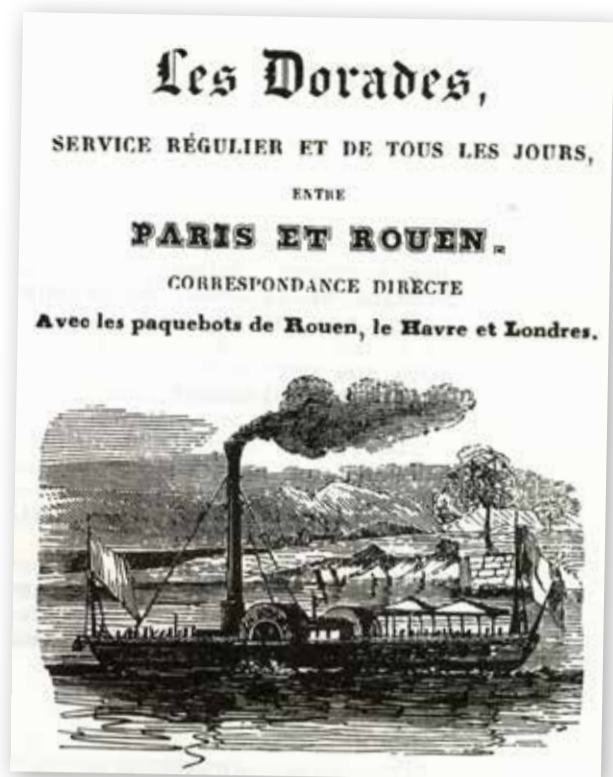




27. Maisons-Laffitte — Le Pont (XVIII^e siècle) — L'Embarcadere des bateaux à vapeur de Paris à Rouen, d'après une gravure du temps

Maisons-Laffitte, le premier arrêt après Le Pecq, dispose d'un débarcadere pour les bateaux.



Couverture du guide Les Dorades.



Assiette commémorant le retour des cendres de Napoléon à bord de la *Dorade III*, le 14 décembre 1840.

Voguons sur la Seine

De 1836 à 1860, les lignes de bateaux à vapeur à roues à aubes sur la Seine, les *Dorades* et les *Étoiles*, étaient très fréquentées du grand public. Le confort du voyage, qui permettait à certains passagers de prendre plaisir à découvrir le paysage, a donné naissance au tourisme.

● Par Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre

Un service régulier

Le 7 juin 1836, de la rive de la Seine au Petit-Nanterre, les Nanterriens peuvent voir un bateau à vapeur équipé de roues à aubes : le *Théodore*. C'est le jour de l'inauguration d'un service régulier pour passagers entre Paris et Rouen. Le *Théodore*, qui est parti du quai d'Orsay, en aval du pont Royal, a franchi de nombreux obstacles depuis son départ. Il est passé sous des ponts aux arches très étroites, il a dû prendre garde aux baissiers de Neuilly et d'Argenteuil. Maintenant, il attend son tour, près de la rive de Bezons et de l'extrémité de l'île Saint-Martin, pour franchir la cascade de 60 centimètres de dénivelé du pertuis de la Morue. L'endroit est dangereux car, après ce passage, il faut éviter de s'échouer sur le banc de sable que le courant a constitué. Les Nanterriens ont tout loisir d'observer cette vaste embarcation de 52 mètres de longueur et 4 mètres de largeur, construite en fer et dotée d'une puissante machine à vapeur de 40 chevaux, dont la fumée épaisse s'élève dans les airs. Ce bateau fait partie de la flottille des *Dorades* qui, en alternance avec celle des *Étoiles*, assure chaque jour le transport des voyageurs de Paris à Rouen. Il peut transporter 250 passagers. Chacun d'eux a droit à 25 kilos de bagage gratuit et peut se rendre dans l'un des 18 points intermédiaires desservis par la ligne. Il faut quatre heures pour rejoindre Le Pecq, première étape du voyage. L'arrivée à Rouen a lieu vers 22h, avec possibilité de correspondance par voie d'eau jusqu'au Havre.

Une ligne fréquentée et appréciée

Malgré sa lenteur, la ligne est très fréquentée. Son tarif bon marché et la vaste capacité d'accueil de ses bateaux la rendent accessible au plus grand nombre. À l'avant des bateaux, sur les banquettes en bois abritées de la pluie, se trouvent les places les moins chères. Elles

sont occupées par les ouvriers, les nourrices, les blanchisseuses et les commerçants, tandis que les bourgeois préfèrent les premières classes. Celles-ci, plus confortables, disposent de salons luxueusement meublés et de boudoirs pour les dames. Les conditions de transport y sont agréables car il est possible de se déplacer à bord, de se rendre sur le pont pour regarder le paysage et de bénéficier des services d'un restaurant. Comparé à la diligence, le voyage en bateau à roues à aubes s'effectue en douceur, sans les inévitables cahots qu'il faut supporter sur les routes. Si le voyage est souvent lié à la nécessité, il correspond à un nouvel art de vivre pour un certain nombre de voyageurs. Le confort du bateau à roues transforme le vécu du voyage. La circulation sur une Seine non canalisée – dans des sites encore naturels et devant la beauté des paysages que l'on prend plaisir à découvrir –, font du bateau à roues un véhicule romantique. C'est par lui que se vulgarise le goût du voyage, c'est en quelque sorte le début du tourisme. D'ailleurs, des guides édités par les compagnies sont mis en vente à bord des *Dorades* ; très bien faits, ils fournissent des informations pratiques, comme le nom du capitaine, la puissance du navire, les tarifs, les horaires et les liaisons, mais aussi des informations historiques ou descriptives sur les localités desservies et sur le fleuve.

Dans les lignes de Flaubert

Le bateau à roues à aubes apparaît souvent en littérature. Par exemple, dans *L'Éducation sentimentale*, Gustave Flaubert évoque le voyage de son héros Fabrice : « *Le tumulte s'apaisait ; tous avaient pris leur place ; quelques-uns, debout, se chauffaient autour de la machine et la cheminée crachait avec un râle lent et rythmique son panache de fumée noire ; des gouttelettes de rosée coulaient sur les cuivres ; le pont tremblait sous une petite vibration inté-*

rieure, et les deux roues, tournant rapidement, battaient l'eau. »

Le passage du bateau à roues en face de Nanterre est de courte durée, car le lieu d'embarquement des passagers est reporté au Pecq en 1838, après la création de la ligne de chemin de fer Paris-Saint-Germain en août 1837 (le voyage de Paris au Pecq s'effectue en trente-cinq minutes par le train). Le train et le bateau à roues sont alors complémentaires. Cette complémentarité prendra fin vers 1860. La concurrence du chemin de fer, la canalisation systématique de la Seine où chaque écluse fait perdre du temps, la généralisation de l'hélice comme moyen de propulsion feront disparaître les bateaux à roues pour le transport de passagers.

Les croisières touristiques

D'autres bateaux prendront le relais. Ils ne proposeront plus un service régulier de transport mais des croisières touristiques. Après l'exposition universelle de 1878, tous les dimanches de mai à septembre, aura lieu une croisière d'une journée sur la Seine, de Paris au Pecq, à bord du bateau mouche à vapeur et à hélice *Le Touriste*. À la fin du XIX^e siècle, les Nanterriens apprécient ces croisières. Plusieurs associations fêtent leur sortie annuelle en bateau sur la Seine. En mai 1897, la société Le Sou quotidien organise une promenade en bateau jusqu'à Mantes. La société coopérative La Ruche ne manque pas, elle aussi, de passer une journée sur la Seine. Comme le prouve de nos jours le succès des balades sur la Seine, le goût pour le tourisme fluvial, initié par les bateaux à vapeur à roues à aubes, est toujours bien présent. Face aux enjeux du réchauffement climatique, le fleuve pourrait être appelé, sur de courtes distances, à retrouver son rôle de mode d'acheminement alternatif à la route.