
LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

LA CRÉATION DU RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL DE LA DÉFENSE À NANTERRE ET SAINT-GERMAIN

Le projet d'utiliser les lignes de banlieue déjà existantes et de les relier entre elles dans Paris pour créer un métropolitain express est envisagé dès 1929, mais aucune suite ne lui est donnée.

Au début des années 1950, l'ouest de Paris et en particulier la région de La Défense, est l'objet d'une opération d'urbanisme de grande envergure. Pour desservir le site, le programme de l'aménagement de La Défense prévoit, par le décret du 20 mars 1955, le prolongement à grand gabarit de la ligne de métro n° 1.

Un nouveau décret du 20 octobre 1956, signé de Guy Mollet, président du Conseil des ministres, prévoit que ce prolongement constitue l'amorce d'une liaison rapide est-ouest raccordée aux lignes SNCF .

Un projet qui prend forme : la ligne Saint-Germain-Auber

Le projet est mis au point progressivement par la SNCF et la RATP qui travaillent ensemble. En décembre 1959, elles présentent au Comité du fonds de développement économique et social, un projet de ligne reliant la ligne de Saint-Germain-en-Laye et Montesson¹³ à Boissy-Saint-Léger, selon un tracé parallèle à la ligne n° 1 du métropolitain de Paris.

Dans un premier temps, le 14 mars 1960, la construction d'un tronçon à grand gabarit entre le pont de Neuilly et La Défense est adoptée par un comité interministériel ; afin que ce tronçon ne soit pas qu'un simple prolongement de la ligne Vincennes-Neuilly, la RATP obtient du Syndicat des transports parisiens qu'il soit allongé pour constituer une liaison entre La Folie à Nanterre et l'Étoile.

Les travaux commencent officiellement le 6 juillet 1961, lorsque Robert Buron, ministre des Travaux publics et des transports donne le premier coup de pioche symbolique dans l'île de Neuilly.

Le 31 mai 1963, le Conseil d'administration de la RATP demande le raccordement de la ligne de Saint-Germain au tronçon La Folie-Étoile : il permettra aux voyageurs venant de Saint-Germain d'aller directement à l'Étoile sans correspondance à La Folie. De cette façon, la gare Saint-Lazare sera déchargée d'une partie de son trafic banlieue. Le Syndicat des transports parisiens accepte cette demande et décide, le 6 juin 1963 de prolonger la ligne jusqu'à Auber.

13 - Dans les projets d'aménagement, la plaine de Montesson devait être le lieu de grandes expositions.

Les projets de tracés entre la Défense et Nanterre-Ville

Un tracé lié à l'installation de l'université et à l'aménagement de La Défense

Le tracé de la ligne est lié aux multiples projets que l'État envisage d'effectuer, depuis les années 1960, à Nanterre. Il s'agit en particulier de l'installation de l'université, à la place du camp de matériel aéronautique de La Folie et de l'aménagement de La Défense.

L'installation de l'université en 1963

L'université commence à s'installer à partir de 1963, à la place du camp de matériel aéronautique de La Folie. La petite gare en bois qui desservait la halte de La Folie, devient inadaptée pour le nombre d'étudiants et de voyageurs qui fréquentent le site. Il devient nécessaire d'ouvrir une gare plus importante à proximité de l'université.



■ La petite gare en bois de la station de La Folie-Complexe universitaire sur place jusqu'en 1972.

■ Un des trains Standard, qui dessert la ligne Saint-Lazare / Saint-Germain-en-Laye, en gare de La Folie-Complexe universitaire. (fonds BDIC)



Les projets de l'ÉPAD

Tandis que la RATP travaille sur le projet de ligne Saint-Germain-Auber, l'Établissement public d'aménagement de la Défense, l'ÉPAD, (créé en 1958) est chargé de réaliser au niveau de «La Défense», de grands travaux d'équipement sur un vaste périmètre d'opération d'intérêt national, touchant les communes de Courbevoie, Puteaux et Nanterre.

Il s'agit de prolonger le grand axe ouest de Paris, en créant un centre d'affaires international et des logements de part et d'autre d'une voie triomphale située dans le prolongement des Champs Élysées. Sur le territoire de Nanterre, le long du grand axe, un parc à vocation culturelle doit également être ouvert : il doit accueillir un musée du XX^e siècle, un Conservatoire national supérieur de musique, une École nationale d'architecture, une École du cinéma et de la télévision et une École nationale des arts décoratifs.

En novembre 1964, à la suite de la création du département des Hauts-de-Seine, la construction d'un centre administratif comprenant la préfecture est ajoutée à ce programme.

L'ÉPAD prévoit également la construction d'un centre urbain de forte densité (bureaux, commerces et logements), à l'emplacement de la Papeterie de la Seine, usine, située à l'extrémité du grand axe, près de la Seine, qui emploie 1300 personnes.

La SNCF et la RATP élaborent ensemble, en tenant compte de ces projets, un premier tracé de la future ligne qui doit desservir ces nouveaux quartiers.

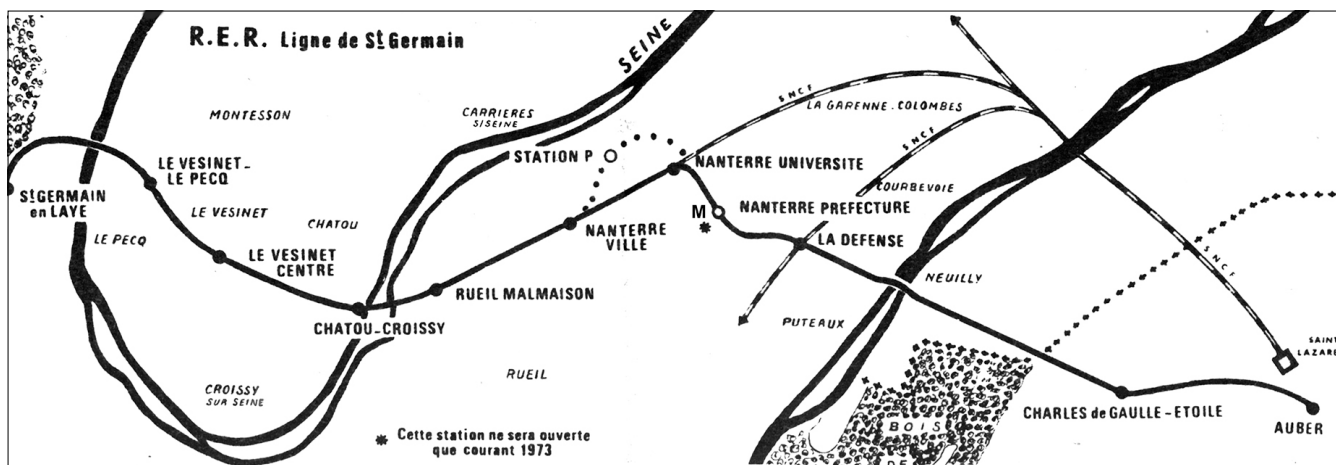


Vue de la Papeterie de la Seine, où L'ÉPAD projette la construction d'un centre urbain à forte densité, comprenant des logements, des services et des commerces.

Le premier tracé et ses conséquences pour la ville

Le premier tracé

En novembre 1963, selon le premier tracé de la ligne, depuis La Défense, deux nouvelles gares doivent être ouvertes : les gares M et P.



Le premier tracé de la ligne du RER, depuis Auber jusqu'à Saint-Germain, passe par Nanterre-Préfecture (point M), par le point P (trajet en pointillés) et Nanterre-Ville (schéma de *La Vie du Rail*).

Le tracé de la ligne suit en souterrain celui du grand axe jusqu'au point M. Cette gare, qui doit desservir les équipements culturels, correspond à l'actuelle gare de Nanterre-Préfecture.

Au-delà du point M, la ligne se sépare en deux branches :

- l'une passe par une vaste courbe sous l'université en direction de l'avenue de la République et du point P (situé avenue de La République, au niveau de la Papeterie de la Seine), puis sort à l'air libre dans le quartier Rouget-de-Lisle et se raccorde à la ligne de Saint-Germain, peu avant la gare de Nanterre (actuelle gare de Nanterre-Ville),
- l'autre se dirige vers la plaine de Montesson, afin de desservir un nouveau centre urbain qui doit y être réalisé. Ces deux branches doivent se rejoindre au point P.

La gare P doit être en correspondance avec la ligne Paris-Mantes, dont les voies doivent être déplacées vers le sud. Elle doit desservir le nouveau centre urbain à forte densité prévu à l'emplacement de la Papeterie de la Seine et de l'université toute proche.

En juillet 1964, le ministre des Travaux publics et des Transports, Marc Jacquet, donne son accord au tracé de la ligne entre La Défense et Nanterre. Il émet des réserves quant au déplacement de la ligne Paris-Mantes.

Les conséquences

- pour les voyageurs venant de Saint-Germain

Ce premier tracé de la ligne entraîne la suppression de la gare de La Folie, car la SNCF n'est pas décidée à investir 20 millions pour réaliser la ligne de raccordement entre le point P et la gare de La Folie.

Cette décision implique une énorme perte de temps pour les voyageurs venant de Nanterre et voulant se rendre aux gares situées entre Les Vallées et Saint-Lazare : des essais de navette d'autobus entre le

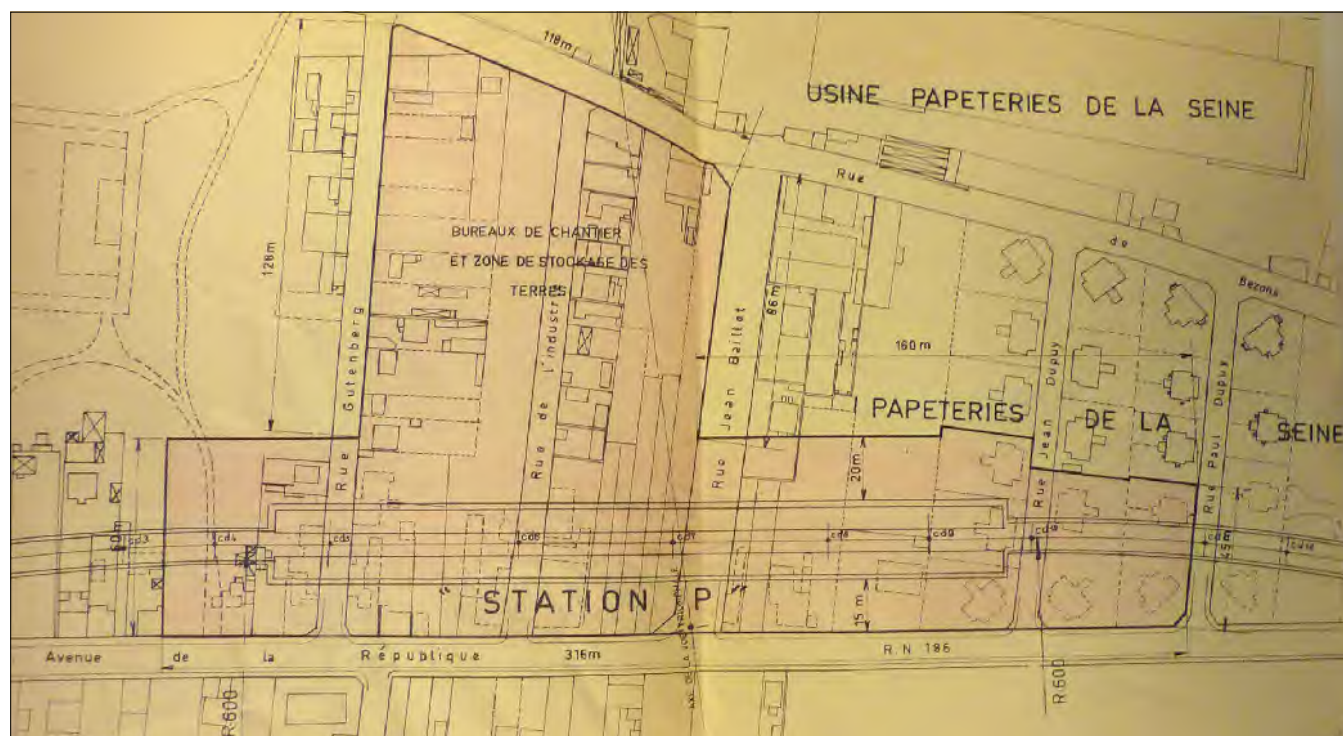
point P et la gare des Vallées montrent qu'il faut une demi-heure pendant les heures creuses pour faire ce trajet, soit le double du temps effectué pour aller de Nanterre à la gare Saint-Lazare !

C'est la raison pour laquelle la municipalité de Nanterre demande que la gare de La Folie reste ouverte et que la ligne de raccordement prévue au plan général soit réalisée.

- pour les habitants

En raison de la création de la station P, toutes les maisons situées entre l'avenue de la République et la rue de Bezons, sont expropriées. Les cités Jean et Paul Dupuy, composées de vingt pavillons doubles (logements pour le personnel de la Papeterie de la Seine), et plusieurs pavillons et immeubles sont touchés par le projet ; ils seront démolis au cours des années 1968, 1969.

Cet espace libéré restera en friche pendant de longues années, jusqu'à la construction de l'autoroute A 86, car la station P ne verra pas le jour!



La station P est située avenue de la République, au niveau de la Papeterie de la Seine. (Document De Facto)



La cité Paul-Dupuy fait partie des immeubles et pavillons de l'avenue de la République, expropriés, puis démolis par l'Épad, en vue de construire la station P.

Les travaux

De La Défense à Nanterre-La Folie-Complexe universitaire (future Nanterre-Université)

De La Défense à Nanterre-Université, le trajet du RER doit s'effectuer en souterrain. Une partie des travaux a lieu dans les galeries souterraines des anciennes carrières de pierre de La Folie, qui sont consolidées et aménagées. Une autre partie est effectuée en tranchée, ce qui oblige à transporter et à stocker d'énormes quantités de terres. Les habitants de la cité des Provinces françaises se souviennent encore du bruit des compresseurs et des camions qui évacuaient les terres du RER.



Le trajet du RER, entre La Défense et Nanterre-Université, traverse les anciennes carrières de La Folie



Une galerie du RER.

De Nanterre-Université à Saint-Germain-en-Laye

L'exploitation de la section de ligne Nanterre / Saint-Germain-en-Laye (raccordée à La Folie) passant de la SNCF à la RATP, son équipement doit être adapté aux normes de la RATP.

- Les travaux

Les travaux consistent à implanter une signalisation nouvelle, modifier les ouvrages d'art, reconstruire toutes les gares en tenant compte à la fois de la longueur nouvelle des quais et des impératifs liés à l'automatisation des accès voyageurs. La reprise s'accompagne également d'un changement de tension, en substituant une caténaire 1 500 volts au rail latéral 750 volts. Comme la SNCF doit continuer à desservir les gares de marchandises de Rueil et du Pecq, il faut aussi modifier la répartition des voies.

- Le raccordement SNCF-RATP

A Nanterre, le raccordement SNCF-RATP se situe au niveau du débouché du tunnel du RER venant de la Défense, dans l'espace compris entre l'actuel boulevard des Provinces françaises, la rue de Rouen (actuelle RN 314) et la halte de La Folie.

À cet endroit, il existait des cafés, une pharmacie, les établissements Nuyts-frères, une fabrique de clôtures en béton. Cet îlot a été exproprié et démoli.

Cette jonction jusqu'au dépôt atelier RATP de Rueil est utilisée par les trains de travaux qui transportent les matériaux du RER et par les rames qui transitent depuis La Défense.



À gauche de la ligne Paris / Saint-Germain, plusieurs bâtiments comprenant l'usine Nuyts frères, des cafés, une fabrique de clôtures s'élevaient à l'emplacement du raccordement SNCF-RATP. (photo IGN)



Le raccordement SNCF-RATP, avec à gauche un bâtiment de la cité des Provinces françaises, à droite, la rue de La Folie bordée d'arbres et l'université. (Photo JRC)



Le tunnel du RER débouche sur la ligne Paris-Saint-Germain, au niveau du boulevard des Provinces françaises. À l'arrière plan, l'école des Provinces françaises. (Photo JRC)

- La nouvelle gare Nanterre-Ville

En 1970 commencent les travaux de construction du nouveau souterrain qui doit relier les deux quais et remplacer la passerelle qui enjambait les voies. La gare de Nanterre est démolie à partir de juin 1971, puis le bâtiment des voyageurs est complètement reconstruit (côté rue Béranger) : c'est un grand hall, très clair, dans lequel une batterie de tourniquets automatiques donne accès à la boutique du marchand de journaux et aux quais. Ces derniers sont allongés à 225 mètres et pourvus d'abris en verre, avec sièges en plastique coloré. Plusieurs boutiques, dont un bureau SNCF, sont ouvertes près de la gare. Au kilomètre 12, après la gare de Nanterre, un embranchement donne l'accès aux ateliers RATP et à la gare de marchandises de Rueil.

Le pont de Biais et le pont du Nord sont élargis et reconstruits.



La gare de Nanterre et un Standard, avant les travaux.



Une passerelle provisoire est réalisée au-dessus des caténaires, en attendant la construction du passage sous les voies. (Photo JRC)



Le nouveau bâtiment de la gare de Nanterre-Ville et le boulevard du Couchant.



La gare de Nanterre-Ville et sa galerie marchande du côté de la rue Béranger.



Le pont de Biaix élargi. (Photo JRC)

Le second tracé de la ligne

Un emplacement provisoire pour la gare de Nanterre-Université

En janvier 1970, la section ouest du RER, entre l'Étoile et La Défense est ouverte, puis en novembre 1971, la navette Étoile-La Défense est prolongée jusqu'à Auber.

Le 1^{er} octobre 1972, la navette de La Défense arrive à Saint-Germain-en-Laye. Elle emprunte le raccordement de faible rayon créé à l'origine pour permettre aux trains de rejoindre le dépôt atelier de Rueil. En attendant la création de la gare P prévue près de la Papeterie de la Seine, la nouvelle ligne est ouverte et une gare provisoire construite à une cinquantaine de mètres de la gare en bois de La Folie Complexe Universitaire.



La gare provisoire de Nanterre-Université, comprise entre les ateliers RATP et l'université, restera en place de 1972 à 2015.

L'emplacement provisoire devient définitif

Le projet de la gare P située avenue de la République est par la suite abandonné, ce qui provoque l'arrêt des travaux de la tranchée commencée à travers le périmètre de l'université. Ce tronçon, qui existe toujours sous l'université, sert de garage et d'entrepôt à la RATP.

Pourquoi cet abandon ■

En 1972, les projets prévus en 1964 ont évolué : les deux centres urbains qui devaient être créés, l'un à l'emplacement de la Papeterie de la Seine et l'autre dans la plaine de Montesson ne seront pas construits. La Papeterie de la Seine et les maraîchers de Montesson continuent leur activité. Les raisons qui justifiaient l'ouverture de la gare P disparaissant, l'emplacement de la gare provisoire devient définitif.



La tranchée du RER traverse l'université en direction du restaurant universitaire (bâtiment bleu) et de l'école du Petit-Nanterre (à droite). Sa construction sera arrêtée en raison de l'abandon du projet de gare P avenue de la République.

Le RER suit donc un virage très raide, qui explique le crissement des rails, lorsque les voitures entrent ou sortent du tunnel. La gare dite provisoire de Nanterre-Université est construite sur une plate-forme qui enjambe les voies de la SNCF et du RER.

En juillet 1974, la construction du mini centre commercial de la gare Nanterre-Université s'achève, tandis que commence la réalisation de la passerelle qui reliera la cité des Provinces-Françaises à la gare.



Le mini centre commercial de la gare Nanterre-Université, sur le boulevard des Provinces françaises. (Photo JRC)

Trois gares de RER à Nanterre

Le tronçon Saint-Germain/Auber est mis en service le 1er octobre 1972. Les dernières rames Standard circulent le 30 septembre 1972. Elles laissent la place aux voitures du MS 61, dont l'aménagement est particulièrement soigné : sièges confortables, éclairage par tubes fluorescents, chauffage ou ventilation par air pulsé. Autre avantage: le MS 61, avec ses trois voitures, peut transporter plus de voyageurs.

La gare de Nanterre-Université, maintenant desservie par le RER, donne la possibilité aux usagers de la ligne de Saint-Germain de continuer leur voyage en direction de Saint-Lazare. C'est à leur intention que le terminus SNCF a été fixé à Nanterre-Université, qui devient, de ce fait, gare de correspondance RER-SNCF.

La station Nanterre-Préfecture est ouverte en 1973, en vue de desservir la préfecture et le futur quartier du parc nord.



Les trains Standard laissent la place au MS 61.

Arrêt des RER aux trois gares de Nanterre.

Après l'inauguration de la ligne du RER Boissy-Saint-Léger/Saint-Germain-en-Laye le 8 décembre 1977, il est possible de rallier en un temps record les banlieues est et ouest et de traverser Paris plus facilement.

Toutefois, si la ville de Nanterre est desservie par trois stations de RER, toutes les rames ne s'arrêtent pas aux gares de Nanterre-Préfecture et Nanterre-Ville. De plus, la RATP ne met aux heures de pointe que six rames en circulation au lieu de neuf, ce qui dégrade les conditions de transport des voyageurs.

Le conseiller général, premier maire-adjoint de Nanterre, M. Baillet, ne manque pas d'attirer l'attention de la Régie sur ces problèmes. Dans une lettre en date du 9 février 1978, le directeur de la RATP explique que la légère réduction de la fréquence des trains est justifiée par la nécessité de limiter les acquisitions en matériel mono-courant, sous peine de se trouver, dans trois ans, en possession d'un parc pléthorique

parce qu'inutilisable sur les lignes interconnectées de la RATP et de la SNCF. L'exploitation de ces lignes, différentes dans leur alimentation électrique, nécessitera un matériel bi-courant, qui sera livré en 1979/1980 et qui permettra de renforcer substantiellement les lignes A et B du RER.

En 1980, les usagers ne voient pas la situation changer ; soutenus par les élus de Nanterre, ils réclament l'arrêt de tous les trains aux trois gares de Nanterre. Pour protester, ils arrêtent même en deux occasions, le RER à la gare de Nanterre (côté direction de Paris).



Pour protester contre le fait que tous les RER ne s'arrêtent pas aux stations de Nanterre-Ville et de Nanterre-Préfecture, des Nanterriens, soutenus par leurs élus, provoquent l'arrêt d'un RER en gare de Nanterre-Ville.

En 1981, le nouveau ministre des transports Charles Fiterman et le président de la RATP, Claude Quin mettent en place une nouvelle politique de développement de ce service public. À partir du 6 septembre 1982, de nouveaux horaires contribuent à améliorer les conditions de transport et de desserte de la ville. De 6 h 55 à 9 h 28 en direction de Paris et de 16 h 27 à 19 h 46 en direction de Saint-Germain-en-Laye, toutes les rames desservent les trois gares de Nanterre.

La réorganisation du réseau de bus

Le réseau de bus est réorganisé afin de desservir les nouvelles stations du RER.

La ligne 157 est modifiée et prolongée jusqu'à Nanterre-Ville et celle du 160 prolongée jusqu'à Nanterre-Préfecture par la cité Berthelot.

Une nouvelle ligne, la 304, est créée ; à Nanterre, elle relie les Quatre-Chemins (au Petit-Nanterre) à la place de La Boule, en passant par Nanterre-Université.

Installation des ateliers d'entretien de la RATP boulevard National

Ces ateliers de 37 000 m², installés au n° 166 du boulevard National à Nanterre, sont mis en service en 1970, à la place des ateliers SNCF, pour effectuer la maintenance des rames de la navette Étoile-La Défense. A partir de 1977, on y assure l'entretien technique et les visites de sécurité d'une partie des trains MS 61 de la ligne A. On y procède à la révision de matériels tels que des attelages, des pantographes, des

réservoirs et appareillages pneumatiques. L'entretien des véhicules de maintenance des infrastructures y est également effectué.



Les anciens ateliers SNCF situés à la limite de Rueil, servent de garage aux rames du MS 21.

LA LIAISON SNCF SAINT-LAZARE / NANTERRE / CERGY

D'importants ouvrages d'art vont à nouveau traverser la ville avec la réalisation de la ligne SNCF qui reliera la gare Saint-Lazare à Cergy-Pontoise.

La ville nouvelle de Cergy-Pontoise, dont la construction commence en 1970, est insuffisamment desservie par les transports en commun. Sa desserte, un temps envisagée par aérotrain depuis La Défense, est finalement abandonnée au profit d'une liaison ferroviaire Saint-Lazare-Nanterre-Cergy-Pontoise en 1976.

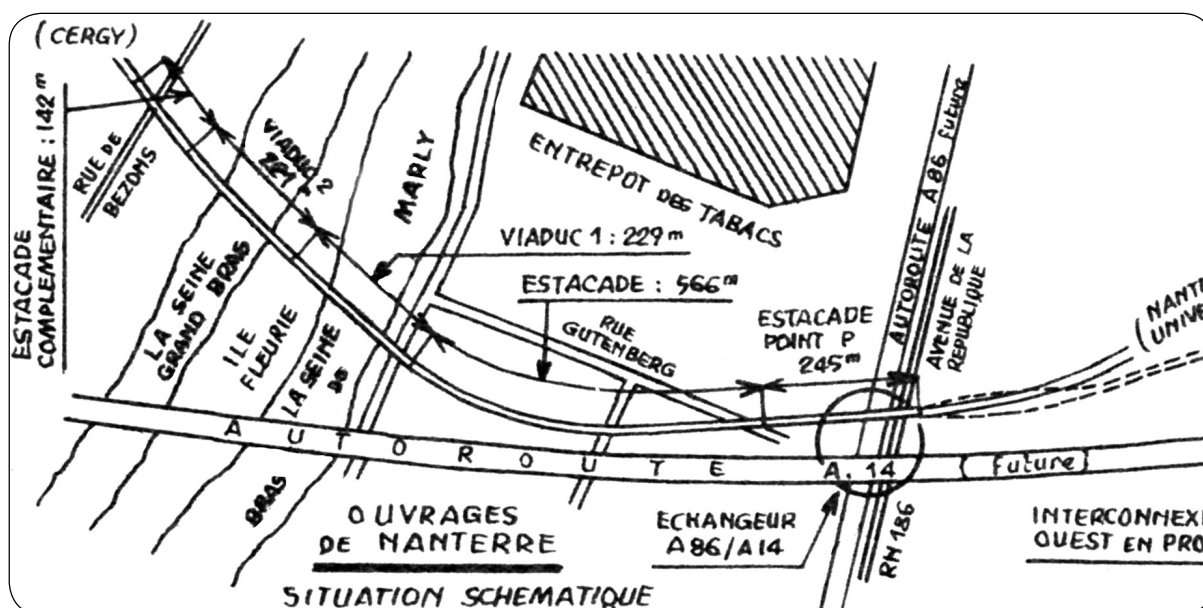


Schéma des ouvrages d'art prévus à Nanterre par la SNCF pour relier Nanterre-Université et Cergy-Pontoise. (Document *La Vie du Rail*).

Les aménagements envisagés à Nanterre

Venant de la gare Saint-Lazare, les trains doivent emprunter un tronçon nouveau de 3 400 mètres reliant Nanterre-Université à Houilles, ce qui implique la réalisation d'importants travaux et ouvrages d'art sur le territoire de Nanterre :

- ♦ À partir de la gare de Nanterre-Université, le premier ouvrage important est un pont rail à cinq travées sous lequel seront ménagés les cheminements piétonniers conduisant à l'université de Nanterre.
- ♦ Vient ensuite un talus s'infléchissant vers l'ouest et qui s'arrête au niveau de l'avenue de la République.

- ♦ De l'avenue de la République à la rue Gutenberg, autre ouvrage important : une estacade de 245 mètres (qui passe dans le périmètre de la cité Gutenberg où vivent des familles immigrées) et qui est conçue pour ne pas constituer de coupure au sol et gêner les aménagements futurs prévus par l'ÉPAD.
- ♦ Ensuite, une vaste estacade de 566 mètres à travées multiples qui rejoint la Seine.
- ♦ Enfin, un viaduc sur la Seine, qui est composé de deux ouvrages successifs, l'un de 229 mètres, l'autre de 221 mètres. Chacun réserve le dégagement de passes navigables d'une portée de 85 mètres pour chaque bras de la Seine.

Des travaux sont également prévus à la gare de Nanterre-Université : depuis 1972, une seule voie à quai en cul de sac est utilisée pour la réception et le départ des trains de Saint-Lazare. La future gare comportera trois voies, dont deux de passage et une en impasse, le terminus étant transformé en sas marchandises pour les convois destinés aux gares de Rueil et du Pecq.

Divers aménagements concernant l'environnement et la voirie doivent être réalisés, en particulier aux abords de la nouvelle gare de Nanterre-Université. Il s'agit de l'abattage des beaux arbres de la rue de La Folie, de la rectification de cette rue, de l'aménagement d'un parking dans l'université et d'une nouvelle passerelle au bâtiment des voyageurs (côté université).

Les conséquences pour Nanterre

Ces travaux, qui traversent Nanterre, nécessitent de nouvelles expropriations et démolitions.

L'estacade de 145 mètres jusqu'à la rue Gutenberg passe sur une partie du périmètre dans lequel est installée la cité Gutenberg, où ont été logées des familles qui vivaient auparavant dans des bidonvilles. À cette occasion, la municipalité souhaite que cette cité disparaisse et que le préfet, comme il s'y était engagé, relogé ses habitants.

Finalement, le préfet décide que quelques familles seront évacuées et relogées dans des immeubles de la zone B 1 de Nanterre.

La municipalité s'inquiète des nuisances que ce projet risque de provoquer pour les 700 foyers des immeubles «Anatole-France» situés entre l'avenue de la République et la station Nanterre-Université.



Le viaduc doit traverser une partie de la cité Blanche au niveau de la rue Gutenberg. Plusieurs familles seront évacuées et relogées.