

*Il était une fois... un pont...*

*deux ponts...*

*et un fleuve...*



Les attelages en 1907



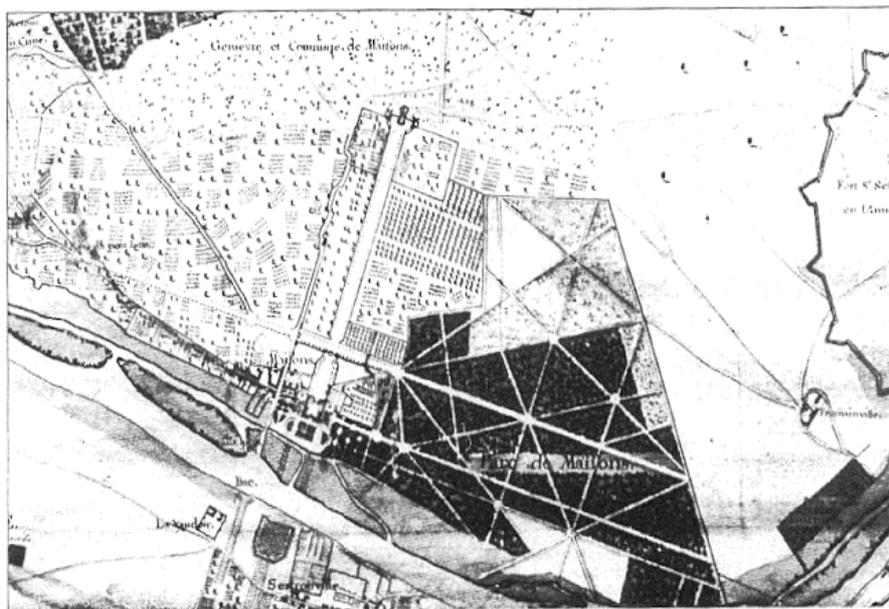
C'est aujourd'hui !

## VUE DU PONT !

### Le Pont routier Sartrouville/Maisons Laffitte–

Nationale 308 – Le pont de la 2<sup>ème</sup> DB

*En 1938, un journal du soir avait publié un article intitulé : « Sur le pont de Sartrouville » en affirmant que c'était son véritable nom, puisque lors de sa construction, la première arche partait de la berge de Sartrouville. On a pris l'habitude de dire le « Pont de Maisons » : ce serait donc une erreur, mais n'ouvrons pas la polémique, et puis, en empruntant sa chaussée, c'est vrai que « nous autres », les Sartrouillois, nous le disons aussi...*



Avant 1718

Pendant des siècles, la traversée entre les rives de Maisons et de Sartrouville se faisait par barques individuelles ou bien maniées par un passeur patenté : c'était le bac.

Le premier connu d'entre eux, au Moyen Age, se situait entre l'île de Laborde, (après le camping de Maisons Laffitte) et Montesson où s'élevaient les forteresses de Laborde et de Montdidier, forteresses crénelées dont nous n'avons aucune description précise, sans doute de gros donjons fortifiés, qui veillaient sur ce passage de la Seine,

en protégeant ou rançonnant suivant l'humeur de leurs occupants les nombreux bateaux commerçants qui allaient et venaient entre Rouen et Paris.

Plus tard un bac fut installé approximativement en bas de notre rue Léon Fontaine (qui se dénommait alors le chemin du Bac), et qui ne prit sa dénomination actuelle qu'au début du siècle dernier (le XX<sup>ème</sup>)



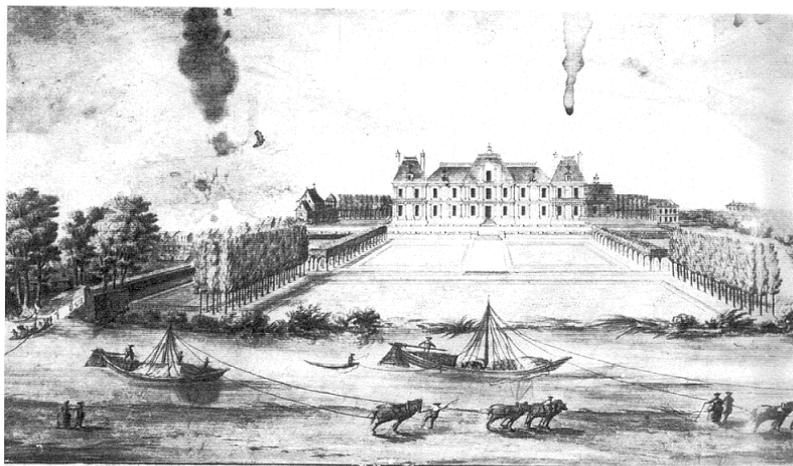
*« Nous sommes en 1639. Un soir de novembre, après une longue discussion autour d'un pichet rempli – et vidé – du petit vin de Sartrouville, est signé une sorte de contrat entre un passeur, propriétaire d'un bac, et les habitants de Sartrouville, de Maisons et de la Vaudoire*

*« La Vaudoire est alors une demeure seigneuriale très en dehors du pays. Mais il en part, quand besoin est, une barque – un bac – qui laissant la rive en bas du domaine à l'endroit approximatif où aboutit la rue Léon Fontaine actuelle (anciennement rue du Bac), rejoint, à force de lourdes rames l'autre berge à environ mi-chemin entre le vieux moulin et le pont actuel (une sorte de débarcadère subsiste encore à cet endroit, (lieu appelé le petit hâvre au 19<sup>ème</sup> siècle).*

*« Ce contrat donne droit aux habitants d'emprunter ce bac à la condition de donner chaque année, à Pâques et par habitant, six œufs au passeur. De quoi faire de mémorables omelettes.*

*« L'accord conclu semble fonctionner sans ennui ; les œufs sont versés régulièrement et l'apothicaire local doit vendre à la famille du passeur, le lundi de Pâques, quelque drogue pour bien digérer. »*

(texte anonyme paru dans un journal local des années 1970)



Vers 1780

Depuis toujours les habitants de Maisons se plaignaient d'être mal reliés au monde extérieur :

Le cahier des doléances de 1789 des Maisonnais, réclamait « *la réparation des routes entre St Germain et Poissy et la construction de pont pour l'exportation des denrées et l'importation des engrais tirés de Paris* »

Mais déjà en 1656, René de Longueil demande au roi l'autorisation de construire sur la Seine des ponts à péage à Maisons et à Poissy : seul Poissy fut autorisé. Mais le projet d'une meilleure liaison avec Paris subsista. C'est alors que fut construite la longue route rectiligne qui est devenue la route de Paris puis l'avenue Maurice Berteaux, payée par le Trésor royal et qui s'appelait alors la route de Bezons. Il n'est pas interdit de penser que c'est Mansart qui demanda que le tracé de cette route soit fait dans l'axe du château. Jusqu'à la construction du pont, le parterre de gazon du château se prolongeait par une prairie en pente douce jusqu'à la Seine, encadrée par des rangées d'arbres et que l'on retrouvait au delà du fleuve formant un fer à cheval du côté de Sartrouville (Cahiers du Vieux Maisons)

Donc, notre avenue Maurice Berteaux, telle que nous la connaissons actuellement était en fait dans sa partie près de la Seine, le prolongement de la perspective du château de Maisons, avec un tapis vert et une double rangée d'arbres et, en venant de Paris, par cette route

de Bezons, le passage obligé pour Maisons était le bac situé en bas du chemin du Bac, les piétons, carrosses, calèches, carrioles, tombereaux en tous genres et cavaliers devaient emprunter un chemin à peu près à la hauteur de la rue de la Convention, chemin qui doublait cette perspective et suivait approximativement le tracé actuel de l'avenue Hortense Foubert

Paul Guériot dans son livre, qui évoque les passages fréquents de Napoléon chez son ami le maréchal Lannes, soit par St Germain, soit par la route de Houilles à Maisons signale « *on peut voir encore au coin de la rue de la Porte Neuve (rue Jean Mermoz) et de l'av. Maurice Berteaux les vestiges d'un vaste réservoir en ciment qui recueillait les eaux amenées de la fontaine des Morillons pour le service d'écurie, chenils, communs divers qui bien que dépendant du domaine de Maisons étaient situés sur Sartrouville.*

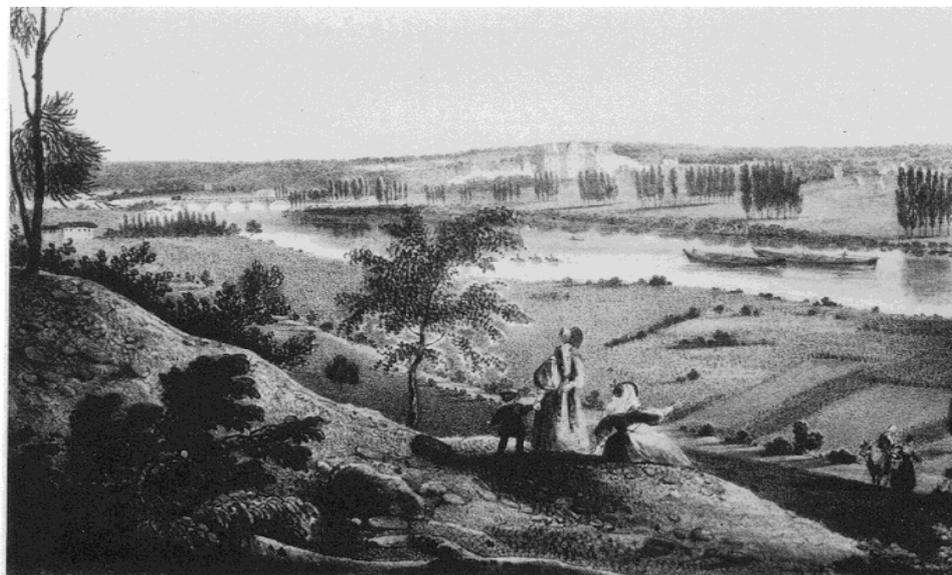
Un petit précis d'histoire : le château de Maisons, après avoir appartenu aux Longueil puis au Comte d'Artois avait bien évidemment été confisqué par le gouvernement révolutionnaire. Après la proclamation de l'Empire, ces biens nationaux furent mis en vente et le maréchal Lannes, duc de Montebello se rendit acquéreur du château et de son parc. Après sa mort, en 1809, sa veuve y vécut quelque temps.



« *L'Empereur rendait assez fréquemment visite à la duchesse après avoir chassé en forêt de St Germain. D'autres fois, il arrivait incognito par la route de Sartrouville et empruntait le bac pour traverser le fleuve. C'est au cours d'une de ces randonnées que, suivant son impatience habituelle, il voulu sauter du bac avant d'arriver sur la rive et calculant mal son élan, tomba dans l'eau. Le courant étant très fort à cet endroit, il luttait pour ne pas être emporté et un nommé Antoine Magloire Baruet, jardinier de son état qui assistait de loin à la scène se jeta à l'eau et parvint à le ramener sur la berge en ignorant le nom de celui qu'il venait de sauver ( ce qui semble quand même étonnant ! ) Il reçut le lendemain une gratification de 10 000 F avec un précieux document autographe de la main de l'empereur attestant de la véracité des faits. A la suite de cette aventure, Napoléon aurait déclaré à la duchesse de Montebello - : « je ne reviendrai vous voir que lorsqu'un pont remplacera le bac. Le lendemain, la construction du pont de Maisons était décidée. »*

Faut-il ajouter foi à cette anecdote qui a la vie dure ? Suivant l'emploi du temps très précis et archivé de l'Empereur, il semblerait qu'il n'ait pu être à Maisons en 1811 et Jean Stern, dans son ouvrage sur Maisons de 1934 démolit complètement cette légende qui pourtant perdure dans les mémoires.

Reste le certificat de Baruet daté et paraphé par l'empereur en 1811, dont tout le monde garde la mémoire, mais ce document, conservé longtemps par les descendants et « soigneusement rangé » a disparu...- Il ne fut jamais retrouvé - c'est notre Arlésienne... et puis c'est une jolie histoire....



1820 env.

En fait la construction du Pont de Maisons fut la suite logique de celle du Pont de Bezons en 1808

**C'est en 1810** (et non 1811) donc qu'aurait été ordonnée la construction du pont suivant une lettre du comte de Molé. Le Comte Molé, Membre de la Légion d'Honneur, Directeur Général des Ponts et Chaussées, Canaux, Navigation intérieure, Ports, Commerce, etc... averti du

désir de l'Empereur, donne lui même et directement à Monsieur Pioche, ingénieur en chef à Versailles, l'ordre d'avoir à rédiger immédiatement le projet de construction d'un pont à Maisons.

*« Sa Majesté veut qu'il soit construit à Maisons sur Seine, un pont en charpente avec piles et culées en pierre. Vu l'urgence, je viens d'écrire directement à*

***Monsieur l'Ingénieur ordinaire d'arrondissement que je charge de rédiger ce projet. Il devra être arrêté assez à temps pour que les travaux puissent commencer dès l'ouverture de la campagne***

*daté 23 Novembre 1810*

Malgré les ordres de l'empereur, les bureaux d'une administration publique ne prennent pas rapidement leurs décisions. On discutait de savoir si le pont serait tout en pierre, ou moitié en pierre et moitié en bois.

est transmis le 25 Février suivant.

- Le 18 Février 1811, l'Ingénieur des Ponts et Chaussées adresse au Préfet de la Seine et Oise le Comte de Grave, Chambellan de la Maison de l'empereur les devis, détail estimatif en dessins, d'un pont en pierres de taille; un mémoire complémentaire pour un pont en pierres meulières

- Un nouveau projet de pont en maçonnerie est demandé le 8 avril et le devis en est dressé le 25 Avril 1811.

- Le 24 Mai 1811, S.M. l'Empereur décide que le projet modifié du pont avec tablier en bois sur piles en culées en pierres sera exécuté, la soumission du sieur Lapie fils, l'un des entrepreneurs du pont de Bezons est acceptée.



Les travaux commencèrent le **11 Juillet 1811** sous la direction de M.Bérigny, alors ingénieur en chef du département de Seine et Oise et exécutés par MM. Cordier et Delaporte, Ingénieurs ordinaires.

La première pierre du pont fut donc posée en 1811. Mais avant de commencer les travaux, il avait fallu exproprier des terrains et ouvrir la route de Bezons (av. Maurice Berteaux) pour la mettre à niveau de la première arche de pont.

A Sartrouville, on peut se rendre compte de l'envergure des travaux de remblaiement qui enterrèrent complètement les terrains situés de part et d'autre de la chaussée nouvelle – C'est ainsi que les maisons du 19ème siècle comme celle de l'Octroi ou celle du Dispensaire (postérieures au pont) semblent construites dans un trou. Peut être la terre du remblai nécessaire à ces travaux pharaoniques provient-elle, comme celle du remblai du chemin de fer, des carrières de Montesson.

Il faut pouvoir imaginer ces longues processions de tombereaux attelés, chargés de terre et de caillasse qui devaient se succéder sur le chantier, dans le bruit et la poussière...

Les jardins du château de Maisons qui eux, descendaient donc à cette époque jusqu'à la Seine furent amputés d'un hectare 75 ares. Mais les ouvriers qui allaient prendre le sable dans le petit bras de la Seine commirent des dégradations sur les terres de la duchesse de Montebello : celle-ci après maintes réclamations intenta un procès à la direction des Ponts et Chaussées – ces complications firent que les travaux furent de nombreuses fois stoppés puis repris puis arrêtés de nouveau en 1814. Pour finir, en 1815, le général prussien Blücher vint camper sur les bords de la Seine avec une armée de 40 000 hommes (pillage de Maisons et de Sartrouville).



Enfin le pont put être livré à la circulation au commencement de 1817

(suivant Paul Guériot alors que Jean Stern lui, cite 1822)

Les dispositions adoptées furent donc les suivantes :

*L'ouvrage mesurait 186 m de long entre les parements extérieurs des culées et avait 5 arches de 28 m d'ouverture sur 4,55 m de flèche, mesurés entre les cadres et l'intrados. Les naissances seront placées au niveau **des grandes eaux de 1740, les plus hautes connues.***

*La largeur du pont entre les têtes sera de 8 m y compris 2 trottoirs d'un mètre chacun.*

*Les culées auront une épaisseur de 17,20 m, y compris l'ouverture d'une arche de halage de 4 m*

*Les dépenses, y compris les routes aux abords du pont :*

*1 671 m du côté de Sartrouville et*

*1 228 m du côté de Maisons,*

*ainsi que les indemnités de terrains ont été de ..... 614 356,89 F*

*dans cette somme le pont proprement dit est entré seulement pour .....381 816,25 F*

*auxquels il convient d'ajouter en plus une indemnité allouée*

*aux entrepreneurs fixée à ..... 26 914,80 F*

*soit une dépense totale de ..... **641 271,69 F***

Les barres de fer qui servaient de parapets au pont présentaient, dans le principe, des intervalles considérables dans leur longueur et la chaussée élevée en deçà du pont n'avait pas de garde corps, de sorte que le 1<sup>er</sup> Septembre 1817, plusieurs chevaux du roi Louis XVIII, qui se rendait à Saint Germain, furent effrayés, ce qui faillit causer un grave accident. Des mesures immédiates furent prises pour remédier à « cet état de chose fâcheux ».

- Entre temps, en 1818, le château et son parc avaient été vendus au baron Laffitte.

*En vertu d'un titre de propriété en date du 8 Novembre 1639, les habitants de Maisons et de Sartrouville étaient affranchis du droit de péage au bac, par suite la demande fut renouvelée en 1817 tendant à l'exemption, par analogie, de la taxe d'octroi du pont. Cette demande est accueillie favorablement le 7 Octobre 1817*

Quoiqu'il en soit, cette anecdote tendrait à prouver l'existence d'un octroi à l'entrée du pont : sans doute une simple guérite, c'est peut être pour cela que la grosse maison de trois niveaux, à fronton classique située à l'entrée du pont, sur Sartrouville, construite en 1820 (cadastre de Sartrouville) et maintenant propriété de la ville est dite « Maison de l'Octroi »

Malgré tous les soins apportés à sa construction, le pont de Maisons pour lequel on dépensait annuellement de 1 200 à 1 500 F de réparations, présentait en 1837 des arches affaissées et déversées d'une manière inquiétante et particulièrement la cinquième arche du côté de Maisons. Il devenait urgent d'entreprendre les travaux de consolidation nécessaires.

*Ces travaux coûtèrent en 1838, y compris la peinture des arches,  
une somme de ..... 18 728, 77 F  
L'état des 4 autres arches étant devenu inquiétant, il fallut encore  
sacrifier une nouvelle somme de ..... 43 999,70 F  
Soit au total : ..... 62 728,47 F*

Par suite de la construction du pont de Maisons, la route départementale n° 47, l'avenue de Paris (av. Maurice Berteaux.) était devenue très fréquentée (elle était la troisième du département) surtout depuis la liberté du roulage et les relevés faits en **1844 ont démontré qu'il y passait 450 colliers en 24 heures.**

La soumission faite le 29 Avril 1854 par un Sieur Audrand ayant été acceptée par l'Administration, le nouveau pont en pierres fut édifié et entièrement terminé le **10 Décembre 1855.**

- Les dépenses totales se sont élevées à 397 000 F

Cette circulation énorme pour l'époque n'était pas faite pour consolider le pont, aussi fallut-il penser sérieusement, non plus à le réparer, mais bien à le reconstruire entièrement.

Ce pont, « construit d'une manière élégante », était au dire des Ingénieurs « l'un des plus beaux du département » et il aurait certainement duré longtemps sans les événements de 1870 :

*L'ennemi (les Prussiens) approchait de Paris ; pour retarder sa marche, ordre du Gouvernement pour les besoins de la Défense Nationale fut donné de couper tous les ponts. Le **9 Septembre 1870** à 3 h de l'après midi, un bruit formidable se faisait entendre, le pont venait de sauter : on avait fait sauter la première arche côté Sartrouville et tout le reste suivit. Les autres arches se renversèrent successivement entraînant avec elles la plus grande partie des piles, comme un château de cartes.*

**Nota** : Le pont du chemin de fer étant resté intact, cela rendit le sacrifice qui venait d'avoir lieu complètement inutile.

En attendant sa reconstruction, pendant la durée des travaux, un pont de bateaux destiné à relier les deux rives fut très rapidement établi par une garnison de sapeurs du génie de l'époque, cantonné à Sartrouville. André BLONDEAU, Maître ouvrier pontonnier, évadé de Sedan en 1870 y participait. Il fit connaissance de Martine Lefèvre, lavandière, fille de maraîcher. Il s'installa à Sartrouville en créant un hangar à bateaux qui prospéra et devint les chantiers navals de Sartrouville, précurseurs des Chantiers Joüet, ... mais ceci est une autre histoire.

La reconstruction du pont qui s'imposait eut lieu de **1871 à 1872** : le Conseil Général de Seine et Oise évaluait, dans sa séance du 22 Février 1872 la dépense à faire de ce chef à la somme de 552 327,25 F

plinthes et un fourneau de mine a été installé dans l'une de ses piles. Le pont avait une chaussée de 6 mètres et la largeur des trottoirs était de 1,50 m.

Après maintes discussions, on reconstruisit le pont sur le modèle de 1854 : un garde corps en fonte a été substitué au parapet en pierres, à la suite de la suppression des

Malheureusement, il semble que les travaux de reconstruction aient été un peu rapides et en 1887 de gros travaux de réfection furent nécessaires.



Les marchandises qui traversaient le pont étaient de toutes sortes... comme aujourd'hui : matériaux, foin, légumes, vins, bidons de lait. Il y avait même une crèmière de Maisons Laffitte qui chaque jour le traversait avec sa charrette et son âne pour venir vendre à Sartrouville ses cœurs à la crème.

Comme partout, le crottin était soigneusement ramassé par les riverains, armés de seaux et de balayettes, pour aller fumer les petits jardins d'alentour.



1907

Quarante années passèrent : la civilisation de l'automobile se développait et le tintamarre des klaxons effarouchait les attelages de chevaux qui secouaient la tête avec énervement.

**Le 17 Octobre 1928**, l'explosion d'une conduite de gaz passant sous la chaussée cause des dégâts importants à la culée, rive droite côté Sartrouville, détruisant chaussée et voûte au dessus de la première arche : les réparations furent effectuées fin 1928 début 1929

« Le 17 Octobre 1928 vers 11 h30 des ouvriers travaillaient à la réparation d'un canalisation de gaz sur le pont qui relie Sartrouville à Maisons Laffitte, lorsque se produisit une violente explosion. **Le Journal EXCELSIOR daté du jeudi 18 Octobre 1928** nous donne la relation de l'événement :

« ... on suppose qu'une forte quantité de gaz s'était accumulée dans la cavité du tablier du pont (cavité existant près de la pile de droite du pont, côté Sartrouville) et que c'est l'étincelle produite par un coup de pioche qui mit le feu au gaz. La circulation des piétons n'a pas été interrompue, mais celle des voitures et des tramways est arrêtée. On estime que la réparation complète du pont ne demandera pas moins de trois mois. En attendant, on rétablira le plus tôt possible une circulation à sens alternatif unique. Les câbles à haute tension qui passent dans le pont n'ont été que légèrement détériorés. Il n'y a pas eu d'interruption de courant. La distribution d'eau a pu continuer malgré la rupture de la canalisation grâce aux bassins de compensation, mais les habitants de Maisons Laffitte et du Mesnil le Roi seront sans doute privés de gaz pendant quelques jours. Six personnes ont été légèrement contusionnées par l'explosion... »

En fait la remise en état dura 3 mois et le tramway faisait la navette entre la gare de Maisons et l'entrée du pont, les voyageurs traversaient à pied et reprenaient le tramway ensuite du côté de Sartrouville pour se rendre sur Neuilly.



1906

Les années ont passé, **nous voici en 1939**. Pour stopper l'avance allemande, le génie fait sauter le pont routier le **13 Juin 1940** : la conduite de gaz précédemment citée s'enflamme et ajoute à la puissance de la dynamite utilisée : il ne restera rien du pont.



13 Juin 40

En attendant la construction par l'ennemi d'un pont provisoire en poutrelles de fer maintenant un tablier de bois, le bac repris son service pendant quelque temps, (40/42), comme à l'époque de Napoléon, entre l'avenue Alfred Foulon et la rue de Paris : des tranchées avaient été aménagées dans la berge pour faciliter l'accès des automobiles et le bac ne pouvait donc se trouver juste en bas de la rue Léon Fontaine comme autrefois puisqu'un égout y avait été installé à la suite du lotissement du domaine de la Vaudoire.

Lorsque les allemands s'enfuirent le **26 Août 1944**, ils feront sauter le pont dans un énorme bruit qui ébranla tout le quartier.



26 août 44

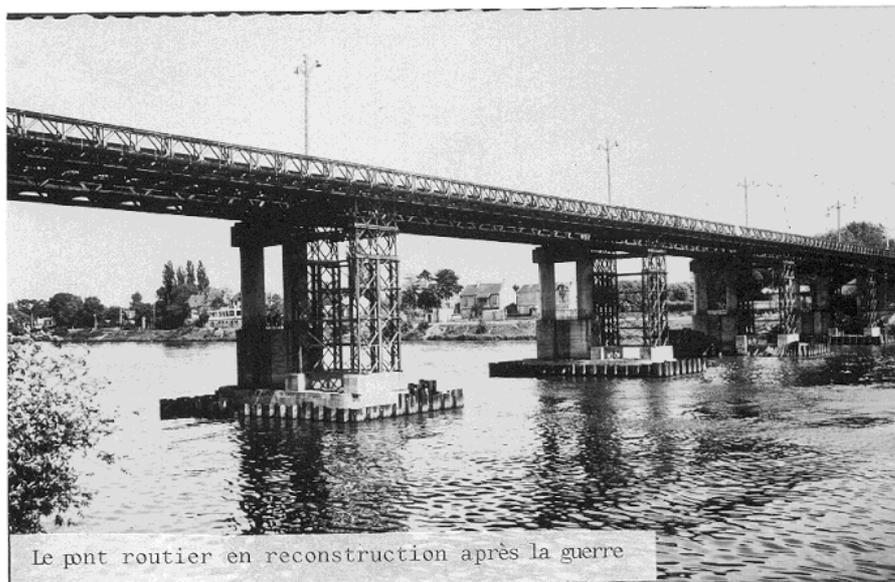
Et le bac recommencera quelques semaines ses allez et retours avant la mise en place d'un autre pont provisoire que nous connûmes 7 ans.

Tranchée av.de Paris



Tranchée face.av.A.Foulon

1940/42



Le pont routier en reconstruction après la guerre

Et c'est en 1952 que le pont définitif que nous voyons actuellement fut ouvert à la circulation.

Sa dénomination de Pont de la 2<sup>ème</sup> DB avait été votée à l'unanimité par le Conseil Municipal du 12 Mars 1980 (soit 28 ans plus tard) et il ne fut inauguré en grande cérémonie que le **5 Octobre 1980** en présence de Monsieur Chrétienne, Maire de Sartrouville et de Monsieur Duprés, Maire de Maisons Laffitte sous la présidence de Madame la Maréchale Leclerc (on ne sait pas trop pourquoi d'ailleurs cette dénomination, la 2<sup>ème</sup> DB n'étant jamais passée par là, (mais ce n'est pas, loin de là une critique de ma part)

Ce pont est tout à fait différent de ses prédécesseurs :

*il est droit, sans arches, il se compose de 4 piles en rivière posées sur des fondations existantes et de deux piles posées sur chaque berge et de deux culées recevant dans leurs coffres intérieurs les canalisations et les câbles.*

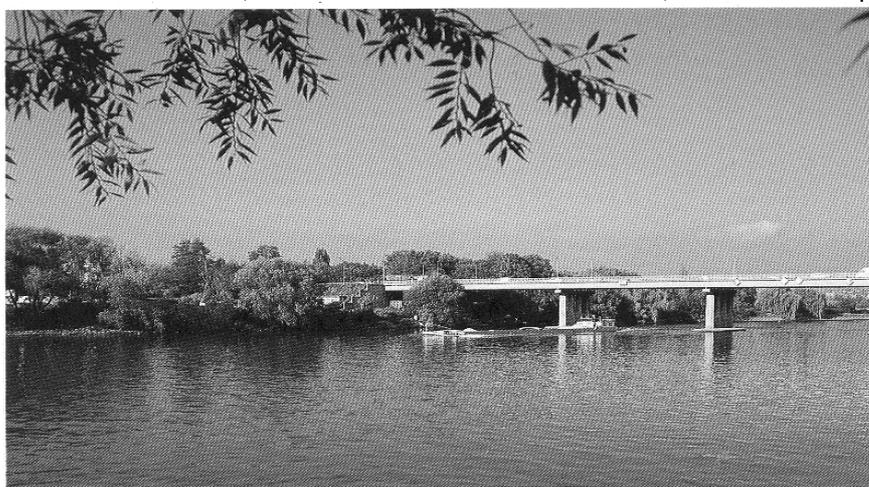
*Le tablier métallique mesure 150 m de longueur, il est enrobé de béton.*

*Le pont de Sartrouville Maisons mesure 187,95 de longueur et 9 m de largeur. Ses deux trottoirs (en éléments préfabriqués de 31 m de long et contenant des gaines intérieures où passent les différentes conduites) ont chacun 2,75 m – La passe navigable entre chaque pile a 25 m de largeur sur 7 m de hauteur au dessus des plus hautes eaux normales.*

*(Ingénieur des Ponts et Chaussées : M. GRELU, conducteur des travaux exécutés par les Sociétés Morillons et Corvol, Baudet-Donon-Roussel, Rapt et Saint Brice.)*

Depuis sa construction, ce pont a été régulièrement entretenu et modifié (éclairage, bacs à fleurs, chaussées, bordures des trottoirs, etc...) Sa chaussée ne produit plus d'étincelles sous le claquement des sabots des chevaux et les odeurs de crottin ont disparu...

...mais ceci, nous en sommes tous les témoins, c'est notre vie quotidienne...



En ce qui concerne le pont du chemin de fer, et sans entrer dans des détails trop techniques, il faut savoir que le premier pont fut édifié pour la ligne Paris/Rouen en 1843 - 10 000 ouvriers (5 000 Anglais et Irlandais, spécialistes à l'époque de ce type de travaux et 5 000 Français travaillèrent de concert à la construction de cette ligne - Pont à charpente de bois, comme tous les ponts à la traversée de la Seine de l'époque. Il comprenait 4 arches sur le grand bras et une sur le petit bras et il suffisait au début à la modestie du trafic. Celui-ci augmentant sans cesse, la charpente fut remplacée par des tabliers avec arc en fonte en 1859.

En Septembre 1870, il eut plus de chance que son confrère routier puisqu'il ne sauta pas, ce qui permit aux Prussiens de traverser allègrement le fleuve.

En 1895, l'ère du chemin de fer s'ouvrant d'une façon intensive, Il fut décidé de le reconstruire et pour ne pas stopper la circulation, d'effectuer cette reconstruction à 20 m en amont, de le doubler en quelque sorte. L'ancien pont subsista quelque temps encore et servait de « voie de garage » si l'on peut dire, grâce à un aiguillage. Puis il fut détruit. Le nouveau pont vit les arcs en fonte remplacés par des arcs en maçonnerie



Premier pont du chemin de fer avant sa démolition en 1895 (on peut voir à l'arrière plan le nouveau pont en construction)

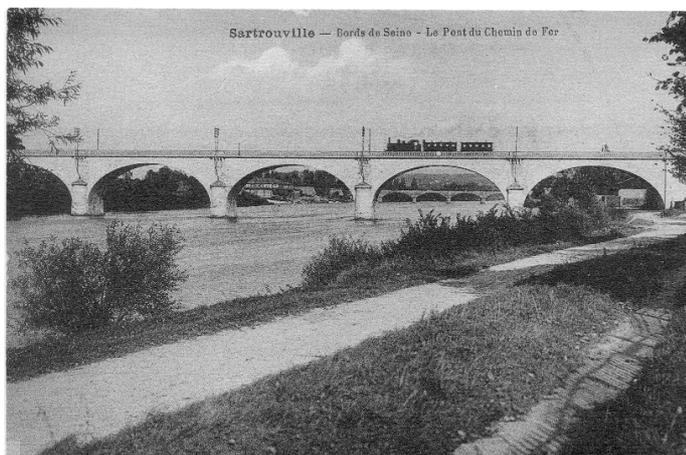
En 1940, l'armée française le fit sauter pour retarder l'avance allemande. Promptement réparé sous surveillance ennemie et toujours soigneusement gardé par les uniformes vert de gris (suivant les archives militaires américaines, c'était un point de défense

aérienne extrêmement difficile à franchir), il fut finalement neutralisé par bombardement des alliés le 24 Juin 1944 (voir les bombardements de la Vaudoire).

Réparé, il reprit rapidement du service.



Depuis, la modernisation du trafic rail n'a pas oublié notre pont : après les puissantes locomotives à vapeur qui empanachaient le ciel, vint le diesel en 1956 suivi par l'électrification de la ligne en 1966. Enfin, après plusieurs années de travaux colossaux, ce fut l'interconnexion RATP/SNCF, inaugurée le 29 Mai 1988 et qui maintenant achevée, nous donne un trafic incessant de trains multicolores. Pour ce faire, une voie supplémentaire fut nécessaire, ce fut la principale difficulté technique du chantier. En effet, l'ancien pont âgé de 90 ans supportait déjà mal les 3 voies existantes. Pour cette voie de « doublage », les problèmes se rapportant à la sécurité et à la navigation furent évidemment soigneusement étudiés, mais également ceux de l'environnement : les Monuments Historiques imposèrent la construction d'un pont voûté sur le petit bras et rares étaient encore les entreprises sachant le fabriquer... Pour le grand bras navigable, on lança un tablier métallique bleu qui s'appuya sur les piles 1 et 3 de l'ancien pont en fonte dont les fondations immergées existaient toujours. Les piles 2 et 4 ne furent pas utilisées pour des raisons de sécurité de navigation (leurs fondations sont donc toujours sous l'eau). Et on ajouta en encorbellement le passage pour les cheminots.

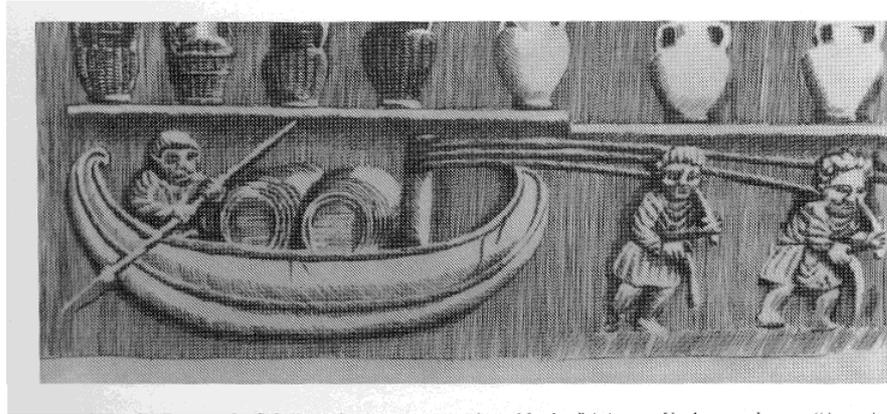


Au début du 20<sup>e</sup> siècle presque un jouet...

## LA SEINE – NOTRE SEINE

*Entre le pont routier et le pont du chemin de fer, éléments matériels bien présents dans notre paysage, notre « portion » de Seine qui depuis tant de siècles baigne notre quartier elle aussi s'est profondément modifiée : il n'y a qu'à regarder les quelques rares gravures en notre possession qui nous font les témoins d'une circulation intense sur la Seine, mais aussi d'images tellement différentes de ce que nous voyons actuellement.*

Sans entrer dans le détail de l'histoire, ni remonter aux dinosaures qui peut être se sont prélassés dans les prairies du bord de l'eau, bordées par la forêt profonde, il serait sans doute intéressant de dire un petit mot sur la circulation en Seine depuis la nuit des temps :



Barque fluviale Gallo romaine halée à dos d'hommes

Les premières embarcations sur notre Seine furent sans doute des pirogues monoxyle, taillées dans un seul tronc d'arbre, à fond plat, des radeaux aussi...

Les Gaulois ont circulé bien entendu eux aussi sur l'eau, moyen rapide, relativement sûr étant donné l'état ou l'absence de routes. Toutes sortes d'embarcations naviguaient : des radeaux déjà cités, des petites barques, des barques à proues relevées comme celle qui figure sur les armes de la ville de Paris, etc.... lors de la conquête de la Gaule dans les années 50 avant JC les légions romaines puis le commerce romain qui s'ensuivit,

après s'être déployés par les terres ont repris le fleuve qui leur ouvrait les portes des villes : Andrésy aurait été créée par eux et était le port d'attache de leur flotte fluviale. Plusieurs autres points des rives perpétuent leur souvenir, entre autres, Maisons (Mansio) qui aurait été une base pour les légions, cela est complètement démenti par M. Dhers qui donne une version plus rationnelle de l'origine du nom, mais on ne prête qu'aux riches et puis, sans nul doute, des barques romaines à voile carrée ont-elles navigué sur notre plan d'eau, chargées de vins, de céréales

----

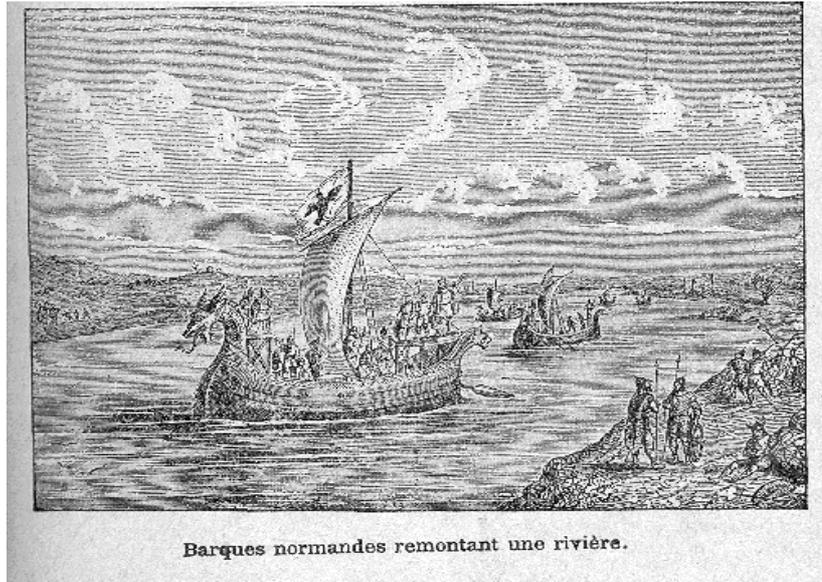
N'oublions pas non plus que notre rive a été le témoin malheureux et la victime des nombreuses invasions qui furent certainement les épisodes les moins plaisants de l'histoire de la navigation sur la Seine.

Les plus importantes furent sans doute celles des Vikings qui d'abord en 845, après avoir détruit Rouen remontèrent sur Paris, détruisirent le monastère d'Argenteuil puis après maintes autres expéditions revinrent en été 885 avec une armada de 700 drakkars et 30 000 hommes pour assiéger Paris : le siège de Paris dura presque une année malgré le courage de l'Evêque Gozlin et du Comte Eudes.

Corneilles, nous sommes en terrain facile pour les envahisseurs et favorable aux expéditions terrestres : on peut donc penser que la peur prenait nos paysans du Plateau lorsqu'ils apercevaient les guerriers vikings accoster sur les berges.

A Sartrouville comme au sud de la montagne de

De nombreuses exactions furent sans doute commises, même si la mémoire des hommes n'en a rien retenu en ce qui concerne Sartrouville, comme en revanche c'est le cas pour Chatou, Croissy et Houilles -



Barques normandes remontant une rivière.

Et tout ceci passa ... sous nos fenêtres ... 700 bateaux... 30 000 hommes...  
Il y a plus de 1000 ans



La navigation au départ, a été soumise à tout un lot d'aléas hydrologiques et climatiques, les eaux n'étant pas encore maîtrisées : les crues, le gel, la sécheresse rythmaient la vie des gens.

Le cours de la Seine, avant les travaux d'aménagement, était complètement différent de ce que nous voyons maintenant, son lit était extrêmement large et de nombreuses îles s'étendaient le long de ses rives, séparant le courant en de nombreux bras...

Pendant des siècles, les crues furent un phénomène naturel, redouté, mais naturel.

Il semble que la première qui soit notée dans les almanachs fut celle de 1648 où la Seine atteignit le plus haut niveau de son histoire. Mais il est bien évident que celle de 1910 efface toutes les précédentes sans doute aussi grâce à la photographie et la science qui permirent d'en fixer tous les aspects et toutes les amplitudes dans

nos mémoires collectives. D'autres ont suivi bien sûr, citons parmi elle : 1924, 1945 et la dernière redoutable, 1955 – Les suivantes, grâce aux progrès d'aménagements des rives ont pu être plus sérieusement surveillées et contrôlées, mais toujours dangereuses malgré tout, rappelons-nous 2001 ...et une crue centennale est toujours envisageable, sinon envisagée.

.....



Le gel lui aussi perturba la vie de nos aïeux au cours des siècles :

Rappelons un texte paru dans le Mercure de France, au cours de l'hiver 1788/1789 où il est signalé qu'on se déplaçait en voiture sur la glace du fleuve, entre Paris et Conflans, la débâcle dut être terrible.

Un témoignage héroïque nous est parvenu : le jeune Albert Blondeau âgé de 16 ans, le fils ainé du pontonnier

déjà cité, le 12 Janvier 1891, sauva un enfant en danger de se noyer par suite de la rupture de la glace – C'était le grand père de Gérard et Christian que nous connaissons si bien. - En 1904 les tombereaux traversaient la Seine Signalons aussi plus près de nous ces débâcles qui virent le naufrage des bateaux lavoirs établis nombreux sur les rives, notamment à Sartrouville.

A la belle saison, les basses eaux rendaient la navigation dangereuse et voyaient de nombreux échouages sur les bancs de sables ou de graviers. D'ailleurs la batellerie, faute d'un niveau suffisant pour circuler, chômait quasiment du mois de Juillet à Septembre.

Donc au début de la Monarchie de Juillet, 1830/40, ce qui n'est pas si loin finalement dans notre histoire moderne étant donné le nombre de siècles écoulés, la Seine n'était pas encore canalisée. Aujourd'hui, nous connaissons une rivière complètement artificielle que les barrages et les écluses ont régularisée en lui donnant de l'eau été comme hiver. A l'état naturel, la hauteur d'eau de la Seine augmentait ou diminuait au gré du débit lui même conditionné par les précipitations.

Si les bateaux descendant le courant vers Rouen, n'avaient pas trop de problèmes et pouvaient descendre seuls « à la nage », se guidant à la perche, à la rame ou parfois à la voile, évidemment pour remonter le courant, c'était une autre histoire, la Seine coule dans le mauvais sens pour les bateaux marchands qui remontent de Rouen et jusqu'à l'apparition de la navigation mécanique, les bateaux montants devaient avoir recours au halage : attelages d'hommes, de chevaux ou de bœufs depuis le rivage. La corde de halage partant du bateau passait par le haut du mat avant d'être amarrée au cou des chevaux sur le chemin de halage (attelés par 2 ou 3, c'était la

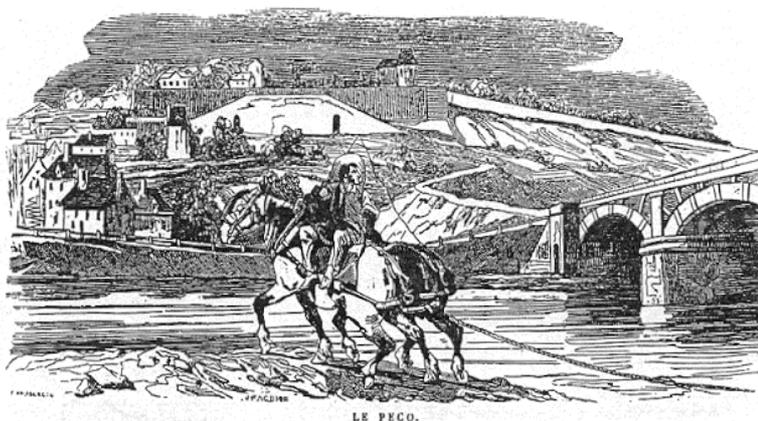
courbe). Cette courbe halait le bateau dans la partie la plus large du méandre.

Quelquefois un renforcement était nécessaire et les bœufs, plus lents mais plus puissants étaient utilisés dans les endroits difficiles.

Les méandres nombreux obligeaient les bateaux venant de Rouen à changer de rive jusqu'à 52 fois pour trouver le chenal qui serpentait d'une rive à l'autre et il était courant d'embarquer les chevaux sur des barges appelées « passe-cheval » pour les faire traverser et changer de rive pour reprendre le halage. Le temps ne comptait pas à cette époque.

Les relais de chevaux étaient de véritables entreprises mais certains paysans eux aussi tenaient à la disposition des bateliers quelques chevaux frais dans les écuries des villages longés par le fleuve:

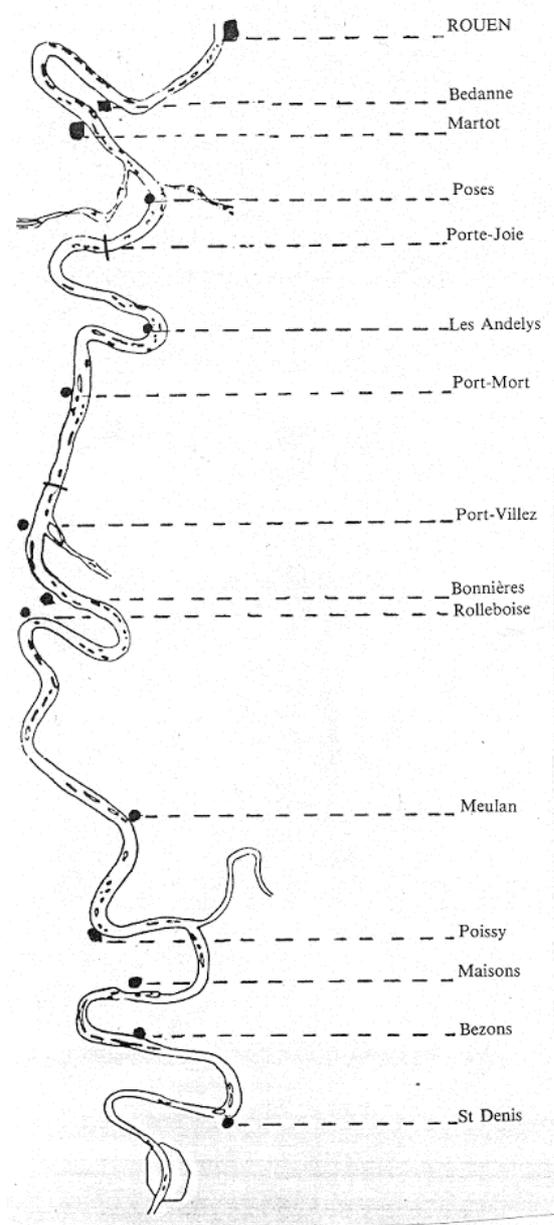
En venant de Conflans, (le relais était au lieu dit aujourd'hui de Conflans fin d'Oise), on devait aller jusqu'à Sartrouville pour changer de monture à la ferme qui faisait l'angle de la place de la Fête et du quai, puis on gagnait Montesson.



Gravure sur acier, époque romantique.  
 Une courbe de forts chevaux tire un bateau en remonte sur le chemin de halage situé rive droite, au Pecq. En face, Saint-Germain-en-Laye dont on voit la Grande Terrasse et l'Ancien château. Sur la droite, le pont a été construit entre 1831 et 1834 par le célèbre ingénieur des Ponts et Chaussées d'Astier de la Vigerie.  
 C'est un lieu très ancien de franchissement de la Seine. Vers l'an 50, Labienus, lieutenant de César, aurait construit ici un premier pont pour s'ouvrir la route de Lutèce. Au Moyen-Age, un bac possédé par le collège des Bernardins de Wandulle, permet le passage. Le premier pont de bois est construit au Pecq entre 1627 et 1637.



LES RELAIS DE HALAGE  
ENTRE ROUEN ET PARIS  
AU DEBUT DU XIX<sup>e</sup> siècle



Les chemins de halage devaient être entretenus et empierrés au mieux par les municipalités longées lorsque les finances le permettaient au grand dam des contribuables qui étaient aussi corvéables.

Le halage sur Seine des bateaux chargés à la remonte disparaîtra progressivement devant la traction mécanique à partir de 1856 date de la création du service de touage, mais il subsistera jusqu'après la guerre de 14 dans certains endroits et même jusqu'à la dernière guerre – Il y avait encore des mariniers qui logeaient leurs chevaux dans la péniche. L'emplacement des chemins dits « de halage » demeurera longtemps encore (peut-on dire que ce souvenir s'apparente à celui des chemins de douaniers des bords de mer?)

Après le touage ou halage mécanique à l'aide d'un treuil, actionné d'abord par des tracteurs à vapeur, puis électriques, viendra le remorqueur (rappelons-nous les cheminées qui crachaient une fumée noire et qui se baissaient pour passer sous les ponts pendant qu'à la manœuvre, le marinier faisait entendre sa sirène) – Le remorquage fonctionna jusqu'en 1965 puis il y eut les automoteurs, et enfin les pousseurs.

La péniche, telle que nous la voyons tous les jours longe nos rives depuis 1890 environ (modèle Freycinet).



Chevaux de remonte

Attelage tirant un bateau en remonte par fortes eaux (!). Lors des crues la navigation s'arrête quand les eaux rendent impraticables les chemins de halage.

Pour tous ces bateaux, il existait depuis le Moyen Age des droits de péage de ponts établis suivant la longueur des bateaux. La Révolution les supprima mais ils furent rétablis en l'an X (1801): ces taxes devaient être affectées au balisage, à l'entretien des chemins de

halage, des pertuis, des barrages ; etc... (les bateaux vides payant le tiers du prix), Parallèlement existait un droit de pilotage qui lui se calculait suivant le tonnage des bateaux et la difficulté du pont à passer. Les bateaux vides descendants étaient toujours exemptés.

Par ailleurs, Il semble qu'il ait existé à Maisons un péage pendant plus de 800 ans (le portus). A partir du 12<sup>ème</sup> siècle les documents le citant sont assez nombreux. On peut notamment dire qu'entre 1080 et 1309, grosso modo il y avait trois types de péage, regroupés plus tard sous le nom d'acquit : le péage pour traverser la rivière, le travers pour longer la rive, le pontonnage versé au batelier qui allait d'Andrésy au Pecq.

Quant aux riverains semblent-il, ils n'étaient intéressés que par le péage, c'est à dire le bac. Une ancienne coutume leur permettait d'utiliser ce bac, de jour, autant de fois qu'ils le voulaient (Cahiers du Vieux Maisons) –voir anecdote page 1 Le passeur faisait donc son travail presque entièrement gratuitement, travail dur et périlleux (courant, alluvions, épaves, etc...) plusieurs noyades sont signalées dans les registres paroissiaux au cours des siècles.



La circulation comme on peut le voir était donc incessante au bout des terres de la Vaudoire. Mais il ne faut pas imaginer ce spectacle comme des photos de cinéma muet, il devait y en avoir du bruit ! les bateliers qui se hélaiient, ou s'injuriaient, qui chantaient, les hennissements des chevaux et le claquement de leurs sabots sur les pierres des chemins, le cancanage des bandes de canards et d'oies, les mouettes, le clapotis des vagues et le bruit des chaînes des bateaux à l'ancre et le roulement des fûts, des colis, des marchandises que l'on chargeait...et les lavandières qui battaient le linge à longueur de journée dans les bateaux lavoirs...en chantant ou en s'invectivant.

A côté de sa fonction de transport (au 18<sup>ème</sup> siècle circulaient des bateaux appelés les besognes, à chateau arrière et qui pouvaient atteindre les 60 m de long), la rivière fut un intense lieu de vie avec les bacquiers, les pêcheurs, les meuniers, les paysans, les lavandières, les nombreux moulins qui étaient sur ses bords dont notre voisin, celui de Maisons. Ces moulins cessèrent leur activité dans la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, avec la canalisation de la rivière.

Les marchandises transportées étaient très diverses, étant donné le mauvais état des routes, le transport fluvial restait le plus sûr. Il y avait les grains, les fils écrus de lin et de chanvre, les toiles, les cordes, le poisson venant de Rouen, jusqu'au 18<sup>ème</sup> siècle et il est même mentionné au 15<sup>ème</sup> siècle des barges venant de Paris qui transportaient du sel de Guérande, à destination de Rouen.

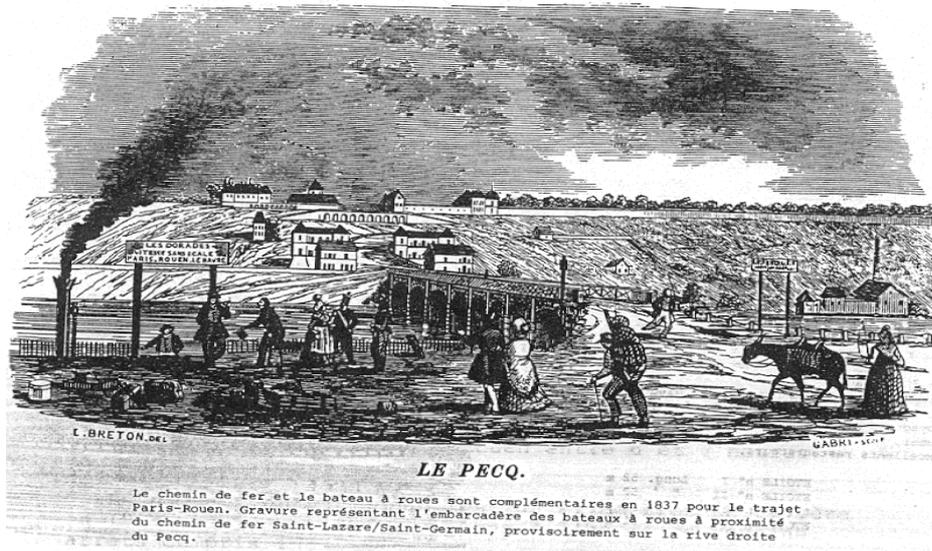
Le vin était la grande vedette de tous ces transports, ainsi que pour nous les pierres blanches de gypse dont les nombreuses carrières de la région faisaient l'exploitation (le port de La Frette était très actif : il n'a rien à voir avec le port actuel, à Corneilles, utilisé par l'usine de ciment Lafarge).

Pourtant les transports de marchandises étaient très convoités :les céréales qui approvisionnaient le port de Rouen étaient acheminées par bateaux et pendant les disettes, les habitants de nos rives se portaient en endroits difficiles et en cas de naufrage récupéraient les précieuses marchandises. Des bandes n'hésitaient pas non plus à attaquer les convois de barques qui furent souvent pillés et qui étaient surveillés de la rive par les gens d'armes du roi. En 1791, les municipalités de Triel et d'Andrésy se coalisèrent pour stopper des bateaux de seigle et de blé qui allaient à Rouen.

La pêche quant à elle était aussi bien présente sur nos rives, il ne faut pas oublier que les poissons de rivière aux variétés si nombreuses autrefois, occupaient une part importante dans l'alimentation des gens jusqu'au 19<sup>ème</sup> siècle et Paris était un marché particulièrement alléchant pour tous les pêcheurs de nos rives. Pêcheurs à la ligne, mais aussi pêcheurs au filet lancé des barques (à l'épervier), pêche à la nasse et aux grands filets déployés au travers de la rivière et qui ne pouvait se faire qu'après le coucher du soleil alors que tous les bateaux étaient garés. La réglementation en fut toujours rigoureuse et les ordonnances royales nombreuses



## Lorsque la Seine se prenait pour le Mississipi



1837

Nous venons de parler des bateaux transportant les marchandises, mais plus près de nous, il exista aussi un service de voyageurs et les habitants de La Vaudoire étaient aux premières loges pour se rendre compte de l'importance de ce trafic.

Les voyageurs allant de Paris à Rouen connaissaient les coches d'eau depuis le 17<sup>ème</sup> siècle. La vapeur, utilisée pour les marchandises dès le début du 19<sup>ème</sup> prit le relais :

*A partir de 1836 fut organisé un service régulier de bateaux à vapeur à roues à aubes pour les passagers entre Paris et Rouen – Les départs avaient lieu au quai d'Orsay – Le chemin de fer de Paris à St Germain ayant été inauguré le 25 août 1837, le lieu d'embarquement des passagers fut reporté au Pecq dès 1838 – (Le voyage de Paris au Pecq par le fleuve ne demandait pas moins de 4 heures. Il fut réduit à 35 minutes par le chemin de fer). Le départ s'organisait de la Gare St Lazare à 7h le matin et 35 minutes après, les voyageurs étaient sur le quai de la Seine d'où le bateau partait à 8 h avec arrêt à Maisons Laffitte, au lieu dit « Le Petit Hâvre », à peu près en bas de la rue de Paris(entre la rue de Paris et les piles du vieux moulin) – Il n'y avait pas moins de 18 escales entre Le Pecq et Rouen – Chaque voyageur avait droit à 25 kg de bagage – L'arrivée à Rouen se fait vers 18/19 heures.- le bateau parcourait donc les 200 km de rivière en 10 heures soit 20 km /heure arrêts compris.*

Voici le tarif du prix des places :

DE PARIS		1 <sup>res</sup>	2 <sup>es</sup>	DE ROUEN		1 <sup>res</sup>	2 <sup>es</sup>		
	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	
au Pecq.....	1	50	1	»	à Oissel et Elbeuf..	1	»	1	»
à Maisons-Laffitte..	2	50	2	»	à Pont-de-l'Arche..	2	50	1	50
à Conflans.....	3	»	2	25	à Poses.....	3	»	2	»
à Poissy.....	3	50	2	50	à Muets et St-Pierre.	3	50	2	50
à Triel.....	4	»	3	»	aux Andelys.....	4	»	3	»
à Meulan.....	4	50	3	50	à Gaillon.....	5	»	3	50
à Mantes.....	5	»	4	»	à Vernon.....	6	»	4	»
à Rosny et Rolle- boise.....	6	50	5	»	à Bonnières.....	7	50	4	50
à Vetheuil et La Roche.....	8	»	6	»	à Vetheuil et La Roche.....	8	50	5	»
à Bonnières.....	8	50	6	50	à Rosny et Rolle- boise.....	9	»	5	50
à Vernon.....	9	50	7	50	à Mantes.....	9	50	6	»
à Gaillon.....	10	»	7	75	à Meulan.....	10	»	6	50
aux Andelys.....	10	50	8	»	à Triel.....	10	50	7	»
à Muets et St-Pierre	11	»	8	25	à Poissy.....	11	»	7	50
à Poses.....	11	50	8	50	à Conflans.....	11	50	7	75
à Pont-de-l'Arche.	12	»	9	»	à Maisons-Laffitte.	12	»	8	»
à Elbeuf et Oissel.	13	»	9	50	au Pecq.....	12	50	9	»
à Rouen.....	14	»	10	»	à Paris.....	14	»	10	»
au Hâvre.....	24	»	16	»					
à Londres.....	64	»	43	»					

Ce pittoresque et très fréquenté moyen de communication dura une cinquantaine d'années dont 25 de pleine activité, mais il disparut , concurrencé par le chemin de fer.

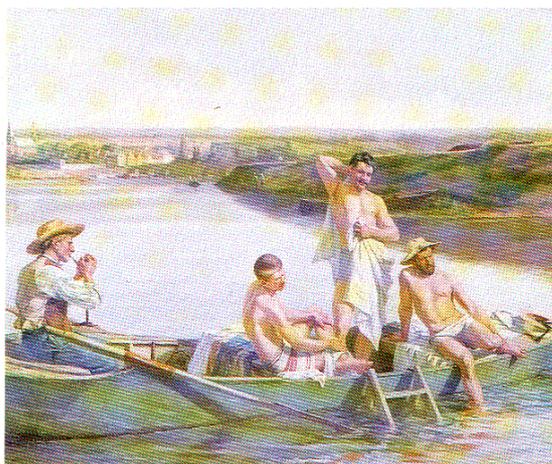
L'empereur Napoléon ,toujours lui, mort à Saint Hélène le 5 Mai 1821, ne se doutait pas que ses cendres seraient rapatriées en 1840 par ce moyen fluvial jusqu'à Rouen via Cherbourg et Le Havre (sur la Belle Poule), ses cendres furent transférées sur le bateau La Dorade III, escortée de dix autres bâtiments, ce voyage posthume événement considérable pour l'époque, amena la population sur les rives de la Seine : le 13 Décembre, la Dorade était à Mantes à 10 heures puis à Poissy et à 19 heures ce fut l'avant dernière halte à Maisons Laffitte (voir le tableau de Blanchard au Musée des Invalides) : notre empereur ne se doutait pas qu'il ferait malgré tout connaissance avec le pont qu'il avait ordonné. Le lendemain à 4 heures il était à Courbevoie et le 15 Décembre par un grand froid, ce fut la cérémonie des Invalides à Paris.



En ce qui concerne les loisirs et le canotage cher à Maupassant et à ses amis qui passèrent quelques étés à Sartrouville, seuls quelques rameurs exercés pouvaient s'aventurer au delà des barrières de Paris. Leur science s'appliquait à éviter les écueils de toutes sortes (souches, motteaux : (îlots formés de branches d'arbre), et il leur fallait négocier au mieux le passage des ponts dont le seuil était transformé en chute d'eau par l'étiage et les canots devaient souvent attendre pour naviguer l'ouverture d'un pertuis, au passage de la Morue notamment.

Malgré tout, les échouages sur les bancs de sable étaient fréquents et toutes ces difficultés rendaient la plaisance très contraignante au début, elle ne pouvait donc concerner qu'une minorité.

A partir de 1820 avec l'écluse de la Monnaie à Paris puis en 1840, les barrages de Bougival et d'Andrésy, la canalisation de la Seine transforme la rivière, les conditions de la navigation de plaisance évoluent et celle-ci devint le plaisir populaire par excellence, agrémenté par l'ouverture de guinguettes à Argenteuil, Bougival et La Frette.



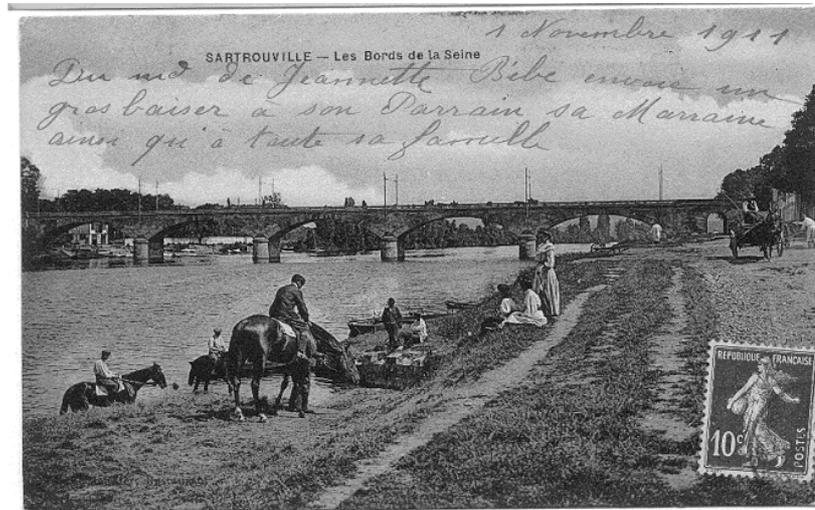
Meissonnier – Musée de Poissy



Au début du siècle, nos berges en pente douce, presque au ras de l'eau, favorisaient les promeneurs, et des pâturages qui existaient en bas des rues Jean Nicolle et Henri Dunant, (la pâture de la Vaudoire) les gardiennes de vaches, de chèvres, d'oies avaient tout le loisir de garder leurs bêtes tranquillement, assises dans l'herbe, sans crainte de la circulation. Le chemin qui longeait cette berge, n'appartenait qu'à quelques cyclistes téméraires qui outre ces paisibles animaux ne croisaient que les charbonniers de chez Trocelier (puis chantiers Lacroix, puis chantiers de la Seine (\*), en bas de la rue Léon Fontaine, qui, sur leur épaule, coincé par la tête déchargeaient le charbon des péniches, sac par sac, coiffés d'un chapeau de cuir bouilli : on les appelait les coltineurs.



L'estaminet Enginger en bord de Seine et les coltineurs déchargeant le charbon à la fin du siècle



Un petit estaminet « Au Vétéran » tenu par François Enginger (le grand père de Pierre), qui avait lui aussi quitté l'Alsace et les Prussiens de 1870 pour venir s'établir sur les bords de la Seine, leur permettait de se rafraîchir de temps en temps. Les chevaux s'abreuvaient et se baignaient dans l'eau encore limpide du fleuve sous l'œil des enfants coiffés de chapeaux de paille.

A la place de la maison actuelle du gardien du gymnase, il y avait quelques vieilles demeures, dont une laiterie, et après la maison de l'Octroi, le passage sous le pont se faisait par une arche de pierre étroite, l'ancienne arche de halage, sous laquelle, les enfants, (je m'en souviens) « jouaient à l'écho » ... Tout ceci disparut, pulvérisé, en 1944.



la berge en 1944

Le long de cette promenade champêtre, une baignade s'ouvrit avant la guerre, à peu près en bas de la rue Jean Nicolle. Elle eut ses heures de succès avec un club qui était bien connu des Sartrouillois : les Tritons. Nombreux étaient ceux qui allaient se détendre dans ce modeste bassin où l'eau était encore propre. Elle fut elle aussi anéantie par les bombardements et malgré une timide tentative de remise en état après la guerre, elle disparut et de toute façon, la pollution et la circulation grandissante ne lui auraient sans doute pas permis de renaître.

Les barques particulières pourtant étaient toujours amarrées à des petits pontons et se balançaient quelque fois très fort, lorsque des péniches qui passaient, se prenant pour des paquebots, les drossaient le long de la berge et les soirs d'été les jeunes du quartier se réunissaient et ceux qui le pouvaient traversaient le fleuve sous les étoiles pour aller faire des feux de camp dans l'île en face, l'île aux vaches, (où sont les tennis), où il y avaient des vaches noires et blanches durant toute la belle saison, qui arrivaient en bac par le petit bras de Maisons.

Mais la circulation grandissait de semaine en semaine : la suppression au début des années 60 du petit pont-levis de bois à la hauteur de la rue Bordin, qui se levait pour la mise à l'eau des jolis bateaux du Chantier Jouët (il fallait descendre de son vélo et attendre la fin de la manœuvre – Quelles belles images !) puis la disparition du chantier lui-même en 1964 (Résidence Stéphanie) qui avait succédé en 1920 aux chantiers Blondeau, (\*\*) firent que plus rien n'arrêtait les camions de charbon, ceux de la Serpaic qui venaient de Montesson avec leurs panneaux préfabriqués pour la construction des immeubles-tours de la région, les camions de toutes sortes et les voitures particulières aussi dont le nombre grandissait de jour en jour.

Les crues qui malgré les travaux continuaient à ponctuer régulièrement la vie des berges avec plus ou moins d'importance, et cette circulation croissante appelaient l'urbanisation de cette portion de rive :

**- La digue devenait indispensable, elle fut construite de 1965 à 1967 et changea radicalement notre approche du fleuve.**

Les riverains virent leur vision limitée à une barre de terre et de pierre qui, si maintenant, se pare de fleurs et d'arbustes, était désespérément triste au départ. Les beaux arbres auxquels les petites barques s'accrochaient ont disparu pour la plupart et le quai de Seine et le Quai du Pecq, artères asphaltées sont devenus des boulevards qu'il convient de traverser avec prudence.

Il faut dire aussi que la vue sur le fleuve est toujours aussi belle et aussi paisible au rythme des saisons. La douceur de ce paysage n'avait pas échappée aux peintres de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, et si le trafic des péniches, un peu réduit ces dernières années, reprend actuellement, des bateaux de promenades ont fait leur apparition et peuvent vous emmener jusqu'à Rouen... ou moins loin, jusqu'à Conflans ou même La Frette...

La digue est une promenade qu'il serait plaisant d'emprunter s'il ne fallait pas sans cesse regarder ses pieds pour éviter les désagréables rencontres des « marquages » de nos amis à quatre pattes. Elle s'est modifiée en presque 40 ans d'existence, la végétation y est abondante et variée, mais les travaux de consolidation et d'entretien s'avèrent plus que jamais nécessaires.

De jolis petits bateaux de plaisance se laissent admirer à la belle saison, et quelques skieurs courageux, s'amuse à glisser sur ce beau plan d'eau que nous retrouvons nombreux chaque année avec plaisir à l'occasion du maintenant très connu Triathlon.

..

Françoise DENAIS  
2002

-(\*) – le chantier Connesson/Worex des bords de Seine n'existe que depuis 1936

-(\*\*) – l'histoire des chantiers navals de Sartrouville mérite plus que ce simple rappel : ils ont fait à eux seuls l'histoire des bords de Seine pendant des décennies.

*Ci-joint texte de Guy de Maupassant figurant dans l'ouvrage des Editions Valhermeil :  
**La Frette sur Seine** qui, s'il ne concerne pas directement notre portion de rive,  
rappellera bien des souvenirs à nombreux d'entre nous.*

C'est dans le quotidien *Le Gaulois* du 29 avril 1881 où Maupassant assurait une collaboration sous forme de contes et de chroniques que l'on trouve un article intitulé *Propriétaires et lilas*<sup>a)</sup>.

*En face du parc de Maisons-Laffitte, entre le village de Sartrouville et le hameau de La Frette, s'étend un petit coteau qui suit le cours de la Seine et s'arrondit avec le fleuve. Cette colline, toute verte le reste de l'année, semble aujourd'hui teinte en violet, et quand on se promène à son pied une odeur délicieuse et forte vous pénètre, vous grise, car c'est là qu'on cultive tous les lilas qui embaumeront Paris dans quelques jours. On y cultive les lilas comme les asperges à Argenteuil, comme la vigne en Bourgogne, comme les blés ou les avoines en Normandie. Ce sont des champs en pente, plantés d'arbustes, maintenus à une taille égale, et sur toute la surface du coteau, s'étend à présent une nappe de bouquets à peine ouverts, que des moissonneuses commencent à cueillir, qu'elles nouent en gerbes et envoient chaque nuit à la halle aux fleurs\*. De petits chemins se perdent au milieu de ces buissons parfumés et parfois une épine épanouie semble une boule de neige au milieu de*

*la côte violette. Dans quinze jours, toute la récolte sera faite et les buissons déflorés n'auront que leur feuillage vert où quelques grappes tardives se montreront encore de place en place.*

*Par un jour de soleil, rien de plus curieux, de plus charmant, que ce coteau garni de lilas, d'un bout à l'autre. Là seulement, ceux qui ne connaissent pas le Midi, la patrie des parfums, apprennent ce que sont ces senteurs exquises et violentes qui s'élèvent de tout un peuple de fleurs semblables, épanouies par toute une contrée. Là, dans la tiédeur d'une chaude journée, on peut éprouver cette sensation rare, particulière et puissante, que donne la terre féconde à ceux qui l'aiment, cette ivresse de la sève odorante qui fermente autour de vous, cette joie profonde, instinctive, irraisonnée que verse le soleil rayonnant sur les champs ; et on voudrait être un de ces êtres immatériels et champêtres inventés par les vieilles mythologies, un de ces faunes que chantaient autrefois les poètes.*

a) La Pléiade-Maupassant. Contes et nouvelles (T.I).  
Notes de L. Forestier.

\* C'est une pratique qui subsistait encore jusque dans les années 30.

- Quelques dates de crues célèbres relevées dans l'ouvrage de M.ROCA  
d'après un précis d'histoire établi en 1934 par Monsieur Jules Dugue :

522 - 1196 - 1206 - 1232 - 1296 - 1306 - 1325 - 1375 - 1399 - 1407 (+ gel) - 1414 - 1421 -  
1426 - 1427 - 1431 - 1432 (+ gel) - 1438 - 1442 - 1460 - 1480 - 1484 - 1486 - 1497 - 1565  
(+ gel) - 1616 (+ gel) 1637 (+ gel) - 1709 (+ gel) - 1740 - 1784 - 1789 (+ gel) - 1873 - 1876 -  
1910 - 1924...

- D'autres dates plus proches de nous, indiquées par le Service d'Annonce des crues (Direction Régionale de  
l'Environnement Ile de France - station de Chatou) : 1924 - 1945 - 1955... et bien sûr : 2001

...

## BIBLIOGRAPHIE ET REMERCIEMENTS

- Jean STERN ..... Le Château de Maisons - 1934
- M.CLOZIER ..... Instituteur  
Monographie rédigée à la demande de l'Inspection  
Académique de Versailles  
Réalisée avec le concours de M.FOULON Maire  
et de M. Jean NICOLLE ancien Maire 1899
- Paul GUEROT ..... Maire de 1914 à 1919  
Souvenirs historiques de Sartrouville  
et de ses environs à travers les siècles - 1928
- Georges POISSON ..... de Maisons s/Seine à Maisons Laffitte
- Paul DHERS ..... Maisons Laffitte depuis ses origines
- Adolphe ROCA..... Président de l'Association des Amis de l'Histoire de Sartrouville  
Récits et anecdotes sur l'évolution  
d'un village en banlieue parisienne  
à travers les siècles
- Bernard LE SUEUR ..... Histoire fluviale de la batellerie à Conflans Ste Honorine
- Jacques BARREAU ..... Conseiller Municipal de Maisons Laffitte  
Maisons Laffitte Magazine
- Les Cahiers de la Batellerie
- Les Cahiers du Vieux Corneilles
- Les Cahiers du Vieux Maisons
- Robert GROGNET ..... Crédit photos conflit 39/45
- Diverses informations non datées (1970/80 ) et non signées parues dans des bulletins  
municipaux ou paroissiaux
- Editions du Valhermeil..... La Frette Sur Seine un Village en Ile de France

et nos amis Gérard BLONDEAU (dont la famille est si anciennement connue à Sartrouville)  
et Christian FALCONNET, notre spécialiste ès chemin de fer

L'Association des Riverains du Quartier de la Mairie pour qui cette plaquette a été réalisée remercie  
la Municipalité de Sartrouville dont la subvention a permis l'édition ces pages.