



suresnes • fr

au FIL DE L'EAU

l'esprit
de découverte



L'ÉVOLUTION DU PAYSAGE

Historiquement, les coteaux suresnois qui dominent la Seine, créés par l'érosion, ont été investis très tôt : pour le travail avec les vignes et l'agriculture, pour le plaisir avec des lieux de villégiature, puis des promenades tandis que le village s'établissait près des berges, au débouché du bac.

Dès le 18^e siècle, les grands propriétaires parisiens construisent des « campagnes » au bord de la Seine ou sur les pentes du mont : propriété Salomon de Rothschild près de Puteaux, châteaux de Suresnes, de la Source, de la Grève, des Landes...

À la même époque, Suresnes sert de lieu de passage pour les fidèles se rendant en **pèlerinage au Mont-Valérien**. Celui-ci, créé à l'instigation d'Hubert Charpentier en 1634, attire de nombreux pèlerins jusqu'à sa suppression pendant la Monarchie de Juillet.

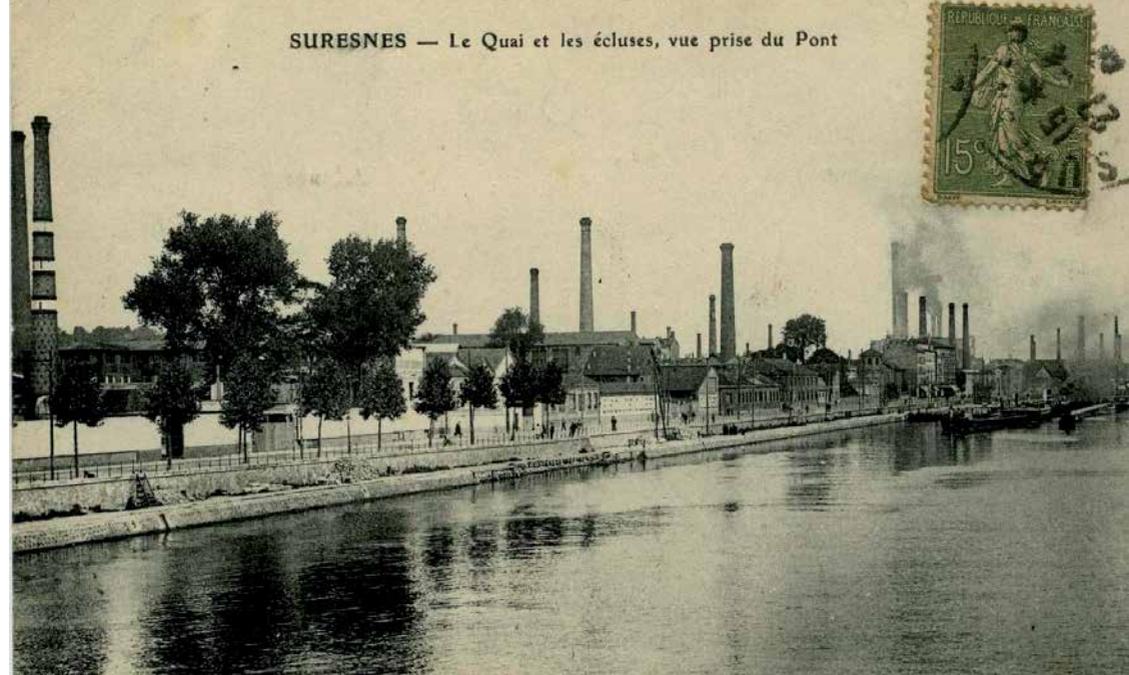
Ce paysage bucolique se transforme profondément dans la seconde moitié du 19^e siècle avec l'arrivée du chemin de fer et l'aménagement du fleuve par la construction du barrage et des écluses. L'amélioration des moyens de transport favorise l'implantation d'usines en bord de Seine, tant à Suresnes que dans les communes voisines.

Le bac



Ces paysages industriels, aux ponts métalliques, aux cheminées d'usines, inspirent fortement les peintres impressionnistes.

SURESNES — Le Quai et les écluses, vue prise du Pont



usines en bord de seine

Le mouvement d'urbanisation ne fait que s'accroître entre les deux guerres. C'est à cette époque que les usines commencent à être délocalisées, ce qui libère d'immenses parcelles au bord du fleuve, aujourd'hui occupées par des locaux d'habitation collective ou des bureaux. Depuis la seconde guerre mondiale, Suresnes a vu modifier encore une fois son paysage urbain, qui ne devrait plus connaître de grands changements.

TRAVERSER ET NAVIGUER

Au 18^e siècle, trois îles existent en face de Suresnes : l'île au Mair (ou Mer) d'une surface de 50 hectares, l'île du Bac de 10 hectares et le Motteau beaucoup plus petit. Ces îles se soustraient avec le temps au Bois de Boulogne.

Durant plusieurs siècles, le seul moyen de traverser la Seine est un bac. Attesté par un acte du 21 février 1590, l'existence du passage d'eau perdure jusqu'au début du 19^e siècle. En 1819, un arrêté préfectoral autorise la vente du vieux bac « reconnu hors d'état de faire le service du passage d'eau ». Ce bac se composait de plusieurs embarcations de tailles variées « bacs, bateaux et

batelets» destinées au passage des piétons, cavaliers, carrosses ou charrettes. **Les passeurs n'étaient pas admis à exercer leur métier sans donner de sérieuses garanties** : leur valeur professionnelle garantissait la sécurité des usagers. En 1810, le préfet s'inquiète auprès du maire de l'ébriété du passeur qui met la vie de ses passagers en danger. **Le bac disparaît pour être avantageusement remplacé par un pont suspendu.**

Ce pont, inauguré le 24 avril 1842, est envisagé dès 1829 et sa construction débute en 1840. Large de 7 mètres, il est constitué de trois travées reposant sur des piles à 10 mètres au-dessus du niveau des basses eaux. **Il est malheureusement incendié lors de la guerre de 1870 pour entraver l'approche des Prussiens vers Paris.** Remplacé provisoirement par un pont de bateaux, celui-ci est détruit après le départ des troupes ennemies. Un second pont de bateaux relie ensuite Suresnes à la capitale. Entre 1873 et 1874, un nouveau pont est construit, mesurant 11 mètres de large, constitué de trois arches, d'un tablier métallique et non plus en bois de chêne comme précédemment. Se révélant rapidement insuffisant, il est élargi à 17,55 mètres entre 1897 et 1901.

Le pont de 1874



Le sculpteur Frémiet, élève de Rude, conçoit et exécute les attributs et les griffons qui décorent les candélabres. Jugé dangereux et insuffisant, il est remplacé en 1950, après une interruption des travaux due à la guerre. **Le pont actuel, large de 30 mètres, se trouve dans l'axe de la route de Versailles, actuel boulevard Henri Sellier.**

La navigation sur la Seine est jadis fonction de l'état de la rivière : les fonds sont irréguliers. Les engins de pêche fixes obstruent parfois les passes navigables, obligent à de fâcheux détours. Les bateaux à fond plat, les chalands, sont tirés par des attelages de chevaux de trait utilisant des chemins de halage souvent en très mauvais état. Ils s'arrêtent au « Port aux vins », qui comme son nom l'indique sert à embarquer la production viticole destinée à la capitale. Un autre arrêt au Val d'Or permet aux moutons venus de Champagne d'être débarqués pour aller pâturer sur les coteaux de la Fouilleuse.

La Seine, fleuve calme et de faible pente n'est navigable qu'une partie de l'année. Les crues hivernales empêchent toute navigation, de

même que la sécheresse en été. **La construction du barrage et des écluses apporte une solution à cette question de navigabilité.**

Un **premier ensemble barrage-écluse** est édifié entre 1864 et 1869 sur l'initiative du baron Haussmann. Des péniches à fort tirant d'eau peuvent alors circuler. Afin d'améliorer encore la circulation fluviale entre Paris et Rouen, une seconde écluse est construite entre 1880 et 1885, empiétant sur le chemin de halage et imposant le déplacement de la maison de l'éclusier.



remorqueur
et CHALANDS

Les inondations de janvier 1910, les plus spectaculaires du 20^e siècle, imposent de nouveaux travaux afin de réguler le cours du fleuve et éviter à l'avenir une telle catastrophe. **Le nouveau barrage, que l'on peut voir encore de nos jours, est établi de façon à être manœuvré rapidement et par un minimum de personnes.** Les aménagements alors réalisés suppriment un bras de Seine, entre l'île de la Folie et le bois de Boulogne, lieu de prédilection pour la pêche. Cet ouvrage, électrifié, peut aussi être manœuvré à la main en cas de nécessité. L'opération prend alors beaucoup plus de temps que les deux heures prévues. Les travaux, terminés en 1933, ont duré trois ans. À la fin des années 1960, l'augmentation du trafic et l'apparition de grands convois nécessitent la construction de **la grande écluse**. Elle est la plus longue et la plus large des trois ; située plus au centre du bras, **elle permet le passage de barges très importantes.**

Le Passage
écluse

D'abord commerciale, la navigation sur la Seine a aussi vu les heures de gloire du transport de passagers, avec les « Hironnelles parisiennes » en 1873 puis la « Compagnie générale des Bateaux parisiens » à partir de 1885. Ces bateaux à vapeur destinés à accueillir 300 passagers environ accostent en aval du pont. **Ils permettent de**





TOILE DE H. BRÉMONT
(DÉTAIL)

traverser Paris et de rejoindre Charenton. Les départs ont lieu toutes les heures. La foule est nombreuse l'été au retour des courses ou de revue à Longchamp ainsi que les jours de fêtes à Suresnes. La concurrence des transports routiers et ferroviaires fait baisser la fréquentation et la première guerre en fit cesser le trafic. Toutefois, le gouvernement en assure les frais d'exploitation pendant un temps afin de permettre aux ouvriers de gagner les usines de Billancourt. Rachetés après la guerre par la STCRP*, **ces bateaux disparaissent définitivement en 1933.** Durant les grèves de 1995, ce mode de transport retrouve pour un temps son heure de gloire.

* Société des Transports
en Commun de la
Région Parisienne

Actuellement à l'étude, le **projet Voguéo** assurera un service public de transport en commun par navette fluviale sur la Seine d'ici quelques temps.

LES LOISIRS EN SEINE

Sous l'Ancien Régime, les revenus de la Seine appartiennent aux abbés de Saint-Denis. À l'époque, **la pêche** se pratique soit à l'aide d'installations fixes, les « gords », soit au fil de l'eau en utilisant des engins mobiles: lignes, filets ou nasses. De nombreux Suresnois exercent cette profession, malgré les règles sévères édictées par les seigneurs - abbés.

Il y a des pêcheurs professionnels jusqu'en 1870. Ces derniers fournissent en poisson frais les nombreuses guinguettes situées sur les berges de la Seine qui attirent les turfistes de Longchamp. Aujourd'hui, seuls les amateurs de pêche taquinent le poisson le long des berges.



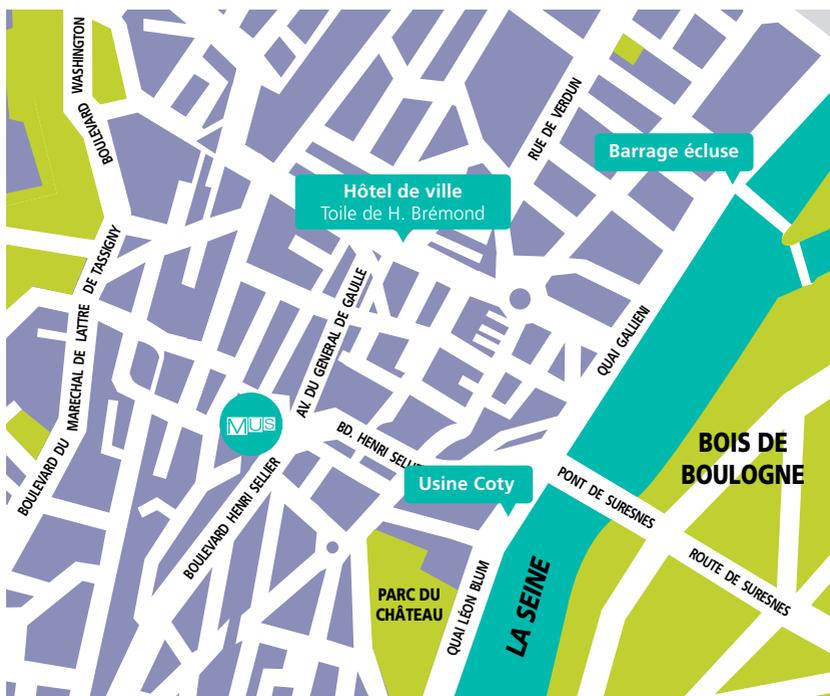
Baignade en BORD
DE SEINE

La Seine a aussi fait le bonheur des amateurs de baignade. Des bassins ont été installés en 1928 au niveau de l'actuel Parc du Château et des cabines et douches aménagées dans une péniche. Ces baignades sont ensuite déplacées côté bois de Boulogne après la guerre. La pollution des eaux de la Seine provoque la désaffectation du public pour ceux-ci qui sont finalement interdits par un arrêté de police du 24 juillet 1964. Près de ces bassins, face à la rue Frédéric Clavel, la municipalité fait construire en 1929 une tribune « olympique » qui permet au public d'admirer **les régates et joutes à la lance régulièrement organisées lors des fêtes locales.** Ces joutes remontent aux années 1860 et s'accompagnent au 19^e siècle d'un feu d'artifice tiré des berges de la Seine dans le bois de Boulogne. En 1875, la mairie fait illuminer le barrage, les écluses et le pont pour **la fête du premier dimanche de juillet.**

En 1881, en raison des travaux de l'écluse, le préfet de police précise que « les joutes ne pourront avoir lieu qu'en amont du pont, au droit du nouveau port, et que toutes les mesures doivent être prises pour qu'il ne résulte aucun accident du voisinage des bateaux Hirondelles. »



MUS/ Musée d'histoire urbaine et sociale de Suresnes
1 place de la gare de Suresnes Longchamp - 92150 Suresnes
tél. : 01 41 18 37 37 - fax : 01 41 18 16 76 - suresnes.fr



Document réalisé par le **MUS/Musée d'histoire urbaine et sociale**
et la **Direction de la Communication** de Suresnes.
Les illustrations sont issues des collections du Musée (éditions F. Fleury ; CLC ; EM).
Conception graphique : **Studio Agnès Cappadoro**

