 3 août 1883 en déclarant la rue Thébaut en parfait état, avec 12 mètres de largeur et il décide en même temps de lui donner le nom de Michelet, qui venait de mourir. En ce temps et depuis 1878, les républicains de Boulogne avaient pris l'habitude de donner aux nouvelles rues les noms des hommes politiques et écrivains connus pour leurs idées républicaines. Le Préfet approuva le classement le 17 janvier 1884.

## RUE MOISSON- DESROCHES

##### (voir rue MAX BLONDAT)

## RUE MOLIERE

### du 243bis, boulevard Jean Jaurès au 50, rue des Longs Prés

#### Longueur 120 mètres - Largeur 15 mètres

Cette rue a été établie pour ses lotissements par la Société Naud à la fin du XIXe siècle et elle demeura longtemps à l'état le plus fruste sous le nom de rue Nouvelle. Les propriétaires en demandèrent le classement que le Conseil Municipal accepta le 1er mars 1908, approbation du Préfet le 8 octobre. Le Conseil précisa que cette voie de 15 mètres serait plantée d'arbres.

Le choix d'un nom fut l'objet d'une vive discussion politico-littéraire au Conseil municipal entre le socialiste Henripré, qui demandait d'honorer Jean-Baptiste Clément, et le nationaliste Guibourg. Finalement, le Conseil décida qu'on l'appellerait rue Molière, choix assez peu adéquat pour un tel emplacement, aussi peu "classique" que possible (7 novembre 1909). Il fallut un décret du Président de la République pour rendre valable cet hommage (7 mars 1910) - assez dérisoire.

Le 23 novembre 1917, le Conseil autorisait la Société Salmson à établir un passage sous la rue, pour relier ses usines. La rue Molière a vu, en 1934, une intervention assez brutale de la police dans un café et deux ans après un accident mortel à la suite d'une querelle d'ordre politique, deux événements qui firent du bruit à l'époque. Les bombardements de 1942-1943 furent plus désastreux pour la rue et ses habitants.

## RUE MOLLIEN

### du 41. avenue J.B. Clément au Rond-Point Fessart

#### Longueur 100 mètres - Largeur 10 mètres

Cette rue a été percée en 1840 par les héritiers de Madame Veuve Fessart en vue du lotissement de leur propriété. Cette propriété avait été acquise par leur mère en 1816 du comte Mollien, ex-ministre du Trésor de l'Empereur Napoléon qui avait là sa résidence d'été. La rue fut classée en 1849 avec les autres rues du lotissement.

## RUE DE MONTMORENCY

### du 70, avenue J.B. Clément au 11, rue des Fossés St-Denis

#### Longueur 215 mètres - Largeur 10 mètres

Il existait à cet emplacement un très ancien chemin lorsque l'architecte Foucart y construisit sur la terre de Montmorency cinq bâtiments qui existent encore aujourd'hui et dont certains ont eu un destin historique. Au n° 7 actuel se trouve la maison qui appartenait au bijoutier Guérin et qui fut occupée sous l'Empire par l'ambassadeur Metternich, lequel y recevait la duchesse d'Abrantès ; puis par Marie Walewska, la belle polonaise, qui y fut visitée par Napoléon. Après avoir appartenu aux époux Valton, qui jouèrent un rôle dans notre histoire locale, puis au banquier Ducoing, elle a été acquise par la commune qui y a établi une école.

Une autre maison, propriété sous l'Empire du baron Vallet de Villeneuve, connu surtout pour un procès qu'il soutint contre la commune en raison de sa prétention de fermer l'accès de la rue ; puis de la baronne Daumont ; fut vendue par celle-ci à la commune qui y établit la mairie en 1845. Celle-ci y demeura jusqu'en 1880. Une école et un asile maternel y furent logés jusqu'en 1886, puis elle servit de lieu de réunions et, en 1892, de Bourse du Travail. Elle fut échangée en 1895 contre la propriété Lemoine, ex-hôtel de Narbonne, en vue de la construction de la Salle des Fêtes.

À côté habita la sœur d'Alfred de Musset.

Le nom de cette rue vient de la dernière abbesse de Montmartre, seigneur de Boulogne, guillotinée en 1794. Vers 1770 la propriété voisine est dite "terre de Montmorency".

Cette rue qui, dès la construction des cinq maisons en 1770, avait été habitée exclusivement par des gens de distinction, ne se terminait sur la route de St-Cloud que par une sente de deux mètres de largeur qui fut close à différentes reprises par des propriétaires de l'endroit. Rouverte définitivement vers 1825, son accès fut redressé et élargi lors de l'installation de la mairie dans la maison Daumont ou plus exactement Aumont - car la baronne était une roturière dont le mari, un banquier anglais, s'était fait anoblir récemment en prenant le nom de sa femme un peu modifié (1845).

La rue a été élargie après l'acquisition de la propriété Lemoine en 1895.

## RUE MOREAU – VAUTHIER

### de la rue Bartholdi à la rue Escudier

#### Longueur 145 mètres - Largeur 12 mètres

##### (voir rue.VAUTHIER)

## AVENUE DES MOULINEAUX

##### (Voir avenue PIERRE GRENIER)

## RUE NATIONALE

### du 18, quai de Stalingrad à la place de Bir Hakeim

#### Longueur 700 mètres - Largeur 15 mètres

Cette voie est l'une de celles ouvertes entre 1825 et 1830 par M. de Gourcuff sur le territoire de l'ancienne ferme de Billancourt. On l'appela d'abord rue de la Chapelle parce qu'elle partait de la Demi-lune (place de Bir-Hakeim), où se trouvait une minuscule chapelle, puis rue ou route de Billancourt en tant que prolongement de la rue (actuelle) de Billancourt et aussi parce qu'elle était au centre du lotissement. Lorsque Billancourt eut été annexé à Boulogne, la commune se trouva a la tête de trois rues portant ce nom de Billancourt : les deux ci-dessus plus la rue actuelle du Point-du-Jour. Il en débaptisa deux. Celle dont nous parlons fut appelée rue Napoléon -comme la place qu'elle traversait (15 janvier 1865).

La gloire ne dure pas. En 1870, Napoléon perdit son trône et, par ricochet, son nom au coin des rues. La rue et la place Napoléon devinrent "Nationale". Plus tard on débaptisera la place mais la rue est restée "nationale".

En fait, elle était encore une voie privée lorsque, en 1885, son propriétaire, le Comptoir Naud, en remit le sol aux riverains en leur laissant le soin de l'entretenir. Après un médiocre effort en ce sens, le syndicat des propriétaires de Billancourt préféra en charger la commune et demanda le classement de la rue. Conformément au règlement, les riverains durent la mettre au préalable en état de viabilité. Dans sa demande le syndicat insiste sur la nécessité de conserver les arbres et sur l'utilité de cette voie qui conduit au ponton des Bateaux-Parisiens. Il ne s'agissait que de la partie entre la place et la Seine. Les propriétaires refusent de payer un géomètre qui avait établi pour eux plans et devis. Il y eut litige en justice. Le classement fut fait par le Conseil municipal le 23 novembre 1887 et par le Préfet le 22 avril 1889.

La seconde partie de la rue, entre la place Nationale et la place de l'Église, ne fut classée que par délibérations des 12 octobre 1898 et 3 mai 1899 et arrêté préfectoral du 5 août 1899. Les textes indiquent une largeur de 15 mètres.

Un plan de 1836 mentionnait 20 mètres vers la Seine.

Au 50 de la rue, derrière l'Église, il a existé de 1855 à 1942 une école libre de filles fondée par le banquier Delahante -un des fondateurs de la Banque de Paris et des Pays-Bas- qui fut détruite, comme l'église, par le bombardement du 3 mars 1942.

Cette belle avenue, jadis très champêtre et bourgeoisement habitée (jusqu'en 1914) est aujourd'hui presque purement industrielle.

## RUE NUNGESSER ET COLI

##### (territoire de la Ville de Paris)

### de la rue Marcel Loyau au boulevard d'Auteuil

Cette voie, qui va de la rue du Vélodrome au boulevard d'Auteuil, forme la limite des communes de Boulogne et de Paris et se trouve comprise sur le territoire de cette dernière. Cette limite des communes a été fixée en 1925 par un décret qui décida de réunir l'ancienne zone militaire au-delà de la fortification à la capitale, dont la largeur était en moyenne de 300 mètres.

Construite en 1928 elle a été dénommée par le Conseil Municipal de Paris le 29 mars 1929 pour honorer la mémoire des aviateurs morts en voulant traverser l'Atlantique.

Elle intéresse la commune de Boulogne du fait que, si la voie elle-même est parisienne, les maisons se trouvent sur le côté Boulogne et ses habitants sont donc nos concitoyens, l'autre rive étant constituée par des stades parisiens.

Parmi ses habitants figurent ou ont figuré l'urbaniste Le Corbusier, les acteurs Jean Murat, Alice Cocéa, etc.

## RUE DE L' OUEST

### du 53, route de la Reine au 70, rue Galliéni

#### Longueur 235 mètres - Largeur 10 mètres

Établie pour délimiter le nouveau cimetière et classée par le Conseil municipal le 15 octobre 1857, on l'appela d'abord boulevard de l'Ouest (par rapport au cimetière) parce qu'on se proposait de le continuer jusqu'à la route de Versailles (CM. du 13 mai 1860), projet ajourné faute de ressources et abandonné en 1868 en raison de la construction du Grand Boulevard (Jean Jaurès).

Lors de la mise en service du cimetière en 1860, certains demandèrent de reporter son entrée sur l'avenue de la Reine pour éviter que l'Empereur ne vit plus les convois de son château de St-Cloud.

## RUE DE LA PAIX

### de la rue de Paris à la rue de Verdun

#### Longueur 67 mètres - Largeur 15 mètres

Cette rue, comme la rue de Verdun, fut établie par les héritiers de la marquise de Verdun pour faciliter la vente de leurs terrains. Elle figure sous ce nom dans l'état de sectionnement de 1831. Il semble qu'on lui ait donné ce nom par allusion à la conservation de la paix après la Révolution de 1830 qui avait fait craindre un conflit international. Une délibération de 1835 attribue à la rue 8 mètres de largeur. On y fit des trottoirs en 1852. La première crèche de Boulogne, œuvre privée présidée par Mme Escudier et qui portait le nom de Notre Dame, y fut ouverte en 1868 et y demeura jusqu'en 1880. Très éprouvée par le bombardement du 3 mars 1942, la rue a été élargie mais on a renoncé à y faire le "mail" qui avait été un moment projeté.

## RUE DU PARC

### de la rue de la Tourelle à la rue du Commandant Guilbaud

#### Longueur 35 mètres - Largeur 10 mètres

Comme la rue actuelle des Princes, cette voie n'est autre que l'ancien chemin de ronde intérieur du Bois de Boulogne. Le plan de lotissement du Parc des Princes de 1855 la désigne sous les noms de rues X et L. La branche montante L longe alors le fossé de la fortification de Paris et se trouve sur la zone militaire. Elle sera désignée sous le nom de route des fortifications, simple sentier qui ne sera jamais aménagé. Une partie de la rue X sera aussi dans ce cas, à l'exception du petit bout qui subsiste. Le reste, soit la presque totalité, a été annexé en 1925 par la Ville de Paris et a disparu dans l'aménagement de nouvelles voies.

## PLACE DU PARCHAMP

#### 65 mètres sur 55 mètres

Lorsque la Confrérie des pèlerins de Notre Dame de Boulogne-sur-Mer obtint du roi Philippe V le long l'autorisation d'élever une église au village des Menus, elle possédait un terrain pour cet usage. L'abbesse de Montmartre, Jeanne de Repenti, seigneur du lieu, consentit à "amortir" cette pièce de terre, c'est-à-dire à l'exonérer du cens et autres droits féodaux à perpétuité. Sa lettre indique que la superficie de la terre est de 5 arpents, mais elle ne précise pas la contenance de l'arpent à cette époque.

L'église fut construite entre 1320 et 1330 et entourée d'un cimetière. Sur le reste du terrain, il y eut une maison pour le curé avec son jardin. Il est probable qu'à la belle époque du pèlerinage il y eut aussi d'autres constructions telles que des hôtelleries et des boutiques. Mais, au XVIIe siècle, après les ruines des guerres, Boulogne, réduit à 300 ou 400 habitants au plus, se cantonnait dans les Menus. L'église se trouvait au milieu d'un désert, comme il apparaît sur la gravure d'Israël Silvestre, qui date de 1660 ou 1670.

Le calme rétabli, la population augmente et de belles propriétés bourgeoises viennent encadrer l'église et sa place, en accaparant d'ailleurs d'anciens chemins. C'est ainsi que par un acte du 4 juillet 1720, l'abbesse de Montmartre concède au notaire parisien Perichon "une place vuide et vague appelée communément le Petit-Parchamp" d'une superficie de 105 perches, soit un peu plus d'un arpent, environ 3 600 mètres carrés selon la mesure locale de I'époque. Il s'agit d'une vente pure et simple consentie au prix de 1.000 livres. On a demandé l'approbation de l'assemblée du village -sans doute un peu forcée. Cette cession ne paraît pas très conforme au vœu des donateurs de l'an 1320 et de l'abbesse Jeanne dont plus tard on invoquera la sainteté et l'irrévocabilité... La propriété appartint plus tard aux Lendu et aux Escudier. Elle est aujourd'hui comprise dans l'Institution Notre Dame.

En 1757, les marguilliers, en énumérant les biens de l'Église, mentionnent les cinq arpents "donnés" par les Dames de Montmartre sur lesquels il y a "l'Église de Notre-Dame de Boulogne, le Cimetière, la Petite Chapelle de Ste Gemme, sans titre ni revenu, les deux maisons du maître et de la maîtresse d'écolle, le Presbytère et une maison dépendante de la ditte Église... le surplus des dits cinq arpents occupé en une grande place communément appelée le Parchamp, qui sert au chemin public et ne peut être d'aucune utilité". En réalité, les dits "cinq arpents" provenaient bien d'un don mais des membres de la Confrérie parisienne de 1320 et ils n'étaient plus intacts. La confrérie avait disparu en 1694 et sa charge avait été reprise par l'assemblée des habitants.

Les maisons d'école avaient été édifiées en 1730 et 1745 ou environ, au long du cimetière. Elles subsistèrent jusqu'en 1862, rafistolées et modifiées de temps à autre.

La Révolution posa le problème de la propriété. Ces "cinq arpents" furent considérés comme biens ecclésiastiques et devinrent biens nationaux. L'église fut sauvée, vraisemblablement parce qu'elle avait été rendue au culte après avoir été temple de la Raison puis de l'Être suprême. La date exacte de cette restitution nous est inconnue, mais en se basant sur la loi et sur ce qui se fit dans les communes environnantes, on peut admettre qu'elle eut lieu en 1795 ou peu après. Le presbytère fut vendu et il en fut de même pour la place du Parchamp et les écoles (19 messidor an IV - 1796) -pour 7.296 francs. Il y eut une violente opposition des habitants qui ne réussit qu'à retarder la régularisation. La commune dut louer les bâtiments d'école aux acquéreurs et ensuite les payer ainsi que la place elle-même. Il s'en fallut de peu que l'opposition de créanciers ne rendit le rachat impossible. La commune ne devint propriétaire régulier qu'en 1818. Cependant, les écoles avaient été rouvertes en 1803 et le maire Pance, en 1805, l'avait fait nettoyer et planter, au milieu d'un enthousiasme général. Son compte rendu est d'une éloquence assez grandiloquente.

Le cimetière fut supprimé en 1807. Son emplacement, après un temps d'attente, servit de cour de récréation aux écoles. De temps à autre on exhumait des corps, ce qui sans doute distrayait les écoliers ou servait de leçon de philosophie.

Un ancien logement de vicaire devint mairie à une date inconnue, sans doute depuis le rétablissement de la commune et du Conseil municipal (1800) mais sûrement pas avant, ceci jusqu'en 1813, date où le curé la reprit comme habitation. La mairie ne put y revenir qu'après avoir acheté un presbytère pour le curé (1824). Elle y demeura jusqu'en 1845.

La place du Parchamp servait aussi de lieu d'exercices et de revues pour la Garde Nationale instituée en 1789. On l'appelle d'ailleurs "place d'armes" en 1830. Cette armée communale, qui compta plus d'un millier d'hommes en 1870, fut réunie sur la place pour la dernière fois en avril 1871 par le maire docteur Bezançon, qui lui demanda de se prononcer pour ou contre la Commune de Paris. La majorité des gardes nationaux fut hostile à l'adhésion.

Au cours du XIXe siècle le Conseil municipal discuta plusieurs fois de l'aménagement de la place. Les acacias de 1805 furent remplacés en 1844 par des tilleuls. On avait parlé un moment (1832) de l'encadrer de 50 bornes en pierre reliées par des chaînes de fer, puis en 1877 d'y placer une fontaine monumentale et enfin, en 1902, un jardin fleuri. Mais on l'utilisait pour la fête foraine et pour un marché découvert, outre son emploi militaire, et les choses sont restées en l'état -à part la démolition des écoles en ruines en 1862, au moment de la reconstruction de l'église. À cette époque, la Fabrique revendiqua la propriété de la place en arguant du "don" de 1320. Mais l'Archevêché ne suivit pas.

## RUE DU PARCHAMP

### du 32bis, avenue J.B. Clément au 2, rue des Menus

#### Longueur 280 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Sous l'Ancien Régime les rues et chemins portaient des noms purement usuels, parfois modifiés, et certains en portaient même plusieurs en même temps ! Ainsi la rue actuelle du Parchamp, dans les actes du prévôt et les actes notariés des XVIIe et XVIIIe siècles, est désignée quelquefois sous l'appellation d'autres rues ou chemins qui y conduisaient ou dont elle était un prolongement. Le contexte ne permet pas toujours de s'en apercevoir. On la nomme ainsi rue des Menus, rue de l'Abreuvoir ou, plus fréquemment, rue de la Procession.

Vers 1810, le nom semble fixé. Ainsi, des délibérations du Conseil municipal mentionnent que le maire a pu faire paver entièrement la rue du Parchamp grâce aux souscriptions des propriétaires, coût 1 258 francs. En réalité, il ne s'agissait que d'un caniveau au milieu de la rue pourvu d'un pavage de 1m 20 de largeur. En 1833, une liste indique qu'on trouve dans la rue du Parchamp, la Cour sans pain, l'impasse du Parchamp, l'impasse du Pressoir. Il n'est pas dit qu'il s'agit d'autant de cours des miracles.

Mais 4 ans après, le Conseil municipal ne connaît plus cette rue ; il est dit, le 5 mai : "la rue de l'Abreuvoir commence à la rivière et se termine au-delà de la place du Parchamp en face de la rue de Longchamp ; la rue de la Procession commence à ce point et se termine Grande rue". Cette résurgence d'un vague passé ne dure pas. En 1840, l'architecte Compoint présente un devis pour établir une "chaussée bombée" dans la rue du Parchamp qui coûtera 3.150 frs.

Il n'y aura plus d'autre avatar. Il y aura même un agrandissement. Le 6 février 1881, le Conseil municipal présidé par M. Liot, en proie à une violente crise d'anticléricalisme, annexe l'ancienne rue de la Procession à la rue du Parchamp.

Un peu avant, en 1877, on avait élargi la rue à sa jonction avec la rue de l'Église, en acquérant une partie de la propriété Bardou, dont le reste était occupé par la Gendarmerie. En 1881, la décision de porter la largeur à 10 mètres exige une dépense de 180 400 frs. Le principal morceau est l'immeuble Bosselet qui vaut 77.000 francs mais qui menace ruine. Il y avait eu un maire de ce nom, de 1821 à 1829, ancien boulanger et grand acquéreur de biens nationaux.

La rue du Parchamp, dans sa partie proche de la rue des Menus, possède encore des maisons quelque peu lépreuses. Dans l'une d'elles, l'ancienne Cour sans pain, existe encore l'ancien puits commun des Menus, recouvert d'une grossière et bizarre maçonnerie. Un éboulement a montré récemment des trous d'anciens souterrains. Il y a quelque 50 ans, les enfants y pénétraient. On ne sait trop de quoi il s'agit, probablement d'une communication avec l'ancienne Seigneurie d'avant 1789 qui se trouvait de l'autre côté de la rue des Menus, On peut rêver d'un château-fort qui aurait défendu les Menus contre les Anglais, les Navarrais, voire les Jacques ou les Bourguignons, peut-être les Ligueurs ou les soldats d'Henri III et d'Henri IV ? Aucun texte ne le mentionne. Mais l'histoire a oublié tellement de choses de ce genre ! Ce qui est certain c'est que la soldatesque a passé par là entre 1346 et 1594 un grand nombre de fois et y a fait des ravages. Il y a peut-être des découvertes archéologiques à faire dans l'endroit. Jusqu'à présent, à Boulogne-Billancourt on n'a exhumé, comme choses anciennes, que des ossements de mammouths datant de quelque 100, 200 ou 300 000 ans. Évidemment, les choses plus récentes paraissent négligeables…

## RUE DE PARIS

### du 6, route de la Reine à la place Rhin et Danube

#### Longueur 1010 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Nous ne connaissons le nom de cette voie que sous celui de "vieux chemin de Paris" lorsque la construction de la route de la Reine (1786) le rendit à peu près sans utilisation. On fait du vieux assez rapidement, même en matière de voirie, ce qui nous laisse perplexe sur l'ancienneté de ce chemin. Il est tout au moins sûr qu'il n'avait jamais été le chemin de Paris à Boulogne attendu qu'à cette date le village de Boulogne, en tant qu'agglomération, ne descendait pas si bas. Il ne pouvait être que le chemin de Paris à St-Cloud. Peut-être remontait-il à des temps très anciens, c'est même très probable. Toutefois, en 1786, il était déjà fort délaissé du fait que, depuis un siècle, la route de St-Cloud, construite vers 1660, passait par la Grande rue et l'Église de Boulogne. Un plan antérieur à la Révolution le dénomme aussi chemin des Princes, sans doute parce qu'il menait à la porte des Princes (Rond-Point Victor Hugo). Admettons donc, sans pouvoir le prouver, que ce chemin avait relié Paris à St-Cloud, en dehors du Bois de Boulogne, depuis l'origine de St-Cloud -laquelle remonte aux temps préhistoriques ou au moins gallo-romains.

Avant 1790, ce "vieux chemin de Paris" ne traversait la Seigneurie de Boulogne que sur un très faible parcours : de la rue de Billancourt à notre avenue Victor Hugo. À gauche on était sur St-Cloud, à droite sur Auteuil.

La partie clodoaldienne devint boulonnaise en 1790. Toutefois, l'Hospice de St-Cloud continua à y posséder des terrains et notamment ceux de l'ancienne Maladrerie, qui remontait à 1189 ou avant. L'Hospice concédait ses terres par emphytéoses de 99 ans. Un de ces "emphytéotes", nommé Pigache, argua de l'inutilité du vieux chemin et proposa au maire Vauthier de l'acquérir. Il s'ensuivit un litige qui dura de 1808 à 1822 et se termina par un accord entre les maires de St Cloud et de Boulogne, Silly et Bosselet.

Il y avait déjà des buanderies dans cette rue et d'autres s'y établirent ensuite, d'un bout à l'autre.

En dehors des questions d'élargissement et d'alignement, d'aménagement de la viabilité, la rue de Paris ne fit pas parler d'elle au cours du XIXe siècle. Elle avait été jadis en dehors de la circulation locale, mais le percement de plusieurs voies qui la traversèrent la relièrent avec ce qui fut jusque vers 1900 le centre de Boulogne.

En 1908, elle fut rejointe par la rue du Château et la partie proche du Rond-Point devint un fragment d'un chemin départemental venant de la porte Molitor, L'endroit constitue d'ailleurs un goulet d'étranglement fort gênant qu'il sera difficile de faire disparaître.

Le bombardement du 3 mars 1942 fit de graves dégâts près de la rue de la Paix et de nombreuses personnes trouvèrent la mort dans l'écroulement de l'immeuble du n° 119 et aux environs. On supposa que l'aviation anglaise avait voulu atteindre l'usine de l'Air Liquide, laquelle, depuis plus d'un demi-siècle, a causé beaucoup d'émotions dans le quartier par son indésirable présence.

## PASSERELLE DE L'AVRE

A été construite en 1893 pour porter les canalisations conduisant les eaux de source de l'Avre à la Ville de Paris, accessoirement comme passage de piétons.

On la remplacera probablement un jour par un pont sans doute important si, comme on peut le supposer, il donne accès à un double de l'autoroute de l'Ouest.

## RUE PAUL BERT

##### (ex-chemin des AVEUGLES)

### du 138, avenue Édouard Vaillant à l1avenue André Morizet

#### Longueur 410 mètres - Largeur 12 mètres

Un acte de partage de terres de 1779 mentionne le lieu-dit les Aveugles. Il n'est pas impossible qu'il ait existé un sentier à l'époque, mais nous l'ignorons. Un chemin est figuré sur le cadastre de 1825. Un peu plus tard il figure sur la liste des chemins vicinaux sous le nom de chemin des Aveugles, allant du chemin de la Pyramide à la route de Versailles avec une largeur, plus souhaitable que réelle, de 8 mètres. Au-delà il y a sente qui se prolonge vers la rue d'Aguesseau.

Le 14 août 1852, le Conseil municipal décida de fermer cette sente, étroite et tortueuse, refuge de malfaiteurs et de vagabonds. Mais il n'en fut rien.

L'histoire du classement de cette rue est curieuse par sa durée et ses difficultés. Le classement dans la voirie publique fut décidé par le Conseil municipal le 17 mai 1857, entre la rue de la Plaine (Galliéni) et la route de Versailles. L'opération s'acheva en 1929, 72 ans après. Entre temps, le Conseil municipal avait été renouvelé 15 ou 20 fois. On ne peut dire que nos édiles n'eurent pas de suite dans les idées...

La cause des difficultés provint uniquement de quelques riverains bien décidés à tirer un bénéfice de l'opération et à se refuser à toute dépense. Ce fut surtout le fait des entrepreneurs de carrières qui craignaient fort d'être obligés de contribuer à l'entretien de la rue qu'ils étaient à peu près les seuls à dégrader, - d'une façon assez pitoyable.

En 1860, le Conseil municipal lui donne le nom de rue des Aveugles ; en 1886, en renouvelant la décision de classement, celui de rue Paul Bert. Paul Bert, savant physiologiste, avait été un protagoniste de l'École laïque obligatoire et un ennemi acharné de l'Église avant d'aller mourir à Hanoï comme résident général.

Un rapport de l'agent-voyer, toujours en vue du classement, constate en 1901 que la rue Paul Bert a une largeur de 5 mètres entre la route de Versailles et la rue Carnot et qu'elle se continue par une sente tortueuse de 2 mètres jusqu'à la rue de la Plaine. Il dit qu'elle est ouverte à la circulation depuis plus de 30 ans mais que l'absence d'empierrement et d'entretien en interdit l'usage aux voitures suspendues. Il assure qu'on a dû fermer la rue Carnot pour obliger les propriétaires à entretenir la rue ; en réalité c'était surtout un conseiller influent, Vacherot, qui voulait empêcher les carriers d'abîmer la rue Carnot, où il habitait. Le 28 février 1904, le conseiller Carré conte à ses collègues l'histoire des projets de classement, La rue est devenue "pour ainsi dire propriété populaire" mais les propriétaires n'ont jamais voulu céder le terrain pour l'élargir. Aujourd'hui (1904) tous acceptent la largeur de 12 mètres - sauf deux. On vote encore le classement et le Préfet approuve. Mais le Conseil refuse d'exproprier les récalcitrants et les choses en demeurent là.

En 1910, on cherche une entente avec le lotisseur Cacheux, possesseur de la villa des Tilleuls. Il répond qu'il se désintéresse de la question et qu'il cherche à liquider ses biens de Boulogne "où iI n'a eu ici que des ennuis et des pertes d'argent". Puis, en 1912, on vote le prolongement jusqu'à la rue de la Plaine. La guerre survient...

La loi sur le classement d'office des voies privées permet finalement d'aboutir. Un arrêté du Préfet du 30 mai 1929 classa la rue dans sa totalité.

L'extrémité de la rue, assez inutile en raison de l'avenue André Morizet, a été déclassée en 1951, en vue de l'agrandissement du square.

## RUE PAUL C0NSTANS

### de l'avenue André Morizet à la rue Jules Henripré

#### Longueur 73 mètres - Largeurs 20 et 30m 40

La rue a été classée par le Conseil municipal le 12 novembre 1932.

Elle a reçu le nom de Paul Constans, maire socialiste de Montluçon de 1899 à 1926, mort en 1931, par délibération du 29 avril 1935 approuvée par le Préfet le 12 juillet. La proposition en avait été faite par l'adjoint Forichon, qui avait été conseiller municipal à Montluçon avant 1914.

## RUE DU PAVILLON

### du Rond-Point Victor Hugo a la rue de la Tourelle

#### Longueur 260 mètres - Largeur 12 mètres

Il se peut que ce pavillon ait été l'ancienne maison des gardes de la porte des Princes qui subsista jusqu'en 1856 ou un peu après. Cette voie fort tranquille devint un peu animée en 1900 par le passage bruyant du tramway qui, de la porte d'Auteuil, allait rejoindre le pont de Billancourt. En ce même temps, on projetait de la prolonger directement à la porte Molitor. La dépense aurait été élevée, mais on se proposait de l'atténuer par le jeu de la taxe de plus-value prévue par la loi de 1807 jusqu'alors à peu près inappliquée.

À son origine, une belle maison dite le Belvédère abrita, dit-on, les amours du duc de Morny, frère utérin et adultérin de Napoléon III. Plus tard l'Institution Morel de Fos y eut son siège.

Comme habitants plus ou moins célèbres citons : Delamarre, directeur de journaux et banquier du temps de l'empire ; le sculpteur Moreau-Vauthier, l'aviateur Detroyat dont la maison, alors que le propriétaire était emprisonné, fut la résidence de plusieurs ministres, le coureur cycliste Gérardin, l'acteur Albert Préjean.

## RUE PELTIER

### de l'avenue Desfeux a la rue des 4 Cheminées

#### Longueur 54 mètres - Largeur 15 mètres

René Émile Peltier, né à Nantes en 1820 mort à Paris en 1895, avait fondé en 1853, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, alors commune d'Auteuil, la fabrique qui porta longtemps le nom de "Boîte à poudre" (Carnaud). Il possédait une belle propriété dans la même rue dont il céda une partie l'année de sa mort à la commune en vue d'y établir un marché. L'accord prévoyait aussi le percement de plusieurs rues. L'une d'elles prit son nom par délibération du 9 juin 1897 après avoir été classée le 30 avril 1896. Le nom de Peltier fut approuvé par décret du 17 août 1897 comme s'il s'agissait d'un hommage public. En fait, il ne résultait que du désir de l'auteur. M. Peltier, qui avait cédé son usine vers 1885 à son associé Paillard, avait été élu, il est vrai, conseiller municipal de Boulogne - d'opinions très conservatrices et nullement républicaines - en 1871.

## Rue de la PEPINIERE

##### (voir page 185)

## RUE PETIBON

### de la rue de Montmorency à la rue Mahias

#### Longueur 39 mètres - Largeur 17 mètres

Cette voie faisait partie du groupe de rues établies par M. Lemoine et qu'il céda à la commune en même temps que le terrain destiné à la construction de la Salle des Fêtes par convention approuvée par le Conseil municipal le 30 mars 1894 et par le Préfet le 29 avril 1895. Elle fut ouverte en 1895.

Dénommée rue C dans la convention, elle reçut le nom de Petibon "bienfaiteur de la Ville 1838-1904" par délibération du 8 janvier 1905 et décret du 7 février 1905. François-Joseph Petibon, né et mort à Boulogne, fils d'un adjoint du temps de l'Empire, avait été conseiller municipal et s'était fait remarquer par ses querelles avec le maire Liot en 1879-1880 et son hostilité envers les sœurs de l'Asile des Vieillards... qu'il aida à faire revenir en 1895. Il avait dirigé de façon assez indépendante la "Gazette de Boulogne". Il habitait au 13 rue de l'Église où il mourut en 1904 après avoir légué 150 000 frs au Bureau de Bienfaisance.

Les terrains entre les rues Petibon (future) et Tisserand étaient restés la propriété de M. Lemoine. La commune les lui racheta en 1899 en vue d'y construire un groupe scolaire. La municipalité suivante y renonça et les revendit en 1906.

## RUE DE LA PETITE ARCHE

##### (aujourd'hui rue du Général CLAVERY)

##### (territoire de la Ville de Paris)

Nous ignorons l'origine de cette voie située alors sur la zone militaire et qui figure sur le recensement de 1861, lequel lui attribue 14 habitants, outre 21 à l'impasse Totain qui y prenait naissance. Totain était un propriétaire qui donna son nom au "quartier Totain" aménagé (?) par lui entre la Seine et la porte de St-Cloud et qui fut en grande partie détruit lors des sièges de 1870-1871. Nous supposons que ce Totain avait percé cette rue, d'ailleurs sente assez infecte et malodorante, comme l'était toute la zone. En cette même année 1861 une rampe de tirage fut construite en bordure de la Seine pour le chargement et le déchargement des marchandises des industriels de Billancourt et c'est sans doute cette construction qui donna son nom à la rue. Il semble qu'elle ait été classée dans la voie publique par la commune d'Auteuil avant 1860, car, le 15 août 1880, le Conseil municipal de Boulogne invitait le maire à demander à l'autorité supérieure la réfection de cette voie "qui sert actuellement de décharge", et, le 12 février 1888, il en demandait le déclassement parce qu' "elle ne sert que de réceptacle aux eaux d'égout de la Ville de Paris". Il n'y eut aucune suite.

En mai 1898 on ouvrit à son extrémité un "port plateforme" de 56m 70 de long. L'endroit a été annexé à la Ville de Paris, comme la zone ex-militaire, en 1925. Celle-ci a baptisé la rue du nom de Général Clavery, chef d'État-major de Galliéni en 1914. Le stade, appelé plus tard stade Léo Lagrange, du nom de l'ancien sous-secrétaire d'État aux Loisirs de 1936, mort au front en 1940, est bordé par cette rue. Il remonte à 1933. Propriété de la Ville de Paris, le terrain a été concédé par celle-ci à notre commune pour son usage.

## RUE DE LA PEPINIERE

##### (route Nouvelle des Princes)

### du boulevard d'Auteuil à l'avenue de la Porte d'Auteuil

Cette voie a vraisemblablement été établie après 1873 lorsque l'entrée du Bois de Boulogne fut reportée du boulevard d'Auteuil à la porte nouvellement créée qui reçut le vieux nom de porte des Princes -la porte actuelle. Durant un quart de siècle elle ne traversait qu'une lande à peu près abandonnée dite le Fonds des Princes et qu'on finit par clore pour y installer une annexe de la pépinière de la Ville de Paris.

En 1913, le Conseil municipal de Boulogne eut l'intention de la raccorder avec la rue Moisson-Desroches (rue Max Blondat). Un propriétaire demanda pour son terrain 150 frs du mètre. Un décret d'utilité publique fut pris le 23 janvier 1914 en vue de l'expropriation, mais la guerre enterra le projet définitivement.

Avec le "Fonds des Princes", la rue, propriété privée de la Ville de Paris, a été annexée à celle-ci en 1925. Elle a reçu le nom de route des Princes. On observera que ce nom a été jusqu'en 1885 celui de l'avenue Victor Hugo.

## RUE DES PEUPLIERS

### du 39, quai du Point-du-Jour à l'avenue Édouard Vaillant

#### Longueur 660 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Il semble qu'il ait existé autrefois une sente menant du chemin de Billancourt (rue du Point-du-Jour actuelle) au sentier de halage bordant la Seine et peut-être était-elle bordée de peupliers... Dans ce cas, le Comptoir Bonnard n'aurait fait que l'élargir vers 1855-1860 pour ses lotissements en la prolongeant jusqu'à la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres. Avant 1870 il existait dans l'endroit une fabrique de produits chimiques et une teinturerie, outre des chiffonniers et des "ravageurs de Seine" qui lui assurèrent longtemps une certaine réputation de pittoresque qui ne devait rien au cinéma.

Comme il n'existait aucun chemin convenable entre la limite de Paris et le pont de Billancourt (le quai ne fut construit qu'en 1893), le Conseil municipal envisagea de la prolonger jusqu'à la route de Versailles et même jusqu'à l'avenue de la Reine. En attendant, il se contenta de voter une indemnité de 120 frs par an aux sieurs Martin et Lallaye pour qu'ils consentissent à laisser traverser leurs propriétés aux piétons, de 6 heures du matin à 9 heures du soir en été, de 7 à 8 en hiver. Ce passage était à droite de la rue actuelle, vers Paris (30 mai 1876).

Le 25 février 1878, une pétition demandait le prolongement jusqu'au quartier de "la Queue du Bois", c'est-à-dire jusqu'à la rue de la Tourelle. Il s'ensuivit plus tard le percement de la rue Henri Martin.

Le 15 août 1880, le conseiller Clolus, qui possédait non loin une usine renommée pour ses mauvaises odeurs, faisait voter un accord avec M. Bonnefoy qui, moyennant 35 frs par an, acceptait de livrer un passage de 2m 40, qui remplacerait l'ancien et que la commune fermerait par deux portes, en recevant 35 frs par an. Le même Clolus rapporte que ce passage débouche chez un marchand de vin "Aux limites de la zone", 11, route de Versailles, lequel, malgré les 120 frs, le ferme souvent. Il a l'inconvénient de coûter aux ouvriers qui l'empruntent le traditionnel verre de vin de péage". On rediscute en même temps du prolongement vers l'impasse du Chemin Vert (rue Henri Martin).

En janvier 1887, une pétition de 410 signataires affirme que la rue établie par la Société Naud, successeur de Bonnard est "dans un tel état de délabrement que tous les ans, à pareille époque, il est très difficile et dangereux pour les voitures et pour les chevaux d'y passer". Le syndicat formé il y a deux ans n'a rien fait. Or, il y a maintenant des usines importantes qui emploient plus de 180 ouvriers. La rue sert aussi à des industriels pour "transporter les marchandises qu'ils reçoivent par eau". Il y passe journellement environ 1.000 piétons, tant habitants qu'ouvriers des usines, et plus de 40 voitures... La voie à 12 mètres de largeur. Le 21 février, le Conseil municipal, ému, décide de classer la rue. Mais il s'arrête là.

Pour changer, il reprend la question du prolongement le 12 février 1888 parce que le propriétaire a fermé le passage, puis encore d'autres fois. Le maire expose que "le quartier dit du Point-du-Jour dans lequel se trouvent les principales usines de Boulogne, est habité par une population ouvrière de plus de 2.000 personnes. obligées de faire plusieurs fois par jour un long détour pour se rendre à leur travail. Depuis plus de 20 ans, les administrateurs communaux ont reconnu la nécessité de donner un débouché à cette partie importante de la commune en reliant la rue des Peupliers à la route de Versailles". On vote 57.510 frs. Le 24 février 1889, il est décidé de mettre les frais de premier établissement à la charge des riverains, conformément à la décision de principe de 1865 qu'on remettra en vigueur. Le Préfet classe cette section le 30 septembre 1889 et on décide les travaux le 16 octobre.

Le 20 juin 1890, le Conseil discute et accepte la proposition de MM. Quillet, Rouif, Bœuf, Jacotin et Ladet, qui offrent de céder à la Ville le terrain de la partie entre la rue du Vieux Pont et l'avenue des Moulineaux, en contribuant à la viabilité. La rue est classée par le Préfet le 18 décembre.

Même décision du Conseil le 1er février 1892 pour la partie jusqu'à la rue du Point-du-Jour, approbation le 18 décembre.

Les riverains de la dernière portion obtiennent le classement de la partie entre la rue du Point-du-Jour et la Seine "ouverte depuis longtemps à la circulation" le 6 octobre 1892, approbation du Préfet le 13 avril 1894. Le quai était achevé à ce moment.

Notons que la rue des Peupliers eut longtemps une autre utilité en conduisant au ponton des Bateaux-Parisiens de la station "Peupliers" qui exista jusqu'à la guerre de 1914.

## AVENUE PIERRE GRENIER

##### (avenue des MOULINEAUX) chemin départemental N° 101

### du Pont de Billancourt à la porte de St-Cloud

#### Longueur 1160 mètres - Largeur 20 mètres

En 1860, le village de Billancourt, peuplé de moins de 1500 habitants et rattaché jusqu'alors à la commune d'Auteuil, fut annexé à la commune de Boulogne, encore que celle-ci, peu désireuse de faire les frais de l'aménagement de ce quartier, n'ait nullement souhaité ce cadeau. Mais, en ce temps, les transformations de Paris rejetaient sur la banlieue beaucoup de gens et d'industries et Billancourt était le siège principal d'un lotisseur très actif, le banquier Bonnard, à qui succéda son gendre Naud, qui étendait son entreprise sur Issy et Clamart.

Le Comptoir Bonnard s'intéressa à la construction des ponts à péage que réalisa à ce moment l'ingénieur Legrand et, pour donner une issue à ces ponts il entreprit l'établissement des nouvelles voies qui portent aujourd'hui les noms de Jean Jaurès et Pierre Grenier.

Le Préfet de la Seine Haussmann, en raison de l'importance de ces projets, qu'il devait approuver, s'y intéressa activement. Le maire et le Conseil municipal de Boulogne rechignaient pour payer une quote-part de la dépense en arguant que leur commune était moins intéressée que Meudon et Issy en raison de "l'exportation de leurs produits vers Paris", mais l'impérieux Préfet imposa à Boulogne une contribution de 40.000 frs sur un total de 340.000 pour "l'avenue de Meudon". Il est probable que le prince Napoléon, dit Plon-Plon, cousin de l'Empereur, qui résidait au château de Meudon et au Palais-Royal, s'était intéressé aussi à l'affaire. Notre Conseil municipal acquiesça le 13 juillet 1862.

La Commission départementale faisant fonction de Conseil général, classa la voie comme chemin de grande communication de Paris à Meudon le 17 février 1863. Elle fut ouverte effectivement l'année suivante.

Un arrêté du maire du 18 septembre 1868 donna à "l'avenue de Meudon", nom officieux jusqu'alors, le nom d'avenue des Moulineaux. Elle demeura à peu près veuve de constructions, bordée de terrains vagues ou maraîchers et de carrières, jusqu'à l'ouverture du cimetière en 1889, ce qui ne lui donna qu'une animation bien spéciale aux abords de celui-ci. Une ligne de tramways électriques la parcourut dès 1900 avec un trafic fort restreint. L'usine Salmson débuta près du pont en 1912 et grossit démesurément durant la guerre.

En 1929-1931, le Département construisit à l'emplacement du dépôt de tramways un groupe de 1.000 logements et, en 1932, la municipalité ouvrit en face les écoles Ferdinand Buisson. L'avenue devint dès lors plus vivante.

Le 24 août 1944, le groupe de résistants constitué dans les H.B.M. arrêta là la marche d'une colonne allemande ; durant le combat, un jeune héros de 17 ans, HOFBERGER, fut tué d'une balle au front devant la porte de l'école.

L'avenue a pris le nom de Pierre GRENIER, fusillé en 1942 par les Allemands pour avoir organisé l'évasion en zone non occupée de prisonniers évadés, par délibération du Conseil municipal du 23 octobre 1944.

## RUE DES PINS

### du 21, rue Denfert Rochereau au boulevard d'Auteuil

#### Longueur 190 mètres - Largeur 12 mètres

Comme toutes les rues du Parc des Princes, sauf l'avenue Victor Hugo, cette rue date de la création en 1855. Elle a pris son nom de la plantation de pins faite après 1815 pour reboiser cette partie du Bois de Boulogne. Le Bois avait été dévasté par les armées alliées venues à Paris après Waterloo. Quelques pins subsistent encore, sans doute les descendants des premiers.

Cette rue bien tranquille ou l'allée qui la traverse ont été habitées par nombre d'artistes comme Chagall, Lipschitz, Mietschaninoff et aussi Gabriel Voisin -sans parler des indésirables de 1940-1944.

Dans cette rue donnent diverses allées également fort tranquilles et notamment l'allée du même nom, où habitaient lors de leur mariage (1942) Jean-Louis Barrault et Madeleine Renaud.

## RUE DE LA PLAINE

##### (voir rue du Général GALLIENI)

## RUE DU POINT - DU – JOUR

### de la Porte du Point-du-Jour à la place Jules Guesde

#### Longueur 1240 mètres - Largeur 12 mètres

Il existait de temps immémorial un chemin venant d'Auteuil qui, passant par le Fief Baudoin et la Ferme de Billancourt, allait atteindre la Seine à la hauteur de l'ancien pont de Sèvres. Ce chemin était vraisemblablement aussi ancien que la Ferme, donc très antérieur au pont de 1684. Il subsista tel quel, touchant à la route de Versailles par ses deux extrémités, jusqu'au jour où la Société de Gourcuff, après avoir acquis la Ferme en 1825, traça de nouvelles voies en supprimant la partie médiane du chemin ci-dessus qui traversait son domaine. Le tronçon terminal subsista qui prit le nom de rue du Hameau et fut plus tard accaparé par la Société Renault. Quant à la partie antérieure la Sté de Gourcuff modifia son tracé dans la limite de ses possessions de façon à le faire aboutir à la Grande Place (place Jules Guesde) et, plus tard, le prolongea jusqu'à la rue de l'Ile. Les propriétaires du quartier, fort peu nombreux d'ailleurs, protestèrent, mais, par un accord passé en 1836 avec le maire d'Auteuil, la Sté de Gourcuff accepta la suppression de l'ancien chemin contre la remise de quelques-unes des nouvelles rues.

Ainsi modifié, le chemin dénommé comme devant chemin de Billancourt prenait naissance à la route de Versailles, vers l'emplacement du marché actuel du Point-du-Jour, et se terminait à la rue de l'Ile, aujourd'hui supprimée. La partie entre ledit marché et le boulevard Jean Jaurès correspond exactement au chemin des siècles passés. En 1860, Billancourt fut annexé à Boulogne. Pour éviter une confusion avec une autre voie, le chemin fut baptisé en 1863 rue du Point-du-Jour. Dans Paris, il conserva le nom de rue de Billancourt jusqu'au jour où on lui donna le nom du musicien Claude Terrasse.

La voie traversait la fortification de Paris depuis 1841 par une porte dite du Point-du-Jour, célèbre par l'entrée de l'armée de Versailles dans Paris en 1871 à l'issue de l'insurrection de la Commune.

En 1834, le chemin vit s'installer au Fief Baudoin le dépotoir de la future Compagnie Richer qui rendit le quartier presque inhabitable durant près d'un siècle.

Tout au contraire, celui de l'ancienne Ferme était résidentiel et interdit à l'industrie et aux carrières. Sur le Fief Baudoin, ces carrières rendirent la rue presque impraticable entre 1870 et 1900.

Vers 1875, la rue, qui n'avait guère que 4 à 5 mètres de largeur à son confluent avec le boulevard de Strasbourg, fut élargie. La Cie Naud céda gratuitement 944 m² 78 et un supplément moyennant 4 frs le mètre en faisant remarquer qu'elle vendait normalement ses terrains de 8 à 15 frs le mètre.

La partie entre la place Nationale et la rue de l'Ile, qui était une voie privée, fut aménagée par un syndicat de propriétaires que dirigeaient Gustave Sandoz et Damiens, Sandoz était un joaillier très connu. Le maire Liot accepta en 1891 de donner son nom à cette partie de la rue, mais son successeur fit enlever les plaques. Le Conseil municipal décida de classer la rue le 30 mai 1905 et lui rendit le nom de Gustave Sandoz. Le Préfet approuva le 14 septembre. Dans cette rue avait pris naissance la Société Renault qui y eut longtemps son siège. Ayant acquis toutes les propriétés riveraines, elle ferma la rue Gustave Sandoz, en obtint la concession en 1920 et la vente en 1928.

La partie maintenue de la rue du Point-du-Jour fut coupée de façon gênante en 1910 par le boulevard de la République. Des usines importantes s'y établirent à ce moment et grandirent durant la guerre de 1914-1918: Salmson, Niepce, Gambin. En 1925, la Ville de Paris annexa l'extrémité de la rue située sur la zone militaire.

L'usine Salmson, après divers avatars, disparut en 1956. Sur son emplacement, le Comptoir National du Logement a édifié de grandes constructions qui ont fait beaucoup de bruit avant leur achèvement et rendu fâcheusement célèbre le nom de Point-du-Jour. Notons qu'en réalité, le Point-du-Jour "historique" est un quartier d'Auteuil et que les usines Salmson en étaient assez éloignées. Notre rue du Point-du-Jour, jadis de Billancourt, y conduisait mais n'y touchait que vers l'ancienne fortification. Les actes notariés mentionnent encore parfois le vieux nom de Fief Baudoin d'avant 1789.

## QUAI DU POINT- DU – JOUR

##### Chemin départemental N° 1

### de la limite de Paris au pont de Billancourt

#### Longueur 1400 mètres - Largeur 16 mètres

L'ancien chemin de halage n'est devenu quai que tardivement et sa construction a marqué l'achèvement du chemin de grande communication n° 39 de Paris à St-Denis, qui avait été commencé en 1855 par celle du boulevard de l'Empereur, aujourd'hui quai du 4-Septembre. Le travail venait d'être conduit jusqu'au pont de Billancourt lorsque le Conseil Général décida, en 1887, de le poursuivre jusqu'à la limite de Paris. Le 14 avril 1889, notre Conseil municipal votait une contribution de 100 000 frs. Il était achevé en 1892 mais le Génie militaire s'opposait à la modification de la fortification et iI fallait emprunter un escalier pour passer de la banlieue dans la capitale. Comme la commune réclamait en 1895, le Préfet répondait qu'elle n'avait qu'à payer. Il est vrai qu'en fait la ligne des quais s'arrêtait là et ne se prolongeait pas dans Paris. Le quai d'Auteuil ne fut construit que vers 1908. La porte de Billancourt avait été modifiée entre temps (1901).

Le nom de quai du Point-du-Jour a été donné à l'endroit par notre Conseil municipal le 29 juin 1892. Le quartier du Point-du-Jour, en réalité, se trouvait pour la plus grande partie dans Paris et non dans Billancourt.

Avant même sa transformation en quai, l'ancien chemin de halage avait connu une vie assez mouvementée.

En 1861, dès la réunion de Billancourt à Boulogne, une pétition d'industriels avait demandé et obtenu la construction d'une rampe de tirage à 400 mètres en aval des fortifications, au droit de la rue de la Petite Arche. Jusqu'à la construction du quai elle fut utilisée constamment et elle contribua à attirer à ses abords, vers 1868-1872, différentes usines qui devinrent importantes comme la fabrique de produits chimiques Billaut-Billaudot et la fabrique de moulures Jeanson.

Un genre tout différent se développa sur le chemin. En 1867, à l'occasion de l'Exposition universelle, une société Lyonnaise avait créé sur la Seine un service de bateaux omnibus qui eut beaucoup de succès et, après divers avatars, fonctionna régulièrement jusqu'en 1914. Le siège de la compagnie se trouvait sur la berge d'Auteuil et l'embarcadère-débarcadère qui y fut établi amena une grande foule à certains jours et aussi l'installation d'une sorte de foire permanente. Le concert populaire des Bateaux-Parisiens eut une grande vogue à cet endroit avant que la construction du quai (1908-10) l'eut obligé à se transporter au boulevard Exelmans.

Dès la fin de l'Empire le Point-du-Jour était devenu un lieu de promenade des Parisiens et surtout des Parisiens en goguette. Le mouvement, après 1871 et les destructions de la guerre et de la Commune, se porta aussi en dehors de la fortification, sur le chemin de halage de Billancourt. Il s'installa à cet endroit une foule de guinguettes avec des tonnelles où les promeneurs dégustaient des moules et des frites. Plusieurs de ces établissements eurent une certaine célébrité et notamment le gymnase Bonnaire, fondé en 1873, où les appareils étaient en plein air. On y chantait et on y dansait comme à Nogent. La construction du quai en 1892 ne détruisit pas ce pittoresque bon enfant qui a laissé des traces dans les écrits de quelques poètes.

À vrai dire, ce pittoresque de la Belle Époque était quelque peu équivoque. Dans la journée du dimanche, il s'agissait d'une foule de promeneurs tranquilles, amusés (et exploités) par les joueurs de bonneteau qui avaient fait du quai leur lieu favori de rendez-vous. Mais, certains autres jours, l'animation était un peu différente. En ce temps, certains ouvriers faisaient encore "le lundi" et venaient là pour boire. Il y avait aussi des gens du milieu et leurs dames. Et puis, en face, dans l'île se trouvait le bal du Petit Robinson ou du Ballon en pierre. Le pont n'existait pas et on s'y rendait en bateau. Le genre, tout au moins à certains moments, avait été à l'origine d'une expression, maintenant oubliée "prendre du moulino", qui dit bien "ce qu'elle veut dire", surtout si on ajoute que, parmi les poètes qui chantèrent le Point-du-Jour il y eut Verlaine et Jean Lorrain. À la tombée de la nuit, il ne faisait pas bon s'attarder sur le quai. Le coup du père François s'y pratiquait, avec cette particularité, disait-on, que l'individu était jeté à l'eau et repêché -mort- pour permettre à son "sauveteur" de toucher la prime... On attribuait ces attaques aux "ravageurs de Seine" des environs, mais la plupart, en fait, vivaient de travaux moins sanguinaires.

Le restaurant de la famille Meunier date de cette époque, "la Belle" assure-t-on, et a survécu au temps où son propriétaire assurait le passage dans l'île. Émile Meunier, au contraire des mauvais ravageurs, sauvait les gens avant leur mort et il fonda d'ailleurs la Société des Sauveteurs Mariniers, outre celle des Joutes Parisiennes. Son école de natation dura jusqu'en 1939.

Le quai du Point-du-Jour avait pris aussi un caractère industriel sur certains points.

Outre les fabriques Jeanson et Billaut, la fabrique de sulfate d'ammoniaque de la Compagnie Richer, après 1870, qui "travaillait" les vidanges de Paris, avait pris l'habitude de rejeter en Seine l'excédent de ses "produits", ce qui, durant un demi-siècle, fut un scandale permanent en même temps que la principale cause de maintes épidémies à une époque (la Belle) où les habitants de Boulogne buvaient de l'eau de Seine non filtrée (avant 1893) ou très mal filtrée (après 1893).

L'usine de l'Émaillerie parisienne Odelin, qui employa 300 personnes, vint là en 1892 ; elle avait été construite avec des pierres de démolition du château de St-Cloud. Vendue en 1940 à Renault pour agrandir son usine de la S.M.R.A. (moteurs d'aviation), c'est, depuis 1945, un établissement de la S.N.E.C.M.A.

Gabriel Voisin construisit des avions au 34 du quai en 1908-1912, avant de passer à Issy-les-Moulineaux. Renault commença à acquérir une grande partie des propriétés en bordure du quai dès 1914 pour y construire l'usine 0, où il fabriqua avions et moteurs. L'importance de cette usine justifia son bombardement en 1943 par l'aviation américaine : le 3 septembre toutes les bombes allèrent tomber sur les maisons d'Auteuil où elles firent de nombreuses victimes, mais le 15, le tir, mieux réglé, détruisit l'usine presque sans faire de victimes. Nous allions oublier de noter qu'en 1918 une bombe d'avion ou un obus de la Bertha était tombé sur une maison près de la rue des Peupliers : cas presque unique à Boulogne durant la guerre de 14-18.

En ce qui concerne le bombardement de 1943, notons un fait très épisodique mais fort symptomatique. Nos voisins Parisiens, qui avaient contemplé sans grande émotion et même avec une satisfaction patriotique les bombardements de Boulogne-Billancourt, s'émurent lorsque les bombes atteignirent le quartier d'Auteuil, peuplé de gens influents. Dans la nuit du 3 septembre, le maire du XVIe renvoyait les cadavres à la mairie de Boulogne en prétextant que cette affaire regardait son collègue et non lui... Les gens influents intervinrent en haut lieu et le commandement allemand donna l'assurance que l'usine 0 ne reprendrait pas ses fabrications. Mais aucune assurance de ce genre n'avait été donnée et ne fut donnée pour les autres usines de Renault...

Signalons encore quelques dates : le cimetière a été ouvert en 1889, quelques ironistes le baptisèrent le cimetière "aquatique" en assurant qu'il serait sous les eaux-En 1898 la Cie des Omnibus construisit une usine pour la fabrication de l'air comprimé nécessaire à ses tramways ; devenue dépôt et atelier de réparations de tramways, l'usine a été cédée au Département de la Seine qui y fit construire en 1930-1932 le groupe H.B.M. de 1000 logements qui fut une belle réalisation en son temps, due surtout à Henri Sellier - L'usine d'électricité remonte à 1918 - Les Studios de Billancourt, qui furent d'abord locataires de l'industriel Niepce et de la Cie des vidanges Grandel, sont venus là en 1924 et débutèrent par un film tiré de Dumas, dont les acteurs et figurants se répandaient en troupes et en costumes dans les restaurants des environs. En août 1944, les Allemands de l'Ile tirèrent quelques coups de canon sur les H.L.M. et des FFI furent tués sur le quai.

Le quai du Point-du-Jour est toujours une belle voie grâce à la rivière et aux arbres qui garnissent encore l'Ile St-Germain -menacée de disparition- mais l'animation y est un peu trop grande du fait de la circulation automobile, qui en fera une simple autoroute dans quelque temps.

## PONT DE BILLANCOURT

Jusqu'en 1860 il n'y eut pas sur la Seine de pont entre le pont de Grenelle et le pont de Sèvres. Les communications entre les deux rives étaient rares et difficiles, et d'ailleurs sans véritable nécessité en raison du peu de développement de cette région.

A la date précitée, la Ville de Paris annexa à son territoire une partie des communes de sa proche banlieue et le Préfet Haussmann se préoccupa de l'aménagement de celle qui subsistait et qui commençait, sur certains points, à se développer en raison surtout de l'émigration d'une partie de la population parisienne chassée par les transformations de la capitale.

Ce développement intéressait aussi, dans la région sud-ouest, d'une part, la Cie des chemins de fer de l'Ouest, d'autre part, des lotisseurs, dont le plus important, à Issy et à Billancourt, était le banquier Bonnard, qui eut pour gendre et successeur Édouard Naud, lequel fut maire d'Issy en 1871.

La conjonction de ces buts amena un ingénieur, Legrand, à proposer la construction de deux ponts destinés à relier l'île St-Germain, d'une part, à Issy (qui ne s'appela Issy-les-Moulineaux qu'en 1893) et Meudon, et, d'autre part, à Billancourt, rattaché depuis peu à la commune de Boulogne.

Le Préfet Haussmann encouragea cette construction par des subventions qu'il demanda au Département, et aux communes voisines, outre la Cie de l'Ouest, et Legrand compléta les ressources par un emprunt dont il fut autorisé à se rembourser par une taxe de péage. Les ponts étaient terminés en 1863.

L'armée française les coupa en septembre 1870 à l'approche des Prussiens et ils ne furent rétablis qu'après la Commune de 1871.

Le péage fut supprimé en 1880 grâce au Département qui dédommagea Legrand.

Ces ponts ont été reconstruits en 1933.

## PONT D'ISSY

Avant la construction de ce pont, un passeur assurait le transport entre Billancourt et Issy par un bateau subventionné par les deux communes. Il desservait aussi le bal dit Petit Robinson ou du Ballon en pierre, qui se trouvait à l'extrémité de l'île.

La construction du pont fut proposée dès 1887 mais elle ne fut acceptée par le Conseil général puis par l'État que grâce aux efforts des conseillers généraux des cantons de Boulogne et de Vanves, Barbier et Gervais, qui triomphèrent de maintes difficultés : le pont fut terminé en 1910 et il donna passage au chemin de grande communication n° 50 de Vincennes à Boulogne et à la ligne de tramways Porte de St-Cloud -Porte d'Orléans. Il en est encore ainsi aujourd'hui - sauf que des autobus ont remplacé les tramways.

Devenu insuffisant du fait de l'accroissement du trafic et du passage des "poids lourds", sa reconstruction est décidée en principe (1962), et sera sans doute effectuée en tenant compte de la suppression envisagée du petit bras de la Seine et par suite du rattachement de l'île Saint-Germain a la terre ferme.

Du fait de la proximité de la rue des Peupliers, on donne parfois ce nom au pont d'Issy.

## PONT DE SAINT-CLOUD

L'origine du Pont de St-Cloud est sans doute ancienne mais elle n'est certaine qu'à partir de 1189, date où l'évêque de Paris, Maurice de Sully, l'aurait fait construire ou reconstruire.

L'évêque de Paris fut seigneur de St-Cloud -il porta même le titre de duc de St-Cloud qui lui fut donné par Louis XIV- jusqu'à la Révolution. Sa seigneurie s'étendait même sur la rive droite et ce ne fut qu'en 1790 que cette partie fut rattachée à la commune de Boulogne, en dépit des protestations des habitants de St-Cloud.

L'histoire du pont de St-Cloud est avant tout une histoire militaire. Il avait une importance stratégique considérable du fait qu'avec le pont de Charenton il était le seul pont en dehors de la capitale à une distance proche de celle-ci et qu'il suffisait de s'en emparer pour bloquer les approvisionnements de Paris, lesquels se faisaient surtout par eau.

Fortifié durant la guerre de Cent ans, il fut pris et repris un grand nombre de fois depuis le roi d'Angleterre en 1346 jusqu'à Turenne en 1652. Il fut encore l'objet de compétitions en 1815, en 1870 et encore en 1944.

Le moulin de l'évêque accolé au pont dura jusqu'en 1810. Il y eut ensuite un moulin flottant dont le meunier fut le père du chansonnier Jean-Baptiste Clément. Il disparut en 1840. À ce moulin se trouvaient fixés les fameux filets destinés, disait-on, à recueillir les cadavres jetés en Seine, et dont font état beaucoup de récits plus ou moins romanesques.

En 1790, le pont de St-Cloud demeura entièrement rattaché au département de la Seine. Mais, au cours du siècle suivant, il fut partagé entre les deux départements.

Construit d'abord en bois, reconstruit en pierre sous Henri II, plusieurs fois modifié et réparé, notamment après les guerres, il a été entièrement reconstruit avant 1940 et terminé après 1945. Vestibule de l'autoroute de l'Ouest, c'est certainement le pont de France qui connaît la plus active circulation.

Le début du pont de St-Cloud se trouvait jadis près du Rond-Point de la Reine (place Rhin et Danube) et l'ancienne chaussée du Pont se trouvait sur une partie marécageuse souvent inondée. Il en fut ainsi jusqu'en 1810.

## PONT DE SEVRES

En 1684 une ordonnance royale décida qu'un pont serait construit en face du village de Sèvres pour assurer le prolongement de la route de Paris et permettre au roi de gagner plus commodément la capitale en venant de sa nouvelle résidence de Versailles. Ce pont remplaçait un bac qui, vraisemblablement, avait succédé à un gué, tout au moins à l'époque des basses eaux.

Le pont de Sèvres enjambait l'île de Sèvres, connue plus tard sous le nom d'Ile Madame et, après la Révolution, d'île Séguin. Ce pont était à péage. Construit en bois il fut souvent endommagé par les crues et les gels ; cependant il résista jusqu'au début du XIXe siècle.

Il a naturellement connu durant plus d'un siècle tous les passages des rois et gens de la cour, vivants ou morts, allant à Versailles ou en venant. Le 6 octobre 1789 fut le dernier jour de son destin monarchique avec le retour à Paris "du boulanger, de la boulangère et du petit mitron".

Un ordre de Napoléon en 1808 décida sa reconstruction en pierre sur un emplacement plus en aval, en dehors de l'île, laquelle redevint solitaire. En raison des événements de 1815 et des combats qui eurent lieu à Sèvres il ne put être achevé qu'en 1821. Durant le siège de Paris en 1870-1871 il fut rompu, mais les communications entre Allemands et Français se firent à cet endroit. Une maison, détruite en 1942, a porté jusqu'à ce moment le nom de Maison du Parlementaire.

En août 1944, les blindés de la division Leclerc le traversèrent et détruisirent sur le quai une colonne allemande.

Le pont, qui avait été endommagé par les bombes en 1943, est en voie de reconstruction au même emplacement mais avec des proportions tout autres (1962).

## CHAUSSEE DU PONT

##### (avenue de LATTRE DE TASSIGNY)

##### Route Nationale n° 307

### du Pont de St-Cloud à la place Rhin et Danube

#### Longueur 170 mètres - Largeur 37 mètres

Cette avenue fut autrefois une véritable chaussée, c'est-à-dire un chemin artificiel élevé sur un marécage et donnant accès à un pont. Elle est donc aussi ancienne que le pont de Saint-Cloud qu'on dit avoir existé au IXe siècle ce dont nous doutons fort, mais qui, sans doute, fut construit par l'évêque Maurice de Sully à la fin du Xlle. Il est même vraisemblable qu'il y avait auparavant un bac et, avant le bac, un gué, ce qui ferait remonter le chemin à l'époque gallo-romaine ou plus anciennement encore. On sait que le pont de St-Cloud fut converti en forteresse dès la guerre de Cent ans et les armées se le disputèrent de façon sanglante à maintes reprises, encore Turenne contre Condé en 1652. La chaussée du Pont fut naturellement chaque fois le théâtre de ces manifestations brutales.

La Seine demeura longtemps à l'état naturel, c'est-à-dire que son lit n'était pas aussi fixe qu'aujourd'hui, d'où les marais qui, tantôt saturés d'eau, tantôt à sec, atteignaient la Demi-lune plus tard Rond-Point de la Reine. Des buanderies s'étaient établies sur les côtés qui embarrassaient la circulation. En 1811-1813, on fit des travaux au pont, en faisant disparaître notamment l'ancien moulin de l'Archevêque, et en même temps les bâtiments furent démolis. En ce temps, l'Empereur avait sa résidence d'été à St-Cloud et il n'entendait pas être gêné dans ses mouvements. Un règlement fut établi qui interdisait de construire à moins de 10 mètres des plantations de la "levée". Les arches situées sur le marais disparurent avec celui-ci.

Le nom d'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny lui a été donné par le Conseil municipal le 7 avril 1952, pour honorer le chef de la 1ère armée française de 1944-1945.

## RUE DU PORT

### du 126, avenue J.B. Clément au quai du 4-Septernbre

#### Longueur 220 mètres - Largeur 15 mètres

De toutes les voies publiques anciennes de Boulogne, celle-ci est la seule dont nous puissions donner exactement la date de naissance. En 1694, Pierre Deschiens, seigneur de Valcourt et autres lieux, céda un terrain à 28 blanchisseurs pour établir un chemin qui leur servirait pour aller laver à la rivière. Au siècle suivant, la communauté des habitants racheta aux héritiers Deschiens la rente que les blanchisseurs devaient leur payer à perpétuité en place du capital et le chemin devint commun à tous les habitants bien qu'il fut situé (jusqu'en 1790) sur le territoire de la seigneurie de St-Cloud. Des buanderies s'y établirent et certaines accaparèrent un excédent de terrain. Il s'ensuivit un procès qui prit fin en 1813 lorsque l'État mit la main sur les biens communaux.

Entre temps, un abreuvoir et un petit port s'étaient formés à l'extrémité du chemin, dans une anse de la rivière, et la rue fut appelée indistinctement de ces deux noms, ce qui, dans les papiers d'archives, cause quelque confusion avec notre rue de l'Abreuvoir. Finalement le second nom l'emporta et fut "stabilisé" par le Conseil municipal.

En raison de sa position en descente sur la Seine, cette rue fut toujours sujette aux inondations et de plus elle recevait les eaux venant de la route de la Reine et de la Grande rue (avenue J.B. Clément). En 1845, le Conseil municipal demandait la construction d'un "acqueduc" ou égout souterrain. C'est l'origine de notre premier réseau d'égouts ébauché sur ces deux voies par le Département en 1848-1849.

En 1852 un véritable port avec perré fut construit au bout de la rue débouchant sur le chemin du halage. La rue du Port fut son unique accès.

En 1856, on construisit le boulevard de l'Empereur (quai du 4-Septembre) qui enjamba la rue par un pont. Les voitures passèrent sous le pont. On déchargeait surtout du charbon. Un abreuvoir pour les bêtes avait été établi sur un côté du pavage. La grande inondation de 1910, après beaucoup d'autres, transforma la rue en canal ; de même en 1924. On décida de relever le niveau de la rue mais l'existence du pont rendait la chose difficile. La construction du nouveau pont de St-Cloud, commencée en 1937, a fait disparaître le port et l'utilité de la rue. L'aménagement de la tête du pont de St-Cloud doit entraîner la suppression de celle-ci.

## AVENUE DE LA PORTE D'AUTEUIL

##### (territoire de la Ville de Paris)

Le vieux village des Menus, avant la construction de l'église au XlVè siècle, relevait de la paroisse d'Auteuil. Il paraît que durant longtemps subsista l'habitude des habitants de se rendre à l'église d'Auteuil en cortège pour la messe de Noël. De telles relations supposent l'existence d'un chemin qui, selon toute vraisemblance, correspondait à l'avenue actuelle. Ce chemin traversait le Bois de Boulogne et ses extrémités se trouvaient aux portes dites de Boulogne et d'Auteuil. Il figure sur les anciens plans. Le décret de 1811 le classe route départementale n° 30 -plus tard n° 29 et enfin n° 3- de Paris à Boulogne par Auteuil. Il fut durant longtemps le moyen de communication usuel des gens de Boulogne avec Paris ; mais la nécessité de traverser le Bois de Boulogne, alors fermé la nuit, gêna fort les blanchisseurs aussi bien que l'octroi qu'il fallait subir doublement. En 1873 seulement la limite du Bois fut reportée à son emplacement actuel avec un saut de loup en bordure.

En 1924, le Conseil municipal de Boulogne lui donna le nom de boulevard Anatole France. Mais, l'année suivante, le Bois de Boulogne fut annexé à Paris et, peu après, le Conseil municipal de la capitale dénomma la route avenue de la Porte d'Auteuil (28 décembre 1929) en précisant qu'il s'agit de la route "qui traverse le Bois de Boulogne". L'aménagement de la place de la porte d'Auteuil fut fait la même année (1929) et la route fut rehaussée. On fit pour cela un travail considérable en déplantant et replantant sur place les vieux arbres.

L'avenue longe le Fleuriste de la Ville de Paris ouvert en 1897, la Pépinière et le Stade. L'origine de ce stade remonte à l'époque 1900 alors que des amateurs jouaient au football sur ce terrain dépourvu de tout aménagement. Il a été construit en dur vers 1930 et, entre autres usages, a servi de lieu d'internement des suspects durant la guerre de 1939-40. L'écrivain Koestler en parle dans un livre.

## ROUTE DES PRINCES

##### (voir avenue VICTOR HUGO)

## RUE DES PRINCES

### de la rue de la Tourelle au Rond-Point Victor Hugo

#### Longueur 220 mètres - Largeur 15 mètres

Cette rue a usurpé un nom qui était celui de notre rue Denfert-Rochereau avant 1864. Dans l'ancien Bois de Boulogne, il n'y avait là qu'un chemin de ronde intérieur pour la surveillance, de la largeur d'un sentier. En 1855-1856, le préfet Haussmann fit dessiner des rues dans le Parc des Princes en vue de le vendre par lots. On utilisa le sentier et on l'élargit, toujours à l'intérieur du Parc car le mur ne fut pas démoli, et on donna à la rue la lettre G, Les propriétaires du Parc baptisèrent eux-mêmes les rues. Celle-ci reçut le nom de rue des Princes uniquement parce qu'elle aboutissait à la route des Princes (rond-point Victor Hugo). Il ne pouvait y avoir de confusion avec la vieille rue des Princes du fait que celle-ci se trouvait sur le territoire de Boulogne et la nouvelle sur celui d'Auteuil. En 1860 a lieu l'annexion et la commune de Boulogne se trouve à la tête de deux rues des Princes. Lorsqu'il s'agit de classer les voies du Parc des Princes dans la voirie urbaine, le Conseil conserve le nom à la nouvelle rue et, sans souci de la "hiérarchie historique" change le nom de l'ancienne.

La Ville de Paris était demeurée propriétaire du mur, lequel n'était pas mitoyen, en interdisant aux riverains même le droit de vue. Cependant en 1872 elle autorisa la démolition pour permettre la prolongation de la rue de la Tourelle. Les propriétaires "extérieurs" purent construire mais on leur imposa le respect des servitudes du Parc des Princes.

La Commission du Vieux Paris a demandé récemment que la rue fut appelée rue des Princes de Conti pour rappeler le souvenir de l'apanage de ces princes qui auraient été à l'origine du nom du Parc des Princes. Mais en réalité ces princes n'ont jamais eu d'apanage ou de droit de chasse dans ce quartier de l'ancien Bois de Boulogne. Ils y ont chassé avec le roi et comme d'autres princes, ni plus ni moins. Il s'agit d'un texte mal interprété qui ne dit rien de tel et ce souvenir est imaginaire.

## RUE DE LA PROCESSION

##### (voir rue du PARCHAMP)

Le nom de rue de la Procession du Saint Sacrement se trouve dans les papiers d'avant 1789, ainsi en 1641 et 1720, sans qu'on puisse démêler s'il désigne tout ou partie de la rue actuelle du Parchamp. Il semble qu'il s'agisse du chemin qui reliait jadis le hameau des Menus à l'église d'Auteuil avant la construction de l'église de Boulogne (1320). Son nom est significatif encore qu'il soit bien certain que les processions devaient parcourir toutes les voies de l'ancien village et non celle-ci seulement.

Elle changea sans doute de nom sous la Révolution, nous ne sommes pas sûr qu'elle prit celui de rue de l'Égalité. Ultérieurement la rue de la Procession va simplement de la Grande rue à la rue de Longchamp. Sous le Second Empire le Préfet Haussmann crée l'avenue de Longchamp, ce qui entraîne la démolition et la reconstruction du presbytère situé à l'angle de la rue. Peu après, il invite le maire à faire disparaître une saillie qui réduisait la largeur de la rue à deux mètres en face de la propriété de l'ancien maire Ollive. Le Conseil municipal estime la dépense trop élevée et il n'acceptera que lorsque le Préfet lui aura assuré un secours de 20.000 frs sur l'Octroi de Banlieue pour l'aider à payer la dépense de 56.000 frs (1865). L'année suivante, la propriété Ollive est acquise par les Sœurs de St Joseph. Cette propriété avait appartenu à la marquise de Forcalquier qui, suivant Pierre de Nolhac, fut un moment agréable au roi Louis XV. À l'autre bout de la rue habita le prince-abbé de Lorraine, cousin de Marie-Antoinette et prélat mondain qui y mourut en 1787 : il n'avait pas eu la curiosité de voir la Révolution. La propriété a subsisté jusqu'en 1933 et a été remplacée par la rue de la France Mutualiste.

Le 6 février 1881, le Conseil municipal, qui venait d'interdire les processions, décide d'annexer la rue de la Procession à la rue du Parchamp, pour "effacer le souvenir de la superstition"...

## RUE DE LA PYRAMIDE

### du 149, rue de Billancourt au 27, rue Paul Bert

#### Longueur 153 mètres - Largeur 12 mètres

Le 4 février 1834, des vignerons de St-Cloud s'engageaient à céder à la commune de Boulogne pour l'établissement d'un chemin une superficie de 39 perches 1/3 ou 1344 m², au prix de 15 frs la perche (44 c/m-le mètre). M. de Rothschild cède aussi 14 perches, vraisemblablement l'emplacement d'un tombeau qu'il entretenait et que nous supposons être celui de soldats étrangers morts durant l'occupation de 1815.

L'indication "chemin de la Pyramide" figure sur un document de 1837 et sur l'état des chemins ruraux de 1856. Le nom provient sans doute d'une borne qui se trouvait encore en 1905 à l'angle de la rue Paul Bert. Son origine remontait à la décision prise par le Conseil municipal en 1832 de fixer de telles bornes pour empêcher les empiétements des riverains, très fréquents à l'époque.

La rue ne fut classée dans la voirie urbaine que le 7 juillet 1907 -approbation du Préfet du 17 octobre.

En prolongement de la rue il existait depuis longtemps une sente de 3 à 4 mètres de largeur, propriété des riverains, dont l'un, M. Cacheux, possédait le "Champ aux vaches" qu'il voulait transformer en lotissement. Il voulut aussi faire de la sente une rue mais il dut se contenter de clore sa propriété. La sente n'est devenue rue qu'après constitution d'un syndicat d'office en application de la loi de 1912. Le Conseil municipal décida le classement le 17 décembre 1935. Les travaux coûtèrent 230.000 frs, avancés par la commune et remboursés par les riverains en 10 ans.

## RUE DES QUATRE CHEMINÉES

### de la place Marcel Sembat au 152, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres

#### Longueur 220 mètres - Largeur 10 mètres

Vers 1750, le chemin qui servait aux princes venus de Versailles ou de Meudon pour aller chasser dans le bois de Boulogne fut déplacé à son origine sur l'ancienne route de Versailles et devint une large avenue qui conduisit en ligne droite à la porte des Princes en continuant à porter le nom de chemin ou route des Princes. La vieille route de Versailles est devenue la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres. Cette origine se trouvait à une "demi-lune" qui est aujourd'hui la place du Marché. En 1808 la décision fut prise de déplacer la route et de reconstruire le pont de Sèvres. Lorsque l'opération fut terminée, l'ancienne route fut déclassée et il en fut de même de la partie de la route des Princes se trouvant entre les deux routes (décision ministérielle du 2 décembre 1825). Cette partie fut réduite à la largeur de 10 mètres et le surplus de largeur fut cédé aux riverains. Cette mesure contraria certainement M. de Gourcuff qui venait de commencer l'aménagement de Billancourt et, considérant que la route des Princes était la voie d'accès de son lotissement, avait percé dans son prolongement une belle avenue de 15 mètres à qui il donna d'ailleurs le nom de route des Princes. C'est aujourd'hui nos rue Victor Griffuelhes et de Meudon.

En 1851, le Conseil général des Bâtiments civils émit l'avis que sa largeur devait être portée à 12 mètres "attendu qu'elle fait suite à l'avenue des Princes", mais le Conseil municipal, l'année suivante, affirme que "vu son peu de longueur, 10 mètres sont bien suffisants". Ce raisonnement assez mesquin triompha.

Quant au nom il est énigmatique. Nous trouvons le nom "Quatre Cheminées" comme "lieu-dit" dans une délibération du Conseil municipal de 1822 qui se plaint de l'éloignement de la gendarmerie, logée en cet endroit en 1812. Or, la gendarmerie se trouvait au carrefour des deux routes, c'est-à-dire vers l'emplacement du Marché de Billancourt, depuis 1812, sans doute pour surveiller le trafic de la route d'Espagne. Elle y demeura jusqu'en 1828. En tant que rue le nom se voit en 1835 sur un texte officiel. Mais il apparaît que l'on s'était trompé et qu'il n'y avait jamais eu de "4 cheminées". En 1903, le conseiller Carré demanda la rectification du nom qui aurait dû être, selon lui : "rue des 4 frères Cheminaie". De fait on trouve deux gendarmes de ce nom sur les registres de l'État-civil au temps de la Restauration. Mais cela n'en fait que deux et le mystère ne sera jamais éclairci. Il se peut que les deux frères gendarmes aient été à la tête de quatre cheminées...

La rue des 4 Cheminées, comme la route des Princes, sépare les communes de Boulogne et d'Auteuil de 1790 à 1860.

En 1858, il existait au hameau des 4 Cheminées, côté Auteuil, un dépôt de pain appartenant à un boulanger d'Auteuil, Pattey, que la police fit fermer parce qu'il ne payait pas ses cotisations à la Caisse de la Boulangerie.

En 1900, on fit passer dans cette rue étroite et très utilisée les jours de marché le tramway d'Auteuil au pont de Billancourt par la place Nationale. Les riverains survivants doivent se souvenir du bruit de ferraille de ce véhicule qui subsista jusqu'en 1935.

## QUAI DU 4 SEPTEMBRE

##### (ex-boulevard de L'empereur) chemin départemental n° 1

### du Pont de St-Cloud au boulevard Anatole France

#### Longueur 1300 mètres - Largeur 20 mètres

En 1855, la Ville de Paris, alors administrée souverainement par le Préfet Haussmann venait d'annexer au Bois de Boulogne toute la plaine de Longchamp et s'occupait de l'aménager et d'y créer des accès.

Le 24 juillet de cette année, le maire de Boulogne Thieble lisait à son Conseil municipal une lettre du Préfet l'informant de son intention d'établir au long de la Seine un chemin de grande communication qui devait devenir une des avenues de l'hippodrome en projet et "acquérir une grande importance". Ce chemin devait remplacer le sentier de halage en fort mauvais état et à peu près inutilisé, mais en même temps il supprimait l'abreuvoir et le port quelque peu primitif, qui subsistaient encore à l'extrémité de la rue de l'Abreuvoir.

Le Conseil municipal ne pouvait qu'acquiescer. Le 26 janvier 1856, le Préfet prenait un arrêté classant le chemin n° 39 en lui attribuant une largeur de 30 mètres, dont un isolement de 10 mètres à l'intérieur des propriétés. Il s'agissait, en effet, de donner à cette voie un caractère "impérial", analogue à celui de la zone aristocratique qu'on constitua aux alentours du Bois de Boulogne, d'autant mieux qu'elle avait aussi pour objet de constituer le passage de l'Empereur et de sa cour entre la résidence d'été de St-Cloud et l'hippodrome de Longchamp.

Il fallut procéder à des acquisitions de terrains considérables. La moyenne des prix payés fut d'environ 6 francs le mètre. Ces terrains n'avaient eu jusqu'alors d'accès direct que par la rue des Abondances ou quelques rares voies transversales. Les terrains en excès furent revendus après achèvement des travaux à des prix à peine supérieurs. Ainsi en 1860, un 15e lot de 1880 mètres est revendu 12.000 frs, un 18e lot de 1177 mètres : 8.600 frs. En 1861 on traite avec Radot : il reçoit le terrain (4860 mètres) pour 11.820 frs mais il devra payer l'établissement de la grille ornementale et renoncer à son établissement industriel (blanchisserie et chantier de bois) moyennant une indemnité de 11.500 frs. Le dernier propriétaire fut mis en demeure en 1864 d'avoir à faire connaître s'il voulait acquérir la zone devant sa propriété.

Le chemin n° 39, appelé aussi boulevard de l'Hippodrome, se trouve dénommé "boulevard de l'Empereur" dans une délibération du Conseil municipal du 15 juin 1856. Le terme était parfaitement adéquat puisqu'il n'avait été créé que pour le service du souverain et par son ordre. Mais... Sedan et la République survinrent. Le 12 septembre 1870, le Conseil municipal le dénomma boulevard du 4-Septembre. En 1873, des riverains, peu amis de la République, demandèrent qu'on l'appelât boulevard de la Seine mais le Conseil municipal qui, pourtant, était monarchiste en majorité, n'osa pas accepter. L'appellation quai du 4-Septembre, en place de boulevard, résulte d'une délibération du 20 juin 1892.

Napoléon III aurait rendu souvent visite à sa dernière bonne amie Marguerite Boulanger dans une propriété qui appartint plus tard à la famille Esnault-Pelterie et qui fut occupée, en 1940-1944, par un général d'une tout autre origine. À côté habita le constructeur de dirigeables Henri Kapferer, qui avait été, comme Robert Esnault-Pelterie, un des premiers aviateurs français. Plus près du pont de St-Cloud se trouvent les magnifiques Jardins Kahn, établis à partir de 1893 par un curieux homme, banquier et visionnaire. Ces jardins ont été acquis en 1935 par le Département de la Seine. À l'autre extrémité, le Parc Rothschild, qui borde le quai sur une grande dis tance, n'y a aucun accès.

Les arbres de cette belle promenade ne datent que de 1876. Lorsqu'on les planta, les propriétaires riverains protestèrent parce qu'on les privait du superbe panorama de la Seine et des coteaux de St-Cloud. Depuis la construction de l'autoroute et le développement de la circulation automobile, la promenade a beaucoup perdu de son charme. Durant un certain temps pas très éloigné, elle était aussi utilisée par des promeneuses pour un commerce supposé agréable où l'automobile jouait un rôle mi-public mi-discret.

## RUE DE LA QUEUE DU BOIS

##### (voir rue de PARIS)

Ce nom évocateur s'appliquait jadis a un lieu-dit au sud de l'ancienne porte des Princes et la rue du même nom porte aujourd'hui celui de rue de Paris pour la partie entre l'avenue Victor Hugo et la route de la Reine.

Après la réunion de ce territoire à la commune de Boulogne en 1860, il fut la première voie de l'ancien Auteuil à être aménagé. Sa largeur fut portée à 12 mètres on le pava et on le dota de trottoirs : coût 18.856 frs.

Les riverains, qui estimaient le nom trivial, demandèrent son changement, ce à quoi un arrêté du maire du 15 janvier 1865 consentit.

## ROUTE DE LA REINE

##### Route Nationale 307

### de la Porte de St-Cloud à la place Rhin et Danube

#### Longueur 1700 mètres - Largeur 31m 20

En 1785 la reine Marie-Antoinette acquit du duc d'Orléans le château de Saint-Cloud. C'était la première fois qu'une reine de France éprouvait le besoin de posséder une résidence distincte de celle de son mari et un conseiller le souligna bien haut en plein Parlement. Cette coûteuse fantaisie contribua à aliéner à la reine une popularité dont la perte contribua fortement à la sienne en l'amenant jusqu'à l'échafaud. Jusqu'alors, les ducs d'Orléans s'étaient contentés d'utiliser la Grande rue de Boulogne pour leurs relations avec la capitale. Marie-Antoinette voulu une communication plus directe et fit construire la route actuelle (1786). Elle n'eut pas le loisir de l'utiliser beaucoup. La Cour, éloignée de Versailles par les émeutes d'octobre 1789, vint passer la belle saison à St-Cloud en 1790. Ce fut la dernière fois pour la reine et son soliveau de mari.

Nous ignorons si la route fut construite à l'aide de corvées. Celles-ci, un instant supprimées par Turgot, avaient été rétablies et leur suppression définitive par Calonne ne fut faite qu'en 1787. Mais nous savons que les entrepreneurs de la route ne se gênèrent pas pour trouver des matériaux ; ils creusèrent des carrières au beau milieu des chemins avoisinants qu'ils ne rétablirent pas. Des doléances à ce sujet se prolongèrent plus de 30 ans.

La route passait au travers de champs où il n'y avait alors aucune habitation et elle n'amena aucune construction, sauf deux ou trois résidences d'été, avant le Premier Empire. La plus belle maison fut celle du bijoutier à la mode (sous le Directoire) Foncier, qui appartint ensuite à la famille du Charnois puis au maire Sciard. Une autre, moins récente et qui ne remonte qu'à la Restauration, était celle du banquier anglais Cunningham, et après lui de M. Dobelin, qui fut maire de Boulogne de 1864 à 1870, et enfin de M. Hersent. Celle qui servit de mairie de 1880 à 1934 avait été édifiée par le négociant Camus sous l'Empire. Elle appartint ensuite à diverses personnes dont M. de Guaïta, personnage cosmopolite d'origine francfortoise.

Ce fut le prolongement de la rue d'Aguesseau jusqu'à la route, après 1810, qui amena de ce côté plusieurs buanderies dont les eaux, aboutissant dans les fossés qui bordaient la route, imposèrent la construction d'un caniveau pavé en 1818 aux frais des blanchisseurs.

La route, délaissée quelque peu sous la Révolution, avait revu la circulation des carrosses, chevaux, etc, s'intensifier avec l'Installation de Bonaparte au château de St-Cloud en 1800. Les souverains continuèrent à faire de St-Cloud leur seconde résidence, ce qui prit fin à la chute de l'Empire en 1870.

Les premiers égouts souterrains de Boulogne furent décidés en 1848 pour employer les ouvriers des Ateliers Nationaux. On débuta par les deux routes de St-Cloud.

En 1850 la gendarmerie vint se fixer au n° 47 (ancien) et y demeura jusque vers 1875. L'endroit fut sans doute choisi en vue du passage du futur Napoléon III, toujours menacé par les attentats. Le bâtiment appartint ensuite à la Cie des Omnibus puis à la Sté l'Air Liquide, où Georges Claude faisait ses expériences avant 1914.

En 1856 commença à fonctionner le "chemin de fer américain" de l'ingénieur Loubat qui allait du Rond-Point au Palais-Royal. Cet omnibus sur rail fut mû par la vapeur en 1892, peu après par l'air comprimé et enfin par l'électricité en 1912. Cette ligne, dite alors n° 2 Louvre-St Cloud, supprimée en 1934, fut remplacée par un autobus. La suppression des accotements permit alors l'élargissement de la chaussée et la réfection du pavage. On fit un essai de pavés en fonte striée qui ne réussit qu'à abîmer les pneumatiques des voitures. L'éclairage électrique de la route remonte à 1926.

En 1860 l'annexion d'une partie d'Auteuil à Boulogne entraîna le report du début de la route sur sa partie boulonnaise, de la route des Princes (avenue Victor Hugo) à la porte de St-Cloud, la modification du numérotage et le déplacement du bureau d'octroi. En 1925, la Ville de Paris a accaparé l'extrémité correspondant à l'ancienne zone militaire.

En 1880-1881 disparurent les murs des propriétés Lepetit (de Guaïta) et Gracien (en face) qui, au dire du maire Liot, donnaient un aspect assez triste à ce quartier. Mais l'ouverture du cimetière, en 1860, avait alors désolé les propriétaires voisins par la menace d'un délaissement de leurs immeubles.

La route ne se garnit d'habitations que très lentement. Les hautes maisons y étaient rares il y a peu de temps. Le commerce ne prospérait guère qu'entre la rue d'Aguesseau, qui date de 1810, et le boulevard de Strasbourg (1870) et encore, longtemps après cette dernière date.

Vers 1930 on commença à se plaindre des accidents causés par les automobiles. Des écoliers furent tués en sortant de l'école, ce qui amena la première surveillance policière de la circulation. Quelque temps après, la mise en route de l'Autoroute de l'Ouest fit craindre (ou espérer) un développement de la circulation sur l'avenue et amena un projet de passage souterrain sous le boulevard Jean Jaurès. Le tollé qui s'ensuivit de la part des commerçants riverains fit renoncer au projet (1937).

Le nom officiel de la route fut longtemps celui de "chemin du Point-du-Jour à St-Cloud", justifié par l'origine de la voie, greffée sur la route de Versailles à la hauteur de l'actuel marché du Point-du-Jour, reculée vers 1820 jusqu'à son emplacement actuel par le déplacement de la route de Versailles.

Sous la Révolution, on trouve le nom de "cy-devant chemin de la Reine", sous la Restauration celui de route de la Reine. En 1848 elle devient avenue de la République, en 1851 avenue de la Reine, sans aucune désignation enregistrée d'ailleurs. En 1881, le Conseil municipal demande le rétablissement du nom d'avenue de la République et il renouvelle son vœu en 1885, et en parle encore plusieurs fois. Aucune suite est donnée. Mais alors que les républicains très modérés à cette époque tenaient fortement à ce nom, en 1932, les socialistes décident de "rétablir dans son appellation primitive l'avenue de la Reine qu'on dénommait autrefois route de la Reine" (délibération du 21 décembre 1932). Ce respect de l'histoire locale et de la tradition est méritoire. Mais il faut espérer que d'autres ne revendiqueront pas la tradition de 1793 (cy-devant de la Reine) ou celle de 1848 (avenue de la République) et surtout qu'on ne fera pas un principe de la remise à jour des anciennes appellations... Sinon il faudrait supprimer le quai du 4-Septembre et le nommer, comme "primitivement", boulevard de l'Empereur, revenir à la Grande rue pour l'avenue J.B. Clément, etc, etc...

Au 160 -de la route de la Reine habita longtemps Louise Hervieu, écrivain et dessinateur.

## ROND-POINT DE LA REINE

##### (place RHIN et DANUBE)

### carrefour de la route de la Reine et de l'avenue J.B.Clément

#### 100 mètres sur 100 mètres

L'endroit était dénommé ,"la Demi-lune de la Chaussée de St-Cloud" et il marquait l'origine du pont de St-Cloud dont les arches, enjambant le marais, subsistèrent tout près jusqu'en 1811. L'appellation rond-point de la Reine se trouve en 1831. Entre 1848 et 1851 ce fut la place de la République, ce dont il ne fut plus question ensuite. Le 7 avril 1952, le Conseil municipal décida d'honorer la première armée française en donnant au rond-point le nom de place "Rhin et Danube".

Jusqu'à la transformation de la route de la Reine en 1935-36, le Rond-Point était le principal centre de la fête foraine et notamment les grands manèges s'y installaient, ce qui n'empêchait pas les tramways de circuler en se frayant un passage comme ils pouvaient. La fête avait lieu en août, mais en ce temps où on ignorait les congés payés, la grande masse de la population ne quittait pas Boulogne à la belle saison. L'ornementation de la place a toujours posé un problème difficile à nos édiles. En 1919, le maire Lagneau projetait d'édifier en son milieu un Monument aux Combattants de très grande taille. Ensuite, on parla ou on essaya d'une fontaine, de statues, de parterre. La place est aujourd'hui remarquable par l'intensité de la circulation venant de l'autoroute par les beaux dimanches d'été.

## RUE REINHARDT

### du 130, rue de Billancourt au 115, rue de Silly

#### Longueur 296 mètres - Largeur 8 mètres

Ce fut la troisième des rues du lotissement Cacheux et elle suivit le sort de celles-ci. Le 7 décembre 1922, 54 propriétaires en demandèrent le classement en disant qu'elle était impraticable. Le maire répondit qu'il ferait comme pour les deux autres. Il y eut un récalcitrant mais les autres, pour en finir, payèrent sa part du coût total des travaux, 19 909, 72. Le classement fut agréé par le Conseil Municipal le 1er mars 1925 et par le Préfet le 13 octobre.

Le nom de Reinhardt, sociétaire de la Sté Cacheux vers 1885, a été conservé.

## BOULEVARD DE LA REPUBLIQUE

##### chemin départemental n° 50

### du Pont d'Issy à la place Sembat

#### Longueur 1050 mètres - Largeurs 15 et 20 mètres

En 1886, le Conseil d'arrondissement de St-Denis émit le vœu qu'un pont sur la Seine fut construit à l'extrémité du chemin de grande communication n° 50 de Vincennes à Issy, lequel n'avait pas d'issue. Un devis fut établi et soumis au Conseil municipal de Boulogne qui accepta de payer 225.000 frs sur un total de 1.250.000 frs. Mais l'affaire fut enterrée jusqu'en 1896. à ce moment, les deux conseillers généraux de Boulogne et d'Issy, Barbier et Gervais, la reprirent et la firent adopter par le Conseil Général. Naturellement il fallait donner une issue à ce pont sur la rive gauche. Le Conseil général envisageait à ce moment la création autour de Paris d'un boulevard circulaire. C'était trop beau... On chercha des solutions plus modestes. Barbier suggéra au maire de Boulogne Joachum de soumettre un projet au Conseil municipal. Celui-ci en discuta en 1897. Les représentants de la section de Boulogne (nord), Lagneau en tête, se montrèrent hostiles, déclarant qu'on allait démolir un millier de logements. La majorité fut favorable à un boulevard allant jusqu'au Rond-Point de la Reine, en demandant en outre la liaison des chemins de fer d'Auteuil et d'Issy par le pont. Puis l'hostilité des Boulonnais, devenus majorité au Conseil municipal en 1900, contre Billancourt, fit à nouveau tout ajourner. La ténacité du conseiller général Barbier (on appelait par avance la future voie boulevard Barbier !) amena un arrangement. Le maire Lagneau accepta à contre-cœur à condition que le Conseil général décidât aussi l'établissement d'une voie entre la nouvelle porte Molitor et le Rond-Point -prolongement de la rue du Château, qui intéressait "sa" section électorale- et lui donnât la priorité sur le boulevard. Le Conseil général de la Seine, sur la proposition de Barbier, accepta les deux projets en exigeant une participation communale : 190.000 pour le pont, 500.000 frs pour le boulevard, à payer en annuités. Après l'enquête de commodo, le Conseil municipal donna avis favorable le 21 avril 1907.

Le 6 juillet 1908, le Préfet classait le chemin jusqu'au Rond-Point dans la grande vicinalité, le 31 octobre il prenait un arrêté de cessibilité pour la partie jusqu'à la route de Versailles, et le 1er décembre un décret déclarait l'utilité publique du pont et du chemin.

Le 29 novembre 1911, le Conseil municipal de Boulogne, constatant que la voie était en grande partie livrée à la circulation, décidait de la dénommer boulevard de la République. Mais la première partie seule était construite. Barbier avait été élu sénateur et son successeur au Conseil général, Guibourg, ne s'intéressa pas au prolongement. La guerre survint. La question paraissait enterrée et le Conseil municipal refusa de payer les annuités qu'on lui réclamait. Les immeubles de la rue Georges Sorel et d'autres furent édifiés qui faillirent rendre impossible la reprise des travaux.

La construction du nouvel Hôtel de Ville, lorsqu'elle fut envisagée sur son emplacement actuel en 1931, rendait indispensable le percement d'une voie de desserte. André Morizet, sénateur-maire, reprit l'affaire du prolongement et son adjoint Lagriffoul la soumit au Conseil général, en offrant une participation communale. Mais la politique et des animosités personnelles s'en mêlèrent. Ce fut le député de Boulogne-Billancourt, Fernand Laurent, qui, par hostilité pour la municipalité, fit repousser la proposition au Conseil général, aidé par le maire d'Issy-les-Moulineaux, Oudin, conseiller général... !

Puis la politique vira de bord. Un nouveau Conseil général élu en 1935 accepta ce que son prédécesseur avait refusé et vota le prolongement. Les formalités de procédure et les expropriations étaient à peu près terminées en 1939.Lorsque la guerre éclata, la viabilité n'était effectuée sommairement que sur la partie face à l'Hôtel de Ville, juste à temps pour que les autobus de la S.T.C.R.P. puissent s'y ranger pour emmener aux gares quelques centaines de nos concitoyens effrayés par la menace d'un bombardement par les gaz. La viabilité fut poursuivie jusqu'en 1942, suspendue par ordre des occupants, et achevée après la guerre.

Les auteurs du projet de 1907 ne pouvaient certes penser que la largeur de 15 mètres deviendrait insuffisante. Il paraît qu'en 1941, l'ingénieur allemand Todt, le fameux constructeur du mur de l'Atlantique, visitant Boulogne, aurait émis l'avis qu'une largeur de 100 mètres serait nécessaire pour une voie semblable. Cet homme voyait "kolossal" - avec la plus parfaite indifférence sans aucun doute.

L'Hôtel de Ville, œuvre de l'architecte Tony Garnier, avait été mis en service le 3 juillet 1934. L'Hôtel des Postes, qui lui fait vis-à-vis, le fut en 1938. Quant au bâtiment qui devait être un Centre d'Hygiène, la guerre ou plus précisément l'ordonnance allemande de 1942, en arrêta les travaux. Il a été achevé et est maintenant une annexe du Lycée Claude Bernard.

En mémoire du sénateur-maire André Morizet, qui administra Boulogne de 1919 à 1942 et est l'auteur de cette partie de la voie qui porte son nom, le Conseil municipal décida que la deuxième section du boulevard de la République serait dénommée avenue André Morizet (23 octobre 1944). Le Préfet approuva le 21 décembre.

L'ouverture de l'autoroute de l'Ouest et l'intensification générale de la circulation automobile ont entraîné, surtout depuis 1950, un mouvement de plus en plus intense sur cette voie. Malheureusement, la partie la plus ancienne n'a qu'une largeur insuffisante qu'il sera très difficile et coûteux d'élargir. Ce qui explique l'enlèvement des arbres et la diminution de largeur des trottoirs au profit de la chaussée qu'il a fallu réaliser en 1958.

## RUE RIEUX

### du 84, avenue Édouard Vaillant au 97, avenue Victor Hugo

#### Longueur 165 mètres - Largeur 12 mètres

Les terrains de l'endroit firent partie de la commune d'Auteuil jusqu'en 1860. Après l'annexion, ils furent vendus par le lotisseur Bonnard à M. Fouret (1862) qui, peu après, les rétrocéda à la Société Jovin des Fayères. Le comte des Fayères, en 1874, offrit la surface nécessaire au percement d'une rue qui aurait relié l'avenue des Princes (Victor Hugo) à la route de Versailles, mais le Conseil municipal refusa en déclarant vouloir consacrer les fonds au prolongement de la rue de la Seine (Danjou)... qu'il ne fit pas. En 1883, la même demande est présentée par le comte Lemercier avec MM. des Fayères et de Larnac qui ont ouvert eux-mêmes la rue, puis par M. Delafosse au nom des riverains. Le Conseil accepte le 3 août en exigeant la mise préalable en viabilité, ce qui est fait. II y a réitération par MM. Célestin Delafosse, Le Vaillant, Le Brusle, baron de La Coste, acceptation par le Conseil le 30 mai et par le Préfet le 20 septembre 1887.

Sur ce se greffa un singulier différend. M. Delafosse, qui était le principal acquéreur et revendeur, avait conservé la propriété d'une bande de terrain de Om 25 sur un côté de la rue et prétendait interdire l'accès de la rue aux propriétaires de l'arrière-fond à moins de payer une forte contribution. Pour faire échec à cette spéculation, le Conseil municipal décida, le 12 juin 1889, de porter la largeur de 12 à 12m 25. Puis, en raison de l'opposition du Préfet, il demanda le déclassement le 3 février 1890. Il semble que M. Delafosse, qui exigeait 80 frs par mètre linéaire, ait fini par s'incliner ou transiger.

Le nom de Rieux avait été donné à la rue le 4 août 1886. M. Rieux, mort en 1862 à son domicile 18, rue de Billancourt, avait été Conseiller municipal et avait légué au Bureau de Bienfaisance la nue-propriété de deux immeubles importants évalués 200.000 frs, mais comportant des charges. Le testament fut contesté et il fallut transiger.

Dans cette rue fut installé en 1920, dans un immeuble dont la construction, arrêtée par la guerre, avait été achevée par l'Office d'H.B.M. du Département, le Dispensaire d'Hygiène Sociale du Département, qui y est encore.

## RUE ROUGET DE L'ISLE

### de l'avenue Desfeux à la rue Liot

#### Longueur 38 mètres - Largeur 12 mètres

Cette voie, qui borde le marché de Billancourt, provient, comme celui-ci, de l'achat de la propriété Peltier. Elle fut classée le 30 avril 1896, mais on la laissa sans dénomination jusqu'en 1909. Les socialistes voulaient l'appeler rue Jean-Baptiste Clément, l'auteur du "Temps des cerises", mais le maire Lagneau imposa le nom de l'auteur de la Marseillaise, adopté le 7 novembre et approuvé par décret le 7 mars 1910.

## RUE St – DENIS

### du 96, avenue J.B. Clément à la rue de l'Abreuvoir

#### Longueur 540 mètres - Largeur 10 mètres

Des actes anciens remontant à 1490, 1513, 1587, citent le chemin Saint-Denis et même la Grande rue St-Denis en 1550. Mais on ne sait trop de quoi il s'agit, sauf qu'il existait un chemin menant à Saint-Denis : le chemin de Longchamp, la rue actuelle des Menus, plus longue jadis, notre rue St-Denis ? Sur les plus anciens plans qui ne remontent d'ailleurs qu'au début du XVIIIe siècle, on voit un chemin qui correspond à la rue St-Denis actuelle et, après un "décrochement" sur la rue de l'Abreuvoir, s'en va vers l'abbaye de Longchamp et ensuite vers St-Denis. Mais il est entièrement situé sur le territoire de St-Cloud et ce n'est qu'en 1790 que cette partie sera réunie à la commune de Boulogne. On a dit qu'il avait conduit à la route de la Révolte. Mais ce n'était alors qu'un pauvre chemin, très irrégulier comme tracé et comme largeur, cette dernière variant entre 3m 50 et 10 mètres d'après des plans de 1814 et 1816. Ce chemin de St-Denis portait ce nom depuis la route de St-Cloud (Grande rue) jusqu'à Longchamp, prolongé ensuite par le chemin de la Victoire ou des Victoires. En 1835, le Conseil municipal décida que la partie au-delà de rue de l'Abreuvoir s'appellerait rue des Victoires. Depuis 1817, elle traversait une partie des propriétés de M. Rothschild.

En raison des fréquentes inondations de la Seine, on demandait depuis longtemps l'établissement d'une voie qui en serait à l'abri. Le maire Collas, conseiller d'arrondissement, décida les autorités départementales à créer un chemin de grande communication qui irait de Sèvres à Neuilly en empruntant les rues de Sèvres, St-Denis et des Victoires. Le Conseil général en décida ainsi le 22 octobre 1839. Mais les travaux de rehaussement des chaussées n'étaient pas terminés en 1845 et, 10 ans après, l'annexion de Longchamp au Bois de Boulogne entraînait le déplacement de ce chemin sur la Grande rue (avenue J.B. Clément), ceci en vertu d'un arrêté du Préfet du 10 mars 1856.

Dès le Premier Empire, des blanchisseurs s'étaient établis dans la rue St-Denis, plus tard des propriétés bourgeoises. On établit une chaussée fendue puis, en 1839, une chaussée bombée. Un bel avenir paraissait réservé à cette rue, rectifiée au-delà de la rue de l'Abreuvoir. Mais l'annexion des chemins qui traversaient les propriétés du baron Rothschild à sa propriété en 1856 coupa court à ces prévisions.

Les gendarmes avaient occupé une maison dans cette rue, sans doute depuis leur retour à Boulogne en 1828. Ils l'évacuèrent en 1850 et le maire Ollive, peu après, utilisa leur casernement, y compris le "violon", pour y loger quelques vieillards. Ce fut l'origine de l'asile, aujourd'hui Maison de Repos des Vieillards. La maison était une ancienne buanderie. Agrandie à plusieurs reprises, elle a été remplacée par les bâtiments actuels en 1897.

## AVENUE SAINT – EXUPERY

### de l'avenue Pierre Grenier à la rue du Point-du-Jour

Cette voie forme limite entre Boulogne-Billancourt et Paris au long du stade Pierre de Coubertin. Bien que située entièrement sur le territoire parisien, elle intéresse nos concitoyens en ce sens que les immeubles riverains côté Boulogne -entre l'avenue du Point-du-Jour et l'avenue Pierre Grenier, et par conséquent leurs habitants- il n'y en a pas ! -dépendent des deux communes selon les services publics qui les servent.

Observons que cette avenue n'a pu être prolongée jusqu'à la Seine en raison du maintien provisoire -provisoire depuis 1919 ! - de l'usine Renault dite usine 0 sur l'ancienne zone militaire- C'est la dernière partie de toute cette ancienne zone qui n'est pas encore délimitée sur le terrain.

Il n'est pas utile de rappeler ce que fut Saint-Exupéry.

## RUE SAINT-GERMAIN

##### (voie supprimée)

Cette rue, qui allait de la rue du Point-du-Jour à l'avenue des Moulineaux, presque en prolongement de la rue des Longs Prés, avait été établie par le Comptoir Naud à une date inconnue, sans doute vers 1860-70. Elle avait été classée par le Conseil municipal le 7 novembre 1909 avec approbation du Préfet le 13 avril 1910. Les riverains avaient cédé le sol sur 12 mètres de largeur et consenti 10 frs par mètre de façade pour les frais de premier établissement. La dépense était évaluée à 17.000 frs.

Au début de la guerre de 1914, la Société Salmson acquit tous les terrains en bordure et, en décembre 1915, elle ferma la rue d'autorité. Le ministère de l'Armement fit pression sur le Conseil municipal pour qu'il consente à louer à l'usine le sol de la rue moyennant 700 frs par an. À l'exemple de Renault, Salmson demanda à conserver la rue qui fut déclassée le 25 novembre 1919. Un bail de 20 ans fut consenti le 30 juin 1920. La rue, en 1958, a été incorporée au C.N.L., qui l'a remplacée en partie par une voie nouvelle baptisée "Rue Neuve St Germain".

Le nom de St-Germain provenait de l'île voisine -du moins nous le supposons.

## RUE SALOMON – REINACH

##### (voir rue du CHALET)

### de l'avenue Victor Hugo à la place Denfert Rochereau

## RUE SAMARCQ

##### (voie privée)

### de la rue du Chemin Vert à la rue Galliéni

Cette rue existait en 1900, à peu près aussi pourvue d'habitations qu'aujourd'hui. Nous ignorons qui était M. Samarcq, le propriétaire qui l'avait percée pour lotir son terrain. Cette voie tranquille à l'aspect désuet et vieillot mais non sans charme est toujours une rue privée.

## RUE DE LA SAUSSIERE

### de la route de la Reine à la rue Georges Sorel

#### Longueur 500 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Le lieu-dit "les Chaussières" se trouve sur des actes de 1612, 1646, 1655, 1720, avec l'orthographe "Chaufecières" à cette dernière date. S'agissait-il de femmes fabriquant des chausses ou de demoiselles laissant tomber les leurs ? Comme l'endroit fut à peu près désert jusqu'au XIXe siècle, la deuxième version a quelque chance d'être la bonne -à moins qu'il n'y en ait une troisième.

Un chemin qui correspond à notre rue mais beaucoup plus long figure sur les plans du XVIIIe siècle. Il prend naissance sur la route des Princes, vers la place Sembat actuelle, et s'en va en sinuant jusqu'à la rue de Paris où il est prolongé par un autre qui porte le nom de chemin des Guérets. Ce n'est qu'un chemin de cultures, sans utilité pour les communications générales à peu près inexistantes.

Un état des chemins vicinaux de 1825 lui donne encore son nom traditionnel de chemin des Chaussières et lui accorde généreusement une largeur de 8 mètres "que personne ne conteste" et une délibération de 1830 veut la porter à 10 mètres. Mais il ne s'agit que de poser un principe que personne ne se souciera d'appliquer.

À ce moment il se produit une série de confusions et nos édiles ne savent plus où se trouvent leurs chemins. Alors qu'en 1830, le chemin est dit aller seulement de la route de la Reine à la nouvelle route de Versailles, en 1835 il est défini comme la seconde partie de la rue des Guérets qui va de la rue de Paris à la route de la Reine, la troisième, qui y fait suite, se nommant chemin de la Belle Feuille -chemin qui existe aussi autre part ! En 1836 nouvelle confusion : on a d'une part le chemin de la Belle feuille, d'autre part le chemin des Chaussières dit de la Belle feuille. Ultérieurement il n'y a plus d'erreur sur ce point mais on hésite sur l'orthographe et aussi entre le pluriel et le singulier.

En 1846, le Conseil municipal, en discutant de la création de la rue de la Plaine (Galliéni), dit qu'elle partira de la rue de la Saussière. En 1850, il demande le classement de la rue des Saucières (avec un c) en lui donnant théoriquement 10 mètres entre les routes de la République (Reine) et de Versailles. En 1854 on distingue la rue du chemin. En 1857, on parle du rond-point des Saussières (à l'angle de la rue de la Plaine). En 1860 : rue de la Saucière, en 1862 rue de la Saussière. Cette fois le nom sera définitif. Ce qui est curieux et instructif dans cette histoire de noms c'est qu'elle se passe en une trentaine d'années au plus et à une époque où, à Boulogne, les gens savaient pour la plupart lire et écrire. On peut se demander quelle peut être la valeur des interprétations étymologiques quant aux noms de lieux des époques anciennes...

En 1862, le Conseil municipal décide de créer une rue de 15 mètres qui ira de la rue de Paris à la route de Versailles pour rejoindre l'avenue du Bois de Boulogne que le lotisseur Bonnard a commencé de percer en partant du pont de Billancourt. Le Préfet classe la rue et toutes les formalités sont faites. Cette rue n'est que la rue de la Saussière élargie.

Cette rue ne sera jamais faite. En juillet 1863, le préfet Haussmann propose ou plutôt impose de créer une voie unique qui ira du pont de Billancourt à l'église de Boulogne en absorbant l'avenue du Bois de Boulogne et qui rendra inutile l'élargissement de la rue de la Saussière et une autre rue prévue pour desservir le marché en projet. Il en est ainsi décidé. Il en résulte, pour notre rue, la suppression de l'extrémité nord dont on voit encore la trace aux carrefours de la rue de Paris et de la route de la Reine, et celle de l'extrémité sud, dite place Wallace.

Il subsistera deux tronçons : l'un dit rue de la Saussière, entre l'avenue de la Reine et la rue Galliéni, l'autre dit sente de la Saussière entre la rue Galliéni et le boulevard Jean Jaurès. Ce dernier chemin, devenu infect du fait des carrières et des masures de la cité des Boërs et de la cité Carlin, sera assaini entre 1927 et 1929 et annexé à la rue de la Saussière -comme autrefois.

Notons que, en votant le classement de cette partie, le Conseil municipal décida que les noms de la Saussière et de la Belle feuille conserveraient "le souvenir de deux lieux dits de Boulogne" (27 mars 1929). Mais nos édiles ignoraient certainement les "Chaussières" d'antan.

Le prix du terrain a naturellement beaucoup varié dans cet endroit aujourd'hui central. En 1840 le sieur Leroy acquit du sieur Raffard, aux Saussières, un terrain de 1718 mètres pour 500 francs (0,29 le mètre). Les Raffard possédaient en 1870 la maison où était installée la loge maçonnique. En 1853 le sieur Chambrin cédait pour l'élargissement de la rue "la maison de la Folie", acquise par lui en 1834 des époux Joannot qui l'avaient édifiée : ce surnom se rattache, croyons-nous, à un drame qui se termina par le suicide d'un jeune étudiant. Lors de l'élargissement de la rue en vue de la construction de l'Hôtel de Ville, les terrains furent payés nus entre 300 et 400 frs le mètre (1932). Aujourd'hui….

## RUE DE SEINE

### du quai du Point-du-Jour à la rue du Point-du-Jour

#### Longueur 330 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Le terrain de ce quartier appartenait en grande partie à une société de spéculateurs anglais dont le dernier nommé Scareasbreak le vendit en 1853 à la Société le Cheptel devenue ensuite Caisse franco-suisse, banque genevoise, laquelle en 1875 le céda aux époux Gilson qui eurent là, vers la seine, une assez belle résidence. Une autre partie des terrains était possédée par le Comptoir Naud, auteur d'un chemin baptisé avec quelque exagération du nom de "rue" de Seine.

En 1898 la propriété Gilson fut acquise par la Compagnie Générale des Omnibus. La "rue", large au plus de 6 mètres, était la plus infecte de Billancourt. En 1904, le Conseil municipal envisagea de la classer. La C.G.O. accepta de céder une bande de 4 mètres entre l'avenue et le quai à la condition que sa concession des tramways lui serait maintenue. Mais comme la commune exigeait 6 mètres pour porter la largeur à 12 mètres, la C.G.O. refusa. En 1913, elle vendit une partie de son terrain à la Cie Générale d'Énergie Électrique. Un accord se fit avec la commune et le Conseil municipal classa la rue le 12 juin 1914 ; un décret du 8 décembre 1915 prononça l'utilité publique pour permettre quelques expropriations. Mais l'affaire resta en panne du fait de la guerre.

Elle ne fut reprise qu'en 1926. Il y eut des palabres avec l'Union d'Électricité et finalement la partie entre la Seine et l'avenue fut classée par le Conseil municipal le 28 février 1928 et par le Préfet le 27 juillet 1929.

Quant à la partie entre l'avenue et la rue du Point-du-Jour, elle était réduite à un sentier de piétons par l'usine Japy ou du Coq Gaulois, qui la coupait par une ligne de rails.

Le Conseil municipal avait voté le classement le 15 avril 1930, approuvé par le Préfet le 6 octobre. Les riverains, dont Japy et Salmson, payèrent 50 frs par mètre de façade. Japy avait tenté de faire de l'obstruction, mais la crise de 1931 l'amena à fermer son usine et à céder le terrain, la plus grande partie à la commune, le reste à une société immobilière. La construction du groupe H.L.M. aurait imposé l'aménagement de la rue, de toute façon.

## RUE DE SEVRES

### de la place Rhin et Danube à l'avenue du Général Leclerc

#### Longueur 1200 mètres - Largeur 12 mètres

M. Penel-Beaufin a écrit que cette rue fut construite en 1750 pour permettre au roi d'éviter Paris et gagner St-Denis en venant de Versailles. Mais il y a là une confusion qui se rattache à l'histoire de la route de la Révolte. Le chemin qui permettait de gagner cette route historique n'est autre que notre avenue Victor Hugo jadis route des Princes. La rue de Sèvres existait depuis fort longtemps mais ce n'était qu'un chemin de terre qui était sous l'eau durant plusieurs mois de l'année, d'une largeur insuffisante d'ailleurs pour permettre le passage des carrosses du roi.

Nous connaissons pourtant un texte de 1792 par lequel le sieur Sageret, qui vient d'acquérir la ferme de Billancourt, propose de rectifier le chemin, lequel a 36 pieds de largeur, en réduisant celle-ci à 18 pieds (6 mètres), ce qui ferait supposer une autre version, si ledit Sageret ne disait en même temps que le chemin était presque impraticable durant la mauvaise saison. Sa proposition, qui fut agréée, ne concernait que la partie proche du vieux pont de Sèvres. Cette partie fut d'ailleurs supprimée lorsqu'on déplaça la route de Versailles (1810-1825) et remplacée par la rue Collas. Les frères Collas étaient établis dès 1794 ou avant des deux côtés de la Seine et possédaient là un important commerce de fers, bois et charbons, qui prospéra jusque vers 1840.

Ce chemin de Sèvres à Boulogne figure comme tel sur l'état des chemins vicinaux de 1825 avec une largeur (souhaitée) de 12 mètres. Le Conseil municipal, le 10 mai demande qu'il devienne route départementale et remplace la route qui est de l'autre côté de la Seine et qui longe le parc royal de St-Cloud et est couvert d'eau durant la mauvaise saison. La supériorité de notre rue est fort douteuse, car le même conseil, le 8 mai 1830, dit qu'elle est impraticable durant 9 mois de l'année. Il demande au Département de la réparer en précisant que, à Boulogne, les matériaux sont partout à un pied de la surface du sol "qui en fournit pour toutes les rues des environs". On insiste le 9 mai 1835 de façon assez curieuse en ce qui concerne la topographie de l'époque.

"le chemin de Boulogne à Neuilly (rues de Sèvres et St-Denis) est dégradé par les voitures de charge qui vont de Versailles dans le nord de la France, ne pouvant passer par le Bois de Boulogne et par la route qui passe à St-Cloud et Suresnes, submergée. Ce chemin est une communication directe de la route royale n° 14 à la route départementale n° 2, et la route départementale n° 4 au bac de Suresnes n'a pas d'autre issue. Ce chemin abrège au moins de 2 heures le trajet d'Orléans à Rouen". Et on propose d'en faire une route départementale "afin d'établir une communication à l'abri des inondations entre la route royale n° 11 et la route royale n° 14" La n° 11 est notre avenue du Général Leclerc, la n° 14 l'avenue de Neuilly à Neuilly. En ce temps, la plaine de Longchamp était en dehors du Bois de Boulogne. Nous comprenons fort mal comment le trajet d'Orléans à Rouen pouvait passer économique ment par un tel chemin alors qu'il n'y avait aucun pont entre ceux de Sèvres et de Grenelle.

Le maire Collas tenait beaucoup à ce chemin et il obtint satisfaction. Il en avisait son Conseil municipal le 7 février 1837. Mais la satisfaction ne fut pas complète avant longtemps et dura peu. En 1837, les ingénieurs constatent que le chemin a été dégradé par les entrepreneurs des deux chemins de fer de Paris à Versailles, qui exploitent là des carrières sans précaution. Les travaux sont suspendus en 1844, et en 1845 le Conseil municipal doit voter 3.000 frs pour les activer, à la demande des propriétaires qui avaient construit là des maisons d'habitation, escomptant être à l'abri des eaux. De belles propriétés s'élevèrent dont l'accès était toujours sur cette rue alors que leurs jardins descendaient vers la Seine où aucun quai ne les protégea avant 1880.

Mais si la rue, ainsi surélevée, se trouvait à l'abri des inondations de la Seine, elle ne tarda pas à être menacée par un ennemi de l'intérieur, en l'espèce les eaux des buanderies pour lesquelles sa chaussée était un obstacle à leur écoulement vers la rivière. Le Conseil municipal en discuta longtemps, laissa d'abord la famille Legrand-Ouachée percer la rue Legrand, puis décida d'établir la rue de la Plaine (Galliéni ; qui, à l'origine, n'avait pour but que de faciliter cet écoulement (1852).

En tant que chemin départemental, la rue de Sèvres fut menacée par l'annexion de Longchamp au Bois de Boulogne (1855) et elle fut déclassée par le Conseil général en 1862-1863. Le maire reçu la rue officiellement le 10 mars 1864. Le "Grand Boulevard" (Jean Jaurès) la remplaça comme chemin de grande communication.

Parmi les propriétaires "éminents" de cette rue, il y eut sous Louis-Philippe l'adjoint Lescouturier, le docteur Naudot puis son neveu, avoué et maire de Boulogne de 1871 à 1876, le comte Cornudet, le baron des Chapelles, le comte d'Argis, le propriétaire des "Forges de Vulcain" Chouanard et enfin le baron Adolphe de Rothschild, de la "branche" de Naples, qui, en mourant, avait légué sa propriété a la commune, legs annulé en 1928. Le parc Rothschild, après divers avatars, est devenu le Parc des Sports, à côté du groupe scolaire édifié en 1933.

En 1872 l'imprimeur Boyer avait établi au n° 22 une importante imprimerie qui employa 200 ouvriers et disparut vers 1885. Cet établissement n'a eu, semble-t-il, aucun rapport avec l'imprimerie Mommens, d'installation plus récente. Au n° 16, Victor Bernot avait fixé le siège de ses entreprises multiples qui associaient le blanchissage du linge avec le charbonnage et les transports de matériaux -en 1898.

## RUE DE SILLY

### du 133, avenue J.B. Clément à l'avenue du Général Leclerc

#### Longueur 1240 mètres - Largeurs . 10 et 20 mètres

L'ancienne léproserie ou maladrerie de St-Cloud était louée avant la Révolution à la famille de blanchisseurs Heuzé et il semble bien que ce furent eux qui établirent un passage correspondant à une partie de notre rue entre la Grande rue et la rue de Paris. Sous la Révolution il est dit qu'il longe le mur de M. Foncier, le bijoutier des Merveilleuses du Palais-Royal, qui avait sa résidence d'été sur la "cy-devant route de la Reine". Sous l'Empire, un conflit éclata entre la commune de Boulogne et l'Hospice de St-Cloud au sujet d'un projet d'aliénation d'une partie du vieux chemin de Paris qui mit aussi en cause la propriété du passage.

Le litige ne fut réglé qu'en 1822 par un accord entre le maire de Boulogne, Bosselet, et le maire de St-Cloud président de l'Hospice de St-Cloud, Silly. Par cet accord, l'Hospice cédait à la commune de Boulogne le terrain de deux rues qu'il prétendait lui appartenir depuis toujours, Boulogne en acceptant l'entretien en reconnaissant à ces deux voies la largeur de 24 pieds ou 7m 78 (rue de Silly) et de 18 pieds (rue de Bellevue), entre la Grande rue et la route de la Reine. Le procès-verbal mentionne qu'il s'agit de donner une plus-value aux terrains qu'on se propose de louer en emphytéoses de 99 ans. Notre Conseil municipal accepta le 26 mai 1822.

L'arrangement fut jugé très favorable par les administrateurs de l'Hospice qui, pour remercier le maire de St-Cloud, décidèrent de donner le nom de "rue Silly" à l'une des deux voies (17 février 1824). Cependant la rue, du fait de l'acceptation du Conseil municipal de Boulogne, n'appartenait plus à l'Hospice. C'est là un cas assez exceptionnel d'une voie publique dénommée par une administration étrangère à la commune propriétaire. Boulogne accepta tacitement.

Abraham Silly, notaire à Paris, né en 1751, mort en 1825, avait été appelé à déposer au procès de Marie-Antoinette en 1793 devant le Tribunal révolutionnaire. Le "de" qui a été ajouté au nom de la rue ne résulte que d'un automatisme euphonique. Le système de location par emphytéose, fréquent en ce temps, lui tenait à cœur, mais ce ne fut pas une bonne affaire pour l'Hospice. Il s'agissait de plusieurs lots d'une surface totale de 23.421 m² 32 qui furent loués à deux- personnes, l'une pour un loyer de 779 frs, l'autre de 1571 frs, au total 2.350 francs par an. Ce rapport, à peine normal en 1822, était encore le même à l'expiration des baux en 1923. À ce moment, le bénéfice était compromis par l'existence de bâtiments en mauvais état occupés par des locataires ne payant que des loyers insignifiants.

La nouvelle rue Silly de 1824 se prolongeait de l'autre côté de la route de la Reine par un sentier ancien que des empiétements avaient raccourci. Ce chemin fut rétabli sous le nom de "rue Neuve de Silly" et, le 9 mai 1835, le Conseil municipal décida de le prolonger jusqu'à la route de Versailles en acquérant un terrain Fabrègue. Ce terrain de 27 perches 1/2 fut payé 960 francs (à peu près 1 franc le mètre). La rue fut classée à 10 mètres de largeur le 3 avril 1850 et incorporée à la rue de Silly.

On ouvrit sur cette rue l'Abattoir en 1880, l'École maternelle en 1886. Cette dernière, détruite par le bombardement du 4 avril 1943, a été reconstruite.

À partir de 1830-1840, la rue était devenue un des principaux sièges des blanchisseries. Aujourd'hui, il en reste très peu. Très éprouvée par les bombardements de 1942-1943, ses ruines ont été l'occasion d'un élargissement à 20 mètres en vue de l'établissement éventuel d'une "rocade" reliant le pont de Billancourt à l'avenue J.B. Clément.

## RUE DU 6 JUIN

### de la rue de l'Ancienne Mairie à la rue de Silly

Établie pour encadrer les constructions nouvelles en 1948-1950, la rue a été classée par le Conseil municipal le 22 février 1952.

A été dénommée pour commémorer le débarquement en Normandie de l'armée anglo-américaine par décision du Conseil municipal du 7 avril 1952.

Elle a été inaugurée solennellement par la municipalité le 22 mars 1953.

## RUE DE SOLFERINO

### du 140, rue du Point-du-Jour au boulevard Jean Jaurès

#### Longueur 350 mètres - Largeur 12 mètres

Cette rue se trouvait à la limite du lotissement créé par M. de Gourcuff en 1825 et elle figure avec son nom au cadastre de 1860. Il est probable qu'elle avait porté un autre nom avant la bataille de Solférino (1859) mais nous l'ignorons.

Elle était livrée à la circulation depuis longtemps lorsque le Conseil municipal décida de la classer en même temps que les rues de Clamart et d'Issy le 28 juin 1894, ce que le Préfet approuva le 19 janvier 1895. On se disputa à son sujet au Conseil municipal où M. Breton ne put obtenir un égout qu'obtint M. Vacherot pour la rue Carnot. L'égout fut construit en 1903, en même temps qu'on lui rattachait l'extrémité de la rue du Dôme.

Le cinéma l'Artistic, créé en 1913, a vu aussi des réunions publiques, dont l'une des plus spectaculaires fut celle tenue en 1928 par l'ex-chambardeur (le terme "gorille" n'était pas en usage) Gustave Hervé devenu fasciste, qui déclencha une sérieuse bagarre entre ses gardes du corps et ses adversaires.

Les œuvres sociales catholiques, qui remontent à 1920, ont été complétées par un dispensaire en 1948.

## SQUARE DE L'ANCIENNE MAIRIE

L'origine de la propriété remonte à 1793 ou environ. Elle appartint jusqu'en 1815 à un négociant parisien nommé Camus, qui fut sans doute le constructeur de la maison de style Empire qui abrita la mairie de 1880 à 1934. La propriété fut considérablement agrandie sous Louis-Philippe par M. de Guaïta, personnage "international" qui fut bien en cour sous Napoléon III. Le domaine fut acquis en 1880 par la commune. Outre l'installation de la mairie, la municipalité y perça deux rues et y construisit un groupe scolaire. Ainsi réduit de moitié, le parc a subsisté tel quel depuis avec quelques aménagements intérieurs. L'ancien bâtiment a été démoli en 1947.

## SQUARE DES FRERES FARMAN

Il s'agit du jardin ouvert entre les bâtiments édifiés par le M.R.U., rue de Silly, près de l'Église Sainte-Thérèse, en 1949-1951, et qui est encadré par les rues du 6 juin et du 25 août.

Les frères Farman étaient trois, Henri, Maurice et Dick. Après avoir été coureurs cyclistes et gagné des courses d'automobiles, Henri et Maurice se firent aviateurs. Henri accomplit sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux en 1908, sur un appareil construit à Billancourt par Gabriel Voisin, le premier kilomètre en ligne directe. L'année suivante il s'établit constructeur a Mourmelon et son frère Maurice fit de même à Billancourt. Peu après la fusion des deux établissements amena la formation de la Société H-M-D- Farman, qui construisit durant la guerre de 1914-1918 plusieurs milliers d'avions militaires. La Société Farman et l'usine existent encore à Billancourt.

Cette appellation est le cas unique dans notre ville d'un hommage de ce genre rendu a des industriels.

Les lions en fonte qui ont été placés dans le square sont ceux qui, durant un siècle et demi, ornèrent la place de l'Institut.

## SQUARE HENRI BARBUSSE

Ce fut sous le Second Empire une belle propriété qui appartenait alors à M. Boitelle, ex-capitaine de lanciers nommé Préfet de Police après l'attentat d'Orsini et qui pourchassa durement les républicains. Les Goncourt parlent de ce personnage à différentes reprises comme un habitué du salon de la princesse Mathilde.

Ses derniers propriétaires ne l'entretenaient plus guère en 1914 et la Société Renault l'utilisa comme dépôt durant la guerre. Il était à peu près saccagé lorsque cette société consentit en 1928 à céder son option à la Ville. Les services municipaux en tirèrent du sable durant plusieurs années avant de le transformer en square et d'y construire un auditorium. Inauguré en 1934 II fut le théâtre de fêtes en plein air et de meetings populaires jusqu'à la guerre de 1939. Les bombardements de 1942-1943 détruisirent tous les aménagements et, ultérieurement, sa destination a été modifiée quelque peu par la construction de la Patinoire et de la Piscine.

Il a reçu son nom en 1935 à la mort de l'écrivain Barbusse.

## AVENUE DU STADE DE COUBERTIN

### de l'avenue Pierre Grenier à la rue du Point-du-Jour

Cette avenue a été établie en bordure des bâtiments construits en 1958-1959, qui prolongent la ligne des grandes constructions qui forment un fond aux jardins de la Porte de St-Cloud depuis la route de la Reine. Mais, au contraire des voies qu'elle prolonge, elle est entièrement située sur notre territoire. Son ouverture avait été décidée par notre Conseil municipal le 28 avril 1959.

Elle fait suite à l'avenue Ferdinand Buisson.

Le Stade a été construit un peu avant la guerre de 1939 par la Ville de Paris et le nom de Pierre de Coubertin lui a été donné pour rappeler celui du fondateur des nouveaux Jeux Olympiques.

## QUAI DE STALINGRAD

##### (QUAI DE BILLANCOURT)

### du Pont de Billancourt au Pont de Sèvres chemin départemental n° 1

#### Longueur 170 mètres - Largeur 16 mètres

Cet ancien chemin de halage avait été aménagé sous le Second Empire par quelques propriétaires aux abords des ponts de Sèvres et de Billancourt, mais la plus grande partie était demeurée presque à l'état naturel, avec des jardins descendant jusque sur la berge, lorsque le Conseil Général de la Seine décida de prolonger le chemin de grande communication qui s'arrêtait au pont de Sèvres jusqu'au pont de Billancourt (31 octobre 1884). Notre Conseil municipal accepta de contribuer à la dépense pour un cinquième. La largeur était fixée à 16 mètres. Il y eut des expropriations et le quai était achevé en 1887. Le nom de quai de Billancourt lui fut donné par le Conseil municipal le 29 juin 1892. Entre autres mérites ce quai eut celui de constituer une chaussée à l'abri des inondations de la Seine et où pouvaient se sauver les habitants des villas de l'intérieur situées très en contre-bas.

Les usines Renault, primitivement établies aux abords de la rue Gustave Sandoz et donc fort loin de la Seine, atteignirent le quai dans leur expansion au cours de la guerre de 1914-1918 et ne tardèrent pas à en devenir les seuls riverains sur une grande partie de son étendue. Le pont qui joint l'île Séguin à la terre ferme date de 1929.

Le nom de quai de Stalingrad a été donné au quai de Billancourt par le Conseil municipal en 1945 en mémoire de la célèbre bataille qui marqua le tournant décisif de la guerre. Le mot veut aussi dire "ville de l'acier" mais le voisinage des usines n'y est pour rien.

## RUE DU TAC OU DU TACQ

##### (partie de la rue des Tilleuls)

On trouve ce nom comme celui d'un passage aujourd'hui réduit à quelques mètres sous le nom de passage Joannot et, en 1842, un plan le prolonge vers la rue d'Aguesseau sous le nom de rue Joannot, qui est celui du lotisseur de la rue d'Aguesseau. La rue fut ébauchée. Le recensement de 1851 la dénomme rue du Tac et lui attribue 4 maisons et 74 habitants. Mais à ce moment on la relie à la rue des Tilleuls venant du quartier Fessart et elle se trouve annexée à cette rue.

Le jeune Mahias, dans sa petite histoire quelque peu fantaisiste de Boulogne (1852) parle du "Tac" comme un lieu mal famé et il assure que ce nom vient d'une marquise qui aurait habité rue d'Aguesseau et avait l'habitude de réclamer toujours du "tact". Il est vrai que les marquises d'Aguesseau et de Verdun, entre 1806 et 1830, ont successivement habité le quartier. Mais sous le Premier Empire, un propriétaire de l'endroit se nommait "Tacq"...

## RUE THEODORE

##### (voie annexée à l'usine Renault)

Établie avant 1860 par le Comptoir Bonnard, cette rue, dont le baptême nous échappe, a eu le même sort que la rue Gabrielle, sa voisine. Habitées seulement à la belle saison par des estivants, à l'époque où Billancourt était un lieu de villégiature, ses maisons finirent par l'être en permanence par une très pacifique population de rentiers et d'employés qui obtint le classement de la rue par le Conseil municipal le 14 mars 1900 avec approbation assez tardive du Préfet le 22 octobre 1902. Mais ces gens ne bénéficièrent pas longtemps de l'aménagement de la rue. Le voisinage désagréable de l'usine Renault aggravé par des procédés volontairement cavaliers les amena à céder leurs propriétés à Renault au cours de la guerre de 1914. Renault ferma la rue sans beaucoup de façons en 1917, en acquit la concession en 1920 et la possession en 1928. Les machines-transfert ou engins analogues ont remplacé les arbres et les fleurs...

## RUE THIERS

### du 37, route de la Reine au 57, avenue Pierre Grenier

#### Longueur 850 mètres - Largeur 12 mètres

En 1852, le Conseil municipal d'Auteuil envisageait vaguement de créer une voie qui aurait eu à peu près le tracé de celle-ci. Ce vague désir n'était pas encore concrétisé quand la commune d'Auteuil disparut, absorbée partie par Paris partie par Boulogne. Une grande partie des terrains avaient été acquis en 1857 par la Cie Bonnard de l'anglais Scareasbreak, successeur de spéculateurs d'Outre-Manche venus après Waterloo tenter des opérations foncières un peu prématurées dans notre région. Bonnard ou Naud, son gendre, ébaucha une voie qui devait relier la route de Versailles au "boulevard" des Moulineaux en vue de lotir ses terrains. Le Conseil municipal de Boulogne, dès le 15 novembre 1860, envisagea ce projet, laissa faire le lotisseur, et parla d'autre chose. Il y revint en 1867 puis, le 22 février 1870, constatant que la rue "Neuve" existe depuis longtemps sur 343 mètres, il décide de la classer en expropriant quelques propriétaires pour la relier à l'avenue de la Reine. On ne fait rien. Le 6 avril 1872, le Conseil constate qu'elle existe sur 900 mètres avec une largeur de 12 mètres.

Le 2 décembre 1873, un décret reconnaissait l'utilité publique de l'opération de prolongement de la rue Neuve. On expropria 76 parcelles, dont 22 appartenaient à Naud, pour une surface totale de 10.000 mètres. Le Conseil avait voté 70.000 frs pour cet achat. Le Préfet classa la rue dans la voirie urbaine le 22 juillet 1874. Le Comptoir Naud avait cédé le sol lui appartenant gratuitement en exigeant l'exonération de la viabilité et le droit de raccorder ses rues à celle-ci. En fait il n'avait ouvert que la rue du Dôme.

En 1875 la rue Neuve fut dénommée par le Conseil et le Préfet rue de Vanves. Mais, le 25 novembre 1877, l'adjoint Lauger, en raison "des immenses services rendus à la France" par Thiers, qui venait de mourir, proposa de donner son nom à la rue, ce qui fut accepté par le Conseil le 4 octobre 1878 et approuvé par décret le 4 février 1879. Le Conseil municipal inaugura ainsi un nouveau mode de désignation des voies publiques, presque inconnu jusqu'alors à Boulogne. Et, sans attendre, il se hâta d'accorder le même honneur à une foule de personnalités républicaines plus ou moins éminentes au fur et à mesure qu'elles passaient de vie à trépas.

La rue Thiers valorisa rapidement les terrains du quartier. Dans les lieux-dits les Plantes ou les Badaudes écoles Thiers), en bordure de la rue du Vieux-Pont, le terrain valait 2 à 2,50 le mètre vers 1858, en 1879 : 11 à 12 frs.

Le 8 mai 1883, le Conseil municipal décidait de prolonger la rue Thiers jusqu'à la Seine. Mais deux ans après, il votait la création du nouveau cimetière.

L'égout fut construit seulement entre 1899 et 1903. En 1900, on établit une ligne de tramways qui, venant du Parchamp, suivait les rues Denfert Rochereau et Thiers et gagnait le pont de Billancourt par l'avenue des Moulineaux. L'idée était bonne mais la ligne ne se révéla pas rentable.

Le groupe scolaire actuel, inauguré en 1897, avait été précédé de "l'école en bois" pour les garçons, installée dans une ancienne usine en 188.

La rue, classée chemin vicinal en 1904, est redevenue administrativement "urbaine" il y a peu de temps.

En 1909, les socialistes du Conseil se querellèrent avec la majorité nationaliste pour supprimer le nom de Thiers, "massacreur de la Commune de 1871", naturellement sans succès. La guerre passa là-dessus et on oublia qui était Thiers... Notons que c'est ce quartier qui fut, dès l'origine du parti socialiste, vers 1880-1885, son principal foyer.

## RUE DES TILLEULS

### de la place Denfert-Rochereau au 5, rue d'Aguesseau

#### Longueur 720 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

Cette rue doit son origine aux héritiers Fessart en 1841 et elle correspond sans doute à une avenue préexistante de leur parc. La démolition du mur de ce parc amena le Conseil municipal, en 1847, à demander aux Fessart de rectifier le tracé de leur rue de façon à le relier à l'extrémité de l'ancienne impasse des Chiens élargie et qui portait le nom de rue Joannot ou rue du Tac, ce qui la faisait déboucher rue d'Aguesseau. La rue des Tilleuls fut classée avec les autres rues Fessart le 24 janvier 1849 et trois ans après on y annexa la rue du Tac. La nouvelle rue des Tilleuls faisait donc communiquer la rue d'Aguesseau à la rue des Guérets (rue Gambetta), limite de l'ancienne propriété.

En 1857, le Conseil municipal envisagea de percer des rues sur le plateau des Guérets et le prolongement de la rue des Tilleuls fut compris dans ce plan. La nouvelle voie, dite rue des Tilleuls prolongée, décidée ferme le 18 mai 1858, fut reconnue d'utilité publique par un décret du 9 juin 1860. Elle fut exécutée en 1863. Le 15 janvier 1865, le Conseil municipal votait la fusion des deux rues sous le nom de rue des Tilleuls.

## RUE TISSERANT

### de la place du Parchamp a la rue des Fossés St Denis

#### Longueur 180 mètres - Largeur 10 mètres •

Percée par M. Lemoine sur sa propriété, elle fut classée le 29 avril 1895 par le Conseil municipal. Le 3 mai suivant, l'assemblée lui donnait le nom d'Hubert Tisserant. (1820-1895), "ancien adjoint, fondateur et président de l'Association Philotechnique". La plaque indicatrice mentionne : "maire-adjoint de 1864 à 1876", ce qui est une vérité "dialectique", à la fois vraie et fausse. En réalité, M. Tisserant nommé adjoint par l'Empereur, abandonna son poste en août 1870 et fut déclaré démissionnaire par le Conseil municipal. Réélu en 1871, il redevint adjoint à ce moment seulement, les orages passés. Et s'il présida effectivement l'Association philotechnique, il n'en fut pas le "fondateur". Bien d'autres comme Jules Mahias, les maires Thieble et Dobelin, le pharmacien Alfred Laurant, sans parler d'autres inconnus ou mal connus, auraient pu revendiquer ce titre. Mais il est certain que M. Tisserant, d'opinions très conservatrices, s'intéressa aux questions d'enseignement... C'est ce que précise le décret d'homologation du 4 juillet 1895.

## RUE DE LA TOURELLE

### de la route de la Reine à la rue du Pavillon

#### longueur 740 mètres - Largeur 12 mètres

Établie en 1855 par la Ville de Paris sur son lotissement du Parc des Princes, cette rue sans nom ne portait qu'une lettre de reconnaissance. Les contrats de vente prévoyaient que les acquéreurs des terrains pourraient la baptiser à leur gré. L'un d'eux, peut-être le premier, bâtit une maison, sans doute à l'aspect moyenâgeux, qu'il agrémenta d'une tourelle. Faute de choix, on adopta ce vocable.

Cette rue n'avait alors aucun débouché à son extrémité sud et se terminait devant l'ancien mur de clôture du Bois de Boulogne, maintenu par la Ville de Paris parce que, de ce côté, il n'y avait aucune propriété qui s'y adossait.

Cependant il avait été prévu que les propriétaires du Parc pouvaient prolonger la rue jusqu'à l'avenue de la Reine en faisant les frais de l'opération. Le plus important d'entre eux, M. Delamarre, prit l'initiative de l'affaire, obtint le consentement des administrations et la Ville de Boulogne acquit le terrain nécessaire et construisit le prolongement. Les propriétaires lui remboursèrent les dépenses (1873). Une assez belle maison appartenant à M. Elie, avec 547 m² de terrain, avait été payée 6.000 francs. En 1931, une société paya 428 m² 350.000 francs. Aujourd'hui (1962), laissons une ligne de points......

La rue de la Tourelle a eu des habitants connus comme le prince polonais Czartoryski (m. 1892), l'écrivain Turgan, l'actrice Gaby Morlay, Marthe Hanau, célèbre par ses affaires de finances et qui s'empoisonna en prison en 1932.

## RUE DU TRANSVAAL

##### (ex-rue de l' AVENUE)

### de la Porte de Boulogne à la rue des Menus

Au début du XVIIIe siècle et depuis un temps indéterminé il existait une avenue qui, prenant naissance à l'entrée du Bois, conduisait directement au château de la rue des Menus et était d'ailleurs incluse dans le domaine acquis en 1817 par Jacob Rothschild. Les villageois établirent parallèlement un chemin qu'ils dénommèrent chemin ou rue de l'Avenue, nom qu'elle continua à porter tout au long du XIXe siècle.

Mais le 3 février 1901, les conseillers Lavedan et Vacherot proposèrent de l'appeler rue du Transvaal "pour perpétuer le souvenir de la lutte héroïque soutenue par les républiques sud-africaines pour conserver leur indépendance". Le Préfet approuva le 28 mars la délibération du Conseil prise en ce sens.

## RUE TRAVERSIERE

### de la rue de St Cloud à la rue de Meudon

#### Longueur 420 mètres - Largeur 10 mètres

Nous ignorons si cette rue fut ébauchée par la Société de Gourcuff (1825) ou par son successeur le Comptoir Bonnard (1857) alors que le quartier faisait encore partie de la commune d'Auteuil. Avant 1870 elle n'était qu'une "traverse" allant de la rue de Meudon à la rue Nationale et ce fut l'ancien huissier Damiens qui la continua jusqu'à la rue de St Cloud par une rue qui s'appela un certain temps "rue Traversière prolongée" avant de s'appeler rue Damiens (1889). De l'autre côté elle allait jusqu'à la rue de l'Île.

Les riverains ou le Comptoir Naud avaient, de leur côté, poussé la rue jusqu'aux abords du pont de Billancourt mais l'obstruction d'un propriétaire ne permit la jonction qu'en 1893. La rue était encore une voie privée. En 1897 un rapport du voyer mentionne que les propriétaires l'ont aménagée entre les rues de Meudon et Nationale mais qu'elle est "à l'état d'inviabilité" entre la rue de l'Île et la rue de Meudon : une éminence d'un mètre de surplomb sur l'axe de la rue sert de passage sur un côté.

Le Conseil municipal est d'avis de la classer dès le 3 mai 1898. Il est obligé de reconnaître qu'il n'est pas possible de relever le niveau du sol pour éviter qu'elle soit submergée par une crue analogue à celle de 1876, mais on peut faire un relèvement de 50 centimètres. Les conseillers de Boulogne (nord) se plaignent qu'on n'envisage pas de faire contribuer les riverains, d'autres affirment que la tradition était de faire payer la viabilité par la commune, ce qui était inexact. Certains riverains exigent le payement du sol, sans aucun droit, attendu que la servitude ancienne de passage avait rendu la voie publique en pratique depuis longtemps.

En raison du danger de submersion par les eaux, le Préfet refusa de classer cette rue ainsi que les rues Gabrielle et Théodore (5 août 1899). L'affaire fut reprise en 1900. Le Préfet approuva le 22 octobre mais seulement pour la partie entre la rue de l'Île et la rue de Meudon.

Les riverains du reste, enfin d'accord, revinrent à la charge en 1904 en offrant le terrain et le produit d'une souscription s'élevant à 2.636 frs. La dépense totale s'éleva à 10.636 frs. Le Conseil accepta le 24 janvier 1904, le Préfet approuva le 2 juin, mais les travaux ne furent faits qu'en 1906-1907.

La grande inondation de janvier 1910 submergea le quartier jusqu'à la place Nationale.

Dès 1915, Louis Renault commença à acquérir les propriétés d'une grande partie de la rue et ne tarda pas à devenir le seul riverain de la moitié au moins de celle-ci. En 1917 il la ferma d'autorité à la hauteur de la rue Nationale en enfermant même quelques habitants qui ne pouvaient rentrer chez eux qu'avec un laissez-passer. En 1920 il obtint la concession pour 10 ans de la section entre la rue de Meudon et la rue de l'Île et en 1928 la commune accepta de lui vendre ferme le sol de cette partie.

Un atelier de l'usine Renault, construit hâtivement dans cette rue, s'effondra en 1917 en tuant une vingtaine d'ouvriers.

## RUE DE VANVES

### du 53, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres au 73, av.Pierre Grenier

#### Longueur 260 mètres - Largeur 10 mètres

Cette rue du "système Naud" date de 1885-1860. Nous ignorons le nom qu'elle portait avant 1875, date où le Conseil municipal l'appelait "rue Neuve", alors que ce vocable avait aussi désigné la rue Thiers. En 1877, la rue de Vanves devient la rue Thiers et la "nouvelle" rue Neuve prend le nom de rue de Vanves, chassé-croisé qui a dû troubler les habitants de l'endroit, fort peu nombreux il est vrai. À cette date, une grande partie du terrain appartenait à M. Noblet, fabricant de produits chimiques.

Demeurée voie privée, on la trouve mentionnée dans un rapport de 1897 : "sa largeur est en principe de 10 mètres mais elle est complètement irrégulière et absolument encombrée par des remblais qui, comme chez sa voisine le rue du Dôme, paraissent avoir été choisis, comme à plaisir, comme lieux de décharges publiques auxquels se prête d'ailleurs l'espèce de cul de sac en impasse en fer à T qu'elles forment à leur intersection".

Le Conseil municipal demanda son classement avec d'autres rues de Billancourt les 12 octobre 1898, 3 mai et 5 août 1899. Le Préfet approuva le 22 octobre.

Notons qu'en 1894, les propriétaires avaient demandé la mise en viabilité ; qu'ils le fassent eux-mêmes et la rue sera classée avait répondu le Conseil le 27 mars.

Mais, moins exigeant, le Conseil la fit en 1900. L'égout fut fait en 1908.

## RUE VAUTHIER

##### (ex-rue de la BALANÇOIRE)

### du 9, rue Fessart à la rue Bartholdi

#### Longueur 270 mètres - Largeurs 10 et 12 mètres

En 1840, les héritiers Fessart lotirent leur propriété en perçant plusieurs rues. Ils donnèrent à l'une d'elles le nom de rue de la Balançoire parce qu'il y avait là un jeu de leur enfance. Le Conseil municipal accepta le nom et la rue le 24 janvier 1849. Assez courte, la rue n'allait que du rond-point de la rue Fessart à la rue des Guérets (Gambetta), limite de l'ancien domaine.

Les républicains qui conquirent la municipalité en 1874 estimèrent ridicule ce nom de "Balançoire". Le 20 mai 1878, le Conseil municipal propose le nom de Raspail, qui est refusé en haut lieu. Le 6 février 1881, le maire donne lecture d'une pétition de M. Carette qui propose de remplacer le nom de rue de la Procession par celui de "Vauthier, en souvenir du premier maire de Boulogne, de 1793 à 1814, lequel, lors de l'invasion des armées étrangères, mit fin à ses jours pour ne pas voir l'ennemi souiller le sol de son pays". Mais on préféra annexer la rue de la Procession à la rue du Parchamp. "Toutefois, sur la proposition de M. E. Richard, le Conseil, désireux d'honorer la mémoire du premier magistrat élu de Boulogne, émit à l'unanimité moins M. Danjou le vœu que le nom de Vautier soit donné à la rue de la Balançoire." Si le Conseil ignore l'orthographe du nom, il sait que "Vautier" a été maire de 1792 à 1799 -ce qui est en partie faux- et de 1808 à 1814, ce qui est exact- et aussi qu'il a eu un neveu membre de la Constituante en 1848. Nos édiles ignoraient totalement l'histoire de leur ville. Car Vauthier ne fut pas le premier maire élu de Boulogne -le premier se nommait Romain Bouzenot (1790), le second Breuillié. Vauthier, élu une première fois en 1791, exerça la fonction 4 fois entre cette date et celle de sa mort en 1814, avec des interruptions plus ou moins longues. Entre 1790 et 1814, Boulogne changea 10 fois de maire... Mais l'histoire est plus facile en la simplifiant... Quant au récit de la mort de Vauthier, il est impossible de déterminer son exactitude. Deux histoires de Boulogne, parues en 1852, dues l'une à Mahias, l'autre à l'avocat Baume, pourtant très patriotiques, n'en parlent pas... L'état-civil de 1814 ne laisse même pas soupçonner de mort violente, comme on le constate habituellement d'après la mention d'un procès-verbal.

Le Préfet approuva en observant qu'un décret n'était pas nécessaire pour rappeler "un fait historique". Avait-il vérifié le "fait" ?

Après 1900, le maire Lagneau entreprit le percement de rues en vue d'aménager un vaste quadrilatère, et fit décider de prolonger la rue Vauthier jusqu'à la future rue Bartholdi, alors considérée comme un prolongement de la rue de l'Est. Le Conseil approuva le 28 février 1904.

Le 8 juillet 1906, il décida de poursuivre l'opération en prolongeant la rue jusqu'à la rue Denfert-Rochereau. Il est dit que cette rue contribuera "puissamment" au développement de ce quartier et mettra en communication le "centre" de Boulogne avec une partie du Parc des Princes. Le Préfet approuve le tout le 11 juillet 1907.

À la suite de la mort accidentelle du sculpteur Moreau-Vauthier (1936), qui habitait la rue Max Blondat, le maire Morizet fit décider par son Conseil que son nom serait donné à une partie de la rue Vauthier. Il avait choisi cette rue pour ne pas trop troubler les habitants riverains -de même qu'à Paris on avait transformé la rue d'Enfer en rue Denfert-Rochereau. Le Préfet approuva cet hommage et le jeu de mots le 1er septembre 1936.

## RUE DE VERDUN

### du 50, rue d'Aguesseau au 35, rue de Billancourt

### Longueur 144 mètres - Largeur 8 mètres

Ce nom se trouve dans le sectionnement électoral du 17 mai 1831. M. Penel-Beaufin assure qu'il rappelle le nom de la marquise de Verdun "bienfaitrice de la Ville" parce qu'elle aurait donné la rue à la ville. En réalité il ne s'agissait pas d'un don mais d'une charge ! La rue avait été établie par les héritiers de la marquise et non par elle pour vendre par lots leur propriété et elle n'avait aucune utilité pour la circulation générale. Notons qu'à ses débuts, en 1831 et 1835, on l'appelle simplement rue "Verdun", sans particule. De fait, la noblesse était toute récente. J.J. Verdun, ancien fermier général, avait échappé de peu à la guillotine et, l'orage passé, on le mit à la tête de l'Octroi de Paris reconstitué sous le Directoire. Sous la Restauration, la marquise de Verdun avait une charge à la cour de Charles X.

L'installation de l'école des Frères de la Doctrine chrétienne remonte à 1892. L'école, très endommagée par le bombardement de 1942, a été reconstruite.

## ROUTE DE VERSAILLES

##### (voir avenues EDOUARD VAILLANT et du GENERAL LECLERC)

La reconstruction du pont de Sèvres entre 1808 et 1821 entraîna le déplacement de la route de Versailles sur son emplacement actuel. Le 21 juin 1822, le Directeur des Ponts et Chaussées arrêta définitivement sa largeur à 36 mètres en décidant l'exécution des travaux sur la deuxième partie, entre le Point-du-Jour et la route des Princes. Le terrain fut payé 30 frs l'are en moyenne.

Durant longtemps la nouvelle route fut peu animée, moins que l'ancienne à l'époque où Versailles était la capitale de la France. Il se construisit fort peu d'habitations sur les côtés. Ce chemin vit la déroute des soldats de Charles X en juillet 1830. Un peu avant, le maire Collas, qui possédait une entreprise de fers, bois et charbons sur les deux rives de la Seine, établit près du pont une école pour "les enfants des manufactures", qui recevait surtout des enfants de Sèvres et qui subsista jusqu'en 1857. De petits ateliers pour l'impression des cotons et la fabrication des baleines de corsets se fixèrent sur la route, ainsi que la fabrique de boîtes Peltier. Quelques belles propriétés avaient leur accès sur l'ancienne route.

En 1856, l'ingénieur Loubat Inaugura le chemin de fer "américain" qui relia Sèvres au Palais-Royal. Ce tramway hippomobile marcha à la vapeur en 1891, à l'air comprimé en 1893 et enfin à l'électricité en 1893. Il a fait place à l'autobus en 1935.

L'octroi de Boulogne se trouva à la hauteur de la place Sembat jusqu'en 1860, date de l'annexion de la partie d'Auteuil extra-muros a notre commune. Peu après, le curé Gentil ouvrait une école de garçons au 111 de la route dans la blanchisserie Chorin. La commune la prit en charge et elle dura jusqu'à l'ouverture de l'école Clamart (1874). En 1878, la commune acquit la fabrique de baleines Ledoux et y installa l'école maternelle qui a subsisté jusqu'en 1919. Le bâtiment tombait en ruines. On le démolit en 1930 pour édifier un groupe H.B.M. à l'angle de la rue Liot.

Durant la guerre de 1870-1871, la route vit le passage des parlementaires allant discuter au pont de Sèvres avec les délégués allemands. La maison qui les abritait a porté longtemps le nom d'hôtel du Parlementaire. Il a été détruit au bombardement de 1942. Il y eut une escarmouche au pont en avril 1871 entre un détachement de la Commune et les troupes de Versailles. Celles-ci entrèrent dans Paris le 21 mai par les portes de St-Cloud et du Point-du-Jour.

Une fête foraine se tint tous les ans aux approches de Paris à partir de 1865. Elle subsista jusqu'en 1935. Après 1871 on établit sur un côté de la route un marché d'alimentation qui fut remplacé par le marché actuel en 1897.

La route de Versailles connut une plus grande animation à la belle saison à partir du Second Empire. Des chars à bancs menaient les étrangers à Versailles, parfois assez bruyamment, ainsi durant l'Exposition de 1900. Toutefois, les constructions ne s'élevèrent pas rapidement. La guerre de 1914-1918, avec le développement des usines, intensifia la circulation et aussi la création de nombreux restaurants non loin des usines Renault.

En 1923, l'Assistance Publique acquit le Sanatorium pour névrosés du docteur Sollier, qui remontait à 1897 pour y fonder l'hôpital Ambroise Paré, à la demande du Conseil municipal de Boulogne qui contribua à l'achat pour une somme d'un million.

Le 5 décembre 1924, le Conseil municipal décida l'éclairage à l'électricité des voies de Boulogne en débutant par la route devenue Édouard Vaillant.

L'année suivante vit l'amputation de la route par l'annexion à Paris de la partie zonière.

En 1930 une décision ministérielle décida la transformation de l'avenue par l'établissement d'une plateforme centrale pour les tramways entre deux chaussées, disposition dangereuse qui fut annulée par la suppression des tramways. On construisait en même temps la ligne du Métro. Les travaux furent difficiles en raison de la présence d'une nappe d'eau. Ils asséchèrent les puits des environs sur plusieurs points. Vers la rue de Billancourt on trouva dans les sables compacts des débris de mammouths. La ligne fut inaugurée le 3 février 1934.

Le 12 de ce mois de violentes bagarres mirent aux prises la police et manifestants antifascistes. Un de ces derniers, Tailer, fut tué près d'une barricade élevée à la hauteur de la rue de St-Cloud.

Les usines Renault utilisaient les voies de tramways depuis 1917 pour des transports nocturnes fort bruyants vers la gare de Sèvres. Renault ne cessa ce trafic que sous la pression le 1er août 1936. Depuis les travaux du Métro, l'avenue était dans un état lamentable et le service Renault avait empêché de la remettre en état. On supprima les accotements et la chaussée fut portée de 9 à 15 mètres.

Le 14 juin 1940 les troupes allemandes venant de Paris défilèrent sur la route, mais le 25 août 1944, un détachement des tanks de la division Leclerc libéra Boulogne, venant par le pont et après avoir écrasé à l'angle du quai une colonne allemande qui perdit 33 tués, le reste étant blessé ou prisonnier. Le chef du détachement est devenu célèbre sous le nom de général Massu.

Durant l'occupation, les bombardements des alliés avaient fait des dégâts dans l'avenue. Si le 3 mars 1942 la voûte du Métro avait bien résisté aux petites bombes anglaises, il n'en avait pas été de même le 4 avril 1943. Il se produisit, en outre, une catastrophe à la station "Pont de Sèvres" où une grande partie des voyageurs descendant d'une rame de wagons qui venait d'arriver périrent sur place, écrasés ou brûlés, en majorité des femmes et des enfants. Néanmoins, le tunnel du Métro considéré comme abri faute de mieux continua à recevoir la population durant les alertes. Certains jours, des milliers de personnes stationnaient devant le métro "Sembat", en attendant de s'y engouffrer.

Quant au nom de la route, pourtant si évocateur, il fut changé une première fois en 1920. Le Conseil municipal décida de l'appeler Édouard Vaillant, militant socialiste qui avait été membre de la Commune de 1871, et député. Un décret du 3 juillet 1920 avait approuvé cette dénomination. Pour honorer le général Leclerc, "libérateur de la Ville", le Conseil décida le 14 février 1948 de donner son nom à la partie de l'avenue Ed. Vaillant comprise entre la place Sembat et la Seine.

## RUE DES VICTOIRES

### de la rue de l'Abreuvoir au-delà de la rue du Bac

### Longueur 55 mètres - Largeur 8 mètres

Dans un état des biens de l'abbaye de Montmartre de 1791 est mentionné "la croix du chemin de la Victoire" et aussi "les vignes de la Victoire". De quelle victoire s'agissait-il ? Il n'a jamais été d'usage de glorifier une victoire dans les vignes, à moins qu'il ne s'agisse de celles du Seigneur. Le dernier terme indique un vignoble. C'était la principale culture de Boulogne à l'époque. Il est assez probable que, dans des temps plus ou moins anciens, "la Victoire" a été tout simplement une bonne dame exploitante d'un cru et possesseur d'un champ.

Le passage du singulier au pluriel est peut-être une contagion des victoires des armées républicaines et napoléoniennes. Il apparaît dans une délibération du Conseil municipal du 1er mai 1810 qui constate que le chemin a été presque détruit par les anticipations des cultivateurs. Ceux-ci ont creusé des fossés ou établi des haies et des échalas de sorte qu'ils (l'autre est le chemin des Abondances) "sont tellement rétrécis qu'il peut à peine y passer une voiture". En 1825 on lui attribue 6 mètres, en 1830 : 9 mètres. Mais c'est une fiction et un souhait pieux.

Le nom de chemin des Victoires s'appliquait au prolongement de la rue Saint-Denis, vers Longchamp. En 1835, le Conseil municipal décide que la rue St-Denis, au-delà de la rue de l'Abreuvoir, s'appellera rue des Victoires, mais la même année, on dit que la rue de la Victoire est maintenant la deuxième partie de la rue St-Denis. Il y a donc à ce moment une rue des Victoires et son prolongement le chemin des Victoires Le pluriel triomphe en 1837 lorsqu'on crée un chemin de grande communication de Sèvres à Neuilly qui passera par ces deux voies après avoir emprunté les rues de Sèvres et Saint-Denis.

L'annexion de la plaine de Longchamp au Bois de Boulogne en 1855 entraîne la suppression du chemin départemental de Neuilly. La Ville de Paris acquiert le chemin des Victoires pour son hippodrome et indemnise la commune de Boulogne pour une somme de 2.927 frs 17 pour 1668 m² (278 x 6).

La rue des Victoires n'a plus d'intérêt. Depuis 1817 elle n'avait pour riverain exclusif que le baron de Rothschild qui n'avait pu la supprimer parce qu'elle servait aux vignerons se rendant à Longchamp. Il profite de l'occasion pour faire un tout de ses propriétés et achète les chemins qui les traversent (1856). Il ne subsiste de la rue que l'extrémité entre la rue de l'Abreuvoir et la rue du Bac, soit 50 mètres, y compris un bout en impasse.

## AVENUE VICTOR HUGO

##### (route des PRINCES)

### du boulevard d'Auteuil au 108, avenue Édouard Vaillant

#### Longueur 740 mètres - Largeur 26 mètres

Lorsque le pont de Sèvres eut été construit, peu après 1684, la route de Paris à Versailles fut utilisée par le roi et surtout sa famille pour la chasse au Bois de Boulogne. Un chemin fut branché sur la route et une entrée percée dans le mur du Bois. Le Grand Dauphin, qui habitait le château de Meudon, l'empruntait, et c'est pourquoi on trouve sur une carte de l'époque les désignations de chemin de Monseigneur (appellation qui lui était réservée) et de porte de Meudon ou de "Sèvres". En 1743, le roi Louis XV fit élargir le chemin et en 1750 il le fit déplacer en lui faisant prendre naissance sur la route de Versailles à la hauteur de notre marché de Billancourt. Comme tous les princes de la famille royale allaient chasser dans le Bois en utilisant ce chemin, celui-ci prit naturellement le nom de chemin, allée ou route des Princes et la porte eut la même désignation. La légende qui attribue cette désignation à un soi-disant apanage du prince de Conti ne repose que sur une lecture incorrecte du "Mercure de France" de 1723, La porte des Princes se trouvait à l'emplacement du Rond-Point Victor Hugo depuis l'origine.

La carte des Chasses qui date de Louis XVI appelle cette route le chemin de St-Denis. Elle conduisait en effet à la route de la Révolte, ainsi nommée parce qu'elle avait été établie par ordre du roi Louis XV, désireux d'éviter le passage de la capitale à la suite des émeutes consécutives à des disparitions d'enfants. Mme de Pompadour avait fait établir un relais de chevaux pour les carrosses à cette porte.

Le secteur du Bois proche de la porte prit le nom de Parc aux Princes. C'est la désignation qu'il porte sur les actes de l'époque de sa transformation par Haussmann. On trouve celle de Fonds ou Fond des Princes, postérieurement semble-t-il, avec ou sans s. Ceux qui tiennent pour l'apanage des Conti s'appuient sur l' s .Les autres peuvent penser à la position du quartier au "fond" du Bois de Boulogne, ce qui se voit facilement sur les anciennes cartes.- Notons que, après la séparation du "Parc aux Princes" du Bois de Boulogne (1855), il demeura un secteur entre le Bois (en tant que promenade) et le Parc des Princes actuel, à qui on réserva le nom de "Fonds des Princes" pour le distinguer de l'autre. Cette partie, quoique séparée du Bois par une route extérieure appartient toujours au Bois de Boulogne.

La Révolution, qui chassa ou tua les princes, dénomma la porte : Porte de l'Égalité. Les princes, ou tout au moins leur nom ressuscitèrent ensuite. Ce qui fit que, dans Boulogne, nous avons relevé dix fois (10) la désignation appliquée : à des portes (3), des routes (4), des rues (2), un passage, totalement différents.

En 1790, la route des Princes fut prise comme limite pour séparer les communes de Boulogne et d'Auteuil. Classée route départementale n° 30 par un décret impérial de 1811, elle prit le n° 3 plus tard sous le nom de route de Sèvres au Bois de Boulogne et à St-Denis. Elle fut amputée de ses deux extrémités, d'abord par le transfert de la route de Versailles à son emplacement actuel (1825), ensuite par la création de la Pépinière du Bois de Boulogne (1851). Cette dernière mesure entraîna la suppression de la route n° 3 (décret du 25 juillet 1851), devenue simple chemin vicinal dans sa partie maintenue qui conserva sa largeur de 26 mètres.

Lors de la création du lotissement parisien du Parc des Princes par Haussmann (1855), la porte des Princes fut reportée à la hauteur du boulevard d'Auteuil, où subsistent encore les pavillons d'entrée. Mais, en 1873, une question d'octroi amena la suppression de cette porte et son report, ainsi que le saut du loup, à l'endroit où ils se trouvent actuellement. La route des Princes n'eut plus d'accès dans le Bois de Boulogne.

Ainsi la porte des Princes et la route des Princes qu'on désigne ainsi dans le Bois de Boulogne ne correspondent nullement aux porte et route historiques de ce nom. Il en est de même pour la rue des Princes qui n'existe que depuis 1855 alors que notre rue Denfert Rochereau est la "véritable" rue des Princes...

A la mort de Victor Hugo (22 mai 1885) le Conseil municipal décida de se rendre en corps aux obsèques du poète républicain et de donner son nom à la route des Princes (29 mai). L'hommage était mérité mais il était exclusivement d'ordre politique.

En 1925, la Ville de Paris a annexé le "Fonds des Princes" et par conséquent la partie de l'avenue qui y correspondait. Elle lui a donné le nom de Gordon-Bennett.

Sur cette partie se trouvait depuis 1880 le laboratoire du professeur Marey, véritable inventeur du cinématographe, et depuis 1897 le Fleuriste de la Ville de Paris.

La création du Parc des Princes en 1855 a établi une séparation nette entre les deux parties de l'avenue. Alors que l'ancienne voie extérieure au Bois conservait son aspect disons démocratique, la nouvelle section ne put être bordée que de demeures aristocratiques du fait des servitudes imposées à leurs acquéreurs. Les premières qui se dressèrent en se faisant face appartenaient à la comtesse Chauveau princesse Narischkine et à Jeanne Detourbay future comtesse de Loynes, qui n'étaient pas tout à fait du même monde. L'hôtel Chauveau a appartenu ensuite au grand-duc Paul de Russie. C'est aujourd'hui le cours Dupanloup.

Des personnalités diverses ont habité l'avenue, ainsi Joseph Bernard, Bouglé, Louis Verneuil, Jacques Clément, qui fut maire de Boulogne de 1892 à 1896, Salomon Reinach, André Malraux….

Entre 1940 et 1944 nos visiteurs allemands se plurent beaucoup dans ces belles résidences.

## RUE DU VIEUX - PONT - DE - SEVRES

##### (ancienne route de VERSAILLES)

### du 115, avenue Pierre Grenier au 59, quai de Billancourt

#### Longueur 1940 mètres - Largeur 10 mètres

Lorsque le roi Louis XIV eut fixé définitivement sa résidence à Versailles, les communications de sa nouvelle capitale avec Paris se faisaient surtout par la rive gauche, où il existait une route carrossable. Il y avait un bac à Sèvres, mais les chemins venant d'Auteuil qui y aboutissaient ne convenaient certainement pas à la majesté royale. L'un était le Chemin Vert, l'autre notre rue du Point-du-Jour, qui y parvenaient en faisant chacun un demi-cercle en sens contraire. Il en subsiste un petit morceau du premier et un plus grand du second, le reste a été "mangé", soit par la nouvelle route de Versailles en 1820, soit par le lotissement de Billancourt en 1825. Le Cours la Reine, qui remontait à Marie de Médicis, avait été prolongé après 1660, lorsque la construction du pont de Sèvres fut décidée, en 1684, on acheva la nouvelle route venant en ligne droite du Point-du-Jour.

Cette route, large de 30 mètres, bordée d'arbres et de fossés, était la plus belle et la plus fréquentée du royaume. Les carrosses, les voitures de toutes sortes y compris celles de louage et des services réguliers, les cavaliers, les piétons, s'y succédaient à peu près sans arrêt, ce qui, à l'époque, était fort exceptionnel sur les grandes routes. Le spectacle était à peu près permanent mais il n'y avait que peu de monde pour le contempler. Billancourt consistait en une seule ferme, dont les bâtiments étaient d'ailleurs assez éloignés de la route, et les bergers gardant les moutons s'en tenaient probablement à distance. Les mendiants venaient pourtant y tenter leur chance si l'on en croit l'épisode de la future Madame de Lamotte et de sa sœur, enfants échappées du couvent de Longchamp, cherchant fortune sur le pavé du Roi. Peut-être y eut-il aussi des brigands ? Une histoire connue est celle du grand-écuyer arrêté par une troupe de soldats descendue des Pays-Bas près du cabaret du Point-du-Jour : ce marquis se rendait à Paris dans le carrosse du roi, fut pris pour celui-ci et emmené. On le rattrapa à temps. Mais ces soldats n'étaient pas des brigands. Plus dangereux pour les gens du commun étaient les agents de la Ferme générale et ceux de l'entrepreneur des transports publics. Les premiers protégeaient ce qu'on appelait la "banlieue fiscale" contre les fraudeurs, les seconds leur monopole contre les voituriers complaisants, lesquels n'avaient même pas le droit de véhiculer un malade. Le pont de Sèvres était à péage, lequel se percevait dans l'île que le pont enjambait. Aucune maison importante n'existait au long de cette route dans la traversée de notre région, à part quelque cabaret.

La Révolution de 89 accentua durant quelques mois l'animation de la route du fait de la réunion des États Généraux à Versailles. Suivirent les journées des 5 et 6 octobre, souvent décrites avec le retour à Paris du "boulanger, de la boulangère et du petit mitron", qui ne ramenèrent guère de pain avec eux comme l'on sait. Ce cortège pittoresque et quelque peu sinistre marqua la fin de la grandeur royale de la route de Versailles. Son mouvement se réduisit à peu de chose, sauf quand quelque grand personnage voulait visiter les splendeurs défuntes du palais des rois, ainsi le Pape au moment du Concordat.

Le pont de Sèvres, qui était totalement en bois et durait depuis 120 ans avec des rafistolages périodiques, fut condamné par Napoléon en 1808. Celui-ci, dit-on, aurait tenu à ce que le nouveau pont fut dans l'axe du dôme des Invalides. Il est probable que les ingénieurs voulurent le placer plus en face de la route de la rive gauche. Quoi qu'il en soit, l'ancienne route perdit tout son prestige peu après qu'un décret lui eut donné le n° 11 dans la nomenclature des routes impériales avec la désignation de route de Paris a Bayonne ou encore route d'Espagne (1813). Un peu avant on avait installé des gendarmes à un carrefour qui porta le nom peut-être incorrect de "Quatre Cheminées".

Depuis 1790, la route de Versailles servait de limite aux communes de Boulogne et d'Auteuil entre la Seine et la route des Princes (rue des 4 Cheminées). Il en fut ainsi jusqu'en 1860. Quelques résidences d'été se fixèrent sur la route vers 1815-1820.

Le 2 décembre 1825, le Directeur des Ponts et Chaussées décidait que la route royale ancienne serait déclassée et mise au rang des chemins vicinaux avec une largeur réduite à 10 mètres. Le Conseil municipal de Boulogne, en considérant les nouvelles rues construites à Billancourt par M. de Gourcuff, qui s'y raccordaient, demanda 13 mètres. Le préfet de la Seine, M. de Chabrol, ne put qu'observer la décision et ordonna que les parties en excès seraient aliénées avec priorité pour les riverains. Ceux-ci ne goûtèrent cette offre que fort peu. Le cadastre de 1860 montre un assez grand nombre de parcelles de 300 à 400 mètres carrés qui appartiennent encore à l'État. Ce qui restait fut mis en adjudication en 1863. Les terrains de Billancourt furent peu recherchés avant cette date. En 1853, l'usine dite alors la "Boîte à poudre" (Carnaud) vint s'installer à son emplacement actuel.

La rue est désignée par le Préfet Rambuteau en 1837 sous le nom de rue "de la vieille route de Sèvres" ; à l'annexion de 1860 elle porte son nom actuel.

En 1831 le maire Collas acheta 12.000 pavés provenant de la chaussée détruite et il les céda gratuitement aux propriétaires de Boulogne qui se chargèrent de refaire les caniveaux de leurs rues. En 1870, le Conseil municipal veut paver la rue à nouveau en appliquant aux riverains la taxe dite de premier pavage. L'un d'eux proteste mais le maire réplique devant le Conseil de Préfecture que la rue n'avait jamais été pavée...

La commune d'Auteuil ne s'était jamais souciée de Billancourt. Après l'annexion, Boulogne dut s'en charger. On s'aperçut que la rue était à peu près plate et, comme les anciens fossés n'existaient plus, les eaux ne s'écoulaient pas. Les ingénieurs établirent un point haut et modifièrent le niveau. Ce nivellement souleva des protestations des riverains, dont les uns furent enterrés et les autres déchaussés -leurs maisons s'entend ! Le Conseil municipal, fort courageux, envoya promener le préfet de police Boitelle pour sa maison (le square actuel) mais accueillit la demande de l'usine Peltier-Paillard (Carnaud) -en 1865. Cette même année, le Conseil décida que la largeur de 10 mètres était "plus que suffisante pour la circulation en raison du quartier peu fréquenté dans lequel elle se trouve".

En ce temps la rue se trouva partagée "socialement" en deux parties très distinctes. Entre la rue des 4 Cheminées et la Seine on ne trouvait que des propriétés bourgeoises fort belles, dont certaines remontaient à la Restauration ("Mistress" Hunlock, Collas, marquis de Casteja, prince Sapieha, Peltier, etc…), mais en se rapprochant de Paris s'installèrent des usines, quelques-unes très insalubres. Ce qui a duré jusqu'à l'extension des usines Renault après 1910.

En 1874, la commune édifia une école, qui fut d'abord un asile maternel confié à des religieuses, puis en 1879 une école des filles. En 1885 on ouvrit dans une ancienne usine "l'école en bois" pour les garçons, remplacée en 1897 par un groupe scolaire. Des institutions religieuses se fixèrent sur la partie plus proche de la Seine : l'orphelinat de l'abbé Roussel (1874), le pensionnat des Ursulines (1888), le couvent des Dominicaines (1896), tous disparus après les lois de 1901 sur les associations.

Le square fut établi sur la propriété Jeanson acquise en 1928.

En 1933, le Préfet de la Seine consulta le Maire en vue de la suppression de l'extrémité de la rue située sur l'ancienne zone militaire. André Morizet répondit qu' "il serait regrettable de constater la disparition d'un tronçon de l'ancienne route royale reliant Versailles à Paris et de ce fait intimement liée à l'histoire de notre pays".

Les bombardements de 1942-1943 firent de terribles ravages dans les Immeubles de cette rue. Un immeuble effondré, entre autres, vit dans ses caves plus de 80 personnes étouffées ou noyées par suite de l'irruption des eaux provenant du gazomètre voisin (3 mars 1942).

## RUE DU 25 AOUT 1944

### de la rue de l'Ancienne Mairie à la rue de Silly

Établie pour desservir le groupe d'immeubles construit en 1950, la rue a été classée par le Conseil municipal le 22 février 1952.

Cette voie a été dénommée par le Conseil municipal le 7 avril 1952 pour commémorer la date de la libération de la ville par les troupes de la division Leclerc.

## RUE YVES-KERMEN

##### (ex-rue de St-CLOUD)

### du pont de Billancourt au 151, avenue du Général Leclerc

#### Longueur 1080 mètres - Largeurs 12 et 15 mètres

En 1835, la Société de Gourcuff passait un contrat avec la commune d'Auteuil et, en échange d'une partie du vieux chemin d'Auteuil à l'ancien pont de Sèvres, lui cédait certaines voies ouvertes par elle dont celle qui nous intéresse pour la partie comprise entre la "Grande Place" (Jules Guesde) et la rue du Vieux-Pont. Une autre partie de cette rue, amorcée au-delà de la place sur une longueur de 198 mètres, demeurait propriété privée de la société.

Conformément à l'usage du temps, on la nomma rue de St-Cloud parce qu'à l'horizon se profilaient les coteaux de St-Cloud, système qui avait au moins le mérite de la simplification.

Lorsque le pont de Billancourt eut été achevé, son constructeur et exploitant l'ingénieur Legrand demanda à la commune de prolonger la rue jusqu'au pont. Le Conseil municipal accepta en principe le 18 mai 1862 mais, durant longtemps, l'opposition du propriétaire Deschandeliers empêcha la réalisation du projet et la rue se trouva bloquée de ce côté. On y revint en 1870 mais la guerre survint ; en 1878 on assura que l'utilité n'était pas démontrée...

Entre temps, le Comptoir Naud avait offert la partie de la rue comprise entre la place Nationale et la rue "Traversière" (aujourd'hui Damiens), d'autres propriétaires exigèrent le payement (9.409, 55 au total) et le Conseil municipal classa cette section le 19 février 1867 -accord du Préfet le 10 décembre.

Le 12 juin 1889, le Conseil municipal discute de la rue. Il est dit que "cette rue sera l'une des artères les plus importantes de Boulogne lorsque la rue de la Mairie, dont elle n'est qu'un prolongement, sera prolongée jusqu'à la route de Versailles". À la vérité, il s'agissait d'une vue d'avenir pour une "rocade" abandonnée depuis et reprise ailleurs en 1948. On re-décide le prolongement jusqu'au pont et le Préfet approuve le 17 novembre 1890. L'opposition Deschandeliers retarda encore l'affaire qui ne fut achevée qu'en 1893. Les travaux coûtèrent 50.809 frs 65.

À l'autre extrémité, la rue s'arrêtait rue du Vieux Pont. Il existait depuis un certain temps une voie privée percée par le Comptoir Naud, qui se proposait de relier la route de Versailles à la Seine par la rue de l'Île -aujourd'hui annexée par Renault. Cette rue se nommait rue de la Contemplation. Ce qu'on y contemplait n'avait rien à voir avec la religion ni avec la poésie ....

M. Naud en avait demandé le classement en 1880. Le Conseil accepta le principe, ce qui ne l'engageait à rien, accepta encore en 1885 devant l'insistance de Naud et de son acquéreur l'Hypothèque foncière, qui avait percé la rue Casteja. Mais rien ne fut fait avant la fondation du Sanatorium Sollier en 1897. Cette fois le Conseil municipal classa la rue le 12 octobre 1898 et le Préfet opina le 5 août 1899 en même temps qu'on adoptait le nom de rue de St-Cloud.

Le Sanatorium Sollier devint l'hôpital Ambroise Paré en 1921. On sait qu'il a été presque détruit par le bombardement du 3 mars 1942. En 1943 on logea les syndicats ouvriers dans la partie subsistante.

Le nom de Yves Kermen, secrétaire du Comité intersyndical en 1939, fusillé par les Allemands, a été donné à la rue par le Conseil municipal le 23 octobre 1944. Un arrêté du Préfet approuva le 29 décembre.

## PLACE WALLACE

Il s'agit du rond-point formé par l'intersection de la route de la Reine et du boulevard Jean Jaurès, qui conserva l'extrémité de l'ancienne rue de la Saussière a la création du boulevard, un peu avant 1870.

Ce nom lui fut donné par le Conseil municipal pour commémorer le souvenir de Richard Wallace, propriétaire du domaine de Bagatelle, pour sa générosité envers la commune après la guerre de 1870-1871. Une fontaine donnée par lui orna la place jusqu'à une époque récente.

L'édicule qui l'a remplacée et dont l'invention remonte, dit-on, à un empereur romain, est sans doute plus utile (pour le sexe présumé fort) mais moins poétique.