



Fonds Dunois



Fonds Dunois



La rue de la Gare, située à proximité du Président-Paul-Doumer. Elle longe la première ligne de chemin de fer pour les voyageurs.



LA RUE DE LA GARE

Cette ligne de chemin de fer, assez courte, était l'œuvre de deux administrateurs, les frères Péreire, qui avec l'aide du financier Rotschild et de l'ingénieur Flachot, avaient mené à bien le projet de relier Paris à Saint-Germain-en-Laye. Le choix de cet emplacement comportait plusieurs avantages. La réalisation ne nécessitait pas un gros investissement (peu de ponts, de viaducs et de tunnels à construire). Mettre Saint-Germain-en-Laye à 25 minutes de la capitale faisait connaître un nouveau mode de locomotion aux Parisiens et prouvait aux sceptiques que les méfaits attribués au chemin de fer étaient imaginaires.

La ligne débutait place de l'Europe, à Paris, et traversait à Nanterre les lieux-dits les Fondrières, la Folie, les Colombiers, les Quignons, les Etangs-Bécharde, le Moulin-Aillard et le Vieux-Pont. Les expropriés étaient nombreux à cause de l'étroitesse des parcelles.

Les prix proposés ne semblent pas avoir été contestés. Commencés en août 1836, les travaux étaient menés rapidement : d'abord le percement du tunnel des Batignolles, puis en novembre la construction du pont d'Asnières. A Nanterre, la mise à niveau des voies nécessitait le creusement d'une tranchée au niveau de la Folie et l'édification d'un remblai d'environ huit cents mètres, commencés vers l'actuelle rue Pascal jusqu'au lieu-dit le Vieux-Pont. Ce remblai obstruait le passage de la vieille route de Paris à Chatou, le pont de Biais fut construit pour rétablir la circulation. De même, un passage à niveau permettait de joindre le bourg à la route de Bezons. Nanterre était relié à Chatou par deux ponts de bois construits sur la Seine, puis au Vésinet et au terminus : la gare du Pecq. La machine ne pouvant gravir la pente, il faudra attendre la création d'un chemin de fer atmosphérique qui fonctionnera de 1847 à 1860 pour élever les convois jusqu'à Saint-

Germain-en-Laye. Le jeudi 24 août 1837, la ligne fut inaugurée en grande pompe. La reine Marie-Amélie, le duc d'Orléans, le duc d'Angoulême et le duc de Montpensier allaient démontrer qu'il était possible de voyager en train pendant dix-huit kilomètres en toute sécurité. La construction de la ligne eut pour effet de couper Nanterre en deux parties. Le remblai constituait une barrière qui bouchait les anciens chemins. Les Nanterriens se plaignaient d'être gênés pour rentrer leurs récoltes. Lors des crues de la Seine, qui étaient assez fréquentes, l'écoulement des eaux ne pouvait plus s'effectuer, ce qui aggravait les dégâts provoqués par les inondations. Les deux fossés d'égout de la commune ayant été canalisés dans deux voûtes, les dépenses d'entretien étaient augmentées. Le conseil municipal réclama une indemnité pour une portion de terrain envahie par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest et pour l'abattage de cinquante-deux peupliers appart-

nant à la commune. Il demanda la pose de balustrades par mesure de sécurité de chaque côté des quatre chemins qui arrivaient à la gare. Le talus était en pente raide et rien n'assurait la protection du public. La pause de garde-fous, des indemnités réglèrent assez rapidement les problèmes sauf celui de la création du chemin de remplacement qui ne fut résolu qu'en 1841. Selon les termes de la transaction, la compagnie céda à la commune sur tous les terrains lui appartenant l'emplacement nécessaire pour construire un chemin de six mètres, latéralement au chemin de fer, entre le rond-point de la station et l'aqueduc recevant les eaux de Nanterre. En outre, le chemin du Quignon partant de l'aqueduc et allant rejoindre le chemin déjà fourni par la société près du pont de Biais serait porté à cinq mètres et raccordé au précédent. En contrepartie, le remblai, la construction et l'entretien du chemin seraient à la charge de la commune qui céda à la compagnie la

parcelle située le long du chemin de Bezons et attenant aux terrains de la société. Ainsi la déviation établie par cet accord donna naissance à la rue Béranger et à l'avenue Henri-Martin. En 1837, les voyageurs faisaient le trajet Paris/Le Pecq sans possibilité de s'arrêter. La mise en place d'une deuxième voie permettra d'ouvrir les stations de Nanterre et Chatou en 1838. La gare sera sans doute construite à cette époque selon un plan-type établi par Péreire. Le chemin reliant la gare au village s'appellera la rue du Chemin-de-Fer. Tout le long du XIX^e siècle, les Nanterriens ont espéré que le chemin de fer favoriserait l'implantation de nouveaux habitants, mais le développement ne se produira qu'à partir de 1896 pour le quartier de la gare. Quant à la capitale, de nombreux Parisiens viendront s'installer à Nanterre où ils pourront jouir des avantages de la campagne, tout en allant travailler à Paris tous les matins.

En 1907, le tunnel du boulevard du Nord (actuelle rue de Stalingrad) ouvrira l'accès du centre ville aux nouveaux quartiers. Le pont et le passage souterrain de la gare remplaceront, en 1932, le passage à niveau devenu trop dangereux et entraîneront la création de la rue Paul-Doumer. L'actuelle rue de la Gare, prolongera la rue Pascal en bordure de la voie ferrée, en empiétant sur le square de la Gare. L'électrification de la ligne en 1927, la création de la SNCF en 1937, la mise en service de la ligne A du RER et la modernisation de la gare seront les grandes étapes de l'évolution du chemin de fer. Au cours du XX^e siècle, ce moyen de transport aura été un des éléments essentiels à la transformation du village de Nanterre en grande ville moderne.

Jeanne Cornille
Société d'Histoire de Nanterre

