

REMERCIEMENTS

L'ACVFTI remercie particulièrement, pour avoir permis la tenue de cette exposition :

- M. Le Directeur de l'Établissement d'Exploitation Versailles-Chartres
- Mme la Chargée de Communication de l'EEX Versailles-Chartres
- Mme la Responsable et tout le Personnel de la gare de Viroflay Rive-Gauche

- M. Le Maire de Viroflay
- Le Centre Technique Municipal

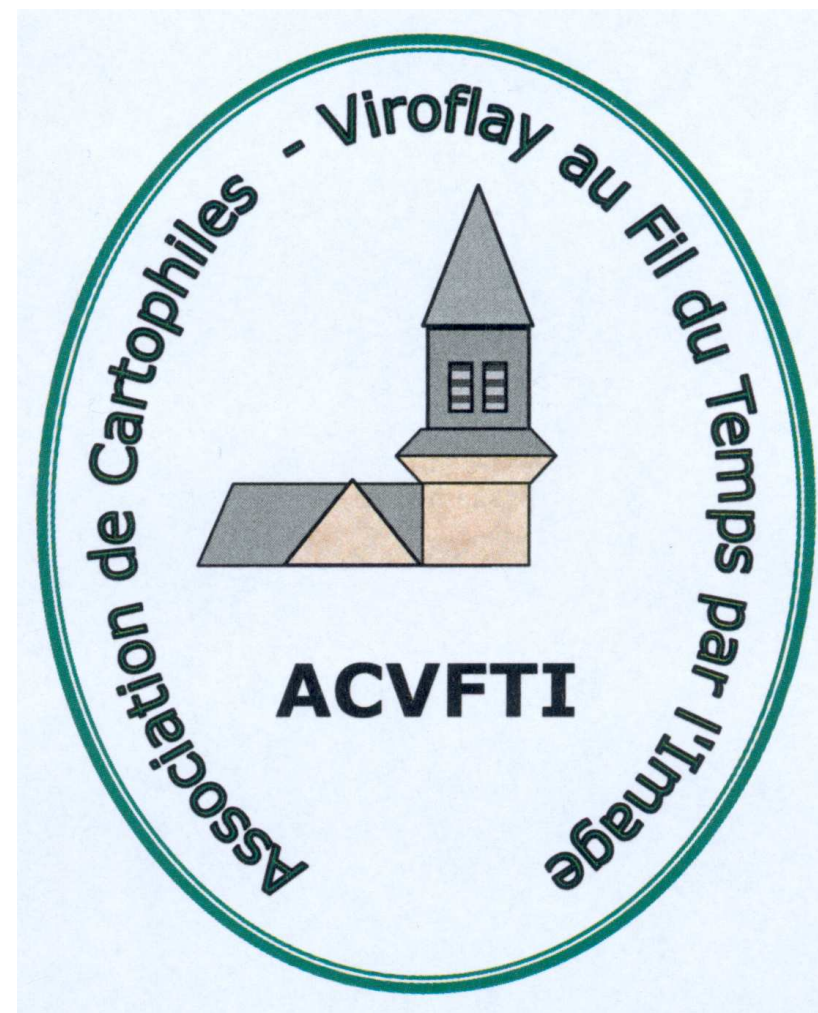


DIRECTION DE PARIS-RIVE GAUCHE



*A l'occasion du 25ème anniversaire de
la construction de la nouvelle gare
Rive-Gauche,
l'Association de Cartophiles Viroflay
au Fil du Temps par l'Image vous
invite à un voyage ferroviaire illustré
de plus de 100 ans.*

**Rétrospective conçue et
réalisée par
l'Association de
Cartophiles Viroflay au
Fil du Temps par
l'Image - ACVFTI -
à partir de documents
originaux provenant
des collections de ses
adhérents.**



© ACVFTI déc. 2004

Bref historique de la ligne de Chemin de Fer Rive Gauche dite « Paris à Versailles Rive Gauche », puis (après création de la ligne dite des Invalides) dite « Montparnasse à Versailles Chantiers »

→ Période 1834 – 1897

- **1834, décision du Gouvernement de mettre à l'étude** la création d'une ligne de Chemin de Fer entre Paris et Versailles de voyageurs avec hésitation entre deux tracés : la ligne partant de Saint-Lazare (sur la rive droite » de la Seine) s'appellera « rive droite », pour la distinguer de l'autre ligne « rive gauche » partant de Vaugirard. Le **premier projet** sort un an plus tard.

- **1836 - 1837, adjudication à deux lignes concurrentes** dites ligne « de la Rive Gauche » et ligne « de la Rive Droite ».

- . Concession de la Rive Gauche (ligne de 17 km, 16.800.000F)
- . Concession de la Rive Droite (ligne de 23 km reliant Saint-Lazare à Versailles RD, 16.400.000F).

- **Le 25 août 1837**, par ordonnance est agréée la « **Société Anonyme de chemin de fer de Paris, Sèvres, Meudon et Versailles** », constituée avec un capital de 8.000.000 F + 2.000.000 F d'actions en réserve.

-Le 04 septembre 1837, approbation des plans de la ligne rive gauche pour dépôts par la suite dans toutes les mairies des communes traversées dont Viroflay pour **15 jours** pour **recueil des observations des habitants**, qui estiment que le tracé bouleversera leur vie.

-De 1838 à 1840 : 3 années de travaux de réalisation de la ligne de chemin de fer Rive Gauche reposant sur des **difficultés financières** (coût élevé des expropriations), d'ordre **et techniques** (nature des terrains nécessitant des travaux supplémentaires).

-Le 09 septembre 1840, inauguration de la ligne rive gauche Paris (Barrière du Maine à Vaugirard et appelée Gare de l'Ouest) – Versailles (actuelle gare rive gauche) avec la locomotive « la Victorieuse » (première locomotive à deux essieux accouplés construite par Stephenson) et ses 25 voitures sans s'arrêter de Paris à Versailles, alors que la ligne Rive Droite Paris Saint-Lazare – Versailles Rive Droite est inaugurée le 02/08/1839 et ouverte aux voyageurs le 18/07/1840 (en 1837 pour la ligne Paris – Saint-Germain).

-Le 10 septembre 1840, mise en service (hors public) de la ligne de chemin de fer Rive Gauche entre Paris (Vaugirard) et Versailles Rive Gauche (avec arrêts aux gares intermédiaires : Sèvres, Bellevue à partir du 17/09/1840 et Meudon).

- Le 1er octobre 1840, un arrêté préfectoral fixe le **tarif des places** pour les stations sur le chemin de fer de Paris à Versailles (Rive Gauche) (service des stations établies sur ce chemin)

-Le 24 avril 1841, ouverture de la ligne RG au public et inauguration des gares intermédiaires de Viroflay et Chaville.

-Le 08 mai 1842 (dimanche), premier accident ferroviaire en France (déraillement, encastrement puis embrasement parmi les 17 voitures d'un train surchargé tiré par 2 locomotives, ancienne à 2 essieux de type Jackson et nouvelle à 3 essieux « l'Eclair » roulant à environ 50 km/h) en la station de **Meudon-Bellevue** entraînant la mort de 55 voyageurs et 109 blessés (enfermés à clefs dans les wagons de bois) dont l'explorateur l'amiral Dumond d'Urville découvreur de la Terre Adélie au pôle sud et sa femme Adélie. Ce train direct et spécial provenait de Versailles suite à une fête en l'honneur du roi Louis-Philippe.

-Le 21 novembre 1850, cession de la ligne rive gauche à un groupe d'investisseurs anglais « Stockes et Cie ». Le nouvelle compagnie prend le nom de « **Compagnie de chemin de fer de l'Ouest** » avec contrôle des lignes Rives Gauche et Rive Droite (amélioration du matériel roulant et beaucoup d'emplois créés) et également de la Compagnie Saint-Germain et de la Ligne de Paris à Rouen.

- En 1852, la ligne Rive Gauche est reliée à la ligne Rive Droite par le Viaduc de Viroflay connu sous le nom d'« **Arcades de Viroflay** » après 2 ans de construction. C'est aussi la locomotive dite « Crampton » mise en service.

→ Période 1897 – 1978

-De 1897 à 1902, réalisation des **travaux de la ligne des Invalides**, la lenteur s'expliquant par les difficultés pour creuser le tunnel de 3360 m entre Meudon-Val-Fleury et Chaville-Vélizy, à travers des terrains sablonneux et friables. Ce sera la **première ligne de banlieue électrique** (comme le métro parisien) afin d'éviter d'être enfumé dans le tunnel. La section des Invalides à Versailles RG (Rive Gauche) rejoint la ligne de Paris-Chartres à Viroflay.

-1900, **ouverture de la ligne des Invalides** pour le tronçon entre Paris (Invalides) et Meudon (Val-Fleury), l'objectif initial étant de desservir **l'exposition universelle de 1900** au Champ de Mars à Paris.

-Le **31 mai 1902**, toujours sur la Rive Gauche, **inauguration** de la nouvelle **ligne des Invalides** (ancêtre du RER C) pour le tronçon Meudon – Versailles qui va s'attribuer la gare de Versailles rive gauche, la ligne Montparnasse s'attribuant alors la gare de Versailles Chantiers.

-Le **18 novembre 1908**, une loi autorise les chemins de fer de l'Etat à prendre le contrôle en **rachetant** la « Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest » créant ainsi la « **Compagnie de l'Etat** » telle qu'elle sera intégrée en 1938 à la **SNCF**.

En 1924, mise en circulation sur la ligne Paris-Invalides à Versailles RG des **Rames automotrices standard « 750 V »** (pour 750 Volts) et ce jusqu'en mai 1979 (55 ans de mise en service). Ces sont les **trains verts** avec banquettes en bois.

En 1936, le plan Marquet prévoit la séparation des grandes lignes des lignes de banlieue entraînant doublement des voies, élargissement des remblais et tranchées avec reconstruction des gares intermédiaires Vanves, Clamart, Meudon, Bellevue, Sèvres, Chaville RG et modification du Viaduc de Meudon.

-De 1934 à 1937, travaux de quadruplement des voies entre Clamart et Versailles-Chantiers pour améliorer les accès des gares parisiennes du réseau de l'Etat, compris dans les grands travaux contre le chômage. Cet élargissement (de 13 à 18 mètres côté village) nécessita de nouvelles expropriations et entraîna des inondations dans le quartier du Haras.

- Le 15 mai 1937 mise en service suite à électrification de la ligne en 1500 volts continu et mise en service des **Budd**, rames modernes en acier inoxydable.

- Le 1er janvier 1938**, création de la **Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.)** pour une durée de 45 ans (société anonyme d'économie mixte à actions avec détention à 51% l'Etat et 49% les anciennes compagnies) reprenant deux réseaux d'état dont la « **Compagnie de l'Etat** » et 5 grandes compagnies concessionnaires.
- En 1973**, remplacement des rames Budd par des **rames à deux niveaux**.
- Le 1er juillet 1976**, approbation du projet « **Transversale Rive Gauche de la Seine** » faisant partie intégrante du réseau régional à grand gabarit figurant au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la Région Ile de France. Elle permettra de mettre en continuité les lignes de la banlieue sud-ouest (Orsay-Austerlitz-Juvisy et au-delà, et la ligne Invalides Versailles RG.
- **Le 15 septembre 1977**, raccordement de Viroflay (13 km) avec Rive Droite, séparation 25 / 1,5 kV sur le raccordement de Viroflay (limite avec le réseau Montparnasse), surtout pour le fret

→ Période 1978 - 2004

- **Janvier 1979**, construction du **mur de soutènement** qui permettra de placer la sixième voie (passant à la place de l'ancienne Gare RG).
- **Le 21 février 1979**, **mise en service de la sixième voie** à quai, évitant l'alternance des trains Paris Invalides et Paris Montparnasse.
- **21 février - 9 juillet 1979**, **Viroflay RG est terminus provisoire de la ligne Paris Invalides**. Le trajet Viroflay RG – Versailles RG s'effectue par autocars. Le 20 février c'est aussi le dernier trajet d'une rame automotrice standard « 750 V » sur le parcours Viroflay RG à Versailles RG.
- **Le 27 mai 1979**, **ré-électrification de la ligne Invalides – Versailles RG (17,5 km)** via remplacement du 3^e rail 750 V **par la caténaire 1,5 kV** et remplacement des rames standard 750 V (matériel roulant vieux de 55 ans) par les rames « **Z 5300** » (trains gris nickel).
- **Le 10 septembre 1979**, 150^{ème} anniversaire de la ligne Paris Montparnasse à Versailles Rive Gauche.
- **Le 26 septembre 1979**, jonction entre Invalides et Quai-d'Orsay.

-En mai 1980, desserte de Dourdan et St-Martin d'Étampes amorcée à St-Quentin-en-Yvelines, puis desserte de Juvisy.

-Le 28 mai 1995, ouverture de la ligne La Défense – St-Quentin-en-Yvelines – La Verrière (27 km) avec réutilisation du viaduc fret de Viroflay (avec séparation 25 / 1,5 kV) ainsi que l'utilisation du réseau Montparnasse, de Viroflay à La Verrière, en évitant les gares de Viroflay-RD et Viroflay-RG).

-Le 29 mars 2003, ultime composition de Z 5300 sur la ligne C du RER.

Remarque :

Les premiers wagons comportaient **3 classes** à savoir les premières classes (coupés), les secondes classes (diligences) et les troisièmes classes (à découvert). Départ de Paris vers Versailles toutes les heures (12 trains par jour) avec trains supplémentaires les dimanches et fêtes.

Par la suite les trains à vapeur de la ligne Montparnasse étaient formés de wagons courts montés sur quatre roues. Les wagons de 1ère classe au milieu de chaque rame étaient encadrés de wagons de 2ème classe à impériale. Tous les wagons avaient des portes à chaque compartiment. L'impériale était recouverte d'un simple toit pas plus large que les banquettes transversales, elles même réduites en largeur pour laisser un passage libre le long du wagon, sans aucune protection sur le côté extérieur.

Bref historique sur la Gare Viroflay Rive Gauche

- **Le 24 avril 1841**, la **première Gare** Viroflay Rive Gauche est **inaugurée** en bas de l'actuelle Rue Henri Welschinger près de l'ancienne Mairie et Poste de Police. Le village comportait en 1836 : 954 habitants dont 506 au village près de l'Eglise Saint-Eustache. Le bâtiment de la gare (simple maison) est visible sur les anciennes cartes postales de 1900 mais n'avait plus la fonction de gare.
- **En 1856**, le trafic des voyageurs RG totalisait 250 à 500 voyageurs par mois.
- **En 1898, construction**, rue Rieussec, **d'une deuxième Gare** Viroflay Rive Gauche existante jusqu'en 1979 (81 ans de service) et remplaçant définitivement la première (après 57 ans de services). C'est cette gare qui se trouve photographiée sur les cartes postales anciennes et semi modernes.
- **Vers 1934/1935, destruction de la première Gare** de Viroflay Rive Gauche (celle de 1841) en bas de la Rue Welschinger suite au quadruplement des voies.
- **Au printemps 1978, destruction de la deuxième Gare** Viroflay Rive Gauche nécessaire pour la construction d'une sixième voie ferrée.

- **En 1978/1979, gare provisoire** Viroflay Rive Gauche installée rue Hyppolite Mazé ainsi qu'une **passerelle provisoire** pour la desserte des quais pour les voyageurs.

- **Entre avril et octobre 1979**, chantier de **construction de la troisième Gare** Viroflay Rive Gauche dont le déroulement a été freiné par une période d'intempérie.

- **Le 27 novembre 1979, inauguration de la troisième Gare Viroflay Rive Gauche** et du nouveau pont par le Maire et Conseiller Général de Viroflay, le Maire de Versailles, le Ministre des Transports et le Président de la SNCF.

Remarque : les deux premières gares de Viroflay Rive Gauche ont été détruites suite à des nécessités d'augmentation du nombre de voies ferrées à savoir, 5ème voie côté village pour la première gare (plus en fonction au moment de la destruction) et 6ème voie côté avenue pour la deuxième gare (encore en fonction au moment de la destruction).

Bref historique des ouvrages périphériques

- **1840**, la **propriété « les Feuillantines »** est divisée par la construction de la ligne rive gauche. Le fossé sera élargi de nouveau en 1900 pour la ligne Invalides -Versailles et une passerelle relie les deux parties du domaine.
- **1851-1852**, **construction du Viaduc** de Viroflay, long de 1407 m, pour raccorder le chemin de fer de la rive droite avec la ligne de l'Ouest.
- **juin 1893**, la **rue « Hippolyte Mazé »** est ouverte par la Société des Chemins de Fer pour desservir la gare rive gauche, après la suppression du passage à niveau de la rue Amédée Dailly.
- **1897-1902**, **remplacement du passage à niveau** rue Amédée Dailly (ancien chemin de la Grâce de Dieu coupé par la ligne rive gauche) par une Passerelle
- **1897**, **construction du Pont Rieussec** tel que montré sur les cartes postales anciennes
- **Vers 1915**, **construction de l'Ecole de Chemin de Fer** en bordure de la voie ferrée rue Hyppolite Mazé

- **1932, construction des immeubles en briques** à l'emplacement de la villa Saint-Etienne, longeant les quais et la gare RG. Deux Squares, **Sully et Vauban**, desservent ces immeubles.
- **1936, élargissement du pont Rieussec.**
- **1978 – 1979, destruction et remplacement de la passerelle Dailly** de liaison piétonnière entre les rue Amédée Dailly et Henri Welschinger. La nouvelle passerelle est plus haute à cause de la ré-électrification en courant continu 1500 volts avec captage par caténaïres de la ligne des Invalides, se substituant la traction en courant continu 750 volts avec captage par rail latéral.
- **Entre mai et sept. 1979**, après destruction de l'ancien pont, **reconstruction du pont Rieussec** avec élargissement (passant de 8m à 11,70m).
- **1978/1979, aménagement d'un parking** pour voitures sur l'ancien cimetière (maintenant immeuble Bongrain).
- **1979, allongement et mise à hauteur des quais.**

Sources historiques :

- Viroflay en Yvelines, Village d'hier Village d'aujourd'hui -1975
- Mémoire de Viroflay par les Affaires Culturelles de Viroflay et Association Municipale des Cours et Ateliers d'Art (A.M.C.A.A.) - 1989
- Rues et Sentes de Viroflay – 1996
- Chaville et Viroflay mille ans d'histoire - 1997
- En chemin de Fer de Paris à Versailles par la rive gauche de 1840 à nos jours, par le Comité du 150ème anniversaire de la ligne de Chemin de Fer de Paris Montparnasse à Versailles - 1990
- Gazette de Viroflay - Petites Histoires Viroflaysiennes, Société d'Histoire et d'Archéologie de Viroflay N° 10 - 2003
- Syndicat d'Initiative de Viroflay - Guides Annuaire de 1935-36, 1936, 1939
- Articles du journal « Les Nouvelles de Versailles » - 1978, 1979
- Articles de l'Echo de Viroflay - 1978, 1979
- Articles du journal « La Vie du Rail » - 1978, 1979
- Les Chemins de Fer Français 1818-1938 (site internet)