



**Les rails à l'intérieur**  
des Papeteries de la Seine.

**La locomotive** à l'intérieur de l'usine des Agglomérés, avenue Jules-Quentin.



# Embranchements ferroviaires : sur les traces d'une époque industrielle

**Au XX<sup>e</sup> siècle, de nombreuses entreprises de Nanterre étaient raccordées par des embranchements ferroviaires privés aux gares de marchandises de Rueil et de Nanterre. Les traces de ce réseau sont encore bien visibles dans certaines rues de la ville.**

● D'après Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre



**L**ors de balades à Nanterre, il est encore possible de voir des rails qui traversent ou longent certaines rues situées dans les zones d'activités de la ville. Il suffit d'aller avenue Jules-Quentin, rue des Guillaeries, rue du 11-Novembre-1918, ou de suivre la latérale de l'autoroute A86 entre le pont de Rouen et les Papeteries de la Seine, pour retrouver les traces de tout un réseau de voies, accompagnées d'aiguillages et de panneaux signalant la circulation de trains. Tous ces éléments encore présents montrent l'importance des embranchements qui reliaient autrefois les entreprises industrielles aux gares de marchandises de Rueil et de Nanterre.

## Deux gares de marchandises

La gare de marchandises de Rueil avait été créée pour répondre aux demandes pressantes des commerçants et industriels de Rueil mais aussi de Nanterre. En effet, au début du XX<sup>e</sup> siècle, pour l'expédition ou la livraison des marchandises à domicile, les deux villes étaient desservies par la gare de La Garenne. Les livraisons étaient alors assurées dans un délai de deux jours pour les expéditions inférieures à 1 000 kilos et de trois jours pour celles supérieures ou égales à une tonne. Commerçants, artisans et industriels locaux se plaignaient de cette lenteur et de la perte de temps pour porter leurs produits jusqu'à La Garenne. Ils demandaient que le camionnage soit effectué plus rapidement et ils réclamaient avec insistance qu'une gare de marchandises commune aux deux villes soit créée. En juillet 1908, un accord financier fut enfin trouvé avec la Compagnie de l'Ouest : Rueil s'engage à faire un emprunt de 250 000 francs, dont les annuités seront payées par des surtaxes sur les marchandises en provenance ou à destination de la future gare. Mais le projet sera retardé par la succession de la Compagnie des chemins de fer de l'État à la

Cie de l'Ouest. Le nouveau directeur en réexaminant le projet et préconisa la réalisation de deux gares de marchandises, l'une à Rueil et l'autre au lieu-dit La Folie à Nanterre.

Le 13 mars 1911, le ministre des Travaux publics approuve le projet de la gare de Rueil. Construite à l'angle du boulevard National et de la route de Chatou, elle sera située en grande partie sur le territoire de Rueil, mais aussi sur celui de Nanterre, car la ville a vendu à l'administration des chemins de fer un terrain communal situé au lieu-dit Le parc Sainte-Geneviève. La gare est inaugurée le 17 novembre 1912. La voie d'accès pour Nanterre avait pour point de départ l'angle du boulevard National et de la route de Chatou ; elle longeait la gare de marchandises et ménageait une plate-forme de 28 mètres devant les bâtiments, puis se prolongeait devant la gare de Rueil en côtoyant les talus de la voie ferrée pour déboucher sur l'avenue du Chemin-de-Fer.

La création de la gare de marchandises de La Folie, retardée par la guerre de 1914-1918, ne commença qu'en 1932, dans le quartier aujourd'hui des Groues. Il s'agissait d'une gare essentielle dans le dispositif d'ensemble prévu pour l'acheminement accéléré des marchandises dans la banlieue parisienne. Par sa position centrale de tout premier ordre dans l'ouest, la gare bénéficiait de raccordements directs à toutes les lignes, pouvait à la fois recevoir le trafic en provenance de l'ouest pour toutes les directions et grouper les expéditions venant du nord, du sud et de l'est à destination de l'ouest.

## Des entreprises reliées au chemin de fer

Pendant et après la guerre de 1914-1918, afin de bénéficier du transport par rail pour leur approvisionnement en matières premières ou pour l'expédition de leurs produits, un certain nombre d'entreprises firent des demandes

d'embranchements au réseau ferré. Ces installations présentaient l'avantage de leur éviter un camionnage et une double manutention à la gare et à l'usine. Les industriels trouvaient facilement le matériel roulant dont ils avaient besoin car il existait plusieurs constructeurs de matériel ferroviaire. À Nanterre, la SCEMR, Société de construction et d'entretien de matériel roulant, installée 74-96, avenue de la République, fabriquait voitures, wagons, locomotives à voie normale et étroite, destinés aussi bien aux compagnies de chemin de fer qu'aux entreprises.

La raffinerie des pétroles du Nord, les pétroles Jupiter, l'usine des Agglomérés, l'entreprise Subileau et la papeterie qui étaient situées entre la route de Chatou et la Seine, étaient raccordées à la gare de marchandises de Rueil. D'autres usines, telles que Desmarais, Cauvin-Yvose, Willème ou encore les Papeteries de la Seine, étaient, elles, reliées au réseau ferré entre le pont des Fondrières et le pont de Rouen. Les rails qui conduisaient à ces dernières entreprises sont encore visibles dans les rues du 11-Novembre-1918 et le long de l'avenue de la Commune-de-Paris.

À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, quelques établissements (Fina, Shell, les ferrailleurs Maisonneuve puis Dupuy, la Compagnie des sablières de la Seine, les Agglomérés, les profilés Champion) bénéficiaient encore de voies privées, dont ils assuraient l'entretien. Un locotracteur, conduit par une personne agréée par la Société nationale des chemins de fer (SNCF), faisait la navette entre la gare de Rueil et l'entreprise.

La désindustrialisation et la concurrence du transport routier entraîneront progressivement la baisse du trafic ferroviaire de marchandises et conduiront à l'abandon des embranchements industriels. Toutefois, il serait intéressant de maintenir les traces de l'infrastructure ferroviaire et de les valoriser, car elles témoignent du riche passé industriel de la ville.