



**L'avenue, qui s'étendait de la porte Maillot (en bas à gauche) au rond-point de La Défense,** devait se prolonger en ligne droite ; bordée d'arbres, elle traversait Nanterre jusqu'à la Seine et continuait jusqu'au Mesnil-le-Roi.

# Le projet visionnaire de Léon Francq

**En 1902, un ingénieur nourrissait l'ambition d'ouvrir une route située dans le prolongement de l'axe historique, à l'ouest de Paris, et d'y établir un chemin de fer électrique. Malgré l'accord des conseils généraux de la Seine et de la Seine-et-Oise, le projet échoua.**

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

**A**u début du XXI<sup>e</sup> siècle, le projet Seine-Arche, qui se décline par la création de 17 terrasses situées dans le prolongement de l'axe ouest de Paris, est en cours de réalisation. Un siècle auparavant, un autre projet prévoyait l'ouverture d'une route prolongeant les avenues de la Grande-Armée et de Neuilly, et l'établissement d'un chemin de fer électrique. Cette voie nouvelle, qui devait commencer au rond-point de La Défense, traversait Nanterre en ligne droite jusqu'à la Seine et rejoignait la forêt de Saint-Germain. Un chemin de fer desservi par des tramways électriques devait y être installé. L'ingénieur de ce projet, Léon Francq, diplômé de l'École des arts industriels et des mines en 1866, fut l'inventeur d'un système faisant fonctionner des locomotives avec de la vapeur comprimée. En 1878, plusieurs locomotives de ce type avaient été mises en service sur la ligne de tramway de Rueil à Marly-le-Roi. Léon Francq avait obtenu la concession des tramways de Versailles en 1876. Il avait fondé la Compagnie française des voies ferrées économiques et participé aux études du métropolitain de Paris. Dès 1901, la Société d'études du boulevard et du chemin de fer électrique de Paris à Saint-Germain était constituée.

## Pourquoi un tel projet ?

Léon Francq, partant du constat que Paris était une ville surpeuplée, proposait de l'étendre hors de ses limites. Pour favoriser cette extension, il préconisait d'acquérir de grandes étendues de terrain à faible coût, reliées à la capitale par des transports rapides, où il serait possible de construire des HBM (habitations bon marché). Ouvriers et petits employés pourraient être logés à proximité de leur travail. Ainsi, il lui semblait pertinent d'aller des Champs-Élysées jusqu'à Saint-Germain en ligne droite, en traversant les territoires de Neuilly, Courbevoie, Puteaux, Nanterre, Carrières-sur-Seine, Montesson et

Le Mesnil-le-Roi. Ce projet présentait aussi les avantages de donner aux Parisiens un accès rapide (en vingt minutes) à la forêt de Saint-Germain et de créer une nouvelle liaison routière vers l'Ouest. Léon Francq mènera de longues négociations afin d'obtenir les autorisations qu'il sollicitait. Après l'échec d'un premier projet, un second fut élaboré et pris en considération par le conseil général de la Seine en 1906. Il fut voté dans son ensemble en 1908 et enfin concédé en 1910. Une loi, ratifiant cette concession et déclarant l'ouvrage d'utilité publique, interviendra en 1912 pour le département de la Seine. Le département de la Seine-et-Oise n'accordera, pour sa part, sa concession définitive qu'en 1913.

## Une route et un chemin de fer

Selon la loi de 1912, la future route départementale n° 5 commençait au rond-point de La Défense, continuait à Nanterre jusqu'à la Seine (limite du département), se prolongeait en Seine-et-Oise jusqu'au Mesnil-le-Roi et se divisait en deux embranchements : l'un vers Saint-Germain, l'autre vers Maisons-Laffitte. Cette route comportait une plateforme centrale réservée aux deux voies de chemin de fer et aux stations, deux pistes cyclables, deux chaussées pour le roulage et, du côté des maisons, deux trottoirs pour les piétons. Les chaussées devaient être empierrées, les caniveaux pavés et les trottoirs limités par des bordures en grès. Le département de la Seine apportait à cette opération une contribution de 1 250 000 francs. En dehors de cette subvention, Léon Francq devait exécuter les travaux à ses frais. Une fois construite, la route devenait propriété du département qui se chargeait de son entretien. Le projet comportait également l'établissement d'un chemin de fer, dont la réalisation, l'entretien et la réparation étaient à la charge du concessionnaire. Le chemin de fer devait débiter à la porte Maillot, de façon à être en correspondance avec le chemin

de fer de ceinture et la ligne n° 1 du métropolitain. Il se poursuivait en souterrain, passait sous la ligne de Paris-Versailles, puis débouchait dans Nanterre, à ciel ouvert, pour se raccorder sur la route départementale n° 5 et poursuivre son chemin jusqu'à la forêt de Saint-Germain. La ligne passait au-dessus du chemin de fer de Paris-Saint-Lazare à Saint-Germain (la ligne du RER aujourd'hui), mais au-dessous du chemin de Courbevoie et de l'avenue de la République. Deux stations étaient prévues à Neuilly, trois à Puteaux, deux à Nanterre, et deux dans les communes de Seine-et-Oise. À Nanterre, les stations étaient situées avenue de la République et au bord de la Seine. Un échange de trafic devait s'effectuer à l'intersection de cette ligne et de celle des chemins de fer de l'État de Paris à Saint-Germain, car cet endroit serait probablement le centre de la future cité moderne à créer dans la plaine de Nanterre.

## La Grande Guerre survint

La durée de la concession était établie jusqu'au 31 décembre 1975. Mais lorsque survint la Grande Guerre, le projet fut reporté. La paix revenue et malgré le soutien, en 1922, des conseils généraux de la Seine et de la Seine-et-Oise, le dossier du projet Francq dormait au Conseil d'État. Lassé, l'ingénieur céda ses concessions à la Société de construction des Batignolles, qui n'aura pas plus de succès que lui. À quoi attribuer ces échecs successifs ? Selon Henri Sellier, ministre du Front populaire, ce projet risquait de faire concurrence au vieux tramway Paris-Saint-Germain. Aussi, le groupe qui en était propriétaire s'était-il opposé avec vigueur à sa réalisation. Henri Sellier déplorait : « Une fois de plus, les oppositions considérables émanant, soit des propriétaires intéressés, soit des financiers à qui il rendait toute spéculation impossible, ont empêché le projet de venir à l'ordre du jour du Parlement. »