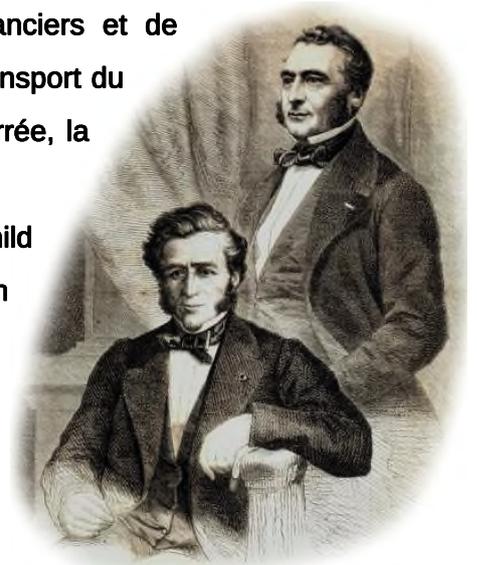

LA LIGNE PARIS-SAINT-GERMAIN EN 1837

LE PROJET PAR SES CRÉATEURS

La création de la ligne Paris-Saint-Germain en 1837, dédiée au transport des voyageurs, marque un changement important dans les moyens de communication, qui jusqu'alors conservaient le rythme imposé par la force musculaire des hommes, des animaux ou par le souffle des vents.

Si une minorité bien informée, composée d'ingénieurs, de financiers et de membres de la cour de Louis-Philippe, sait que depuis 1831 le transport du charbon entre Saint-Étienne et la Loire s'effectue sur une voie ferrée, la plupart des Français en ignorent l'existence.

En 1835, sous l'influence des frères Péreire, du banquier Rotschild et de l'ingénieur Flachat, qui pensent que le chemin de fer est un moyen d'augmenter la richesse publique par le développement de l'activité industrielle, commerciale et agricole, le gouvernement adopte un projet de loi pour la construction d'un chemin de fer de Paris à Saint-Germain.



Portraits d'Émile et Isaac Péreire.

Ses objectifs

Ce projet, en apparence modeste (la ligne n'a que 18 kilomètres) est loin de n'être qu'une attraction nouvelle offerte aux Parisiens, comme l'ont prétendu beaucoup de contemporains. Il est en fait conçu pour familiariser le public avec ce nouveau mode de locomotion, pour lui prouver que les méfaits attribués au chemin de fer sont imaginaires et qu'il est beaucoup plus rapide que les autres transports.

Dans l'esprit des concepteurs, cette ligne doit être l'amorce de tout un réseau. Sa réussite doit décider les milieux financiers à apporter leur soutien à la création d'autres lignes raccordées à la première, en direction de Poissy, Nantes et Rouen.

Son trajet

Situé aux portes de Paris, le projet présente l'avantage de ne pas exiger un gros investissement : la ligne débute à Paris, place de l'Europe, traverse trois tunnels, franchit une première fois la Seine sur le pont d'Asnières, puis rejoint Clichy, Colombes et Nanterre en direction de Rueil, Chatou, Le Vésinet et Le Pecq. Elle s'arrête au pied du coteau de Saint-Germain, car les locomotives ne sont pas assez puissantes pour monter le dénivelé de 51 mètres entre la Seine et la ville de Saint-Germain. Le voyage de Paris au Pecq s'effectue en trente minutes.



Dès son ouverture, la ligne connaît un succès immédiat ; en 1839, le nombre de voyageurs dépasse le million. Elle marque le début de l'expansion des chemins de fer en France au cours du XIX^e siècle.

LE CHEMIN DE FER À NANTERRE

Lorsqu'en 1835, les gazettes annoncent qu'une voie ferrée, et non pavée, va être construite entre Paris et Saint-Germain, voie sur laquelle circuleront des voitures traînées par une machine actionnée par la vapeur, quelles réactions provoquent-elles? Beaucoup n'y croient pas, ils pensent que cette machine est dangereuse, qu'elle éclatera, que sa fumée ruinerait les récoltes et empoisonnerait les villes, que les voyageurs suffoqueraient, ne pouvant supporter les effets de la vitesse. De leur côté, les adeptes de Saint-Simon défendent ce projet qui doit diminuer les distances, rapprocher les hommes, faciliter les échanges commerciaux et transformer la vie sociale et économique de la France.

Nanterre en 1835

Dans ce contexte, le maire de Nanterre, M. Sanson de Pongerville, est prévenu par le préfet de la Seine, le 19 décembre 1835, qu'un projet de chemin de fer est déposé au bureau de la sous-préfecture.

Nanterre est alors un village de 2 590 habitants, qui vit essentiellement de l'agriculture. Vignerons, cultivateurs, artisans, carriers, charcutiers, boutiquiers vivent en majorité groupés dans le bourg, même si quelques propriétés se sont établies hors les murs. La vigne et les céréales sont destinées à alimenter la capitale, comme l'est également la viande de charcuterie vendue par les charcutiers forains.

« À Nanterre, trois ponts et deux passages à niveau sont nécessaires pour rétablir les circulations de part et d'autre de la voie ferrée »



Image d'Épinal illustrant le passage du chemin de fer.

Dans cette bourgade rurale, l'exploitation du sous-sol constitue une autre ressource, pratiquée par les maîtres-carriers aidés des carriers. Deux fabriques de colle, de gélatine et de noir animal, une de graisse et de suif industriel et l'usine de La Folie où sont produits de l'acide sulfurique et les bougies dites du soleil complètent ces activités.

Les expropriations

En décembre 1835, les Nanterriens prennent connaissance du tracé de la future ligne. À Nanterre, elle traverse des terres de cultures et de pâtures, situées aux lieux-dits les Fondrières, la Folie, les Colombiers, les Quignons, les Étangs-Bécharde, le Moulin-Allard et le Vieux-Pont. Les expropriés sont nombreux en raison de l'étroitesse des parcelles : le chemin de fer coupe 653 propriétés. Certains propriétaires, comme la commune, sont expropriés de plusieurs terrains.

Les négociations commencent rapidement. À Nanterre, un seul propriétaire s'oppose à cette expropriation. Le 6 juin 1836, le maire, Sanson de Pongerville, est autorisé à traiter avec la Compagnie de chemin de fer pour les fonds et récoltes des trois terrains appartenant à la commune. Le 19 avril 1837, après avoir vérifié que les mesures des terrains correspondaient à celles de la Compagnie, le conseil municipal accepte l'offre qui lui est faite et consent à la vente des trois pièces pour 725, 66 francs.

TRANSFORMATIONS PROVOQUÉES PAR L'INSTALLATION DE LA LIGNE

Les travaux, menés rapidement, sont terminés en deux ans.

En août 1836, le tunnel des Batignolles est percé, en novembre la construction du pont d'Asnières lancée.

À Nanterre, la voie ferrée passe en tranchée, puis sur un talus, ce qui exige la réalisation de terrassements et d'ouvrages d'art (ponts). Selon le journal *Le Constitutionnel*, en mai 1836, le ministre de la guerre permet qu'un détachement de six ou sept cents hommes soit chargé des travaux de terrassement sur les communes de Nanterre et Rueil.

A Une tranchée, creusée au niveau de La Folie, sépare l'usine de produits chimiques de La Folie du chemin de Nanterre à Colombes (future rue Noël-Pons). Cette fabrique de soude artificielle, ouverte en 1808 par deux scientifiques, Darcet et Anfray, est une des plus importantes usines de chimie lourde de France. En 1837, elle appartient à MM Poizat oncle, qui y produisent de l'acide sulfurique et des bougies dites du soleil. Un pont édifié au-dessus de la voie ferrée sera donc nécessaire pour relier l'usine au chemin de Nanterre à Colombes. Sa construction commence à la mi-mars 1836.



État actuel du pont piétonnier qui enjambe la voie ferrée près des ateliers de La Folie. Ce pont reliait l'usine de produits chimiques de La Folie (qui serait située actuellement rue Hanriot) au chemin de Nanterre à Colombes (actuelle rue Noël-Pons).

B De même, la mise à niveau des voies exige l'**édification d'un remblai** d'environ 800 mètres (situé actuellement de la rue Pascal jusqu'au Vieux-Pont), qui obstrue le passage des routes.

C Pour rétablir les circulations, **deux passages à niveau sont prévus** : l'un pour que la rue de Colombes puisse traverser la voie et continuer son trajet en direction de la commune voisine ; l'autre, proche de la future gare, permettra de relier le bourg à la route de Bezons.

D De même, **plusieurs ponts ferroviaires** doivent enjamber les routes : le pont de Biais, qui permettra le passage sur la vieille route de Nanterre à Chatou (extrémité de la rue Henri-Barbusse), et celui du Vieux-Pont, situé à la limite de Nanterre et de Rueil.

Après Nanterre, la voie ferrée franchit deux ponts de bois construits sur la Seine, l'un sur le bras de Marly, l'autre sur le bras de Croissy, en direction de Chatou et du terminus, la gare du Pecq. Le train ne pouvant franchir la pente, il faudra attendre la création du chemin de fer atmosphérique en 1847, pour élever les convois jusqu'à Saint-Germain.

Le jeudi 24 août 1837, la ligne est inaugurée en grande pompe. La reine Marie-Amélie, le duc d'Orléans, la duchesse, les jeunes princesses, le duc d'Aumale et le duc de Montpensier démontrent qu'il est possible de voyager en train en toute sécurité.



Le pont de Biais était à l'origine construit en bois.

LES PROBLÈMES POSÉS PAR LE REMBLAI DU CHEMIN DE FER

Le chemin de fer partage le territoire nanterrien en deux, ce qui pose un certain nombre de problèmes :

A Le remblai bouche le chemin du Quignon. Les cultivateurs sont gênés pour rentrer leurs récoltes et exigent, comme la Compagnie l'avait promis, un chemin de remplacement partant du passage à niveau jusqu'à la fabrique de colle et de noir animal de M. Nyon.

B Si la Seine inonde la plaine située à la limite de Rueil, son écoulement par la voûte maçonnée pratiquée sous la route de Chatou ne sera plus possible, car le chemin de fer forme une digue qui retient les eaux. Les Nanterriens demandent la construction d'une nouvelle voûte en pente, parallèle à l'ancienne, de façon à éviter ce grave inconvénient qui empêcherait toute récolte.

C Les deux fossés d'égouts de la commune passant aux lieux-dits les Quignons et au Vieux-Pont ont été canalisés sous deux tunnels voûtés construits sous le talus du chemin de fer. Le conseil municipal demande à la Compagnie soit de se charger de leur curage et de leur entretien, soit de lui verser une indemnité annuelle.

D Le conseil municipal réclame également une indemnité pour une portion de terrain envahie par la Compagnie au lieu-dit le Moulin-Allard et pour l'abattage de 52 peupliers appartenant à la commune¹.

Ces trois derniers problèmes semblent avoir trouvé une solution rapide, mais c'est seulement en juillet 1841, que l'emplacement nécessaire pour construire un nouveau chemin de six mètres de large est cédé à la commune sur les terrains appartenant à la société, latéralement au chemin de fer, entre le rond point de la station et l'aqueduc recevant les eaux de Nanterre. Le chemin du Quignon, allant de l'aqueduc au pont de Biais sera porté à 5 mètres et raccordé au précédent.

En contrepartie, la confection et l'entretien du chemin seront exécutés à la charge de la commune qui cède à la Compagnie la parcelle de terrain située le long du chemin de Bezons et attenante aux terrains de la société.

Cet accord donnera naissance aux futures rue Béranger et avenue Henri-Martin.

LA GARE ET UN SERVICE D'OMNIBUS DE NANTERRE À RUEIL DE 1938 À 1844

Sa situation

En 1838, une deuxième voie est installée et les stations de Nanterre, Chatou et Asnières sont ouvertes. La gare de Nanterre est construite non loin du bourg, sur le chemin aux Vaches (future rue du Chemin-de-fer, puis Maurice-Thorez). Elle comprend, au rez-de-chaussée le bureau du chef de gare, la billetterie, la salle d'attente ouvrant sur le quai et à l'étage le logement du chef de gare.

1 Séance du conseil municipal du 28 juin 1837.



◀ Le passage à niveau, situé près de la gare, permet de rétablir la circulation entre le bourg et la route de Bezons (cliché 1900).

► La gare, ouverte en 1838, est construite du côté du village.



Sa desserte

La gare de Nanterre est desservie par seize trains par jour dans chaque sens. Le départ des trains depuis Paris a lieu de 7 h 35 à 22 h 05 et depuis Saint-Germain de 7 heures à 22 heures.

La ligne Paris-Saint-Germain connaît un grand succès : au cours de l'année 1839, 1 302 486 voyageurs l'ont empruntée et 136 601 voyageurs ont fréquenté la gare de Nanterre. La plus grande affluence à Nanterre se situe de mai à octobre, les voyageurs étant les plus nombreux le dimanche et le lundi.

État du mouvement des voyageurs et des recettes par stations, PENDANT L'ANNÉE 1839.

MOIS.	SAINT-GERMAIN.		NANTERRE.		CHATOU.		ASNIÈRES.		TOTAL.	
	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.	Voyageurs.	Recettes.
		FR. C.		FR. C.				FR. C.		FR. C.
Janvier...	55,475	48,505 50	7,530	5,746 90	4,400	2,544 50	5,269	1,174 40	70,660	55,769 40
Février...	47,519	41,280 25	6,224	5,087 20	5,756	2,122 40	2,950	1,055 80	60,229	47,525 65
Mars...	68,362	61,060 75	8,054	4,000 10	4,785	2,778 80	5,916	1,426 70	85,513	69,266 55
Avril...	81,787	75,048 25	8,977	4,451 »	4,918	2,905 50	4,828	1,780 »	100,510	85,082 55
Mai...	127,454	159,015 50	15,452	8,295 »	7,216	4,437 20	7,762	2,975 85	157,864	154,745 55
Juin...	150,145	140,545 50	15,794	7,485 55	8,780	5,075 80	9,876	5,475 40	160,966	157,178 25
Juillet...	127,556	156,767 50	14,611	7,994 10	9,297	5,749 60	10,268	5,977 »	161,512	154,468 20
Août...	108,748	116,541 50	14,695	8,094 53	9,505	5,752 50	10,447	4,004 05	145,395	154,082 20
Septembre...	98,076	104,380 »	16,422	9,051 55	8,463	5,175 70	8,558	5,547 55	152,101	122,154 60
Octobre...	74,754	79,229 »	12,874	7,041 90	7,716	4,759 50	6,442	2,449 90	101,756	95,480 50
Novembre...	48,551	50,755 »	9,614	5,151 55	5,529	5,521 20	4,275	1,611 15	67,847	60,856 70
Décembre...	42,945	45,082 »	8,985	5,050 90	4,568	2,705 70	4,059	1,576 75	60,555	54,405 55
TOTAUX...	1,011,688	1,056,916 75	156,601	75,517 70	78,659	47,921 80	75,558	28,852 55	1,502,486	1,186,988 80
									Abonnemens.....	» » 4,555 50
									Bagages.....	» » 25,056 40
Tableau du nombre de voyageurs en fonction des mois en 1839.									TOTAL GÉNÉRAL.....	1,502,486 1,211,578 70

Résultat du mouvement des voyageurs et de la recette par jours de semaine et par stations pendant le même exercice.

JOURS.	SAINT-GERMAIN.		NANTERRE.		CHATOU.		ASNIÈRES.		TOTAL PAR JOUR DE SEMAINE.	
	Voyageurs	Recettes. FR. C.	Voyageurs	Recettes. FR. C.	Voyageurs	Recettes. FR. C.	Voyageurs	Recettes. FR. C.	Voyageurs	Recettes. FR. C.
Dimanches.	258,205	266,957 50	52,148	21,741 60	17,464	12,920 50	20,496	9,112 50	328,515	310,711 90
Lundis. . . .	154,151	155,986 »	26,757	12,850 »	15,025	7,555 15	12,959	4,787 90	206,832	180,957 05
Mardis. . . .	119,959	122,280 75	17,460	8,678 60	10,794	6,219 90	8,892	5,165 75	157,085	140,545 »
Mercredis..	115,519	118,647 50	15,444	7,749 70	9,556	5,490 75	8,064	2,850 80	148,563	154,758 75
Jeudis. . . .	161,556	164,085 50	16,666	8,291 45	10,174	5,799 40	10,148	5,667 55	198,544	181,843 90
Vendredis..	91,684	94,512 25	12,280	6,101 90	7,952	4,552 45	6,606	2,525 15	118,522	107,292 50
Samedis. . .	110,854	114,667 25	15,866	7,924 45	9,694	5,605 65	8,415	2,922 55	144,827	151,119 70
TOTAUX. . .	1,011,688	1,056,916 75	156,601	73,517 70	78,659	47,921 80	75,558	28,851 80	1,502,486	1,186,988 80

Tableau du nombre de voyageurs en fonction du jour de la semaine en 1839.

Le service d'omnibus de 1838 à 1844

De 1838 à 1844, un service d'omnibus partant de la gare de Nanterre, dessert Rueil et Bougival. Chaque jour, les omnibus effectuent 16 voyages. En 1842, sur 210 000 voyageurs à destination de Nanterre, 84 248 ont été transportés à Rueil et Bougival par omnibus. Après l'ouverture de la gare de Rueil en 1844, il n'y a que 123 609 voyageurs pour Nanterre et 98 259 l'année suivante.

LES PRINCIPALES DESTINATIONS DEPUIS NANTERRE APRÈS 1844

Paris et Saint-Germain sont les destinations principales des voyageurs qui partent de la gare Nanterre.

Voici le nombre de voyageurs allant de Nanterre à Paris :

42 458 en 1846 ; 31 933 en 1848 ; 35 194 en 1850 ; 48 405 en 1853.

Celui des voyageurs allant de Nanterre à Saint-Germain :

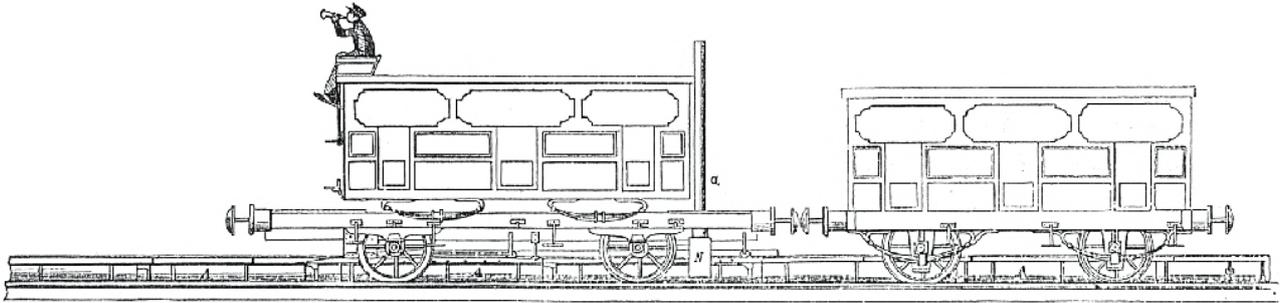
9 115 en 1846 ; 6 380 en 1848 ; 6 945 en 1850 ; 8 275 en 1853.

LE CHEMIN DE FER ATMOSPHÉRIQUE

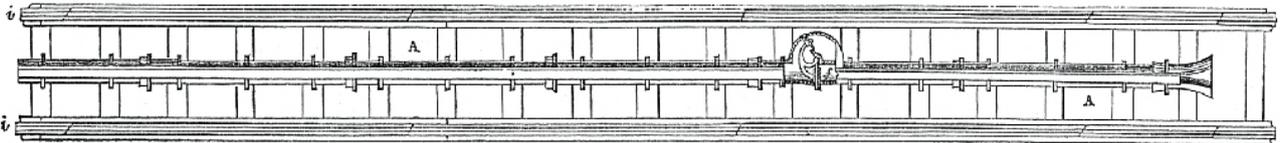
L'expérience du chemin de fer atmosphérique

Les locomotives s'arrêtent au Pecq car elles ne sont pas assez puissantes pour franchir la côte de Saint-Germain. Une nouvelle technique mise au point en Angleterre, le chemin de fer atmosphérique, permet d'envisager de prolonger la ligne jusqu'à Saint-Germain.

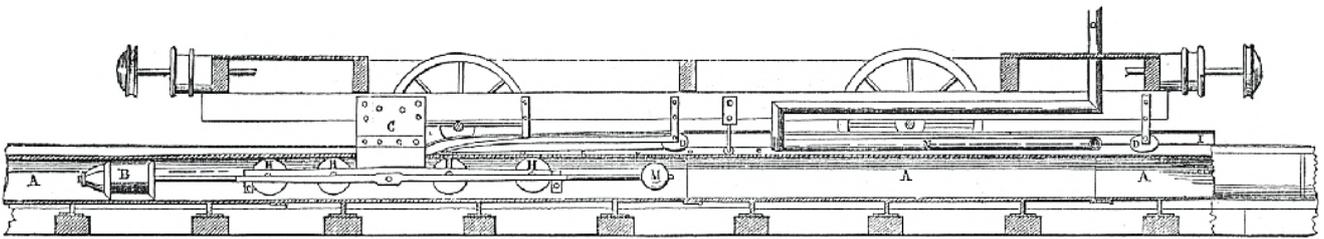
Craignant que la France ne soit dépassée par cette nouvelle technologie, le 5 août 1844, les chambres votent d'abord le projet d'un essai de chemin de fer atmosphérique et accordent une subvention de 1 800 000 francs pour sa réalisation.



(Fig. 1. — Élévation d'un convoi en marche sur un chemin de fer atmosphérique.)



(Fig. 2. — Plan du chemin de fer atmosphérique et Vue de la soupape d'entrée f.)



(Fig. 3. — Coupe longitudinale suivant l'axe du tube de propulsion.)

Le chemin de fer atmosphérique d'après *L'Illustration*, en 1843.

Le ministre des Travaux publics, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, la ville de Saint-Germain (qui donne 200 000 francs), signent ensuite des conventions pour que l'essai se déroule entre Nanterre et Saint-Germain.

Il s'agit d'équiper la ligne d'un tube métallique fixé entre les rails, dans lequel de puissantes pompes aspirent l'air. Ces dernières déplacent un piston duquel le convoi est solidaire.

Cette expérience doit montrer le fonctionnement du chemin de fer atmosphérique en plaine, de Nanterre au Vésinet, puis dans une montée, du Pecq à Saint-Germain.

Les travaux et leur abandon provisoire

A partir de Nanterre, on prévoit d'installer entre les rails d'une des voies, un tube atmosphérique d'environ 5 kilomètres. Ensuite, partant d'un embranchement situé vers l'extrémité du bois du Vésinet, une voie entièrement nouvelle, traversant la Seine, doit s'élever pour gravir la côte jusqu'à Saint-Germain. Par cette extension, le tube propulseur doit conduire les convois jusqu'au centre de la ville de Saint-Germain. Les travaux commencent le 15 avril 1845. A la fin de l'année 1845, la construction des bâtiments destinés à recevoir les machines pneumatiques est terminée à Nanterre et à Chatou. Ces bâtiments sont dotés de cheminées de grande hauteur pour créer un tirage puissant dans les foyers. En 1846, la machine, réalisée par la Société Meyer de Mulhouse, est mise en place à Nanterre. Toutefois, le projet prend du retard car les usines métallurgiques françaises ont des difficultés à fabriquer les tubes de

propulsion qui leur ont été commandés. Afin de ne pas perdre trop de temps, l'expérience de chemin de fer atmosphérique est alors limitée à l'établissement d'une circulation régulière du Pecq à Saint-Germain. La partie comprise entre Nanterre et Le Vésinet est provisoirement abandonnée.

Depuis Le Pecq, la ligne est équipée du système atmosphérique. Les travaux sont terminés le 15 avril 1847. L'expérience est un succès : les convois gravissent la côte et les voyageurs accèdent en train jusqu'à Saint-Germain-en-Laye.

L'abandon définitif de l'expérience entre Nanterre et Le Vésinet

En juillet 1847, le gouvernement accepte que la Compagnie du chemin de fer soit dispensée de poursuivre l'expérience du système atmosphérique entre Nanterre et Le Vésinet, en raison des dépenses importantes à engager. Le projet entre Nanterre et Le Vésinet est donc complètement abandonné.

Une féculerie dans le bâtiment de la machine atmosphérique

Dans le bâtiment de la machine atmosphérique, les machines fixes semblent avoir été vendues au cours de l'année 1851². Les locaux ainsi libérés sont loués à M. de Callias qui y installe une féculerie en 1857. Cette dernière a la particularité de fabriquer de la fécule à partir de marrons d'Inde (et non de pommes de terre ou de céréales, comme la plupart des féculeries). M. de Callias a en effet imaginé un procédé pour extraire l'amidon des marrons d'Inde sans les décortiquer, ce qui a l'avantage de rendre cette fabrication compétitive par rapport aux substances analogues.

Les marrons d'Inde proviennent des environs de Paris (un cultivateur de Rueil en a fourni à lui seul, vingt charrettes, le parc de Saint-Cloud 60 000 kilogrammes et les Tuileries une vingtaine de sacs). Il en vient également par chemin de fer et même par bateau. En 1857, le poids total utilisé s'élève à 210 000 kilogrammes. Les marrons sont conservés en plein air, sur le sol sablonneux, en tas d'une épaisseur de 50 à 60 centimètres.

Six personnes, quatre ouvriers, un enfant et un contre-maître, travaillent dans cette féculerie, qui est équipée d'une machine à vapeur de 12 chevaux, de rouleaux, tamis et autres petits instruments.

Toute la production est vendue d'avance à un commerçant en produits chimiques à un prix supérieur au prix de l'amidon de froment, car c'est un produit de grande qualité.

M. de Callias reçoit, en 1857, la médaille d'or à l'effigie d'Olivier de Serres, pour avoir résolu le problème d'une fabrication industrielle de fécule avec les fruits du marron d'Inde, sans décortication préalable.

Le système atmosphérique du Pecq à Saint-Germain sera abandonné en 1860, avec l'arrivée de locomotives plus puissantes, capables d'effectuer la montée de Saint-Germain. Le bâtiment de la machine atmosphérique de Nanterre sera démoli.

2 Rapport d'Emile Péreire, Assemblée générale ordinaire du 27 mars 1852.