



Le viaduc de Bezons reconstruit en 1892, photographie des années soixante. À gauche, Nanterre.

Le chemin de fer Paris-Rouen par le Petit-Nanterre

La ligne de chemin de fer Paris-Rouen, inaugurée le 3 mai 1843 et, plus tard, les entreprises ferroviaires étendues causent l'isolement du quartier du Petit-Nanterre.

En 1840 est fondée la Compagnie des chemins de fer Paris-Rouen, regroupant des financiers français et anglais à qui est accordée la concession de la ligne. C'est la première étape du projet de liaison jusqu'au Havre et Dieppe qui doit faire de Paris une place commerciale d'importance, tant au niveau national qu'euro-péen. Les travaux, commencés en 1841, sont activement menés par des entreprises françaises et anglaises employant dix mille ouvriers des deux nationalités.

Des Fondrières à la Morue

Au départ de Paris-Saint-Lazare, la ligne emprunte la voie du Paris-Saint-Germain jusqu'à Colombes (dont la gare prendra plus tard le nom de La Garenne-Bezons) et s'en sépare à Nanterre au lieu-dit les Fondrières. Deux voies en tranchée coupent le chemin rural de Nanterre à Colombes (actuelle rue Noël-Pons) et nécessitent la construction d'un pont routier dit «des Fondrières», permettant le passage d'une charrette. Puis les voies s'élèvent progressivement sur talus. Elles franchissent la route de Nanterre à Saint-Denis

(avenue de la République) sur un pont-viaduc dit «de Rouen» construit en maçonnerie et avec une voûte en arc de cercle.

Les deux bras de la Seine sont franchis par un viaduc de neuf arches, réalisé par les entreprises Mackenzie et Brassey. Appelé «viaduc de Bezons», il est constitué du pont des Anglais côté Nanterre et du pont de la Morue sur la rive de Bezons. Les deux ouvrages sont réunis sur l'île Fleurie par un talus maçonné. Construit en bois, il est incendié en 1848 et reconstruit en fer. Il subira encore des destructions partielles stratégiques pendant le conflit franco-prussien de 1870 et au cours de la Seconde Guerre mondiale.

De la vapeur à l'électricité

Le 3 mai 1843, le train tracté par une locomotive à vapeur Buddicom, parcourt la distance de Paris à Rouen à la vitesse moyenne de 37 km/h avec des pointes de 60 km/h et en marquant six arrêts.

La démonstration est convaincante. Dès lors, le chemin de fer, qui jouit de la ferveur populaire, prend tout son essor. Les performances du matériel roulant ne cesseront de progresser et les infrastructures

d'être adaptées.

En 1956, la traction à vapeur est progressivement remplacée par des machines Diesel. Puis, à partir de 1966, par la traction électrique.

En 1965, à la demande des services de la navigation, les tabliers métalliques du viaduc de Bezons sont exhaussés de près d'un mètre et demi pour permettre la navigation des bateaux et des barges de grand tonnage. Côté Nanterre, le tablier en poutrelles à treillis est remplacé en 2001 par une nouvelle structure.

En 1970-1971, le pont de Rouen qui avait été déjà très tôt changé pour un pont comportant une travée de 12 mètres d'ouverture en maçonnerie, fait place à un nouvel ouvrage de quatre travées de 16 mètres d'ouverture permettant le passage de l'autoroute A 86 et des chaussées de dessertes locales.

Enfin, le pont des Fondrières est élargi et réaménagé.

Un chemin de fer pour l'industrie

Malgré les démarches réitérées du maire, Raymond Barbet, dès 1936, aucune gare pour voyageurs n'est établie au Petit-Nanterre permettant aux habitants et aux nombreux employés des entreprises voisines de se rendre à Paris, Poissy ou Mantes sans devoir se déplacer à la gare de La Garenne-Bezons, très éloignée. L'implantation des industries est favorisée par l'interconnexion des lignes de Paris-Saint-Germain, Paris-Versailles, Paris-Le Havre. La fabrique de bâches Cauvin-Yvose (centre de tri postal), les dépôts d'hydrocarbures Desmarais et Shell, la Régie des tabacs (Maison d'arrêt des Hauts-de-Seine), les Papeteries, le camp militaire de matériel aéronautique (université Paris-Ouest Nanterre), disposent de voies privées reliées au réseau SNCF conduisant aux gares de fret de la Folie et de la Garenne-Colombes. Ces dessertes seront désaffectées suivant les mutations industrielles et le développement des transports routiers.

L'emprise du domaine ferroviaire ne se limite pas aux seules voies. De chaque côté de la rue Noël-Pons, les ateliers d'entretien du matériel roulant, et les ateliers de la voie (chaufferie) couvrent de vastes espaces bordés par les lignes de Rouen et de Saint-Germain. Aujourd'hui, toujours dans le souci de faire de Paris (La Défense) un pôle économique d'importance mondiale, les besoins de transports rapides sont toujours d'actualité. Ainsi, le projet Éole de prolongement de la ligne E du RER jusqu'à Mantes-la-Jolie, risque de renforcer l'effet de relégation du quartier du Petit-Nanterre, s'il n'intègre pas les aménagements nécessaires à son désenclavement et à la qualité du cadre de vie de ses habitants.



ROBERT CORNAILLE
SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE NANTERRE



Le pont des Fondrières avant son élargissement.



Le pont de Rouen, doublé, photographie antérieure à 1970.



Le pont de Rouen en maçonnerie.

PHOTOS DR