

# STUDIO DIFFÉREMMENT

Les textes et les illustrations  
de cette rubrique historique  
sont protégés par l'article L-111-1  
du code de la propriété intellectuelle,  
pour toute utilisation nous contacter.

© Studio Différemment



# MÉTAMORPHOSE D'UN FLEUVE EN 4 TABLEAUX

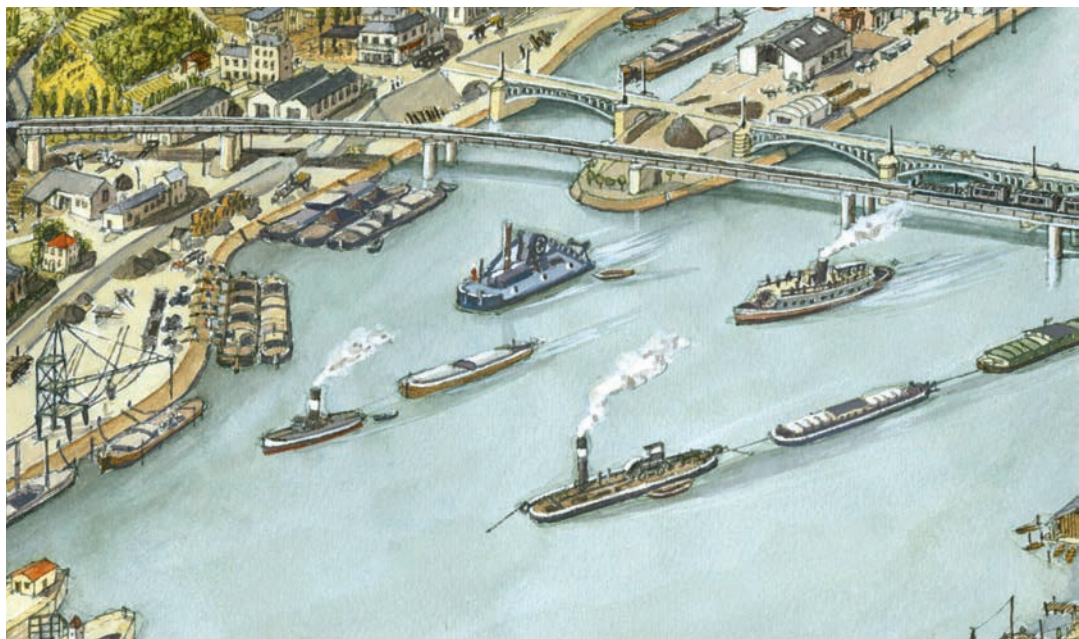
RÉALISATION : STUDIO DIFFÉREMENT

ILLUSTRATION : VINCENT BRUNOT, FRANÇOIS BROSSÉ, MARINE DELOUVRIER

TEXTE : JEAN DE SAINT BLANQUAT

REMERCIEMENTS AU MUSÉE DE LA BATELLERIE DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE.

Un fleuve, quatre époques. Quatre paysages imaginaires mais symboliques illustrant les évolutions de la Seine dont le cours a modelé les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines et a défini une bonne partie de leurs activités.



Les grands seigneurs ayant à faire à la Cour, les marchands, les parlementaires, les prélats se font bâtir de riches maisons de campagne,

**5 châteaux ou palais** (Meudon, Bellevue, Saint-Cloud, Issy...) non loin du fleuve qui est une voie d'accès facile depuis Paris et un spectacle mis en valeur par

**6 les parcs** aménagés souvent jusqu'aux rives.

De fastueuses fêtes sont organisées sur

**7 des flottilles richement décorées,** par les très puissants châtelains, comme Monsieur, le frère du roi, devant son château de Saint-Cloud.

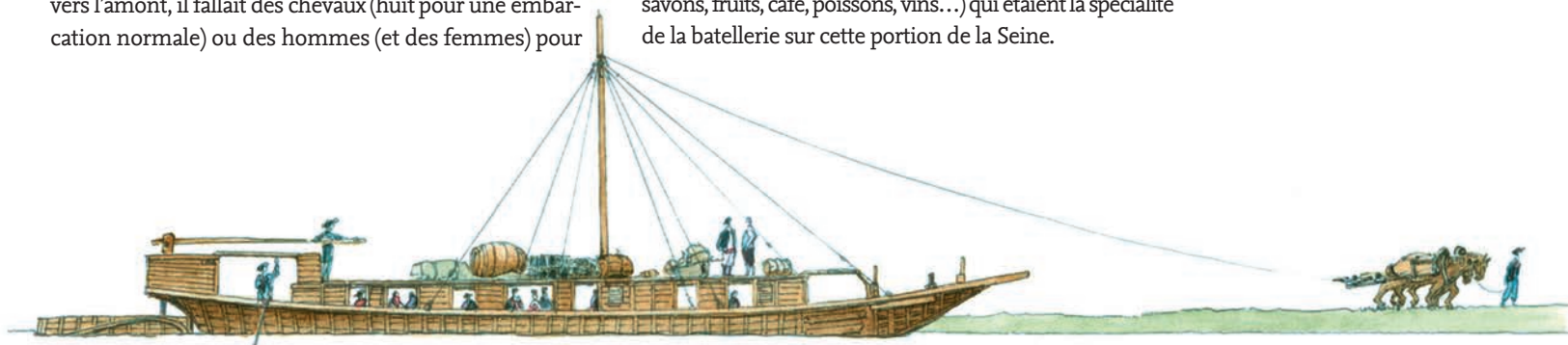
**8 Coches d'eau** et galiotes transportent les voyageurs de Paris (Pont Royal) à Sèvres et Saint-Cloud : deux allers-retours dans la journée pour cinq sous de Pâques à la Toussaint. Un salon à l'avant est réservé aux plus fortunés, les autres s'entassent à l'arrière. D'autres services vont jusqu'à Rouen.



## Première époque

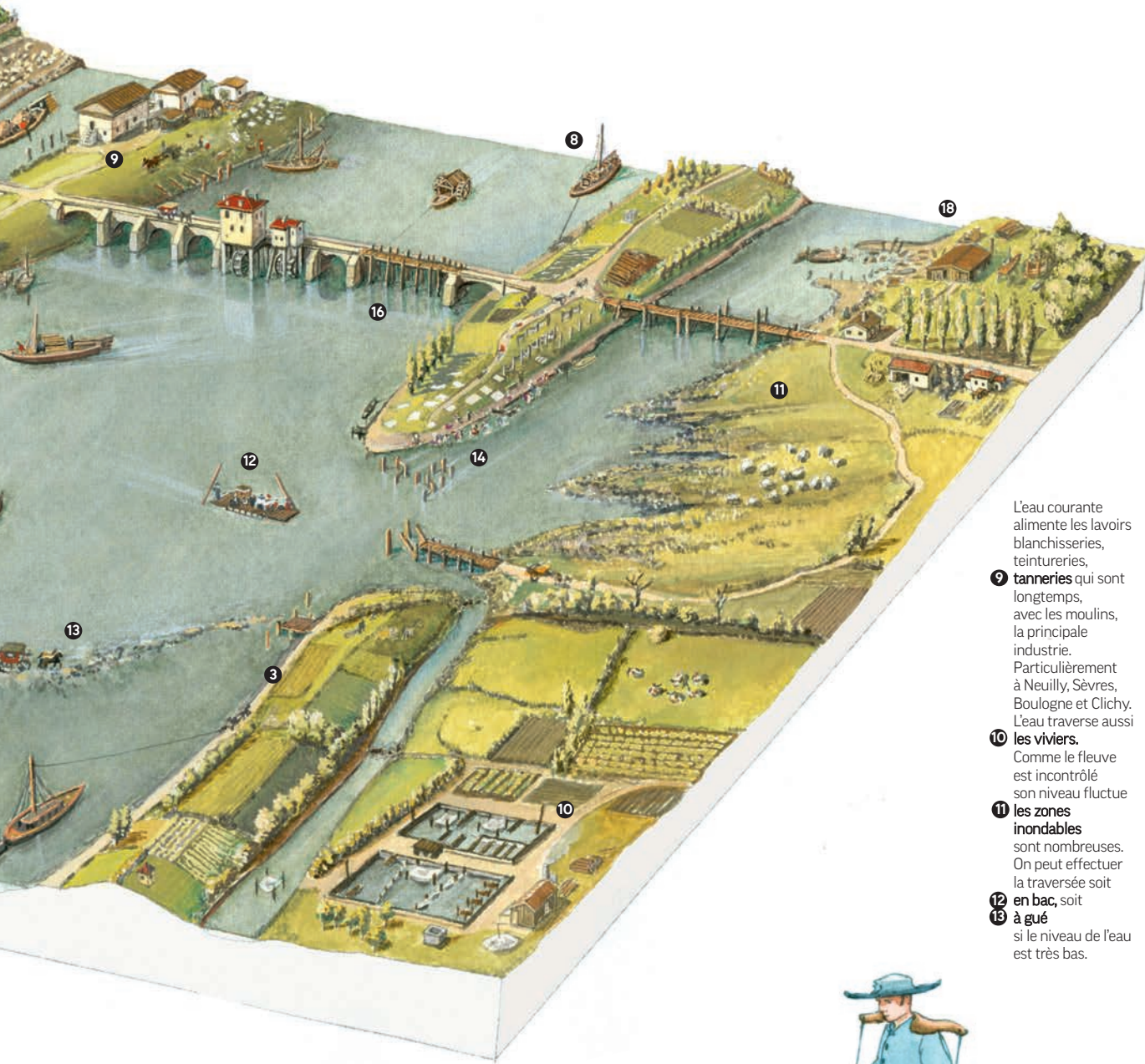
la pente du fleuve est si douce qu'elle favorise les méandres, les îles et les mauvais courants. Les spécialistes vous diront toutefois que la Seine à l'état naturel, telle qu'on a pu la voir jusqu'au début du 19<sup>e</sup> siècle, avait quelques avantages pour la navigation : un débit plutôt régulier (234 m<sup>3</sup> par seconde en moyenne), une navigabilité satisfaisante pendant plus de six mois par an, un lit large et stable où nefes **1** (les plus grosses embarcations), « batels », flettes et foncets **2** (les plus petites) mettaient environ dix jours pour transporter leurs marchandises entre Paris et Rouen. Vers l'aval, le courant suffisait mais vers l'amont, il fallait des chevaux (huit pour une embarcation normale) ou des hommes (et des femmes) pour

tirer les bateaux le long du chemin de halage **3** qui changeait souvent de rive. Arrivés à bon port, les bateaux s'attachaient aux pieux des palissades de moulins ou s'échouaient simplement sur les vastes grèves **4** où les débardeurs venaient chercher les grosses charges (pierres, tonneaux, céréales) et les denrées précieuses (huiles, savons, fruits, café, poissons, vins...) qui étaient la spécialité de la batellerie sur cette portion de la Seine.



# ANCIEN RÉGIME

## La SEINE NATURE



L'eau courante alimente les lavoirs blanchisseries, teintureries,

**9 tanneries** qui sont longtemps, avec les moulins, la principale industrie. Particulièrement à Neuilly, Sèvres, Boulogne et Clichy. L'eau traverse aussi

**10 les viviers.** Comme le fleuve est incontrôlé son niveau fluctue

**11 les zones inondables** sont nombreuses. On peut effectuer la traversée soit

**12 en bac,** soit

**13 à gué** si le niveau de l'eau est très bas.

Ou sur les rares **ponts en bois** qui franchissent le fleuve en aval de Paris (Sèvres, Saint-Cloud, Neuilly, Chatou). Plus faciles à installer mais aussi plus fragiles face aux crues, **les moulins flottants**

sont encore **17** plus nombreux.

Comme les **14 pêcheries** **15 les moulins** avec leurs digues et palissades, compliquent la navigation déjà difficile sur un fleuve encombré d'îles. On ne les autorise donc que sur les bras les plus étroits de la Seine comme à Colombes (parc Pierre Lagravère).

Le fleuve fait vivre une nuée de métiers disparus comme les

**18 déchireurs** (chargés de démonter les trains de bois arrivés par le fleuve ou les embarcations usagées) ou

**19 les porteurs d'eau.**



La Révolution a mis en vente les immenses propriétés ecclésiastiques et nobiliaires :

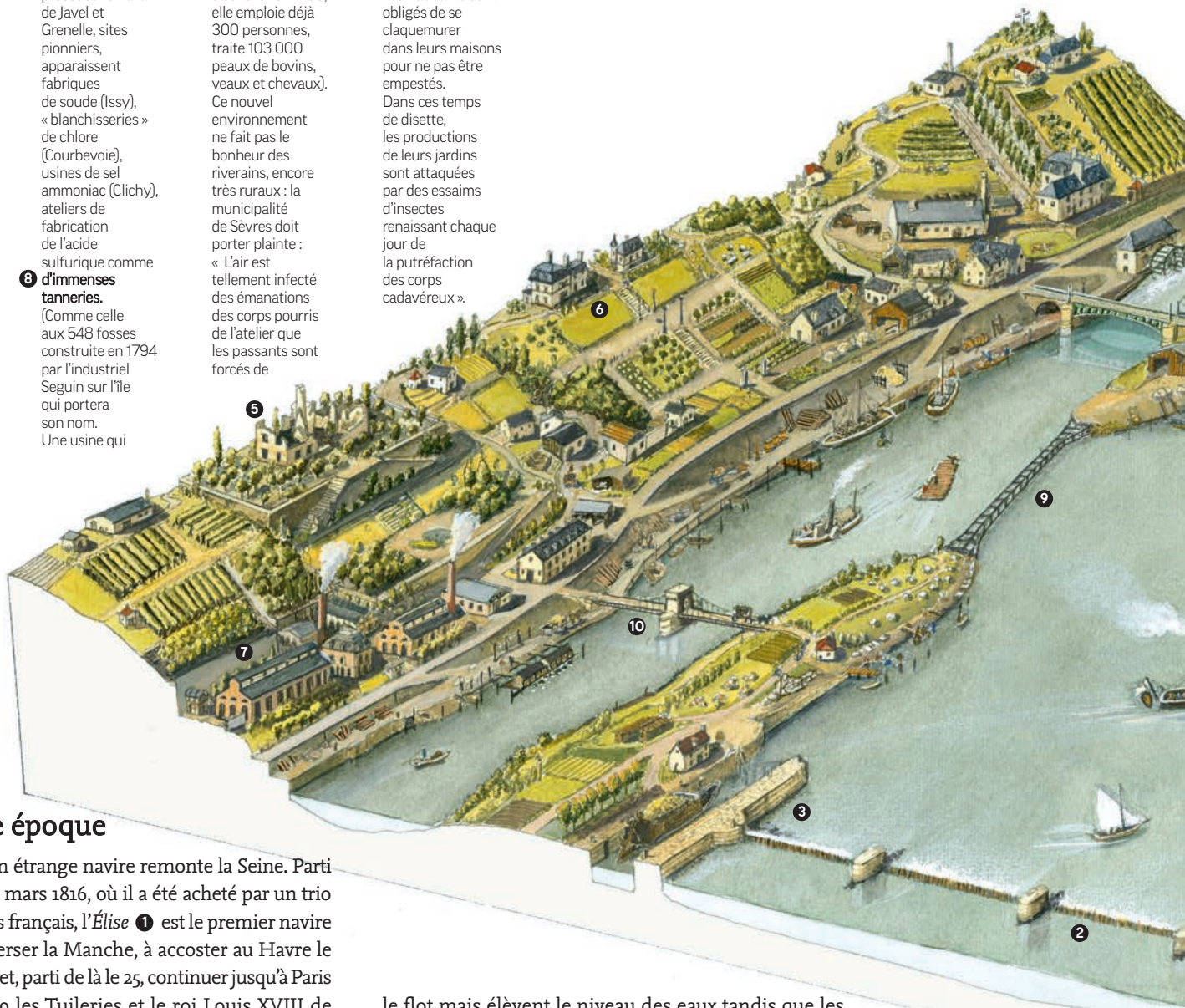
- 5 **châteaux** et couvents tombent en ruine, les parcs et réserves de chasse sont peu à peu lotis. Banquiers, fournisseurs aux armées, spéculateurs préfèrent des
- 6 **demeures** plus modestes et à l'entretien moins onéreux. Les industriels profitent des terrains libérés pour bâtir de nouvelles
- 7 **manufactures.** Celles qui ont le plus besoin de l'eau du fleuve sont les plus polluantes et les progrès rapides

de la chimie multiplient les procédés : en aval de Javel et Grenelle, sites pionniers, apparaissent fabriques de soude (Issy), « blanchisseries » de chlore (Courbevoie), usines de sel ammoniac (Clichy), ateliers de fabrication de l'acide sulfurique comme

- 8 **d'immenses tanneries.** (Comme celle aux 548 fosses construite en 1794 par l'industriel Seguin sur l'île qui portera son nom. Une usine qui

traduit le changement d'échelle : en 1795, elle emploie déjà 300 personnes, traite 103 000 peaux de bovins, veaux et chevaux). Ce nouvel environnement ne fait pas le bonheur des riverains, encore très ruraux : la municipalité de Sèvres doit porter plainte : « L'air est tellement infecté des émanations des corps pourris de l'atelier que les passants sont forcés de

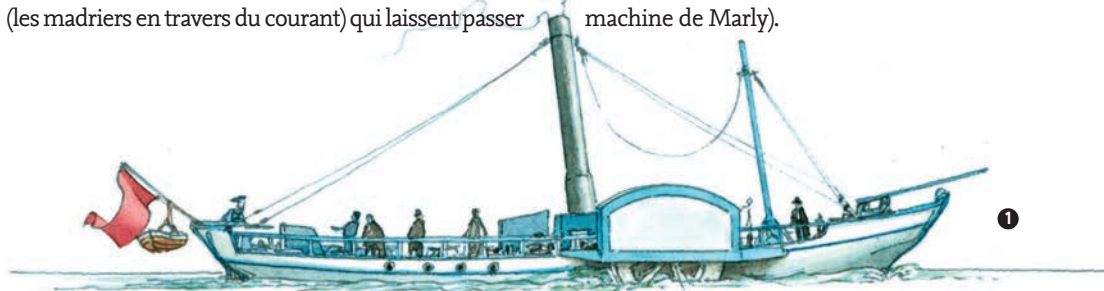
se boucher les narines. Les habitants sont obligés de se claquemurer dans leurs maisons pour ne pas être empestés. Dans ces temps de disette, les productions de leurs jardins sont attaquées par des essais d'insectes renaissant chaque jour de la putréfaction des corps cadavéreux ».



## Deuxième époque

Tout fumant, un étrange navire remonte la Seine. Parti de Londres le 9 mars 1816, où il a été acheté par un trio d'entrepreneurs français, l'*Élise* 1 est le premier navire à vapeur à traverser la Manche, à accoster au Havre le 18 puis à Rouen et, parti de là le 25, continuer jusqu'à Paris où il salue le 29 les Tuileries et le roi Louis XVIII de quelques salves d'artillerie. La vapeur qui assure « *en toute saison une navigation heureuse et continue malgré la crue des eaux en hiver* » et « *leur diminution en été* » met fin au halage : tout le système fluvial traditionnel est à repenser. C'est l'ingénieur Antoine Poirée qui trouvera la solution : plutôt que créer des canaux le long des fleuves, autant canaliser directement ceux-ci avec des barrages à aiguilles 2 (les madriers en travers du courant) qui laissent passer

le flot mais élèvent le niveau des eaux tandis que les navires empruntent des écluses 3 contiguës. Ce qui permet à la fois d'augmenter le tonnage des bateaux et d'assurer un trafic constant tout au long de l'année. Premier essai sur la Seine à Bezons, en 1840, qui supprime le dangereux pertuis de la Morue. On modernise également grâce à la vapeur les vieux systèmes hydrauliques 4 comme la *Machine de Cécile et Martin* (deuxième machine de Marly).



# DÉBUT 19<sup>e</sup> SIÈCLE

## La SEINE

### à TOUTE VAPEUR



L'industrialisation, la vapeur et l'urbanisation menacent les activités traditionnelles liées au fleuve :

- 11 viviers palefreniers (halage).
- 12 chantiers de déchirage (démolition des vieux navires en bois) se font plus rares.

La vieille ligne transportant les voyageurs du Pont Royal à Paris jusqu'à Sèvres et Saint-Cloud passe à la vapeur en 1829 et compte alors 3 allers-retours par jour. Les prix se font plus abordables et les Parisiens sont plus nombreux à pouvoir rejoindre facilement et plus agréablement les lieux de détente et de loisirs qui se multiplient sur les berges plus en aval.

Les travaux de canalisation commencent après le vote de la loi du 19 juillet 1837 « pour le perfectionnement général de la navigation » : on réunit les îles entre elles par

- 9 des digues, on crée de nouvelles écluses (Suresnes, Bougival, Andrésy...), on reconstruit
- 10 les ponts.

La population parisienne augmente ainsi que son linge à laver :

- des dizaines de milliers
- 13 de lavandières et blanchisseuses font chaque jour l'aller-retour entre les clients de la capitale et leurs
- 14 bateaux-lavoirs.



La vallée s'industrialise plus fortement encore à partir du Second Empire.

Les moulins disparaissent et les usines se multiplient : 13 à Puteaux, 12 à Courbevoie, 10 à Levallois, 10 à Clichy...

**4 Des usines à gaz** également : celle de Clichy est la première du genre dans l'agglomération parisienne dès les années 1880 et alimente une bonne partie de l'ouest parisien. Celle de Gennevilliers fonctionne à partir de 1905.

**5 Le chemin de fer** accompagne l'industrialisation : la ligne de Saint-Lazare à Saint-

Germain en Laye est la première à transporter des voyageurs en France dès 1836 et accompagne le mouvement de la population vers l'ouest de la capitale.

Le développement ferroviaire ne se fait pas au détriment du transport fluvial : plus spécialisé (charbon, matériaux de construction), celui-ci ne cesse de progresser. On crée des ports de raccordement pour mieux transborder

**6 le charbon** belge et anglais

des péniches aux trains,

**7 avec grues**, comme à Saint-Ouen en 1855. Pour aller plus vite,

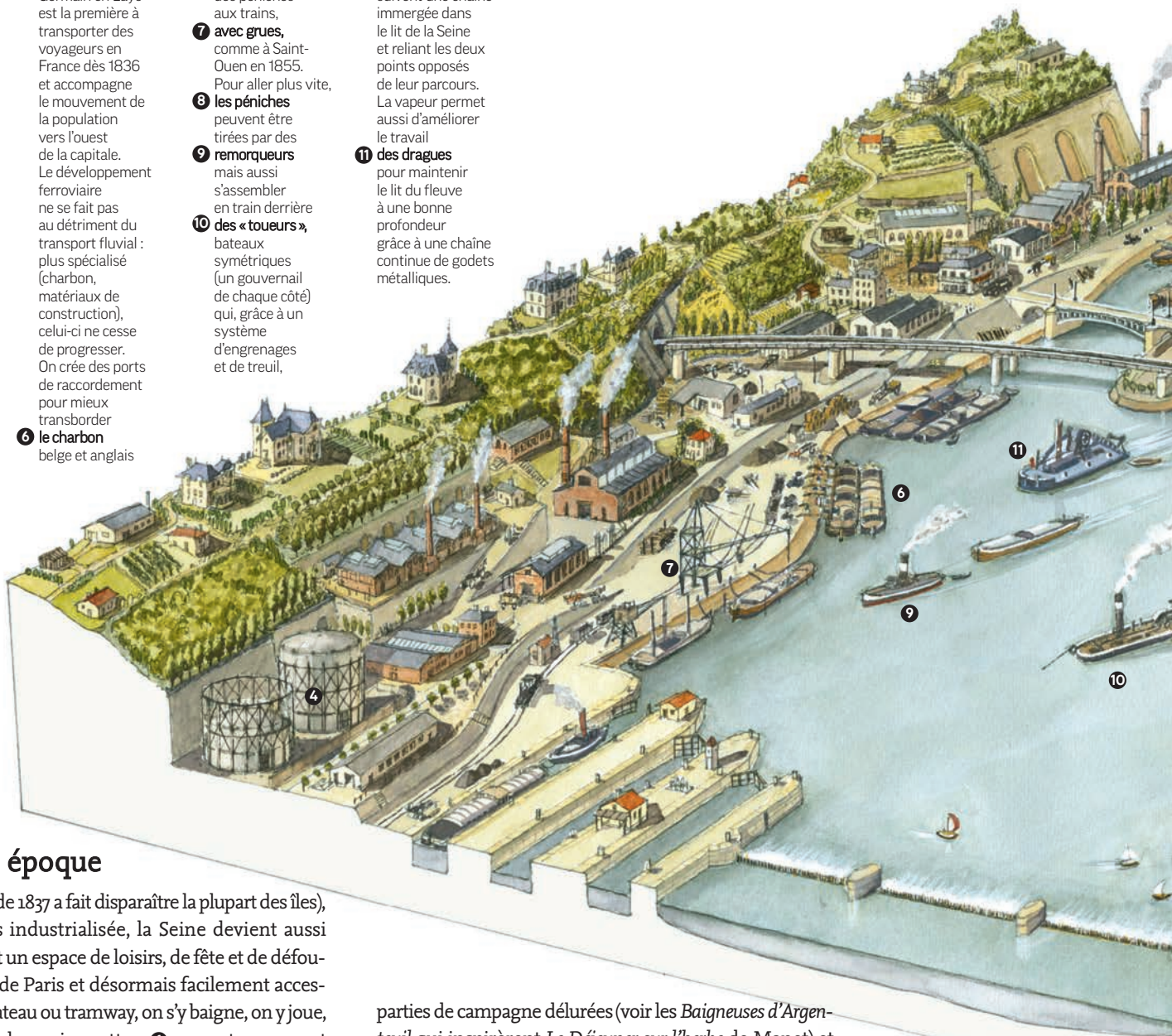
**8 les péniches** peuvent être tirées par des

**9 remorqueurs** mais aussi s'assembler en train derrière

**10 des « toueurs »,** bateaux symétriques (un gouvernail de chaque côté) qui, grâce à un système d'engrenages et de treuil,

suivent une chaîne immergée dans le lit de la Seine et reliant les deux points opposés de leur parcours. La vapeur permet aussi d'améliorer le travail

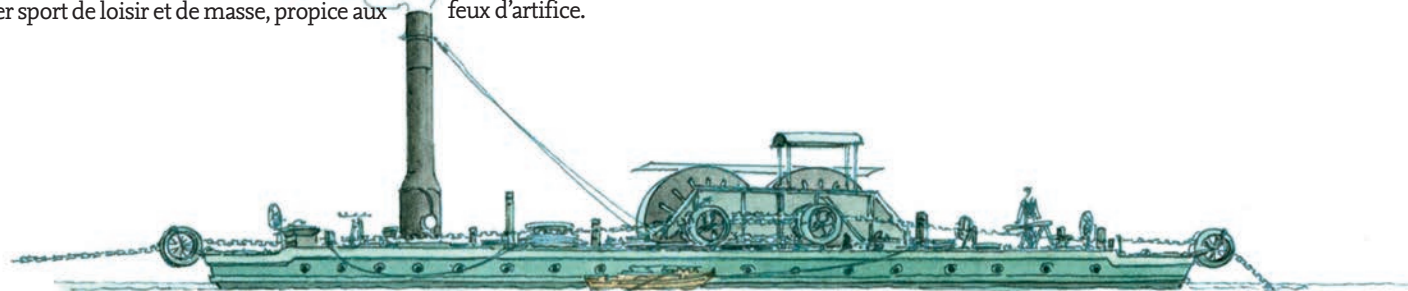
**11 des dragues** pour maintenir le lit du fleuve à une bonne profondeur grâce à une chaîne continue de godets métalliques.



## Troisième époque

Canalisée (la loi de 1837 a fait disparaître la plupart des îles), de plus en plus industrialisée, la Seine devient aussi paradoxalement un espace de loisirs, de fête et de défoulement. Si près de Paris et désormais facilement accessible par train, bateau ou tramway, on s'y baigne, on y joue, on y boit dans des guinguettes **1** avec terrasses et garages à bateau, on s'y presse comme sur l'île de la Grande Jatte immortalisée par le peintre pointilliste Seurat tandis que d'autres peintres comme Monet vont chercher plus loin des images de nature encore préservée comme ses célèbres champs de coquelicots **2**. On y navigue aussi de plus en plus pour son plaisir et le canotage **3** devient le premier sport de loisir et de masse, propice aux

parties de campagne délurées (voir les *Baigneuses d'Argenteuil* qui inspirèrent *Le Déjeuner sur l'herbe* de Manet) et aux beuveries. Pour leurs excursions sur le fleuve, les canotiers partent généralement de Neuilly, Bougival ou Saint-Cloud. Ils se retrouvent en foule pour de grandes fêtes nautiques annuelles comme les régates d'Argenteuil et d'Asnières (où se trouvent également de nombreux petits chantiers navals spécialisés) avec courses, joutes, feux d'artifice.



# FIN 19<sup>e</sup> SIÈCLE La SEINE CANALISÉE



Malgré la pollution croissante, la Seine reste un espace de nettoyage : des habits avec

**12 les bateaux-lavoirs** où les lavandières continuent à traiter les énormes masses de linge sale générées par la capitale, des corps avec les nombreux bains publics flottants amarrés aux berges.

**13 La baignade** est aussi très recherchée depuis qu'elle est interdite à Paris. Les communes prennent des arrêtés pour obliger les baigneurs à se vêtir « les hommes d'un caleçon, les dames d'un costume de bain ».

**14 C'est l'âge d'or du bateau-mouche :** dans les années 1890, il transporte chaque année 25 millions de passagers au prix en semaine de « dix centimes pour parcourir douze kilomètres; on ne saurait à moins. Ce tarif est doublé le dimanche, et bien des gens crient à l'exploitation. Ils accusent la compagnie d'oublier d'être populaire quand elle imagine cette majoration qui grève les plaisirs du pauvre peuple le jour où il va, par hygiène, respirer l'air des champs limitrophes ».

**15 Les peintres impressionnistes** capturent de belles lumières sur les bords de Seine. Alfred Sisley s'installe à Sèvres de 1877 à 1880. Cet artiste délicat que « la nature enchante » profite des paysages de la boucle de la Seine pour peindre ses confrontations de ciel et d'eau dont il a le secret.



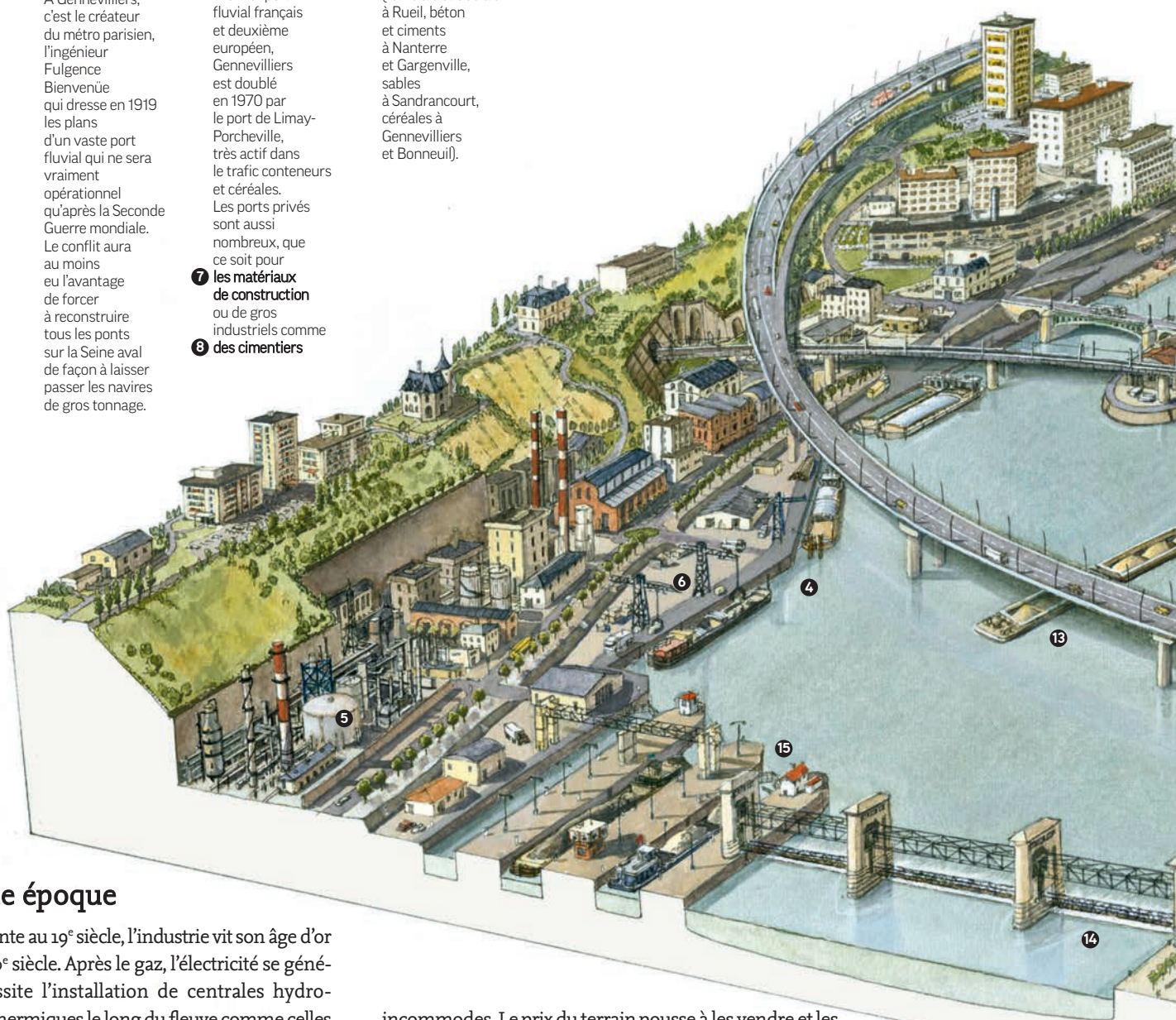


- 4 Les activités portuaires** se décalent vers l'aval au 20<sup>e</sup> siècle avec la fermeture progressive des ports installés à Paris même et le moindre développement des ports en amont de la capitale. Les oléoducs atteignent la zone et permettent l'installation
- 5 de dépôts pétroliers** (comme à Nanterre et Gargenville), la densification des transports pousse à la création
- 6 de plateformes multimodales avec terminaux à conteneurs.**

À Gennevilliers, c'est le créateur du métro parisien, l'ingénieur Fulgence Bienvenüe qui dresse en 1919 le plan d'un vaste port fluvial qui ne sera vraiment opérationnel qu'après la Seconde Guerre mondiale. Le conflit aura au moins eu l'avantage de forcer à reconstruire tous les ponts sur la Seine aval de façon à laisser passer les navires de gros tonnage.

- 7 les matériaux de construction** ou de gros industriels comme
- 8 des cimentiers**

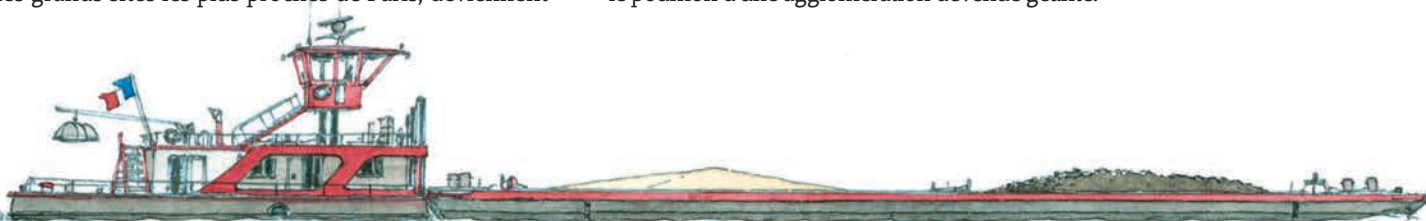
(remblais et déblais à Rueil, béton et ciments à Nanterre et Gargenville, sables à Sandrancourt, céréales à Gennevilliers et Bonneuil).



## Quatrième époque

Déjà bien présente au 19<sup>e</sup> siècle, l'industrie vit son âge d'or au milieu du 20<sup>e</sup> siècle. Après le gaz, l'électricité se généralise et nécessite l'installation de centrales hydro-électriques ou thermiques le long du fleuve comme celles de Gennevilliers de 1919 à 1991 (réputée à l'époque comme « la plus grosse du monde ») ou de Porcheville. Cette électricité fait tourner les chaînes des immenses usines automobiles **1** qui profitent de la Seine et du réseau de transports : Renault à Billancourt puis à Flins, Unic à Puteaux, Citroën à Levallois où naît la 2CV, Ford (puis Simca, Talbot et enfin PSA) à Poissy, les pneus Goodrich (puis Kléber) à Colombes... Mais à partir des années 1970, les grands sites les plus proches de Paris, deviennent

incommodes. Le prix du terrain pousse à les vendre et les reconvertir en vastes projets urbains qui modifient le paysage et l'économie. Les immeubles de bureaux **2** se multiplient le long du fleuve : informatique et communication entre Issy et Saint-Cloud, sièges sociaux de Suresnes à Clichy avec en particulier La Défense, centres commerciaux, logements. **3**  
Délaisées depuis l'âge oublié des canotiers et des guinguettes, les berges du fleuve redeviennent peu à peu le poumon d'une agglomération devenue géante.



# 20<sup>e</sup> siècle La SEINE URBANISÉE



Les services urbains viennent occuper les vastes espaces encore libres en bordure du fleuve : stations d'épuration et de traitement des eaux (Colombes, Clichy, Achères, Grésillons)

**9** ou incinérateurs de déchets (Issy, Carrières, Poissy).

D'abord spécialisée en dirigeables, l'entreprise Zodiac, basée à Sèvres, connaît un grand succès après la Seconde Guerre mondiale avec

**10** ses canots pneumatiques.

**11** Les autoroutes font leur apparition dans la deuxième moitié du siècle : le premier chantier du genre en France commence dès 1935 entre Saint-Cloud et Orgeval. Stoppé par la guerre, le tronçon en partie souterrain est véritablement ouvert à la circulation en 1946 et reste longtemps une curiosité. La généralisation de l'automobile et l'enthousiasme des pouvoirs publics pour ce moyen de transport multiplient les voies rapides à partir des années 1960 et finissent par rendre difficile l'accès au fleuve.

**12** Les bateaux pousseurs qui pilotent de grands ensembles

**13** de barges ou de péniches

**14** évitent les nombreux barrages en utilisant

**15** les écluses qui se généralisent. Matériaux de construction, ciments et granulats, représentent les trois-quarts du trafic fluvial qui se diversifie avec l'essor

**16** du transport conteneurisé.

