



ARCH ' ECHOS

BULLETIN DE L'ASSOCIATION
POUR LA RECHERCHE SUR CHAVILLE,
SON HISTOIRE ET SES ENVIRONS

ISSN-1146.075

MAI 1992 N°4



3 CHAVILLE — Grande rue et rue Guilleminot. E. L. D.



ARCHÉ

ASSOCIATION POUR LA RECHERCHE SUR CHAVILLE, SON HISTOIRE ET SES ENVIRONS

Siège Social : Mairie de Chaville

1456 Avenue Roger Salengro - 92370 CHAVILLE

tél. 47 09 96 19

Président fondateur : M. Marcel HOULIER
Vice-Président : M. François SCHLUMBERGER
Secrétaire-Archiviste : Melle Véronique BONTEMPS
Trésorière : Melle Claudine WAGNER

LISTE DES COMMISSIONS

1 ère Commission : de la Préhistoire jusqu'en 900	M. HASCOET
2ème Commission : de l'an 901 jusqu'à 1800	M. SCHLUMBERGER
3ème Commission : de 1801 jusqu'à 1900	M. LESCOT
4ème Commission : de 1901 à nos jours	M. COUDRET
5ème Commission : Recherches généalogiques et démographiques	M. PELTIER
6ème Commission : Etude de publications	M. HOULIER

COMMENT JOINDRE LES RESPONSABLES

Melle Véronique BONTEMPS	Mairie	CHAVILLE 47 09 96 19
M. Jean-Pierre HASCOET	7 Rue des Glycines	CHAVILLE 47 50 73 15
M. Marcel HOULIER	Mairie	CHAVILLE 47 09 96 19
M. Pierre LESCOT	10 Rue du Lac	CHAVILLE 45 50 32 40
M. Jacques PELTIER	25 Rue du Coteau	CHAVILLE 47 50 42 01
M. François SCHLUMBERGER	16 Rue Emile Zola	CHAVILLE 47 50 40 08
Melle Claudine WAGNER	9 Rue de Jouy	CHAVILLE 47 50 27 59

SOMMAIRE

- En remontant le temps...le long de l'Avenue Roger Salengro (suite) Page 4
- Les deux lignes de chemin de fer de Paris à Versailles : la Rive Gauche Page 8

En couverture : La rue guilleminot

En fond de couverture, la carte des Chasses du Roi achevée en 1807, où l'on discerne en losange, l'enceinte du Château de Chaville construit en 1766 par Louis XV.

Directeur de la Publication : Marcel HOULIER
1456 Avenue Roger Salengro - 92370 CHAVILLE
Téléphone : 47 09 96 19 - Télécopieur : 47 50 29 84
Dépôt légal : 1er trimestre 1990

BALLADE DANS CHAVILLE AVANT QUE LE PASSE NE SOIT DEPASSE...

Ce quatrième bulletin contient la suite de la narration d'une promenade faite au long de la Grande Rue d'autrefois, par un groupe d'adhérents de l'ARCHE un beau samedi d'automne. La 1ère partie a été publiée dans ARCH'ÉCHOS N°3.

Peut-être est-il tout juste temps encore (mais pour combien de temps ...) de retrouver les traces inscrites sur le crépi de la "Vacherie du Centre", au n° 766 de la RN 10.

Le côté des numéros impairs de la RN 10 (ex Grande Rue) résiste de moins en moins à la poussée des promoteurs, à la tentation des propriétaires, et au vertige d'une bonne fortune pour quelques centaines de mètres carrés de terrain "bien situés" sur l'Avenue Salengro que le promoteur du Centre d'Affaires a américanisée sous le vocable de 10ème Avenue...

Si l'évocation du Chaville ancien de cette Avenue peut avoir quelque chose de nostalgique, on ne peut regretter cette transformation, quand on a eu l'occasion, comme je l'ai eue depuis 20 ans, de se rendre, pour visiter des familles logées au 3ème ou 4ème étage d'immeubles sans soleil et sans confort ; derrière ces façades trompeuses du siècle dernier, la pudeur veut que l'on parle encore maintenant de "commodités dans la cour" ; mais le passé n'est jamais tout à fait le passé... a dit Henry Bataille.

Notre vieillissant cinéma "Le Chaville" acheté par la ville il y a quelques années, et qui fut autrefois le bal "Patin", est en train de vivre ses derniers mois, avant qu'en face, un temple moderne de la culture ouvre ses portes pour accueillir des troupes de théâtre, des orchestres, et des artistes de variétés... Et puis aussi pour accueillir les 1 000 élèves du conservatoire de musique et de danse et les 5 000 lecteurs de la médiathèque. Un modeste musée y trouvera également place : il pourra témoigner, notamment, des heures de gloire du Chaville seigneurial des Le Tellier-Louvois au 17ème siècle, grâce à l'ARCHE, vestale des feux-follets de la terre chavilloise, qui entretient ici et là les flammèches des souvenirs encore mal connus ou inconnus du village Inchadus.

Marcel HOULIER
Maire de Chaville
Président de l'ARCHE

EN REMONTANT LE TEMPS...

LE LONG DE L'AVENUE ROGER SALENGRO (suite)

La promenade jusqu'au "Pont à Valette"

La rue Guillemillot monte jusqu'à un pont qui enjambe la voie de chemin de fer de Saint-Lazare. Avant de s'appeler Guillemillot, du nom d'un ancien Maire de Chaville au XIXème siècle, c'était le chemin des Petits Bois. Monsieur Vallette, propriétaire d'un terrain dans le secteur au siècle dernier, en avait donné une partie pour construire le pont. Ainsi dans les années 20, les gens du quartier avaient pour coutume au cours d'une promenade vespérale, d'aller voir la Tour Eiffel depuis le "Pont à Valette".

Après le carrefour, au numéro 600, on trouve le Café Hôtel des Petits Bois, encore appelé "Chez Pagès". On lit encore le nom sur le mur avec les indications "chambres et cabinets meublés" et "déjeuner et dîners".

Les cheminées de Chaville

Au numéro 640, nous passons devant la maison de Jacques Dequatre, deuxième Maire de Chaville sous la Révolution. Avant la dernière guerre, la cour du n° 658 était celle du charbonnier Catelle, dépôt de charbon, mais surtout de briquettes destinées aux poêles des blanchisseurs. Les cheminées métalliques des blanchisseurs, nombreuses dans Chaville laissaient alors partir beaucoup de flammèches en dépit des ballons de protection dont on les couronnait comme si l'on avait posé dessus des sortes de paniers à salade. "L'été, quand les femmes repassaient devant les fenêtres, les flammèches salissaient souvent le linge. Chacune avait une coquille Saint-Jacques avec un mouillon et un verre d'eau de javel pour frotter tout de suite les tâches, se souvient Madame Boscher. Il fallait voir le linge repassé ! C'était beau !".

L'odeur de corne brûlée du maréchal-ferrant

Après le charbonnier Catelle, un café, une épicerie, un coiffeur et le maréchal-ferrant dans la cour du n° 710 jusqu'après 1930, il y a de nombreux cafés et beaucoup d'anneaux au mur dans ce secteur pour y attacher les chevaux.

Le maréchal-ferrant emboucanne tout le monde avec sa corne chaude. "Cà sent fort, vous savez, la corne de chevaux", nous précise Madame Boscher. Avant d'arriver à la Pinsonnière, il y a aussi un immeuble de deux étages dont la façade est peinte de fausses briques. Cette façade a été décorée de nids d'hirondelles, mais les gosses du quartier les ont démolies avec leurs lance-pierres.

Les blanchisseurs et la Pinsonnière

Du côté impair de la Grande Rue, au coin de la rue de la Passerelle qui était autrefois (avant le chemin de fer) le chemin de l'Etang Saint-Denis au Petit Viroflay, on trouvait au début du XVIIIè siècle une série de maisons bâties entre la chaussée et le rû de marivel : celle du marchand de chevaux Cheradame, celui de Simon Tremblay,

qui cultivait des terres derrière la Pinsonnière et plusieurs habitations de blanchisseurs déjà héritiers d'une longue tradition : les Eguin, les Moufle, les Breton, et dont certains partagent une cour mitoyenne. Plus tard, on pourra voir depuis les fenêtres de la Pinsonnière, tout le linge qui sèche le long de la rue de la Passerelle, vers la hauteur : c'est blanc et ça claque au vent.

C'est en effet en face, sur le côté pair (n° 734) qu'est située la Pinsonnière, sans doute le plus vieille maison de Chaville.

Le premier acte qui mentionne la Pinsonnière date de 1602, nous dit Monsieur Lescot. Au Moyen Age, les cultivateurs de la Pinsonnière doivent aller au four bannier et au moulin du Doisu. En 1818, la Pinsonnière appartient à Nicolas Lassalle, qui habite à Colombes. Quand on passe derrière le bâtiment, M. Le Saec nous fait constater que la Pinsonnière, comme toutes les maisons du XVIIIème siècle à Chaville est construite en bois avec des colombages, ce qui n'apparaît pas au premier coup d'oeil, car tout est recouvert d'un enduit ; dans la cour on trouve un puits couvert et un escalier qui monte à travers les jardinets jusqu'à la rue Guillemillot. Madame Boscher qui a passé là toute sa jeunesse précise que vers 1930 il n'avait pas encore l'eau courante à la Pinsonnière, pas plus que dans les maisons avoisinantes. On fait bouillir la lessive sur le gaz, puis on descend rincer le linge dans la cour avec l'eau du puits dont la douceur est très appréciée ; puis on étend le linge dans les jardins au dessus. Quand aux eaux sales, chacun a un seau dans sa cuisine qu'il faut aller vider dans une gargouille située dans l'escalier entre le premier et le second étage.

La "Vacherie du Centre"

A une vingtaine de mètres au dessus de la Pinsonnière, sur le mur du café Violet on peut encore lire "Ebénisterie, tapisserie, droguerie, réparations de meubles, locations, déménagements". Puis on arrive à la "Vacherie du centre". On rentre par le porche dans une cour sur laquelle s'ouvre une étable de huit ou dix vaches, qui subsiste aujourd'hui. Jusque vers 1930, les vaches allaient paître sur le coteau dans la journée et rentraient pour la traite. La grande joie des gamins qui vont faire les commissions, c'était d'aller voir les petits veaux. La "Vacherie du Centre" était une maison très bien tenue, et jamais on ne sentait les odeurs de la ferme dans la rue, nous assure Madame Boscher.

Poursuivons le long de ces maisons de la fin du XVIIIème siècle, les plus vieilles maisons de Chaville. Celle où on lit encore "Genlis" a appartenu au vigneron Preully au début du XIXème siècle. Puis plusieurs blanchisseries au niveau actuel du n° 800. Un peu plus loin, dans le fond d'une cour, une entrée de carrière et un vieux puits orné d'une belle margelle. A ce niveau, se souvient Madame Boscher, il y a eu longtemps l'épicerie Fauconnier qui vendait sous l'enseigne "Damoy". La mère tenait la caisse, les filles servaient et le père surveillait majestueusement le tout !

La blanchisserie Vincent

De l'autre côté de la grande rue se trouvait la blanchisserie Vincent aujourd'hui disparue, mais autrefois la plus importante de Chaville avec de nombreuses repasseuses et beaucoup de clients à Paris. Madame Boscher se souvient de sa première communion en 1925 : "il pleuvait le matin de la communion". Monsieur Vincent avait une camionnette. Il avait tendu sa camionnette de draps, il avait mis des draps par terre, il avait mis des bancs et il ramassait les gosses qui montaient à l'église !" L'immeuble de la blanchisserie Vincent abritait aussi la pharmacie Bidoux devenue Bruyet, et sur le trottoir se trouvait la prise d'eau du quartier. Chacun va y chercher qui un seau, qui un broc pour les besoins du ménage.

6.

Après la blanchisserie Vincent, c'est alors l'épicerie du Palais Royal, tenue par Madame Lenechel, puis la maison Meule, la boucherie hippophagique Morin, et deux ou trois cafés jusqu'à l'école des Capucines. Il y a aussi une propriété close par un grand mur avec une porte surmontée d'un buste en plâtre représentant Victor Hugo.

"L'ancienne maison Lormelet"

Au 870, à l'emplacement actuel de l'auto-école fonctionne longtemps une épicerie Maggi : si on achète le lait frais à la "Vacherie du centre", c'est à la Maggi qu'on trouve le beurre, le fromage et les oeufs. Un peu après, c'est un marchand de chaussures puis la boucherie encore marquée "Ancienne maison Lormelet". En 1818, la maison n'existe pas encore mais depuis Hyacinthe Laurent Lormelet, marié à Chaville en 1828 et mort en 1856, il y eut toujours là une boucherie. La maison Lormelet est dotée d'une grande entrée pour les diligences, donnant accès à une cour au fond de laquelle se trouve un beau puits.

C'est un quartier où sur 100 mètres (entre les n°s 850 et 950) il y eut plusieurs blanchisseries dont les propriétaires avaient aussi des maisons de l'autre côté de la grande rue et la dernière blanchisserie de Chaville, la blanchisserie Cardon est elle-même fermée depuis juillet 1990.



La visite de la blanchisserie Cardon

Lors de notre passage, avant l'arrêt de ses activités, M. Cardon nous fait visiter ces installations.

Au départ, l'industrie de la blanchisserie s'est développée à Chaville pour faire face aux besoins de la ville de Versailles, grâce aux sources nombreuses de ses coteaux. Puis survient la Révolution. En quelques années, Versailles passe de plus de 100 000 habitants à moins de 30 000, et les blanchisseries de Chaville doivent trouver de nouvelles clientèles à Paris.

Autrefois au début du XIXème siècle, les bâtiments étaient en indivision entre les familles Fortier et Boucher. Quand le père de Monsieur Cardon racheta cette blanchisserie en 1945, il restait encore la trace d'un manège à chevaux qui donnait la force motrice pour actionner les machines à laver.

Au moment de la fermeture, l'eau pompée sur place dans la nappe à 12 ou 13 mètres de profondeur constituait l'essentiel du nécessaire, même si ce n'était déjà plus suffisant pour une activité de plus de 3000 draps par jour.

La blanchisserie Cardon desservait essentiellement une clientèle de particuliers de l'ouest de Paris par l'intermédiaire de 120 pressings des 15ème, 16ème et 17ème arrondissements. Elle employait 30 personnes, équipée de matériels modernes, le repassage des draps se faisait automatiquement avec une machine à l'entrée de laquelle on présentait les coins du drap et d'où celui-ci ressortait repassé et plié !

Une autre machine repassait 100 chemises à l'heure. Du côté lavage on utilisait des machines à laver et des séchoirs rachetés à l'armée américaine après la dernière guerre. En campagne ce matériel était disposé sur des remorques et suivait les unités ; un matériel robuste, on n'a pas fait mieux depuis. Madame Boscher se souvient des grandes barbottes en cuivre d'autrefois, qui tournaient et étaient chauffées au charbon. La blanchisserie Cardon utilisait encore deux chaudières au fioul, capables de fournir chacune une tonne de vapeur à l'heure.

La visite d'une carrière

Après la blanchisserie, Monsieur Cardon nous fait visiter sa carrière. Equipés de lampes électriques, nous partons pour une exploration de plusieurs centaines de mètres sous le coteau, dans un réseau de vastes galeries. Ici ou là, l'eau suinte et crée des concrétions de calcaires, ou tombe sur le sol en suscitant l'éclosion de "perles de caverne". De certaines fissures descendent de vrais draps de calcite. Le plafond est constitué de calcédoine, une forme de quartz où on distingue fréquemment des fossiles. Ces carrières ont été créées au XVIIème et XVIIIème siècle pour produire les grosses pierres et les moellons qui ont servis à la construction de Versailles. Elles ont été exploitées jusqu'à 1850-1880. Par la suite, elles ont été utilisées, on l'a vu comme caves à vins, pour la culture des champignons ou pour le mûrissement des bananes. Sous la rue Martial Boudet, des murs ont dû être construits dans les galeries pour les consolider et éviter des fissures ou des effondrements préjudiciables aux constructions de surface. Un puits d'aération a également été creusé qui aboutit dans un jardin de plusieurs dizaines de mètres plus haut. Dans les galeries on trouve souvent des niches dans le mur, qui servaient à disposer les lampes d'éclairage et des objets de piété que tenaient à avoir les carriers, souvent d'origine italienne. On distingue clairement leur mode de travail à certains endroits : ils pratiquaient des saignées horizontales dans la pierre, puis faisait casser la pierre restant entre deux saignées, sans doute à l'aide de coins. Parfois, dans un fond de galerie, on retrouve quelques inscriptions, notamment une date écrite en noir sur un plafond : 1789 !

Après le retour à l'air libre et à la lumière du jour, la visite se termine par la présentation d'une maison à médaillons dans la sente de France. A l'origine, cette décoration était complétée par un petit kiosque en céramique abritant un dragon vert, aujourd'hui disparu.

Nous avons fait défiler les siècles au long d'à peine un kilomètre de notre avenue Roger Salengro.

(à suivre)

LE CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES : LA RIVE GAUCHE

Les débuts de la ligne

L'histoire du chemin de fer de Paris à Versailles par la rive gauche est celle de l'une des toutes premières lignes sortant de Paris, inaugurée en 1840, trois ans après celle de St-Germain (1837) et un an après celle de Versailles par la rive droite (1839).

Auparavant, la liaison entre les deux villes se faisait par la route du fond de la vallée, du Pont de Seine à Versailles, grâce aux "carabas", grandes voitures d'osier pouvant transporter vingt personnes. Les carabas sont vite remplacées par des "coucous" qui, elles, étaient couvertes.

Sous Louis-Philippe, Paris reste une ville moyenâgeuse, ceinte par les murs des fermiers généraux. A l'extérieur, c'est la campagne, les forêts et les grands domaines comme ceux de Bellevue ou de Chaville. Sur les coteaux bien exposés, nombreux sont les horticulteurs, les viticulteurs et les blanchisseurs qui occupent le fond de la vallée avec leurs étendoirs.

A Versailles, le roi Louis-Philippe crée le "Musée à toutes les gloires de la France", espérant rallier à lui la majorité des français. Et les beaux jours, le parc du château attire nombre de parisiens hors de la capitale afin de voir le spectacle des grandes eaux.

Lorsque le gouvernement décide de lancer un chemin de fer de Paris à Versailles, on hésite sur le tracé à retenir, pour finalement prévoir l'adjudication de deux lignes concurrentes, l'une par la rive droite et l'autre par la rive gauche de la Seine (loi du 8 Juillet 1836). Le 26 Avril 1837, MM. Fould Bl., Fould Oppenheim et Léo, emportent la concession de la rive gauche, alors que celle de la rive droite est donnée le même jour à M. de Rothschild. La "Société Anonyme de Chemin de Fer de Paris, Sèvres, Meudon et Versailles" est constituée avec un capital de 8 000 000 F, plus 2 000 000 d'actions en réserve. Elle est agréée par ordonnance du 25 Août de la même année. Son objectif est d'arriver à Versailles avant la rive droite et au moindre coût.

Il en sera tout autrement...

Les plans, approuvés par décision du 4 Novembre 1837, sont déposés dans les mairies des communes traversées, pendant quinze jours, afin de recueillir les observations des habitants.

Les travaux entrepris en 1838, dureront plusieurs années. Pour faire vite, la Compagnie cherche à acheter les terrains, à l'amiable, au-dessus de leur valeur réelle. Mais les expropriations s'avèrent inévitables, ce qui provoque la colère des vignerons et des blanchisseurs, qui réclament des indemnités élevées en compensation de la "ruine de leur industrie".

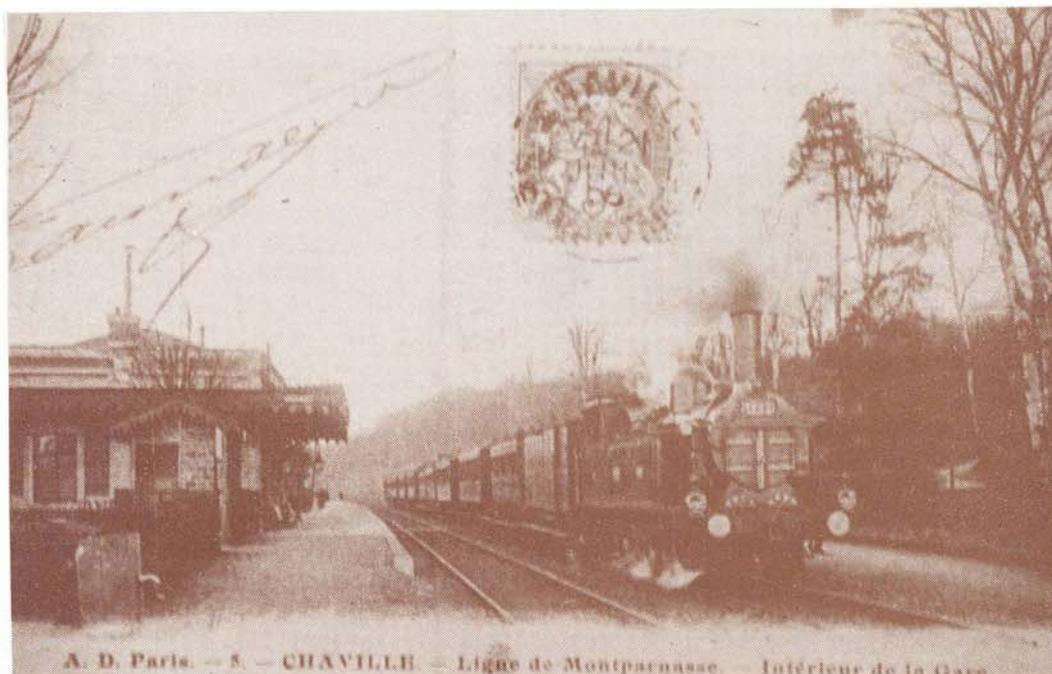
Les terrassements et les ouvrages d'art, dont le premier viaduc de France, à Meudon, sont exécutés sans appel d'offres, sans publicité et sans concurrence. Les routes et les chemins communaux sont déviés par la ligne et dégradés par le passage des charrois. Par endroit, la nature des terrains nécessite des travaux supplémentaires plus longs que prévu. Le 1er Août 1839, l'Etat consent à la Compagnie un prêt de 5 000 000 francs qui lui permet de terminer les travaux, mais qui aggrave ses charges financières. Des "émeutes" éclatent à Chaville et à Meudon parmi les ouvriers de la ligne dont on oublie de payer le solde.

La ligne est finalement ouverte le 9 Septembre 1840. Elle n'est mise en service que le 10 Novembre suivant. Depuis la barrière du Maine, hors de Paris, le voyageur de 1840 traverse plusieurs passages à niveau à Vaugirard. Il passe ensuite les remblais de Vanves et de Clamart, puis la tranchée dominée par le Fort d'Issy. Il franchit le vallon du Val-Fleury, sur le viaduc construit par l'ingénieur Seguin, dont la première pierre est posée le 1er Octobre 1838. C'est le "Pont Hélène", du nom de l'épouse du fils aîné du roi Louis-Philippe, la duchesse d'Orléans, Hélène Louise Elisabeth, princesse de Mecklembourg.

Entre Sèvres et Chaville, le voyageur passe à flanc de coteau, entre le bois de Meudon et le vallon où passe la route royale de Paris à Versailles. A Chaville, la tranchée des "fours à chaux" connaît éboulis et glissements de terrains jusqu'en 1844.

Le passage à Chaville

La construction de cette deuxième ligne de chemin de fer traversant le petit village de 1 500 habitants qu'était Chaville à cette époque, fut plutôt mal accueillie. Les expropriations suscitèrent beaucoup de polémiques. Une émeute éclata en Mai 1838 parmi les ouvriers de la ligne. Les travaux amenèrent énormément de boues qui gênaient la circulation et coupèrent l'ancienne église et le château de la route royale au fond de la vallée. Le passage des chariots dégrada la chaussée. Les gares intermédiaires sont inaugurées tard : celle de Clamart, le 11 Octobre 1840, celles de Chaville et Viroflay le 24 Avril de l'année suivante. Plus tard, les escarbilles des locomotives tombèrent sur le linge des blanchisseurs, nombreux le long de la voie, dans le quartier du Doisu.



A. D. Paris. - 5. - CHAVILLE - Ligne de Montparnasse. Intérieur de la Gare.

L'arrivée du chemin de fer bouleversa le paysage du Chaville d'autrefois : le train coupa le parc de ce qui était en 1840, le troisième château de Chaville que les anciens chavillois ont connu sous le nom de "Château Saint-Paul". Celui-ci avait succédé en 1817, au château de Tessé qui avait été construit au XVIII^e siècle par Boullée après la démolition de celui du Chancelier de Louis XIV, Michel Le Tellier.

L'accident de Bellevue

Le 8 Mai 1842, se produit à la hauteur de Bellevue une terrible catastrophe. Revenant d'une fête en l'honneur du roi Louis-Philippe, les convois, surchargés de voyageurs se succèdent tout l'après-midi en direction de Paris, sans arrêt aux stations intermédiaires. L'un d'eux, tiré par deux locomotives, une ancienne à deux essieux et une plus récente à trois essieux, ramène les parisiens dans des voitures fermées à clé, selon le règlement de l'époque. A la suite d'une rupture de l'essieu de la locomotive de tête, le convoi, lancé à pleine allure, déraile. Les voitures s'entassent les unes sur les autres et le charbon ardent du tender embrase les wagons de bois. On dénombre cinquante-cinq morts, parmi lesquels le célèbre découvreur de la Terre Adélie, Dumont d'Urville.

Après cet accident, le premier en France, on revoit le règlement en vigueur et on recherche de meilleures solutions pour freiner les locomotives, appelées par certains des "fournaies à voyageurs". En 1844, Andraud, Ingénieur français, expérimente sur la rive gauche son "chemin de fer atmosphérique", locomotive à air comprimé de six roues, avec un réservoir de 3 m³. Au premier essai, elle parcourt 3,4 km aller et retour, à la vitesse de 28 à 32 km/h.

L'accident de Bellevue ne favorise pas le développement de la Compagnie. Pourtant le service s'organise : de Paris à Versailles, les départs ont lieu toutes les heures, avec des trains supplémentaires les dimanches, fêtes et jours de grandes eaux à Versailles.

Un projet de fusion naît pour aboutir le 21 Novembre 1850 à la cession à bail de la rive gauche à un groupe de capitalistes anglais, la Société Stockes et Cie. La nouvelle Compagnie prend alors le nom de "Compagnie de l'Ouest", avec le contrôle de la rive gauche et de la rive droite, plus l'extension possible sur Chartres et Rennes. Elle améliore et renouvelle le matériel roulant et, en 1853 on construit la gare Montparnasse, en surplomb de la place de Rennes à Paris.

A Vaugirard, une gare de marchandises est créée avec ateliers et dépôts. On décompte le nombre de voyageurs descendus aux stations intermédiaires. De nombreux emplois nouveaux naissent de ces activités. La rive droite est reliée à la rive gauche par le viaduc de Viroflay, connu sous le nom des "arcades" de Viroflay. Les gares de Bellevue et de Versailles rive gauche sont améliorées. On crée la nouvelle gare des Chantiers après 1871 et la nouvelle gare de Vanves Malakoff en 1883.

Le début du siècle

Au début du siècle, le chemin de fer rive gauche connaît une nouvelle destinée : le 31 Mai 1902, la création de la ligne des Invalides, (le futur RER ligne C), nécessite le remaniement de la gare de Viroflay rive gauche et des bifurcations de Porchefontaine. La gare de Versailles rive gauche devient le but de la ligne des Invalides et la gare des Chantiers le but de celle de Montparnasse. En 1909, l'Etat prend le contrôle des compagnies privées : la Compagnie de l'Ouest devient la Compagnie de l'Etat.

Avec la séparation des grandes lignes et des lignes de banlieue, en 1936, la Compagnie quadruple les voies. Elle élargit remblais et tranchées, reconstruit les gares intermédiaires de Vanves, Meudon, Bellevue, Sèvres et Chaville, chacune sur un modèle différent.

Chaville, comme Viroflay et Versailles, eut le privilège d'avoir trois gares. L'actuelle gare rive gauche, construite en demi cercle, en bas de la voie, date de 1936, lors du quadruplement des voies. Elle remplace la charmante gare de 1841, à laquelle on

accédait depuis la rue de l'église (l'actuelle rue Anatole France) par un sentier en zigzag. Cette gare était environnée de bois et de nombreuses guinguettes comme "le Petit Robinson" qui existe toujours ou le "Restaurant Ranchon". Ils accueillait les parisiens et les parisiennes désireux de profiter des bois, des étangs et de nombreuses promenades alentour.

En plus des trois gares, Chaville faillit bénéficier d'une autre halte. Les habitants du Bas-Chaville, à mi-distance de Sèvres et de Chaville réclamèrent au début du siècle, mais en vain, l'ouverture d'une gare à la "Femme sans tête". Celle-ci fut refusée par l'administration du chemin de fer.

Les Chavillois utilisèrent cette ligne, du fait de la proximité du village. Le train desservait l'ancienne église, la rue de la Mare Adam et le Château St Paul.

La ligne est électrifiée en 1500 volts continu et mise en service le 15 Mai 1937. Le matériel est renouvelé, avec des rames nouvelles en 1953, remplacées à leur tour par les voitures actuelles à deux niveaux.

Aujourd'hui le TGV Atlantique fait des essais de vitesse à plus de 500 km/h sur la ligne de Tours, prolongement de celle de la ligne Paris Versailles rive gauche. Nous ne sommes pas si loin de la description du voyageur de 1840 :

"A peine, nous dit-il, sommes-nous montés dans ces voitures apocalyptiques qui dévorent l'espace avec une si froudroyante impétuosité, que les plaines, les coteaux, les arbres, comme une armée en déroute, se déroulent devant vous avec la rapidité d'un rêve"...



CHAMP DE MARS

LOUVECIEINNE

BOUGIVAL

S^t Michel

PLAINE DE TROU D'ENFER

PLAINE DE BEAUGARD

les Gressays

Roquencourt

PLAINE DE CHEVRELOUP

LE CHENAY

PLAINE DE LA PAROISSE

CHEVRELOUP

DE LA PAROISSE

VERSAILLES

CLAGNY

BOIS DE VINCENNES

Bois de Boulogne