

# Des routes gallo-rom

**Jusqu'à la création des autoroutes A 14 et A 86, les routes de Paris à Saint-Germain, par Chatou et les bords de Seine, ont été les deux grandes voies de circulation qui desservait Nanterre.**

**L**es routes romaines qui, dans la plupart des cas, ont été établies à l'emplacement des routes galloises, ont conservé le même itinéraire, mais sont devenues des voies empierrées très solides, qui ont continué à être utilisées après la chute de l'Empire romain. Aux époques gallo-romaines et franques, deux routes desservait Nanterre ; l'une venant de Paris, passait par Neuilly, Courbevoie, puis traversait le village de Nanterre pour relier Chatou et Le Pecq ; l'autre bifurquait environ un kilomètre avant le bourg, dans la direction de Marly, d'où l'on atteignait Saint-Germain sans avoir à franchir le fleuve. Cette dernière étant souvent inondée, la route précédente était sans doute la plus fréquentée, même s'il fallait traverser deux fois la Seine pour regagner Saint-Germain.

La construction des ponts de Neuilly, de Chatou et du Pecq, au début du règne de Louis XIII, en fera l'axe routier le plus aisément praticable. Carrosses et charrettes empruntaient ce qui est aujourd'hui l'avenue Georges-Clemenceau, la rue Sadi-Carnot, la rue Henri-Barbusse, puis se dirigeaient vers Chatou... Il était possible de contourner le village en suivant les murailles, pour rejoindre la route de Chatou.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la route de Paris (avenue Georges-Clemenceau) devient une grande artère bordée d'arbres qui débouche sur la vaste place de la Boule Royale, où s'embranchent la route de Cherbouurg (avenue du Maréchal-



La route de Paris, actuelle avenue Georges-Clemenceau, vers 1900, au départ de la place de la Boule.





# nes... aux autoroutes



Joffre) et la rue de la Boule Royale (rue Gambetta) en direction du bourg de Nanterre.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'essor des industries et l'accroissement des échanges entraînent le développement des moyens de communication. Les deux grandes routes qui existaient déjà deviennent des routes nationales : les routes de Paris et de Cherbourg font partie de la RN 13 et les rues Gambetta et de Saint-Germain composent un tronçon de la RN 190 de Paris à Mantes. La rue de Puteaux, devenue avenue Félix-Faure, une partie de la RN 13 et la rue Sadi-Carnot forment la partie nanterrienne de la route départementale n°4 de Paris à Nanterre.

La commune est également traversée par deux chemins de grande communication : le chemin n°10, de Rueil au Raincy, qui se compose des avenues Henri-



Martin et de la République et le chemin n°3, du bois de Boulogne à Nanterre, constitué par la rue du Mont-Valérien (Paul-Vaillant-Couturier).

Avec le développement de l'automobile, ce réseau routier devient insuffisant. Sur la RN 13, le trafic est de plus en plus intense, les embouteillages se

multiplient. Pour relier Nanterre aux communes voisines et améliorer la circulation, deux nouvelles voies sont percées à partir de la place de la Boule. L'avenue Lénine, ouverte en 1950, fait la jonction avec Chatou, tandis que l'avenue Joliot-Curie, en 1959, rejoint La Garenne. La place de la Boule, où convergent six routes, reste un des gros points noirs du département. Il faudra attendre 1999, pour que la construction d'un souterrain, en remplacement de l'autopont, et l'aménagement du rond-point, lui fassent retrouver un aspect plus agréable.

Deux autoroutes, l'A 14 et l'A 86, qui traversent Nanterre, sont inscrites au schéma directeur d'aménagement de la région parisienne de 1965. Prévue pour doubler sur 15 kilomètres l'autoroute A 13, l'autoroute A 14 relie La Défense, via Nanterre, à Orgeval, où elle rejoint l'autoroute de l'Ouest. La construction, commencée en viaduc, devait passer sur un immense talus qui coupait la ville en deux. Un réexamen du projet en 1992, a heureusement permis de lui faire traverser Nanterre en souterrain, sur près de deux kilomètres, de l'Arche jusqu'à l'échangeur avec l'A 86.

Construite en deux temps, l'autoroute A 86 comprend une partie aérienne, du pont de Bezons au pont de Rouen, et une partie en tranchée, du pont de Rouen à Rueil. Quarante pour cent de cette tranchée a été couverte, ce qui a facilité les liaisons entre les quartiers, permis la réinstallation du marché et la création d'espaces verts, de jeux et de détente.



Jeannine Cornaille  
Société d'Histoire de  
Nanterre