

Jeannine Cornaille

Depuis 1837

LE RÉSEAU FERRÉ À NANTERRE

Source de développement et de ruptures urbaines



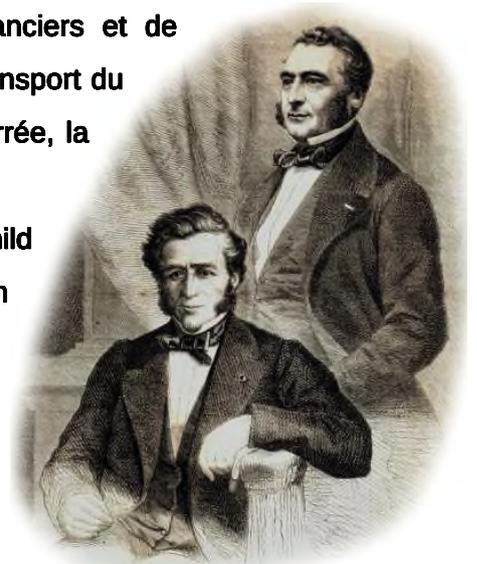
LA LIGNE PARIS-SAINT-GERMAIN EN 1837

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.

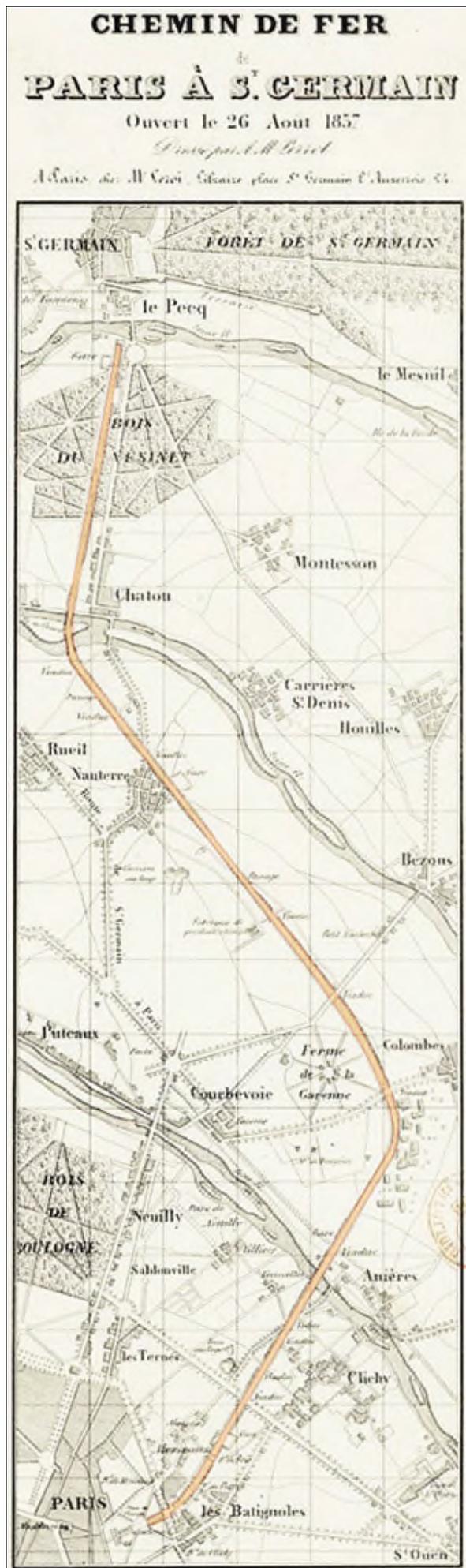
Ses objectifs

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 attenant 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 30	5,269	1,174 40	70,660	55,769 40	
Février...	47,519	41,280 25	6,224	5,087 20	3,756	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	85,515	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 35	
Mai...	127,454	159,015 50	15,452	8,295 »	7,216	4,487 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 »	146,512	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 »	16,322	9,051 55	8,465	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	50,785 »	9,614	5,151 55	5,529	3,521 20	4,275	1,611 15	67,847	60,856 70	
Décembre...	42,943	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	
									» »	1,555 50	
									» »	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	153,986 »	26,757	12,850 »	15,025	7,555 15	12,959	4,787 90	206,852	180,957 05
Mardis...	119,959	122,280 75	17,460	8,678 60	10,794	6,219 90	8,892	3,165 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 :

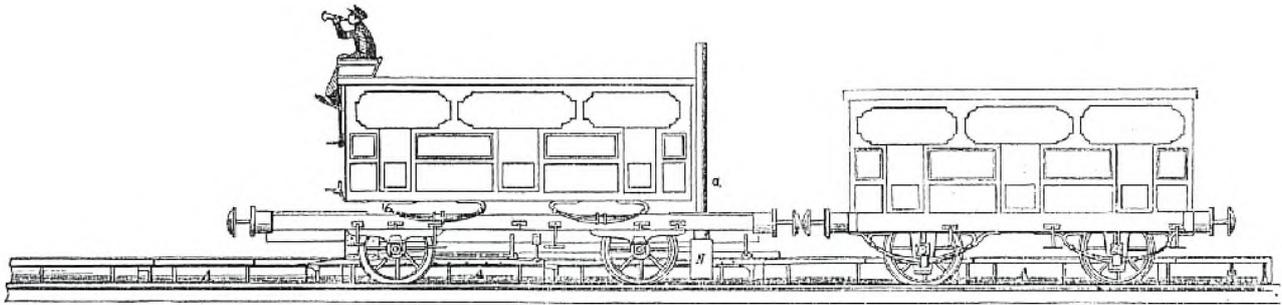
9 115 en 1846 ; 6 380 en 1848 ; 6 945 en 1850 ; 8 275 en 1853.

LE CHEMIN DE FER ATMOSPHÉRIQUE

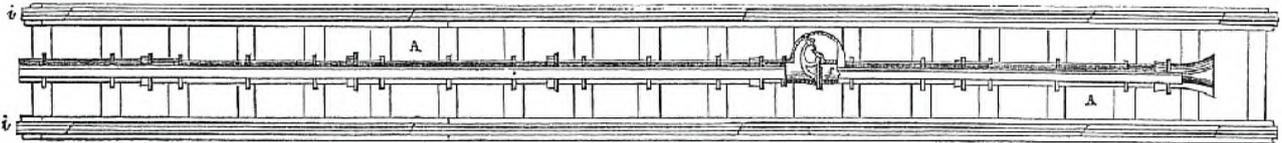
L'expérience du chemin de fer atmosphérique

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.

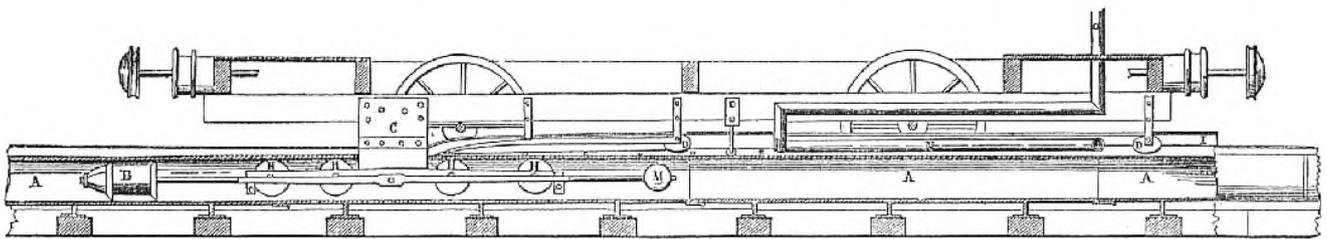
Craignant que la France ne soit dépassée par cette nouvelle technologie, le 5 août 1844, les chambres votent d'abord le projet d'un essai de chemin de fer atmosphérique et accordent une subvention de 1 800 000 francs pour sa réalisation.



(Fig. 1. — Elevation 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.

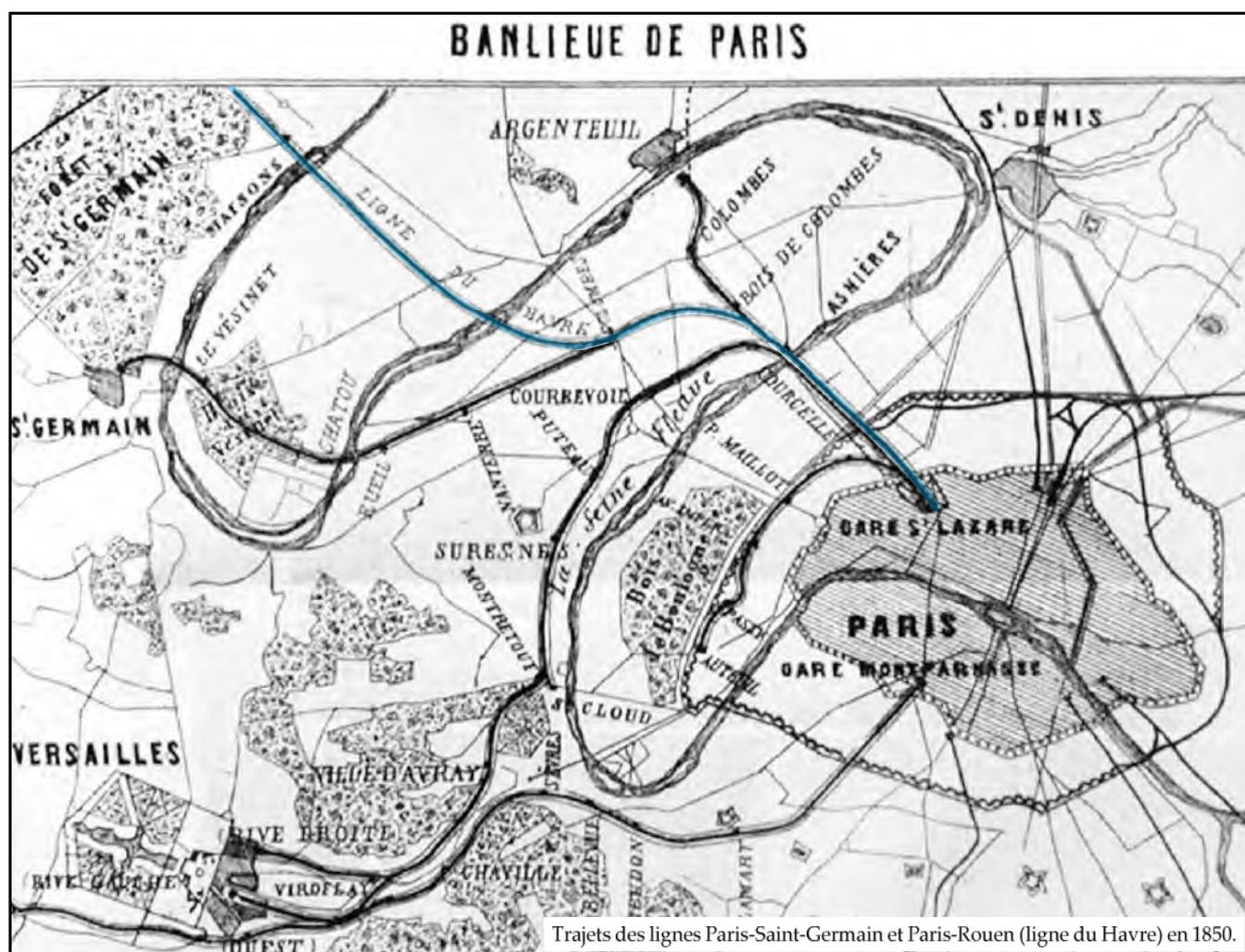
LA LIGNE PARIS-ROUEN EN 1843

LA LIGNE À NANTERRE

Cette ligne est fondée par la Compagnie des chemins de fer Paris-Rouen, qui regroupe les financiers français Jacques et Charles Lafitte et le financier anglais Édouard Blount.

Elle emprunte la voie du Paris-Saint-Germain jusqu'à l'actuelle gare de La Garenne-Colombes et s'en sépare à Nanterre au lieu-dit Les Fondrières. Elle traverse les lieux-dits les Grands-Champs, les Grandes-Grèves, les Grands-Prés avant d'arriver au bord de la Seine.

Les travaux, qui commencent en mai 1841, sont réalisés d'après les études de l'ingénieur Joseph Locke, par une majorité d'ouvriers anglais, employés par les entreprises Mackenzie et Brassey.



LES OUVRAGES D'ART

À Nanterre, plusieurs ouvrages d'art sont nécessaires:

- **Une tranchée** coupe le chemin rural de Nanterre à Colombes (future rue Noël-Pons), entraînant la construction du pont des Fondrières permettant le passage d'une charrette.

■ Ensuite, **les voies s'élèvent sur talus** et franchissent la route de Nanterre à Saint-Denis (avenue de la République) par le pont de Rouen. La terre nécessaire à l'édification de ce talus est extraite à Nanterre en bordure de Seine, dans un terrain attenant au futur cimetière de la Maison de Nanterre (actuel hôpital Max-Fourestier).

■ **Un pont** construit en bois, avec neuf arches de trente mètres d'ouverture permet de franchir la Seine ; côté Nanterre, il est nommé «pont des Anglais» et côté Bezons «pont de la Morue».



■ Le pont dit de La Folie lors de sa création, est appelé actuellement pont des Fondrières.

■ Le pont de Rouen vers 1900.



LES CONSÉQUENCES POUR NANTERRE

Le Petit-Nanterre isolé

L'installation de cette nouvelle ligne, inaugurée en 1843, constitue une barrière qui isole le Petit-Nanterre du reste du territoire nanterrien. Les chemins qui le reliaient au village sont interrompus : le chemin des Vieux-Villerets et celui qui conduisait des Grands-Buissons aux Fondrières sont coupés par le chemin de fer. L'accès au Petit-Nanterre n'est désormais possible que par deux ponts : le pont de La Folie (actuel pont des Fondrières) et le pont de Rouen.

Un territoire coupé en trois

Le territoire nanterrien est partagé en trois par les lignes de Paris-Saint-Germain et Paris-Rouen. Aucune gare ne vient compenser les inconvénients créés par cette nouvelle ligne.

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

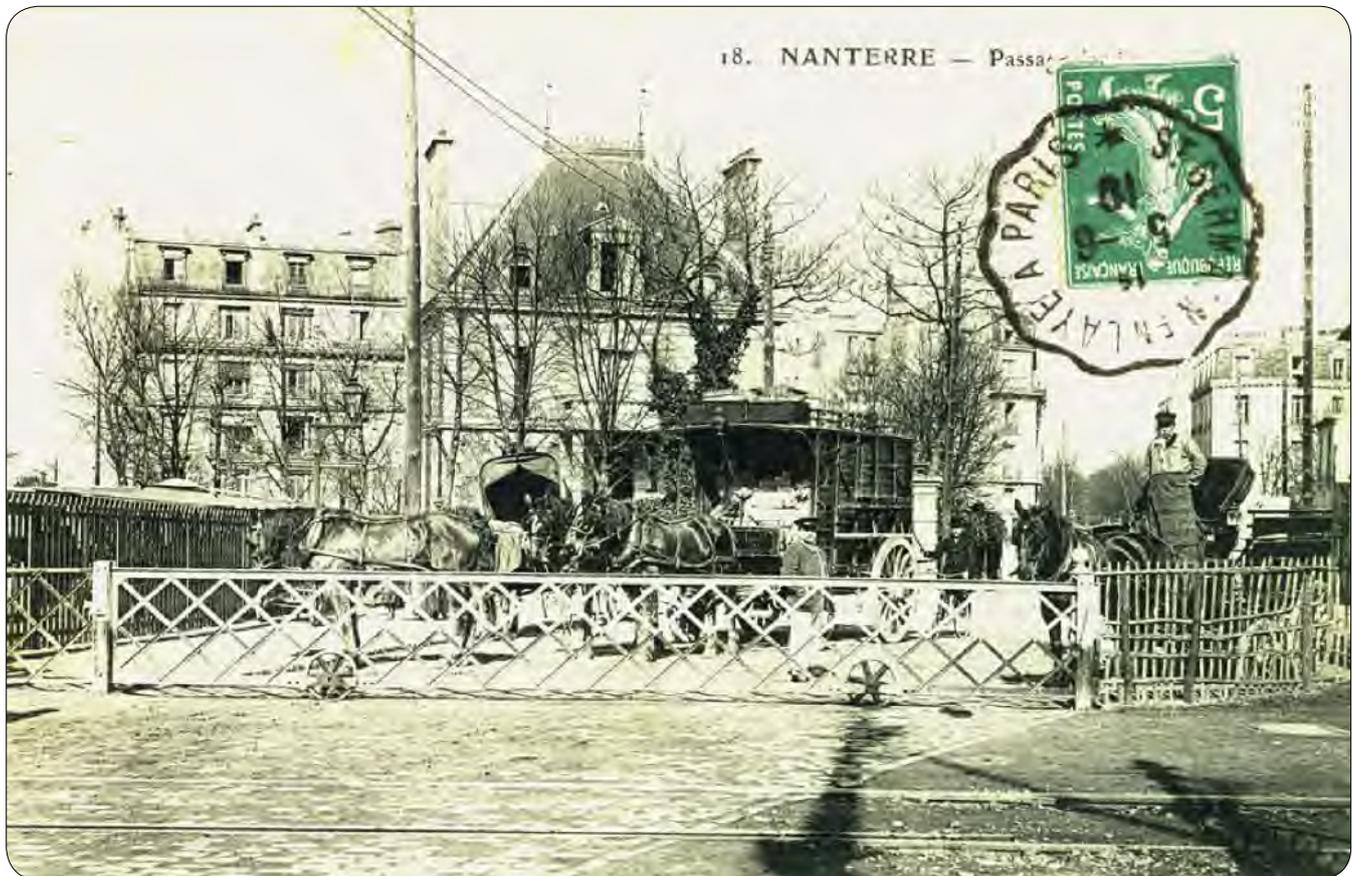
À plusieurs reprises, le conseil municipal se plaint auprès de la Compagnie de l'Ouest du mauvais état de la gare (dont il demande la reconstruction) et de son exigüité. Les paquets et colis envahissent les quais d'embarquement et les bagages sont remisés dans la lampisterie et dans la salle d'attente (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.

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.

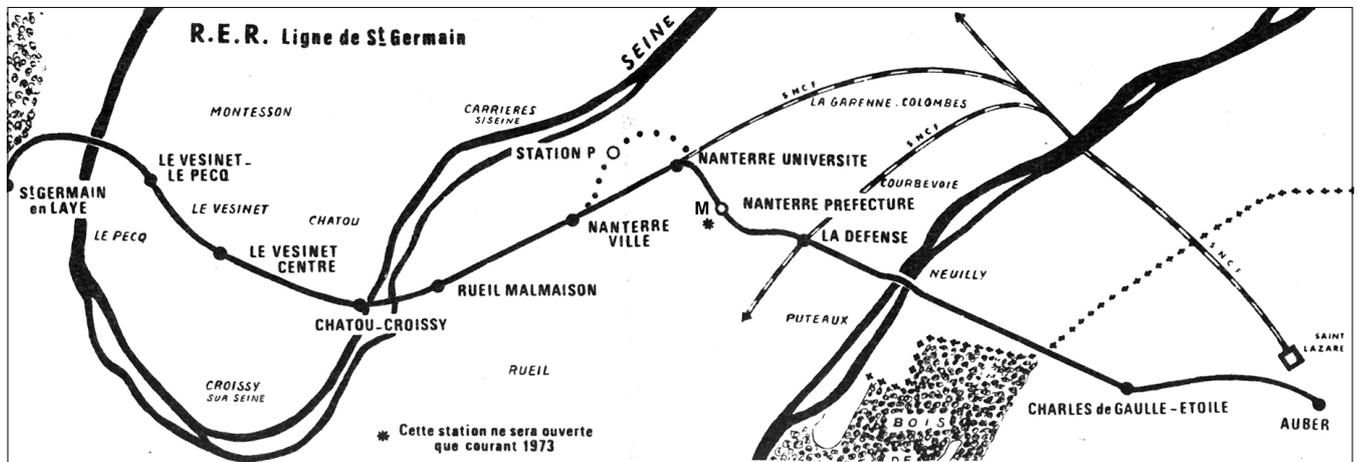


Vue de la Papeterie de la Seine, où L'ÉPAD projette la construction d'un centre urbain à forte densité, comprenant des logements, des services et des commerces.

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

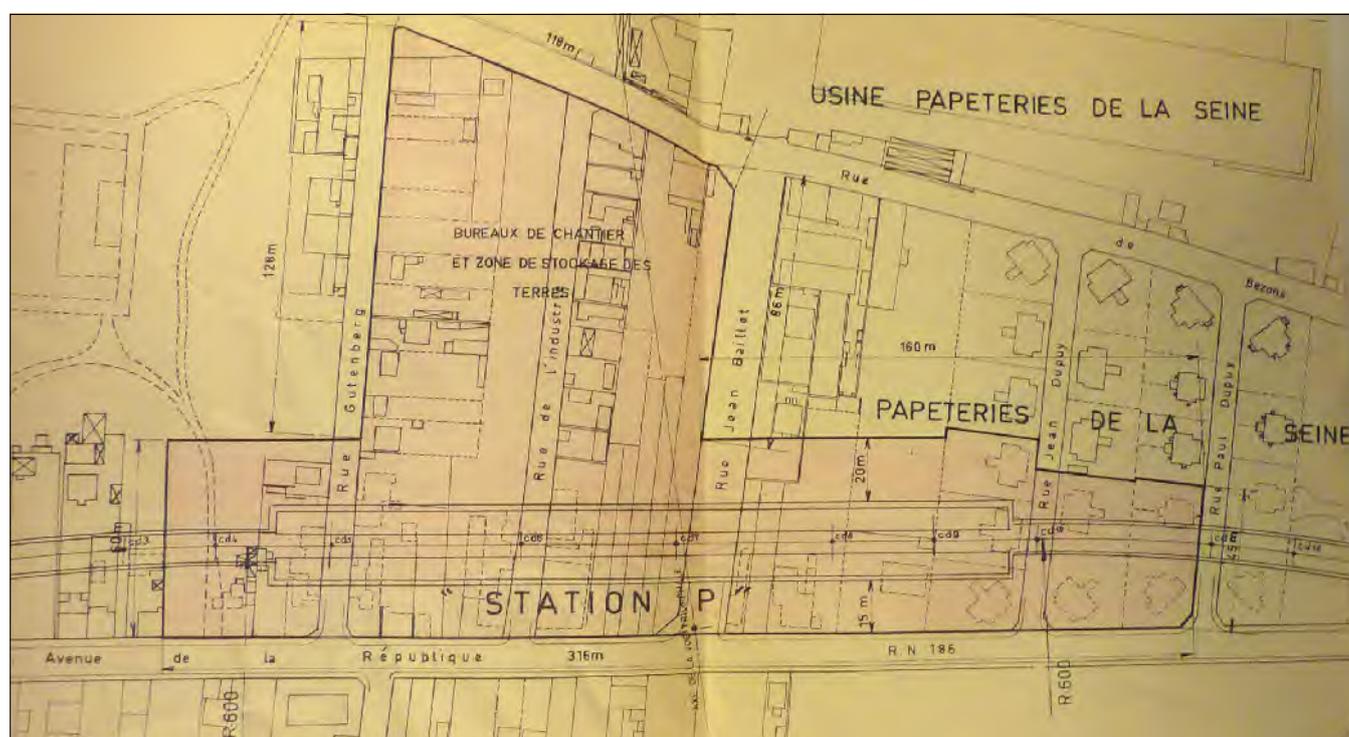
point P et la gare des Vallées montrent qu'il faut une demi-heure pendant les heures creuses pour faire ce trajet, soit le double du temps effectué pour aller de Nanterre à la gare Saint-Lazare !

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

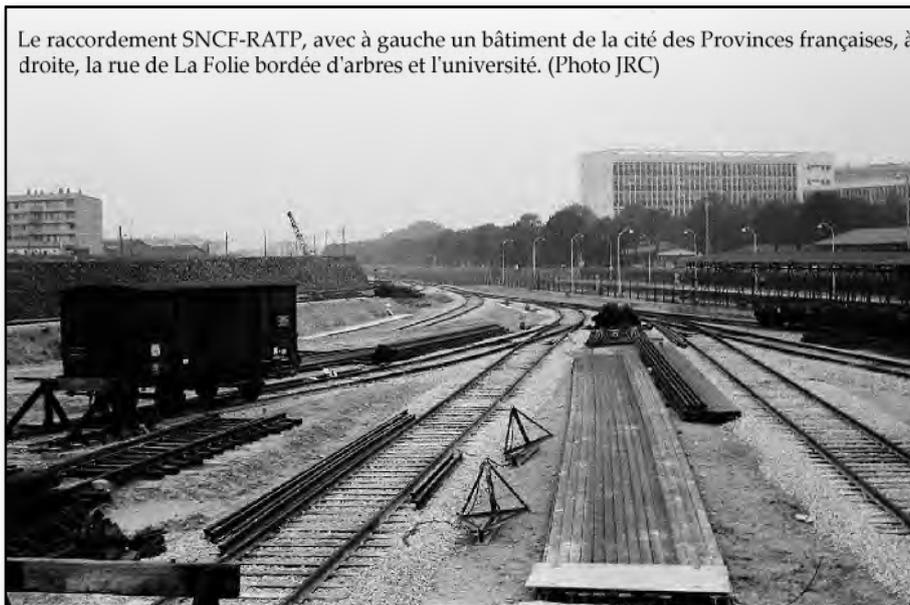
A Nanterre, le raccordement SNCF-RATP se situe au niveau du débouché du tunnel du RER venant de la Défense, dans l'espace compris entre l'actuel boulevard des Provinces françaises, la rue de Rouen (actuelle RN 314) et la halte de La Folie.

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 Biais 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.

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.



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

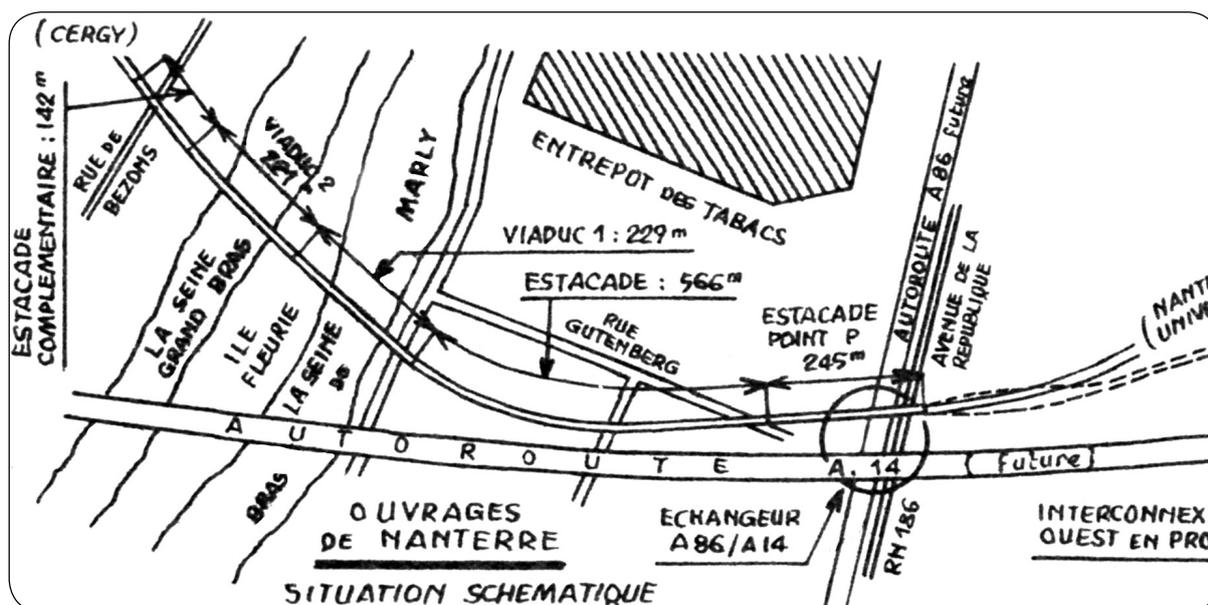


Schéma des ouvrages d'art prévus à Nanterre par la SNCF pour relier Nanterre-Université et Cergy-Pontoise. (Document *La Vie du Rail*).

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, reloges 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.



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

L'IMPACT DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES SUR LE TERRITOIRE NANTERRIEN

Une extension territoriale de plus en plus importante des installations ferroviaires

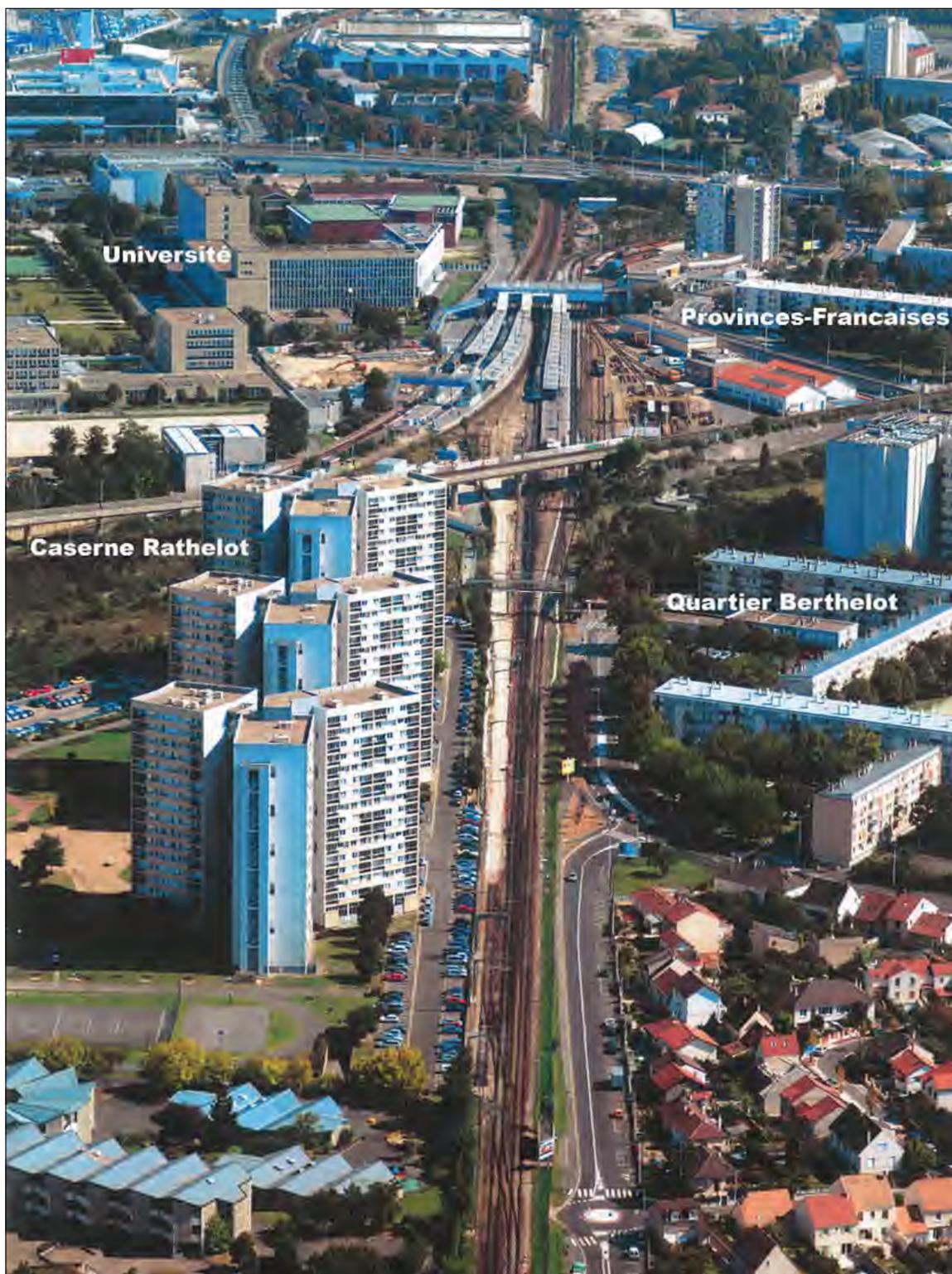
Les installations ferroviaires ont pris une extension territoriale de plus en plus importante car les besoins internes au réseau ont entraîné la création d'espaces consacrés au remisage, à l'entretien du matériel moteur, à la réparation des appareils de la voie, au stockage et à la distribution de matériel 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 Hanriot, 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^e 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.