



Les wagons SNCF entrent dans l'entreprise du ferrailleur Dupuy, rue des Guillaies. (Photo JRC)

## **L'IMPACT DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES SUR LE TERRITOIRE NANTERRIEN**

### **Une extension territoriale de plus en plus importante des installations ferroviaires**

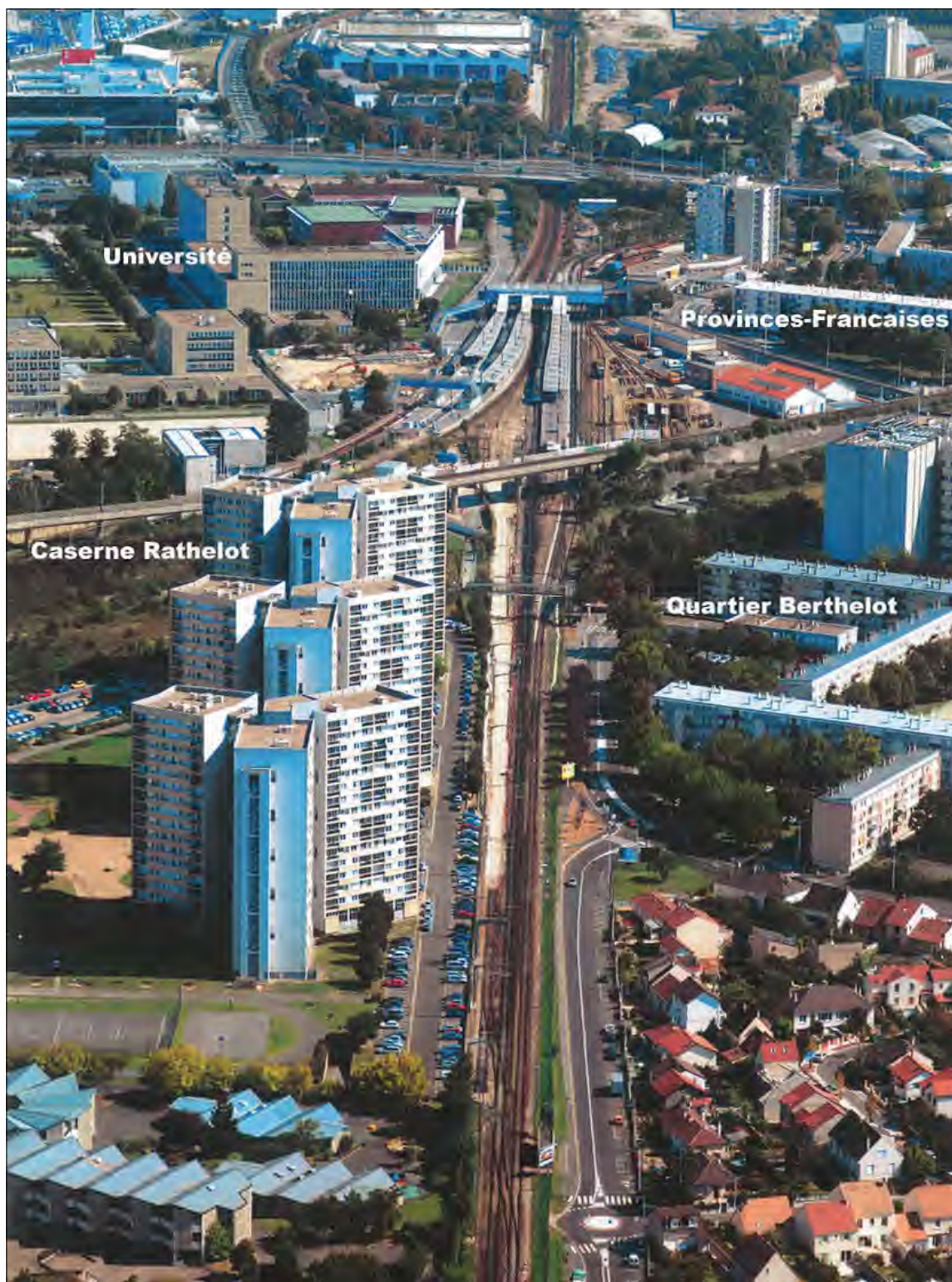
Les installations ferroviaires ont pris une extension territoriale de plus en plus importante car les besoins internes au réseau ont entraîné la création d'espaces consacrés au remisage, à l'entretien du matériel moteur, à la réparation des appareils de la voie, au stockage et à la distribution de matériel SNCF destiné à toute la France, auxquels s'est ajoutée l'emprise de la gare de marchandises de La Folie avec son faisceau et ses entrepôts. Ces installations s'étendent sur plusieurs hectares.

### **De vastes enclaves entièrement cernées par les voies de chemin de fer et le quartier du petit-Nanterre mis à l'écart du reste du territoire**

Les différentes voies ferrées et les emprises ferroviaires ont contribué à modeler le paysage urbain ; elles constituent des barrières qui découpent le territoire communal en créant un paysage segmenté. Elles forment des enclaves infranchissables qui isolent certains quartiers de la ville.

Toute la partie comprise entre le raccordement des lignes Paris-Rouen et Paris-Saint-Germain forme désormais une vaste enclave traversée par la rue Noël-Pons à laquelle on accède par le pont des Fondrières et un pont traversant le talus du raccordement à la ligne Paris-Rouen. La SNCF nomme d'ailleurs «îlot ferroviaire» toute la partie située entre les rues Harriot, Noël-Pons et le raccordement de La Folie. Le quartier du Petit-Nanterre, isolé par ces enclaves, se trouve mis à l'écart du reste du territoire nanterrien.

L'université et la cité Anatole-France sont enserrées par les lignes du RER : RER A Paris-Saint-Germain, RER Paris-Cergy et le raccordement des lignes de Versailles et de Rouen, elles-même doublées par la RN 314 (avec l'A 86, l'endroit est complètement cerné par les voies ferrées et les grandes routes). De même, dans le quartier des Groues, la gare de marchandises de La Folie constitue un autre îlot, cerné par les voies de chemin de fer et difficilement franchissable. Le pont de la rue de La Garenne qui, autrefois permettait le passage, est devenu une impasse.



Les différentes voies ferrées découpent le territoire de Nanterre et séparent les quartiers. Au premier plan à gauche la caserne Rathelot séparée du quartier Berthelot, à gauche, par le RER A (Saint-Germain / Boissy-Saint-Léger). Les barres Anatole-France et l'université sont coupées de la caserne Rathelot et des Provinces Françaises par la ligne SNCF et le RER de Cergy. L'îlot ferroviaire constitue une enclave qui isole le Petit-Nanterre.



La ligne Paris-Cherbourg et le raccordement des lignes Paris-Versailles et Paris-Cherbourg délimitent un vaste espace : l'îlot ferroviaire. Les bureaux de Rivage Défense et la centrale Énertherm sont construits à la place des anciens ateliers de la voie. Le périmètre des rues Noël-Pons et Harriot est occupé par les ateliers du Matériel du groupe dit de La Folie et par le centre de formation du personnel. Les installations du groupe dit de La Garenne ont été démolies.



Les voies ferrées en direction de Rouen isolent le Petit-Nanterre (au premier plan à gauche). Elles le séparent de l'îlot occupé par Rivage Défense et la centrale Énertherm, et le coupent de l'université. Le petit pont des Fondrières le relie à la rue Noël-Pons.

## Une ville traversée par de nombreux viaducs, sauts de mouton qui impactent le paysage

Le choix de réaliser la ligne SNCF Nanterre-Université-Cergy-Pontoise et l'interconnexion ouest du RER en aérien, ont conduit à construire des viaducs et saut de mouton qui barrent lourdement le paysage (sans compter les nuisances sonores liées aux passages des trains). Pour Nanterre, le passage en souterrain aurait été préférable, mais les demandes de la ville se sont heurtées au refus de la RATP et de la SNCF. À Paris, les impératifs techniques et économiques n'ont cependant pas empêché que la traversée soit souterraine.



■ ■ Saut de mouton et viaducs impactent le paysage. (Photos JRC)



## La désindustrialisation et ses effets sur le devenir des terrains ferroviaires

Le déclin des activités liées au transport des marchandises coïncide à Nanterre avec la désindustrialisation ; la SNCF ferme elle-même les ateliers de la voie le 31 décembre 1969 et ceux du matériel de La Folie en 1995.

## Le devenir des terrains SNCF RATP

La question se pose du devenir de ces territoires dédiés aux activités ferroviaires. Celui des anciens ateliers de la voie est un temps occupé par la société Cellulose de récupération Verdier-Dufour, entreprise de récupération de vieux papiers, puis Alcatel s'y installe dans des locaux neufs.

La SNCF garde les ateliers du matériel de La Folie et en loue une partie, qui est occupée provisoirement par des bureaux, un restaurant, un karting. L'avenir des halles construites par Simon Boussiron, qui sont en grande partie inoccupées, mais dont l'intérêt architectural est indéniable, reste posé.

Par ailleurs, la gare de marchandises de La Folie est sous-employée. Elle est essentiellement utilisée comme garage pour les rames du Transilien mises en service sur le réseau pendant les heures de pointe. Deux voies desservent l'entreprise Énertherm qui assure le chauffage et la climatisation des bâtiments de La Défense.

## Le projet de l'Épad

La gare de marchandises de La Folie et les ateliers de La Folie sont compris dans le périmètre d'opération d'intérêt national élaboré par l'Épad. De ce fait, leur avenir dépend de multiples intervenants : de la SNCF et de la RATP, propriétaires des lieux, mais aussi de l'Épad et de la municipalité de Nanterre, sans oublier la région, le département etc.

En 1990, l'Épad, qui fait le projet de prolonger l'axe historique de l'ouest de Paris, évoque la construction d'une gare TGV à l'emplacement de la gare de marchandises de La Folie. Cette gare pourrait desservir la Normandie sur le trajet d'une ligne à grande vitesse, mais la perspective n'est pas davantage définie.

La municipalité n'est pas opposée à l'idée d'une gare TGV, mais elle aimerait que les intérêts locaux soient pris en compte. Elle aspire à la réalisation de projets qui amélioreraient les transports en commun destinés aux Nanterriens et aux usagers, tels que le prolongement de la ligne n° 1 de métro et la création de lignes de banlieue à banlieue.

Au cours des années 1990, plusieurs études sont menées par la SNCF, la RATP, le Syndicat des transports d'Île-de-France et Normandie. Le programme Éole, la ligne TGV en direction de la Normandie et le contournement par l'ouest de l'agglomération parisienne, les liaisons rapides entre Normandie et Ouest parisien (LRNVS) mettent la gare La Défense-La Folie au cœur des projets.

Toutefois, si l'importance du site de la gare de marchandises de La Folie est évidente en termes de logistique, la multiplicité des interlocuteurs concernés et des enjeux, et les différentes échelles des questions à traiter compliquent toute prise de décision. À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, les questions relatives au devenir de la gare restent posées.



Vue aérienne montrant le faisceau de la gare de marchandises et ses entrepôts, le quartier des Groues et entre le boulevard Arago et les ateliers de La Folie, un territoire qui mêle les locaux des centres de formation SNCF, des entrepôts, une déchetterie, des terrains en friche. Au fond à droite, le Petit-Nanterre.