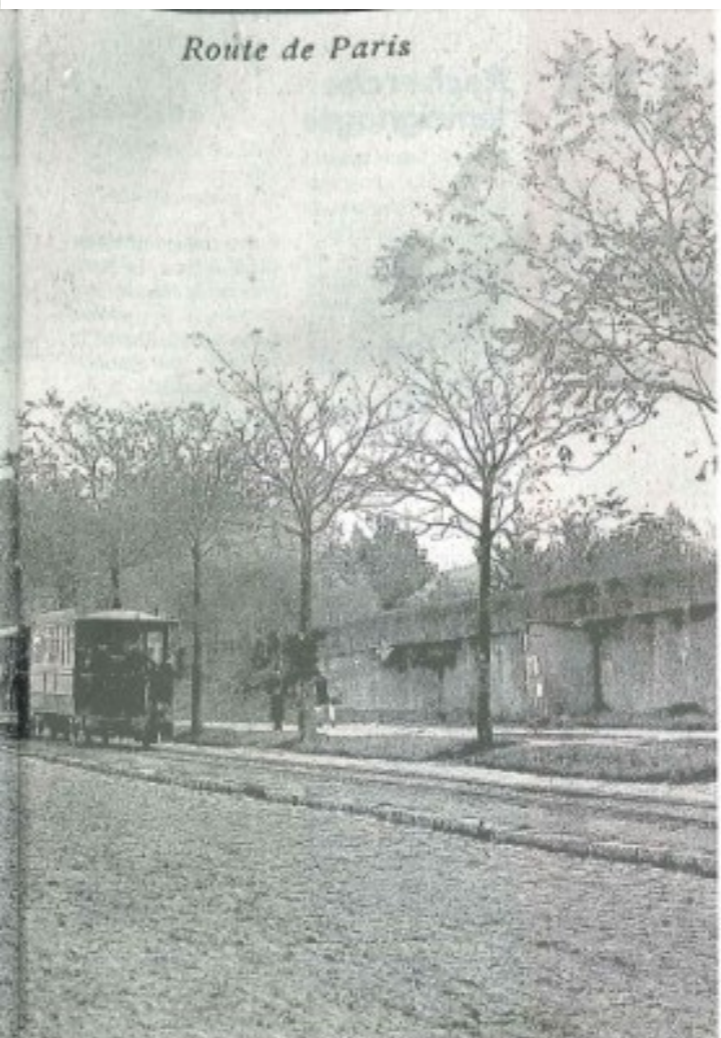




E. Billiotte, photog., Nanterre

Route de Paris



Axe historique, stratégique et commercial, reliant Paris au domaine royal de Saint-Germain-en-Laye, la route de Paris traversait le territoire de Nanterre, de la place des Bergères au parc Sainte-Geneviève.



## L'AVENUE GEORGES-CLEMENCEAU, au trefois route de Paris



**A**u début du XIX<sup>e</sup> siècle, la route de Paris reliant la place des Bergères à la Boule Royale, se compose d'une voie empierrée de huit mètres et de trottoirs de quatorze à dix-huit mètres de large, plantés de deux rangées d'arbres. Le voyageur venant de Paris, n'y trouve qu'une auberge isolée : « Auberge du Bien Venu », d'apparence modeste. Elle est tenue par M. Cornu dit « le père tranquille », sa femme et ses enfants. Si l'on en croit *Les mémoires de Vidocq*, cet endroit est un véritable coupe-gorge. Le voyageur, dont l'apparence promet un butin, n'en sort que mort ! Une fois dépouillé, le cadavre est transporté au loin par Cornu, dans une carriole. Étant marchand-colporteur, ses nombreuses allées et venues n'éveillaient pas les soupçons. La police finira par le démasquer et mettre fin à ses macabres activités. Néanmoins, le nom de « maison des

voleurs » va rester attaché à cette propriété, même si par la suite, l'auberge est tenue par des cabaretiers honnêtes... Cette maison a été démolie il y a peu de temps, elle était située non loin de l'école Georges-Clemenceau. La route de Paris a la réputation d'être peu sûre. Lorsque Bonaparte rentre le soir à la Malmaison, accompagné seulement d'un aide de camp, on redoute toujours une attaque venue des carrières. La route est en effet bordée de carrières aux lieux-dits le Champ-aux-Melles, le Moulin-à-Bullet, les Champs-Pierreux, (du côté droit, en allant des Bergères vers la Boule) et de l'autre par la carrière Saint-Sulpice, celle des Belles-Vues et de la Boule. L'endroit est quasiment désert le soir. Par mesure de sécurité, les exploitants des carrières doivent fermer les issues. En 1809, lorsque M. Nézet, carrier, demande la permission de démolir un mur anciennement construit devant une bouche de carrière, il

reçoit une réponse négative car cette bouche pourrait « servir d'embuscade ou de refuge aux malveillants ». A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le long de la route de Paris s'implantent une usine, un groupe scolaire et se développent de nouveaux transports qui relient Paris à Saint-Germain-en-Laye. La fabrique d'encre d'imprimerie Lorilleux, déjà établie à Puteaux, s'agrandit en 1870 en bâtissant une usine spécialisée dans la fabrication des noirs de fumée, des huiles de résine et des encres de journaux. Les chambres à noir sont constituées par d'immenses bâtiments de cinquante mètres de long sur vingt mètres de large et cubant trois mille mètres. Devant l'accroissement de la population dans le quartier du Plateau, en août 1897, l'inspecteur primaire des écoles publiques prévient le conseil municipal « de la nécessité absolue de construire un groupe scolaire au rond-point des Ber-

gères. » Le principe en est adopté en décembre de la même année. En attendant, les enfants sont transportés en omnibus jusqu'aux écoles communales du boulevard du Midi. En 1901, s'achève la construction de l'établissement scolaire édifié par l'architecte Valez, non loin de la « maison des voleurs ». Elle comprend trois classes fréquentées par cent trente élèves. En 1896, le Touring club de France est autorisé à aménager un trottoir cyclable sur l'accotement gauche de la route de Paris à Saint-Germain-en-Laye. Cette nouvelle voie suit le parcours du tramway mis en circulation en 1890. Le convoi, composé de deux wagons et d'un fourgon, tiré par une locomotive à vapeur : « la Bouillotte », met trente-cinq minutes pour aller de Nanterre à l'Étoile et trente-six de Nanterre à Saint-Germain-en-Laye. Le 14 mai 1898, le service des Tramway-bar est inauguré. Désormais, un wagon-bar remplace un des wagons ordinaires. Ce changement

provoque des mécontentements car les voyageurs ayant moins de place sont obligés de rester debout. D'autre part, l'Union des commerçants et industriels de Nanterre y voit une concurrence déloyale... Un autre sujet de plainte, concerne le mauvais état de la viabilité de la route de Paris. Il ne s'agit pas de la chaussée du milieu, mais des bas-côtés complètement défoncés. De lourdes voitures préfèrent y circuler pour éviter les soubresauts désagréables que l'on ressent sur les pavés. Aussi les piétons s'enfoncent-ils dans les ornières jusqu'à la cheville... La réfection des trottoirs est décidée en 1909. Le sentiment d'insécurité persiste encore au début du XX<sup>e</sup> siècle. En 1904, dans les *Echos du Plateau*, les habitants se plaignent « des bandes de jeunes vauriens qui tirent des coups de revolvers, frappant dans les portes, s'attaquant aux passants attardés et commettant des vols dans les propriétés. Tout dernièrement, un homme a été

trouvé à moitié assommé route de Paris. » De même, les maraîchers des communes voisines, Montesson, Croissy, qui vont vendre leurs légumes aux Halles de Paris, empruntent la route de Paris, le soir, à leurs risques et périls. A l'aller, comme les charrettes avancent au pas, on leur arrache une partie de leur marchandise avec des crocs. Au retour, comme ils somnoient, c'est à leur bourse qu'on s'en prend ! Les voitures de maraîchers sont également victimes des excès de vitesse de la « Bouillotte » : « Au lieu de ralentir à tout débouché de rue et de carrefour, certains mécaniciens la font avancer à une allure de 10 km/h » ■ (fin de la première partie)

Société d'Histoire de Nanterre  
Jeannine Cornu