

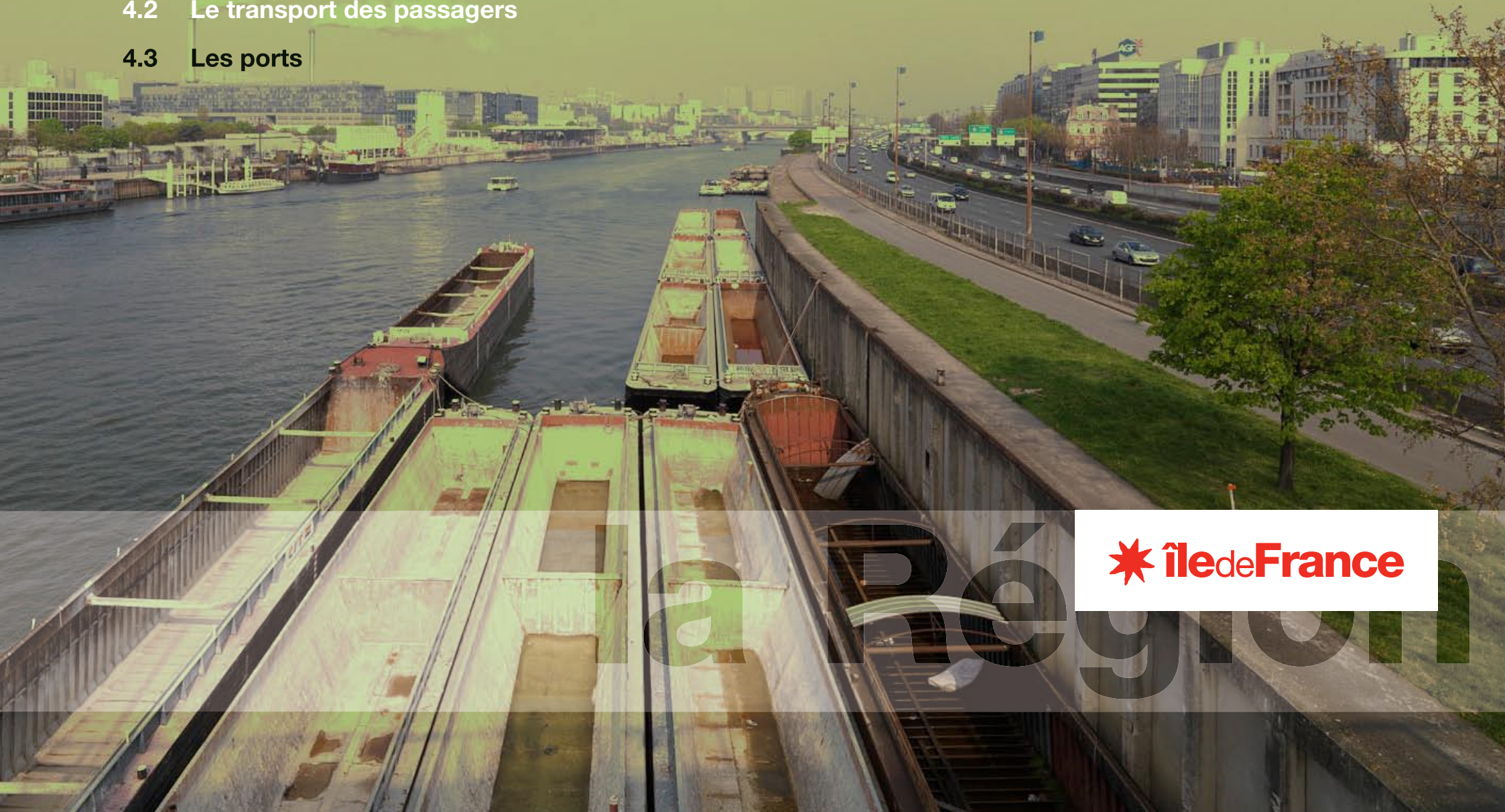
La Seine en amont de Paris

4. La navigation et ses ports

4.1 Le transport des marchandises

4.2 Le transport des passagers

4.3 Les ports



 **île de France**

la Région

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 apparition 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



[5]

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

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

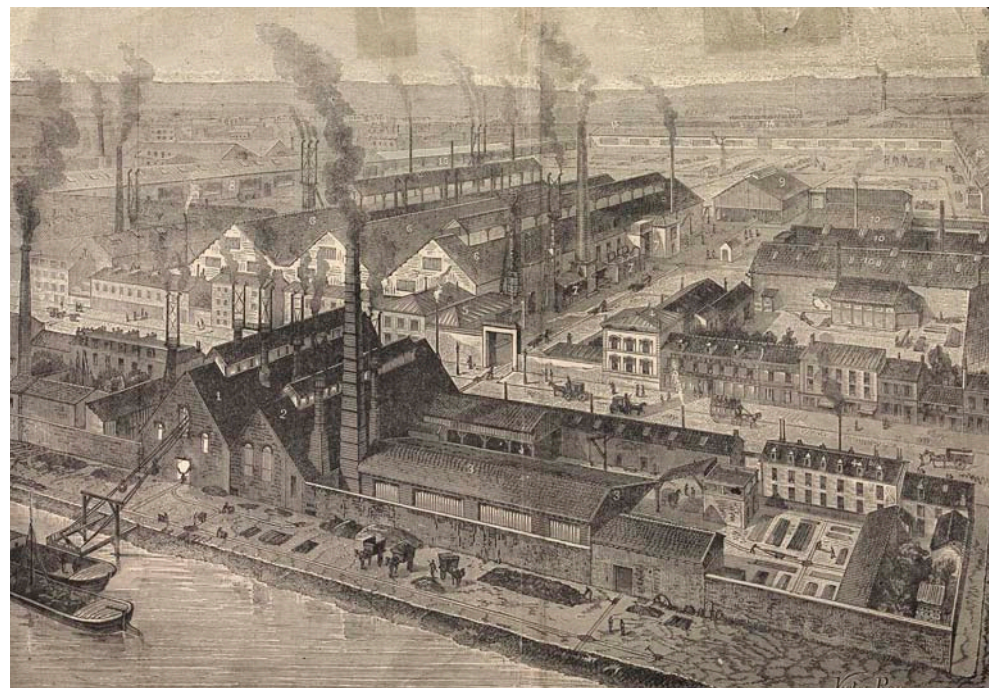
à la charte. Le rôle de cette dernière est d'informer le public des avantages du trafic sur voie d'eau et de l'utilité des implantations portuaires en agglomération. Les installations y sont repensées, telles celles toutes récentes du port d'Ivry, dont la réhabilitation complète répond à la volonté de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

Le port d'Ivry

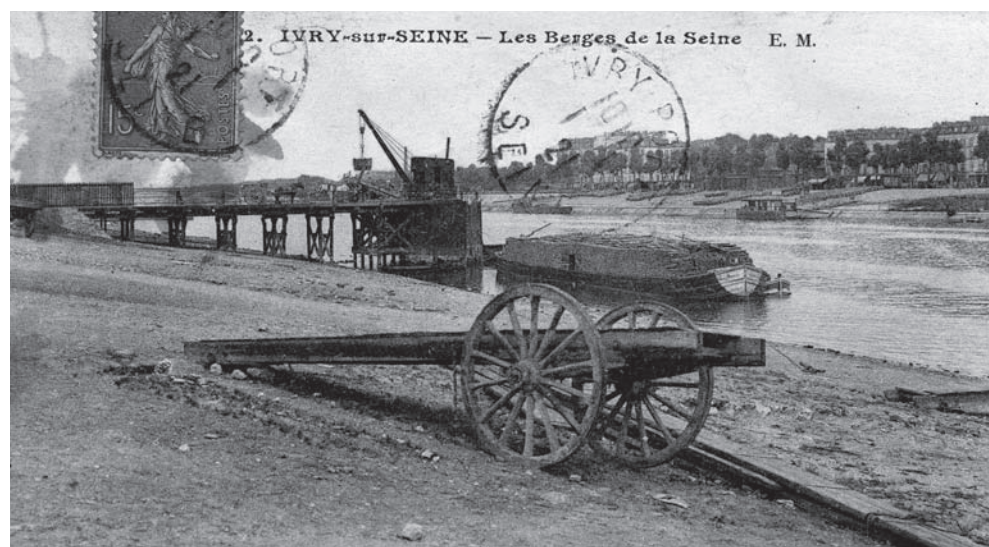
Dès le XVIII^e siècle, des projets de canaux sont élaborés pour désencombrer le trafic fluvial dans Paris et en détourner une grande part. Rive droite de la capitale, le réseau de canaux et bassins effectivement réalisé est opérationnel en 1825. A cette époque, M.J. Cordier, inspecteur divisionnaire 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].

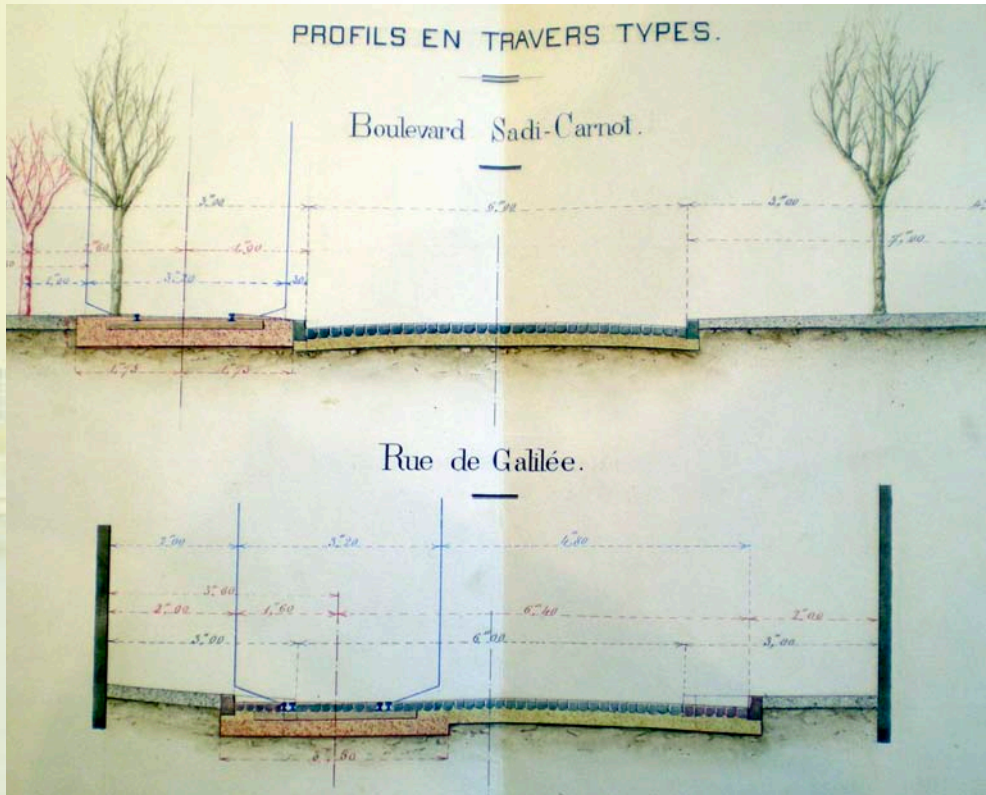
Parallèlement Ivry réclame également une gare sur la ligne du Paris-Orléans. Finalement, à partir de 1893, le projet d'une gare d'eau est élaboré, gare qui pourrait être raccordée à la ligne de chemin de fer. De son côté, la compagnie du PO projette une gare de voyageurs ainsi qu'une gare de marchandises 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]



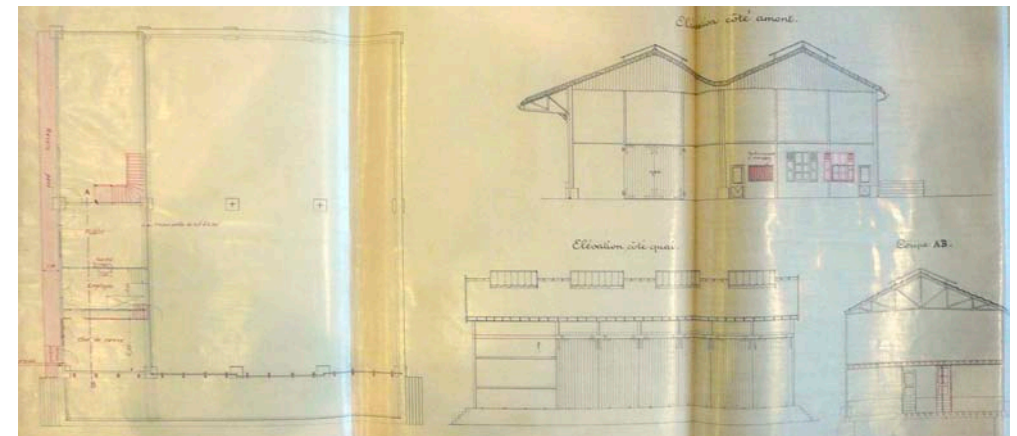
[8]

terre-plein de plus d'un hectare et d'un hangar de 400 m² [10] est équipé de deux grues roulantes à vapeur d'une puissance de 1 500 kg chacune et d'un pont bascule (plateforme de pesage) mis en place en 1902. La Chambre de Commerce de Paris, bénéficiaire de la concession de tout l'outillage du port en confie la gestion à l'entrepreneur Mourer qui possède déjà toutes les grues du port de Charenton sur la rive opposée, ainsi que d'importants entrepôts. Ce dernier n'a donc pas beaucoup

d'intérêt au succès de la gare d'eau d'Ivry. Le trafic n'augmente pas dans les proportions attendues bien qu'en 1902, la Compagnie du PO demande une révision de l'ordonnance qui régleme l'exploitation de la voie de raccordement (de midi à 2 h ou de 18h à 8h le matin). En 1903, la Chambre de commerce de Paris reprend la gestion des installations qui sont peu à peu améliorées (pose de nouvelles voies, mise en place d'une troisième grue...) [4].

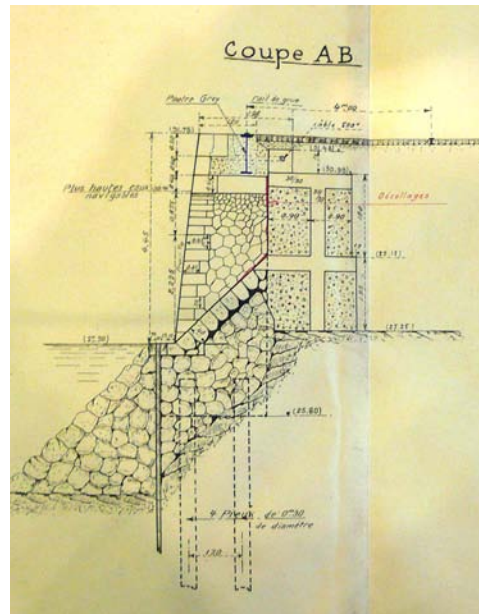


[9]

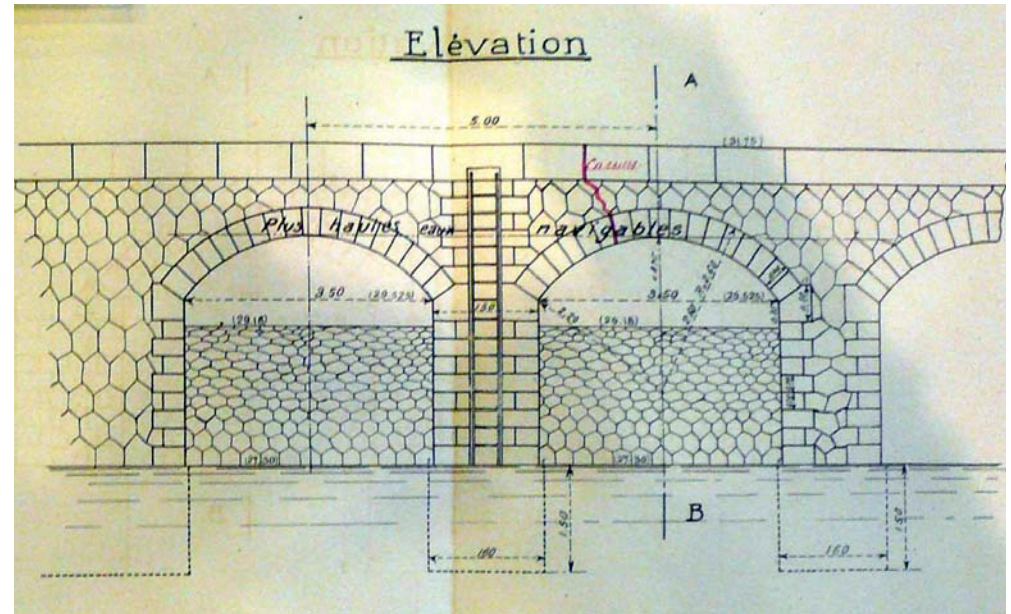


[10]

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].



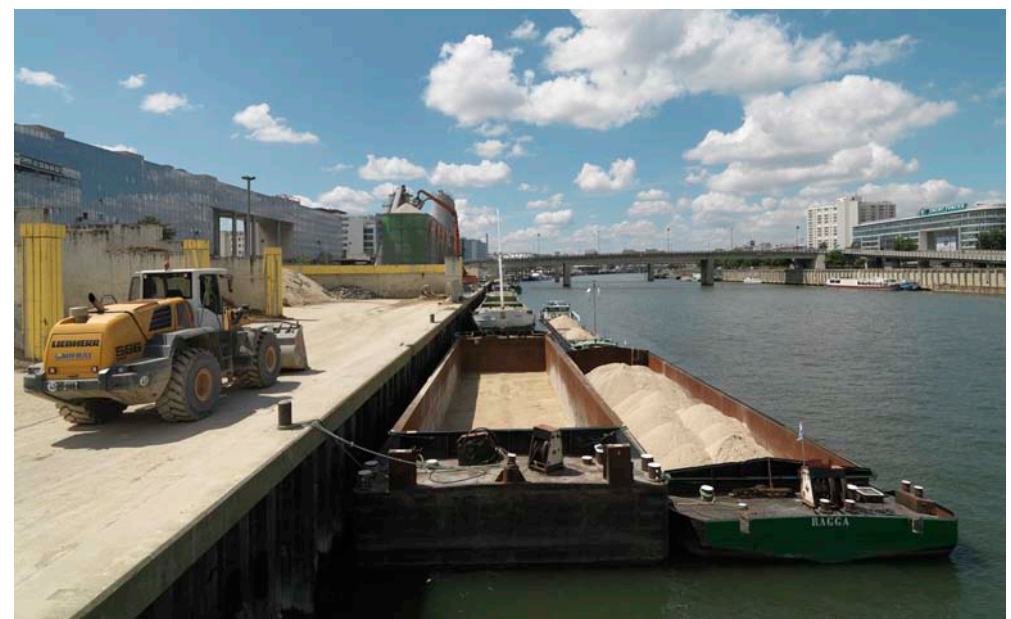
[11]



[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 Vogueo.

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]

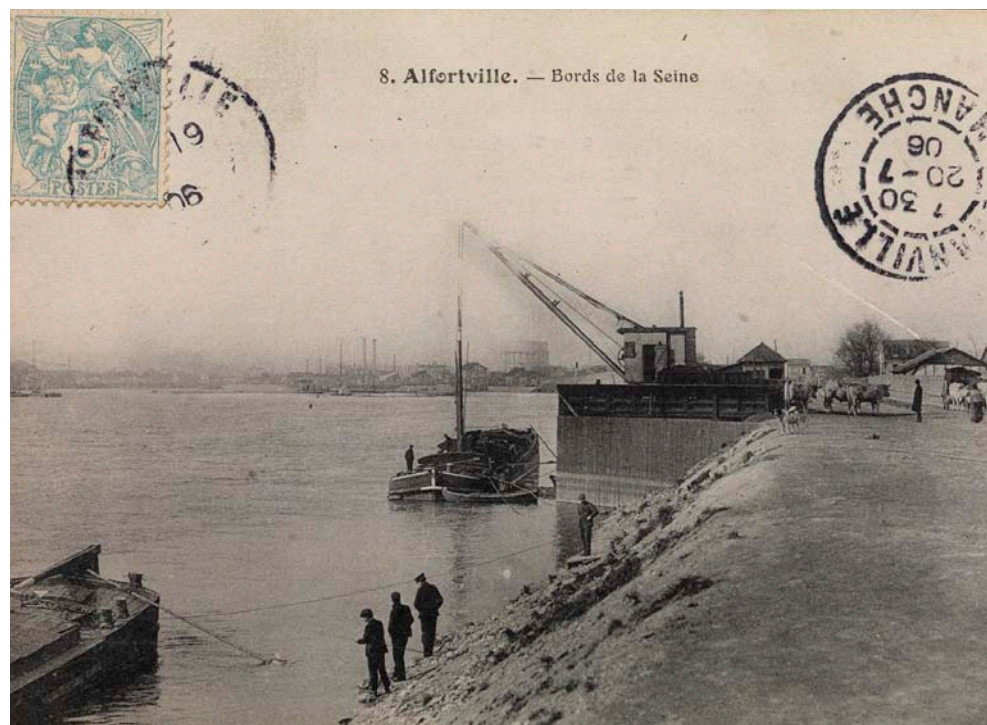
Le port d'Alfortville

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,

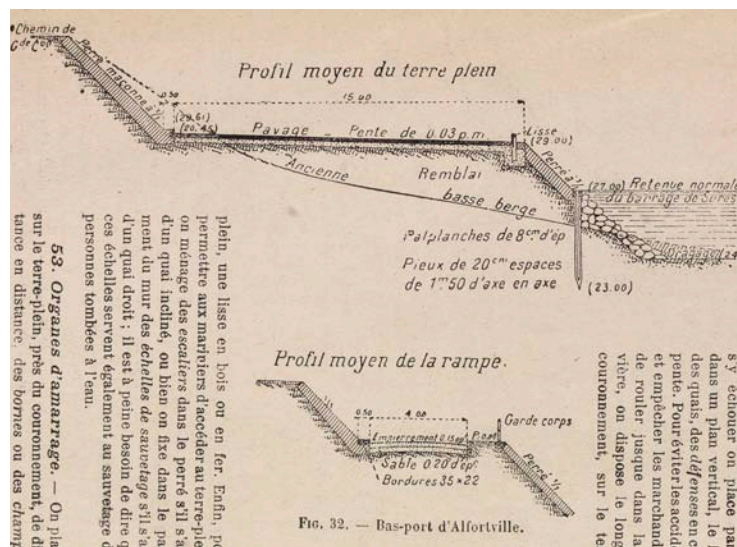


[16]

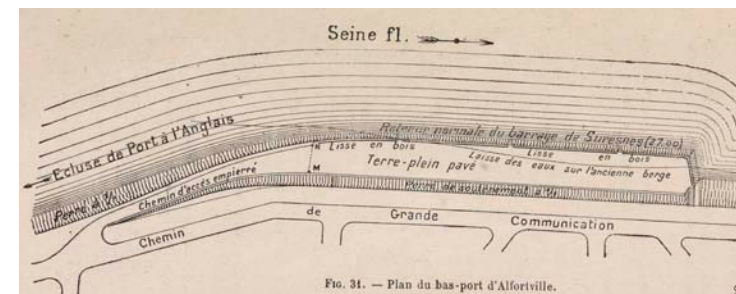
- Enfin, l'estacade de la Compagnie Fresne qui représente à elle seule environ 2/3 du trafic sur la commune (évacuant quasiment la totalité des vidanges parisiennes, la société les retraite notamment dans son usine d'Alfortville en fabricant du sulfate d'ammoniaque).

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]



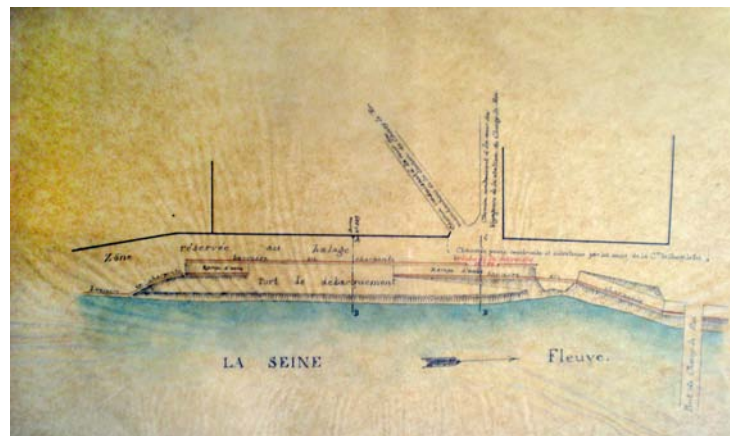
[22]

Le port de Choisy-le-Roi

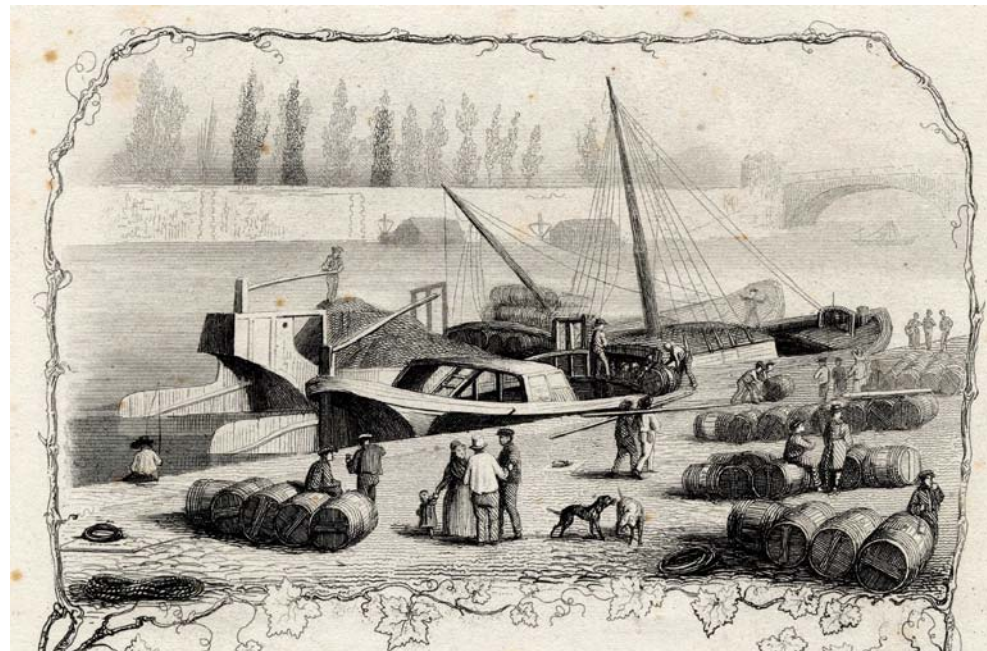
Un règlement du port datant de 1822 nous apprend comment s'organise le trafic au début du XIX^e siècle. Les marins qui souhaitent y décharger leur marchandise doivent d'abord se faire enregistrer et attendre leur tour rive droite. Arrivés au port, implanté rive gauche en aval du pont, ils montrent leur 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 marins 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]

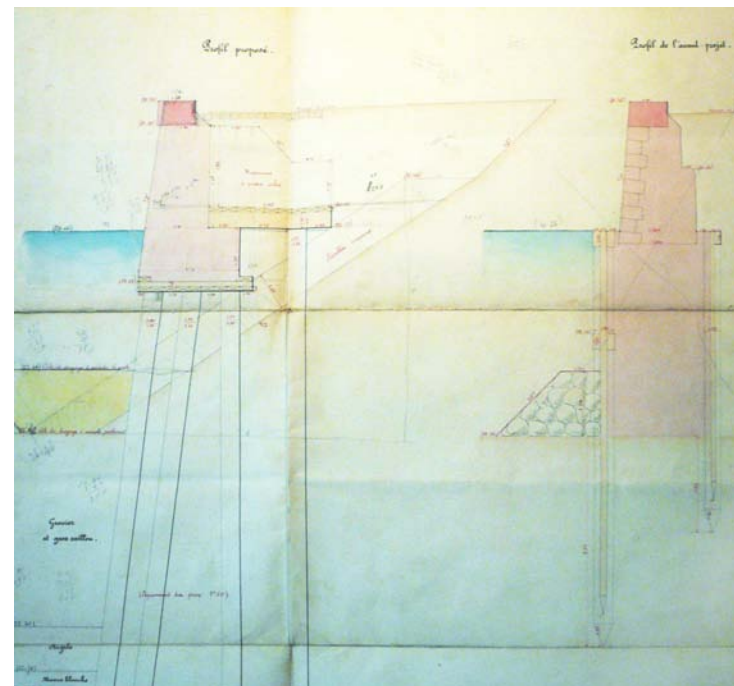


[24]

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. Destiné 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-Saint-Georges



[30]

Des vestiges archéologiques mis à jour à l'embouchure de l'Yverre attestent d'une activité portuaire dès l'origine de l'occupation du site. Le port de Villeneuve est ensuite régulièrement attesté depuis le Moyen Âge. Il demeure implanté près du village, à la confluence de l'Yverre. 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'Yverre, 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-pro-

jet, 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