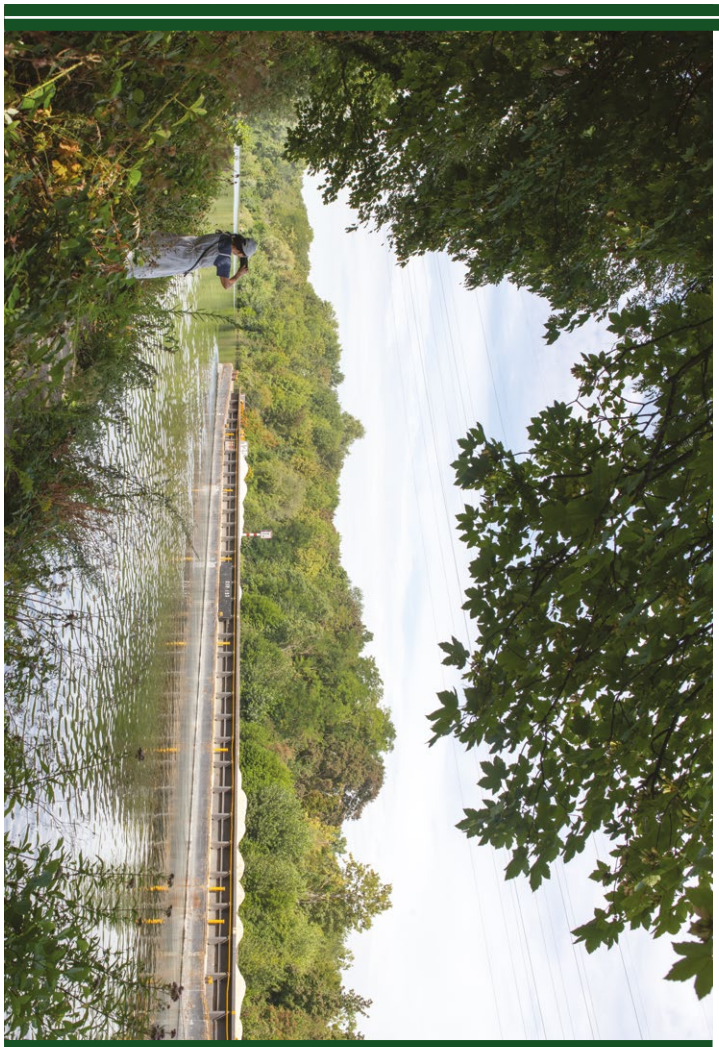


5 La Seine à Nanterre
Le fleuve entre industrie et paysage

Une collection imaginée et réalisée par les CAUE d'Ile-de-France

Archipel Francilien

Petits guides de voyage en Ile-de-France

Archipel francilien
Petits guides de voyage en Île-de-France

Une collection créée et inaugurée dans le cadre des Journées Nationales de l'Architecture le dimanche 18 octobre 2020.

Les Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) d'Île-de-France vous proposent, avec le soutien de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Île-de-France, 8 voyages d'architecture. Chaque voyage vous emmène dans une exploration documentée, visuelle et sonore, à mener seul·e ou accompagné·e.

Les CAUE sont des organismes départementaux, créés par la loi sur l'architecture de 1977. Ils ont pour vocation la promotion de la qualité architecturale, urbaine, paysagère et environnementale.

L'ensemble du programme et tous nos guides sont mis à votre disposition sur www.archipelfrancilien.fr et www.caue-idf.fr

La Seine à Nanterre
Le fleuve entre industrie et paysage

Se déployant sur plus de 770 km, la Seine imprègne l'identité des lieux qu'elle traverse donnant à voir des paysages contrastés, façonnés par les différents usages du fleuve. Industries, habitations et loisirs jalonnent ses berges, révélant parfois des territoires insoupçonnés où la nature conserve ses droits. Du pont de Chatou (Rueil-Malmaison) au pont de Bezons (Colombes), le parcours emprunte la voie de l'ancien chemin de halage. Longeant la Seine à Nanterre, il suit l'actuelle promenade bleue restaurée et aménagée à l'initiative du Conseil départemental des Hauts-de-Seine. C'est à la découverte de cette Seine industrielle et paysagère que vous convie ce guide.

Durée et longueur du parcours : 3 h — 6 km
Départ : Pont de Chatou, à 10 min à pied de la gare de Rueil-Malmaison (RER A)
Arrivée : Pont de Bezons, à 5 min à pied de la station « Parc Pierre Lagravère » (Tramway T2)
Parcours à pied ou à vélo

Scannez le QR code pour accéder à des témoignages sonores inédits 🔊 et des contenus bonus ➕ : cartes anciennes, images d'archives, vidéos et plus encore sur www.archipelfrancilien.fr

Les journées nationales de l'architecture

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Les c|a.u.e d'Île-de-France

CAUE_92

Photographies originales, Martin Argyrogio
Conception sonore, Fanny Rahmouni
Conception graphique, Geoffrey Saint-Martin
Impression, Decombat
Images, CAUE-IDF, Archipel francilien,
2020 © Martin Argyrogio

1 ➕ Île des Impressionnistes
Point de vue au pied du pont de Chatou

L'inauguration en 1837 de la ligne ferroviaire Paris-Le Pecq puis Saint-Germain-en-Laye, à 18 km à l'ouest de la capitale, ouvre la voie aux Parisiens en quête de villégiature. À la promenade en barque sur la Seine s'associe la culture populaire des guinguettes. La célèbre maison Fournaise s'installe sur l'île des Impressionnistes en 1857. Surnommée « le phalanstère des canotiers » par Maupassant, elle est fréquentée par amateurs de canotage et artistes, notamment les peintres impressionnistes. Caillebotte, Sisley, Monet, Degas ou Morisot s'y croisent. Renoir y réalise l'une de ses œuvres majeures, Le déjeuner des canotiers (1880-1881). Désormais propriété de la ville de Chatou, elle conserve sa fonction originelle, en plus d'un musée. Elle est inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques depuis 1982.

2 Île de Chatou
Point de vue depuis l'entrée du parc des Impressionnistes

De Bougival à Bezons, l'île suivie par notre parcours s'étend sur plus de 8 km. Elle résulte de la réunification de plusieurs îlots identifiables encore aujourd'hui par leurs dénominations respectives : îles de la Chaussée, de la Grenouillère, des Impressionnistes ou de Chatou, île Fleurie et île Saint-Martin. Elles ont été unifiées pour les besoins de la Machine de Marly (1684), alimentant en eau les jardins du château de Versailles. La Seine est domptée afin de fournir une vitesse de débit suffisante au bon fonctionnement du dispositif. Au nord de l'île, le pertuis de la Morue est réaménagé, produisant un dénivelé dangereux pour la navigation. Celle-ci est améliorée par la création de retenues d'eau avec la construction d'un barrage à aiguilles en 1839, remplacé par le barrage et l'écluse de Chatou en 1932. Depuis 1945, un centre de recherche EDF a investi la portion de l'île visible au niveau du parc des Impressionnistes.

3 Centrales à béton

Point de vue sur la centrale à béton Cemex

Le secteur de la construction est le premier utilisateur de transport fluvial des marchandises. La voie d'eau a l'avantage de faciliter l'accès aux villes et de massifier, au moyen de barges, de grandes quantités de matériaux. Les produits de carrière acheminés (sables, graviers, roches) alimentent les centrales à béton implantées le long du fleuve, portées par les grandes opérations d'ingénierie urbaine à l'échelle métropolitaine (Grand Paris, Jeux Olympiques 2024). On compte à Nanterre trois centrales permanentes : Eqiom, Lafarge et Cemex, l'un des leaders mondiaux du béton prêt emploi, tandis qu'une centrale éphémère, mise en service par Vinci Construction, alimente exclusivement le chantier ferroviaire Eole (RER E). Leur concentration sur ce site fait écho à l'industrie sablière antérieure à la création du port (point d'étape 4).

4 Port de Nanterre

Point de vue depuis la passerelle sur darse

La ressource infrastructurelle de la Seine et l'évolution des moyens de transport, à la fin du XIXème siècle, favorisent le développement industriel aux abords du fleuve. Les besoins liés à l'expansion urbaine entraînent une recrudescence de l'activité des sablières. Celle de M. Béraud (1900), indissociable de l'histoire du port de Nanterre, est l'une des plus importantes (6 ha). Elle est reliée au fleuve par le chenal du Moulin-Allard, permettant le passage des péniches qui transportent le sable de Nanterre jusqu'à Saint-Denis et La Villette, et près duquel s'établit, jusqu'en 1974, un modeste hameau baptisé « le village nègre ». En 1955, les carrières épuisées sont remblayées, conservant une darse en forme de Y pour l'accès au port. Aujourd'hui géré par Haropa - Ports de Paris, il concentre des industries principalement liées aux matériaux de construction, à la gestion des déchets, aux hydrocarbures et à l'agro-alimentaire. En bord de darse, on distingue les installations de l'usine Shell Lubrifiants (14 ha) et trois centrales à béton.

5 Dépôt pétrolier

Point de vue à proximité de l'accès principal sur berge

En activité depuis les années 1930, le dépôt pétrolier de Nanterre est un lieu de stockage intermédiaire d'hydrocarbures liquides. Il est alimenté par un pipeline de 25 cm de diamètre intégré au réseau Le Havre – Paris (1953) qui forme le plus ancien et le plus important maillage de pipelines européen (1 350 km). Celui-ci approvisionne en produits raffinés (super-carburants, gazole, fioul, carburéacteur), depuis le port du Havre ou les raffineries de Normandie, 11 dépôts franciliens parmi lesquels, dans les Hauts-de-Seine, ceux du port de Gennevilliers et de Nanterre. S'écartant de la vallée de la Seine, il se prolonge jusqu'à Orléans et Tours. Depuis 2011, un Plan de prévention des risques technologiques, annexé au Plan local d'urbanisme de la ville de Nanterre, vise à régir la cohabitation du dépôt pétrolier et des zones riveraines.

6 Parc du Chemin-de-l'Île

Point de vue sur un bassin dans le parc

Conçu par le paysagiste Guillaume Geoffroy de Chaume et l'agence Mutabilis dans une perspective de développement durable, le parc (14,5 ha) a été inauguré en 2006. Construit sur un site marqué par une urbanisation tumultueuse (ancienne friche industrielle, bidonville de la rue des Près), il participe d'un projet de refondation de Nanterre sur elle-même. Ouvrant la ville sur sa façade fluviale, il constitue l'extrémité d'une opération urbaine classée d'intérêt national développée au-delà de La Défense, dans le prolongement de l'axe historique de Paris. Il impose une poésie radicale aux infrastructures d'échelle métropolitaine qui marquent son paysage (autoroute, RER, usine, grands ensembles). L'eau en est l'élément central. Puisée dans la Seine par le biais de cinq vis d'Archimède, elle chemine à travers bassins filtrants et jardins aquatiques, contribuant à l'irrigation du parc avant son retour au fleuve.

7 Ancienne papeterie de la Seine

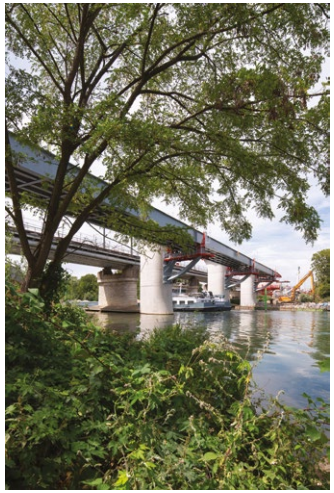
Point de vue depuis l'aire de jeux du parc du Chemin-de-l'île

La Papeterie est créée en 1904 par Jean Dupuy, propriétaire du journal Le Petit Parisien, pour fournir en papier l'un des plus importants quotidiens à l'époque avec 1 million de tirages. Son implantation en bordure de Seine s'impose, favorisant l'approvisionnement par voie fluviale d'eau et de matières premières. Déployée sur un vaste territoire (17 ha), elle obéit à une logique fonctionnelle progressant au rythme des étapes de fabrication. La papeterie se renouvelle au gré des innovations techniques jusqu'à sa fermeture en 2011. Lieu de mémoire industrielle et sociale, elle est un marqueur du paysage nanterrien et a contribué à façonner son image. Elle fait actuellement l'objet d'un projet de reconversion en un campus de bureaux. Une partie des bâtiments existants devrait être conservée et rendue accessible au public.

8 Pont des Anglais

Point de vue après le passage sous le pont

Réalisé en 1892, le pont ferroviaire des Anglais, ou viaduc de Bezons, relie les communes de Nanterre et Bezons sur la ligne Paris-Saint-Lazare / Le Havre en prenant appui sur l'île Saint-Martin. L'ouvrage est construit en poutrelles à treillis métalliques pour remplacer celui en bois incendié lors de la révolution de 1848. Plus tard, le passage des péniches et des barges à grand tonnage nécessite son rehaussement (1,5 m). Avec le prolongement de la ligne E du RER vers l'ouest, d'importants travaux sont en cours ayant entraîné le déclassement de l'île Saint-Martin. Des voix se font entendre pour qu'elle retrouve son statut d'« espace boisé classé » à l'issue du chantier. Le viaduc historique est doublé d'une nouvelle structure ferroviaire autour de laquelle s'articule une liaison douce destinée aux piétons et cyclistes (livraison 2021).



9 Pointe de l'Île-Saint-Martin

Point de vue depuis le petit belvédère sur Seine

Tandis que les deux tiers de l'île sont occupés par des infrastructures techniques et de loisirs, sa pointe nord, dite île Saint-Martin, s'amenuise et s'efface dans une nature ensauvagée. Inaccessible ou presque, elle semble figée dans le temps à quelques encablures de l'effervescence urbaine. Le site recense des plantes protégées telles la Cardamine impatiente. Il est toutefois principalement boisé de fruticées et d'ourlets mixtes, frênes ou saules, offrant un refuge faunistique pour plusieurs espèces protégées tels que le Cuivré commun (lépidoptère), le Martin-pêcheur ou le Chardonneret élégant. Des aménagements pour la promotion du tourisme fluvial sont actuellement envisagés, au détriment de son intérêt remarquable en tant qu'espace naturel. L'édicule apparent est le dernier témoin du barrage à aiguilles évoqué au point d'étape 2.

10 Pont de Bezons

Point de vue depuis le balcon sur Seine

Face à l'évanescence de l'île Saint-Martin, le paysage se transfigure. La monumentalité de la Seine se révèle, s'ouvrant sur la ville. Un retour à la densité urbaine s'opère progressivement en direction du pont de Bezons. La distance qui le sépare du pont de Chatou, plus de 5 km, constitue un record en région parisienne. Sa forme actuelle en béton armé date de 1953. Des passages piétons et cyclistes y sont aménagés en 2009, à l'occasion de l'arrivée de la ligne 2 du tramway. Il est le théâtre de répressions policières meurtrières lors de la manifestation des algériens du 17 octobre 1961. L'enfilade de bateaux-logements sur la rive opposée est représentative d'un engouement persistant pour ce mode d'habiter singulier. On en compte plus d'un millier sur 50 km de berges dans le bassin parisien, dont 373 dans les Hauts-de-Seine. Les plus fréquents, de type Freycinet, peuvent atteindre jusqu'à 200 m² de surface habitable.

Point d'étape

Pour chacun des points auquel cette icône est associée, vous trouverez en ligne des interviews réalisées spécialement pour ce voyage
7 — Les papetiers par Jeannine Cornaille, Société d'Histoire de Nanterre
8 — Les scaphandriers par Pierre De Dain, Teurnier Frères
9 — Les pêcheurs par Julien Desnos, association des pêcheurs 92 - 75 ouest

Accès transports en commun