

Pendant cette première moitié du XX^e siècle, Nanterre devient une ville industrielle dont la population s'accroît régulièrement : on compte 27 042 habitants en 1921, 35 841 en 1926, 42 978 en 1931, 46 065 en 1936.

De nombreuses entreprises, dans les secteurs de la construction automobile, de la métallurgie, de la chimie, des industries alimentaires, pharmaceutiques, de la parfumerie et une multitude de petits ateliers de sous-traitants, envahissent les terres agricoles.

Dans cette ville en pleine évolution, les activités ferroviaires ne vont plus seulement se limiter au transport des voyageurs. L'électrification des lignes de la banlieue rive droite entraînera l'installation à Nanterre de deux vastes ateliers: les ateliers de La Folie et les ateliers de la Voie, consacrés à des activités d'entretien, de remisage des matériels roulants et à la fabrication et l'entretien des appareils de la voie. Un centre de formation des apprentis sera ouvert à côté des ateliers de La Folie. Des gares de marchandises seront créées pour répondre aux besoins liés à la forte croissance de l'activité industrielle.

L'ÉLECTRIFICATION DES LIGNES DE LA BANLIEUE OUEST

LA LIGNE DE VOYAGEURS PARIS-SAINT-GERMAIN ET LE TRANSPORT DES NANTERRIENS EN 1900

Au début du XX^e siècle, les Nanterriens ont de nombreuses raisons d'être mécontents des conditions de transport sur la ligne Paris-Saint-Germain.

Une gare trop petite et encombrée de colis

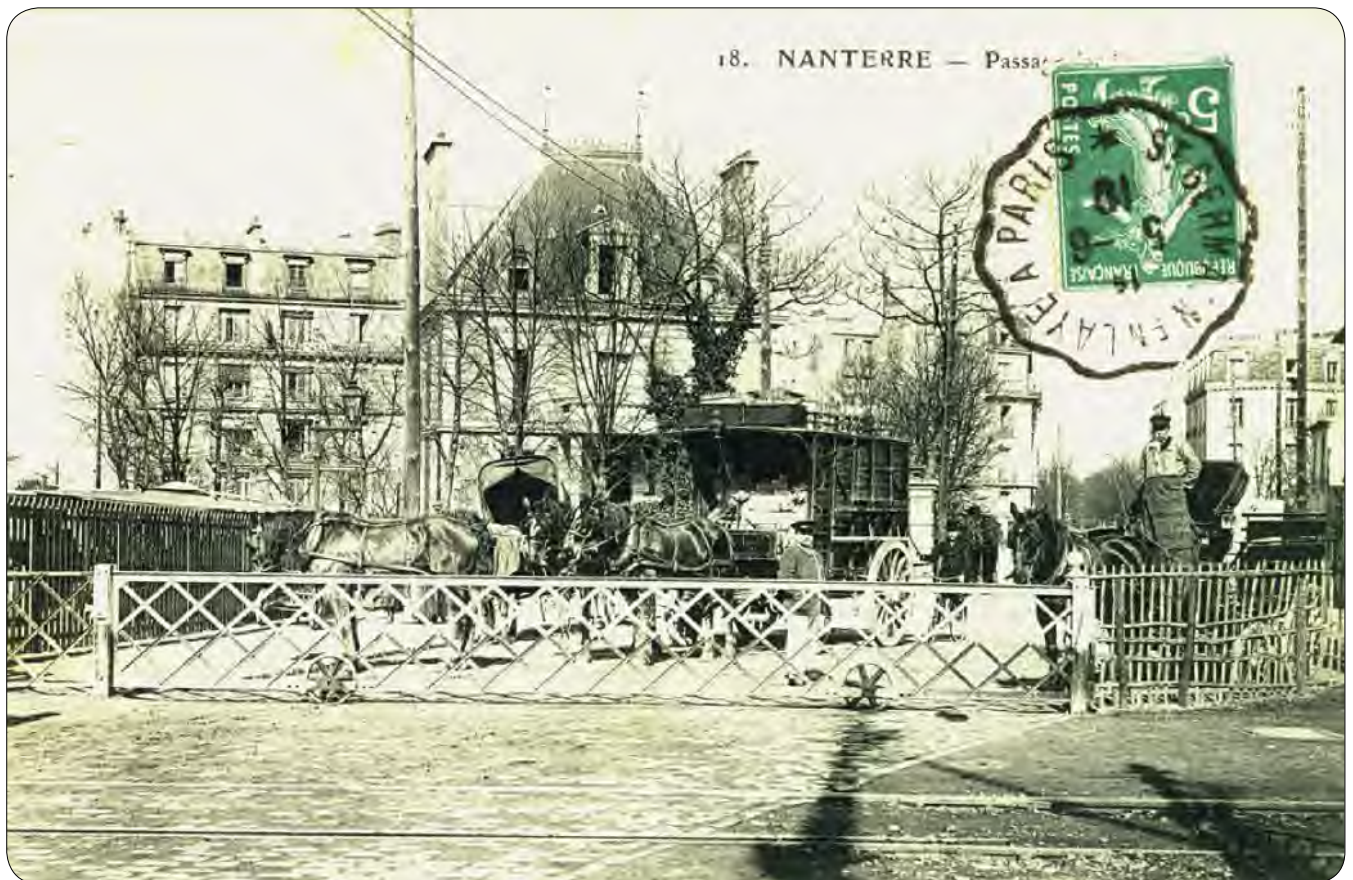
À plusieurs reprises, le conseil municipal se plaint auprès de la Compagnie de l'Ouest du mauvais état de la gare (dont il demande la reconstruction) et de son exigüité. Les paquets et colis envahissent les quais d'embarquement et les bagages sont remisés dans la lampisterie et dans la salle d'attente (déjà exigüe), ce qui oblige les voyageurs à attendre le train dehors par tous les temps.

En 1907, la compagnie décide d'agrandir le magasin en lui ajoutant une travée de l'abri des voyageurs ; cet abri conservera la même surface, car la lampisterie qui s'y trouve sera reportée dehors, dans une guérite.

Autre sujet de mécontentement : la fermeture prolongée du passage à niveau provoquée par le stationnement des trains de messageries à la gare de Nanterre. Une lettre de protestation du maire sera nécessaire pour que les trains s'arrêtent en un point permettant de dégager complètement le passage à niveau!



La salle d'attente et l'abri réservé aux voyageurs sont occupés par des paquets et colis, ce qui oblige les usagers à attendre le train dehors.



La fermeture prolongée du passage à niveau crée de longues attentes.

DE NOMBREUX RETARDS

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

Selon la Compagnie de l'Ouest, la ligne de Saint-Germain est parcourue, chaque jour, par 213 trains dans chaque sens, ce qui dépasse les limites de trafic couramment admises. 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.

Afin d'améliorer le trafic, elle envisage d'électrifier les lignes de la banlieue rive-droite.

L'ÉLECTRIFICATION, UNE AMÉLIORATION DEVENUE NÉCESSAIRE

En 1909, l'administration des chemins de fer de l'État achète la Compagnie de l'Ouest et se lance à son tour dans l'élaboration de projets visant à améliorer les installations de la gare Saint-Lazare et à électrifier les lignes de la banlieue rive droite.

En passant de la traction à vapeur à la traction électrique, le mode d'exploitation pourra être amélioré. En effet, des manœuvres longues et compliquées (pour la mise en tête ou le retrait des locomotives à vapeur) seront évitées avec l'utilisation de trains réversibles et décomposables. Les rames automotrices à composition variable permettront de proportionner le nombre de places offertes à celui des voyageurs à transporter au cours de la journée. Il sera ainsi possible d'augmenter la vitesse commerciale.

En 1911, la situation est toujours la même. Les maires, dont les communes sont desservies par la ligne Paris-Saint-Germain, demandent à la Compagnie des chemins de fer de l'État que des mesures soient enfin prises pour rétablir la régularité du service. Ils désirent connaître le degré d'avancement des travaux d'électrification des lignes de banlieue.

Pour expliquer les retards, le directeur de l'administration des chemins de fer de l'État, M. Claveille évoque de nouvelles mesures réglementaires concernant la sécurité, qui conduisent à multiplier les arrêts des trains⁶. Pour y remédier, un nouveau mode de signalisation doit être mis en place.

Les travaux engendrés par la réalisation de nouvelles voies (qui faciliteront la circulation des trains) et l'encombrement des gares de petite vitesse des Batignolles, de Bécon-les-Bruyères, de La Garenne et Puteaux Suresnes constituent également les causes de ces retards (les trains sont obligés d'attendre d'être déchargés sur les voies réservées aux trains de voyageurs). La création de nouvelles gares de marchandises à Rueil et à Nanterre, à La Folie, pourra résoudre ce problème, en répondant à la totalité des besoins.

⁶ - Lettre du Directeur des Chemins de fer de l'État, 28 novembre 1911, dossier 202, archives communales de Nanterre.

En ce qui concerne l'électrification, la décision ministérielle a été prise le 18 août 1910, mais le décret d'application indispensable pour procéder aux expropriations, n'est pas encore paru.

LE SECTIONNEMENT DE LA LIGNE PARIS-SAINT-GERMAIN

Protestation des Nanterriens

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. C'est la raison pour laquelle les Nanterriens ne doivent pas subir un temps de trajet plus long 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 elle proteste contre tout projet de sectionnement et insiste pour que tous les trains, dans les deux sens, s'arrêtent à Nanterre. Elle demande le retour à l'organisation d'autrefois lorsque la correspondance des trains s'établissait à Asnières⁷.

La réponse de la Compagnie des chemins de fer de l'État

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.

Il n'est pas question de revenir au régime des correspondances à Asnières. Avant 1892, les correspondances s'établissaient à Asnières, mais le raccordement de Bécon-les-Bruyères à La Garenne, construit en 1892, pour décharger l'unique voie sur laquelle circulaient les trains de Saint-Germain, de Mantes, du Havre, de Cherbourg et de Dieppe par Pontoise, a permis de reporter à La Garenne-Bezons le point de correspondance et de supprimer l'arrêt à Asnières des trains de Saint-Germain passant par voie directe. Le rétablissement de l'arrêt à Asnières augmenterait la durée des trajets et apporterait de nouvelles entraves à la circulation des trains entre Asnières et Paris⁸.

7 - Extrait du registre de délibérations, 31 mars 1911, dossier 202, archives communales de Nanterre.

8 - Lettre du Directeur des Chemins de fer de l'État, 10 avril 1911, dossier 202, archives communales de Nanterre.