



**Les granulats, les produits pétroliers et les déchets recyclés constituent l'essentiel des matériaux transportés dans le port.**

## Le port de Nanterre

**Le port est situé à l'emplacement du chenal qui reliait en 1900 la Seine à la sablière Béraud. Ce chenal était emprunté par les bateaux transportant du sable depuis Nanterre jusqu'à Saint-Denis et La Villette. Lorsque les sablières ont été épuisées et remblayées, deux darses ont été conservées afin de créer un port privé. Depuis 1985, le Port autonome de Paris achète des terrains près des darses afin de constituer un port public.**

● Par Jeannine Cornaille, Société d'Histoire de Nanterre

L'histoire du port est liée à celle de l'exploitation du sable. En 1900, la plus vaste des cinq sablières situées en bordure de la Seine, celle de Monsieur Béraud, est située au Moulin-Allard et s'étend sur six hectares. C'est aussi l'entreprise la plus moderne qui utilise des dragues à moteurs mécaniques. Elle est reliée au fleuve par un chenal permettant le passage des péniches jusqu'à la sablière inondée. Monsieur Béraud possède douze bateaux qui transportent le sable de Nanterre jusqu'à Saint-Denis et La Villette, en passant par les canaux Saint-Denis et Saint-Martin. Un système de pont-levis assure la continuité du passage sur le chemin de halage.

Après la Première Guerre mondiale, l'extraction du sable et des graviers est toujours en plein essor car les besoins liés au développement des travaux publics, de la voirie et de la construction ne cessent de croître. À cette époque, c'est la flotte de l'entreprise Subileau et Bouvret, maîtres de barques et de bateaux pour le transport des marchandises sur les fleuves, rivières et canaux, qui effectue le transport du sable.

À partir de 1920, plusieurs compagnies pétrolières, Shell-Berre et Purfina, s'installent près de la Seine et du chenal, afin d'y établir les réservoirs indispensables à l'alimentation des pompes à essence qui commencent à équiper les distributeurs de carburant. Le pétrole venant du Havre peut ainsi être livré par bateau. En face de Shell, quelques familles vivent dans des maisonnettes modestes, entourées d'un jardin. Ce hameau, surnommé « le village nègre », disparaîtra en 1974.

L'extraction du sable dure jusqu'aux années 1955, moment où les carrières sont épuisées, puis remblayées. Une darse en forme de Y est conservée afin de créer un port privé. Au nord, le chenal du Moulin-Allard, où la société Shell dispose d'un quai, rejoint le fleuve en passant sous le pont en bois qui remplace le pont-levis. Au sud, le chenal des Guillaeries dessert les terrains où s'installe la Compagnie des Sablières de la Seine, qui transporte des tonnes de granulats pour les industries du bâtiment et des travaux publics. Un atelier de réparation de bateaux y assure l'entretien de sa flotte.

### Un port public

Depuis 1985, le Port autonome de Paris achète des terrains situés près des darses, dans le but de créer un port public. Les terrains achetés par cet organisme tombent dans le domaine public, ils sont loués aux industriels pour des durées déterminées. Les entreprises sont redevables de droits de port, calculés en fonction du tonnage de marchandises transportées. Leurs investissements sont limités à leurs locaux et à leurs outils de production.

En 1995, la société Fina, les établissements Nandis et Serre-Ansot, les sociétés Point P, Redland, Béton de Paris et Panzani bénéficient de ces installations portuaires. En bordure de Seine,

la société Béton de Paris reçoit granulats et ciment par voie fluviale. Les gravillons et le sable sont déchargés à la pelle mécanique et acheminés jusqu'aux trémies au moyen d'un tapis roulant qui passe sous la chaussée. Sur le chenal du Moulin-Allard, les barges peuvent procéder, pour la société Shell, au déchargement de l'huile de base à partir de laquelle seront fabriqués plusieurs lubrifiants liquides. Depuis, d'autres entreprises, qui recyclent des déchets, utilisent la voie fluviale. Ce sont le SYCTOM dont le papier-carton récupéré est envoyé à Grand-Couronne en Seine-Maritime et la société Dupuy dont la ferraille, triée et cisailée, est acheminée jusqu'aux aciéries du nord de la France, du Havre ou de Belgique. Ce choix s'explique par le fait que la voie d'eau offre une capacité de transport en volume et en charge supérieure aux autres modes, qu'elle coûte moins cher et qu'elle constitue un moyen de transport respectueux de l'environnement. Le port de Nanterre permet également des activités de transbordement à proximité des besoins (comme l'évacuation des déblais du chantier de l'autoroute A14) afin d'éviter l'emprunt des voiries urbaines ou routières. Depuis 2010, une nouvelle passerelle remplace le pont en bois, assurant ainsi la continuité du cheminement le long du fleuve.

**Zoom sur**

## Assemblée générale

La Société d'Histoire de Nanterre organise son assemblée générale annuelle samedi 16 janvier. L'occasion de faire le point sur ses nombreuses activités et de découvrir les projets pour 2016. Informations sur <http://www.histoire-nanterre.com>