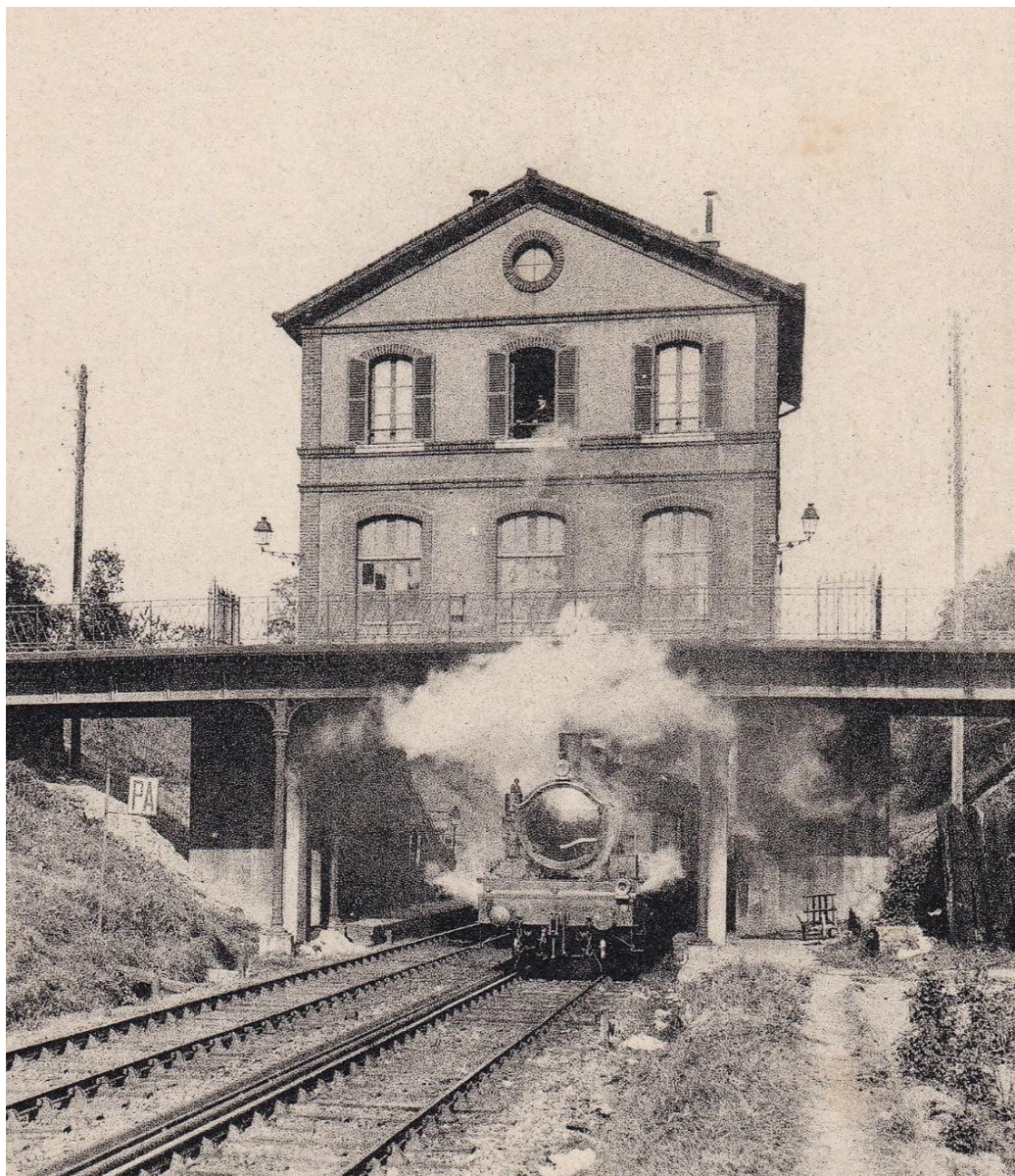




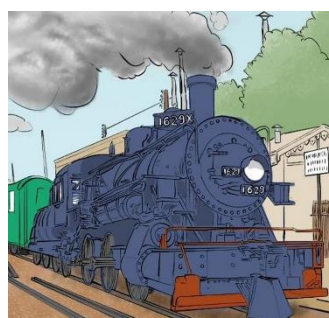
Chaville et les chemins de fer au XIX^e siècle



Rechercher l'origine
de sa propriété



Le 9 rue Anatole France



Le Chaville d'avant-guerre

Et aussi
 L'éditorial
 L'actualité
 Avant... Maintenant

ÉDITORIAL

En 1840, Chaville faisait une entrée fracassante dans l'histoire ferroviaire nationale. À cette date, en dehors de Paris et Versailles, Chaville détenait, avec Sèvres et Viroflay, le privilège d'être les seules communes de France desservies par deux lignes de chemin de fer et deux gares. En effet, à partir de 1837, deux lignes de chemin de fer étaient créées successivement pour relier Paris à Versailles et marquaient à tout jamais de ces ruptures le paysage chavillois. C'est l'histoire de ces lignes de chemin de fer du XIX^e siècle que nous vous présentons dans ce numéro.

Parmi les questions les plus fréquentes que les Chavillois nous posent, vient en tête la rituelle question : « comment puis-je connaître l'histoire de mon habitation, ce qu'il y avait avant ? » Pour mener de telles recherches il existe différentes sources accessibles à tous, qui permettent, avec un peu de méthode de retrouver les principaux éléments liés à votre habitation. Nous vous présentons ici ces sources et un exemple d'application sur ce qu'il a été possible de réunir sur un immeuble chavillois, le 9 rue Anatole France.

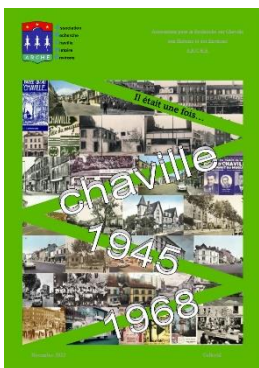
Dans sa nouvelle page de l'histoire de Chaville en bande dessinée, Oscar vous fera découvrir ce qu'était le principe des guinguettes au début du XX^e siècle ... qui ont inspiré quelques années plus tard les auteurs de la célèbre chanson « Tout ça parc'qu'au bois d'Chaville ... » !

Vous retrouverez également en page finale notre clin d'œil « Avant ... maintenant » présentant les différentes phases d'évolution de la MJC de Chaville.

Pour vous tenir informés de notre actualité, n'oubliez pas de visiter régulièrement notre site internet (www.arche-chaville.fr) et n'hésitez pas à nous faire part de vos remarques, de vos suggestions, de vos questions ou de vos recherches (arche.chaville@laposte.net). Vous pouvez venir nous rencontrer tous les mardis matin entre 10h et 12h (hors vacances scolaires) ou le premier samedi du mois (également de 10h à 12h) dans notre local (1063 avenue Roger Salengro).

Michel Josserand

Actualité de l'ARCHE

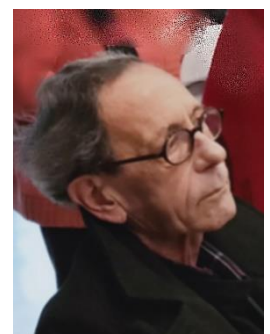


- L'ARCHE sera présente lors de la prochaine **brocante de Chaville** prévue le **02 avril 2023**. Venez nous rencontrer, échanger avec nous et acheter nos publications !
- À l'occasion de notre dernière exposition, au mois de novembre dernier, nous avons publié un nouveau livret consacré à l'histoire de Chaville entre 1945 et 1968. Le connaissez-vous ? Le possédez-vous ? Vous pouvez l'acquérir à notre local ou durant la prochaine brocante.

Paul

De nouveau, l'A.R.C.H.E. déplore la disparition d'un de ses fidèles membres.

Lorsque sa mère nous a quittés il y a une vingtaine d'années, Paul Petel est resté quelques temps membre de l'A.R.C.H.E., avant d'adhérer de nouveau quelques années plus tard. Il s'était investi dans la paroisse Sainte Bernadette, son quartier et l'École familiale. À la fermeture de cette école, avec le docteur Le Lay, il a rapporté les quelques archives qui y restaient dans nos locaux. Participant pleinement et régulièrement à nos matinées du mardi, il nous rapportait alors de nombreuses anecdotes chavilloises. Il était encore des nôtres lors du vernissage de notre dernière exposition au mois de novembre.



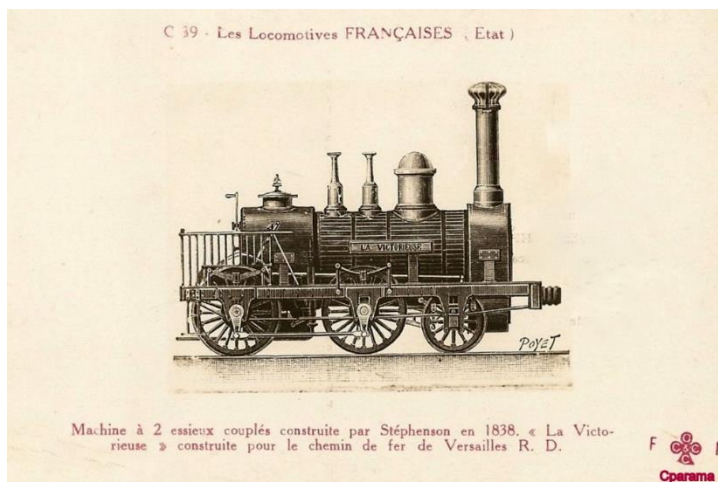
CHAVILLE ET LES CHEMINS DE FER AU XIX^e SIÈCLE

Dès 1836, le gouvernement du roi des Français Louis-Philippe envisage de créer une ligne de chemin de fer entre Paris et Versailles, où le château de Versailles vient d'être aménagé en musée dédié « À toutes les gloires de la France ». Deux lignes vont être finalement construites : une partant de Paris sur la rive droite de la Seine, l'autre sur la rive gauche.

LA LIGNE « RIVE-DROITE »

L'adjudication de 1837 concédait la Rive-Droite à MM. de Rothschild frères, qui proposaient un tarif Paris-Versailles en 2^e 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 rondement ; 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, dont 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 immédiat et franc succès. 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 Paris-St Germain (première ligne voyageurs créée en France) et Paris-Versailles ont fusionné leurs exploitations et disposent de 51 locomotives et de 205 wagons, auxquels s'ajoutent 36 fourgons et wagons de marchandises. En queue de train se trouvent les voyageurs de 3^e classe, tassés dans des wagons de marchandises découverts, équipés de simples bancs. Il fallait s'y protéger de la pluie, du froid, du vent et des escarilles. 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 encore 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. Il y avait un train direct de et pour Paris toutes les heures de 7 h 30 à 22 h 30. Les trains, comme aujourd'hui, circulaient à gauche, héritage de leur origine anglaise. On avait prévu pour le personnel de magnifiques uniformes, ce qui augmentait encore l'éclat et le prestige du voyage. Juste après Saint-Cloud, mal desservi par sa gare située sur les hauteurs, on traversait le fameux tunnel qui selon Arago devait générer des rhumes redoutables. 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 ne pouvait que donner beaucoup de piquant à un voyage qui prenait l'allure d'un grand exploit dont on pouvait s'enorgueillir !



Locomotive "La Victorieuse" de 1838



Caricature d'Honoré Daumier.

Et l'on arrivait à Chaville ! La station n'était équipée que de simples quais et n'avait été inaugurée que le 18 juillet 1840, soit près d'un an après l'ouverture de la ligne. Elle aura un début d'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 (ce chiffre est aujourd'hui de 2000 !). Mais cette relative affluence diminuera vite, et un an après, le pauvre chef de gare ne verra monter ou descendre dans sa station qu'un voyageur par jour. La station sera supprimée en 1844, en raison d'une fréquentation insuffisante. Rétablie en 1857, elle sera confisquée par les Prussiens en 1871. Une gare au-dessus des voies sera construite et inaugurée le 31 mai 1891, mais cette fois-ci de façon durable, puisqu'elle ne sera démolie qu'en 1977 pour céder la place à la gare actuelle. Sa silhouette « à cheval au-dessus des voies » restera familière aux anciens chavillois.



*Le tracé de la ligne Rive-Droite à sa construction
par Léon Richard, ingénieur géographe.*

La compagnie primitive fut absorbée en 1851 par la Compagnie de l'Ouest, qui sera la première compagnie nationalisée en 1909 pour devenir la Compagnie de l'État. La Cie de l'Ouest présidera en 1852 à la mise en place d'une bretelle de raccordement, baptisée « les Arcades de Viroflay », qui, en reliant les deux lignes « rive-droite » et « rive-gauche », permettra l'acheminement vers la Bretagne de voyageurs et de marchandises partant de Saint-Lazare.

LA LIGNE « RIVE-GAUCHE »

Le 26 avril 1837, MM. Fould et Cie emportent la concession de la Rive-Gauche, en même temps que celle de la Rive-Droite est adjugée à M. de Rothschild. La « Société Anonyme du 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 mais ... 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'État 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 salaire.

La ligne est finalement ouverte le 9 septembre 1840 mais n'est mise en service que le 10 novembre. Depuis la barrière du Maine, hors de Paris, le voyageur de 1840 traverse plusieurs passages à niveau dans 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.

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. À Chaville, la tranchée des « Fours à chaux » connaît éboulis et glissements de terrains jusqu'en 1844. La construction de cette deuxième ligne de chemin de fer traversant le petit village de 1500 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 du fond de la vallée. Le passage des chariots dégrada la chaussée. Les gares intermédiaires seront inaugurées tard : celle de Clamart, le 10 septembre 1840, celles de Chaville et Viroflay le 24 avril de l'année suivante. Les escarbilles des locomotives tombaient sur le linge des blanchisseurs, nombreux le long de la voie, dans le quartier du Doisu.



Chaville, la gare Rive-Gauche vers 1900.

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 3^e château de Chaville que les anciens chavillois ont connu sous le nom de « château Saint-Paul ». Celui-ci avait succédé en 1817, au château du comte 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. Cependant les Parisiens fréquentèrent cette ligne car la gare Rive-Gauche était environnée de bois, et de nombreuses guinguettes, comme « le Petit Robinson » ou « À la sortie de la gare » situées juste à côté. Ces établissements accueillèrent les Parisiens et les Parisiennes désireux de profiter des bois, des étangs et des nombreuses promenades alentour.



Un train vers 1840.

Le 8 mai 1842, moins de cinq ans après l'apparition des chemins de fer en France, se produisit 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 toute 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. À 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 des terres australes, l'amiral Dumont d'Urville, sa femme Adélie et son fils. 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. À Vaugirard, une gare de marchandises est créée avec ateliers et dépôts. La « rive-droite » est reliée à la « rive-gauche » par les « arcades » de Viroflay. Les gares de Bellevue et de Versailles rive-gauche sont améliorées. On crée la nouvelle gare de Versailles-Chantiers après 1871 et la nouvelle gare de Vanves-Malakoff en 1883. De nombreux emplois nouveaux naîtront de ces activités.

Patrice Michel

RECHERCHER L'ORIGINE DE SA PROPRIÉTÉ

Premier travail de recherche à effectuer : retrouver d'une part l'historique des noms de voie de l'adresse de l'habitation¹, d'autre part l'historique de la référence cadastrale (la référence actuelle issue du cadastre rénové de 1971 et la référence ancienne provenant du cadastre napoléonien ou des terriers, selon la date de votre acte de propriété).

LA RECHERCHE DES PROPRIÉTAIRES DES PARCELLES

Vous verrez dans l'article suivant l'amorce d'une recherche pour trouver l'origine des terrains et de la première habitation. Dans tous les cas il faut commencer par regarder dans ses propres archives, en particulier relire l'acte d'achat du bien. Dans celui-ci vous trouverez obligatoirement un paragraphe qui indique l'origine du bien, donc du dernier propriétaire et les numéros cadastraux des parcelles.

Si c'est un immeuble, vous trouverez le nom de la société qui a acheté l'immeuble et le nom de la ou des personnes qui ont vendu le terrain, la superficie du terrain et son ou ses numéros de cadastre. Si c'est une maison ou un pavillon vous pourrez trouver de nombreux propriétaires précédents qui pourront vous amener à la date de réalisation du bien. Si vous n'avez pas d'acte d'achat, il faut aller chercher le cadastre, qui est « l'état civil de la propriété ». Il y a 2 cadastres (napoléonien et rénové). Avant, n'oubliez pas de relire les articles, page 10, des Arch'Échos n° 29, 30, 31, 32. Vous trouverez ces Arch'Échos sur le site de [A.R.C.H.E.](http://www.arche-h.e)².

Les cadastres sont généralement accessibles aux archives municipales et souvent par [internet](http://www.internet)³.

Matrices cadastrales

Elles énumèrent les parcelles appartenant à chaque propriétaire. Rédigées à partir de 1821, elles évoluèrent dès 1930, début du cadastre rénové. Il existe des matrices pour les propriétés bâties, et des registres pour les propriétés non bâties. Dans la deuxième mouture (le cadastre rénové définitif de 1950), le remembrement a fait disparaître les haies, murets, fossés, etc. La mouture de 1986 a pour objectif d'augmenter les parcelles et gérer les villes.

Les hypothèques

Une seconde méthode (complémentaire) consiste à chercher la valeur d'un bien et qui le paie. Les actes concernant les changements de propriété sont obligatoirement inscrits à la conservation des hypothèques. On peut y trouver à partir d'un nom, l'acte notarié de la propriété et sa description. Avant 1900, acte gratuit, à rechercher aux AD (archives départementales), en 3 étapes, après cette date les actes sont payants.

Autres actes

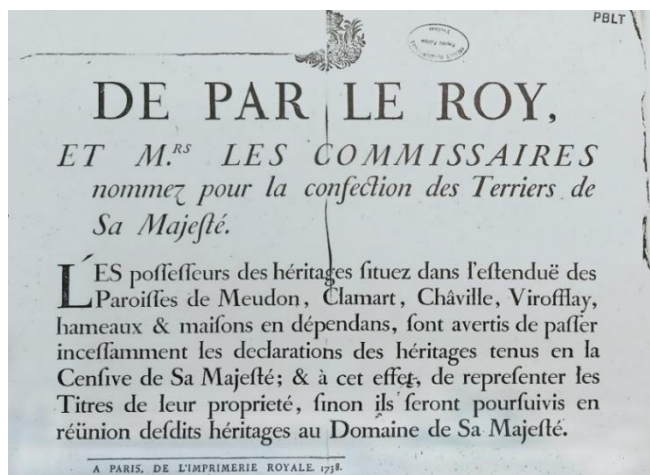
Les fonds de la chambre des Comptes, le contrôle des actes, les tables de successions et d'absence, l'enregistrement, les recensements, les archives notariales... (Attention : pour tous ces documents il y a des délais de communication).

Nota-1 N'oubliez pas que les archives départementales mettent souvent à votre disposition des rubriques d'utilisation informatique de leurs fonds en particulier pour la recherche de votre habitation.

Nota-2 Nous limiterons souvent nos recherches à la période après 1800, car il existe très peu de constructions antérieures, ceux qui veulent remonter à l'origine des parcelles doivent emprunter le même chemin et remonter dans les « terriers ».

Une suite des recherches, sur le 9 rue Anatole France 92370, avant 1927, sera publiée sur le site.

Nota le plus important : Il faut se rappeler les numéros des parcelles à chaque étape, car ils sont indispensables.



¹ Pour Chaville, voir « Chaville au fil des rues », de l'A.R.C.H.E.

² www.arche-chaville.fr

³ www.cadastre.gouv.fr (les cadastres sont libres de droits)

LE 9 RUE ANATOLE FRANCE ET LES 2 ET 4 RUE ÉDOUARD ROUGEAUX

L'étude des différents plans de Chaville montre que la rue s'est appelée, le chemin de Chaville, puis la rue de l'Église, et enfin la rue Anatole France (1924). Lors de la construction de l'immeuble, au 9, il lui est aussi attribué deux numéros rue Édouard Rougeaux (rue des Fours à Chaux jusqu'en 1939), les services départementaux ayant interdit la sortie des voitures rue Anatole France.

LA PÉRIODE PRÉCÉDANT 1925

Une occupation des lieux est déjà visible sur l'extrait du plan cadastral napoléonien (30 septembre 1816). Une maison a existé sur l'emplacement actuel de la propriété (*étude en cours*).

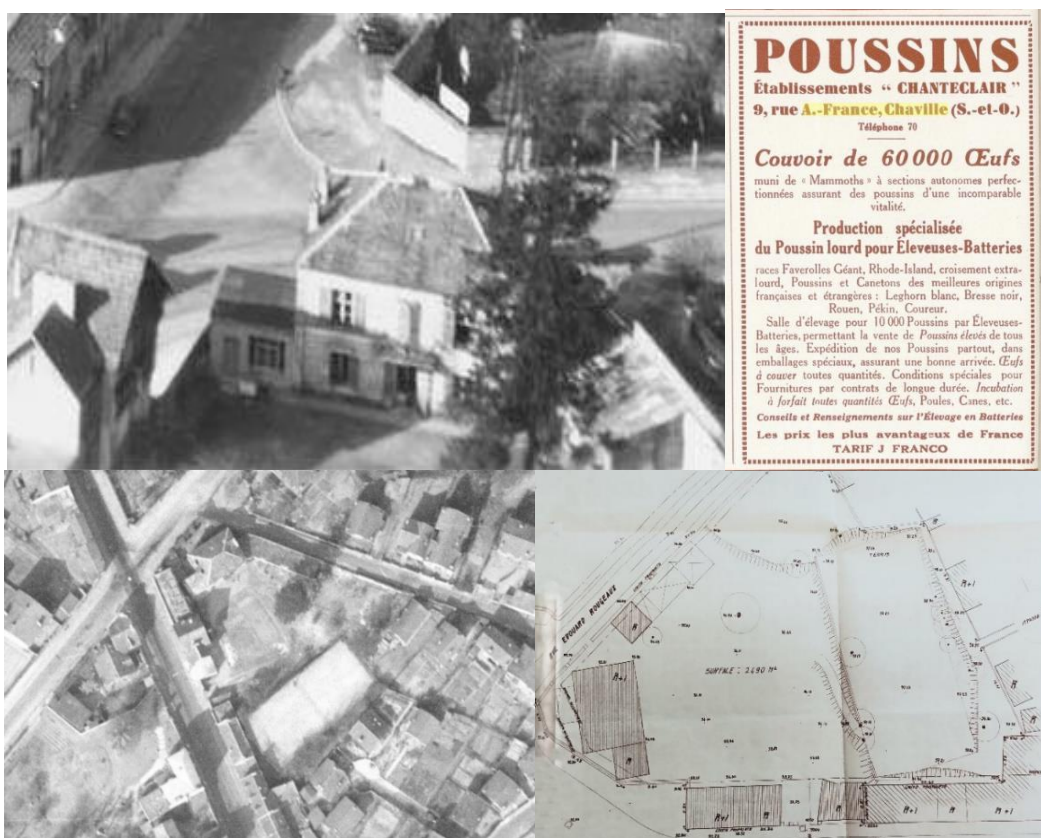


LA PÉRIODE 1925-1970

Le docteur H. Conneau, médecin personnel de la reine Hortense et de la famille Bonaparte, fut ensuite médecin et ami intime de Louis Napoléon Bonaparte (Napoléon III). Un de ses enfants sera élevé à la cour, on lui donnera les mêmes prénoms que le prince (Louis-Napoléon Eugène Joseph). Sorti de St-Cyr, il sera commandant en chef des cavaleries françaises, belges et anglaises pendant la guerre de 14/18. Il achète la propriété de Chaville où il meurt le 29 juillet 1930 (inhumé au cimetière de Montmartre). Il aura 3 enfants vivants (Juliette, Louis et Édouard Joseph). La maison restera en indivision jusqu'à la vente de 1968. Ils habiteront ensuite dans le parc Fourchon.

Édouard Joseph Conneau-Symours sera très connu à Chaville car, après avoir créé un terrain de tennis au 9 rue Anatole France, il accueillera avec son frère de nombreux enfants pour leur apprendre le tennis et aussi l'équipe de France de Tennis.

Édouard Joseph Conneau Symours sera le président fondateur de la M.J.C. de Chaville, il créa aussi un club d'échecs. Manifestement, dans les bâtiments annexes, se déployèrent de nombreuses activités, en particulier un élevage de poussins (Louis aviculteur) et une blanchisserie (Symours nom de plume d'Édouard Conneau).



Photos ci-dessus : par ordre, la maison principale à l'angle des rues A. France et E. Rougeaux, Chanteclair, une vue aérienne avec le tennis 1947, le plan de géomètre de 1961 (avec limites de propriété et alignement). Sur le plan du géomètre est indiqué l'alignement de la rue Anatole France (l'orientation du plan et des cartes est montrée sur le plan en haut et plan page suivante).

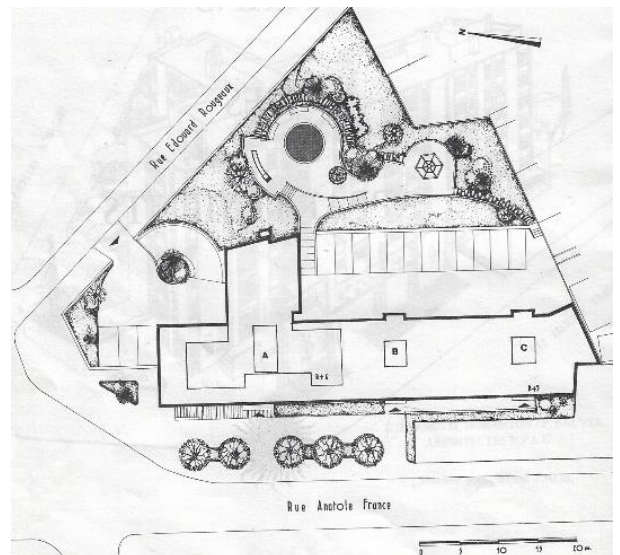
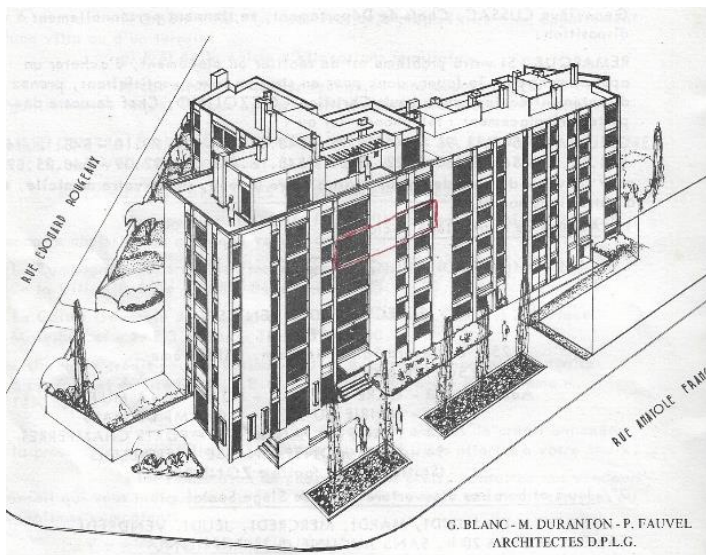
LA PÉRIODE MODERNE (1970 2022)

La construction a commencé en 1968, les livraisons des appartements ont été faites courant 1970.

Cet immeuble en forme de T, est construit sur un terrain de 6 parcelles sur deux lieux-dits (l'Étoile et le Bois de Chaville). La surface des parcelles cadastrales était de 2 235 m² qui se sont révélées d'après les géomètres successifs de 2 490 m² puis 2 540 m² en 1980 pour finir à 2 482 m² en 2000.

La construction a été faite sous le nom de la Société d'Études Immobilières (S.E.I.) dont le siège était 16 rue de la Ville l'Évêque Paris VIII^e. Le Notaire était M. Chardon 80 bd Hausmann, Paris VII^e. Cette société se transformera en Compagnie (C.E.I.). La vente des appartements sera confiée à C.O.R.I., 254 bd Hausmann Paris VII^e (voir les deux plans suivants de la plaquette de vente). Cette plaquette comporte aussi les plans des appartements.

Les taux d'intérêt bancaires étaient de 8,3%.



Les artisans du gros œuvre sont mal connus, en dehors de Fougerole. Les lots techniques furent exécutés par : électricité S.N.T.E. (Évreux et Paris), chauffagiste Ghirardi, plomberie S.E.R.C.O.P., ascenseurs O.T.I.S.

La valorisation des appartements après la vente sur plan fut confiée à la S.T.E.V.A.N. qui établit un point de vente (construction neuve du 10 septembre 1970) au 226 bis avenue Roger-Salengro.

Les constructeurs durent s'adapter à la nature du sol, exécuter des travaux confortatifs (pieux) car des carrières se trouvaient sous le site (la rue Édouard Rougeaux s'appelait avant la rue des Fours à Chaux). C'est pour cela que certains aménagements « économiques » furent décidés tels que le remplacement des volets roulants intérieurs par des stores, ainsi que des réseaux d'eau et de chauffage en épingle.

L'immeuble comporte 3 escaliers, 43 appartements du 2 au 5 pièces, un appartement de deux pièces comme appartement de gardien avec une loge attenante, et différentes pièces annexes (2 locaux à vélos et à poussettes, une grande salle commune avec toilettes), des petits locaux annexes (locaux vide-ordures, réserves, chaufferie...), caves et 61 emplacements de stationnement. Le chauffage et l'eau chaude sont fournis par l'immeuble.

Un grand espace arboré avec bac à sable et bancs complète cet ensemble.

Les premières occupations de logements commencèrent pendant l'année 1970.

Au cours du temps, deux points vont évoluer :

- la SNCF n'élargira pas le pont de la gare RG, ce qui fait que la rue Anatole France ne sera pas élargie et que les immeubles du 11 et 13, situés devant le nouvel immeuble, ne seront pas détruits. Avantage : moins de bruit. Inconvénients : moins de lumière et de vue.
- le carrefour ne sera pas élargi et par suite le terrain grevé d'alignement sera rendu à la copropriété.

EDF imposa la mise en place d'un poste de transformation accessible à côté du parking souterrain.

Première période d'occupation (1970/2000)

C'est une période très calme où la plupart des occupants sont des actifs, des personnes primo-accédantes, une forte mobilité se fait surtout chez les propriétaires de petits appartements et les jeunes retraités. Une clause d'habitation interdit l'utilisation du logement en résidence secondaire. Par la suite, comme l'immeuble est relativement récent et les normes d'habitation pas encore contraignantes, seul un aménagement de la chaufferie est effectué.

La vie dans cette communauté est des plus calmes, une vie presque familiale. Le « jardin enfant » est occupé, mais les enfants jouent sur le parc de stationnement malgré le règlement intérieur.

Deuxième période (2000/2015) la modernisation de l'immeuble

Les normes se suivent, le principe de précaution prévaut. Ce n'était pas encore la Covid, mais la légionellose. Elle créa le choc initial. La copropriété s'attaqua au changement des ballons d'eau chaude de la chaufferie et entama les autres réformes : toiture, accès puis la fermeture des vide-ordures pour commencer le tri et surtout éviter la contamination éventuelle des utilisateurs (amiante dans les gaines de descente). Pour la même raison, les sols furent recouverts de dalles et la peinture des couloirs faite. Puis ce furent les ascenseurs qui eurent droit à des ajouts de sécurité douteux. Enfin vint le ravalement thermique, sans doute le premier de Chaville. L'immeuble fut référencé et visité. Outre le confort apporté tant au point de vue thermique qu'acoustique, l'immeuble recouvrera une certaine jeunesse.



*Façade sur rue
Avant et après
ravalement
thermique*



La vie des résidents cependant continue, les conseils syndicaux se suivent, les syndicats aussi. Dès l'origine, la fête des voisins attirera plus de la moitié des résidents et les élus viennent souvent donner un mini-concert et boire le verre de l'amitié. Il faut dire que de nombreux propriétaires sont associatifs, s'impliquant dans les associations et dans la vie communale (quatre résidents ont exercé un mandat de conseiller municipal).

Troisième période d'occupation (2015/2022)

La suppression de la conciergerie jette un peu le désarroi dans le rang des anciens, plus de papotage, mais des économies, de la solidarité et l'utilisation de l'informatique amenuisent l'impact de ce changement. Si l'armoire du câble est accolée à notre immeuble, nous ne l'aurons pas. Les nouvelles générations profiteront de la fibre et les commandes Internet en particulier de repas explosent.

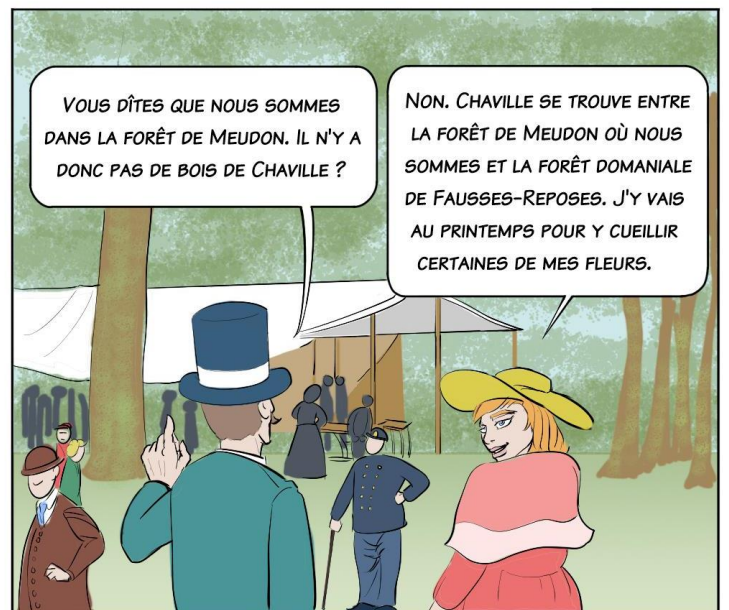
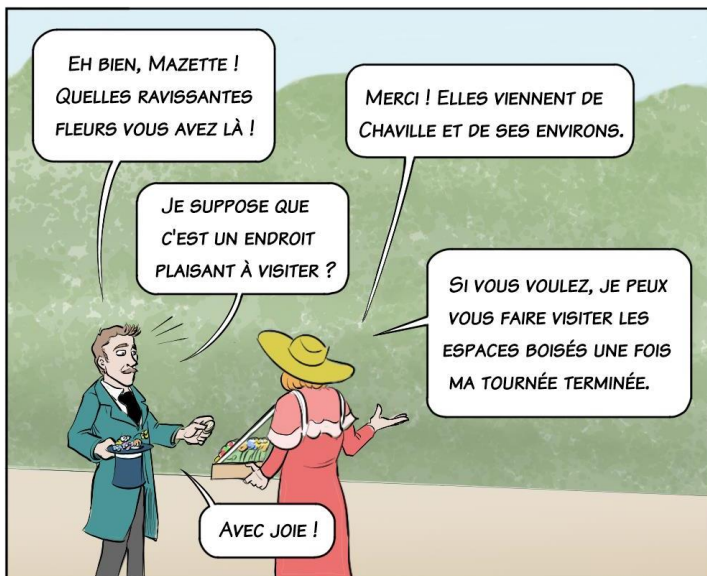
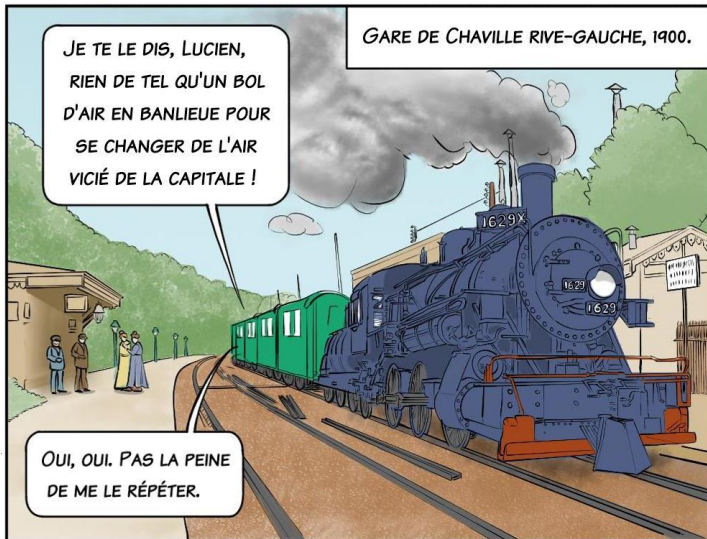
La Covid a changé quelque peu les relations entre les résidents, la fête des voisins a repris dès que le masque est tombé. Maintenant l'écologie frappe à la porte de la propriété. Va-t-on mettre des panneaux solaires sur le toit ? Faire une toiture et des murs végétalisés ? Faire du compost ? Rabattre les arbres qui sont en classement espace vert ? Quid des bornes de recharge de batteries ? Il y a déjà 70 vélos où mettre les nouveaux ? Faut-il imposer la mise en place de ceux-ci sur les places de parking des automobiles disparues ? Faut-il continuer à suivre des normes de sécurité qui vont à l'encontre de celles-ci ? etc.

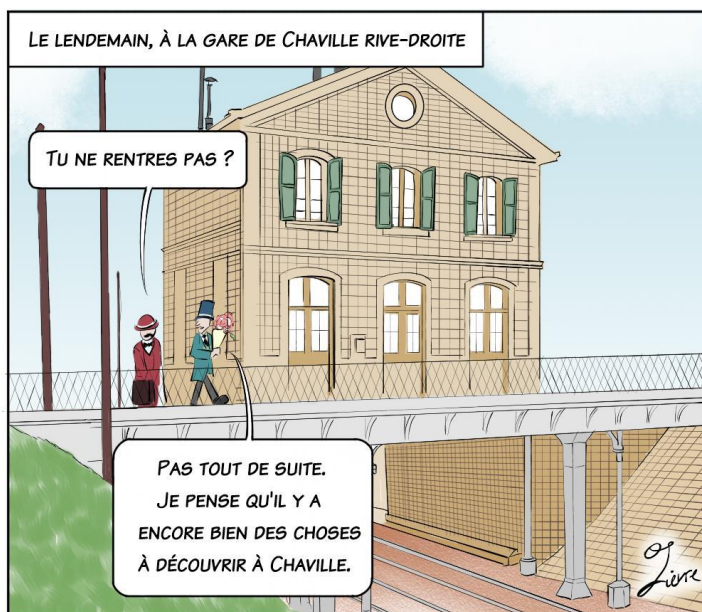
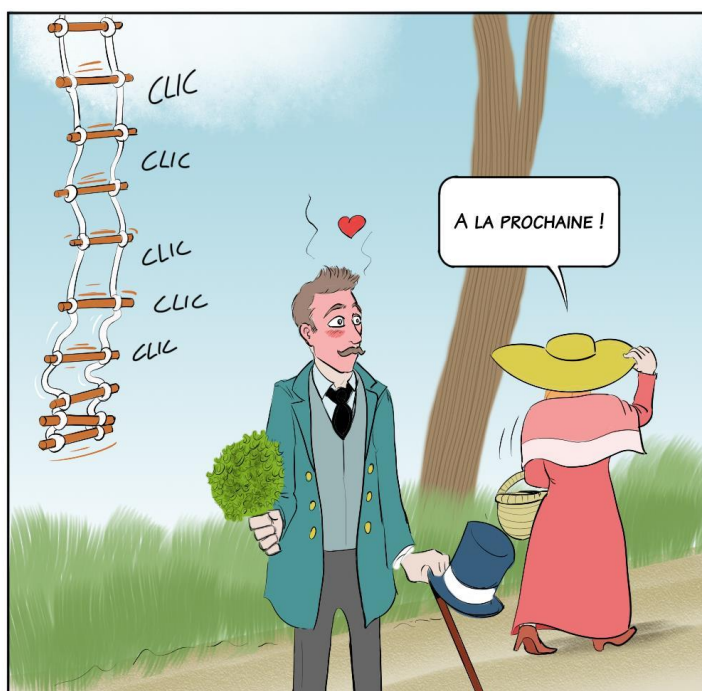
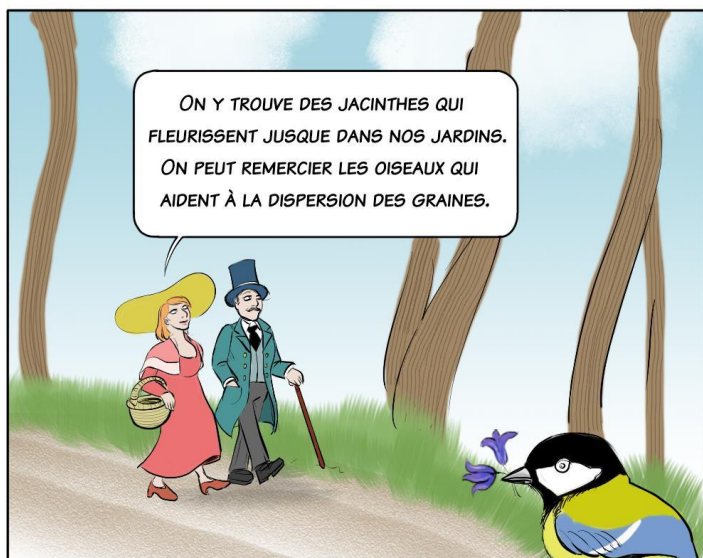
Toujours est-il que la remise à jour d'un règlement de l'immeuble (évolutif ?) semble obligatoire.

Et qu'il y a, qu'il y aura encore, j'espère de longues années d'histoire de vie commune à raconter.

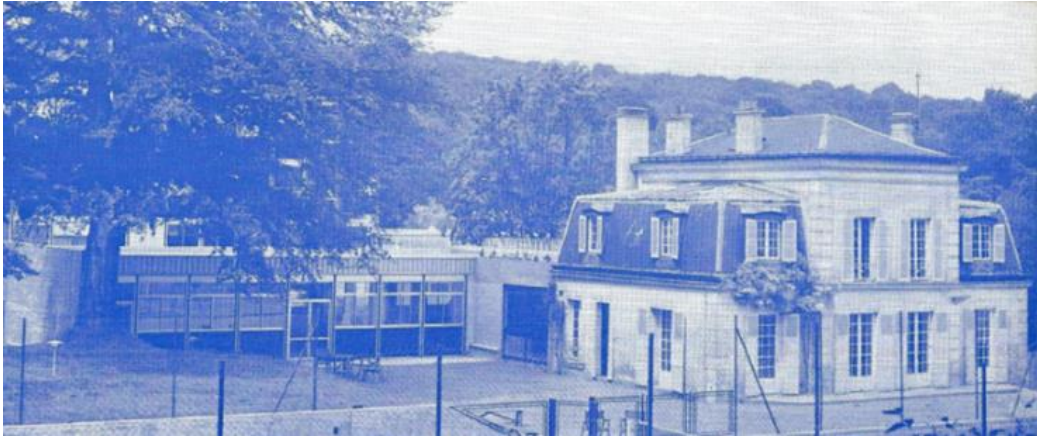
Pierre Levi-Topal

Le Chaville d'avant-guerre





AVANT... MAINTENANT



La fondation de la M.J.C. de Chaville est actée le 17 avril 1950 par la préfecture de Seine et Oise. Son président-fondateur est M. Conneau-Symours.

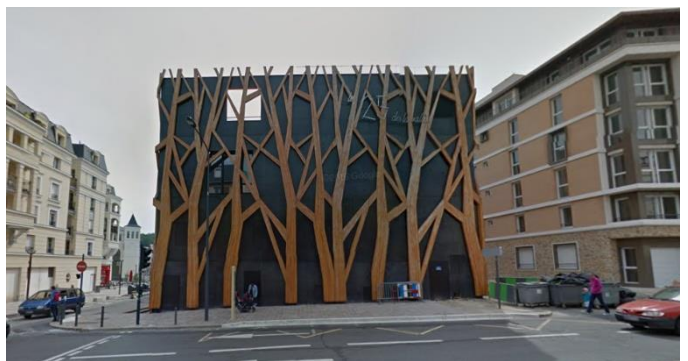
Comme la plupart des bâtiments publics, la M.J.C. a été déplacée au gré de l'urbanisation. Parmi les premiers emplacements, se sont succédé, la rue Anatole France, la rue de Jouy dans le château Saint-Paul (non présentés ici) et surtout l'avenue Sainte-Marie (villa Nemours, ci-dessus) en 1964. La M.J.C. fut déplacée rue de Stalingrad en 1999 et le « 25 de la Vallée » inauguré en mai 2015.



La M.J.C. rue de Stalingrad



La M.J.C. rue des Fontaines Marivel



Pierre Levi-Topal



Rédacteurs
M. Josserand, P. Levi-Topal,
O. Lièvre, P. Michel, J. Ribèreau-Gayon

Directeur de la publication
Michel Josserand

Photos et C.P. : A.R.C.H.E. ou privé

A. R.C.H. E.
Association pour la Recherche sur
Chaville, son Histoire et ses Environs.
1063, avenue Roger Salengro
92370 Chaville

www.arche-chaville.fr
arche.chaville@laposte.net

ISSN-1146-075