

La Seine en amont de Paris

4. LA NAVIGATION ET SES PORTS

4.1 LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

4.2 LE TRANSPORT DES PASSAGERS

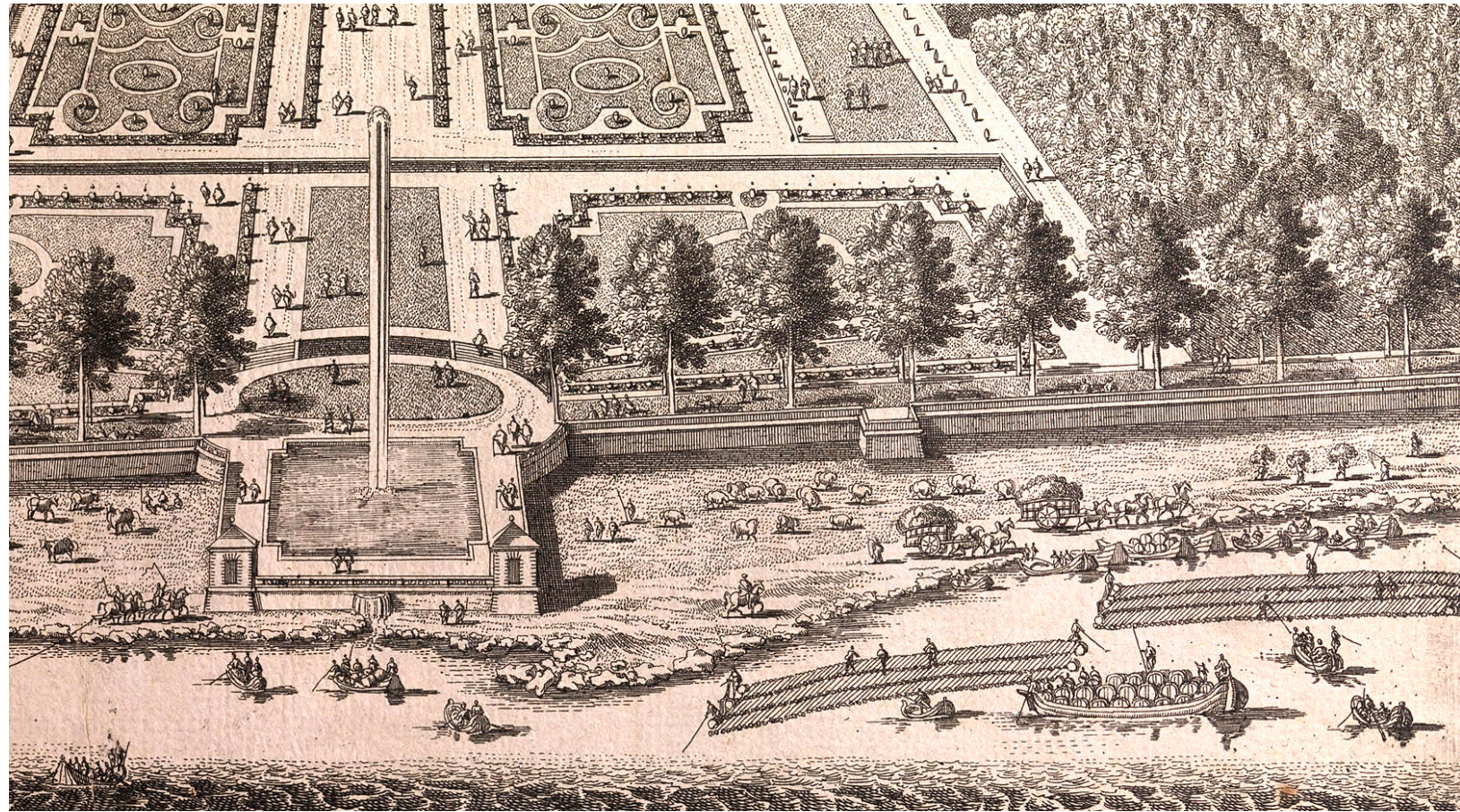
4.3 LES PORTS



LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

AU FIL DE L'EAU, L'ANCIEN RÉGIME

Déjà au Moyen Age, l'approvisionnement de la capitale depuis les campagnes environnantes s'avère insuffisante et la voie d'eau est utilisée pour acheminer les marchandises des provinces éloignées. Le trafic en haute Seine s'effectue essentiellement à la descente, ce qui ne présente pas de difficulté lorsqu'il y a suffisamment d'eau (la navigation aval, dite à la remonte, est beaucoup plus difficile. Elle est réservée aux marchandises de valeur et à celles importées d'outremer qui arrivent au port de Rouen). Les bois du Morvan (bois d'œuvre mais surtout bois de chauffage) dérivent vers la capitale d'abord à bûches perdues, les flotteurs ne composant les trains de bois que lorsque la capacité de la rivière le permet ; les bûches sont alors liées et serrées entre elles pour former un convoi [1].





[2]

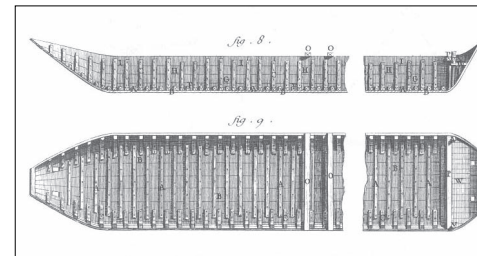
Outre les bois flottés, le trafic d'embarcations tirées par des chevaux depuis le chemin de halage, véhiculant blés, vins de Bourgogne, sable et cailloux, pierre de taille ou certains bois ne supportant pas de longs séjours dans l'eau [2] et [3] est important. Les coches d'eau qui transportent des passagers, tels ceux de Corbeil et de Villeneuve-Saint-Georges apportent également des denrées dans la capitale [6]. Les bateaux circulant en haute Seine, chaland [4] ou flûtes [5] sont principalement de conception légère afin de flotter facilement

au fil de l'eau. Ils coûtent peu chers et ne réalisent qu'un unique voyage. Arrivés à Paris, ils sont détruits et le bois vendu comme bois de chauffage. Les déchireurs, chargés de les dépecer, sont installés dans Paris, au port de la Tournelle.

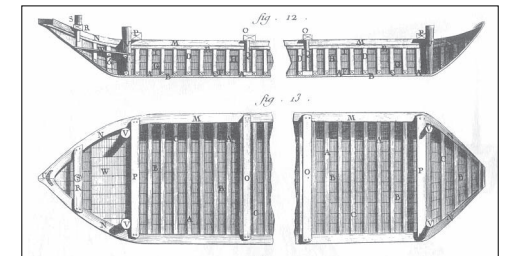
La Seine amont constitue ainsi une artère vitale pour l'approvisionnement de Paris, ce qui explique l'attention qu'elle suscite auprès des pouvoirs publics. L'ordonnance royale des Eaux et Forêts d'août 1669 la désigne comme voie navigable.



[3]



[4]



[5]



[6]

De ce fait, elle appartient au domaine de la Couronne même si des concessions de juridiction et de police existent sur ses dépendances (îles, quais, ports, pêcheries, moulins, ponts, bacs, navigation etc.) qui permettent de concilier des privilèges antérieurs accordés par le roi. Au XVIII^e siècle, on estime que le fleuve assume plus d'un tiers des arrivées dans la capitale, la majorité des pondéreux y accédant par ce moyen. Le trafic fluvial augmentant, la cohabitation de différentes fonctions sur le fleuve devient de plus en plus difficile ; la priorité est bientôt donnée à la navigation, précisé-

ment au transport des marchandises avant celui des passagers (les pontons d'embarquements des voyageurs ne doivent, par exemple, pas gêner l'accostage et les opérations de déchargement des denrées ou des matériaux).

L'arrivée des bateaux se déroule en deux temps. Première étape, l'embarcation s'arrête dans une gare de transit, elle prend son tour, attendant qu'une place se libère dans le port de vente, sa destination finale où la marchandise est débarquée par les débardeurs. Certaines marchandises, tel le grain, ne peuvent d'ailleurs être déchar-

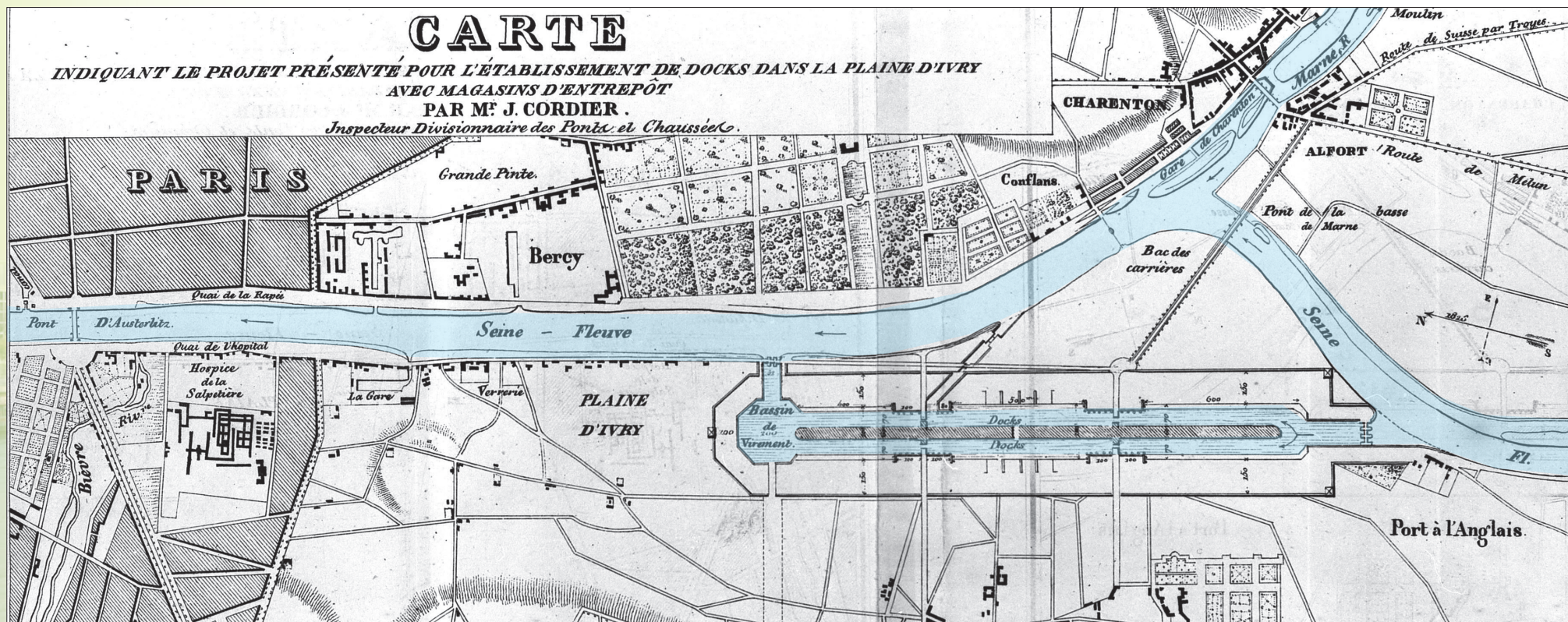
gées que lorsqu'elles sont vendues. Il ne s'agit pas d'une vente en gros mais d'une distribution directe aux commerçants. Ainsi, jusqu'au XVIII^e siècle, il n'existe pas d'espace de stockage dans les ports parisiens, les marchandises étant écoulées au fur et à mesure. Jusqu'à Choisy, voire Villeneuve-Saint-Georges, les communes riveraines du fleuve, proches de la capitale sont ainsi mises à contribution pour l'approvisionnement de cette dernière : les bateaux attendent, stationnant le long des berges, avant d'accoster dans un des ports parisiens. Lorsque le trafic est particulièrement intense, les mariniers de l'Yonne

doivent parfois stationner dès Montereau, ceux de la Seine dès Corbeil. Les communes proches sont également amenées à servir de lieu de stockage temporaire. Avant la canalisation du fleuve et l'instauration d'un trafic ininterrompu, il faut pouvoir entreposer les marchandises non loin des portes de Paris, afin d'éviter les pénuries lorsque la navigation cesse en période de basses eaux.

LA RATIONALISATION DU TRAFIC ET LA CANALISATION DU FLEUVE AU XIXE SIÈCLE

La Révolution apporte un bouleversement législatif et un remodelage administratif. Un décret du 15 mars 1790 abolit les péages qui pénalisaient le commerce, les assimilant aux droits seigneuriaux. C'est à l'échelle du département de la Seine que la gestion du fleuve s'organise désormais, sous l'autorité du préfet de police (dont dépend l'inspection de la navigation) et du préfet de la Seine (dont relève les ingénieurs des Ponts et Chaussées). La loi du 1er décembre 1790 réorganise le statut juridique de l'espace fluvial : le fleuve lui-même (ainsi que les chemins de halage, ports etc. considérés comme des accessoires de la navigation) appartiennent au domaine national tandis que les quais reviennent aux communes. L'arrêté du 8 prairial an XI (28 mai 1803) organise la navigation intérieure en la divisant en bassins, eux-mêmes divisés en arrondissements. Ces derniers accueillent les bureaux de perception de l'octroi de la navigation créé par la loi du 3 floréal an 10 (23 avril 1802) dont les recettes sont destinées à l'entretien des voies navigables. Le bassin de la Seine est divisé en 9 arrondissements.





[8]

Les deux bureaux du 4^e arrondissement (chef-lieu Melun) sont placés à Alfort-Charenton et Choisy. Ils perçoivent l'octroi pour la navigation depuis la Ferté jusqu'à Alfort. Deux des cinq bureaux du 5^e arrondissement (chef-lieu Paris) sont placés dans les mêmes communes (les trois autres étant implantés en Seine aval). La comptabilité enregistrée dans ces bureaux donne une image fidèle du trafic. Ainsi, le bureau choisyen du 5^e arrondissement enregistre en 1820, pour la navigation descendante jusqu'à

Paris, le passage de 1 182 bateaux par an de plus de 26 m ; 209 bateaux de 20 à 25 m ; 305 bateaux de 15 à 19 m ; 6 449 toues et bascules à poisson ; 5 441 bateaux margotas et batelets ; 4 334 trains de bois de sciage et de charpente, 150 cochés. Un trafic supplémentaire, représentant près de 10 % de ces chiffres, est en outre enregistré au bureau d'Alfort.

Le phénomène, amorcé dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, tendant à repousser les ports hors des limites de la capitale

devant la saturation de l'espace parisien, se développe d'autant plus aisément. A partir de 1832, un bureau d'arrivée est installé à Choisy. En outre, le réseau nouveau des canaux parisiens (canal Saint-Denis, canal de l'Ourcq, Bassin de la Villette et Canal Saint-Martin) voulu par Napoléon I^{er} pour désengorger le fleuve parisien est opérationnel en 1825. Il détourne une part importante du trafic et dans la seconde moitié du XIX^e supplante celui des ports parisiens. A cette époque, M.J. Cordier, inspecteur divisionnaire

des Ponts et Chaussées élabore un projet similaire pour la rive gauche qui ne sera pas réalisé, mais qui souligne l'importance accordée à l'amélioration du trafic. Il envisage un réseau de canaux reliant d'abord la Marne depuis Chennevières à la Seine au niveau de Choisy, puis contournant Paris par le sud, en traversant la plaine d'Ivry (où de vastes docks entrepôts seraient construits) jusqu'au Jardin des Plantes puis jusqu'à la gare de Grenelle et enfin rejoignant la Seine aval à Sèvres [7] et [8].

A partir du milieu du XIX^e siècle, la batellerie doit gérer la concurrence économique du chemin de fer. Les lignes Paris-Rouen et Paris-Orléans sont ouvertes en 1843, celle Paris-Lyon quelques années plus tard. En réaction, la canalisation de la Seine permettant de maintenir le trafic fluvial toute l'année est entreprise. Pour maintenir des coûts raisonnables, la loi du 19 février 1880 supprime les péages sur les voies navigables. Les deux modes de transports se révélant en réalité complémentaires, des ports de raccordement entre voie d'eau et voie ferrée s'avèrent rapidement nécessaires. Un port de raccordement avec les chemins de fer du Nord est établi à Saint-Ouen en 1855. Cependant, les surtaxes demandées par les compagnies de chemins de fer les rendent impraticables. C'est la raison pour laquelle, en Seine amont, la Chambre de commerce gère elle-même à partir de 1899, la connexion entre le fleuve et la ligne Paris-Orléans, au port d'Ivry.

En 1880, l'ingénieur Lavollée établit un rapport sur l'état du trafic en haute Seine qui continue de s'accroître, grâce à la canalisation. Il préconise de doubler les écluses des trois premiers barrages afin d'améliorer la situation jusqu'à Corbeil. « le trafic de la Haute-Seine est presque entièrement dirigé vers Paris : il se compose de matériaux de construction, meulières, sables, briques, pierres de taille, etc., de bois et de charbons. La remonte s'opère principalement en bateaux vides, excepté toutefois pour le transport des



[9]

grains vers les usines de Villeneuve-Saint-Georges et de Corbeil. [...] Le sens de ce mouvement est favorable à l'usage des remorqueurs libres qui, à la descente, peuvent transporter en charge le même nombre de bateaux qu'ils remontent à vide. Aussi les bateaux à vapeur se développent-ils d'une façon notable et font-ils concurrence sérieuse au touage de la Haute-Seine. Il y a aujourd'hui six services réguliers de remorquage à la

vapeur entre Paris et Montereau et il s'en crée de nouveaux chaque année. Le halage au contraire a diminué sensiblement, il y a toutefois un service régulier entre Sens et Paris et les trains de bois continuent à venir « à la hâle » depuis Clamecy. [...] Parmi les 103 bateaux qui circulent journellement au barrage [de Port-à-l'Anglais], on peut dire que 30 environ sont conduits par les toueurs, 30 par les remorqueurs libres et le reste descend à la hâle.

[...] Deux types de bateaux circulent dans la Haute-Seine ; les flûtes qui ont 40 mètres de long y compris le gouvernail et 5 m 10 de large, les chalands dont les dimensions respectives sont de 43 m et 7 m 70. » [9].

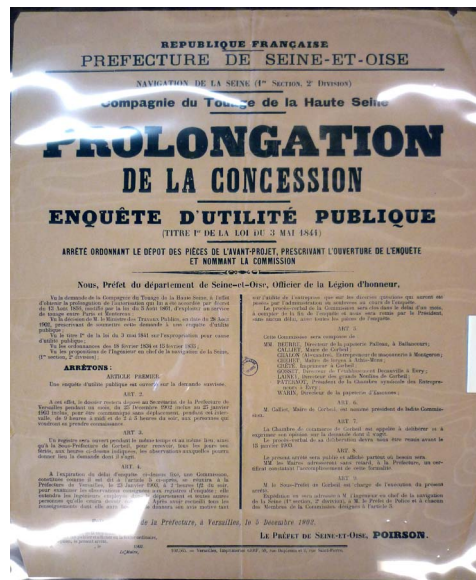


LA MOTORISATION DES BATEAUX

Effectivement, les progrès techniques, outre la canalisation, permettent également, au cours du XIX^e siècle, l'invention de nouveaux procédés de traction mécanique des embarcations qui se substituent peu à peu au halage animal ancestral. A partir des années 1820, circulent sur la Seine des bateaux à vapeur à roue à aubes. En 1843, l'inspecteur général de la navigation de Paris lance une enquête publique « sur le projet de substituer au hallage (sic) des bateaux par des chevaux un système de remorquage à la vapeur ». Malgré les craintes de certains devant le changement économique, d'autres y voient leur intérêt. Telle Ivry qui s'empresse de voter une délibéra-



[11]



[10]

tion en Conseil municipal approuvant l'innovation. « La suppression du hallage (sic) par les chevaux produirait au port de la Gare des avantages considérables, puisqu'au moyen de ce débarras, ce port se trouverait dans les mêmes conditions que la rive opposée et faciliterait le garage des bateaux et le déchargement des marchandises, dont la plupart ne peuvent être exécutées sur notre rive en raison des dangers continuels que présente aujourd'hui le système actuel de remorquage » indique le maire. Deux ans plus tard, le premier service de touage sur chaîne noyée est effectivement établi de la Tournelle au Port-à-l'Anglais. Les toueurs, bateaux symétriques équipés

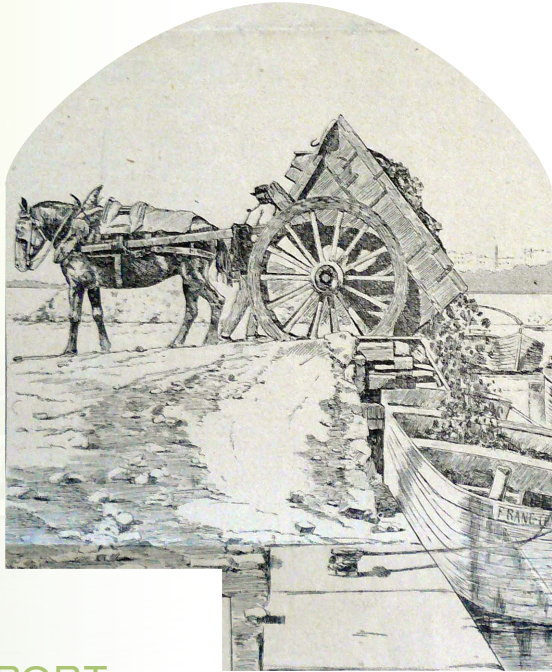
d'un gouvernail à chaque extrémité, naviguent dans les deux sens. Ils se halent sur une chaîne, reposant au fond de l'eau, sur toute la section qu'ils parcourent, grâce à un treuil mu par une machine à vapeur. Les toueurs traînent ainsi derrière eux un train de péniches [11]. En 1856, une concession est accordée à la Compagnie de touage de la Haute Seine afin d'assurer la liaison de Paris jusqu'à Monttereau. En 1902, la compagnie demande le renouvellement de la concession, malgré le déclin de ce mode de traction, supplanté par le remorquage [10].

Les remorqueurs sont des bateaux auto-propulsés grâce à une puissante machine à vapeur et à la présence d'une hélice de grand diamètre. Ils tractent également les trains de chalands et de péniches, sans l'inconvénient de la présence d'une chaîne [12]. En 1902, l'ingénieur des Ponts et Chaussées M. Alby constate une amélioration notable du trafic en Seine amont. Ce progrès tient au développement considérable du remorquage et au changement d'habitudes qui en est résulté dans la marine. Tandis que le touage ne représente plus que 16 % du trafic, le remorquage atteint 80 %. « La concurrence entre les industriels exploitant les divers modes de traction a perdu son caractère d'acuité. Le touage est devenu une industrie commercialement libre en 1891 : la société qui exploite ce mode de traction a également entrepris de faire du remorquage et l'hostilité qui régnait entre cette compagnie et ses concurrents s'est changée en une émulation courtoise. Les concurrents n'ont plus cherché à entraver le passage des écluses à leurs rivaux ; ils ont tous cherché à accélérer le passage. D'ailleurs le passage aux écluses des convois remorqués est plus rapide que celui des convois toués... » constate le technicien¹. A la fin du XIX^e siècle, le flottage de bois a quasiment disparu



pour plusieurs raisons. Le charbon tend à remplacer le bois pour le chauffage ; la canalisation du fleuve complique le trafic des trains car le courant, suscité par les lâchures d'eau d'antan, n'est plus suffisant ; le passage des écluses pour les convois s'avère très difficile ; enfin, l'augmentation de la profondeur du lit du fleuve empêche le guidage des trains à l'aide de perches.

1. Alby, M. *Note sur la construction d'une nouvelle écluse à Port-à-l'Anglais sur la haute-Seine*. In : *Annales des Ponts et Chaussées, mémoires et documents* n° 30, 3^e trimestre 1902, p. 22 et suiv.



[13]

LE TRANSPORT FLUVIAL AU XX^E SIÈCLE

Au tournant du XX^e siècle et durant quelques décennies, se développe un trafic à la remonte de bateaux-décharges. Les grands travaux parisiens (exposition universelle, métropolitain...) génèrent d'importantes quantités de déblais qu'il faut évacuer. Le long des quais parisiens, des bateaux attendent d'être remplis puis sont remorqués jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges, Ablon ou Juvisy, leur cargaison servant à remblayer les anciennes carrières de la haute Seine [13]. A l'inverse, pour alimenter ces grands travaux, comme pour répondre aux besoins de l'urbanisation galopante, les matériaux de construction vont

bientôt représenter le principal trafic fluvial dans la région, encouragé par les diverses améliorations des conditions de navigation. Citons la réfection de ponts dont le tirant d'air était trop faible, le dragage continu du lit du fleuve ou bien encore l'aménagement de nouveaux points d'accostage pour raccorder le trafic au réseau ferré, tel le port de raccordement de Villeneuve-triage [14]. Les installations portuaires sont également améliorées et complétées ; telle la création par exemple, durant la Première Guerre mondiale, du port de Bonneuil, assurant la connexion entre la basse Seine et les régions de l'est.

AVI

SOCIÉTÉ NOUVELLE DU PORT DE VILLENEUVE-TRIAGE

siège social
32 B. de la Bastille
PARIS 19^e

Port raccordé au Chemin de Fer
TRANSBORDEMENT-TRANSIT

TELEPHONE PARIS : DIDEROT 08-85
VILLENEUVE-TRIAGE : 19 A VILL.-ST-GEORGES

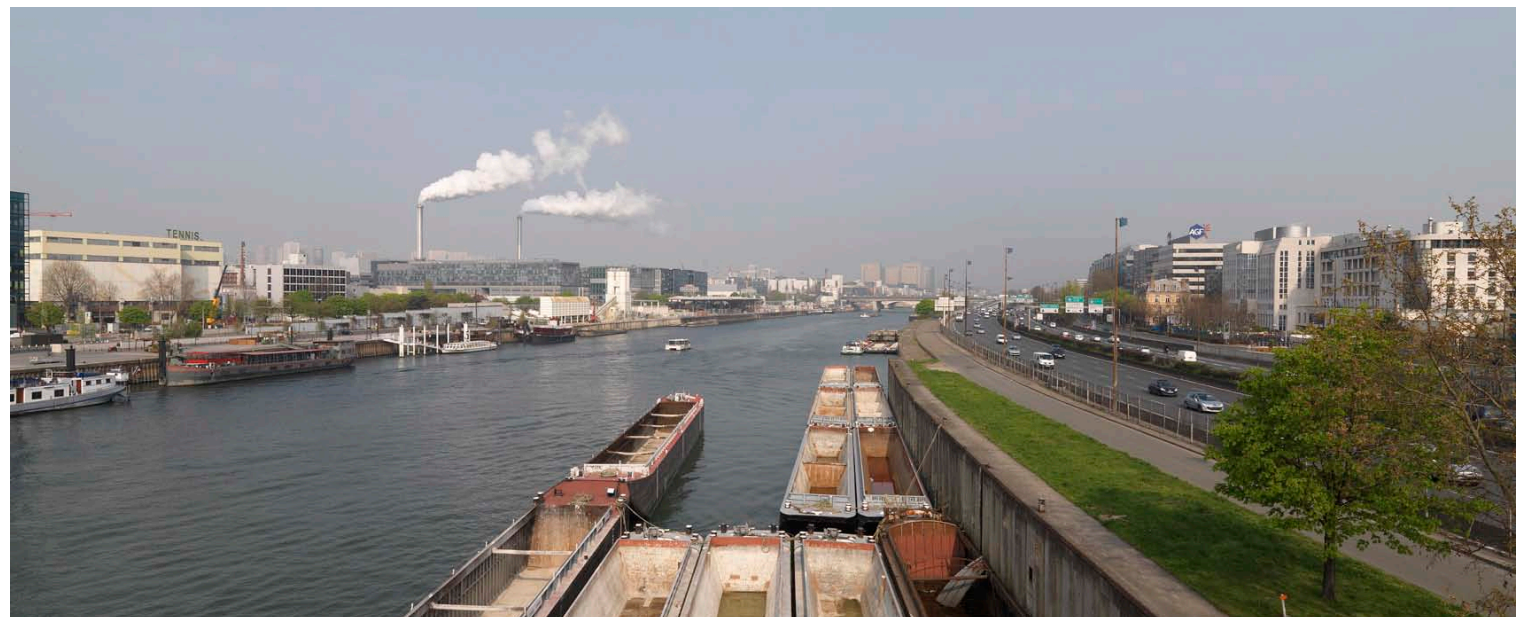
Registre du Commerce : Paris N° 39.587.

[14]

Les progrès technologiques qui donnent naissance à de nouveaux bateaux se poursuivent également. Avec le passage de l'économie du charbon à celle du pétrole, le moteur diesel remplace la machine à vapeur. A partir des années 1920, les bateaux automoteurs supplantent peu à peu les anciens bateaux en bois tractionnés, malgré les réticences multiples : équiper chaque embarcation d'un moteur reviendrait un peu à pourvoir chaque wagon d'une locomotive affirment les détracteurs. L'automoteur est en acier, propulsé par une hélice entraînée par un moteur diesel [15]. Il offre une souplesse et une autonomie que ne permettaient pas les systèmes antérieurs. Cependant, les années 1960 voient l'apparition d'une nouvelle technique inversant le principe de la traction : le poussage. Un pousseur propulse plusieurs barges porteuses. Ce mode permet une économie en personnel mais également des manœuvres rapides car les barges et le pousseur constituent un dispositif rigide manœuvré d'un seul bloc qui se comporte comme un bateau unique. De plus, lorsque le convoi arrive à destination, les barges sont amarrées à quai en attendant leur déchargement (elles peuvent même servir de stockage temporaire) tandis que le pousseur repart immédiatement. [16] et [17].



[15]



[16]



Pour autant, la seconde moitié du XX^e siècle voit le déclin du trafic fluvial supplanté d'abord par le chemin de fer puis, à partir des années 1970, par la route pour laquelle les camions offrent davantage de souplesse. Au début des années 2000, le trafic fluvial en Ile-de-France ne représente plus que 5 %. Il est composé pour l'essentiel de pondéreux de faible valeur : matériaux de construction et combustibles. Cependant depuis quelques années, les pouvoirs publics manifestent la volonté de revaloriser et relancer le trafic fluvial de marchandises, peu coûteux, régulier, faiblement polluant et sûr pour les marchandises dangereuses. Le transport fluvial, complémentaire du réseau ferré, s'avère bien plus écologique que le trafic routier présentant de multiples nuisances et qui de toute façon est saturé. Voies Navigables de France, établissement public créé en 1991, entretient, exploite et modernise l'ensemble du réseau français. Il s'est fixé comme objectif d'organiser la polyvalence des voies d'eau, revalorisant ainsi leur image : le transport, l'alimentation en eau des villes, le tourisme fluvial ou les sports nautiques y cohabitent sans heurs.



[18]

Cette revalorisation passe également par la modernisation des infrastructures portuaires qui, en Ile-de-France, s'organisent sous l'autorité du Port Autonome de Paris. La rénovation totale du port d'Ivry dans le cadre de la charte « Sable en Seine », s'inscrit dans cette dynamique qui veut que les nouvelles installations en agglomération respectent l'environnement et s'ouvrent sur la ville [18].

Le trafic, en hausse régulière, a enre-

gistré en haute Seine, en 2008, près de 9 000 bateaux à la descente, transportant un peu plus de 4 millions de tonnes et près de 1 500 bateaux à la remonte charriant 1 million de tonnes. L'essentiel des marchandises véhiculées demeure les minéraux bruts et matériaux de construction (55 %) ainsi que les produits agricoles (21 %).

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Le château du Petit-Bourg (Evry). Au premier plan deux trains de bois flottés et un chaland transportant vers Paris des fûts de vin. Lithographie, XIXe siècle. © musée Robert Dubois-Corneau, Brunoy.
- [2]. Chevaux de halage tirant des embarcations, détail d'un tableau de K.J. Kuwasseg représentant la Seine à Villeneuve-Saint-Georges (signé et daté 1848). Coll. part.
- [3]. Transport « en comble » de bois (la cale du bateau est entièrement ouverte et reçoit la marchandise légère mais volumineuse). Détail d'un tableau de K.J. Kuwasseg représentant la Seine à Villeneuve-Saint-Georges (signé et daté 1848). Coll. part.
- [4] et [5]. Dictionnaire Raisoné des Sciences, des Arts et des Métiers de Diderot et d'Alembert. Charpente. Fig 9 et 10, pl. XLIV plan et élévation intérieure d'un chaland. Fig. 13 et 14, pl. XLV plan et élévation intérieure d'une flûte.
- [6]. Le Mercure, bateau mixte de la haute Seine, maquette réalisée par Alexandre Putois, à Auxerre en 1839 (inscription en partie effacée). Ce type de bateau assurait un transport mixte : quelques voyageurs dans la cabine au centre et les marchandises à l'avant et à l'arrière. © musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [7] et [8]. Projet du canal de la Marne à la Seine, 1828. Cordier, J.
Deuxième mémoire ...
- [9]. Péniches amarrées en amont du pont d'Ivry. Détail du décor de l'hôtel de ville d'Ivry peint par Albert Girard en 1902.
- [10]. Affiche annonçant l'enquête d'utilité publique pour la prolongation de la concession d'exploitation d'un service de touage entre Paris et Montereau, accordée à la Compagnie de Touage de la haute Seine, 5 décembre 1902. AD94, dépôt des communes, Ablon-sur-Seine, 3 O 13.
- [11]. Un toueur tirant un train de péniche au niveau de Villeneuve-Saint-Georges, vers 1901. © Ministère de la Culture, Médiathèque de l'architecture et du patrimoine, archives photographiques. Cliché Henri de Lestrange (ref AP19L01951).
- [12]. Entrée d'un remorqueur dans le sas de l'écluse côté Vitry de Port-à-l'Anglais. © AD94. Repro Christian Décamps
- [13]. Bascule du tombereau dans le bateau-décharge, à quai dans Paris. 1904 (article de presse non identifié, AD75 D1S4 1).
- [14]. Publicité pour le port de Villeneuve-Triage. Début du XX^e siècle. © musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [15]. Péniche automotrice, entraînant deux barges.
- [16]. Barges en attente le long du quai à Charenton.
- [17]. Pousseur entraînant une barge.
- [18]. Vue d'ensemble du port d'Ivry en 2008.

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

DOCUMENTATION

• Sources

AD75 D7S4 29A. Préfecture de la Seine, travaux publics, navigation.. Lettre du maire d'Ivry au sous-préfet du 13 février 1843, concernant le remorquage à la vapeur.

AD94. Dépôt des communes. Villeneuve-Saint-Georges, 3O1 Navigation.

AD94. Dépôt des communes. Ablon-sur-Seine, 3O4 Navigation et régime des eaux.

• Bibliographie

Alby, M. *Note sur la construction d'une nouvelle écluse à Port-à-l'Anglais sur la haute-Seine*. In : Annales des Ponts et Chaussées, mémoires et documents n° 30, 3e trimestre 1902, p. 5-30.

Backouche, Isabelle. *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750 – 1850)*. Paris : éd. de l'école des hautes études en sciences sociales, 2000.

Bourquin-Simonin, Marie-Hélène. *L'approvisionnement de Paris en bois de la Régence à la Révolution (1715-1789)* : Clamecy : Confrérie Saint-Nicolas, 2006.

Castan, M. *Le bassin de la Seine. Infrastructures, flotte et trafics, 2006-2007*. Cahiers du musée de la Batellerie n° 59. Conflans-Sainte-Honorine, association des amis de la batellerie, 2008.

Collin, E. *Le port de Paris*. Paris : Dunod, 1920.

Conchon, A. *Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVIIe et XVIIIe siècles)*. In : Hypothèses, 1997-1. p 83-88.

Cordier, J. *Deuxième mémoire sur les projets présentés pour la jonction de la Marne à la Seine, la dérivation de la seine et les docks, ou bassins-écluses à établir dans les plaines de Choisy, d'Ivry et de Grenelle*. Paris : Carillan-Goeury libr., 1828.

Lacombe, Jacques]. *Encyclopédie méthodique. Arts et métiers mécaniques, dédiés et pré-*

sentés à Monsieur Le Noir, conseiller d'Etat, ancien lieutenant général de Police, etc. Paris, Panckoucke libr., 1782-89. (tome III : art du flottage en trains de bois ; tome 4 : art des marchands de bois).

Lalandre, Alexandre. *Histoire des ports de Paris et de l'Ile-de-France*. Rennes : éd Ouest-France, 2004.

Millard, Jean. *Paris, histoire d'un port, du Port de Paris au Port autonome de Paris*. Paris : l'Harmattan, 1994.

Port Autonome de Paris. <http://www.paris-ports.fr/>

Roblin, Laurent. *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVIIe au XXIe siècle*. Rennes : éd Ouest-France, 2003.

Société d'art, histoire et archéologie de la vallée de l'Yerres. *Villeneuve-Saint-Georges au fil d'un tableau*. Brunoy : SAHAVY, 1998.

Voies Navigables de France. <http://www.vnf.fr/f>

La Seine en amont de Paris

4. LA NAVIGATION ET SES PORTS

4.1 LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

4.2 LE TRANSPORT DES PASSAGERS

4.3 LES PORTS



LE TRANSPORT DES PASSAGERS

LES COCHES D'EAU

Outre le transport des marchandises, le fleuve est également un moyen de circulation important pour les hommes. Les coches d'eau transportent denrées et migrants ou voyageurs, le plus souvent dans de bien meilleures conditions que n'en offre la route. A partir du XVI^e siècle, des services réguliers s'organisent [1]. Jusqu'en 1777, date à laquelle ils sont tous réunis au port Saint-Paul (au niveau de l'île Saint-Louis), les coches de Corbeil et de Villeneuve-Saint-Georges arrivent à Paris au port Hors-Tournelle, rive gauche, tandis que ceux de Melun, Montereau, Nogent-sur-Seine, Sens, Auxerre et Montargis accostent déjà au port Saint-Paul, rive droite. 41 arrêts se succèdent de Paris jusqu'à Nogent, le premier avant la capitale étant implanté aux carrières de Charenton. Devant les réclamations des marins - gênés par les installations de débarquement - le port des coches est transféré en 1783 au port Saint-Bernard, implanté en amont, rive gauche, ce qui atteste de la priorité accordée au transport des marchandises sur celui des passagers.



CHOISI, sur le bord de la Rivière de Seine à 2 lieues au-dessus de Paris, appartient à Mademoiselle de Montpensier, qui la fit bâtir depuis quelques années sur les dessins du S.^r Gabriel. Le Parterre est de l'invention de M.^r le Noire.

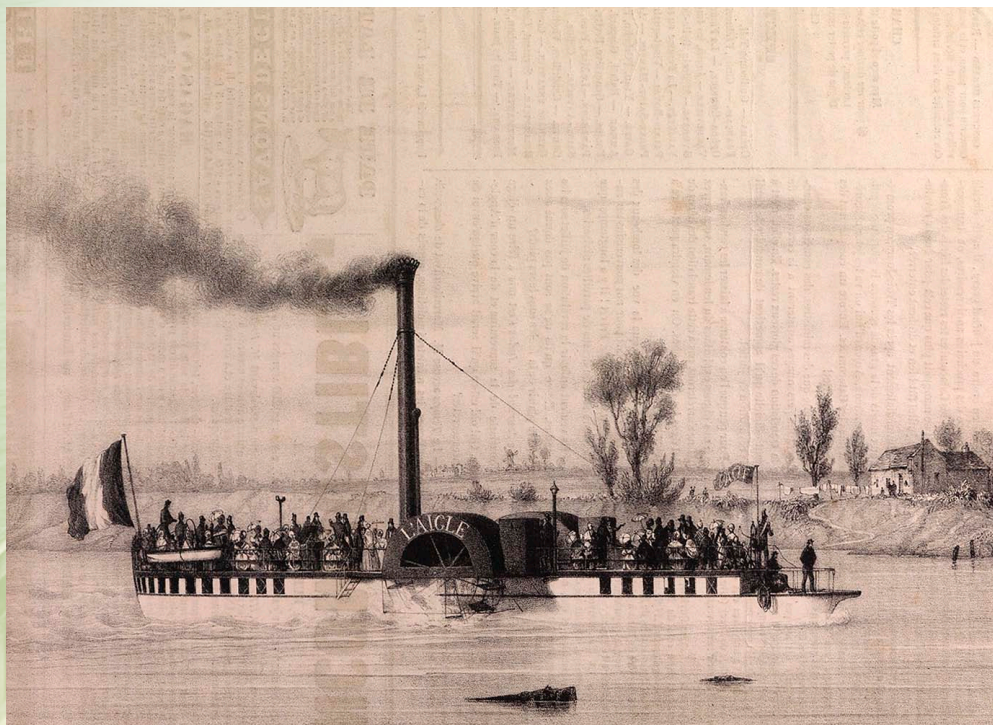
A Paris Chez Barthelemy rue d'Anjou à la Victoire dans le Palais National

[1]

LES BATEAUX À ROUES À AUBES

Au début du XIX^e siècle, grâce à l'invention de la machine à vapeur, apparaissent les premiers bateaux à vapeur munis de roues à aubes. Remplaçant les coches d'eau, ils assurent un trafic régulier qui s'intensifie [2] et [3]. Dès les années 1830, les autorités doivent prendre des mesures d'organisation et de sécurité. Ainsi, un arrêté de police pris par le maire de Corbeil en 1836, impose-t-il l'affichage des horaires de passage. Chaque compagnie doit en outre disposer d'un

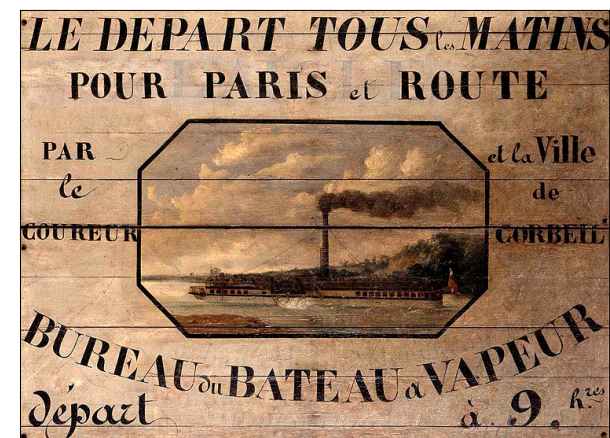
embarcadère solide. En effet, l'embarquement et le débarquement à l'aide de batelets et bachots, pouvant occasionner des accidents, sont strictement interdits. Cependant, dès le milieu du siècle, la canalisation de la Seine entrave la circulation de ces bateaux qui peinent à franchir les écluses avec leur imposante roue. En outre, le chemin de fer en plein développement concurrence irrémédiablement le transport fluvial de passagers. Les compagnies cessent leurs activités.



[2]

LES COMPAGNIES PARISIENNES

Dans Paris, le transport fluvial de passagers connaît un nouvel essor grâce à l'impulsion de l'Exposition universelle de 1867. Les pouvoirs publics recueillent des demandes d'autorisation pour l'établissement de services. Malgré les réticences des ingénieurs responsables de la navigation qui craignent l'encombrement des rives et la saturation du trafic intra-muros, celui-ci est finalement autorisé, d'autant que les nouveaux bateaux à hélice se révèlent plus maniables. Le succès est instantané. Bientôt, la Compagnie des bateaux omnibus, celle des Hironnelles ou bien encore la Compagnie des bateaux express se partagent les lignes. Devant l'engouement des usagers, les demandes d'ouverture de nouveaux services se multiplient. Ainsi, en 1882/83, le docteur Morgon souhaite établir un service de bateaux à vapeur à voyageurs sur la Seine, de Paris à Villeneuve-Saint-Georges. Les ingénieurs du service de la navigation de la Seine doivent répondre au pétitionnaire que le trafic marchand à l'écluse du Port-à-l'Anglais est tel qu'un bateau de voyageurs subirait de fréquents retards qui rendraient tout service régulier impraticable et proposent d'attendre la réalisation d'un second sas. La même année, M. Georges Galland, ingénieur civil, demande l'autorisation à la préfecture de police d'établir un service régulier de promenades dans la banlieue de



[3]

Paris avec deux chaloupes à vapeur qui lui appartiennent. L'une circulerait en Seine amont jusqu'à Corbeil et Seine Port, l'autre vers la Marne, jusqu'à Lagny puis Meaux. En 1886, Le maire de Choisy-le-Roi prend la tête d'une délégation comprenant également les communes d'Ivry, Vitry, Maisons-Alfort, Alfortville, Thiais, Orly Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi et Ablon, qui demande l'instauration d'un service de bateaux entre le pont National à Paris et Ablon. La préfecture de la Seine lui répond de solliciter directement l'une des compagnies existantes, de qui on ne peut rien exiger, faute d'une concession ou d'un quelconque privilège dont elles pourraient bénéficier. D'autres demandes sont encore enregistrées, en 1889, 1892, etc.



[4]

En 1886, intervient la fusion des compagnies rivales (la Compagnie Express possédait 35 bateaux et 50 pontons, tandis que la Compagnie d'omnibus possédait 50 bateaux et 50 pontons) qui instaure un monopole de fait pour la nouvelle société baptisée la Compagnie générale

des bateaux parisiens. Celle-ci gère désormais trois lignes [4] : un service du pont d'Austerlitz à Auteuil (ligne verte), un service du quai des Tuileries à Suresnes (ligne bleue), enfin un service de Charenton au viaduc d'Auteuil (ligne rouge). Pour cette dernière, les 4 pontons de la

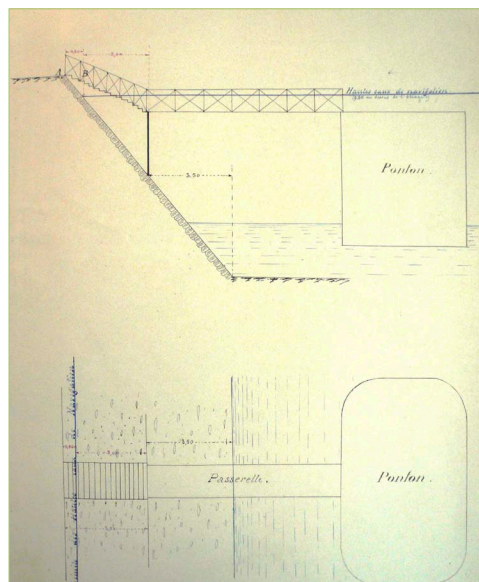
tête de ligne sont implantés sur la rive droite de la Marne, à Charenton. Ils servent au départ et à l'arrivée des bateaux, ainsi qu'à leur garage. L'arrêt suivant est implanté, rive gauche, sur la Marne, à Alfortville ; la troisième station est située après la confluence, rive droite sur la

Seine, au quai des Carrières à Charenton ; la quatrième, quai de Seine à Ivry, sur la rive gauche du fleuve. Les bateaux se succèdent toutes les 10 minutes entre 5 heures du matin et 8 heures du soir, selon les horaires d'été [7].



[5]

En juin 1896, la compagnie inaugure une nouvelle ligne, celle de Paris à Ablon qui ne fonctionne que l'été, tous les jours la première année, puis les dimanches et jours de fête dès l'année suivante (ligne jaune). Les passagers sont transbordés au niveau d'Alfortville-barrage afin d'éviter au bateau d'avoir à franchir l'écluse de Port-à-l'Anglais [5]. Effectivement, l'opération s'effectue du côté d'Alfortville (et non du côté de l'écluse de Vitry) afin de ne pas perturber le trafic marchand. Les communes riveraines sollicitent immédiatement des haltes supplémentaires (Vitry, au Port-à-l'Anglais, Alfortville, au niveau de l'usine à gaz, Ivry, au niveau du pont du même nom, etc.) et tentent



[6]

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BATEAUX-PARIISIENS

SERVICE

Les Carrières et Alfortville-Barrage

LES STATIONS DE VITRY ET D'ALFORTVILLE-CENTRE
(En semaine seulement)

	Premiers Départs	D'ALFORTVILLE-BARRAGE .	6 h. 30	matin.
		DES CARRIÈRES	6 h. 45	—
	De 6 h. 30 du matin à 10 heures du matin		Toutes les 20 minutes.	
	De 10 heures du matin à 1 heure du soir		—	36 —
	De 1 heure à 3 heures		—	— demi-heures.
	De 3 heures du soir à la fin du Service		—	— 20 minutes.
	Derniers Départs	D'ALFORTVILLE-BARRAGE .	8 h. 15	soir
		DES CARRIÈRES	8 h. 30	—

Tarif en Semaine. . . 10 centimes.

Pour les Dimanches et Jours de Fête, voir l'affiche du service du Louvre à Ablon.

Paris. — Imprimerie CHAIX (succursale D), rue de la Sainte-Chapelle, 5. — 1433-99.

[7]

de pérenniser cette ligne en réclamant un trafic quotidien. La Compagnie tente l'expérience en 1898 et instaure en plus du service dominical d'Ablon à Paris, un service journalier entre les carrières de Charenton et Alfortville-barrage [7]. Mais faute d'un trafic suffisant, la ligne est dans sa totalité supprimée dès 1900. La Compagnie des

bateaux parisiens elle-même cesse toute activité en 1917. Dès 1921 une tentative de reprise du service est initiée entre Maisons-Alfort et le Louvre puis Auteuil. Son relatif insuccès conduit le Conseil général de la Seine, en 1934, à supprimer définitivement le trafic fluvial de passagers, supplanté cette fois par le Métropolitain.

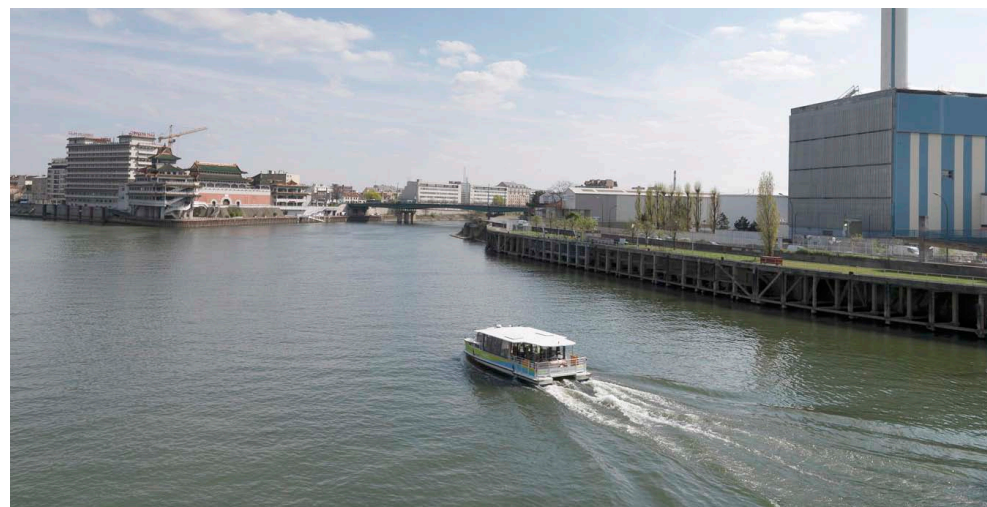
Depuis quelques dizaines d'années, le trafic passager sur la Seine parisienne connaît un renouveau, grâce aux bateaux mouches et à l'afflux touristique [8]. Le port de l'Arsenal, mais aussi celui d'Ivry ou de Villeneuve-Saint-Georges, accueille des plaisanciers, qui naviguent en haute Seine [9]. Aujourd'hui, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) espère que les riverains de Seine amont et de l'est parisien renoueront avec le transport fluvial grâce à Voguéo. Cette navette sur la Seine et la Marne, de la gare d'Austerlitz jusqu'à l'école vétérinaire de Maisons-Alfort fonctionne 7 jours sur 7 depuis juin 2008 pour une période expérimentale de 30 mois et s'insère dans le dispositif de tarification des transports régionaux [10].



[8]



[9]



[10]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Un coche d'eau halé à la remonte et diverses embarcations, devant le château de Choisy-le-Roi. Gravure, fin XVII^e siècle. © BnF, topo Va. Repro. Jean-Bernard Vialles, Inventaire général.
- [2]. L'Aigle, bateau à feu faisant le service de Paris à Melun. Gravure, milieu XIX^e siècle, © Musée municipal Robert Dubois-Corneau, Brunoy.
- [3]. Enseigne peinte d'un transport de passagers en Seine amont, par bateau à vapeur, 1834. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [4]. Plan schématique des lignes de bateaux parisiens, vers 1900. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [5]. Débarcadère des Bateaux parisiens sur le quai d'Ivry, vers 1900. © AD94. Repro Christian Décamps, inventaire général.
- [6]. Plan et profil d'un ponton, 16 mars 1889. Ponts et Chaussées, dept. de la Seine, Navigation de la Marne. Substitution de la C^{ie} G^{ale} des Bateaux Parisiens aux C^{ies} Express et Omnibus. AD75 D5 S⁴ 6.
- [7]. Affiche de la Compagnie générale des bateaux parisiens présentant l'éphémère service entre les Carrières et Alfortville-Barrage. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [8]. Bateau mouche parisien, 2009.
- [9]. Bateau de plaisance amarré au port d'Ivry, 2009.
- [10]. Voguéo approchant de la confluence Seine / Marne, 2009.

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

DOCUMENTATION

- Sources

AD75. D5 S⁴ 6. Département de la seine, travaux publics, navigation. Transports de voyageurs ; Compagnie générale des bateaux parisiens.

AD75. D5 S⁴ 7. Département de la seine, travaux publics, navigation. Transports de voyageurs ; entreprises diverses ; projets non réalisés.

AD94. Dépôt des communes, Villeneuve-Saint-Georges. 3 O 3. Arrêté de police concernant les bateaux à vapeur, signé Aubernon, maire de Corbeil, le 7 juin 1836.

- Bibliographie

Backouche, Isabelle. *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750 – 1850)*. Paris : éd. de l'école des hautes études en sciences sociales, 2000. p. 28-32 ; 91-92.

L. Roblin. *Des bateaux-mouches aux bateaux bus en Ile-de-France (Tome I)*. Les cahiers du musée de la batellerie, n° 60, décembre 2008. p. 72-74.

L. Roblin. *Cinq siècles de transport fluvial en France. Du XVIIe au XXIe siècle*. Rennes : Ouest France, 2003.

Société d'art, histoire et archéologie de la vallée de l'Yerres. *Villeneuve-Saint-Georges au fil d'un tableau*. Brunoy : SAHAVY, 1998. p. 45-88.

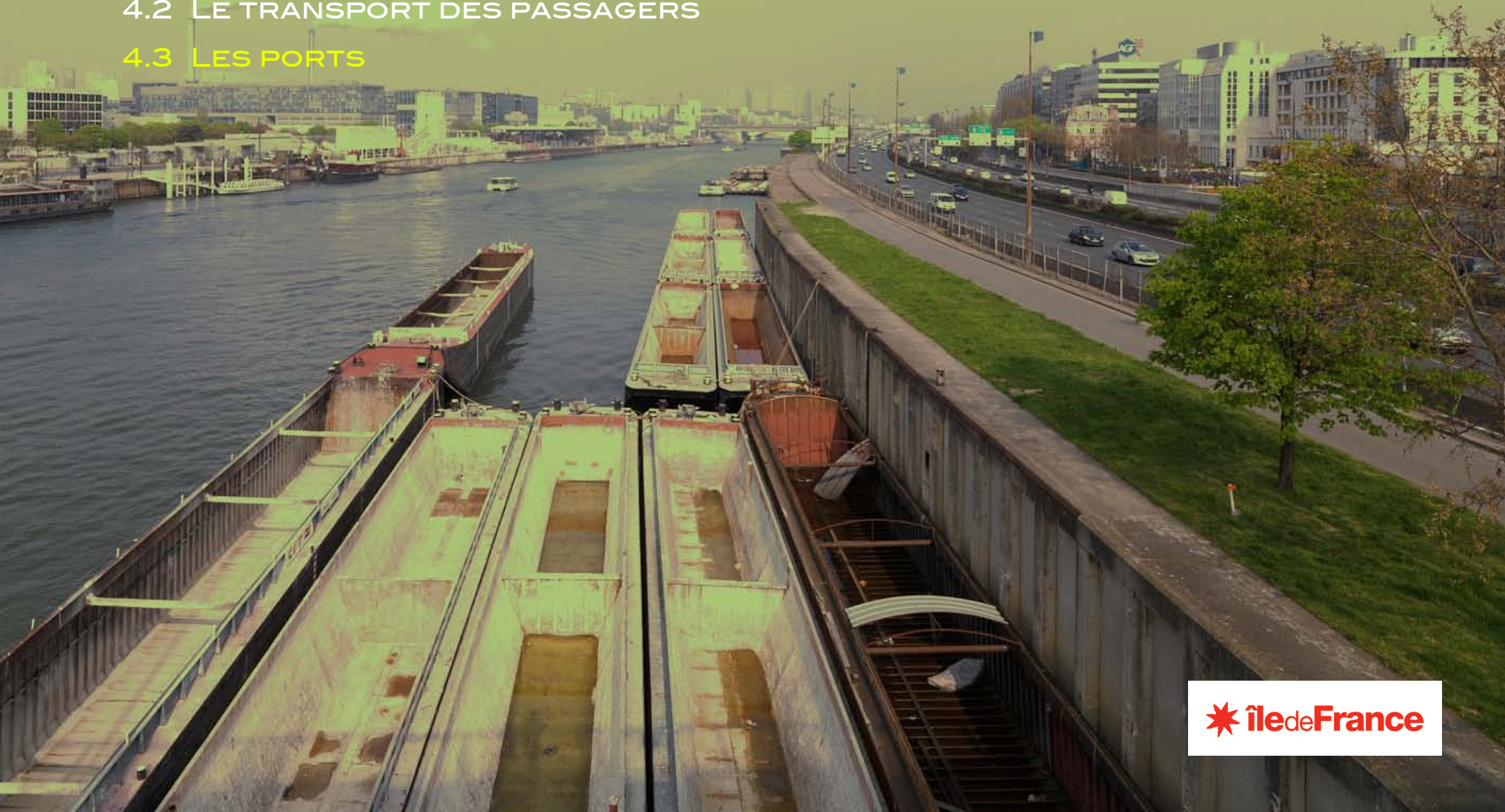
La Seine en amont de Paris

4. LA NAVIGATION ET SES PORTS

4.1 LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

4.2 LE TRANSPORT DES PASSAGERS

4.3 LES PORTS



LES PORTS

Les ports constituent un dispositif fondamental dans l'organisation du trafic fluvial. En Seine amont, les chargements mais surtout les déchargements nécessitent l'aménagement des berges. Si l'existence de certains points d'accostage est attestée depuis des temps reculés par des vestiges archéologiques ou des textes, il faut attendre le XVIII^e siècle pour voir les installations se perfectionner et se multiplier [1]. C'est la période où devant la difficile cohabitation des fonctions sur le fleuve, la priorité est donnée au transport des marchandises. Face à la saturation des ports parisiens, cœur du trafic, les pouvoirs publics construisent ou étendent, hors les murs, les ports de transit et ceux de déchargement, lieux où les espaces de stockage sont développés. Les performances techniques des bateaux sont améliorées pas à pas, tout comme les conditions de navigation : canalisation du fleuve, dragage du lit afin d'augmenter le tirant d'eau, aménagement de toutes les rives. On construit des murs de quais, qu'à cette occasion on exhausse pour se protéger des inondations. Les berges sont strictement surveillées afin d'en éviter l'encombrement et chaque occupation, même provisoire, doit faire



[1]

l'objet d'une autorisation administrative. Une ordonnance de police du 8 mai 1781, par exemple, porte défense de pêcher dans le bassin de la Garre, plaine d'Ivry, car le lieu est destiné à la conservation et la sûreté des marchandises de toutes espèces venant par eau dans la capitale. Ainsi, les conflits d'intérêts alimentent la chronique entre propriétaires de bateaux-lavoirs, de bains publics, exploitants de carrières, mariniers ou pêcheurs [2].



[2]

L'INDUSTRIALISATION DU XIX^E SIÈCLE



[3]

Jusqu'à la mécanisation, les transbordements s'effectuent à la force d'hommes, les débardeurs [3]. Ces derniers doivent être recensés par l'administration et porter sur eux la Médaille qui en atteste et qui les autorisent à travailler sur le port. Les tarifs de manutention sont réglementés et régulièrement publiés. Cependant, au cours du XIX^e siècle les appareillages de levage et de pesage font leur appa-

rition dans les principaux ports. Les grues peuvent être flottantes, fixes sur la berge, ou posées sur des rails parallèles au quai et déplacées pour traiter sans délai un bateau après l'autre [4]. Les installations portuaires sont de nouveau perfectionnées et agrandies : les quais sont reconstruits hauts et profonds pour faciliter ces transbordements par grutage et les appontements privés se multiplient.



[4]

Effectivement, les communes de Seine amont accueillent, le long de leurs berges, d'importantes usines. Celles-ci implantent des points d'accostage pour leurs propres besoins [5] (ces industries aménagent également des raccordements privés au réseau ferré proche). Les installations portuaires relèvent ainsi de régimes différents, aussi bien pour leurs infrastructures que pour leur outillage.

Certains équipements privés sont implantés sur le domaine privé. D'autres installations privées le sont sur le domaine public grâce à un régime d'autorisation d'occupation temporaire. Certains ports publics ne disposent pas d'outillage et les déchargements sont effectués par les propriétaires de la marchandise ou par des opérateurs de débarquement intervenant pour le compte des propriétaires. Ou bien encore, la gestion de certains sites est donnée en concession, telle celle du port d'Ivry confiée à la Chambre de Commerce de Paris, qui à la toute fin du XIX^e siècle, gère le premier véritable port de transbordement avec les réseaux ferrés.

LE PORT AUTONOME DE PARIS

Au milieu du XX^e siècle, l'ensemble des installations régionales constitue le premier port fluvial de France. La reconstruction, puis la politique des villes nouvelles et la poursuite de l'urbanisation expliquent qu'en Seine amont, 80 % du trafic concerne toujours les matériaux de construction, avant les produits pétroliers. Face à la multiplicité des acteurs et à la difficulté de gérer les nécessaires développements, les demandes d'une gestion unique se manifestent depuis des décennies. Finalement, l'établissement public



[5]

du Port Autonome de Paris regroupant tous les ports, dépendants de l'Etat, de Paris, des départements ou des communes, est créé en 1968. Il est organisé en cinq agences portuaires. Celle baptisée Seine amont gère notamment les ports publics de Charenton (hors du périmètre de l'OIN), d'Ivry, d'Alfortville, de Choisy-le-Roi, d'Orly et de Villeneuve-Saint-Georges. Aujourd'hui, le PAP assure 13 % de l'approvisionnement régional. Face aux enjeux écologiques et devant les atouts que représente le réseau fluvial

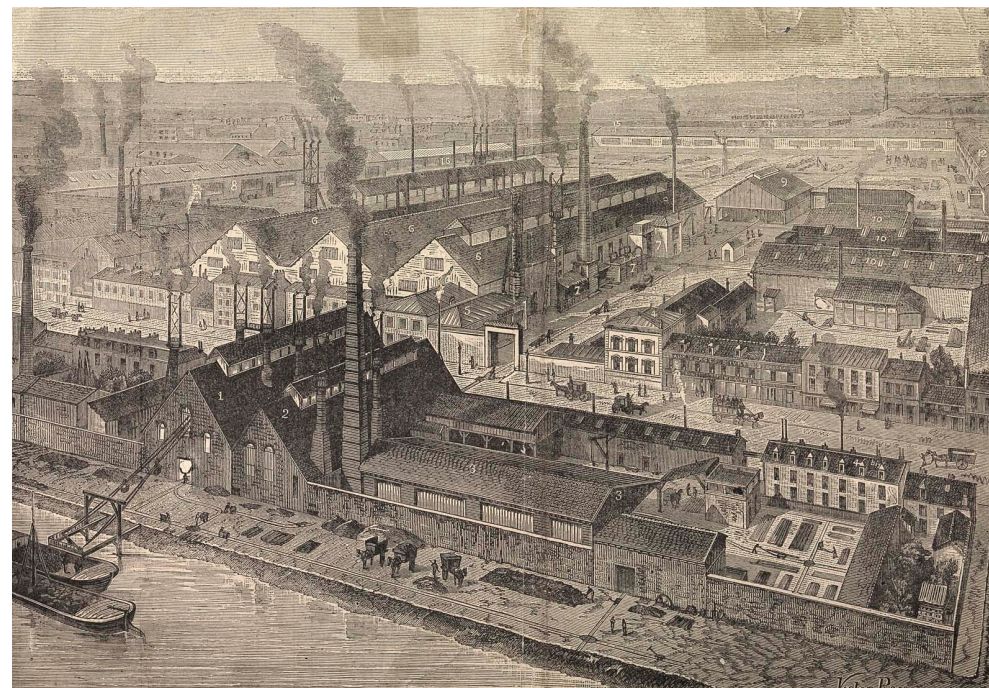
français, les missions de PAP sont d'une part, d'améliorer le transport des passagers et le tourisme fluvial, et d'autre part, de développer ce type de fret. Ainsi, la charte Sable en Seine est née en 2000 de la volonté commune du PAP, de l'Union nationale des industries de carrières et Matériaux de construction (UNICEM) d'Ile-de-France et du Syndicat français de l'industrie cimentière (SFIC) de prendre des engagements pour exploiter les sites portuaires dans le respect de l'environnement. En 2004 Point P et Raboni adhèrent

à la charte. Le rôle de cette dernière est d'informer le public des avantages du trafic sur voie d'eau et de l'utilité des implantations portuaires en agglomération. Les installations y sont repensées, telles celles toutes récentes du port d'Ivry, dont la réhabilitation complète répond à la volonté de créer un juste équilibre entre les activités industrielles et l'ouverture sur la ville.

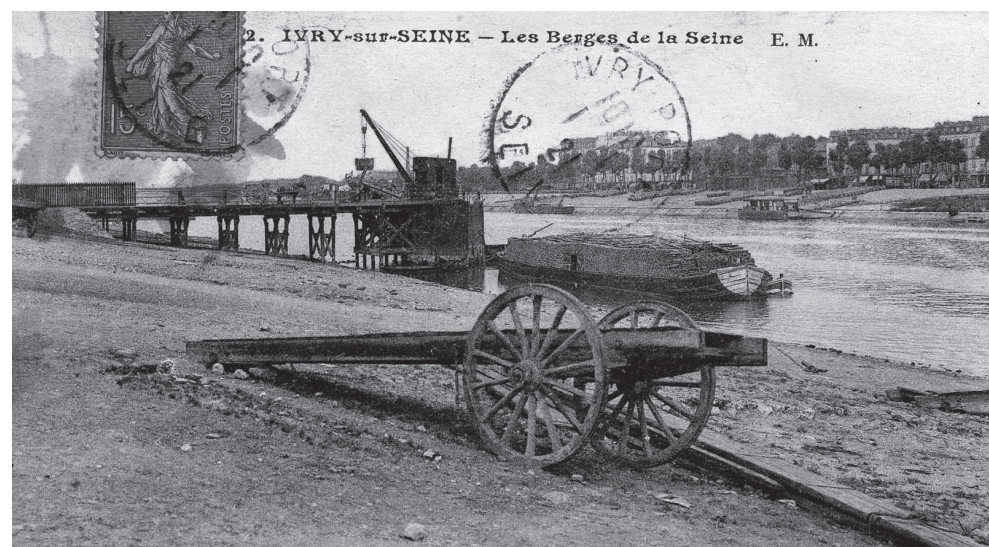
LE PORT D'IVRY

Dès le XVIII^e siècle, des projets de canaux sont élaborés pour désencombrer le trafic fluvial dans Paris et en détourner une grande part. Rive droite de la capitale, le réseau de canaux et bassins effectivement réalisé est opérationnel en 1825. A cette époque, M.J. Cordier, inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées élabore un projet similaire pour la rive gauche, implantant des docks avec magasins d'entrepôt dans la plaine d'Ivry. Ceux-ci permettraient d'organiser un approvisionnement régulier de la capitale et par voie de conséquence d'y maintenir des prix constants (voir le texte sur le transport de marchandises). Le projet n'est pas réalisé, mais le secteur connaît toutefois en partie le destin que lui rêvait Cordier. Le port d'Ivry est implanté en aval de la rue de la Seine (futur débouché du pont de Conflans, mis en service en 1893) quasiment jusqu'à la limite communale avec Paris, (qui a annexé une partie du territoire d'Ivry en 1859). Entre la voie de chemin de fer et le fleuve, le quartier protégé des crues grâce à la canalisation, baptisé Ivry-Port, connaît durant la seconde moitié du XIX^e siècle une forte industrialisation et la construction

de nombre d'entrepôts. Au début des années 1880, la mairie et les industriels locaux réclament la réfection des berges du port, et notamment leur pavage, mais aussi la construction d'un véritable quai de déchargement. Certains industriels riverains sont autorisés à installer des estacades privées [6] et [7]. Parallèlement Ivry réclame également une gare sur la ligne du Paris-Orléans. Finalement, à partir de 1893, le projet d'une gare d'eau est élaboré, gare qui pourrait être raccordée à la ligne de chemin de fer. De son côté, la compagnie du PO projette une gare de voyageurs ainsi qu'une gare de marchandises connectée au nouveau port. Les gares dites d'Ivry-Chevaleret sont implantées de par et d'autre des voies, au niveau de rue de Seine et de la rue Victor-Hugo. Une voie de raccordement vers la Seine longe le boulevard Sadi-Carnot et la rue de Galilée [8] et [9]. La connexion est inaugurée le 22 octobre 1899 ; elle comprend également des voies de raccordement par des embranchements particuliers aux usines environnantes (la Compagnie de matériels de chemins de fer par exemple). Le nouveau port, quai droit de 160 m de longueur complété d'un

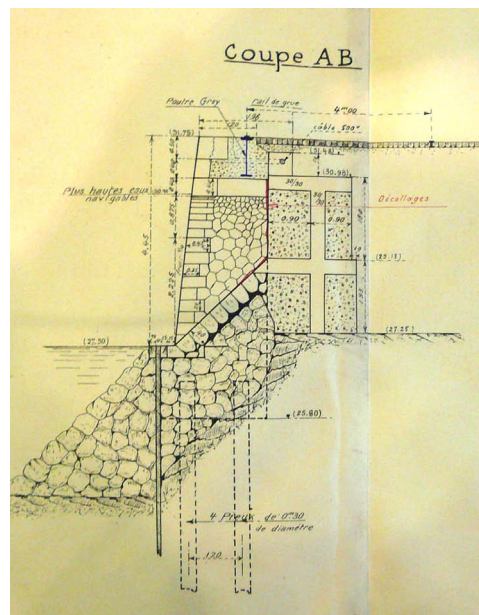


[6]

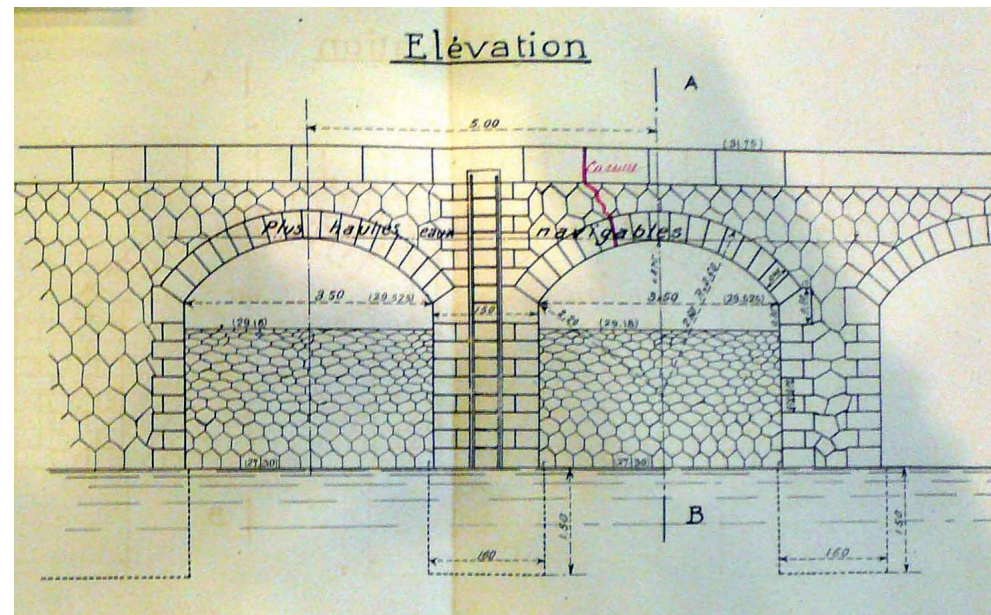


[7]

Au cours du XX^e siècle, les installations nécessitent d'être régulièrement modernisées et rénovées. En 1929, par exemple, les voûtes d'un tronçon du quai doivent être consolidées car des tassements se sont produits sous l'action des vibrations dues à la nouvelle grue d'une capacité de 5 tonnes [11] et [12]. Aujourd'hui, le port d'Ivry-sur-Seine est le plus grand et le plus ancien des ports urbains géré par le Port autonome de Paris (même s'il ne reste rien des installations d'origine). Il s'étire sur près d'1,5 km et couvre 5 hectares. Sa réhabilitation, une nouvelle fois nécessaire, se veut exemplaire de la politique de PAP. Le projet *Ivry-sur-Seine, un port du XXI^e siècle* est le fruit d'une concertation approfondie avec la ville, la direction départementale de l'équipement, l'architecte des bâtiments de France. Deux secteurs du port à caractère industriel encadrent un secteur dédié à l'animation et aux loisirs. Les deux premiers ont été réorganisés, rationalisés et mis en valeur avec le concours des architectes Claude et Manuel Guislain. Les équipements industriels, autrefois dispersés, ont été reconstruits par les exploitants selon un cahier de prescriptions architecturales permettant d'obtenir une cohérence globale. L'ensemble accueille aujourd'hui des entreprises liées au BTP : trois centrales à béton, une centrale à grave, un négoce de matériaux élaborés, un négoce de granulats, un loueur de matériel BTP et l'évacuation de terres et déblais de chantiers ainsi qu'un port d'écologie urbaine (tri et évacuation par voie d'eau de déchets industriels banals) [13] et [14].



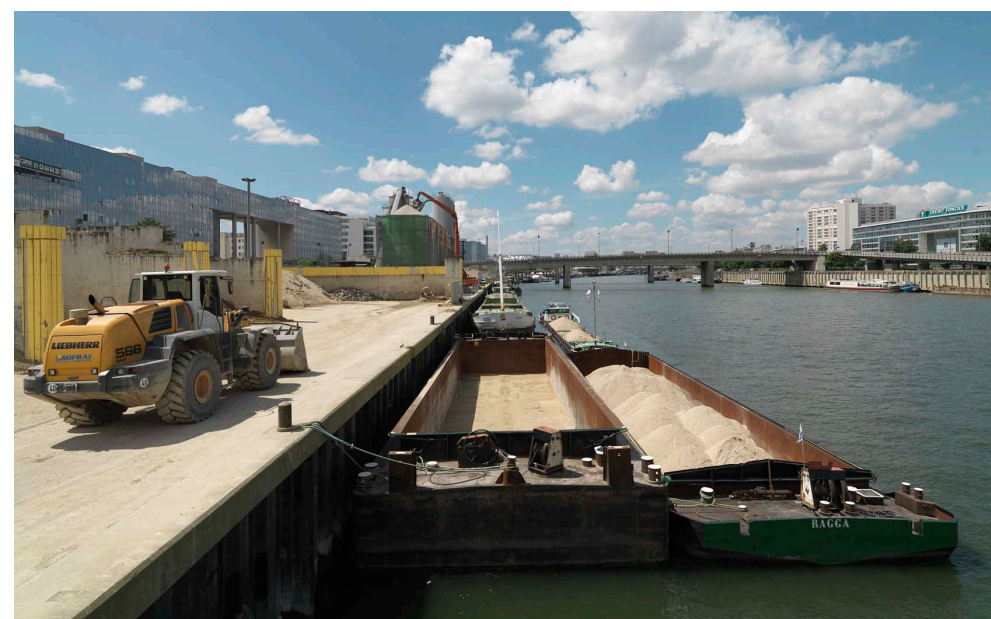
[11]



[12]



[13]



[14]

Enfin, au centre, une zone de 12 000 m² est consacrée à la culture et la détente ; les quais y sont aménagés en espaces ouverts au public et accueillent plusieurs bateaux-spectacles, stationnaires ou navigants. Le traitement végétal, les pavés, le mobilier urbain, les équipements pour le stationnement des vélos, le phare, dus à l'agence d'architectes-urbanistes-paysagistes TGT et associés, sont autant d'éléments réalisés pour améliorer l'accessibilité, la fonctionnalité et l'intégration du port dans son

environnement [15]. Depuis juin 2008, le port d'Ivry est desservi par une station de Vogeo.

Comme tous les ports de Seine Amont, Ivry demeure essentiellement un port de déchargement ; en 2008, 7 000 tonnes de produits pétroliers, 670 000 de minerais bruts et de matériaux de construction. Le chargement ne représente qu'un peu plus de 56 000 tonnes (minerais bruts et matériaux de construction) complété de 100 tonnes de produits chimiques.



[15]

LE PORT D'ALFORTVILLE

Longtemps inoccupée car régulièrement inondée, la plaine d'Alfortville se développe après la construction du chemin de fer de Paris-Lyon puis la création de la commune en 1885. A la fin du XIX^e siècle, pour répondre au besoin de ses industries, la ville dispose de plusieurs espaces portuaires par lesquels transitent chaque année 300 à 350 000 tonnes de marchandises [16] :

- Au pont d'Ivry, le port est implanté en amont tandis qu'un perré se poursuit en aval du pont. Ce dernier a été

construit en 1895, au niveau de la Bosse de Marne. Outre ses fonctions d'accostage, il permet de protéger une partie du territoire communal des inondations et rend possible les constructions dans ce secteur.

- Le port aval qui comprend notamment les estacades de l'usine à gaz et des forges d'Alfortville,
- Le port amont (dit aussi port de l'Abreuvoir) qui comprend les estacades des usines Springer et Breuil,

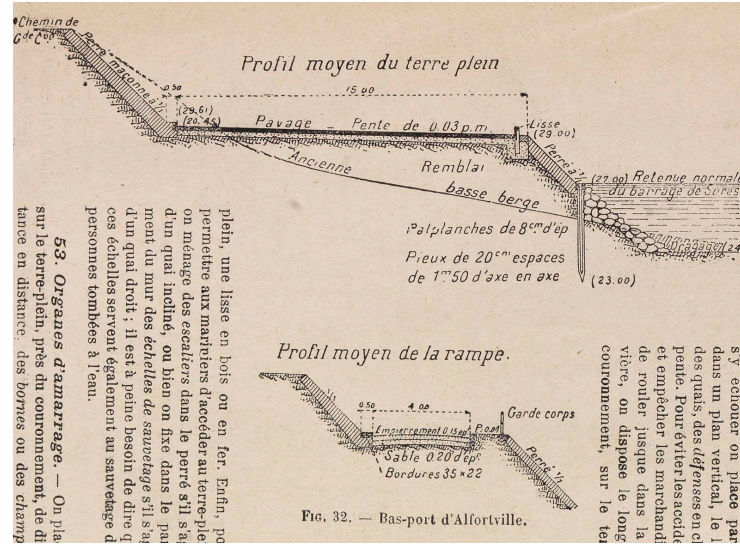


[16]

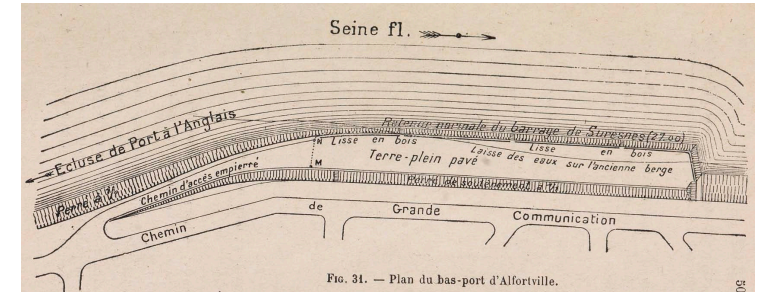
- Enfin, l'estacade de la Compagnie Fresne qui représente à elle seule environ 2/3 du trafic sur la commune (évacuant quasiment la totalité des vidanges parisiennes, la société les retraite notamment dans son usine d'Alfortville en fabricant du sulfate d'ammoniaque).

Après la construction de l'écluse de Port-à-l'Anglais, le port aval se trouvant amputé d'une partie de ses quais, des travaux sont entrepris, achevés en 1906, pour le déplacer en aval de la nouvelle écluse [17] et [18].

Aujourd'hui, les grosses industries ayant quitté la commune, le trafic enregistré par PAP se révèle bien moins important qu'un siècle auparavant. Il ne concerne que le déchargement de moins de 90 000 tonnes de matériaux de construction au port d'Alfortville, quai de la Révolution [19]. Le port dit de Morville, quai Blanqui, est quant à lui un port d'attache pour bateaux à passagers et établissements flottants.



[17]



[18]



[19]

LE PORT DE VITRY-SUR-SEINE

Des installations privées desservent les usines du Port-à-l'Anglais, depuis leur implantation au cours du XIX^e siècle [20]. Aujourd'hui, les déchargements enregistrés ne concernent plus que quelques très grosses industries et représentent 520 000 tonnes de combustibles et minéraux solides, un peu plus de 7 000 tonnes de produits pétroliers et 980 tonnes de produits chimiques [21] et [22].



[20]



[21]



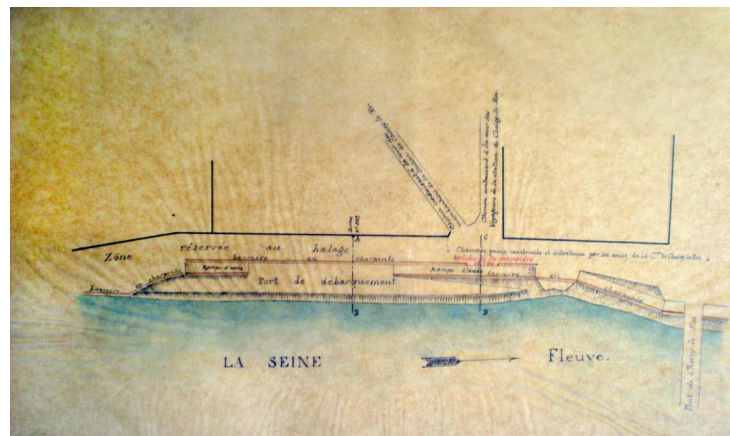
[22]

LE PORT DE CHOISY-LE-ROI

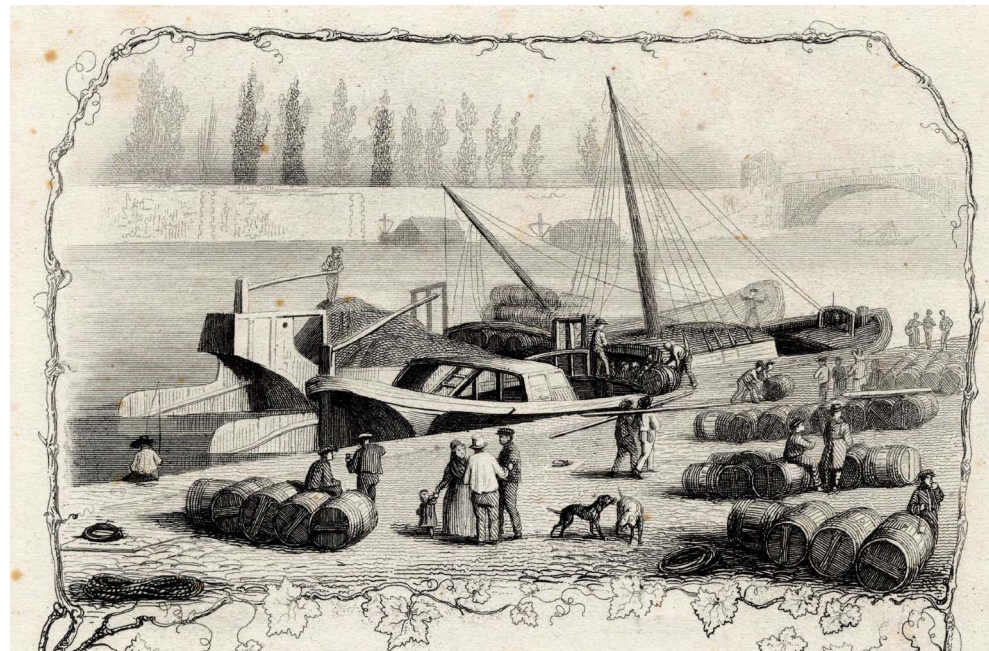
Un règlement du port datant de 1822 nous apprend comment s'organise le trafic au début du XIX^e siècle. Les mariniens qui souhaitent y décharger leur marchandise doivent d'abord se faire enregistrer et attendre leur tour rive droite. Arrivés au port, implanté rive gauche en aval du pont, ils montrent leur numéro d'enregistrement avant que le préposé ne leur délivre un permis de déchargement. Les marchandises ne peuvent rester plus de 24 heures sur le quai, sous peine d'être évacuées aux frais de leur propriétaire ; les bateaux doivent quitter le port sitôt la marchandise déchargée au risque d'être tirés plus loin toujours au frais de leur propriétaire. Les mariniens peuvent choisir, pour effectuer le déchargement, les ouvriers qu'ils veulent parmi ceux habilités à travailler au port. Cependant, les industriels locaux sont autorisés à faire décharger les marchandises destinées à leur activité par leurs employés, mais ils doivent alors renoncer aux services fournis par les employés du port. Le règlement fixe également le tarif à verser aux ouvriers pour le déchargement des différents types de marchandises. Il en coûte par exemple de 50 à 30 francs pour décharger des tonneaux de vin selon leurs tailles (les barriques d'Auvergne contiennent 2,74 hectolitres ; celles de Touraine 2,43 hectolitres ;

celles d'Orléans 2,28 hectolitres ; celles de Macon et de Renaison 2,19 hectolitres) [24].

Le trafic augmente de telle manière qu'en 1832, malgré les travaux d'amélioration du port qui s'achèvent à peine, la préfecture de la Seine entreprend de construire un second port, implanté toujours rive gauche, en amont du pont. Ces nouvelles installations sont bientôt baptisées Port au sable pour les distinguer du vieux port [23]. En complément, comme dans les autres communes riveraines du fleuve, des concessions sont accordées aux entrepreneurs locaux qui parfois, finissent par donner lieu à des litiges. Monsieur Georpeon, demeurant à Thiais, est propriétaire d'un port de tirage pour les bois en amont du pont de Choisy, qui a été autorisé par arrêté préfectoral du 10 octobre 1840. En 1881, il réclame à l'administration une indemnité pour remblayer sa rampe après qu'elle ait été submergée à la suite des travaux de canalisation du fleuve. Selon la règle habituelle, le service de la navigation de la Seine lui répond que son autorisation était accordée sous réserve d'une remise en état initial à la moindre réquisition de l'administration. Ce qui signifie qu'il occupe le domaine public à titre provisoire et ne peut prétendre à aucune indemnité.



[23]

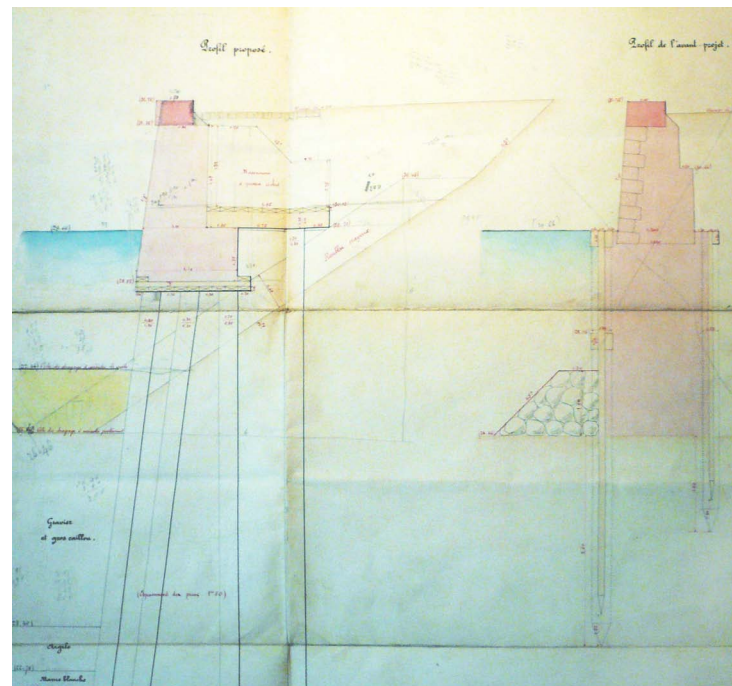


[24]

En 1888 Choisy souhaite créer un nouveau port, en amont du port au sable, jusqu'au chemin du Pourtour-du-Parc (qui longe l'usine de la compagnie des eaux). L'administration permet d'abord le remblaiement de la berge en y autorisant la création d'une décharge publique. Les travaux du port lui-même sont réalisés en 1894-97. Conformément à l'avant-projet, le quai établi mesure 600 m de longueur. Il ne suit pas la courbe de la rivière mais est composé d'une succession de tronçons rectilignes de 40 m, dimension correspondant à la taille des bateaux y accostant. Le terre-plein du port varie en largeur de 21 à 33 m y compris le chemin de halage. Il est pavé sur une bande de 2 m 50 afin d'y faciliter les circulations.

La nature du terrain (sables et alluvions) ne permettant pas d'asseoir des fondations stables, le quai lui-même reprend le procédé de construction mis en œuvre à Rouen. Le mur de maçonnerie est assis sur une plateforme elle-même fondée sur des pilotis en bois [25].

Ainsi, en 1900, Choisy compte trois ports. Le vieux port, en aval du pont, ne sert plus qu'aux déchargements des bateaux de charbons. On y accède par un passage sous le viaduc du chemin de fer. En amont, le port aux sables et, à côté, le grand port, forment l'actuel port de Choisy. En 2008, le trafic, constitué uniquement du déchargement de matériaux de construction, s'élève à près de 130 000 tonnes [26] et [27].



[25]



[26]



[27]

LE PORT D'ORLY

Le port d'Orly est créé par le Port Autonome de Paris en 1971. Une première tranche est réalisée qui consiste en un quai de 110 m et d'un terre-plein de 40 m, implantés en aval des prises d'eau de l'usine de traitement des eaux. Destinée au trafic des matériaux de construction (notamment le sable), l'équipement n'est finalement pas développé. Aujourd'hui le trafic y est quasiment inexistant.



[28]

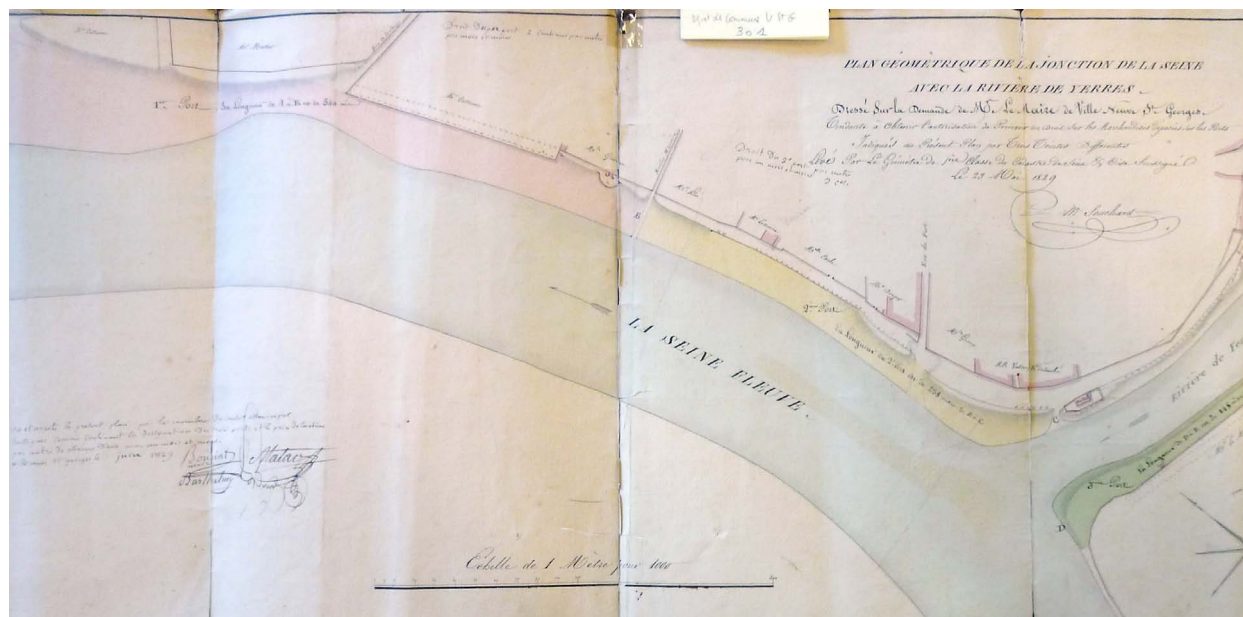
LE PORT DE VILLENEUVE-LE-ROI

Il s'agit d'un port privé. Certaines industries implantées dans la zone industrielle, autour des anciennes fouilles Morillon-Corvol et héritière de cette même entreprise, comme le chantier naval CHS (Chantiers de la Haute Seine) ou la SMEC (Sablière et Entreprise Morillon Corvol, aujourd'hui appartenant à la CEMEX, un des leader mondial du béton), disposent d'appontements ou de quais qui leur permettent de rejoindre la Seine [28] et [29].



[29]

LE PORT DE VILLENEUVE-SAINTE-GEORGES



[30]

Des vestiges archéologiques mis à jour à l'embouchure de l'Yverres attestent d'une activité portuaire dès l'origine de l'occupation du site. Le port de Villeneuve est ensuite régulièrement attesté depuis le Moyen Age. Il demeure implanté près du village, à la confluence de l'Yverres. En 1810, 37 « bardeurs chargeurs » qui y manutentionnent les cargaisons sont enregistrés. En 1829, la municipalité souhaite établir des droits pour permettre le dépôt de marchandises sur les quais. Mais l'administration lui fait remarquer que les terrains destinés à cet usage ne lui appartiennent pas puisqu'ils relèvent du domaine public : la ville se basant sur une délimitation par rapport aux basses eaux de la rivière, l'Etat lui rappelant alors

que c'est la limite des hautes eaux dont il doit être tenu compte pour déterminer le domaine public. Ainsi les autorités n'autorisent la ville à stocker des marchandises qu'à l'embouchure de l'Yverres, puisque cette rivière n'étant pas navigable, elle n'appartient pas à l'Etat [30]. Au début du XX^e siècle, la darse issue de l'exploitation des sables contiguë à la gare de Villeneuve triage est transformée en port de raccordement avec la ligne de chemin de fer Paris-Lyon, mais aussi avec celle de la Grande Ceinture, et non loin, avec les réseaux de l'Est et d'Orléans. L'exploitation du port est en grande partie concédée à la Société nouvelle du port de Villeneuve triage. D'importants aménagements sont entrepris : établissement



[31]

d'une profondeur minimum de 3 m 50 et l'élargissement du chenal de raccordement à la Seine jusqu'à 14 m [31]. Cependant, ce port ne reste pas en activité très longtemps, bientôt supplanté par celui tout proche de Bonneuil-sur-Marne. Ce dernier, construit durant la Première Guerre mondiale par les autorités militaires, a pour vocation initiale d'assurer la jonction de la basse Seine avec les régions de l'Est et les réseaux ferrés alentours, grâce à des installations de transbordement rapides du charbon et de manutention de la fonte à l'aide de puissants appareils dotés d'électro-aimants. Dans les années 1920, le service préfectoral technique d'études du port de Paris, élabore encore un projet de canal de raccordement entre Villeneuve et Bonneuil. Mais le projet reste sans suite, le port est finalement abandonné et la darse remblayée.

Aujourd'hui, le Port autonome de Paris gère un espace portuaire, quai d'environ 600 m où le trafic est quasiment inexistant, baptisé Port Bergeron [32] à côté duquel existe un chantier de réparation Hors bord service. En aval, le port ANTV, un port privé de 60 places, géré par l'Amicale des Navigateurs de Villeneuve Triage, accueille quelques bateaux de plaisance.



[32]

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- [1]. Les berges du Port-à-l'Anglais, à Vitry-sur-Seine, en 1710. Le fleuve et les berges sont encore sauvages. © BnF, topo Va. Jean-Bernard Vialles, inventaire général.
- [2]. Au début du XX^e siècle, la rive du Port-à-l'Anglais, totalement aménagée mais où différents usages du fleuve cohabitent encore. © AD94.
- [3]. Débardeurs sur les quais d'Ivry. © BnF topo Va. Repro. Jean-Bernard Vialles, inventaire général.
- [4]. Le port d'Ivry au début du XX^e siècle. Au premier plan une grue flottante déchargeant une cargaison sur le bas-port ; au second plan, les grues sur rails surplombent les péniches amarrées depuis le quai rehaussé. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [5]. Appontement privé, aujourd'hui abandonné, le long du quai de Vitry-sur-Seine.
- [6]. Ivry-sur-Seine, les Forges Coutant. In : J. Turgan. *Les grandes usines en France et à l'Étranger*, t. XIV, 1882.
- [7]. Berge d'Ivry, vers 1900. La péniche au centre est chargée « en comble » : la cale entièrement ouverte permet l'empilement de matériaux volumineux mais relativement légers. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [8]. Profils en travers de la voie de raccordement entre la gare d'eau et la gare d'Ivry-Chevaleret ; voie implantée sur la chaussée rue Galilée, et sur le trottoir, boulevard Sadi-Carnot. AD75 D 7S⁴ 29A
- [9]. Carte générale d'implantation de la voie. Plans signés par l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées Desprez, le 28 mars 1896. AD75 D 7S⁴ 29A.
- [10]. Construction d'un hangar sur le terreplein du port d'Ivry. Modifications et additions apportées au projet. Plan élévations et coupe signés par l'ingénieur ordinaire Alby, 10 décembre 1901. AD75 2258 W 147.
- [11] et [12]. Elévation et coupes de la consolidation des voutes de la partie aval sur 121 m 50 du port d'Ivry. Signé par l'ingénieur subdivisionnaire soussigné le 22 juin 1929. AD75 2258 W 148.
- [13] et [14]. Le port industriel d'Ivry aujourd'hui.
- [15]. Le port de loisirs d'Ivry aujourd'hui.
- [16]. Une des estacades au sud d'Alfortville, vers 1906. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.
- [17] et [18]. Plan et profils du bas-port d'Alfortville. In : Fourrey, M. *Notions de navigation intérieure*. Paris : Ecole spéciale des Travaux Publics, 1929. p.42 et 50.
- [19]. Vue actuelle du port d'Alfortville, du chemin de grue, des silos de stockage et de la centrale béton.
- [20]. Modeste installation de transbordement le long de la berge de Vitry qui n'a encore subi aucun aménagement. Tableau de P. Vauthier, *la Seine à Vitry*. Œuvre reproduite dans une revue non identifiée. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine, Fonds Carivenc, C 158-1.
- [21]. La roue-pelle s'apprête à décharger une barge de charbon destiné à la centrale thermique EDF de Vitry.
- [22]. Vue d'ensemble du quai de Vitry-sur-Seine où cohabitent les points d'accostage privés abandonnés et ceux toujours en activité. A gauche de l'image, la centrale thermique, au centre horizontal en blanc, le convoyeur à charbon, en bleue, la roue-pelle.
- [23]. Plan du premier port amont dit port au sable de Choisy-le-Roi signé de l'ingénieur ordinaire Debray et daté du 12 août 1885. AD75. D 7S⁴ 20.
- [24]. Flûtes de la haute Seine transportant des vins, en cours de déchargement. Gravure, milieu du XIX^e siècle. © Conflans-Sainte-Honorine, musée de la Batellerie.
- [25]. Détail du profil du quai du nouveau port de Choisy-le-Roi. Dossier de l'avant-

projet, coupe du 16 décembre 1892. AD75 2258 W 146.

[26] et [27]. Vues d'ensemble du port de Choisy, rive gauche, juste en amont du pont.

[28] et [29]. L'entrée et le port privé de Villeneuve-le-Roi et trafic dans la darse.

[30]. Plan localisant les trois espaces portuaires de Villeneuve-Saint-Georges en 1829 (en rose, en jaune et en vert). L'entrepôt de matériaux est autorisé uniquement au port n°3, sur la rive gauche de l'Yerres. A noter, le pont de Villeneuve n'est pas encore construit. AD94 Dépôt des communes, Villeneuve-Saint-Georges, 3 O 1.

[31]. Le port de transbordement de Villeneuve-triage dans les années 1920. Au premier plan, le remorqueur l'Océan, appartient à la compagnie de remorquage l'Union Normande, reconnaissable au trèfle à quatre feuilles sur la cheminée. © Musée de la batellerie, Conflans-Sainte-Honorine.

[32]. Le port de Villeneuve-Saint-Georges-Bergeron en 2009.

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

DOCUMENTATION

- Sources

AD94. Dépôt des communes. Villeneuve-Saint-Georges, 3O1 Navigation.

- Bibliographie

Backouche, Isabelle. *La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750 – 1850)*. Paris : éd. de l'école des hautes études en sciences sociales, 2000.

Collin, E. *Le port de Paris*. Paris : Dunod, 1920.

Roblin, Laurent. *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVII^e au XXI^e siècle*. Rennes : éd Ouest-France, 2003.

Lalandre, Alexandre. *Histoire des ports de Paris et de l'Ile-de-France*. Rennes : éd Ouest-France, 2004.

Millard, Jean. *Paris, histoire d'un port, du Port de Paris au Port autonome de Paris*. Paris : l'Harmattan, 1994.

Morin, Stéphane. *Le port autonome de Paris et le Val de Marne*. In : GIMAC (Groupe-ment interprofessionnel des industries de Maisons-Alfort, Créteil et de la région Sud-Est de Paris), septembre 1971, n° 95. p.8-12.

Port autonome de Paris, www.paris-ports.fr

VNF. Les statistiques annuelles de la navigation intérieure en 2008, www.vnf.fr

Port d'Ivry-sur-Seine

AD75 2258 W 147 et 148. Service de la navigation de la Seine / Transports. Travaux neufs et grosses réparations, ports et quais. Port d'Ivry.

AD75 D 7S⁴ 29A et B. Département de la Seine, Travaux publics, navigation. Ivry-sur-Seine.

Bulletin municipal des communes. 6 janvier 1900.

Cordier, J. *Deuxième mémoire sur les projets présentés pour la jonction de la Marne à la Seine, la dérivation de la seine et les docks, ou bassins-écluses à établir dans les plaines de Choisy, d'Ivry et de Grenelle*. Paris : Carillan-Goeury libr., 1828.

Guérin, B. *Réconcilier une ville et son port : la mutation du port d'Ivry-sur-Seine*. In : Compte-rendu du symposium international Paris-Québec ; la réhabilitation des cours d'eau en milieu urbain. Québec, 1998. p. 65-73

Seine, direction des affaires départementales ; Bournon, Fernand (réd.). *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle...Ivry-sur-Seine*. Montévrain : impr. typ. de l'école d'Alembert, 1904, p. 101.

TGT et associés, www.tgtfp.com

Port d'Alfortville

AD75 2258 W 145. Service de la navigation de la Seine / Transports. Travaux neufs et grosses réparations, ports et quais. Port d'Alfortville.

AD75 2258 W 189. Service de la navigation de la Seine / Transports. Travaux neufs et grosses réparations, ports et quais. Construction d'un perré et d'un pont aux abords du pont d'Ivry.

AD75 D 7S⁴ 20. Département de la Seine, Travaux publics, navigation. Alfortville.

Port de Choisy-le-Roi

AD94. Dépôt des communes, Villeneuve-Saint-Georges. Règlement pour le service du port de Choisy-le-Roi, 1822.

AD75 D 7S⁴ 20. Département de la Seine, Travaux publics, navigation. Choisy-le-Roi.

AD75 2258 W 145. Service de la navigation de la Seine / Transports. Travaux neufs et grosses réparations, ports et quais. Port de Choisy-le-Roi.

Seine, direction des affaires départementales ; Bournon, Fernand (réd.). *Etat des communes à la fin du XIX^e siècle... Choisy-le-Roi*. Montévrain : impr. typ. de l'école d'Alembert, 1902, p. 94-95.

Port d'Orly

Morin, Stéphane. *Le port autonome*, ... op. cit. p. 12.

Port de Villeneuve-Saint-Georges

AD94. Dépôt des communes, Villeneuve-Saint-Georges 3 O 1

Millard, Jean. *op. cit.*, p. 63-66.

Urry, A. *Le port de Rouen*. In : *Annales de géographie*, 1919, vol. 28, n° 152, p. 112-113.

L'illustration, 1^{er} mai 1920.

© 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

