



Les trains « Standard » desservent Nanterre à partir de 1926.



La gare de Nanterre et, en arrière-plan, le Collectif des Cheminots.



Un tunnel sous les voies permet le passage des piétons.



La rue Paul-Doumer remplace le passage à niveau.

L'électrification de la ligne de chemin de fer Paris-Saint-Germain

L'électrification du chemin de fer, qui a amélioré les conditions de transport des voyageurs, a aussi entraîné l'installation, à Nanterre, des ateliers du matériel et de la voie dans le quartier de La Folie et celle du garage des « Standard », boulevard National.

● Par Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre



Au début du XX^e siècle, les Nanterriens ont de nombreuses raisons d'être mécontents des conditions de transport sur la ligne de chemin de fer de Paris à Saint-Germain-en-Laye. Ils se plaignent de l'encombrement de la gare de Nanterre. En effet, paquets et colis envahissent les quais et les bagages, remisés dans la lampisterie et dans la salle d'attente déjà exigüe, obligent les voyageurs à attendre le train dehors.

Les nombreux retards, qui affectent fréquemment cette ligne, mettent les salariés dans l'impossibilité de respecter leurs horaires de travail. Tous demandent que des mesures soient prises pour rétablir la régularité du service.

Selon la Compagnie de l'Ouest, le problème vient du fait que le nombre de voyageurs augmente régulièrement, de 4 à 5 % par an. L'intensité de la circulation est telle que le moindre incident survenant sur la marche d'un train se répercute inévitablement sur un grand nombre de trains et trouble le service. Alors, afin d'améliorer le trafic, la compagnie envisage d'électrifier les lignes de la banlieue rive droite.

Une amélioration devenue nécessaire

En 1909, la Compagnie des chemins de fer de l'État succède à la Compagnie de l'Ouest. Elle fait le même constat et décide, à son tour, de modifier les installations de la gare Saint-Lazare et d'électrifier les lignes de la banlieue rive droite.

En passant de la traction à vapeur à la traction électrique, la vitesse sera augmentée et le mode d'exploitation amélioré. En effet, l'utilisation de trains réversibles et décomposables permettra d'une part d'éviter des

manœuvres longues et compliquées et, d'autre part, d'adapter la composition des rames au nombre de voyageurs pendant les heures creuses.

En 1911, les retards persistent. Ils sont provoqués par les travaux de la gare Saint-Lazare et par l'encombrement des gares de petite vitesse des Batignolles, de Bécon-les-Bruyères, de La Garenne et de Puteaux-Suresnes.

Afin de soulager ces dernières, la compagnie fait le projet d'ouvrir de nouvelles gares de marchandises à Rueil et à Nanterre, sur le site de La Folie. La gare de marchandises de Rueil est effectivement inaugurée le 17 novembre 1912. Le projet concernant la gare de marchandises de Nanterre ne sera repris qu'en octobre 1928, en raison de la guerre et de la mise en œuvre de l'électrification.

Des ateliers à La Folie

Le projet d'électrification des lignes conduit à restructurer l'organisation du remisage et de l'entretien des matériels roulants et des appareils de la voie. Les activités installées dans les ateliers de Bois-Colombes, des Batignolles et de Levallois seront transférées à Nanterre, au lieu-dit La Folie.

En mars 1911, le projet de sectionnement de la ligne de Saint-Germain, avec un terminus à Rueil et une navette au départ de cette gare jusqu'à Paris-Saint-Lazare, soulève la protestation des habitants de Nanterre, de l'Union des propriétaires et de la ville.

Nanterre, dont le nombre d'habitants dépasse 21 000 personnes, est la ville la plus peuplée de la ligne de Saint-Germain et celle qui a le plus important mouvement de voyageurs, raison pour laquelle les Nanterriens ne doivent pas subir un parcours d'une durée plus longue que les habitants de communes moins importantes ou plus éloignées.

La ville envoie au directeur des Chemins de fer de l'État une copie d'une délibération du conseil municipal dans laquelle celui-ci proteste contre tout projet de sectionnement et insiste pour que tous les trains, dans les deux sens, s'arrêtent à Nanterre.

En avril 1911, le directeur des Chemins de fer de l'État répond que Nanterre va bénéficier de cinq trains supplémentaires et que le nouveau service, avec Rueil comme terminus, préfigure celui qui sera organisé lors de l'électrification : Rueil deviendra gare d'origine de zone et tous les trains destinés à desservir une zone franchiront sans arrêt les zones précédentes afin d'assurer la rapidité des communications.

L'électrification de la ligne

Retardés par la Première Guerre mondiale, les projets d'électrification des lignes de la banlieue rive droite sont repris en 1920. D'abord mise en service sur le tronçon allant de Saint-Lazare à Bécon-les-Bruyères en avril 1924, l'électrification se poursuit jusqu'à Nanterre et Rueil en juin 1926, puis jusqu'au terminus en mars 1927. Cette modernisation s'accompagne de la mise en circulation de la troisième série des rames « Standard ». Ces dernières sont garées à Nanterre dans le dépôt situé à l'angle du boulevard National et de la route de Chatou.

À la gare, un nouveau bâtiment, plus vaste, construit du côté du boulevard de la Seine, remplace l'ancien abri pour les voyageurs. En 1932, en raison du danger, le passage à niveau de la gare de Nanterre est supprimé : un souterrain pour les piétons et un pont pour les véhicules sont construits sous la voie ferrée. Une nouvelle rue, la rue Paul-Doumer, qui empiète sur le square de la Gare, relie la rue du Chemin-de-Fer et la rue Gallieni, en passant sous ce nouveau pont.