



Image d'Épinal : les agréments du chemin de fer.



Une garde barrière de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Image tirée d'un exemplaire de l'illustration du 25 juillet 1891.

# La création du chemin de fer

**Il y a cent quatre-vingts ans, le 24 août 1837, était inaugurée la première ligne de chemin de fer pour voyageurs créée en France. Ce nouveau mode de transport, permettant de relier Paris à Saint-Germain, remporta dès sa création un grand succès.**

● Par Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre 

**E**n 1835, lorsque les gazettes annoncent la construction d'une voie non pas pavée, mais ferrée, entre Paris et Saint-Germain, voie sur laquelle des machines à vapeur tireront des voitures transportant des voyageurs, les réactions de la population sont très diverses. Beaucoup sont incrédules, ils pensent que cette machine va éclater, que sa fumée ruinerait les récoltes ou empoisonnerait les villes, que les voyageurs suffoqueraient et ne supporteront pas les effets de la vitesse. Une minorité, mieux informée, sait qu'en Angleterre circulent déjà régulièrement des trains de voyageurs entre Liverpool et Manchester et, qu'en France, il existe une voie ferrée de Saint-Étienne à Andrézieux destinée au transport du charbon.

## Pourquoi un chemin de fer ?

Ce projet de construction d'une voie ferrée est l'œuvre des frères Isaac et Émile Pereire, aidés de l'ingénieur Flachat et du financier Rothschild. Ces adeptes des idées de Saint-Simon pensent que le chemin de fer est un moyen d'augmenter la richesse publique par le développement de l'activité industrielle, commerciale et agricole. Cette première ligne est en fait conçue pour



Isaac et Émile Pereire.

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. Elle 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.

C'est dans ce contexte que le maire de Nanterre est prévenu par le préfet de la Seine, le 19 décembre 1835, que le projet de chemin de fer est déposé au bureau de la sous-préfecture.

## Tracé et expropriations

Nanterre est alors un village de 2 500 habitants, essentiellement agriculteurs. Les Nanterriens prennent connaissance du tracé de la future ligne qui débute à Paris, place de l'Europe, traverse trois tunnels, franchit la Seine sur le pont d'Asnières, puis rejoint Clichy, Colombes et Nanterre en direction de Rueil, Chatou, Le Vésinet, Le Pecq. À Nanterre, la voie ferrée arrive au lieu-dit « Les Fondrières », puis elle traverse les lieux-dits « La Folie », « Les Colombiers », « Les Quignons », « Les Étangs-Bécharde », « Le Moulin Allard » et « Le Vieux-Pont ».

Trois mois plus tard, le 9 mars 1836, l'expropriation des terrains pour cause d'utilité publique est prononcée et la liste des expropriés publiée. 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. Le 19 avril 1837, après avoir vérifié que les mesures des terrains correspondent à celles de la compagnie, le conseil municipal accepte l'offre qui lui est faite et consent à la vente des trois pièces de terre pour 725,66 francs.

## Les travaux

Les travaux sont menés rapidement : en août 1836, le tunnel des Batignolles est percé, puis en novembre, le pont d'Asnières est construit. À Nanterre, la mise à niveau des voies exige le creusement d'une tranchée au niveau de La Folie et l'édification d'un remblai d'environ huit cents

mètres commençant vers l'actuelle rue Pascal jusqu'au lieu-dit « Le Vieux-Pont ». Tranchée et remblai perturbent les circulations. L'accès à l'usine de produits chimiques de La Folie, coupé par la tranchée, exige la construction d'un pont enjambant la voie ferrée. L'édification du pont de Biais est nécessaire pour rétablir la circulation entre le village et la route de Chatou. De même deux passages à niveau sont réalisés : l'un pour que le village soit relié à la route de Bezons (actuelle avenue de la République), l'autre pour rétablir le passage de la route de Colombes.

Nanterre est ensuite reliée à Chatou par deux ponts de bois, construits sur la Seine, puis au Vésinet, et enfin au terminus, en gare du Pecq (la locomotive n'est pas assez puissante pour gravir la pente de Saint-Germain).

Le jeudi 24 août 1837, la ligne est inaugurée en grande pompe. La reine Marie-Amélie, le duc d'Orléans et 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. Ce nouveau mode de locomotion connaît un grand succès. Plus de cent trente mille personnes l'expérimentent dès les vingt-cinq premiers jours d'ouverture de la ligne.

## Nanterre, village touristique

La construction de la ligne étant achevée, le territoire nanterrien se trouve coupé en deux par le remblai du chemin de fer. Il constitue une barrière qui bouche les anciens chemins, en particulier le chemin du Quignon. Les Nanterriens, gênés pour rentrer leurs récoltes, exigent la réalisation d'un chemin de remplacement, d'ailleurs promis par la compagnie, mais non exécuté. C'est seulement en 1841 que la compagnie et la commune procéderont à un échange de terrains qui permettra l'ouverture de deux chemins préfigurant les futures rue Béranger et avenue Henri-Martin.

En 1838, lorsqu'une deuxième voie est mise en place, les stations de Nanterre, Chatou et Asnières sont ouvertes. Nanterre, facilement accessible depuis la capitale, devient un village touristique, très fréquenté par les Parisiens qui, de mai à septembre, viennent s'y détendre, déguster les spécialités locales et assister aux fêtes de la Rosière.