

La Seine en amont de Paris

6. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

6.1 LES CENTRALES ÉLECTRIQUES

6.2 LES CENTRALES GAZIÈRES

6.3 LES DÉPOTS PÉTROLIERS

6.4 LES SABLÈRES

6.5 LES CHANTIERS NAVALS

34

Date = 07 90
Ref. Peinture = Bitu... Spéciaux
2 couches EPOXY PU
BLE-INDUS

LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

« L'importance du fleuve pour l'évolution et la vie du secteur étudié [la rive gauche de la vallée de la Seine] est primordiale. [...] Les facilités de circulation qu'il offre ont été pour beaucoup dans la fixation des principales zones industrielles du secteur sur les communes d'Ivry, Vitry et Choisy entre le fleuve et la voie ferrée d'Orléans. En amont de Choisy, c'est toujours sur la rive gauche qu'il suscite l'activité la plus intense avec les ports de Villeneuve-le-Roi et Viry-Chatillon » écrit Jean Bastié dans sa thèse sur La croissance de la banlieue parisienne, publiée en 1964. Effectivement, si le paysage agricole bucolique de la vallée de la Seine est demeuré intact durant des siècles, il n'aura fallu que quelques décennies pour le métamorphoser définitivement.

NAISSANCE DE L'INDUSTRIE

Avant le milieu du XIX^e siècle, les établissements industriels sont rares et le plus souvent davantage assimilables à des activités artisanales qui n'emploient que quelques ouvriers. En 1840, seuls les bourgs d'Ivry et de Choisy (le village se développe au XVIII^e

siècle autour du château royal) comptent chacun trois manufactures de plus de 50 ouvriers. Le trafic fluvial et les activités portuaires fournissent également des emplois (le port de Choisy est depuis un siècle l'entrepôt de Versailles pour les produits provenant du sud du bassin parisien par la route royale). L'industrie chimique est présente car Paris est une source inépuisable de matières premières bon marché : débris organiques, déchets collectés par les chiffonniers et produits de vidange (avant l'établissement du tout-à-l'égout). L'implantation de l'industrie des matériaux est également ancienne, verreries, poteries, faïenceries (la manufacture Boulenger déployée depuis 1805 dans les communs du château de Choisy-le-Roi suscite l'installation dans la commune d'une quinzaine d'autres entreprises du même secteur d'activité), carrières (26 sont recensées à Ivry au début du XIX^e siècle), extraction de sable, briqueteries, fours à plâtre et à chaux. Les établissements sont ainsi principalement localisés à Choisy et dans une plus grande mesure dans la partie nord d'Ivry, qui comprise dans les fortifications, est finalement rattachée à Paris en 1860. Bastié avance plusieurs raisons qui expliqueraient le relatif décalage chronologique de l'industrialisation du sud



parisien par rapport à la banlieue nord. La rive droite de la Seine serait globalement plus industrialisée que la rive gauche ; les risques d'inondation de la plaine y auraient été plus grands que dans la plaine Saint-Denis, d'altitude plus élevée donc moins exposée ; enfin la banlieue nord était desservie par des voies de circulation reliant Paris aux régions, globalement les plus développées, c'est-à-dire la basse Seine, le Nord et l'Est [1].

C'est donc bien la Seine, assurant le transport des matières premières, et les plaines libres la bordant qui expliquent l'implantation, à partir du milieu du XIX^e siècle, des premières vastes usines. La construction de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans rive gauche, inaugurée en 1843 et celle de Paris-Lyon, rive droite, favorisent le phénomène, encore encouragé par la canalisation du

fleuve durant la seconde moitié du siècle et l'amélioration de la navigabilité de ses affluents. L'urbanisation et la densification incessantes de Paris intra-muros obligent les activités exigeantes en foncier à se transférer hors les murs, le long des axes de desserte. Dans un mouvement général, les usines, d'abord installées dans la capitale se déplacent dans ses faubourgs. Ainsi la droguerie du pharmacien Etienne Poulenc, implantée à Paris, dans le Marais. L'entrepreneur installe dès 1864 une petite usine de fabrication de produits pour la photographie naissante, à Ivry. L'établissement est agrandi en 1880 puis déplacé à Vitry en 1909. En effet, la fabrication de produits chimiques réclame toujours plus d'espace afin de disposer, en les isolant par mesure de sécurité, les divers pavillons de production, dans une zone elle-même à l'écart de l'urbanisation [2].



[2]

Le phénomène s'accélère au début du XX^e siècle puis durant la guerre de 1914-1918 pour les besoins de la défense nationale (industries liées à l'aéronautique à Ivry ou à Choisy, par exemple). Il se poursuit après guerre jusqu'à faire de Seine amont le plus important secteur industriel de la banlieue sud. Les usines se regroupent et constituent de véritables quartiers industriels, tels Ivry-Port, Port-à-l'Anglais à Vitry-sur-Seine ou le secteur nord de la rive gauche de Choisy-le-Roi. Ces zones accueillent, en corollaire, des entrepôts et des espaces de stockage. Parallèlement, la population augmente sans cesse, les ouvriers cherchant à se loger sur place. Ainsi Ivry compte 7 056 habitants en 1861 et 18 442 en 1881. L'habitat des anciens villages se transforme ; les lotissements désordonnés, les garnis et hôtels meublés se multiplient, face au manque d'initiatives patronales ou publiques en matière de logement social. Durant cette période, d'autres communes, demeurées rurales et dirigées par des ruraux, luttent contre l'installation d'usines, telle Orly qui refuse en 1906 l'implantation d'une usine d'engrais puis encore en 1912, celle d'une usine à gaz (d'où le nom du grand ensemble, le Domaine Gazier, construit à partir des années 1950, sur les 28 ha achetés par la ville de Paris pour l'occasion et restés vierges). Ainsi, en 1904, 77 % du territoire d'Ivry est urbanisé, 57 % de celui de Choisy, 32,5 de celui de Vitry, 17,5 % de celui de Villeneuve-le-Roi (présence des premières sablières) et seulement 4 % de celui d'Orly [3].



L'ÉTUDE PIONNIÈRE DE L'INVENTAIRE GÉNÉRAL

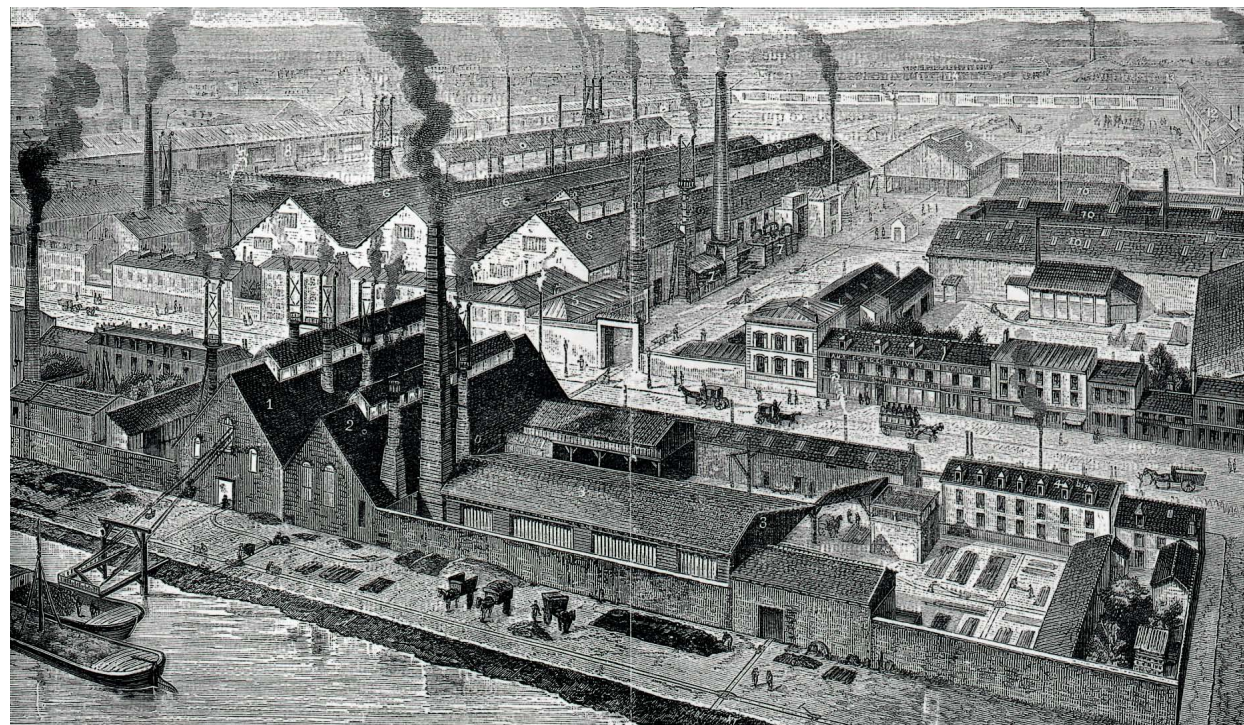
L'industrialisation de Seine amont a été étudiée dans le cadre d'une enquête de l'Inventaire général, conduite entre 1985 et 1988, et qui donna lieu à une publication intitulée *Architecture d'usines en Val-de-Marne, 1822-1939*. Cette recherche ne concernait que les cinq premières communes riveraines du fleuve, les plus densément et les premières industrialisées : Charenton-le-Pont, Alfortville, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi. Plus au sud, la plaine de Villeneuve-Saint-Georges est encore aujourd'hui occupée en majeure partie par l'immense gare de triage, tandis que rive gauche, Orly, Villeneuve-le-Roi et Ablon-sur-Seine demeurèrent des villages ruraux jusqu'à la deuxième moitié du XX^e siècle. La nouveauté du travail recouvrit deux aspects. Non seulement il envisageait les installations industrielles sous un angle patrimonial, mais également il s'attachait, avant tout, à l'architecture des bâtiments de l'industrie, plutôt qu'à l'histoire des entreprises. Il esquissait également une étude territoriale afin de justifier une telle concentration de sites - 115 usines furent repérées et 40 étudiées de manière plus approfondie [4].



CONTINUITÉS ET SPÉCIFICITÉS

L'analyse du premier corpus, complété du repérage récent, met en évidence l'existence d'un certain nombre d'industries, caractéristiques de la production globale francilienne ou encore typiques de la périphérie de la capitale, accueillant des installations de la ville de Paris, implantées hors de ses limites administratives. Mais la Seine implique également la présence d'activités spécifiques. Ainsi, le secteur accueille des sites de production de petite métallurgie, de construction mécanique, des industries pharmaceutique et chimique, des centrales électriques ou gazières, des usines d'épuration des eaux ou de retraitement des déchets, des sablières et gravières, des chantiers navals.

A Ivry, par exemple, la famille Coutant crée, vers 1844, un établissement de recyclage de vieux métaux. Les forges Coutant occupent jusqu'à 35 000 m² et emploient 900 personnes. A leur apogée, vers 1880, Julien Turgan leur consacre un chapitre dans le volume 14 (1882) de sa publication, *Les grandes usines en France et à l'Étranger*. « En fondant un établissement sur le bord de la Seine, on recevait par bateau les houilles, et la différence sur le prix du transport de la houille se trouvait bien compensée, d'un côté par la proximité du riblon, de l'autre par celle de tous les industriels parisiens qui ont



[5]

besoin de pièces de forge plus grosses que celles qu'ils peuvent produire chez eux dans leur petit établissement ; plus près également des ingénieurs et des mécaniciens résidant à Paris, qui dirigent des fabriques de wagons, de grandes carrosseries, des ateliers de construction en tout genre où souvent il est nécessaire d'avoir en quelques jours, mêmes en quelques heures, une pièce importante et compliquée, dont on désire soi-même surveiller le martelage. Ce furent surtout les ateliers de constructions de chemins de fer, les ingénieurs du matériel roulant ou fixe, qui comprirent les premiers l'importance

d'avoir à leur proximité un semblable établissement » explique le chroniqueur. La représentation de l'usine décompose l'organisation de la production et montre le quai depuis lequel les charbons arrivant par péniches des houillères du Pas-de-Calais sont débarqués puis mis à l'abri dans de grands hangars [5]. Aucune trace de l'usine ne subsiste aujourd'hui.

Autre exemple, qui marque toujours fortement le paysage, est celui de Sano-fi-Aventis. Lorsque les établissements Poulenc Frères quittent Ivry en 1908-09, ils choisissent une vaste emprise de près

de 22 ha, en bord de Seine, à Vitry, au lieu-dit Chantereine. « Il doit être difficile de trouver dans le département un endroit aussi isolé et aussi bien desservi par les moyens de communications nécessaires à une grande usine » indique le rapporteur dans le dossier d'autorisation de l'installation classée¹. En effet, les entreprises peuvent conjuguer, aussi bien rive gauche que rive droite, les avantages du fleuve et ceux du rail en se faisant construire des embranchements privés qui les raccor-

1. Cité par O. Cinqualbre in : *Architectures d'usines ... op. cit.*

dent directement au réseau des grandes lignes ainsi que des apontements qui leur sont propre. Après des fusions successives (depuis le rapprochement en 1928 avec la société chimique des usines du Rhône), c'est désormais sous le nom de Sanofi-Aventis qu'une double activité (production industrielle de médicaments et centre de recherche et développement) se poursuit sur le site. L'usine, rattrapée par l'urbanisation, s'étend désormais à proximité de zones d'habitation et est classée Seveso II en raison des produits dangereux qu'elle utilise. Une réorientation de la production est en cours afin d'éviter tout risque de pollution dans le secteur [6].



[6]

Le présence de la Seine va jusqu'à susciter le recours à un langage architectural spécifique. Ainsi le bâtiment de l'établissement Chelle, construit en 1937, au confluent de la Marne et de Seine, localisation stratégique s'il en est, se réfère au style Paquebot (ouvertures circulaires en forme de hublots, mat...) en vogue dans l'Entre-deux-guerres. La société, fondée en 1934, s'étend peu à peu jusqu'à occuper l'ensemble de la pointe de la confluence [7]. Elle produit des machines à embouteiller et doit son essor à la proximité des entrepôts de nombre de clients (Vins Achille Hauser, Nicolas et Byrrh à Charenton, La Suze à Maisons-Alfort, Julien Damoy et Vins du Postillon à Ivry). Déjà friche industrielle lorsque l'Inventaire étudie l'usine, l'ensemble est détruit en 1988 et remplacé par l'actuel complexe commercial de Chinagora.



[7]

L'INEXORABLE DÉSINDUSTRIALISATION

L'après Seconde Guerre mondiale est une période de réorganisation industrielle. Des entreprises quittent leur site, d'autres s'implantent dans les locaux libérés, telle Renault qui s'installe à Choisy-le-Roi sur un site d'une dizaine d'hectares, en bord de Seine, où s'étaient auparavant succédés les établissements Bressonneau (construction d'avions), la Compagnie Générale des Bois Coloniaux (scierie travaillant les bois exotiques) ou encore la Société nationale de construction aéronautique du nord [8]. A Vitry, Air Liquide occupe en 1948 l'ancienne centrale des tramways de l'Est parisien puis s'étend en 1978 en rachetant les bâtiments de l'ancienne fonderie V. Bidault-Elion. Le nombre d'emplois industriels continue pour quelques années de progresser. Rhône-Poulenc qui comptait 750 employés en 1945 en affiche 3 300 en 1962. En 1972, Ivry et Vitry-sur-Seine concentrent près de 50 % de la totalité des territoires industriels du Val-de-Marne. Mais bientôt le phénomène de désindustrialisation s'amorce. Les deux crises pétrolières successives et la politique d'aménagement du territoire initiée par l'Etat expliquent qu'en trente ans l'Île-de-France perd la moitié de ses emplois industriels. Seine amont, comme les autres territoires similaires de la petite couronne, est touché de plein fouet. Le secteur perd 12 000 emplois dans la décennie 1990.

[8]



Face à la pénurie et au prix du foncier, à la cherté de la main d'œuvre parisienne, les entreprises se délocalisent les unes après les autres. Les industries lourdes et polluantes dont les installations vieillies devraient être renouvelées préfèrent abandonner le secteur. Nombre d'usines sont fermées et se transforment en friches industrielles. La zone souffre depuis des décennies d'un déficit d'image. « L'ensemble des résidences est mêlé aux cheminées crachantes, aux murs gris, aux grands portails dégorgeant

des camions tonitrueux, aux bâtiments irréguliers et disparates faits de matériaux bon marché où loge une population dense, à forte proportion d'ouvriers. La Seine est ici un « fleuve industriel » et n'apporte aucune grâce dans ce paysage ingrat alors que la Marne est moins totalement gâtée » écrit la géographe Jacqueline Beaujeu-Garnier en 1977 [9]. Les collectivités locales, après avoir lutté par conviction politique, se résolvent à accompagner la transformation de leurs villes. Nombre d'usines

sont détruites les unes après les autres et remplacées par des quartiers résidentiels ou des pôles d'activités tertiaires. L'OIN est initiée pour accompagner l'accélération du processus. Pourtant, en trente ans, la perception des qualités paysagères du secteur et de son potentiel a beaucoup évolué. Les communes, dont le développement urbain avait tourné le dos au fleuve durant des décennies, cherchent désormais à reconquérir et requalifier leurs rives. Quelques vastes emprises industrielles toujours présentes et

visibles des quais, comme d'anciens appontements abandonnés qui demeurent sur les berges pourraient donner lieu à une mise en perspective d'un passé récent requalifié, à l'occasion des aménagements paysagers projetés des bords le fleuve [10].



[9]



[10]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Ivry, Vitry et Alfortville en 1878. Les espaces libres, entre fleuve et lignes de chemin de fer sont encore prépondérants. Plan directeur publié par le service géographique de l'armée, 1878-79. © Paris, BHVP.
- [2]. Carte industrielle de la région parisienne, 1927, localisant les multiples activités industrielles du secteur. Société de documentation industrielle. © Paris, BHVP.
- [3]. Vitry-sur-Seine. Vue vers la plaine de la Seine depuis le coteau. Au premier plan un secteur de logements pavillonnaires modestes, au second plan, des ensembles de logements collectifs, plus loin le secteur industriel dominé par la centrale électrique EDF.
- [4]. Le confluent de la Seine et de la Marne en 1989. Au premier plan Ivry-Port et ses industries. Cl. J.-B. Vialles.
- [5]. Vue à vol d'oiseau des forges Coutant à Ivry, 1882.
- [6]. Les établissements Rhône-Poulenc en 1935, encore totalement isolés de l'urbanisation. © IGN.
- [7]. L'usine Chelle en 1985, peu avant sa destruction. Cl. Christian Décamps.
- [8]. Rive droite de Choisy-le-Roi. Ancienne halle sur le quai de la Seine, abritant aujourd'hui un stockage de matériaux.
- [9]. Ivry-sur-Seine, quai Henri-Pourchasse en 2008, des bords de Seine à requalifier.
- [10]. Choisy-le-Roi en 2009. La reconversion des rives de la Seine va bon train Rive gauche, dans l'ancien quartier du port (au fond de l'image) et au premier plan, rive droite, le quai des Gondoles est également en réfection.

Sauf mention contraire © Région Île-de-France. Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP. cliché ou reproduction Stéphane Asseline.

DOCUMENTATION

- Sources

www.culture.gouv.fr, base de données Mérimée, dossiers de repérage du patrimoine industriel réalisés par Olivier Cinqualbre et Hélène Jantzen entre 1985 et 1988 pour les communes d'Ivry-sur-Seine (16 dossiers), Vitry-sur-Seine (8 dossiers), Alfortville (6 dossiers) et Choisy-le-Roi (4 dossiers).

- Bibliographie

J. Bastié. *La croissance de la banlieue parisienne*. Paris, PUF, 1964.

J. Beaulieu-Garnier. *Atlas et géographie de Paris et de la région d'Ile-de-France*. Paris, Flammarion, 1977, 2 vol.

Seine, direction des affaires départementales ; Bournon, Fernand (réd.). *Etat des communes à la fin du XIXe siècle...* Montévrain : impr. typ. De l'école d'Alembert. *Alfortville*, 1901.

Choisy-le-Roi, 1902.

Ivry-sur-Seine, 1904.

Vitry-sur-Seine, 1905.

Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France ; O. Cinqualbre (réd.) et al. *Architecture d'usines en Val-de-Marne, 1822-1939*. Paris : APPIF, 1988 (rééd. 2004). (Cahiers de l'Inventaire ; 12).

B. Lemoine (dir.) ; [exposition, Paris, pavillon de l'Arsenal, 2006]. *Paris en Ile-de-France. Histoires communes*. Paris : Picard ; éd. du pavillon de l'Arsenal, 2006.

J. Turgan. *Les grandes usines de France...* Paris : Calman-Levy, 1882. tome 14, notice Forges d'Ivry, 32 p.

IAURIF. *La Seine-Amont : un territoire en devenir*. In : Note rapide n° 277. Territoires de l'aménagement n° 4, janv. 2001.

Société d'histoire de Vitry-sur-Seine : <http://histoire.vitry94.free.fr/>

La Seine en amont de Paris

6. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

6.1 LES CENTRALES ÉLECTRIQUES

6.2 LES CENTRALES GAZIÈRES

6.3 LES DÉPOTS PÉTROLIERS

6.4 LES SABLÈRES

6.5 LES CHANTIERS NAVALS

34

Date = 07 90
Ref. Peinture = Bitu... Spécial...
2 couches EPOXY PU
BLE-INDUS

LES CENTRALES ÉLECTRIQUES

A la fin du XIX^e siècle, la nouvelle énergie qu'est l'électricité est principalement produite pour un usage industriel. Elle fournit la force motrice des machines, notamment pour le fonctionnement des transports, chemins de fer, métropolitain et diverses lignes de tramways. Rapidement les usines alimentent la distribution domestique. Les premières centrales thermiques de production d'électricité sont de grandes consommatrices d'eau et de charbon. Ce dernier, acheminé par rail ou par bateau, alimente les chaudières qui transforment l'eau, puisée dans le fleuve, en vapeur nécessaire au fonctionnement des turbines, jumelées elles-mêmes avec les alternateurs, qui convertissent l'énergie motrice en énergie électrique. Les toutes premières usines sont construites dans Paris intra-muros, avant que la capitale, saturée, ne repousse ces industries hors les murs. Les plaines de Seine amont, encore peu construites à la fin du XIX^e siècle, présentent donc toutes les caractéristiques favorables pour accueillir ce type d'industrie. Les fumées de combustion sont rejetées par de hautes cheminées qui scandent le paysage. Source importante de pollution [2], ces fumées, contenant dioxyde de carbone, oxydes d'azote et de soufre à l'origine de l'effet de serre, devront être de plus en plus efficacement nettoyées et dépoussiérées avant de pouvoir être évacuées dans l'atmosphère.



[2]

Avant la nationalisation de 1946 et la création d'EDF, les sociétés sont encore nombreuses qui se partagent, dans le cadre d'un régime de concession, la production et la distribution de l'électricité. Déjà en 1919, après la Première Guerre mondiale, certaines se regroupent afin de réorganiser la production et d'unifier la distribution. Dans les années 1930, les principales entreprises distributrices du secteur de Seine-Amont sont les compagnies Est-Lumière (compagnie de l'Électricité de l'Est parisien) pour les communes riveraines de la Seine jusqu'à Choisy-le-Roi, Sud Lumière, au-delà [1]. Tandis que les sociétés productrices sont l'Électricité de la Seine (ES) (principales usines à Saint-Denis et Ivry) et l'Union de l'Électricité (UDE ou UE) (principales usines à Gennevilliers et Vitry).

[1]

Dès l'Entre-deux-guerres, la chaleur dégagée dans les centrales thermiques commence à être utilisée pour alimenter le réseau de chauffage urbain parisien. En 1927, les groupes de producteurs d'électricité de la région parisienne se réunissent pour créer la compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU). Ce réseau est lui-même bientôt également alimenté par les usines d'incinérations d'ordures ménagères de la ville de Paris, gérées, à partir de sa création, en 1922, par le Service de traitement Industriel des résidus urbains (TIRU). Les usines de ce dernier produisent à la fois de l'eau chaude et de l'électricité (pour leurs propres besoins, l'excédent étant commercialisé). L'une d'elle est construite en 1912 à Ivry-sur-Seine, d'abord pour fournir l'électricité aux usines des eaux d'Ivry et d'Austerlitz avant de brûler les déchets en 1922 et de produire de la vapeur pour le chauffage urbain en 1944¹, mais ne constitue pas réellement une centrale thermique. Outre cette usine (désormais gérée par le Sytcom), huit centrales électriques sont construites en un siècle sur les rives de la Seine, à Ivry, Vitry et Alfortville [3]. Au fil des années, chacune d'elle est agrandie ou modernisée afin d'en augmenter les capacités, jusqu'à ce que son obsolescence conduise à son déclassement et à l'arrêt de la production. Ces centrales, étudiées dans les années 1980 par le service de l'Inventaire général (Olivier Cinqualbre et Hélène Jantzen) ont fait l'objet d'une publication dans laquelle leurs caractéris-

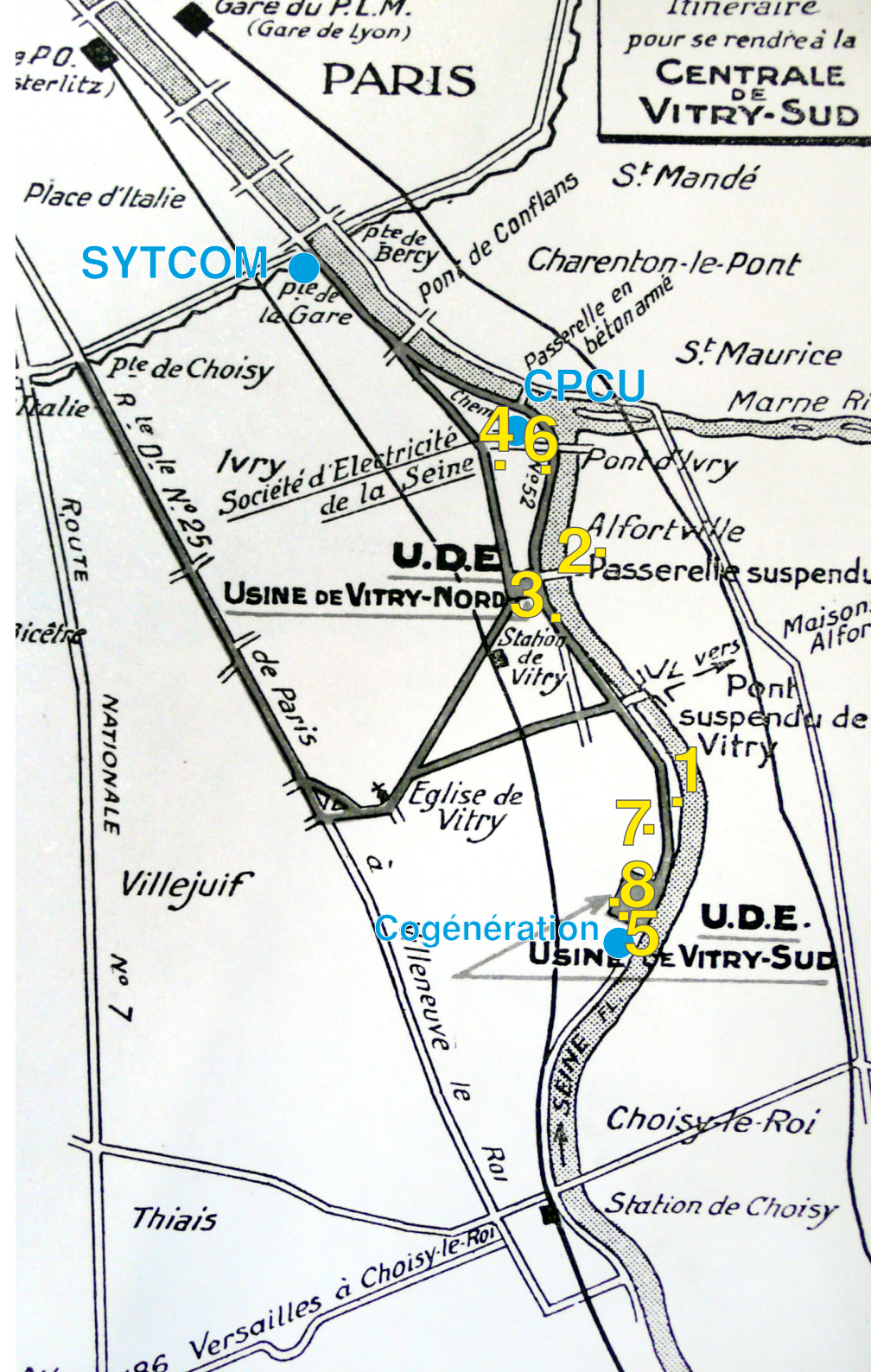
tiques architecturales ont été particulièrement analysées. Le présent dossier propose une synthèse territoriale de l'histoire de cette industrie en Seine amont.

1. Un premier site de broyage des ordures ménagères avait été créé à Vitry-sur-Seine en 1906. Insuffisant et trop éloigné de Paris, il est remplacé par l'usine d'Ivry en 1922.

Légende :

1. Centrale thermique des tramways de l'Est-parisien, Vitry
 2. Usine d'Est-Lumière, Alfortville
 3. Usine de l'Union De l'Electricité dite Vitry-Nord, vitry
 4. Usine basse pression de la société d'Electricité de la Seine, Ivry
 5. Usine de l'Union De l'Electricité dite Vitry-Sud Arrighi, Vitry
 6. Usine haute pression EDF, Ivry
 7. Centrale thermique EDF, Vitry
 8. Turbines à combustion d'EDF dite usine de Vitry-centre Arrighi, Vitry
- SYTCOM** Usine d'incinération d'ordures ménagères, plusieurs fois reconstruite, gérée d'abord par le TIRU puis par le Sytcom, dite usine d'Ivry-Paris XIII
- CPCU** Chaufferie de la CPCU, Ivry
- Cogénération** Usine de cogénération de la CPCU, Vitry

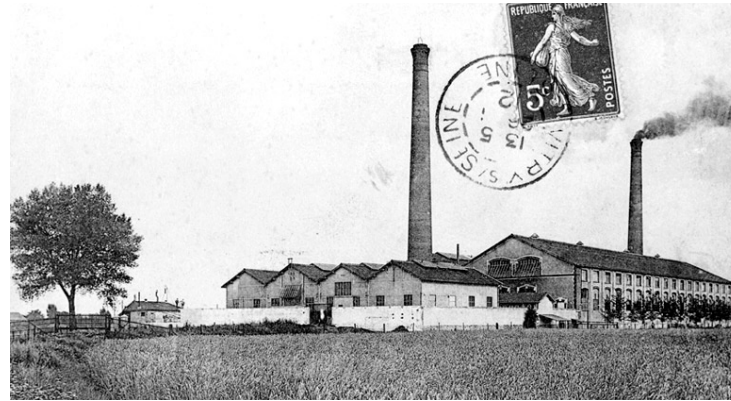
[3]



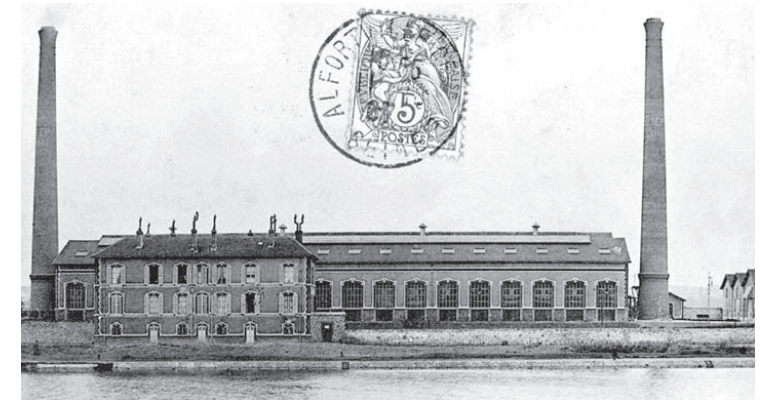
1

LA CENTRALE ÉLECTRIQUE DES TRAMWAYS DE L'EST PARISIEN, VITRY-SUR-SEINE

L'usine, implantée en bordure de la Seine 18 quai Jules-Guesde est construite en 1901. Elle emploie à cette date 60 personnes [4] et [5]. Elle comprend deux grands ateliers accolés, longs de 90 m et parallèles au fleuve. L'ensemble est réalisé en brique et chacune des halles est couverte d'une toiture à charpente métallique à deux pans. L'éclairage provient de baies latérales et des verrières zénithales. L'atelier en bord de Seine est occupé par la chaufferie ; il est encadré par deux cheminées et contient 21 générateurs à vapeur, placés en deux batteries de 10 et 11 appareils. Le second atelier contient les 7 machines actionnant autant d'alternateurs, chacun d'une capacité de 800 kw/h. Tout au bord de la Seine, un bâtiment complémentaire abrite l'administration et des logements. L'ensemble ressemble à s'y méprendre à l'usine élévatoire des eaux d'Ivry construite en 1883. L'organisation des volumes y est similaire, les machines à vapeur y actionnant des pompes et non pas des alternateurs. Ainsi, ce nouveau programme industriel n'affiche pas encore de spécificité. Lorsque la centrale est déclassée, les bâtiments sont reconvertis et les cheminées détruites. Occupés par la société Air Liquide, à partir de 1945, les deux ateliers existent toujours [6].



[4]



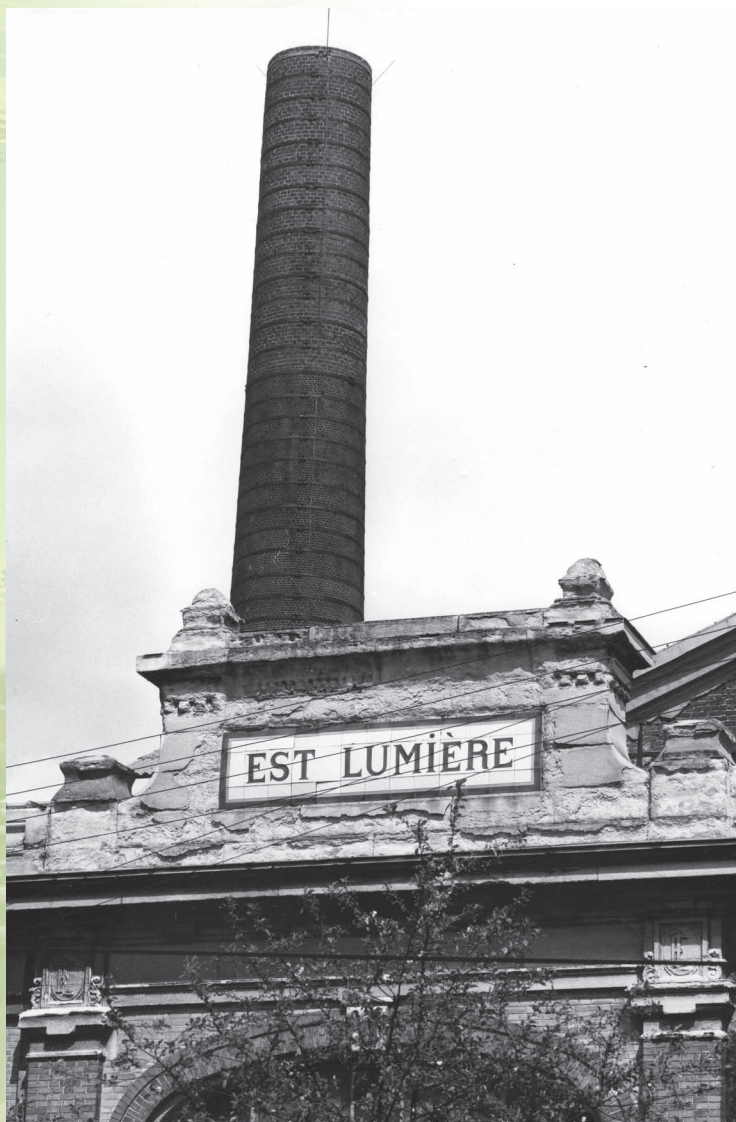
[5]



[6]

2

L'USINE DE LA COMPAGNIE EST-LUMIÈRE, ALFORTVILLE



[7]

La seconde centrale du secteur est également construite en 1901, implantée sur 13 000 m², 31 quai Auguste-Blanqui à Alfortville [8] et [10]. Bâtie pour le compte de la compagnie Est-Lumière, elle rejoint le groupe de l'Union De l'Electricité en 1919. Les deux halles sont encore implantées parallèlement à la Seine mais une architecture soignée [7] et une imposante façade pignon symbolisent, côté fleuve, la puissance de



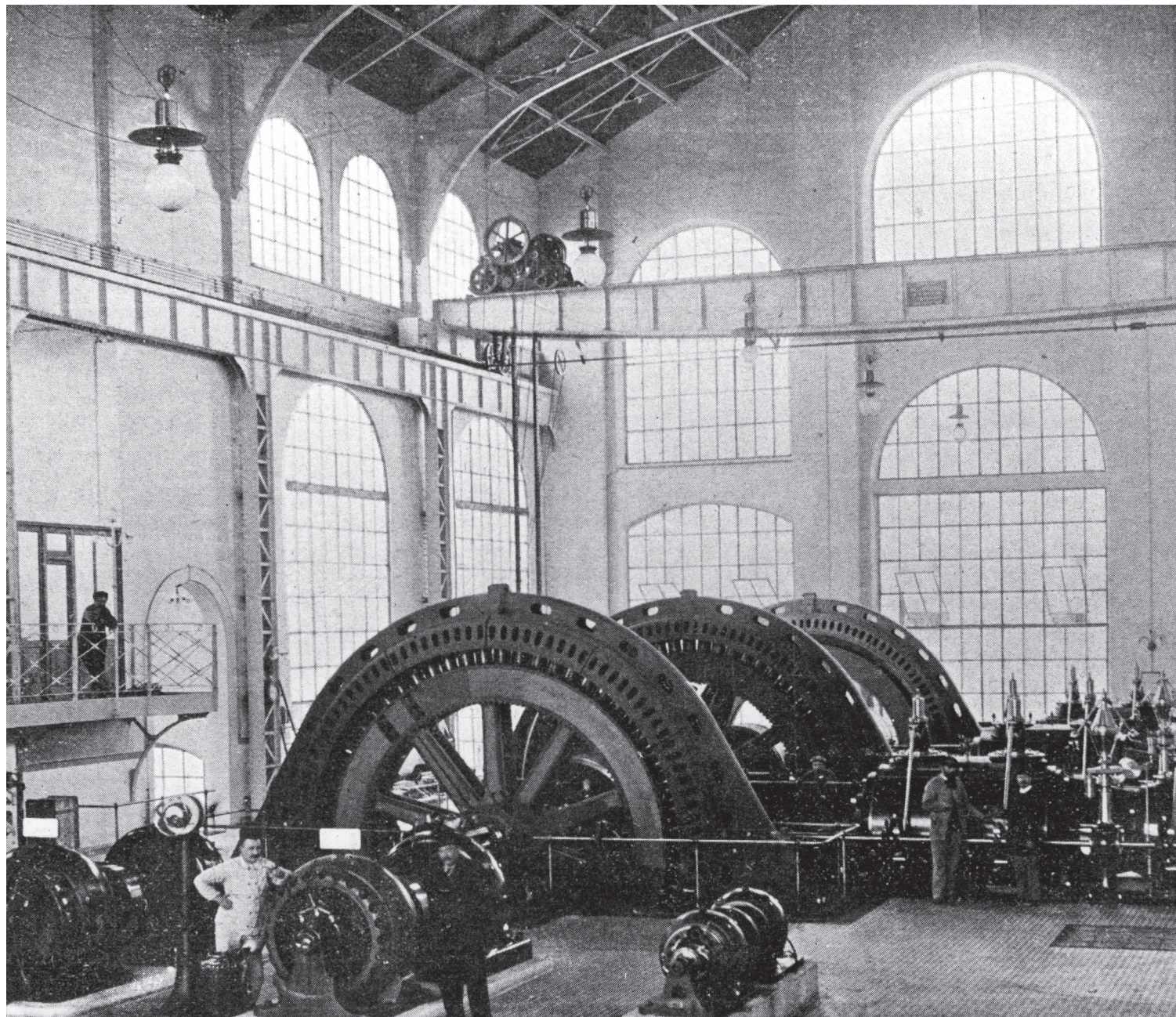
[8]

la nouvelle énergie. La nef principale, qui accueille la salle des machines, est cette fois la plus proche du fleuve. Les chaudières, les cheminées et le parc à charbon sont rejetés à l'arrière du complexe. L'avant corps central de la façade principale accueille les pompes. Au bord du fleuve, deux bâtiments abritent l'administration et les logements des contre-maîtres. Juste en amont, la villa Dynamo est affectée au directeur [9]. Lorsque les capacités de l'usine sont accrues, trois autres cheminées sont construites.

En 1922, l'Union de l'Electricité édifie la fameuse centrale de Gennevilliers, destinée à remplacer quatre usines de la banlieue parisienne dont celle Alfortville, qui produit alors 23 000 kw. Les bâtiments sont alors vendus à l'usine de papier Catel et Farcy en 1927. Ils seront finalement démolis en 1986 .



[9]

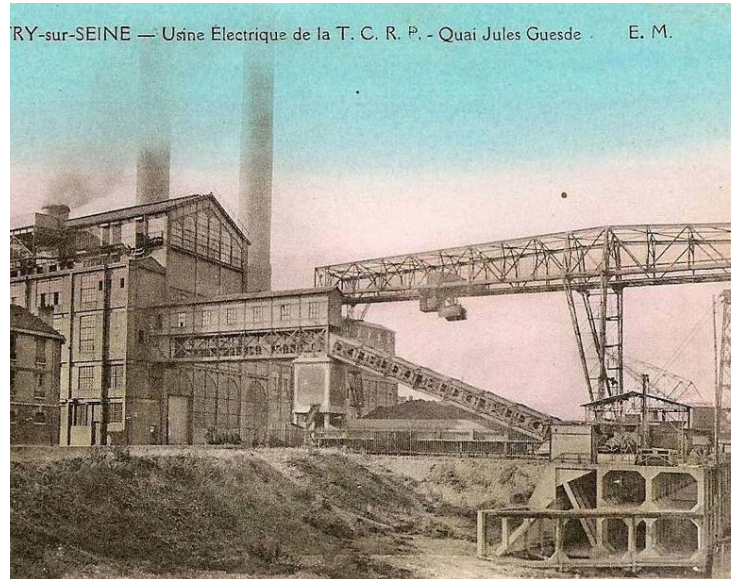


[10]

3

LA CENTRALE DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE DISTRIBUTION D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE OU THOMSON, PUIS VITRY-NORD, VITRY

En 1907, la Société des grands travaux en béton construit cette troisième centrale, montée par la Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, pour le compte de la Compagnie générale de distribution d'énergie électrique [12]. La centrale est également implantée quai Jules-Guesde à Vitry, et située juste en face de la centrale d'Alfortville. On ne dispose que de peu d'informations sur cette usine, principalement connue par les cartes postales anciennes. Sa première clientèle est la Compagnie générale parisienne de tramways et la Compagnie des chemins de fer nogentais. En 1910 elle fournit la force électrique aux Tramways de l'Est Parisien, rive gauche, aux Tramways Sud (société qui appartient à la Société des transports en commun de la région parisienne, STCRP), aux Tramways Nogentais et enfin, en partie, au fonctionnement des machines électriques de la Compagnie d'Orléans, sur la ligne d'Orsay-Austerlitz. Thomson-Houston est actionnaire dans nombre de ces sociétés, ce qui explique l'autre nom de l'usine. Après 1919, lorsqu'elle entre dans le giron de l'Union De l'Electricité (UDE), l'usine est rebaptisée Vitry-nord (pour la distinguer de Vitry-sud-Arrighi).



[11]

La centrale est dirigée dès sa mise en service par l'ingénieur des Mines Georges Pavie, qui doit gérer coup sur coup les inondations de l'hiver 1910 (qui stoppent la production) et un incendie qui ravage le complexe, le 9 juin. Celui-ci est alors décrit comme se composant « de deux grands bâtiments situés l'un quai du Port-à-l'Anglais, à Vitry, l'autre rue du Port-à-l'Anglais, à Ivry. Ils sont reliés par un pont roulant sous lequel fonctionnent quatre turbines ». Implanté à

un angle de rue, il semble que la chaufferie se développe perpendiculairement au quai et la (les) salle (s) des machines, parallèlement à celui-ci, disposant également d'une des façades sur la rue du Port-à-l'Anglais. L'alimentation en charbon s'effectue depuis un important appontement le long du quai, par un convoyeur aérien mécanisé, complété d'un système de grue et de wagonnets [11]. Après le sinistre, l'usine doit être en partie reconstruite et les machines, endom-



[12]

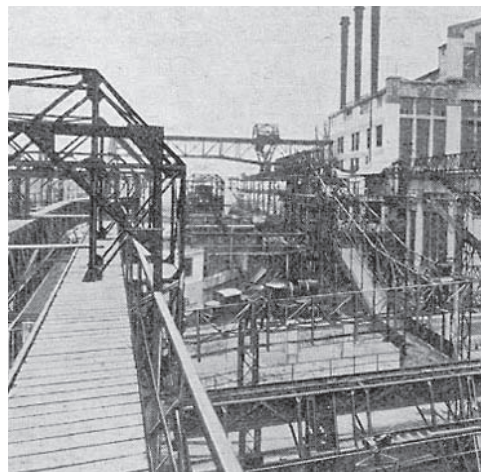
magées, remplacées. Une seconde cheminée est élevée. En 1929, la production représente 90 000 kw. La centrale aurait été démolie à la fin des années 1930, après la mise en service de l'usine Arrighi de Vitry-sud, construite pour la remplacer. En 1985, subsistait encore la passerelle métallique suspendue permettant la traversée des câbles, ainsi qu'un poste transformateur détruits depuis.

4 et 6

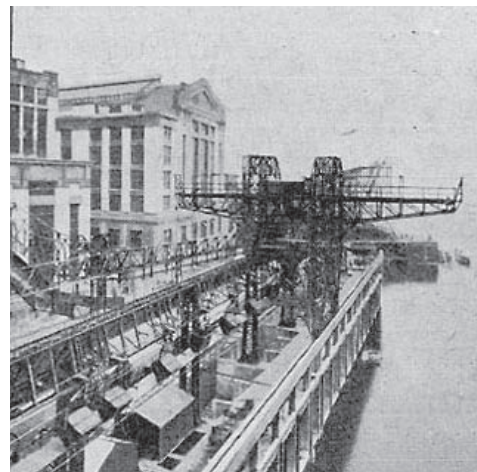
LES CENTRALES BASSE PRESSION ET HAUTE PRESSION D'IVRY-PORT

Conçue à partir de 1923, la centrale basse-pression est mise en service en 1927 pour le compte de l'Electricité de la Seine. Elle est destinée à prendre la relève de l'usine du quai de la Râpée pour la fourniture d'électricité au métro parisien (4 groupes d'alternateurs de 12 000 kW). La parcelle assez étroite oblige à multiplier les équipements de déchargement du charbon pour alimenter l'usine en continu [13] et [14]. Deux halles perpendiculaires au fleuve abrite les chaudières d'une part et les turboalternateurs, d'autre part. Elles affichent leur mur pignon, traités en fronton, face à la Seine. Les cheminées métalliques couronnent la chaufferie, bâtiment tout en hauteur, dont le béton est coulé au fur et à mesure du montage des chaudières. La salle des machines, malgré sa monumentalité reste une halle couverte d'une charpente métallique à deux pans [16]. Le pont passerelle sur la Seine, destinés à la traversée des câbles, prévu dès l'origine, n'est construit qu'en 1930 (voir le dossier de la passerelle industrielle d'Ivry-Charenton). La centrale est raccordée au réseau du chauffage urbain en 1942.

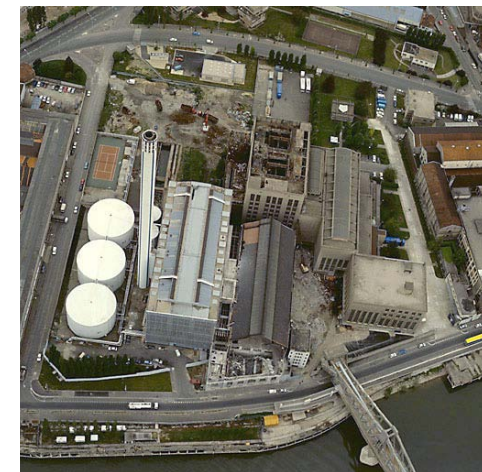
Viellissante, l'usine est complétée en 1953 par la centrale contiguë, dite centrale haute pression d'Ivry-Port (1 groupe



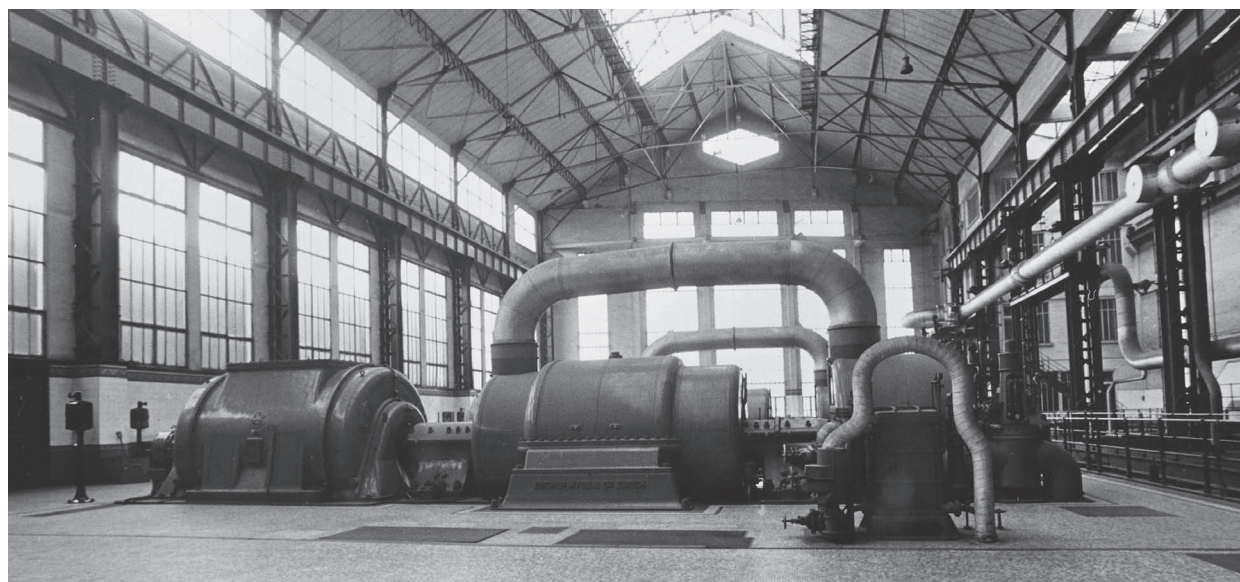
[13]



[14]



[15]



[16]

d'alternateurs de 40 000 kW). Son implantation est une fois encore contrainte par la petitesse du site. Malgré certaines différences (ici les bâtiments sont en béton et non en métal), la silhouette de la centrale est l'héritière du modèle initié par la centrale Arrighi au début des années 1930 : silhouettes cubiques des bâtiments aux toits terrasse, dynamisme vertical souligné par l'étroitesse et la hauteur des baies [17] et [19].

L'ensemble, qui emploie 300 personnes, ne présente plus d'intérêt économique, au début des années 1970. Le charbon spécial utilisé et le nombreux personnel, indispensable à la maintenance des matériels vétustes, coûtent trop chers. De ce fait, les centrales ne sont plus utilisées que lors des périodes de forte demande. Le site cesse finalement son activité en 1974². La chaufferie de la centrale basse pression est reconvertie pour le compte de la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain qui y installe des chaudières au fuel. La suppression des cheminées augmente l'effet monumental du bâtiment. Tous les autres bâtiments sont détruits en 1988/89 [18].

2. C'est pour loger les cadres de cette centrale qu'EDF commande en 1963 un programme à l'Atelier de Montrouge. Les architectes dessinent deux petites tours, innovante sur le plan du logement collectif. L'ensemble, implanté sur une parcelle 40-44 boulevard du Colonel-Fabien et 22-34 rue des Péniches est inscrit Monument historique en 2003.





[18]

[19]

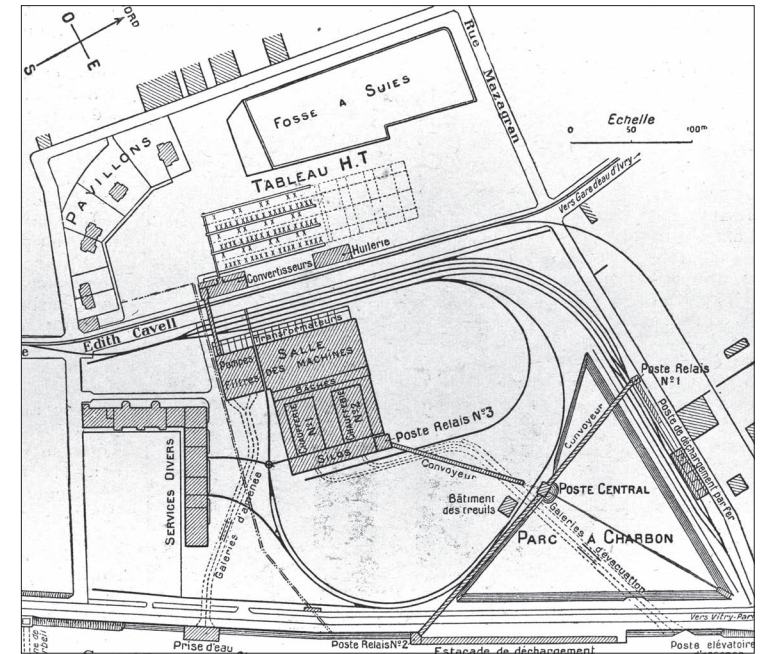


5

LA CENTRALE ARRIGHI OU VITRY-SUD

Cette cinquième centrale, caractéristique d'une deuxième génération d'usine, est implantée sur une parcelle d'une vingtaine d'hectares, en amont du barrage de Port-à-l'Anglais, dans une zone non encore aménagée. Elle voit sa première tranche (110 000 kw) mise en service en 1931, une seconde dès l'année suivante [20]. Elle est construite par la compagnie l'Union de l'Electricité (UDE) afin de compléter la production de la nouvelle usine de Gennevilliers et de remplacer l'usine de Vitry-Nord. La centrale est baptisée du nom de Jean-Antoine Arrighi de Casanova, polytechnicien, ingénieur en chef des études et du service mécanique de la compagnie, qui l'a conçu techniquement est qui décide en

1932 avant de la voir véritablement fonctionner. Deux jeunes architectes, Georges-Henri Pingusson et Paul Furiet (qui meurt dès 1930) sont essentiellement chargés des bâtiments annexes et de l'image de la centrale (ses représentations dans les campagnes de communication). Les différents pôles de la centrale s'organisent aisément sur cette vaste parcelle. Le parc à charbon (réserve pour 35 jours), de forme triangulaire, en bord de Seine, est approvisionné soit par le fleuve (les péniches sont déchargées depuis le quai par une tour à benne preneuse d'une capacité de 200 tonnes/heure qui dépose le charbon sur un convoyeur), soit par la voie ferrée réceptionnant des rames de 1 500 tonnes



[20]



[21]

Légende :

- A. Bâtiment des pompes
- B. Salle des chaudières de la première centrale
- C. Salle des machines
- D. Salle des chaudières de la seconde centrale
- E. Bâtiments annexes
- F. Tableau à haute tension
- G. Ancien parc à charbon



[22]

(poste de déchargement des wagons équipé d'un système permettant de les vider directement sur un convoyeur). Un autre convoyeur conduit le charbon jusqu'à la galerie des chaudières, parallèle à la Seine et surmontée de 4 cheminées métalliques, derrière laquelle s'implante la galerie des machines. Le bâtiment des pompes est contigu. L'ensemble est une construction dont la structure est entièrement métallique, le béton faisant office de peau. La silhouette répond aux principes de l'architecture moderne : toits terrasse, absence totale de décor, monochromie, géométrie de la composition. Le tableau à haute tension n'est plus abrité dans un bâtiment, mais à l'air libre, rejeté au fond de la parcelle. Un château d'eau de 600 m³ permet de pallier à l'arrêt accidentel des pompes. Tous les besoins annexes sont abrités dans d'autres bâtiments répartis sur la parcelle.

Entre 1953 et 1955, les extensions prévues à l'origine sont réalisées. La centrale redevient durant quelques années l'une des plus puissantes (implantation de 2 groupes supplémentaires de 105 et 107 MW). La salle des machines est prolongée, celle des chaudières gagne en hauteur [21]. Les nouvelles installations sont en haute pression tandis que les anciennes fonctionnaient à basse pression. Une des cheminées d'origine est supprimée, deux nouvelles surplombent l'extension à 85 m de hauteur [22], [23] et [26]. L'usine basse pression fonctionne au charbon jusqu'en 1964 puis au fuel. Elle est



mise en réserve en 1969, remise en fonction pendant les hivers de 1976 à 1981 puis définitivement arrêtée. L'usine haute pression fonctionne au charbon jusqu'en 1959, puis de manière mixte, charbon et gaz naturel jusqu'en 1963-64, gaz naturel et fuel jusqu'en 1985, date de son déclasse-

ment. La centrale employait 650 agents en 1959, elle n'en emploie plus que 380 après les modifications de combustion. Malgré ses indéniables qualités patrimoniales, Arrighi, devenue obsolète, n'échappe pas à la destruction, réalisée par implosion le 16 octobre 1991 [24] et [25].



[24]



[25]



[26]

7

LA CENTRALE EDF DE VITRY

Mise en chantier en 1962, elle est implantée sur 25 hectares, très en retrait de la Seine, derrière les deux halles de la toute première centrale du secteur, sur d'anciennes sablières remblayées avec les suies et les mâchefers d'Arrighi. Typique d'une troisième génération d'usines, elle constitue un repère fort dans le paysage grâce à son bâtiment principal, une simple barre, et à ses deux cheminées hautes de 160 m, en béton armé [28]. L'architecte et l'ingénieur Jean Fayeton (1908-1968) participe à sa conception. Deux premiers groupes de 250 MW sont mis en service en 1966 qui sont alimentés au charbon puis, en 1971, deux autres groupes de 320 MW associés à une turbine à gaz et alimentés en charbon ou en fuel. En 1972, le complexe constitue la centrale la plus puissante de France, devant Porcheville. En 1982 une installation de récupération de vapeur la raccorde au chauffage urbain. Les chaudières, alimentées par 4 étages de brûleurs, mesurent 47 m de hauteur, pèsent 4 000 tonnes et sont suspendues à la charpente. Le parc à charbon implanté derrière l'usine est alimenté par un convoyeur connecté à une roue pelle déchargeant les péniches, qui depuis la Seine, franchit les distances nécessaires à l'alimentation de l'usine [27] à [29].



En 1996 l'usine est modernisée pour répondre aux nouvelles normes de rejets dans l'atmosphère. Les deux premières unités s'arrêtent en 2000. Les plus récentes peuvent encore produire 500 MW et emploient aujourd'hui près de 230 personnes. Elles sont mises en service uniquement pour les périodes d'appoint. La centrale devrait disparaître à l'horizon de 2015, lorsque les normes de rejet se durciront encore. Pour l'instant, comme ailleurs en Île-de-France, EDF projette de conserver sur le site une activité de production d'électricité avec des turbines à gaz.



[28]



[29]

8

LES DEUX TURBINES À COMBUSTION DE VITRY-ARRIGHI



[30]

Elles sont implantées sur le site de l'ancienne usine de Virty-Sud-Arrighi, détruite en 1991. La première est mise en service en 1997, la seconde en 2008. Elles fonctionnent sur le principe d'un réacteur d'avion auquel on aurait ajouté un alternateur. Dans une chambre de combustion, on injecte du fioul à de l'air fortement comprimé. En s'enflammant, il produit l'énergie nécessaire pour faire tourner la turbine qui entraîne elle-même

l'alternateur qui produit l'électricité. Chacune des turbines a une capacité de 152 MW. Elles ont été réalisées spécifiquement pour répondre aux demandes ponctuelles de pointes électriques, car fonctionnant au fioul domestique, leur production coûte cher [30] et [31].



[31]

CONCLUSION

Déjà dans l'Entre-deux-guerres, l'électricité pouvait être produite au delà de la région parisienne. Ainsi une ligne double de 90 000 V acheminait jusqu'au transformateur de Chevilly l'excédent de la production de l'usine hydraulique d'Eguzon sur la Creuse, dans le massif central, appartenant à la Compagnie de chemin de fer de Paris-Orléans. En 1932, la première ligne aérienne de 220 000 V arrive également au poste de Chevilly, provenant du poste de Chaingy (près d'Orléans) et alimentée par les nouvelles usines hydroélectriques de la Truyère (affluent du Lot).

Dans les années 1970 encore, quatre centrales demeurent dans le secteur de Seine Amont : la plus ancienne, celle d'Ivry est mise en réserve depuis 1966 et ne fonctionne que l'hiver. La plus récente, celle de Vitry est alors la plus puissante de France. Mais aujourd'hui, l'électricité est presque entièrement produite hors de la petite couronne, soit par des centrales hydroélectriques soit par des centrales nucléaires. Seules fonctionnent, pour les besoins d'appoint, les deux turbines à combustion de Vitry-Arrighi et la centrale de Vitry, du moins jusqu'en jusqu'en 2015. La disparition de cette usine, après toutes celles des deux premières génération, refermera la page d'histoire de la production d'électricité en Seine amont.

La présence de l'électricité dans le paysage continuera de s'affirmer par l'existence de postes de transformation, de sous-stations et de lignes (elles sont autant que possible enterrées) qui assurent raccordements au réseau, interconnexions entre les différentes lignes et transformations de l'énergie en différents niveaux de tension [32] et [33].

De nouvelles usines marquent cependant le territoire en bord de Seine. Celle d'Ivry du Sytcom (syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de la région parisienne) assure une valorisation énergétique des déchets et alimente le réseau de chauffage urbain (CPCU). Mise en service en 1969, elle pompe l'eau nécessaire à son fonctionnement (eau industrielle et eau de refroidissement) dans le fleuve. La Seine alimente encore la centrale de cogénération, 10 rue des Fusillés à Vitry-sur-Seine, inaugurée en 2001. Economique, celle-ci produit, grâce à une turbine fonctionnant au gaz naturel, à la fois de la vapeur pour le CPCU et de l'électricité pour EDF.



[32]



[33]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

[1]. Concessions d'électricité, 1933. In : Henri Sellier, René Humery. *Région parisienne [10 cartes]. Carte n° 8 : concessions d'électricité*. Clamart : G. Peltier cartographe, 1933. Les usines de production d'électricité des compagnies l'Union De l'Electricité (UE), l'Electricité de la Seine (ES) et du TIRU sont localisées.

[2]. Au loin, les 4 cheminées de l'usine Est-lumière d'Alfortville, vers 1910. © AD94.

[3]. Carte localisant les usines de l'UDE, circa 1930. AD94 31 fi Vitry 7.

1. Centrale des tramways de l'Est parisien, vitry

[4]. La centrale au début du XX^e siècle, vue depuis la voie ferrée, © AD94.

[5]. La centrale au début du XX^e siècle, vue depuis la Seine. Au premier plan, le bâtiment administratif. © AD94.

[6]. Les bâtiments en 1985.

2. La centrale Est-Lumière. Alfortville

[7]. Fronton de l'avant-corps de la façade pignon, sur la Seine en 1985. Cl. : P. Fortin

[8]. Vue d'ensemble de la centrale depuis la Seine. Au premier plan, de gauche à droite, l'appontement et sa grue de déchargement du charbon, les deux pavillons (bureaux / logements) et la villa Dynamo, habitation du directeur.

[9]. La villa Dynamo en 2008.

[10]. Intérieur de la salle des machines. In : Génie civil, n°1039, 10 mai 1902. Repro. C. Décamps

3. La centrale de la compagnie générale de distribution d'énergie électrique ou Thomson puis Vitry-Nord

[11]. Détail des installations de déchargement du charbon et du convoyeur. Coll. part. D.R.

[12]. La centrale après sa reconstruction de 1910.

4. et 6. Les centrales basse pression et haute pression d'Ivry-Port

[13] et [14]. Vue d'ensemble de la centrale, au centre la chaufferie, à droite la salle des machines. La passerelle de traversée des câbles n'est pas encore construite. In : La science et la vie, 1928. repro C. Décamps.

[15]. Vue aérienne du site en 1989. La salle des machines de la centrale basse pression est détruite.

[16]. Intérieur de la salle des machines de la centrale basse pression, vue vers la Seine, 1971. D.R.

[17] et [18]. La salle des machines de la centrale basse pression avant sa destruction et l'usine du CPCU aujourd'hui (ancienne chaufferie de la centrale basse pression).

[19]. Intérieur de la salle des machines de la centrale haute pression, vue vers la Seine, 1985. Cl. C. Décamps.

5. La centrale Arrighi de Vitry-Sud

[20]. Plan de l'usine après la réalisation des 2 premières tranches. L'implantation des salles des machines et des chaudières, formant un carré, sera doublé dans les années 1950 lors de l'extension de l'usine, comme prévu sur le projet initial de la centrale, dessiné en 1927-29.

[21]. Vue d'ensemble. © DREIF, phot. Guiho, 1990.

[22]. La centrale après son extension. © Archives photothèque EDF – Sodel.

[23]. La centrale en 1985. Vue extérieur : de gauche à droite, le bâtiment bas et blanc abrite les locaux annexes, le cube derrière, le bâtiment des pompes, puis au centre la chaufferie de la première centrale et ses 3 cheminées, au fond à droite, la chaufferie de l'extension, et ses deux cheminées. Cl. C. Décamps.

[24] et [25]. L'implosion de la centrale en novembre 1991. Cl. C. Décamps.

[26]. La salle des machines en 1985. Cl. C. Décamps.

7. Centrale thermique Vitry

[27]. Vue d'ensemble de la centrale. L'usine Arrighi, à l'arrière plan, existe toujours. © EDF, médiathèque.

[28]. La roue pelle et le long du quai, le système de câble qui tracte la péniche et permet son déplacement régulier au fur et à mesure du déchargement.

[29]. La roue pelle servant à décharger le charbon.

8. Les turbines à combustion de Vitry-Arrighi

[30]. Vue intérieure. © EDF

[31]. Vue extérieure. © EDF

[32]. Lignes aériennes à haute tension, Valenton.

[33]. Poste de distribution EDF, 10 rue Margueriteau, Chevilly-Larue.

Sauf mention contraire © Région Île-de-France. Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP. cliché ou reproduction Stéphane Asseline.

DOCUMENTATION

• Sources

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Mérimée, dossier IA00123522 établi en 1985 par O. Cinqualbre et H Jantzen. Centrale thermique dite usine des tramways de l'Est parisien, usine de l'Air Liquide, Vitry-sur-Seine.

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Mérimée, dossier IA00123530 établi en 1985 par O. Cinqualbre et H Jantzen. Centrale thermique dite compagnie Est Lumière, puis usine à papier Catel et Farcy, Alfortville.

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Mérimée, dossier IA00123524 établi en 1985 par O. Cinqualbre et H Jantzen. Centrale thermique dite usine Thomson, Vitry-sur-Seine.

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Mérimée, dossier IA00123543 établi en 1985 par O. Cinqualbre et H Jantzen. Centrale thermique (centrale électrique basse pression et haute pression) dite Electricité de la Seine, puis EDF, Ivry-sur-Seine.

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Mérimée, dossier IA00123523 établi en 1985 par O. Cinqualbre et H Jantzen. Centrale thermique dite centrale Arrighi, Vitry-sur-Seine.

• Bibliographie

Voir les bibliographies figurant dans les cinq dossiers d'Inventaire, ainsi que :

D. Amouroux, M. Crettol, J.-P. Monnet. *Guide d'architecture contemporaine en France*. Paris : A.A., 1972, p. 380 (notice de la centrale thermique de Vitry).

A. Beltran. *L'énergie électrique dans la région parisienne entre 1878 et 1946 : Production, distribution et consommation d'électricité dans le département de la Seine*. Thèse de doctorat sous la direction de François Caron. Université de Paris IV-Sorbonne, 1995.

J. Boulesteix. *La distribution de l'électricité dans le Val-de-Marne*. In : Images du Val-de-Marne, publication de l'association géographique d'études et de recherches n° 5, 1973.

La centrale thermique d'Ivry. In : Le bâtisseur français, mai 1953, n°6, p. 12-15.

La centrale de Vitry-sur-Seine, France. J. Fayeton. In : Architecture d'Aujourd'hui, n° 133, 1967, p. 26-29.

Le chauffage urbain. In : La direction générale des services techniques de Paris, supplément à Travaux, juin 1958, p.94 et suiv.

La distribution de l'énergie électrique. In : La direction générale des services techniques de Paris, supplément à Travaux, juin 1958, p. 65 et suiv.

Electricité et architecture. n° spécial du B.I.P. (Bulletin d'information et de propagande concernant les applications de l'électricité et le perfectionnement de l'éclairage), sept. 1935.

Electricité de la Seine [usine d'Ivry-Port]. In : Ecole centrale des arts et manufactures. Les grandes industries modernes et les centraux. Paris : les éditions artistiques de Paris, 1929.

EDF (maintien en activité de la centrale thermique d'Ivry). In : Journal officiel, 9 mars 1974, question à l'assemblée nationale n° 3030 du 2 février 1974.

EDF. *La centrale thermique à flamme de Vitry-sur-Seine*. Dossier de presse, 3 mars 2010.

A. Gautier. *Après le congrès du cinquantenaire, l'électricité dans la vie française [usine d'Ivry-Port]*. In : l'Illustration, n° 4664, 23 juillet 1932.

Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France ; O. Cinqualbre (réd.) et al. *Architecture d'usines en Val-de-Marne, 1822-1939*. Paris : APPIF, 1988, p. 127-139.

Incendie de l'usine Thomson de Vitry-sur-Seine, Le Figaro, 10 mars 1910.

M. Lacave. *Georges Pavie (1872-1911) [notice nécrologique]*. In : Bulletin de l'association des anciens élèves de l'Ecole des Mines de Paris, avril 1911.

D. Larroque. *L'expansion des tramways urbains en France avant la Première Guerre mondiale*. In : Histoire, économie et société, 1990, vol. 9, n°1, p. 135-168.

B. Lemoine (dir.). *Paris en Île-de-France, histoires communes*. Paris : Éd. du Pavillon de l'Arsenal ; Picard, 2006.

M. Raoult. *Histoire du chauffage urbain*. Paris : l'Harmattan, 2008.

J. Rieuf. *La centrale de Vitry-Sud*. In : L'Ingénieur-Constructeur ETP. N° 209, mai-juin 1929, p. 129-140.

A. Sers. *Y'a de l'électricité dans l'air !* In : Vitry le mensuel, n° 40, mars 2008, p. 19.

Société d'histoire de Vitry-sur-Seine. *Les centrales électriques*. In : http://histoire.vitry94.free.fr/centrales_elec.htm

Technique et architecture, n° spécial électricité, n° 9/10, 1952/53.

G. Vevret-Vernet. *Electricité et Gaz en France de 1952 à 1960*. In : Revue de géographie alpine. vol 49, n° 49-3, 1961, p. 401-431.

www.cpcu.fr

www.syctom-paris.fr

La Seine en amont de Paris

6. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

6.1 LES CENTRALES ÉLECTRIQUES

6.2 LES CENTRALES GAZIÈRES

6.3 LES DÉPOTS PÉTROLIERS

6.4 LES SABLÈRES

6.5 LES CHANTIERS NAVALS

34

Date = 07 90
Ref. Peinture = Bitu... Spéciaux
2 couches EPOXY PU
BLE-INDUS

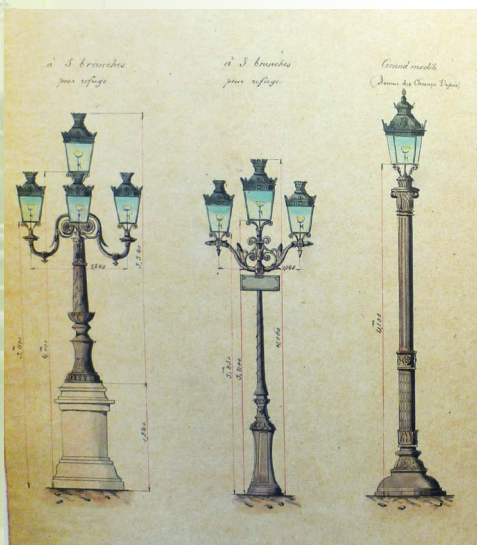
LES CENTRALES GAZIÈRES

Le gaz est d'abord utilisé pour l'éclairage, puis au fur et à mesure de sa diffusion pour la cuisine, le chauffage et l'industrie [1]. Six compagnies distinctes, créées durant la première moitié du XIX^e siècle, le produisent et le distribuent dans Paris intra-muros et dans certaines communes du département de la Seine. En 1855, elles se regroupent sous le nom de Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz. La nouvelle entité dispose de huit usines, dont une à Ivry (créée en 1837, elle intègre le territoire parisien après

l'annexion de 1860 puis ferme en 1933) [2] et une autre à Alfortville. En Seine amont, la compagnie dessert Alfortville, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Thiais et Vitry-sur-Seine. A l'échéance de la concession, à la fin de 1905, la Société du Gaz de Paris dessert désormais Paris, tandis qu'en banlieue, le service est assuré par plusieurs compagnies dont l'importante Société d'éclairage, chauffage et force motrice (ECFM), qui se substitue, à partir de janvier 1906, à la Compagnie parisienne. La nouvelle société alimente nombre de

communes de la Seine [3], dont toutes celles de Seine-Amont, à l'exception de Rungis non desservi, de Villeneuve-Saint-Georges desservi par la l'EGE (Société de l'éclairage par le gaz et l'électricité), de Valenton desservi par la DCEG (Société d'entreprise générale de distribution et concession d'eau et de Gaz) ainsi que de Villeneuve-le-Roi et Ablon, alimentés par la société GFB (Gaz

Franco Belge). La ECFM choisit de concentrer toute sa production dans une seule usine, à Gennevilliers. La Compagnie parisienne modernise également ses installations, ce qui conduit à la fermeture de l'usine d'Alfortville ainsi qu'à l'abandon du projet de nouvelle usine



[1]



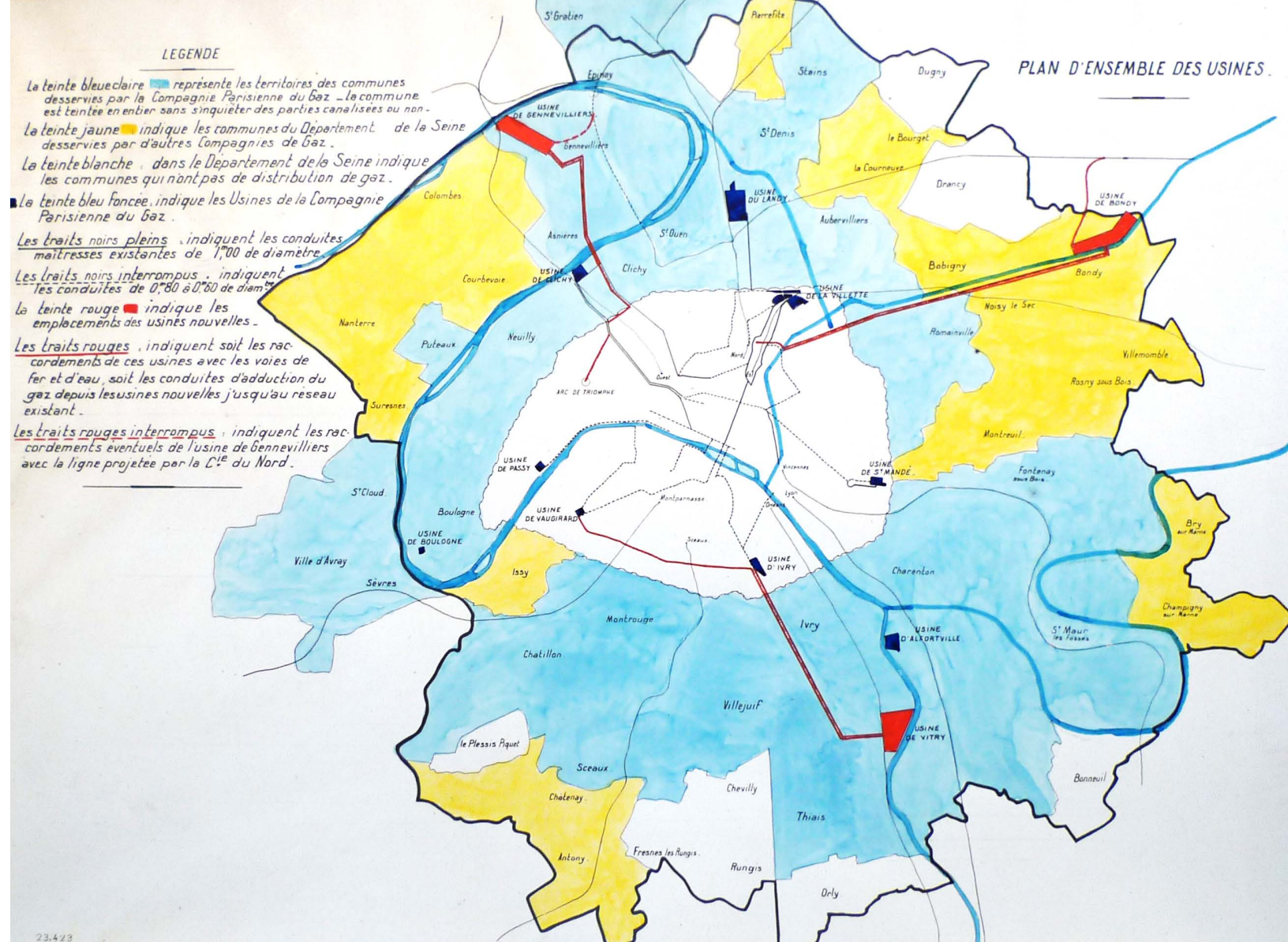
[2]



[3]

à Vitry-sur-Seine [4]. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, lors de la nationalisation, GDF poursuit cette concentration de la production, désormais regroupée, pour Paris et sa banlieue, dans trois grandes centrales : Alfortville (sur un nouveau site), Gennevilliers et La Plaine-Saint-Denis.

Jusqu'à alors, les usines à gaz produisent du gaz de houille, gaz combustible riche en hydrogène et en monoxyde de carbone, issu de la distillation du charbon. La houille, soumise à l'action de la chaleur se décompose d'une part en produit volatil, le gaz de houille brut, et en un résidu solide, le coke. Ce dernier est ainsi le principal sous-produit fourni par l'usine à gaz. Le gaz brut est ensuite épuré de trois manières successives, épuration physique, chimique et débenzolage. Il est mélangé à du gaz à l'eau, pour devenir le gaz de ville. Ce dernier n'est pas issu d'une distillation, mais d'une réaction chimique de vapeur d'eau sur du coke porté au rouge dans un gazogène. Le gaz à l'eau permet d'utiliser, sur le site même, le coke produit par la distillation. Les gaz fabriqués sont stockés à proximité dans des gazomètres, réserves nécessaires aux fluctuations de la consommation. Les usines sont ainsi de grandes consommatrices d'espaces, d'eau et de charbon, ce qui explique l'implantation de deux complexes successifs dans la plaine encore vierge d'Alfortville, bordant la Seine. A partir des années 1950, le gaz de houille, d'un faible pouvoir calorifique, est peu à peu remplacé par le



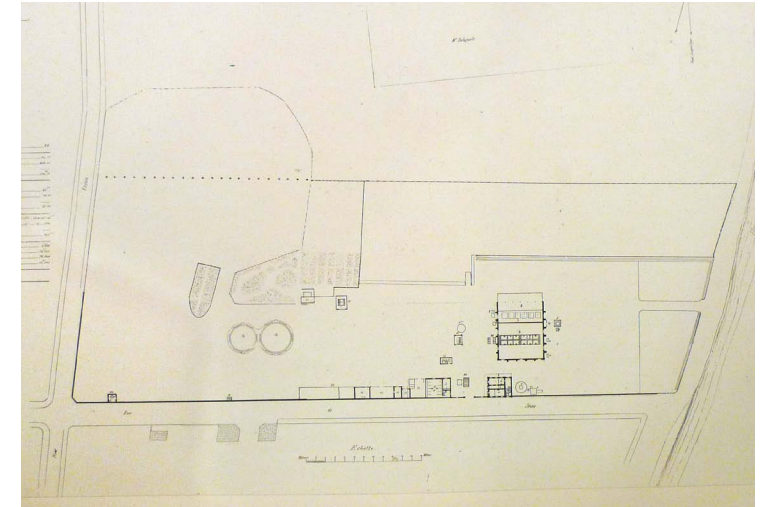
gaz naturel (principalement composé de méthane) notamment après la découverte des gisements de Lacq. Ce gaz naturel, au meilleur pouvoir calorifique, présente également l'avantage de ne pas être toxique. Les installations industrielles doivent alors être adaptées à la nouvelle production.

L'USINE D'ALFORT

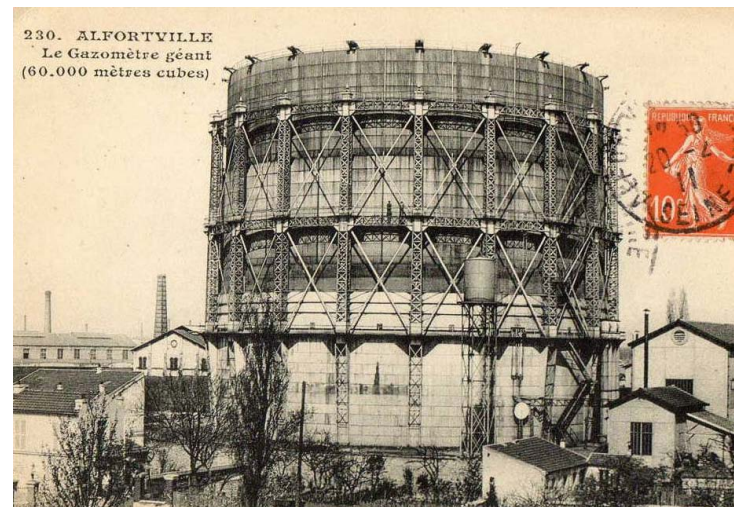
L'usine, aujourd'hui totalement disparue, est construite en 1863, entre la rue Véron (au niveau du 108) et la Seine, dans la plaine devenue en 1885 la commune d'Alfortville. On connaît ses dispositions en 1879 [5] et [6]. Les installations sont modestes, en regard de certaines des autres usines de la Compagnie : un atelier de distillation, une cheminée, quelques bâtiments annexes et deux petits gazomètres. En 1894, l'ensemble a pris une certaine ampleur. Un appontement sur la rive du fleuve et une bascule de 15 tonnes permettent le déchargement du charbon. Deux gazomètres beaucoup plus imposant ont été construits en fond de parcelle (le long de la rue Véron). Un nouveau bâtiment abrite des condenseurs, une salle d'épuration et des hangars d'étendage ; un autre, une salle d'extracteur, des pompes à eau et des citernes, des lavoirs et des vestiaires [8]. La monographie communale de 1901 précise que l'usine emploie soixante-dix personnes et dispose de douze fours produisant un peu plus de 5 millions de m³ de gaz par an. La production cesse en 1910, tandis que les gazomètres marquent le territoire, entre temps largement urbanisé, durant encore quelques décennies [7]. EDF-GDF utilise ces lieux jusqu'en 1959 comme station gazométrique et les divers bâtiments pour



[5]

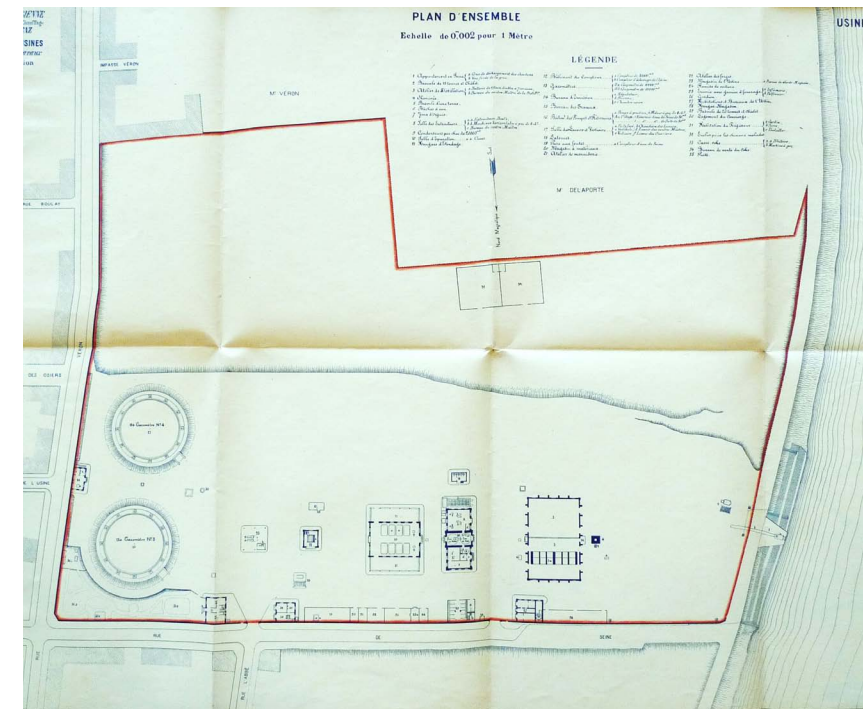


[6]



[7]

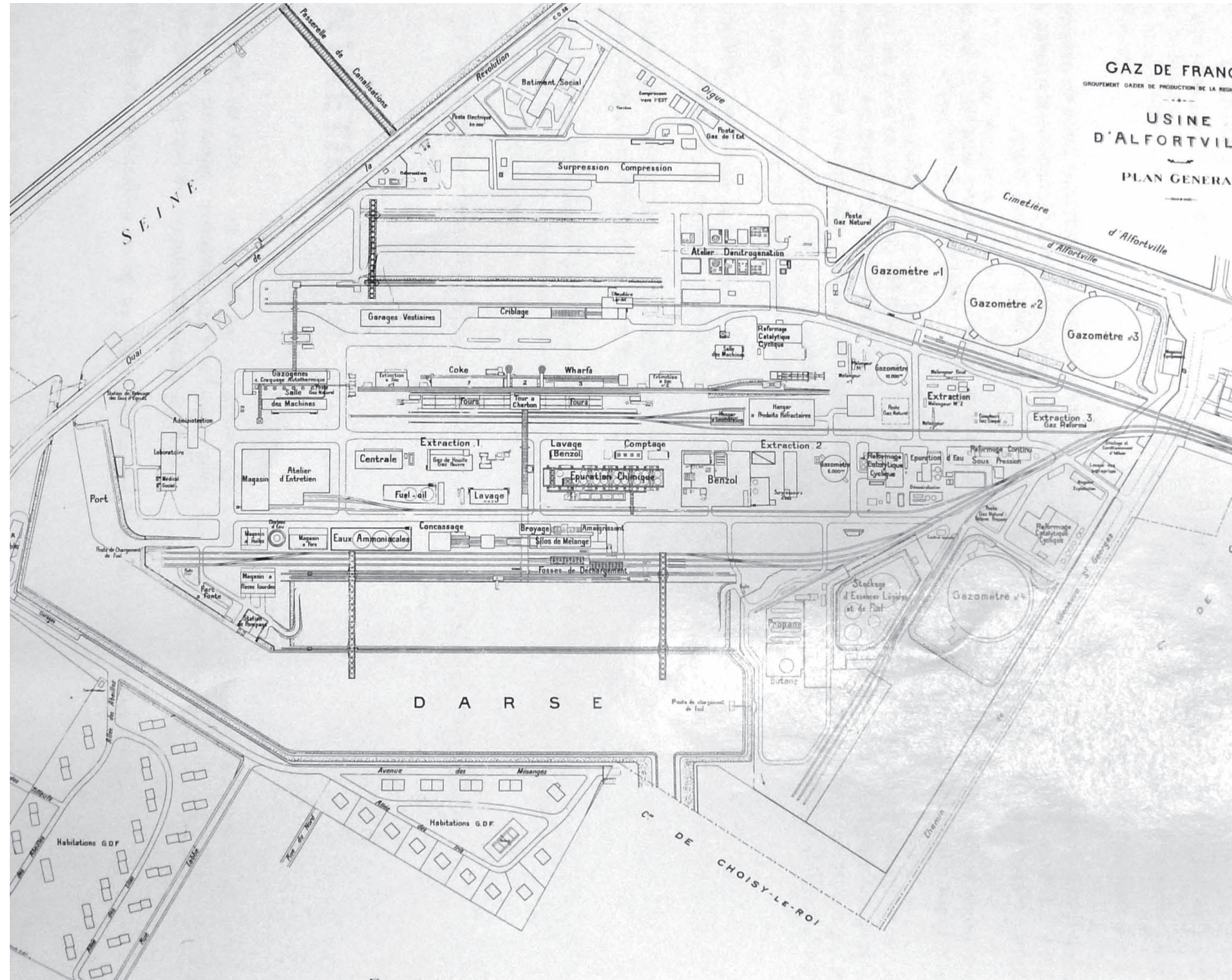
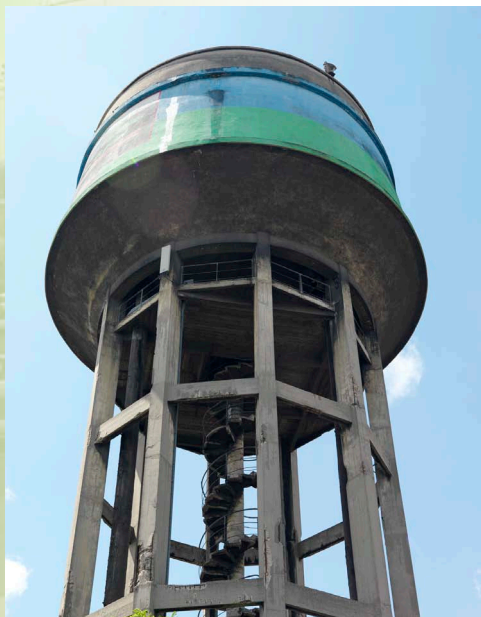
abriter des activités administratives ou techniques. Le site est finalement vendu, les bâtiments détruits, remplacés par une vaste opération immobilière.



[8]

LA CENTRALE GAZIÈRE D'ALFORTVILLE

Construite entre 1951 et 1954, elle se déploie sur 54 hectares, tout au sud de la plaine d'Alfortville. Les unités industrielles sont implantées selon des axes parallèles (axe du charbon, axe de production et distillation, axe du coke) perpendiculairement à la Seine. Les réseaux de circulation (voirie et chemin de fer) suivent le même principe afin d'éviter tout croisement et se rejoignent en faisceau à chaque extrémité du site [10] et [13]. L'ensemble comprend quatre lignes de production - fours à coke (500 000 000 Nm³/jour), gaz à l'eau (300 000 000 Nm³/jour) et gaz



[9]

[10]

d'huile (180 000 000 Nm³/jour) -, des gazomètres, des bâtiments administratifs, un centre de recherche / laboratoire ainsi que diverses réalisations sociales (cantine, soins...). Quatre pompes puisent l'eau nécessaire à la marche de l'usine dans la Seine et alimentent un château d'eau de 1 200 m³ [9] ainsi qu'un second de 500 m³. Sur le territoire de Choisy-le-Roi,

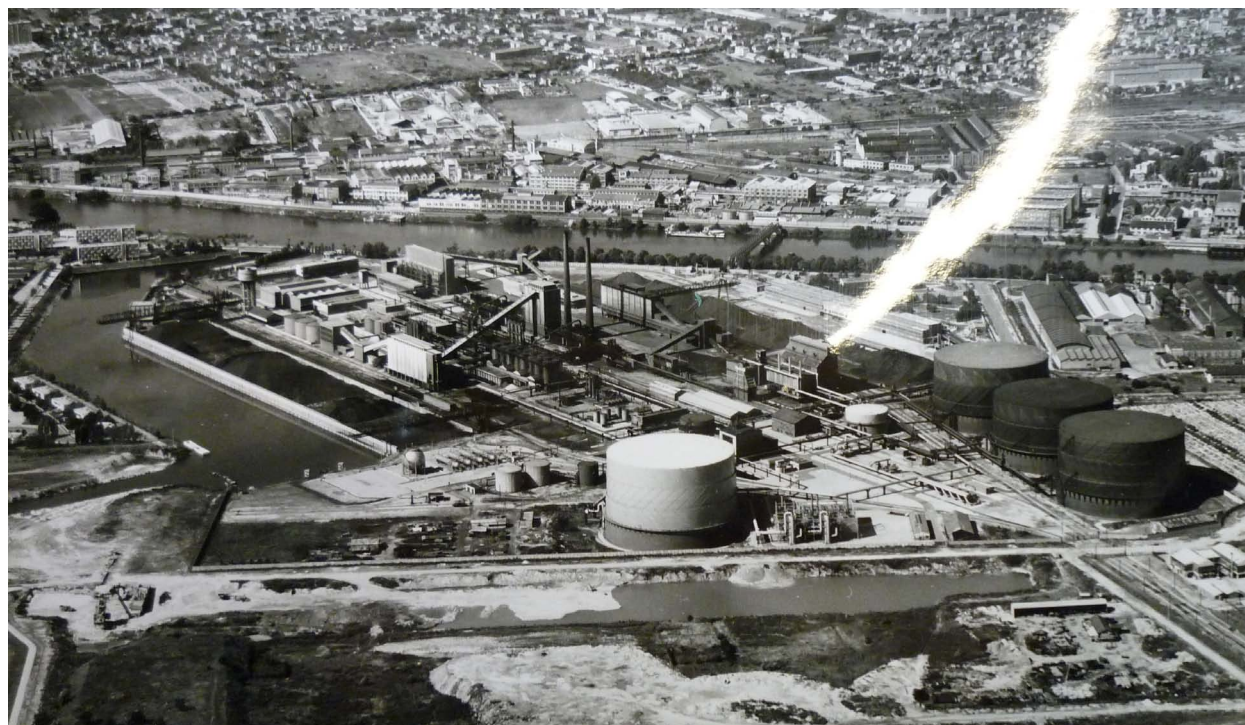


[11]

des logements sont affectés au personnel : maisons isolées pour les cadres, maisons-jumelles pour les chefs d'atelier, immeubles collectifs pour les employés [11]. Les bâtiments de l'usine de grande hauteur sont construits en béton, ceux à planchers multiples sont à ossature béton et parements de briques. L'ensemble, logements des personnels et site industriel, largement inspiré des standards du Mouvement moderne (géométrie des volumes, horizontalité, pilotis, toits terrasse...) est signé de l'architecte Henri Marty [18].



[12]



[13]

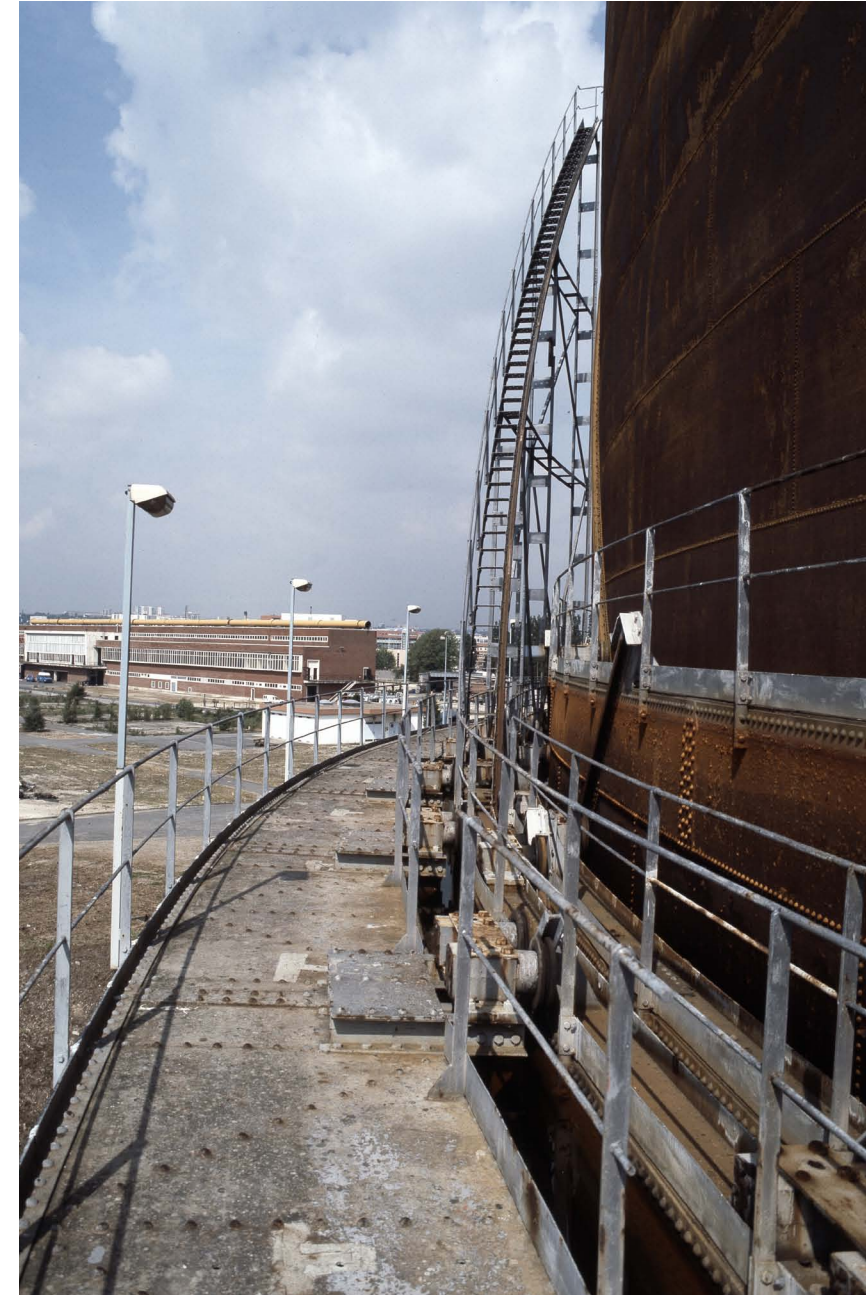
Après la découverte du gaz de Lacq, GDF adapte le site. Divers ateliers de reformage sont construits afin de produire du gaz à partir d'hydrocarbures. En 1964 une ligne de craquage (1 000 000 m³/j) est mise en service. L'opération consiste à produire à partir du gaz de Lacq, du gaz identique à celui que produisaient les quatre autres lignes d'Alfortville, pour répondre à l'augmentation de la consommation. La réaction nécessaire comprend deux principales étapes, une à l'aide de vapeur d'eau dans un premier four, une seconde en présence d'air dans la chambre de postcombustion. Finalement, en 1967 la production de gaz de houille cesse totalement. Deux ans plus tard, une installation de dénitrogénération du gaz de Groningue (il s'agit d'enlever l'azote qu'il contient en le liquéfiant puis en le distillant) est construite afin de produire un gaz substituable à celui de Lacq. Dès l'année suivante, une deuxième installation est créée. L'usine produit sa propre électricité lors des périodes de pointe grâce à une petite centrale équipée de deux groupes de turbo-alternateurs. 400 agents travaillent sur le site. Les quatre gazomètres télescopiques au guidage hélicoïdal de capacité de 225 000 m³ chacun [14] à [16] sont complétés d'un réservoir de 10 000 m³ affecté au gaz non-conforme et un dernier de 6 000 m³ pour la récupération des vapeurs d'essence issues des réservoirs de stockages. Toutefois, une partie de la production est désormais stockée dans le réservoir souterrain de Beynes (78).



[14]



[15]



[16]



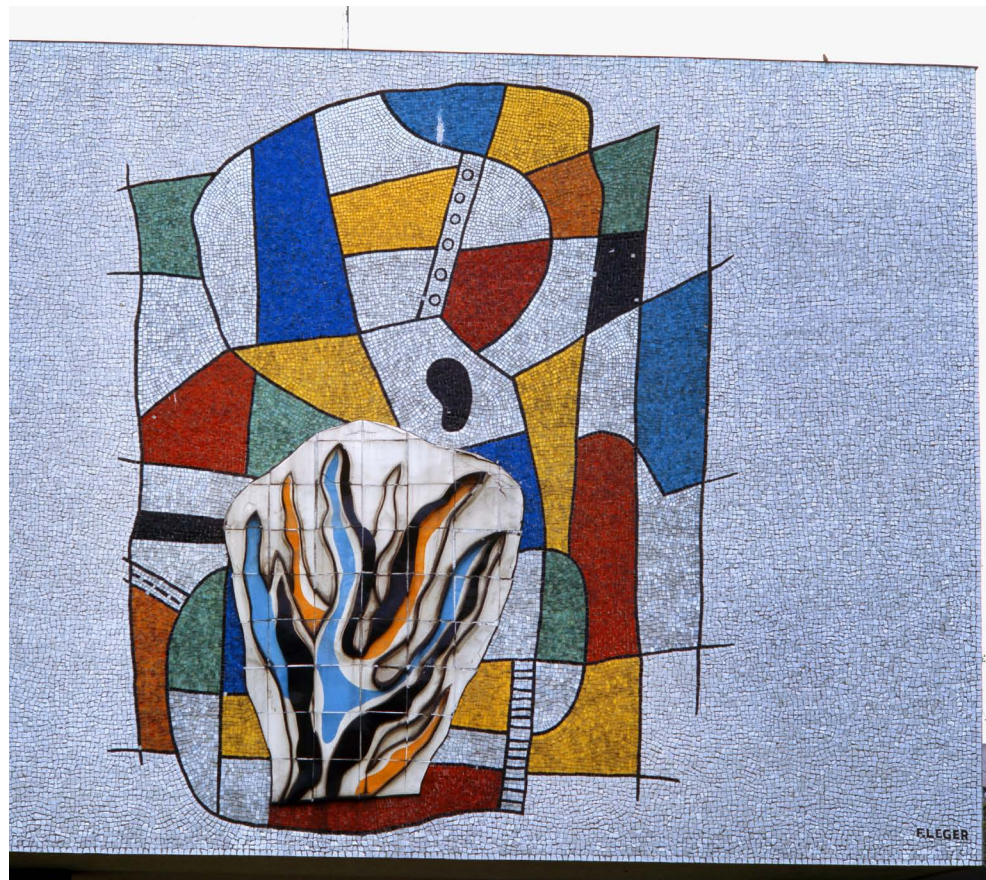
[17]



[18]

Le début du démantèlement de l'usine est contemporain de la construction du viaduc de l'autoroute A86 qui enjambe la darse (1983-85) [12]. Une part importante des terrains est vendue dans les années 1990, convertie en ZAC, le parc d'activité du Val-de-Seine. Restent sur le site une unité de surpression de gaz naturel ainsi que des bureaux et des ateliers.

Le bâtiment administratif, pour lequel GDF avait commandé en 1954 une mosaïque monumentale à Fernand Léger, représentant le feu, placée sur l'un des murs pignon est heureusement conservé [17] et [19] Alfortville demeure également un nœud stratégique pour GRTgaz (nouvelle entité en charge des réseaux de transport pour tous les opérateurs, depuis la libéralisation des marchés du gaz) où transite près d'un tiers de la consommation de Paris et de sa petite couronne. En 2008 la société construit une nouvelle grille d'interconnexion, sur l'emplacement du dernier gazomètre, qui était encore conservé.



[19]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Élévation de différents types de candélabres parisiens. AD75 V8O1 1064. Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz. Renseignements sur les conditions de l'éclairage public dans différents pays, 1879.
- [2]. L'usine dite d'Ivry en 1879. in : A. Fernique (phot.). Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz : vue des usines et des ateliers, 1878-79. (AD75 Atlas 1007).
- [3]. Carte des concessions de gaz, 1933. In : Henri Sellier, René Humery. Région parisienne [10 cartes]. Carte n° 8 : concessions d'électricité. Clamart : G. Peltier cartographe, 1933. La première usine d'Alfortville est localisée désaffectée.
- [4]. Plan des usines existantes et des usines projetées de la Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, circa 1900. AD75 V8O1 1065.
- [5] et [6]. Vue et plan de l'usine de Maisons-Alfort en 1879. in : A. Fernique, op. cit.
- [7]. L'un des deux gazomètres construits dans les années 1880. © DR.
- [8]. Plan de l'usine d'Alfortville en 1894. AD75 V8O1 1064. Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.
- [9]. Le principal château d'eau aujourd'hui.
- [10]. Plan de l'usine. In : GDF. Usine d'Alfortville op. cit.
- [11]. Logements collectifs et logements individuels pour les employés. In : Technique et architecture, 1959, op. cit.
- [12]. L'usine en 1976. Les anciens parcs à charbon et à coke aux extrémités droite et gauche de la vue, sont en friche. Plusieurs équipements, au centre, ont déjà été démolis. Le plan-masse d'origine, avec ses axes de traitement et ses circulations parallèles est encore parfaitement lisible. © DREIF, 1976.
- [13]. Vue aérienne de l'usine en 1956. De gauche à droite : la darse, le parc à charbon, les diverses installations de traitement, le parc à coke et les gazomètres. © GDF, 1956. AD94 2Fi Alfortville 243.
- [14] et [15]. Le dernier gazomètre en position basse et haute, 1993. (Le système de guidage hélicoïdal permet de supprimer la lourde charpente qui caractérisait les anciens gazomètres) © Inventaire général, phot. Christian Décamps.
- [16]. Détail du système de guidage hélicoïdal, 1995. © Inventaire général, phot. Christian Décamps.
- [17]. Le bâtiment administratif et la fresque de Fernand Léger ornant le mur pignon, 1995. © Inventaire général, phot. Christian Décamps.
- [18]. L'atelier de compression en 1995. © Inventaire général, phot. Christian Décamps.
- [19]. Le revêtement mural en mosaïque et céramique conçu en 1954 et réalisé après la mort de l'artiste par Nadia Léger, sa femme. La maquette est exposée au musée national Fernand léger à Biot (06).

Sauf mention contraire © Région Île-de-France. Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP. cliché ou reproduction Stéphane Asseline.

DOCUMENTATION

• Sources

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Mérimée, dossier IA00130101 établi en 1995 par V. Belle. Usine à gaz dite première usine à gaz d'Alfortville.

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Mérimée, dossier IA00130103 établi en 1995 par H Jantzen. Usine à gaz, Alfortville.

www.cultures.gouv.fr, base de données nationale Palissy, dossier IM000863 établi en 1995 par V. Belle. Relief Gaz de France, usine à gaz, Alfortville.

AD75 V8O1 1062 à 1065. Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.

• Bibliographie

Alfortville à l'heure du gaz de Groningue. In : *Gaz de France Information*, n° 241, 1er avril 1969, p. 18-26.

BASOL, Base de données nationales sur les sites et sols pollués, ministère du développement durable, <http://basol.ecologie.gouv.fr/>

La cokerie Paris-Sud à Alfortville / Choisy-le-Roi. In : *Technique et architecture*, n° 6 oct. 1959, p. 132-135.

GDF. *Le gaz et la région parisienne*. GDF, s.d. [circa 1963]. AD94 Br 2239.

GDF. *Usine d'Alfortville*. Neuilly-sur-Seine : les Impressions Aldines, 1966.

GDF. Groupement Gazier de Production de la Région Parisienne. *Usine d'Alfortville*. Plan général. 1 : 2 000. mis à jour le 1/1/1961. Paris : Les Procédés Dorel imp., 1961. /1 fle ; 750 x 668.

Inventaire général..., direction régionale des Affaires culturelles d'Ile-de-France ; Olivier Cinqualbre (réd.). *Architecture d'usines en Val-de-Marne 1822-1939*. Paris : APPIF, rééd. 2004. p. 124.

Un million par jour. In : *Gaz de France Information*, n° 204, 1er mars 1966, p. 14-26.

Un nouveau banc d'étalonnage à la station d'Alfortville. In : *Gaz de France Information*, n° 376, 1er juil. 1980, p. 1-11.

G. Vevret-Vernet. Electricité et Gaz en France de 1952 à 1960. In : *Revue de géographie alpine*. vol 49, n° 49-3, 1961, p. 401-431.

La Seine en amont de Paris

6. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

6.1 LES CENTRALES ÉLECTRIQUES

6.2 LES CENTRALES GAZIÈRES

6.3 LES DÉPOTS PÉTROLIERS

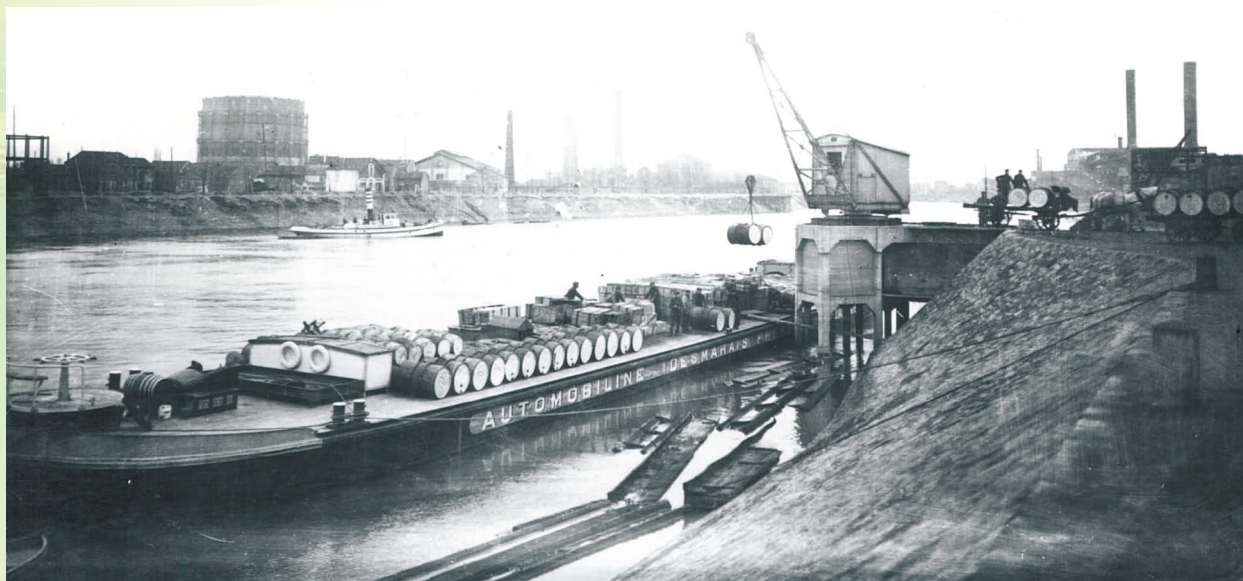
6.4 LES SABLÈRES

6.5 LES CHANTIERS NAVALS

34

Date = 07 90
Ref. Peinture = Bitu... Spéciaux
2 couches EPOXY PU
BLE-INDUS

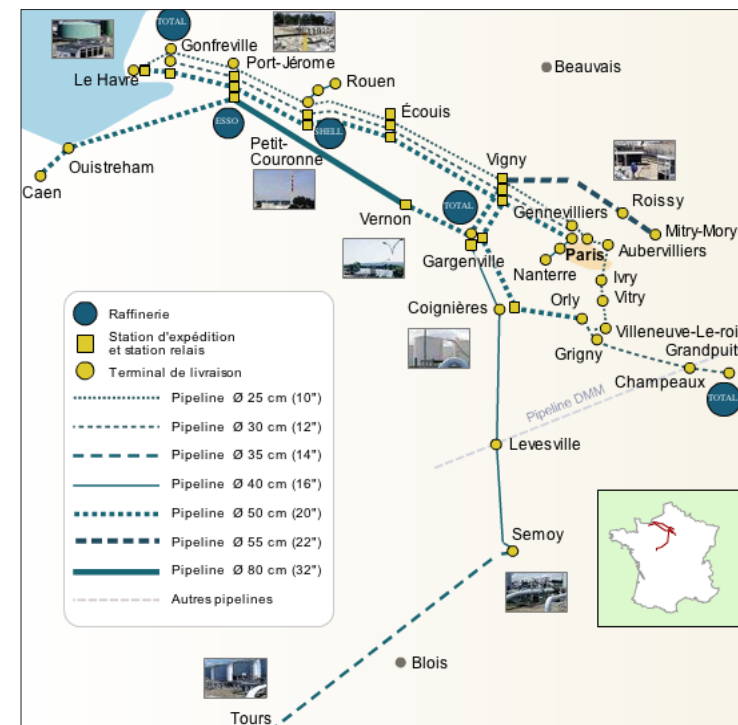
LES DÉPÔTS PÉTROLIERS



[1]

Après la guerre de 1914-18, le pétrole est au tout premier rang des matières premières indispensables. Des dépôts pétroliers doivent être aménagés qui alimentent d'abord les sites industriels, puis les stations service, au fur et à mesure du développement de l'automobile, enfin les réserves de fioul des particuliers. Ces dépôts disposent de cuves / réservoirs, de postes de chargement des camions re-distributeurs et d'un bâtiment abritant l'administration du dispatching et des commandes. Ils sont d'abord alimentés par camions gros porteurs, bateaux ou wagons [1].

A partir de 1953, les produits raffinés sont acheminés depuis les raffineries de la basse Seine (premier centre de raffinage en France, proche du bassin parisien, lui-même le premier consommateur) par le réseau de pipelines Le Havre - Paris. Ce réseau appartient à la Société des Transports Pétroliers par Pipeline TRAPIL, créée en 1949. Les conduites contournent Paris par les dépôts du nord (Gennevilliers, Saint-Ouen...) puis alimentent ceux d'Ivry, Vitry, Choisy-le-Roi pour aboutir d'abord à Juvisy (et aujourd'hui à la raffinerie de Grandpuits en Seine-et-Marne) [2]. Les produits sont ensuite



[2]

dispatchés chez les détaillants et les particuliers par camions citernes. Aujourd'hui, à cause des risques technologiques importants et de la pollution des sols qu'ils représentent, les pouvoirs publics tentent de regrouper ces dépôts. Il s'agit de trouver l'équilibre entre la nécessité de les éloigner des zones urbanisées, d'implanter d'éventuels nouveaux dépôts le long des pipelines existants tout en maintenant une desserte rapprochée de ces zones. Quatre importants dépôts (Ivry, Vitry, Choisy-le-Roi et Villeneuve-le-Roi) existent sur le territoire de Seine-Amont,

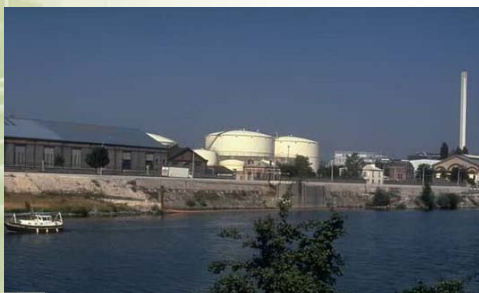
jusqu'aux années 2000. Deux ont déjà été démantelés (Choisy en 2002 et Ivry en 2006). Restent ceux de Vitry et de Villeneuve-le-Roi, classés établissements industriels à hauts risques dits « Seveso II seuil haut ». L'OIN ORSA a pour projet de les relocaliser à Athis-Mons afin de permettre les opérations de développements urbains en cours d'élaboration dans le secteur. Le site d'Athis-Mons, qui abrite déjà le dépôt de kérosène de l'aéroport d'Orly, passerait alors à une capacité de 240 000 m³, 4 fois plus que ce qu'il accueille actuellement.

LE DÉPÔT D'IVRY-SUR-SEINE

Il était localisé le long de la Seine, 23, rue Maurice-Ginsbourg et employait 12 personnes au moment de son démantèlement en 2006. Ouvert en 1889 par la société Desmarais, il passa à la société Total-Fina, qui décida de le supprimer lors de sa fusion avec Elf-Antar, la nouvelle société se trouvant alors en surcapacité de stockage en région parisienne. Proposant essences, gasoil et fuel domestique, il avait une capacité de 70 000 m³ en 2000 [3] et [4].



[3]



[4]

LE DÉPÔT DE VITRY-SUR-SEINE

Implanté 5, rue Tortue, il occupe un site de 4 hectares. Il existe depuis 1923, créé par la Société générale des huiles de pétrole (fondée en 1921 et devenue en 1954 la Société Française des Pétroles BP). En 2000, il affichait une capacité de 100 000 m³. Il devrait disparaître à cours terme afin de permettre la poursuite des grandes opérations de rénovations urbaines de la ville [5] et [6].



[5]



LE DÉPÔT DE CHOISY-LE-ROI

Il était implanté au port, 50, quai de Choisy, de part et d'autre de la rue Paul-Carle, sur un terrain de 31 650 m². Créé en 1927 par la Société Franco-égyptienne des pétroles dont la filiale chargée de la distribution est baptisée Société des pétroles Toneline, il appartient ensuite à la Shell. Démantelé en 2002, il avait alors une capacité de 70 500 m³. Aujourd'hui, à son emplacement, l'opération de la ZAC du Port, comprenant logements, bureaux, commerces bat son plein [7].



[7]

[6]

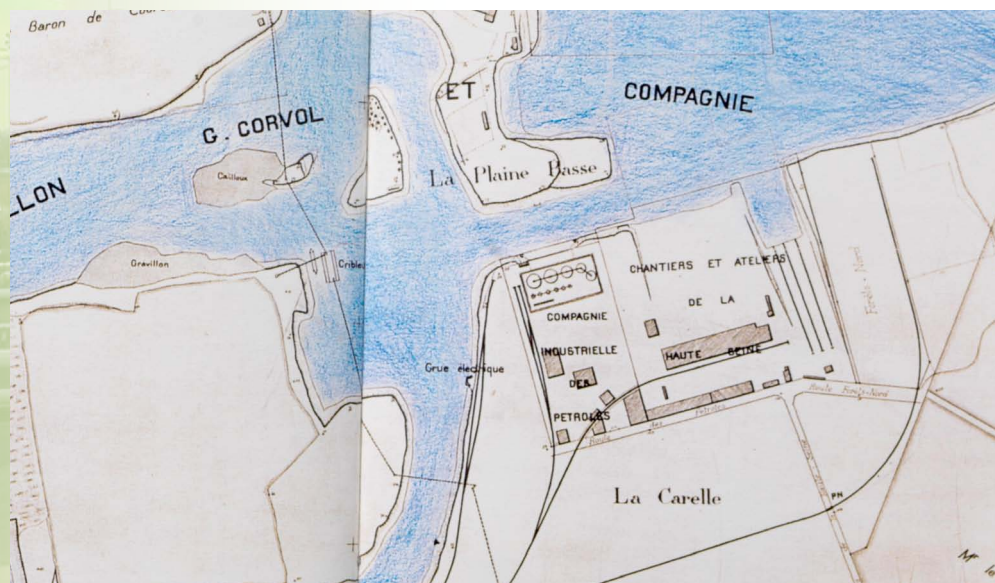
LE DÉPÔT DE VILLENEUVE-LE-ROI

Il est implanté route des Pétroles, au bord de la darse créée par l'exploitation sablière Morillon-Corvol. Son activité commence en 1931 sous la tutelle de la Société BEL-PETROLE France qui devient en 1933 la Compagnie Industrielle des Pétroles, elle-même rachetée en 1954 par Mobil Oil [9]. Au début des années 1950, Esso ouvre un autre dépôt, à côté du premier. C'est un des trois dépôts de la société (avec ceux d'Orléans et de Montargis) qui desservent la région de Paris-Sud (Paris rive gauche et la partie sud des départements de la région parisienne, ainsi que le Loiret, le Loir-et-Cher et l'Eure-et-Loir). Le dépôt de Villeneuve est

alors le plus moderne de France. Il est le seul dépôt en Europe à posséder des réservoirs vapo-sphères (ceux-ci permettent la récupération des vapeurs d'essence, perdues sans cet équipement) ce qui permet une importante économie. Il dispose d'une capacité de 31 500 m³ répartis dans vingt et un bacs de 100 à 4 000 m³ et propose du carburant automobile, du carburant aviation et du fuel oil domestique. Il emploie 53 personnes, [10] et [8].



[8]



[9]

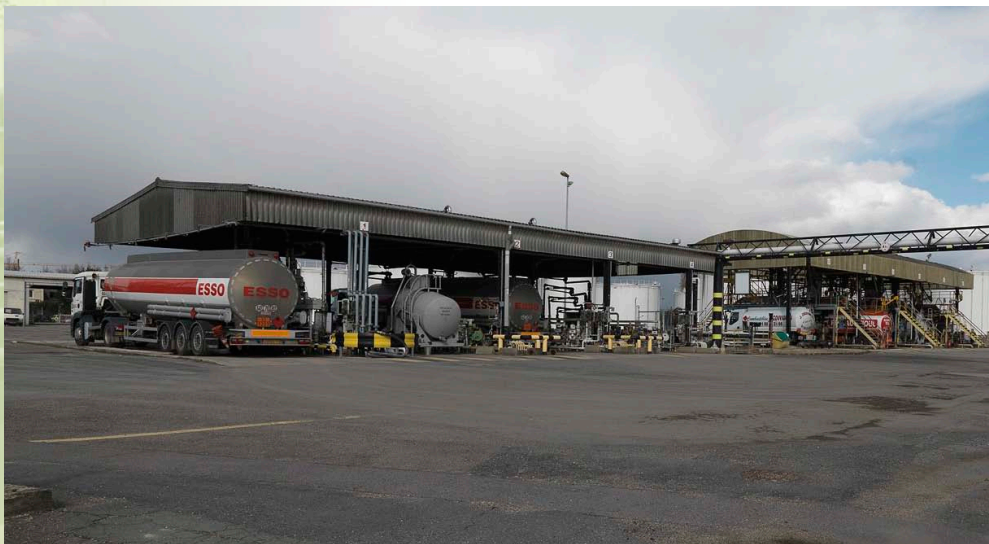


[10]

Le dépôt de Villeneuve [11] à [13] est aujourd'hui exploité par le groupement pétrolier du Val-de-Marne (GPVM), constitué par trois sociétés associées : Esso, Carrefour et Leclerc. Il est issu du regroupement, en 1989, des deux anciens dépôts : celui de Mobil et celui d'Esso. Sur 8,5 hectares, il affiche une capacité de 85 000m³ pour dix-sept bacs en exploitation. Cent à cent dix camions par jour viennent s'y ravitailler.



[11]



[12]



[13]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Déchargement d'une péniche au dépôt Total d'Ivry. Vers 1900. © Service des archives, Total.
- [2]. Plan du pipeline Trapil depuis le Havre. © www.trapil.fr
- [3] et [4]. Le dépôt d'Ivry, sur les quais de la Seine, localisé entre les bâtiments des deux usines des eaux. © IAUIdF, phot. C. Lebon, 1990.
- [5]. L'entrée du dépôt de Vitry. © IAUIdF, phot. C. Lebon, 1990.
- [6]. Vue aérienne du dépôt pétrolier. © IAUIdF.
- [7]. Vue aérienne du port de Choisy. © DREIF, Phot. Guiho, 2000.
- [8]. Chargement d'un camion citerne en 1957. In : J. Boné. *Op. cit.*
- [9]. Implantation du premier dépôt, au bord de la sablière, plan, 1933. In : Backouche Isabelle, Eustache S. *Morillon Corvol. Une entreprise née de la Seine*. Paris, Textuel, 2003.
- [10]. Le dépôt en 1957. In : J. Boné. *Op. cit.*
- [11]. Vue supérieure d'une cuve et de son toit flottant du dépôt de Villeneuve-le-Roi.
- [12]. Les postes de chargement du dépôt de Villeneuve-le-Roi.
- [13]. Les cuves du dépôt de Villeneuve-le-Roi.

Sauf mention contraire © Région Île-de-France. Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP. cliché ou reproduction Stéphane Asseline.

DOCUMENTATION

- Sources

J. Boné. *Esso standard SAF Région de Paris-sud. Exploitation des camions citernes au dépôt de Villeneuve-le-Roi*. Mémoire de l'Ecole supérieure de commerce de Rouen, 1957-58. (AD 94 br 2937)

- Bibliographie

M. Amphoux. *Une nouvelle industrie française : le raffinage du pétrole*. In : Annales de géographie, vol. 44, n° 251, 1935, p. 509-533.

BASOL, Base de données nationales sur les sites et sols pollués, ministère du développement durable, <http://basol.ecologie.gouv.fr/>

BASIAS Base de données nationales présentant un inventaire historique de sites industriels et activités de services, par le BRGM (Bureau de recherche géologiques et minières) et le ministère du développement durable <http://basias.brgm.fr/>

B. Lemoine (dir.). *Paris en Île-de-France, histoires communes*. Paris : Éd. du Pavillon de l'Arsenal ; Picard, 2006.

Lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie en date du 26 janvier 2000, au président-directeur général de la société Totalfina, relative à une concentration dans le secteur du stockage de produits pétroliers. NOR : ECOC0000351Y

F. Marie. *Le démantèlement complet du dépôt pétrolier d'Ivry a commencé*. In : Chantiers de France, n° 388, 2006, p. 24-25.

La Seine en amont de Paris

6. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

6.1 LES CENTRALES ÉLECTRIQUES

6.2 LES CENTRALES GAZIÈRES

6.3 LES DÉPOTS PÉTROLIERS

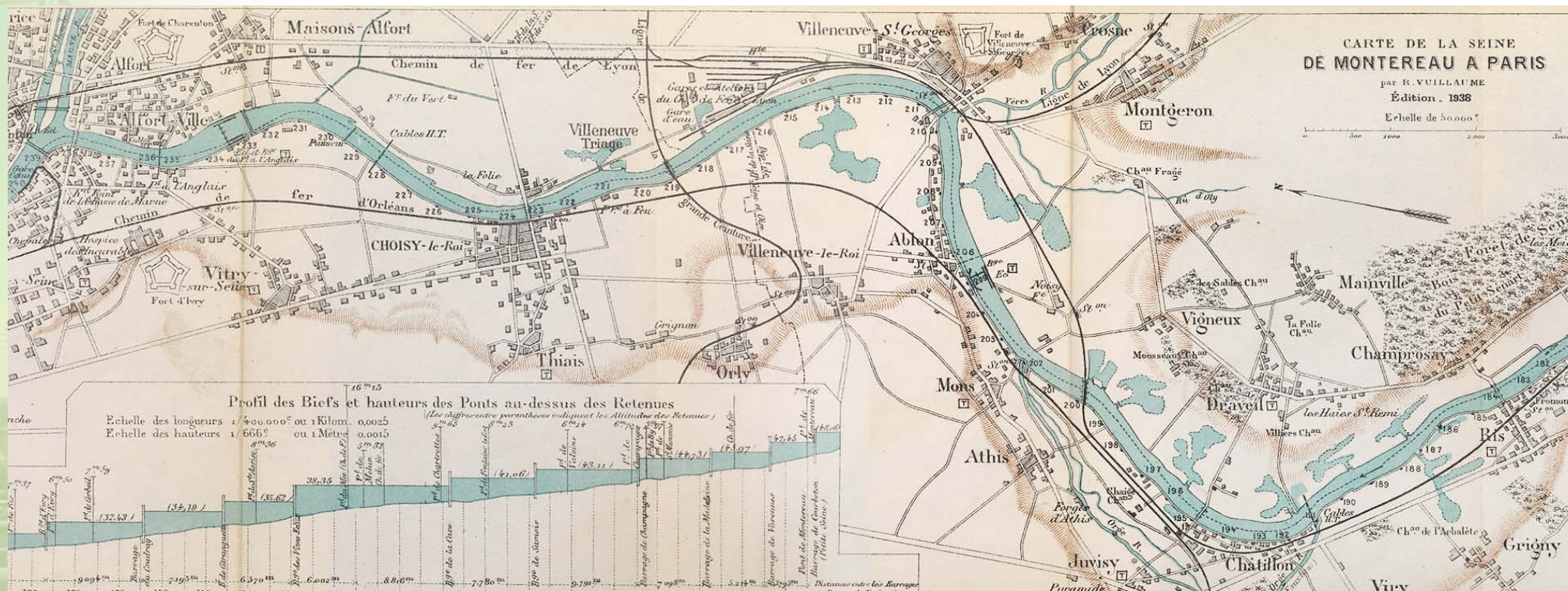
6.4 LES SABLIERES

6.5 LES CHANTIERS NAVALS

34

Date = 07 90
Ref. Peinture = Bitu... Spéciaux
2 couches EPOXY PU
BLE-INDUS

SABLIÈRES ET GRAVIÈRES



[1]

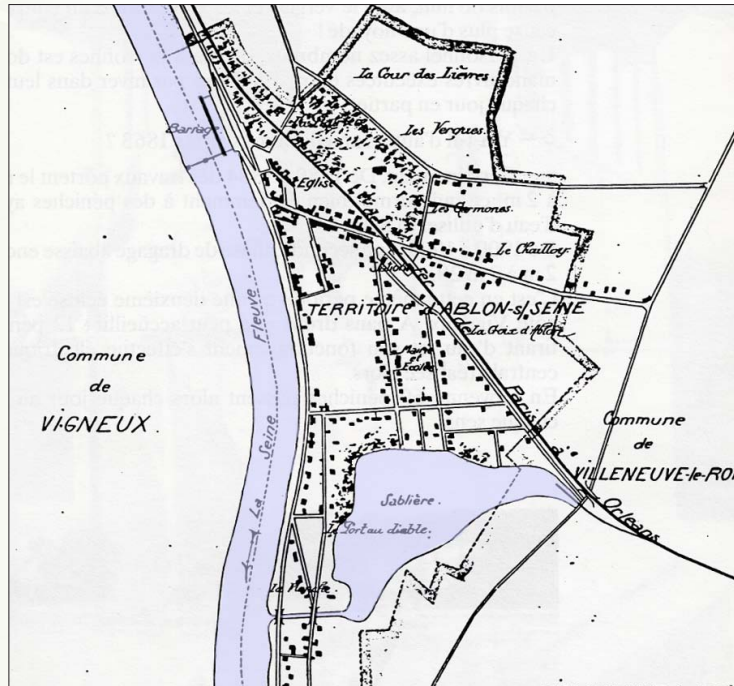
A partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, les besoins de la région parisienne en sable et en gravier ne cessent de croître. Ceux-ci entrent dans la composition du béton qui se substitue à la pierre comme principal matériau de construction. Les chantiers sont toujours plus nombreux, logements (même ceux modestes réalisés en parpaings) ou grands travaux de la capitale (exposi-

tions universelles et métropolitain). Le ballastage des voies de chemins de fer et l'empierrement des chaussées requièrent également de grandes quantités de cailloux tandis que les usines d'épuration d'eau ont besoin de sable pour leurs bassins filtrants. Lorsque le sable de la Seine, presque entièrement draguée, est épuisé, l'exploitation se poursuit sur les terrains d'alluvions récents qui bordent

le lit du fleuve dans les plaines de la vallée. Progressivement, la physionomie des communes qui bordent la Haute-Seine se trouve ainsi métamorphosée par l'exploitation de dizaines d'hectares de fouilles [1].

LES PREMIÈRES EXPLOITATIONS

A Choisy-le-Roi ou Ablon-sur-Seine [2], les premières sablières sont dégagées pour réaliser les remblais du chemin de fer Paris-Orléans, mis en service en 1843. Parallèlement, une exploitation davantage artisanale se poursuit dans le lit même du fleuve,



[2]

sous le contrôle strict des pouvoirs publics. L'exploitant ne doit entretenir qu'un seul batelet, équipé de dragueurs à mains ; il ne doit travailler que sur un seul site à la fois, site rigoureusement localisé. Ainsi, M. Mangard, de Choisy-le-Roi, reçoit, en 1872, une autorisation d'extraction à Choisy et Orly, au droit de la plage d'Orly pour le redressement du chenal navigable, entre les bornes navigables 216 et 218 et au lieu-dit Chantrelle, entre les bornes 221 et 227. M. Brisson, de Vitry-sur-Seine est autorisé, en 1874, à extraire du sable du lit de la Seine à Maisons-Alfort, Vitry et Choisy-le-Roi, en aval du barrage, en élargissement du chenal entre les bornes navigables 234 et 243.

Les exploitations se multiplient, mais l'activité est bientôt attachée aux noms des deux principales entreprises du secteur géographique qui prospèrent : Piketti, installée à Vigneux-sur-Seine, qui amorce son activité en 1869 et devient la Compagnie des Sablières de la Seine et Morillon-Corvol, à Villeneuve-le-Roi. Durant plusieurs décennies, ces entreprises hésiteront d'ailleurs entre concurrence et tentative d'entente, cherchant à préserver ainsi leurs intérêts communs en stoppant l'inflation du prix des terrains, en fixant elles-mêmes le prix du sable ou encore en réduisant les salaires (baisse à l'origine des terribles grèves de 1907-08).

LA COMPAGNIE MORILLON-CORVOL

Les Morillon et les Corvol sont deux familles, originaires du Morvan et liées par mariages, qui ont réussi dans le commerce du bois transporté par flottage jusqu'à Paris. Au milieu du XIX^e siècle, les Corvol étendent leur activité au transport de marchandises. A la suite de la crise de 1870, ils cherchent de nouveaux débouchés et se lancent dans l'extraction de sables et de graviers alluvionnaires, nouveau secteur porteur. Ils fondent la Société des Sables en 1878 et commencent leur activité en achevant de draguer ce qui peut encore l'être dans la Seine. Le 21 décembre 1878, MM. Corvol aîné et fils, dragueurs et marchands de sable à Paris, quai de Bercy, sont ainsi autorisés à extraire des sables, graviers et cailloux sur les territoires des communes d'Orly et de Choisy-le-Roi, en élargissement et redressement de la rive gauche du chenal navigable, entre les bornes de navigation n° 216 à 220. Ils rachètent bientôt l'entreprise de M. Ballot, dragueur et marchand de sable à Juvisy-sur-Orge, qui exploite une sablière à Choisy-le-Roi entre les bornes 220 et 221. En décembre 1880, la société Corvol acquiert 8,5 hectares au lieu-dit Saint-Placide à Choisy pour étendre son exploitation. L'entreprise vend bientôt son matériel de transport, cesse cette activité pour ne se consacrer qu'à l'extraction de sables. Parallèlement,

les Morillon achètent 20 hectares longeant la Seine à Draveil. En 1884 les deux familles s'associent et créent la société Morillon-Corvol et Cie. En 1893 la société étend son activité à Villeneuve-le-Roi où elle achète à la famille de Courcel 20 hectares dans la plaine basse au lieu-dit Pierre-Fitte. Cette nouvelle implantation devient rapidement le fief de l'entreprise qui y développe son principal site d'extraction et y installe ses ateliers. La société y poursuit les acquisitions jusqu'à posséder 113 hectares de terrain, en 1914 [4]. Forte de son savoir faire, de sa logistique et de la croissance de cette période, elle se lance dans plusieurs activités complémentaires pour lesquelles les différents actionnaires, membres des deux familles, se répartissent les tâches : acquisitions de nouveaux terrains (à Choisy, Villeneuve-le-Roi, Ablon ou Draveil), commercialisation, ateliers d'entretien et de réparation des matériels d'extraction ou des bateaux (le chantier naval baptisé Chantiers de la Haute-Seine est fondé en 1919) [6] ou encore travaux publics, conséquence logique de la possession d'engins de terrassement et de dragage. L'entreprise entretient ainsi des voies d'eau, construit des retenues ou des écluses, participe par exemple au creusement des darses du port de Gennevilliers.

Durant l'Entre-deux-guerres, lorsque ses carrières commencent à s'épuiser, Morillon-Corvol fonde la société d'extraction et de transports de matériaux puis la société des dragages de Seine-et-Marne. Elle poursuit son activité d'extraction à Valentigney et se lance bientôt dans l'exploitation des sables de la Loire. Ceux-ci sont acheminés par rail jusqu'à Villeneuve-le-Roi où une estacade est spécialement construite pour transférer les cargaisons sur les bateaux de la compagnie [5]. Cependant, cette dernière initiative s'avère un échec car le sable de la Loire est de moins bonne qualité que celui de la Seine. Survient alors la crise des années 1930. L'entreprise ne se remettra jamais réellement des difficultés qu'elle traverse, même si les destructions de la Seconde Guerre mondiale lui apportent de nouveaux chantiers (reconstruction de quais, d'estacades ou de ponts). Les activités sont vendues une à une, les nou-

veaux propriétaires conservant le nom de Morillon-Corvol afin de bénéficier de sa notoriété [3].

MORILLON-CORVOL
 SIÈGE SOCIAL : 29, rue de Berri, PARIS
 Téléphone : BALzac 16-50

—

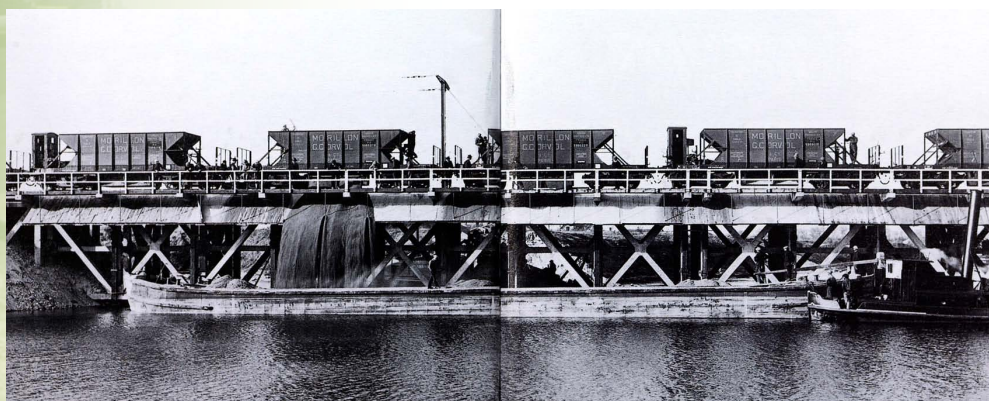
TRAVAUX PUBLICS
 ET PARTICULIERS
 DRAGAGES TRAVAUX D'EAU

Reconstruction de l'aqueduc en béton armé de Champagne-sur-Seine

[3]



[4]



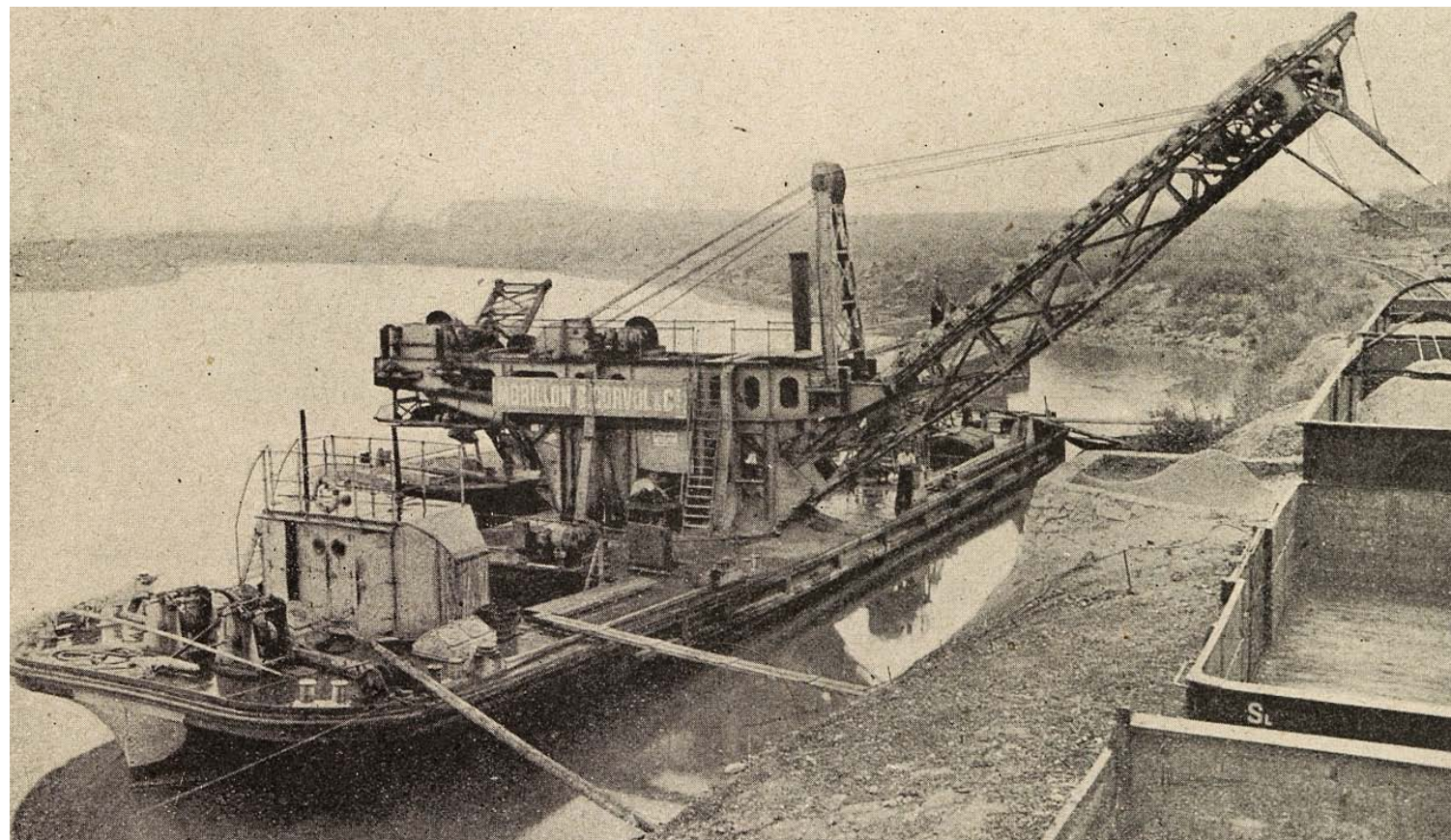
[5]



[6]

TECHNIQUE D'EXPLOITATION ET MAIN D'OEUVRE

La première opération consiste à « découvrir » le terrain, c'est-à-dire à déblayer les alluvions récents et la terre végétale qui recouvrent le sable. La partie inférieure du gisement (à 7 ou 8 m de profondeur) qui se situe en contre-bas du niveau de l'eau, explique que l'extraction elle-même s'effectue en partie dans l'eau. Viennent ensuite les opérations de criblage (tamisage) afin d'obtenir cailloux, gravillons, sable ordinaire ou sable fin. Les matériaux triés sont chargés sur des bateaux et transportés pour être débarqués à quai et enfin acheminés sur les chantiers. Les gravats produits par les chantiers sont quant à eux transportés en sens inverse du sable et servent au remblayage des excavations. Les travaux d'exploitation sont d'abord réalisés à la pelle. Le travail est extrêmement pénible et les noyades fréquentes. L'évacuation s'effectue par wagonnets tirés par des chevaux. Peu à peu l'activité se mécanise. Les machines fonctionnent à la vapeur puis à l'électricité ou avec des moteurs diesel. L'extraction s'opère à l'aide de dragues à godets (pour les fouilles immergées) ou d'excavateurs (pour les fouilles terrestres). Ces derniers se déplacent sur une voie ferrée qu'il faut elle-même déplacer pour chaque nouvelle passe, ou sont davantage mobiles mais moins efficaces lorsqu'ils sont montés sur une chenille. Un premier criblage s'effectue directe-



[7]

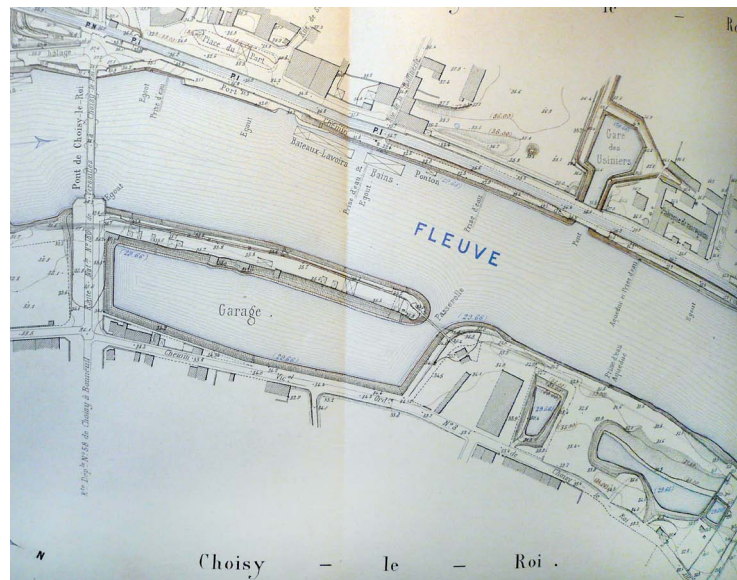
ment lors de l'extraction et les produits triés tombent soit dans des bateaux, soit dans des wagonnets pour lesquels il faut installer deux autres voies. Les produits obtenus sont encore tamisés par gravitation grâce à des élévateurs. Sur son site de Villeneuve, Morillon-Corvol met au point ou perfectionne l'outillage (grues, élévateurs etc) comme les bateaux de transport [7]. L'entreprise, leader du secteur, est montrée en exemple,

ainsi dans les articles de J. Prouteau, ingénieur des Arts et Manufactures, dans *Mines Carrières et Grandes entreprises*, la *Revue française des industries du sous-sol* qui paraît dans l'Entre-deux-guerres. Durant les années 1920, la flotte Morillon-Corvol compte 150 bateaux flûtes et chalands coffrés, 20 bateaux automoteurs et 10 remorqueurs, 4 pelles grues et draglines, 5 excavateurs, 9 dragues, 12 grues flottantes ou à terre, 30 moto-

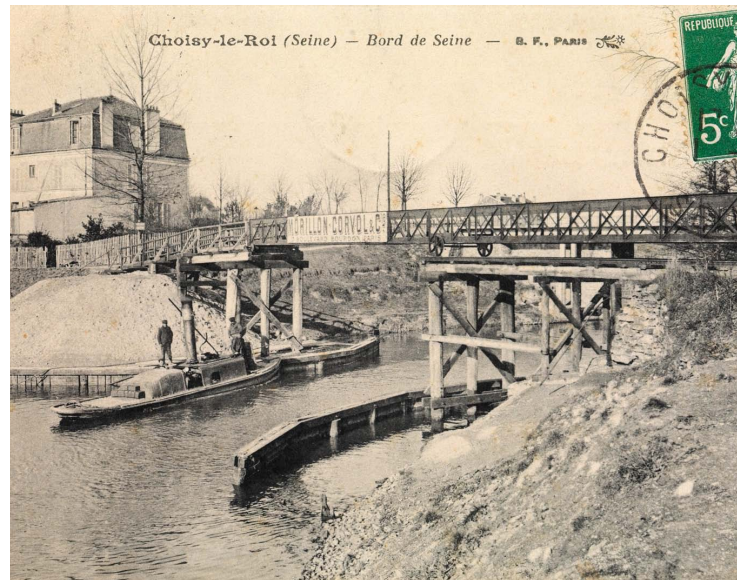
pompes, 20 locomotives ou tracteurs. La main d'œuvre est itinérante, se déplaçant au grès des exploitations. Les fouilleurs, simples manœuvres, terrassiers, dragueurs, grutiers ou encore mariners, et leurs familles sont hébergés sur des bateaux logements ou des baraquements plus ou moins précaires construits par l'entreprise. A Villeneuve, nombre d'entre eux se fixent autour de la fouille, créant le nouveau quartier dit du Bord de l'eau.

FIN DES EXPLOITATIONS

Au fil de l'épuisement des gisements, la plupart des carrières sont remblayées, au moins partiellement. Celles proches du lit de la Seine, restent connectées au fleuve par des canaux d'accès. Ainsi les pièces d'eau sont un temps utilisées comme gares à bateaux ou abritent des chantiers navals. Mais ces lacs artificiels gênent l'aménagement du territoire des communes, trop proches de la capitale pour résister à l'explosion démographique et à la pression urbaine qui en découle. Dès 1900, la sablière devenue la gare à bateaux Boivin (du nom de son propriétaire), en aval du pont de Choisy, rive droite, est en passe d'être comblée [8]. Il n'en reste aucune trace aujourd'hui. Sur la même rive, la principale sablière choisyenne (en amont du pont) est désormais en grande partie comblée, une pièce d'eau est cependant conservée qui accueille le parc départemental des sports où les jeunes peuvent s'initier à la voile [9] et [10]. Le chenal d'accès, quai des Gondoles reste visible, comme celui d'accès à la darse d'Alfortville. A Villeneuve-triage, la pièce d'eau sert de gare de transbordement avec la ligne de chemin de fer Paris-Lyon avant d'être comblée après la suppression de la gare d'eau lors de la construction du port de Bonneuil-sur-Marne.



[8]



[9]



[10]

Rive gauche, à Ablon-sur-Seine, le canal de raccordement de la sablière avec la Seine est creusé en 1878-79. Comme celle de Choisy-le-Roi, la sablière est entièrement comblée peu avant la Première Guerre mondiale. Les dernières sablières du secteur, terrestres cette fois (c'est-à-dire sans connexion avec la Seine) sont exploi-

tées durant les années 1950/70 à Valenton (plus de 130 hectares) [11] ou encore à Créteil. Elles ont également disparu, recouvertes par l'urbanisation, réservant toutefois l'aménagement de deux aires de loisirs, le lac de Créteil et la plage Bleue de Valenton [12].



[11]



[12]

Ne demeurent aujourd'hui dans le paysage de Seine amont que les vestiges de la sablière de Villeneuve-le-Roi. L'ensemble du secteur s'est au fil du temps transformé en zone industrielle raccordée à l'eau, au fer et à la route, abritant diverses entreprises (chantier naval ou entreprise de travaux hydrauliques créés par Morillon-Corvol, mais aussi dépôt pétrolier ou stockage d'engins). Ces activités sont implantées autour des darses, devenues un port privé [13]. Toutefois, les remblaiements se poursuivent et les opérations d'aménagement pilotées par l'OIN ORSA devraient métamorphoser le secteur dans les années à venir.

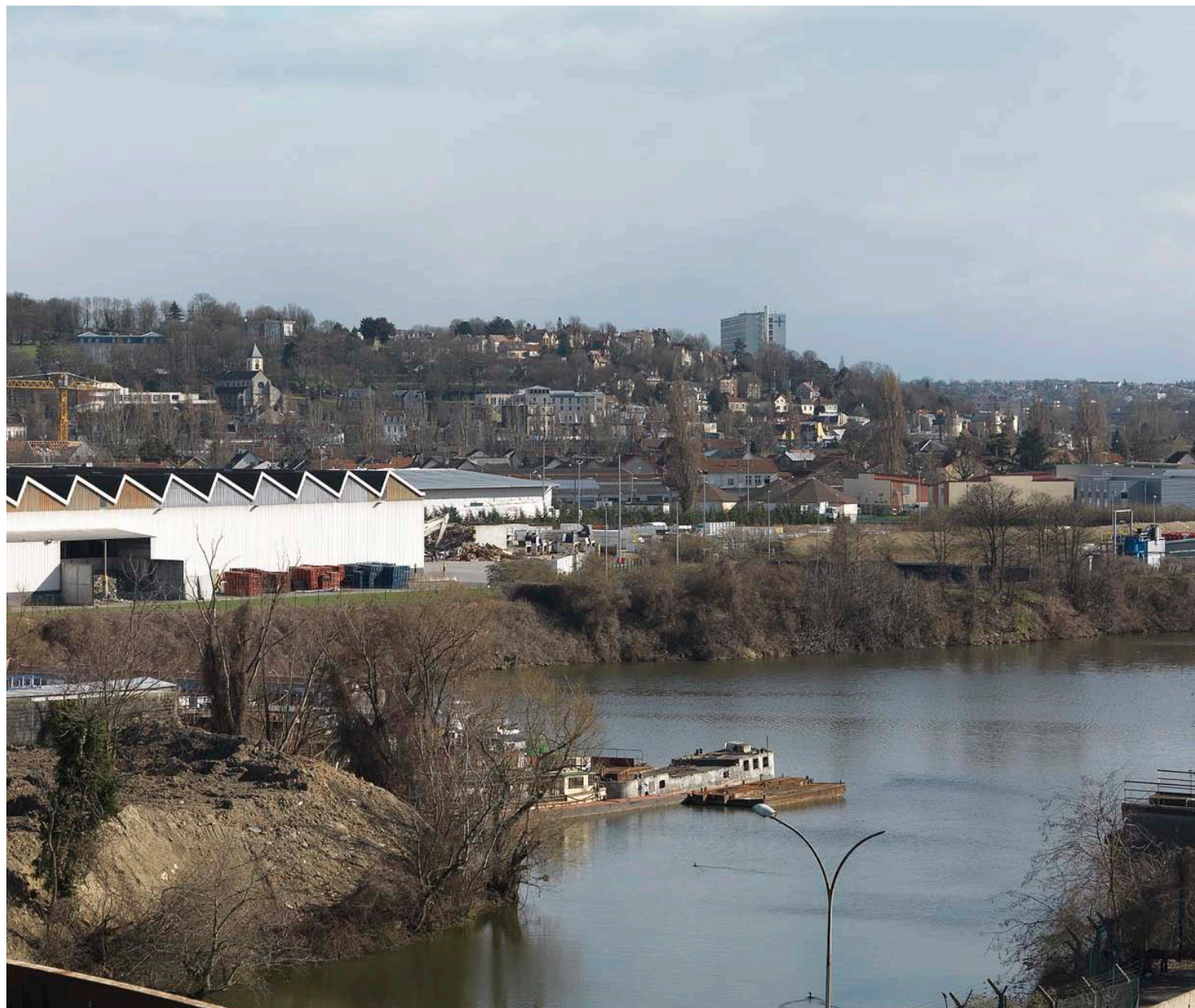


TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Carte de la Seine de Montereau à Paris par R. Vuillaume, 1938. Conflans-Sainte-Honorine, musée de la batellerie.
- [2]. Plan d'Ablon en 1899 sur lequel la sablière et son canal de raccordement à la Seine ont été localisé en bleu. In : C. Chaudré. *Ablon... op. cit.*
- [3]. Publicité pour l'entreprise Morillon-Corvol. In : *Travaux*, août 1949, p. 34.
- [4]. Plan de la sablière de Villeneuve-le-Roi en 1933. In : I. Backouche, *op. cit.*
- [5]. Wagons de sable de Loire sur l'estacade de villeneuve-le-Roi. In : I. Backouche, *op. cit.*
- [6]. Vue aérienne de la sablière de Villeneuve-le-Roi et des principales installations de l'entreprise Morillon-Corvol, en 1932. In : C. Chaudré. *Villeneuve... op. cit.*, p179.
- [7]. Elévateur pivotant, étudié et construit par les établissements Morillon-Corvol, permettant de décharger un bateau beaucoup plus rapidement qu'une grue. In : J. Prouteau. *op. cit...*
- [8]. Pièces d'eau en aval du pont de Choisy. Le garage Boivin est au centre. Extrait d'un plan de 1894 concernant la construction d'un port à Choisy-le-Roi. Ponts et Chaussées, service de la navigation de la Seine. AD75 2258 W 146.
- [9]. Chenal d'accès à la sablière Morillon-Corvol de Choisy-le-Roi, vers 1910. © Conflans-Sainte-Honorine, musée de la batellerie.
- [10]. Extrait d'un plan de 1928 concernant la surélévation ... de la digue bordant les Sablières Morillon-Corvol à Choisy-le-Roi. Ponts et Chaussées, service ordinaire et vicinal ... AD75 D 7S⁴ 20.
- [11]. La sablière de Valenton, © DREIF, 1977.
- [12]. La Plage Bleue de Valenton.

[13]. Dans les darses de Villeneuve-le-Roi.

Sauf mention contraire © Région Île-de-France. Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP. cliché ou reproduction Stéphane Asseline.

DOCUMENTATION

• Sources

AD75 D 7S⁴ 20 ; 29A ; 34. Ponts et chaussées, département de la Seine, service de la navigation de la Seine et de l'Yonne.

www.culture.gouv.fr, base de données Mérimée. Dossier d'inventaire IA91000923 réalisé en 2008 par Brigitte Blanc.
Ville de Vigneux-sur-Seine.

www.culture.gouv.fr, base de données Mérimée. Dossier d'inventaire IA91000863 réalisé en 2008 par Brigitte Blanc.
Ville de Draveil.

• Bibliographie

Backouche Isabelle, Eustache S. *Morillon Corvol. Une entreprise née de la Seine*. Paris, textuel, 2003.

Chaudré C. *Ablon, une ville, un fleuve*. Montgeron : Desbouis Gresil, 1989, p. 215-217.

Chaudré C. *Villeneuve-le-Roi. Pages d'histoire 1789-1939*. Saint-Georges-de-Luzençon : imp. Maury ; Villeneuve-le-Roi : la ville, 1987, p. 178-183.

Ile-de-France : inventaire général du patrimoine culturel. B Blanc (éd.), P. Ayrault (phot.). *Draveil, Vigneux-sur-Seine, Essonne*. Paris : Somogy, 2008. (Parcours du patrimoine ; 345). p. 6.

Macé, Jacques. *Le temps des sablières à Vigneux, Draveil et dans le Val de Seine*. In : Bulletin de la société historique et archéologique de l'Essonne et du Hurepoix, 109^e année, 2003. p. 43-91.

Prouteau J. *Le sable. L'exploitation des sablières et ses annexes*. In : Mines Carrières Grandes entreprises, juil. 1930, p. 73-81 et août 1930, p. 85-91.

Tournadre A. *Villeneuve-le-Roi*. Joué-lès-Tours : A. Sutton, 1999. (Mémoire en images). p. 89-82.

La Seine en amont de Paris

6. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

6.1 LES CENTRALES ÉLECTRIQUES

6.2 LES CENTRALES GAZIÈRES

6.3 LES DÉPOTS PÉTROLIERS

6.4 LES SABLÈRES

6.5 LES CHANTIERS NAVALS

34

Date = 07 90
Ref. Peinture = Bitu... Spéciaux
2 couches EPOXY PU
BLE-INDUS

LES CHANTIERS NAVALS

Secteur incontournable lié au fleuve, les chantiers navals sont nombreux le long des rives de Seine amont, installés notamment dans les darses créées par les sablières. Ces enclaves permettent en effet une activité portuaire qui n'encombre pas les rives principales et ne perturbe donc pas le trafic fluvial. Les chantiers sont des entreprises relativement artisanales durant tout le XIX^e siècle et le demeurent encore au siècle suivant, telle la société A. Sirmain, implantée 4 chemin de Halage à Villeneuve-le-Roi. Dans l'Entre-deux-guerres, elle poursuit son activité de construction de bateaux de pêche et de canots en bois, propose des garages de bateaux à sec et à l'eau, mais se présente également comme une entreprise de menuiserie et de pose de parquets. Le chantier Marguerie, installé dans le quartier des Gondoles, à Choisy-le-Roi, est fondé en 1888 par François Marguerie. L'entreprise, toujours restée familiale, construit des voiliers puis des vedettes avant de devenir l'un des premiers concessionnaires de moteur Volvo Penta. Elle change de raison sociale en 1994 pour devenir la société FAMM, à l'occasion du rachat d'un chantier à Saint-Raphaël dans le Var. Elle quitte ses locaux de Choisy et se replie dans le midi en 2006. Mentionnons encore les chantiers Rocca à Vitry-

sur-Seine [1], entreprise familiale fondée par le patriarche Dominico, en 1928, qui fabrique des bateaux de plaisance, d'abord en bois puis en polyester. La société, rachetée par un groupe anglais, quitte ses locaux de Vitry en 1995 pour La Rochelle.

Dans le secteur géographique de Seine amont, deux compagnies se démarquent et relèvent véritablement de l'activité industrielle, construisant notamment des bateaux métalliques : Les chantiers Desbois Rancelant et Ollivaud à Choisy-le-Roi et les chantiers de la Haute-Seine à Villeneuve-le-Roi.

LES CHANTIERS RANCELANT

L'entreprise est fondée dans le dernier quart du XIX^e siècle par un ingénieur nommé Abel Delisle ; elle est ensuite reprise par messieurs Rancelant, également ingénieur, Desbois et Ollivaud, anciens chefs du chantier. La compagnie, installée avenue Morillon, sur la rive droite de la Seine, prend rapidement de l'ampleur [2]. Au début du XX^e siècle, elle occupe 2 hectares et emploie plus d'une centaine

CHANTIERS NAVALS ROCCA 80 R.C. COQUELIN
VITRY S/S
ITA. 28-89

DINCHY 3 m. 60 plastique, modèle de diffusion-Stock limité, complet avec planchers, banquettes, avirons et 1 superbe moteur "CARNITI" 4 cv, embrayage lanceur, l'ensemble au prix exceptionnel de 240.000 fr. H.T.

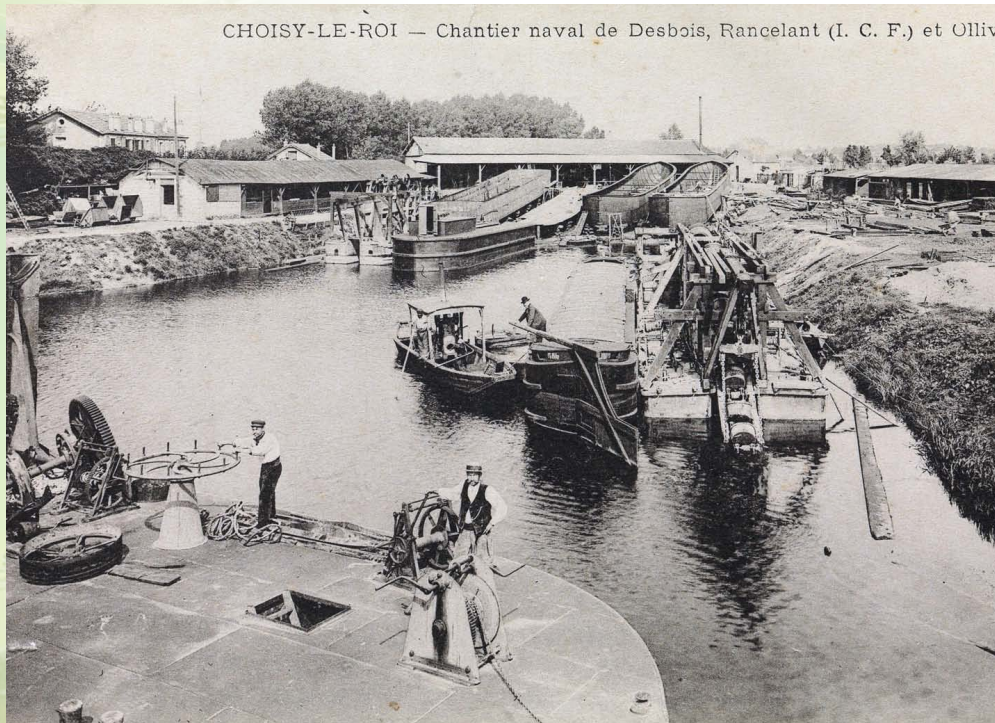
Voiliers - Youyous - Prames - Canoës - Canots - pêche et chasse
Tous modèles hors-bord — REMORQUES
IMPORTATEUR exclusif des propulseurs "CARNITI"
Catalogue franco. — Nouveau numéro de téléphone : ITA. 71-60.

GARAGE - ESSAIS 36 B^e de la-Marne NOGENT/MARNE SEINE TRE 23-53



[1]

[2]

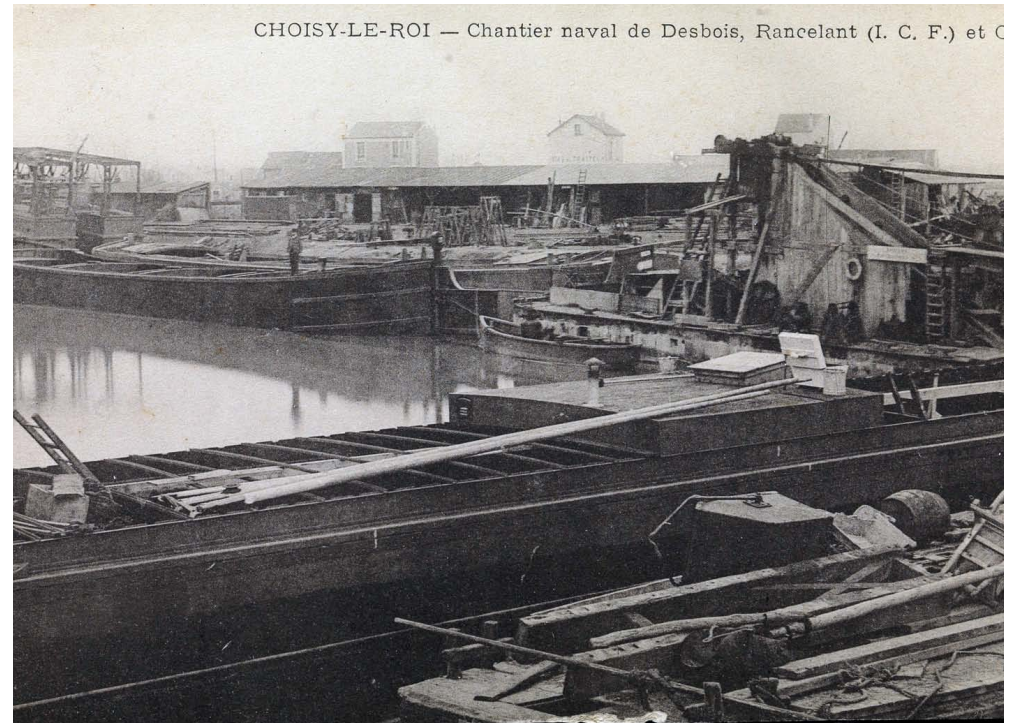


CHOISY-LE-ROI — Chantier naval de Desbois, Rancelant (I. C. F.) et Olliv

[3]

d'ouvriers [3] et [4]. C'est dans ses ateliers qu'est fabriquée, en 1905, la coque du remorqueur Le Jacques, aujourd'hui classé au titre des Monuments historiques [5]. Dans l'Entre-deux-guerres, l'entreprise, désormais baptisée chantier Rancelant, construit nombre de péniches automotrices, et notamment une partie de la flotte de la compagnie de navigation Solvay, filiale de la société belge de produits chimiques Solvay. Durant la Seconde Guerre mondiale, le chantier passe sous le contrôle des Allemands puis

poursuit son activité après-guerre sous la nouvelle raison sociale des Chantiers de Choisy-le-Roi. La production cesse dans les années 1960. Le bassin est remblayé, le secteur est urbanisé et accueille aujourd'hui le nouveau quartier Seine et Parc.



CHOISY-LE-ROI — Chantier naval de Desbois, Rancelant (I. C. F.) et C

[4]



[5]

LES CHANTIERS DE LA HAUTE-SEINE

Au début du XX^e siècle, la flotte de l'entreprise d'extraction de sable Morillon-Corvol est déjà impressionnante : chalands de fer et de bois, flûtes en bois, margotas, bateaux-logements (pour les personnels des fouilles) bachots et barques diverses, bateaux-pompes, ainsi que cinq remorqueurs. La compagnie, en pleine expansion, a besoin non seulement de nouveaux bateaux, mais également de matériels d'extraction. En 1919, les associés Morillon et Corvol fondent une nouvelle structure, les Ateliers et Chan-

tiers de la Haute-Seine (ACHS), installés au bord de la darse de Villeneuve-le-Roi, dans le fief de la maison mère [7]. En quelques années, l'entreprise connaît une croissance spectaculaire [6]. Elle emploie jusqu'à 400 ouvriers, produit un bateau par quinzaine, avant tout pour Morillon-Corvol, mais elle réalise également des bateaux pour son principal concurrent, les Sablières de la Seine, basées à Vigneux. En dix ans, les chantiers deviennent la plus grosse entreprise du secteur en région parisienne [8] et [9].



[7]

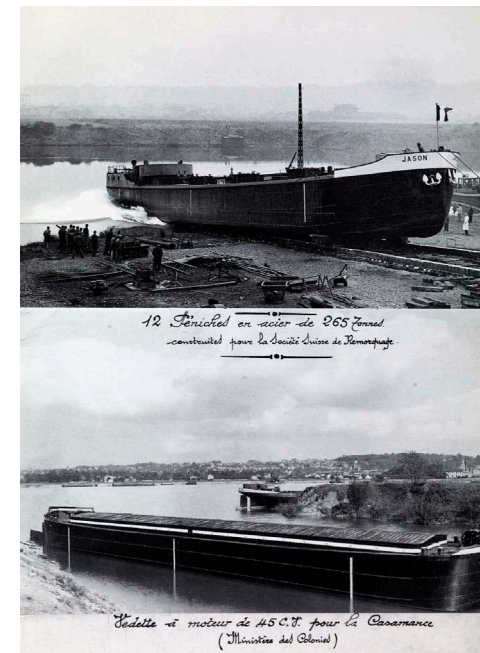
[6]

ATELIERS & CHANTIERS DE LA HAUTE-SEINE
 SIÈGE SOCIAL & CHANTIERS à VILLENEUVE-LE-ROI (S. & O.)
 Tél. N° 30 - S^{te} A^{me} Capital 1.875.000 Francs - R. C. Corbeil N° 742

MATÉRIEL MARITIME, FLUVIAL ET COLONIAL - REMORQUEURS
CHALANDS AUTOMOTEURS - PONTONS - PÉNICHES - CHALANDS-CITERNES POUR ESSENCES
DRAGUES A GODETS - SUCEUSES - CHALANDS A CLAPETS
FOURNISSEUR DES MINISTÈRES DES TRAVAUX PUBLICS ET DES COLONIES



[8]



[9]

Les Chantiers perfectionnent les bateaux et les engins afin d'améliorer leur rentabilité. Pour accélérer les manutentions, les bateaux sabliers sont par exemple coffrés, c'est-à-dire munis à l'intérieur d'un coffre à parois inclinées pour ramener systématiquement le sable au fond et dans l'axe du bateau. Désormais les constructions sont entièrement en fer, les soudures ayant remplacé le rivetage pour l'assemblage des tôles, dans les années 1920.

La construction, comme l'entretien de tous ces matériels nécessitent de vastes magasins. Des ateliers sont bâtis, immenses halles à structure béton poteaux-poutres. L'ensemble est couvert d'une toiture en shed, succession de segments de voutes en voile mince béton et de pans vitrés [11] et [12]. Des ateliers flottants complètent le dispositif. Plusieurs cales sont aménagées pour l'entretien des bateaux sur terre, la darse permet elle, d'intervenir sur les bâtiments à flots. Les Chantiers disposent également d'une scierie et d'un atelier de charpente, car ils reçoivent leurs bois en grumes. Ils possèdent enfin plusieurs engins de levage de bateaux, des bigues de différentes capacités.

Morillon-Corvol, qui s'était lancé dans des investissements aventureux avec les sables de Loire, subit de plein fouet la crise des années 1930. Les Chantiers, au bord de la faillite, sont finalement rachetés en 1937 par le groupe Citerna, spécialisé dans le transport fluvial de produits pétroliers ; le même groupe rachète en 1943 les établissements Morillon-Cor-

vol. Réquisitionné pendant la guerre par les Allemands, les Chantiers reprennent leurs activités à la Libération. L'entreprise existe toujours, désormais sous le nom de Chantiers de la Haute-Seine (CHS), rachetée en 2005 par le groupe CEMEX. Elle emploie une cinquantaine de salariés [10].

Les chantiers navals n'ont pas encore tout à fait disparu du paysage de Seine amont. Outre les CHS de Villeneuve-le-Roi, il subsiste aujourd'hui quelques petites entreprises qui réalisent de l'entretien et du gardiennage, telles JMP Marine, quai de Choisy, au port de Choisy, ou Hors bord services, avenue de Choisy, au port de Villeneuve-Saint-Georges.



[11]



[10]



[12]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Publicité des chantiers Rocca, circa 1960. Coll. part.
- [2]. Vue aérienne des chantiers Rancelant. in : Syndicat des eaux d'Île-de-France, 1922-1992. S.l. : Edifi, [1992].
- [3] et [4] Chantier naval de Desbois, Rancelant (ICF) et Ollivaud, vers 1910. © Conflans-Sainte-Honorine, musée de la batellerie.
- [5]. Le Jacques encore en activité, vers 1950. © Conflans-Sainte-Honorine, musée de la batellerie.
- [6]. Publicité pour les ateliers et chantiers de la Haute-Seine, Entre-deux-guerres. Conflans-Sainte-Honorine, musée de la batellerie.
- [7]. Vue aérienne des chantiers en 2007. © Google Earth.
- [8] et [9]. Bateaux construits par les Chantiers de la Haute-Seine. In : Backouche, *op. cit.*
- [10]. Les Chantiers de la Haute-Seine aujourd'hui.
- [11]. et [12]. Les anciens ateliers des Chantiers, abritent désormais d'autres activités.

Sauf mention contraire © Région Île-de-France. Inventaire général du patrimoine culturel, ADAGP. cliché ou reproduction Stéphane Asseline.

DOCUMENTATION

- Sources

AD75 D 7S⁴ 20. Travaux publics du département de la Seine. Navigation, domaine public fluvial... Choisy-le-Roi.

AD94 dépôt des communes, Villeneuve-Saint-Georges. 1 M 7. Devis de l'entreprise Sirmain pour la réparation du bateau lavoir communal, 15 octobre 1937.

www.culture.gouv.fr, base de données nationale Palissy, dossier IM78002525 réalisé en 2004 par Roselyne Bussière. Remorqueur le Jacques.

- Bibliographie

Backouche Isabelle, Eustache S. *Morillon Corvol. Une entreprise née de la Seine*. Paris : Textuel, 2003, p. 50 et suivantes.

Chaudré C. *Villeneuve-le-Roi. Pages d'histoire 1789-1939*. Saint-Georges-de-Luzençon : imp. Maury ; Villeneuve-le-Roi : la ville, 1987, p. 178-183.

Prouteau J. *Le sable. L'exploitation des sablières et ses annexes*. In : Mines Carrières Grandes entreprises, juil. 1930, p. 73-81 et août 1930, p. 88.

M. Saux. *Sur la trace de nos chantiers navals*. In : Choisy Infos, magazine municipal d'informations, mars 2010, n° 131, p. 35.

www.chantiers-chs.fr

www.volvopenta-famm.com

© 2009. Inventaire général du patrimoine culturel

Textes : Isabelle Duhau

Photographies : Stéphane Asseline

Cartographie : Diane Bétored

Sous la direction d'Arlette Auduc, chef du service patrimoines et Inventaire.



Conseil régional d'Île-de-France

Unité société

Direction culture, tourisme, sports, loisirs

115, rue du Bac - 75007 Paris

Tél. : 01 53 85 53 85 / www.iledefrance.fr

