



ARCH ' ECHOS

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

ISSN-1146.075

AVRIL 1991 - N° 3



A R C H E

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 47 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

S O M M A I R E

- En remontant le temps... le long de l'Avenue Roger Salengro (1ère partie) Page 4
- Les deux lignes de chemin de fer de Paris à Versailles : la Rive Droite Page 9

En couverture : La Maison aux Médaillons du sculpteur Arondelle

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

EN REMONTANT LA 10ème AVENUE...

Ce troisième bulletin de l'ARCHE contient le récit, dans sa première partie, d'une promenade commentée faite par une trentaine d'archers, un bel après-midi d'octobre, Avenue Roger Salengro (Route Nationale 10). Elle avait été préparée à l'initiative de Louis Le Saec, Vice-Président de l'ARCHE, qui avait été l'un des tout premiers à participer avec enthousiasme à sa fondation en 1983. Louis Le Saec a quitté Chaville tout récemment pour le midi de la France, où il fait bénéficier la commune de Ventrabren près d'Aix-en-Provence, de ses loisirs de retraité, en fouillant dans les tréfonds de la préhistoire de cette région riche de "vieilles pierres".

Avec son départ, Chaville perd son archéologue... Celui que l'on retrouvait sur tous les sites de démolitions, appareil photo en bandoulière d'un côté et gibecière à "cailloux" de l'autre. Louis Le Saec avait constitué dans sa cave un précieux musée archéologique qu'il a eu l'élégance et la générosité de me remettre en don à la Ville pour enrichir le musée de Chaville qui aura sa place, comme l'on sait, dans le Centre Culturel en cours de construction.

Au cours d'une amicale réunion bimestrielle de l'ARCHE, j'avais eu l'occasion de l'en remercier et de lui dire toute ma gratitude, mais aussi mes regrets de le voir quitter notre commune et je l'avais fait citoyen d'honneur de Chaville. Je lui renouvelle ici, tant nos remerciements que nos regrets, au nom de tous les adhérents de l'ARCHE.

La narration de cette ballade des archers, Avenue Salengro, dans sa première partie entre Sèvres et le carrefour du Doisu, nous la devons, pour une bonne part, à Louis Bouan qui avait pris beaucoup de notes sur les commentaires de nos guides cités à la page suivante, et à Véronique Bontemps, la dévouée Secrétaire de notre Association, qui cumule la fonction d'archiviste de la Ville et pour qui, tant elle vit au quotidien avec le passé de notre commune, Chaville n'aura bientôt pour elle, que des secrets de polichinelle.

A propos de l'Avenue Salengro/RN.10, les visiteurs de notre cité sont surpris d'y trouver des numéros à 4 chiffres et nous interrogent sur l'origine de cette numérotation : je dois rappeler qu'au moment où tout le quartier du Doisu était en travaux de reconstruction, il fallait numéroter les nouveaux immeubles : d'un voyage à Los Angeles, j'ai ramené le système métrique... des USA pour la re-numérotation de l'artère principale de Chaville, qu'un promoteur, à cause de cela, a récemment baptisé 10ème Avenue...

En mai prochain, notre Association participera aux fêtes de printemps new look de la commune, en évoquant un passé festivalier plus récent : les fêtes du muguet, qui ont drainé à Chaville entre 1957 et 1967 des dizaines de milliers de parisiens sur le thème du muguet de Chaville que Pierre Destailles avait si joliment mis en chanson... Tous les chavillois qui possèdent quelques documents d'époque pourraient les faire connaître aux nouveaux chavillois en les confiant -provisoirement- à Véronique Bontemps.

Marcel Houlier, Maire de Chaville
Président de l'ARCHE

EN REMONTANT LE TEMPS...

...LE LONG DE L'AVENUE ROGER SALENGRO

A la rencontre du passé de Chaville, l'Arche visitait l'avenue Roger Salengro le 22 Octobre 1988. C'est Monsieur Le Saec qui servait de guide principal, mais il était appuyé de Monsieur Peltier, qui connaît la situation de chaque maison en 1818 d'après la matrice cadastrale de l'époque, de Monsieur Lescot pour lequel le Moyen Age chavillois n'a plus de secret, de Madame Boscher qui a passé toute sa jeunesse de 1919 à 1936 à la Pinsonnière et dont Monsieur Schlumberger a déjà enregistré les souvenirs, de Madame Cloix qui est née sur les coteaux, de Monsieur Cloix né lui-même dans le Doisu, et de M. Houlier, Président de l'Arche.

Commençons par la géologie

Un peu avant l'entrée dans Chaville, sur Sèvres, Monsieur Le Saec explique le début de l'histoire devant un pan de falaise de quelques trente mètres de haut : "Ce calcaire de type lutécien date d'environ quarante cinq millions d'années..." La mer est restée sur la région parisienne jusqu'à il y a environ vingt trois millions d'années (c'est presque contemporain !), le Rû de Marivel a été une rivière beaucoup plus importante que le petit ruisseau qu'il est devenu par la suite, et il a creusé cette vallée que nous habitons aujourd'hui, tandis que des collines couvertes de "sable de Fontainebleau" constituent l'assise des forêts qui nous entourent. C'est à partir du XVIIIème siècle que ce calcaire lutécien a été exploité par des carrières souterraines pour construire Versailles.

La préhistoire

Alors que nous savons que des hommes préhistoriques ont habité les pentes près de l'Ursine dès les années 8000 avant Jésus Christ, le fond de vallée qui constitue actuellement le Bas Chaville est resté très longtemps totalement inhabité, probablement jusqu'au XVIème siècle. Ce n'était qu'une vallée particulièrement fangeuse.

L'octroi de Chaville

Nous remontons maintenant jusqu'à la pancarte qui marque aujourd'hui l'entrée de Chaville. A cet endroit se trouvait le bâtiment de l'octroi, que beaucoup de Chavillois actuels ont bien connu : il a fonctionné jusqu'au milieu des années 20. Tous les transports de marchandises sur roue devaient payer un droit dit de "rouage". Madame Boscher se rappelle que c'était notamment le cas des salades entassées dans de petites voitures à cheval par les maraîchers de Viroflay. "Ca y est, ils descendent aux Halles !" disait-on en les voyant passer. Les maraîchers de la rue du Pré aux Bois cultivaient plutôt des épinards, et tout partait à Paris par l'octroi.

Avant l'octroi, sur Sèvres, il y avait, côté sud, un grand dépôt de tramways, puis l'hôpital et juste avant Chaville le marchand de produits chimiques Boulmier. Il vendait notamment l'eau de Javel, le savon et la lessive utilisés par les blanchisseurs.

La construction de la grande route royale

La grande route venant du pont de Sèvres date de la fin du XVIIème siècle, explique Monsieur Lescot. Au début des travaux pour la construction de Versailles, les matériaux arrivaient par la Seine à Saint-Cloud. En 1668, la décision est prise de construire un pont et une nouvelle route par Sèvres. Dans les années suivantes, toutes les expropriations nécessaires sont effectuées puis les travaux commencent. L'ensemble dure dix huit ans. Le pont de Sèvres est ouvert en 1685 et la route royale en 1686.

Par la suite, on constate vite que cette route n'est pas assez large, si bien que Louis XV décide en 1735 de procéder à son élargissement. De nouveau reprend la longue procédure des expropriations. Cette fois la route est portée à une largeur qui reste sensiblement la largeur actuelle.

Les six quartiers de la Grande Rue

La Grande Rue de Chaville que nous appelons maintenant l'avenue Roger Salengro a toujours comporté des quartiers bien distincts dont chacun avait ses commerçants, boulanger, épicier, café, etc... le Bas-Chaville ou quartier de "La Femme sans tête", Guillemillot, le Palais Royal, le Doisu, le Puits sans vin et la Pointe. Nous entrons dans le Bas-Chaville. Le Bas-Chaville depuis Sèvres jusqu'à la rue Guillemillot s'est appelé autrefois "Le Petit Viroflay", parce qu'il était rattaché à la paroisse de Viroflay. Monsieur Lescot raconte que ce rattachement date d'une épidémie de peste au cours de laquelle le curé de Chaville n'avait pas desservi les habitants de ce secteur, qui avait recouru au curé de Viroflay. "Le Petit Viroflay" a été rattaché à Chaville en 1813.

Le Bas-Chaville reste longtemps peu construit

Jusqu'au début du XXème siècle, le côté sud de la route n'est absolument pas construit à l'entrée de Chaville jusqu'à la hauteur de ce qui est l'école Ferdinand Buisson aujourd'hui. Ce sont des champs et les bois de la forêt domaniale commencent juste au dessus. Monsieur Lescot indique qu'une réglementation royale interdisait de construire à moins d'une centaine de mètres de la lisière d'une forêt. Cette règle était encore en vigueur au siècle dernier, puisqu'il avait fallu obtenir une dérogation pour construire la maison des soeurs. Monsieur Peltier indique que sur les plans de 1816, la première maison construite sur le côté Nord se trouve à la hauteur du numéro 60 d'aujourd'hui.

Les Champignonnières

Au 38, nous passons devant la boutique qui était celle d'un marchand de champignons dans les années 20. Aujourd'hui "Les maquettes de France et de Navarre" réalisent des maquettes en carton représentant des constructions. Ils travaillent beaucoup pour les promoteurs car une maquette d'immeuble ou de pavillon est toujours beaucoup plus parlante qu'un plan, mais la devanture présente aussi des maquettes d'autres monuments, par exemple celle de l'église de Sèvres.

Au temps des champignonnières dans les carrières, c'est dans l'immeuble du numéro 50 qu'on reçoit et qu'on met en oeuvre le mycelium en provenance des Etats Unis. Ce mycellium pousse sur le crottin de cheval dans les carrières pour donner les champignons.

Les anciennes vignes

On arrive à un escalier pavé du XVIIIème siècle qui monte sur le coteau pour rejoindre la sente des Châtre-Sacs. Quelques dizaines de mètres à l'écart de la rue Roger Salengro et nous voilà à la campagne, au milieu des petits jardins en terrasse entre deux haies de verdure. Le quartier n'est guère construit car le sous-sol ressemble à une termitière du fait des carrières. Jusqu'au début du XIXème siècle, ce coteau était couvert de vignes comme celui de la Martinière. En 1818, il restait cinq hectares de vignes à Chaville. Marcel Houlier précise qu'il y en a de nouveau depuis 1987 : il a fait planter cinq cent pieds de Gamay sur les 2000 m2 du talus de la SNCF, boulevard de la République. On a fait une première vendange en 1990. Les vignes ont disparu à Chaville avant 1830. Par contre elles sont restées plus longtemps à Sèvres, et on peut voir une photographie du chemin de fer en 1850 passant au milieu de champs de vignes.

L'auberge de la Veuve Barbier

Nous redescendons sur la Nationale, et au numéro 120, nous passons devant un café qui s'appelle aujourd'hui "Le vrai chevreuil". Sur les cartes postales du début du siècle, il existe déjà sous le nom de "Au sapeur français". Nous parvenons ensuite à cet immeuble constitué de deux ailes perpendiculaires à la rue encadrant une cour. Il figure déjà sur le plan de 1816. C'est à l'époque l'Auberge de la Veuve Barbier. Celle-ci est alors aussi propriétaire des terrains situés en face, sur lesquels un siècle plus tard se trouve la maison du charpentier Chatelard. Monsieur Chatelard est un entrepreneur qui porte toujours une lavallière et qui construit en bois. Sa maison est toute en bois, et dès qu'il a un peu d'argent, il l'agrandit un peu. Madame Boscher ne se rappelle pas dans son métier d'infirmière avoir eu à monter des escalier plus difficiles que ceux de cette maison !.

La mûrisserie de bananes

Au fond de la cour de l'Auberge de la Veuve Barbier, la falaise est habillée par un mur. La porte ouvre sur une carrière où dans l'entre-deux guerres, on fait mûrir des bananes. L'exploitation s'est arrêtée dans les années 60 et la carrière est encore toute équipée de boxes et d'un système de rails suspendus avec des crochets pour transporter les régimes. Auparavant, dès le XVIIIème siècle, les carrières ont servi de caves, notamment pour le vin du Château de Versailles. On y a longtemps travaillé le vin, mélangeant notamment des vins locaux avec des vins à haut degré qu'on faisait venir d'ailleurs.

La maison aux médaillons

Un peu après, au numéro 210, à l'emplacement du nouvel immeuble "Le Parc de Chaville", on pouvait voir la maison aux médaillons. Ces médaillons étaient des plâtres accolés sur la façade au début du siècle. La maison était en effet habitée par le sculpteur Arondelle à qui la Municipalité avait confié en 1905 la réparation du buste de Marianne à la Mairie. Cette maison existait déjà en 1816 et elle était habitée par un vigneron du nom de Beunet. Au moment de la démolition, sur la demande de la Municipalité, les médaillons d'Arondelle ont été sauvegardés et, depuis, ont été réinstallés au fond de la cour du nouvel immeuble.

L'entretien des carrosses par la maison Boscher

Un peu après se trouve un autre chantier, à la hauteur du numéro 218. Les démolisseurs y ont trouvé d'importantes citernes en béton. Était-ce une réserve d'eau en cas d'incendie ou quelque chose d'autre ? Voilà encore un indice de notre passé qu'il faudra essayer de déchiffrer. Nous arrivons devant le garage Ford. Dans la cour du garage s'ouvre encore une carrière qui a servi de champignonnière et une autre encore quelques dizaines de mètres plus loin. Sous la peinture de la maison d'en face, côté sud, on parvient encore à lire "Blanchard Carrosserie automobile". Monsieur Lescot nous précise qu'avant de s'occuper de carrosserie automobile, cette maison s'appelait "Les carrosses Blanchard" au siècle dernier et elle assurait effectivement l'entretien des carrosses. Elle avait été construite après 1816 puisqu'elle ne figure pas sur le plan à cette date.

Juste avant se trouve la maison des soeurs. Monsieur Houlier précise que la carrosserie Blanchard avait été achetée en 1969 par la ville en vue d'y construire l'école maternelle des Myosotis. Après 1971, considérant que le bord de la route nationale n'était pas un emplacement idéal pour une maternelle, il a fait décider par la ville l'achat du terrain qui constituait le fond du parc des soeurs pour construire l'école à l'endroit où on peut la voir aujourd'hui.

Le petit château de la Folie et Ferdinand Buisson

Nous arrivons en face de l'école Ferdinand Buisson. En 1818, sur la hauteur un peu en arrière de la partie centrale de l'école aujourd'hui, se trouve le petit château de la Folie, qui appartient alors à la famille Lapierre. Le Rû de Marivel coule en contrebas dans le jardin à une vingtaine de mètres de la rue. Toute la partie haute est boisée et forme alors ce qu'on appelle "La garenne de Sèvres". Entre les numéros 335 et 411, le bois descendait jusqu'au Rû de Marivel. L'actuelle rue des Capucines était alors la route forestière du même nom.

Au début du XX^{ème} siècle, la Folie a encore fière allure sur les cartes postales. Elle est habitée par Monsieur Gallet. Dans l'entre-deux-guerres, on loue les salons de la Folie pour des fêtes, et Madame Cloix, alors petite fille, habite sur le coteau en face et participe parfois à des fêtes costumées.



Vers 1936, on a commencé à construire l'école Ferdinand Buisson. Pendant la guerre, les Allemands installent un atelier de réparations de matériel militaire (sans doute des radars) dans l'aile gauche de l'école, et avant la Libération ils le font sauter. L'école est à moitié détruite et la Folie sans doute bien abimée.

Plus tard, le "Petit château" est acquis par la ville et on y installe les consultations pour nourrissons de Madame Boscher. On y accède par la rue des Capucines, ce qui n'est pas commode pour les mères de famille dont les voitures d'enfant sont bien plus lourdes qu'aujourd'hui. Elles y viennent cependant car elle touchent une prime, précise Madame Boscher. En 1948, la ville y installe l'une des premières "Maison des Jeunes et de la Culture" de France, animée par le pittoresque Monsieur Conneau-Symours.

La reconstruction de l'école est longue. Quand l'enseignement y reprend en 1957, on commence la démolition de la Folie, se rappelle Madame Garcia. Il s'y trouve maintenant l'immeuble du 3 rue des Capucines.

"A la Femme sans tête"

Nous arrivons à la hauteur d'un grand immeuble de quatre étages, au pied duquel se trouve aujourd'hui le café "Le petit chalutier". Sous la patine du temps, nous parvenons encore à lire sur le mur "A la Femme sans tête", et certains ont bien connu l'enseigne émaillée qui représentait effectivement une femme sans tête. On ne sait guère l'origine de ce nom qui désignait d'abord un carrefour forestier sur le coteau boisé d'en face. Il apparaît sur les plans à partir de la fin du XVII^{ème} siècle. Quant à la maison, elle date du XIX^{ème} siècle et ne figure pas sur le plan de 1816. Par la suite, c'est tout le quartier qui s'appelle "La femme sans tête", et ce nom est aussi celui de l'un des "serpents de mer" les plus vivaces de Chaville, ressurgi régulièrement depuis plus d'un siècle : le projet de création d'une halte du chemin de fer sur la ligne de Montparnasse.

Le monde merveilleux de Monsieur Juishomme

Nous sommes maintenant devant le portail du 398. C'est une entreprise de fournitures industrielles, et les non-avertis ne soupçonnent pas la caverne d'Ali Baba qui se cache derrière la grande porte verte. Elle s'ouvre pour nous et Monsieur Juishomme nous reçoit. Les Chavillois ont découvert les merveilles de Monsieur Juishomme en 1987 lors de l'exposition qui en a été faite à l'école Ferdinand Buisson. Monsieur Juishomme est un passionné de modèles réduits et depuis des décennies, il construit ces jouets de rêve que sont des machines à vapeur de toute taille, des bateaux, des ateliers miniatures où tout est animé, etc... La plupart de ses modèles lui ont demandé cinq à dix ans de travail. Depuis sa cour, on aperçoit une voie de chemin de fer de quelque dix centimètres d'écartement, qui serpente sur les terrasses, rentre dans des bâtiments par des tunnels, avant de ressortir de l'autre côté et d'entreprendre l'ascension de la falaise qui se trouve au fond du jardin. Pour monter tout là-haut, il y a aussi un modèle réduit de téléphérique ! Derrière le toit dépassent les ailes d'un moulin à vent : sans aucun doute, en cas de coupure de l'EDF, Monsieur Juishomme a quelques solutions de secours.

La mise en boîte des champignons

Nous quittons à regret le monde féérique de Monsieur Juishomme pour continuer notre visite. En face, le coteau s'est longtemps appelé "La Garenne de Sèvres" et il est parcouru par la route forestière des Capucines. Entre Ferdinand Buisson et la rue des Capucines, dans les années 20, l'entreprise Voilreau met en boîte les champignons. L'entreprise est importante et emploie plusieurs dizaines de femmes. Les boîtes sont fournies par une entreprise de Boulogne appelée Cardon. Le travail consiste à sélectionner les champignons, à les trier par taille et à les mettre en boîtes. Sur le côté Nord, nous passons devant la station Total. On y aperçoit au dessus une petite rotonde XVIII^{ème} et une nouvelle entrée de carrière au pied de la falaise. C'est une carrière particulièrement belle, décorée d'encorbellements en quart de rond, nous dit Monsieur Le Saec. On avait au XVIII^{ème} siècle un grand goût pour la présentation. Peut-être cette carrière a-t-elle servi d'école professionnelle pour les carriers. En 1818, nous précise Monsieur Peltier, elle appartenait au marchand de vin Aubry, et c'était le seul débit de boisson depuis Sèvres après l'Auberge de la Veuve Barbier.

La fin du "Petit Viroflay"

A la hauteur de la rue de la Porte Dauphine, nous quittons "le petit Viroflay". L'angle de l'avenue Roger Salengro et de la rue Guillemillot voit la construction au milieu du siècle dernier de la grande maison Bergamelli. Lorsqu'elle a été démolie pour construire l'immeuble actuel, Monsieur Le Provot y a trouvé des pierres sculptées avec des feuilles d'acanthes. Sans doute datent-elles du XV^{ème} ou du XVI^{ème} siècle et il n'est pas impossible qu'elles proviennent du château du Doisu qui existait à cette époque. Dans les jardins de l'immeuble subsiste une grande butte qui intrigue fort Monsieur Le Saec. Et si c'était un tumulus comme celui qu'on a trouvé sur le plateau dans les bois à la limite de Chaville ?... (à suivre).

LES DEUX LIGNES DE CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES

Les deux projets de lignes Paris Versailles

Dès 1836, le gouvernement du roi Louis Philippe envisage de créer une ligne de chemin de fer entre Paris et Versailles, où le château vient d'être aménagé en musée dédié à toutes les gloires de la France. Le projet gouvernemental part de "l'embarcadère" de Saint-Lazare, qui dessert déjà Saint-Germain. Par Asnières, Saint-Cloud et Chaville, il dessert Versailles en restant essentiellement sur la rive gauche de la Seine. Mais en raison de son point de départ à Saint-Lazare, la ligne s'appellera "Rive Droite".

La commission chargée d'examiner le projet le critique vivement : le point de départ est dans un quartier luxueux, le trajet est plus long que par la Rive Gauche - 23 kms contre 17 et le tunnel de Saint-Cloud fait craindre, comme le dira le savant Arago, les pires calamités pour les voyageurs. Alors puisqu'il n'en coûtera pas un sou à l'Etat, le gouvernement cède et prévoit en plus de la ligne Rive Droite, une ligne Rive Gauche qui partira de "l'embarcadère" du Maine dans le quartier de Vaugirard.

Et voilà que ces deux lignes vont converger à Chaville, qui deviendra sans doute avec Viroflay le seul village au monde desservi en 1841 par deux gares de chemin de fer ! Alors, que penseront les 1400 chavillois de cette brusque invasion du chemin de fer ? Par la voix de leur Conseil Municipal, ils exprimeront leur anxiété de voir leurs terres expropriées, pour la construction de ces deux lignes, les propriétés d'agrément démantelées (et combien cela sera vrai pour le château de Chaville dont les jardins seront coupés en 2 par la voie de la Rive Gauche).

La ligne Rive Droite

Le tracé de la ligne Rive Droite part de Saint-Lazare, et celui de la ligne Rive Gauche, de Montparnasse. L'adjudication de 1837 concédait la Rive Droite à MM. de Rothschild frères, qui proposaient un tarif Paris-Versailles en 2ème classe de 98 centimes. La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et à Versailles est alors constituée. Les travaux sont menés rapidement ; ils sont achevés en deux ans, malgré un volume de terrassements considérable et le percement du tunnel de Saint-Cloud.

L'ouverture de la ligne a lieu le 2 août 1839, bien que certaines gares intermédiaires, comme celle de Chaville, ne soient pas encore terminées. Le prix des places a été alors porté à 1,71 F, prix offert par le concurrent de la Rive Gauche. La ligne connaît un franc succès : trois semaines après son ouverture, elle transporte dans la seule journée du 25 août 1839 24 000 voyageurs. Mais en Septembre, la saison est pluvieuse, et les terrassements, notamment à Chaville, sont sujets à des tassements, ce qui obligera à interrompre le service pendant deux mois.

Les deux compagnies disposaient de 51 locomotives et de 205 wagons, auxquels s'ajoutaient 36 fourgons et wagons de marchandises. En queue de train se trouvaient les voyageurs de 3ème classe, tassés dans des wagons de marchandises découverts, même de simples bancs. Il fallait s'y protéger de la pluie, du froid, du vent et des escarbilles. Aucun des wagons de cette époque n'était suspendu. Mais on passait sur l'inconfort devant la griserie des vitesses extraordinaires de 50 à 60 km-heure, que n'atteignait aucune voiture à cheval de l'époque.

On partait de Paris à "l'embarcadère" de Saint-Lazare (on ne parlait pas alors de "gare"). Il comprenait un bâtiment de départ, à gauche, à l'emplacement de l'actuel pont de l'Europe, et un bâtiment d'arrivée, à droite, au niveau de l'actuel fronton de la gare Saint-Lazare. Dans le fond, l'embarcadère de départ du pont de l'Europe. Il y avait un train en direct de Paris toutes les heures de 7 h 30 du matin à 10 h 30 du soir.

Les trains comme aujourd'hui circulaient à gauche, héritage de l'origine anglaise des chemins de fer. L'immeuble d'angle existe toujours, entre la rue de Londres et la rue d'Athènes. Au fond, la colline de Montmartre. On avait prévu pour le personnel de magnifiques uniformes, ce qui augmentait encore l'éclat et prestige du voyage. Juste après Saint-Cloud, mal desservi par sa gare située sur les hauteurs, ou traversait le fameux tunnel. Le savant Arago avait mis les voyageurs en garde contre les rhumes qu'ils attraperaient au passage de ce tunnel.

Une caricature de l'humoriste Daumier était accompagnée de la légende suivante : "Messieurs, nous allons entrer sous le tunnel, qui est fort étroit. Je vous supplie, ne bougez pas pendant tout le trajet. Il n'y a pas de voyage qu'il ne se perde ici un bras, une jambe ou un nez. Et vous comprendrez qu'il est impossible à l'administration de les retrouver dans ce tunnel tout noir qui a une lieue de long".

Mais tout cela pouvait que permettre beaucoup de piquant à un voyage qui prenait l'allure d'un grand exploit. Et l'on arrivait à Chaville ! La gare était à cheval sur la voie et une guinguette se trouvait, à gauche, à l'entrée de l'actuelle rue Carnot qui conduisait vers la forêt. La gare avait été inaugurée le 18 juillet 1840, soit près d'un an après l'ouverture de la ligne.

Mais cette gare aura une existence mouvementée. Le mois de son ouverture, les chavillois voudront effectuer un voyage, par curiosité, et le mouvement des voyageurs atteindra 45 personnes en moyenne par jour. A titre de comparaison, il atteint aujourd'hui près de 2000 personnes par jour. Mais cette relative affluence diminuera vite, et un an après, le pauvre chef de gare de Chaville ne verra monter ou descendre dans sa station qu'un voyageur par jour. La gare sera supprimée en 1844, en raison d'une fréquentation insuffisante, rétablie en 1857, supprimée à nouveau, et rétablie de façon définitive seulement le 31 mai 1891. Et voici la gare en 1900. Derrière la locomotive à vapeur, venant de Versailles, sont attelés des wagons à deux étages fermés, dits à impériale. La compagnie primitive avait été absorbée en 1851 par la compagnie de l'Ouest, qui deviendra en 1909 la compagnie de l'Etat.

Les Parisiens et les Parisiennes qui allaient alors se promener dans les bois de Chaville, et s'amuser dans les guinguettes, envoyaient à leurs amis des cartes postales enthousiastes. L'ancienne gare de Chaville subsistera jusqu'en 1977. Elle avait inspiré, il y a 15 ans, à un tout jeune chavillois, Michel Quasti, ce charmant poème.

Une petite gare
Haussée sur son perchoir
C'est très rare !

Savez-vous pourquoi
Elle essaie de se grandir
Au-dessus des voies ?

Elle essaie de voir surgir
Au-delà des toits
Les bâtiments et les tours
Qui devient chaque jour
Les vieilles moissons pleines d'effroi.



La traction électrique apparait en 1928, sous forme de rames automotrices, avec comme pour le métro, prise de courant continu 750 volts par rail latéral conducteur. Ces rames robustes, de un à quatre éléments standards doubles, assureront pendant 50 ans un service d'une régularité exemplaire. L'ancienne gare sera légèrement transformée en 1972, avant d'être démolie en 1977 pour faire place à la gare moderne actuelle. C'est à cette même date qu'apparaîtront les confortables rames bleues, composées d'un ou deux éléments standards quadruples, dont l'électrification au courant alternatif 50 périodes 2500 volts est assurée par caténaires.

La mise en place d'une bretelle passant par les "Arcades de Viroflay" permettra dès 1852 l'acheminement vers la Bretagne de voyageurs et de marchandises partant de Saint-Lazare. Il ne reste plus aujourd'hui que le service des marchandises, et ce petit train inspirera en 1974 à une jeune chavilloise, Catherine Epincause, ce charmant poème

Le petit train
 Tout chargé de voitures
 S'en va bon train
 Chercher des aventures

Avec entrain
 Il grimpe et souffle dur,
 Le petit train
 Tout chargé de voitures !



CHAMP DE MARS

LOUVECIENNE

PLAINES DU TROU D'ENFER

PLAINES

CHEVRELOUP

Roquencourt

PLAINES DE LA

PAROISSE

VERSAILLES

CLAGNY

CLAGNY

Étang de la Roche fontaine