



La machine de Marly (gravure de Nicolas de Fer, fin du XVII<sup>e</sup> siècle)

# Nanterre et la machine (1<sup>re</sup> partie)

**Pour le Roi-Soleil, les jardins de Versailles, censés refléter sa gloire, sont aussi importants que le château. L'alimentation des pièces d'eau et des fontaines sera donc une préoccupation constante de son règne. D'importants travaux hydrauliques seront nécessaires pour aller chercher l'eau toujours plus loin. La machine de Marly en est l'illustration la plus marquante. Sa construction, au XVII<sup>e</sup> siècle, aura des conséquences sur le cours amont de la Seine, notamment à Nanterre.**

Sur le Plan de la Terre et Seigneurie de Nanterre de 1688 (consultable sur notre site Internet: [http://histoire-nanterre.org/wp-content/uploads/2013/09/Plan\\_1688.jpg](http://histoire-nanterre.org/wp-content/uploads/2013/09/Plan_1688.jpg)), figure un «Chemin de la machine», dont le nom sera vite oublié, puisqu'il disparaîtra de tout document dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce chemin partait de la Croix de Paris, située au croisement de deux autres chemins qui deviendront, plus tard, l'avenue Georges-Clemenceau et la rue Sadi-Carnot. Puis il prenait la direction de la Croix de Maurepas à Rueil en passant par la place de la Boule-Royale, qui n'était alors qu'un modeste carrefour sans nom, et par la rue des Suisses. De là, il rejoignait les rives de la Seine à Bougival, où se trouvait la fameuse machine. Cette machine, conçue par le Liégeois Rennequin Sualem, à la demande de Louis XIV, construite peu de temps auparavant, entre 1681 et 1684, actionnait un jeu de pompes puisant les eaux du fleuve et les acheminant par aqueducs et paliers successifs jusqu'au château de Marly, alors en construction, d'où le nom de «machine de Marly». Puis, par gravitation, elles descendaient alimenter les nombreux bassins et fontaines des jardins du château de Versailles. Unique en Europe, l'installation, très complexe, suscitait la curiosité et l'admiration des visiteurs venus non seulement de France, mais également de l'étranger. Imaginez une énorme structure en bois, édifiée sur pilotis, supportant quatorze (le chiffre du roi) roues

à aubes, de douze mètres de diamètre, activant un ensemble de pompes immergées et une série d'autres pompes à flanc de coteau, pouvant être commandées à distance, destinées à monter l'eau jusqu'au réservoir de Marly, situé 163 mètres au-dessus du niveau de la Seine. La machine devait fonctionner en permanence, y compris pendant les périodes de basses eaux, ce qui avait conduit les ingénieurs à réaliser, dans le bras gauche du fleuve, un pertuis, le pertuis de la Morue. Pour cela, sur dix kilomètres, entre Nanterre et Bougival, il avait fallu relier, au moyen de digues, toutes les îles entre elles, et, en amont de la machine, rétrécir le chenal ainsi formé à l'aide de pieux et de roches. Ce qui avait pour effet d'accélérer le courant et de créer, devant les roues, une chute d'eau, d'environ un mètre. À elle seule, la construction de la machine mobilisa 1 800 ouvriers et nécessita la mise en œuvre de plus de 100 000 tonnes de bois, 17 000 tonnes de fer, de la fonte et du plomb en quantité. En y ajoutant les travaux de canalisation de la Seine et la réalisation des bassins, réservoirs et aqueducs, le chantier dura une décennie et son coût approcha les six millions de livres tournois, somme considérable pour l'époque. Aussi, on comprend mieux l'importance du chemin de la Machine, emprunté quotidiennement à Nanterre par des fardiers et charrettes en tout genre, permettant l'approvisionnement de cet immense chantier, non seulement en matériaux mais également en denrées et boissons indispensables pour nourrir une



Le «trou de la morue», à Nanterre, à la pointe de l'île fleurie, côté Bezons (photo prise lors d'une croisière de la Société d'Histoire, en septembre 2012).



La Seine et la machine de Marly (carte de Cassini, 1756).

Noms des Chemins & grands centies	
a	Chemin de Paris à St Germain
b	Centier du vieux port
c	Centier des gouliverts
d	Chemin du bois
e	Chemin de Nanterre à ruelle
f	Centier des bas et hault
g	Chemin de la Machine
t	Chemin de puteau à Puella
v	Chemin de puteau à Nanterre
x	Chemin de Paris à Nanterre
y	Chemin du champ aux moulins
z	Chemin aux moulins de St Germain
&	Chemin de courttenoye
zz	Centier des Grues

Sur le cartouche du Plan de la Terre et Seigneurie de Nanterre appartenant à l'Abbaye de Sainte-Geneviève du Mont-de-Paris (plan terrier de 1688) figure, à la lettre G, le chemin de la Machine.

aussi importante main-d'œuvre. Le fonctionnement de l'ensemble du dispositif était assuré, jour et nuit, par une soixantaine d'ouvriers dont une forte proportion d'artisans wallons formés aux travaux d'hydraulique dans les mines, et qui avaient fui leur pays ravagé par les guerres. La machine assura son office pendant près d'un siècle. Mais, malgré un entretien constant et onéreux, environ 60 000 livres par an, la structure en bois et le mécanisme complexe et fragile résisteront mal à l'usure du temps. Laissée à l'abandon à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle sera remplacée, en 1817, par une machine à vapeur. Si l'objectif recherché, l'alimentation en eau des châteaux de Versailles et de Marly, fut, tant bien que mal, atteint, les travaux sur la Seine ne furent pas sans conséquences notables pour les usagers du fleuve, à commencer par les habitants des localités riveraines, dont ceux de Nanterre. Tout d'abord, l'accroissement du courant provoqua de dangereux remous au niveau du «trou» de la Morue, face au port de Bezons. Redoutés des marins, ces remous furent la cause de nombreuses noyades et contraignirent les bateaux à s'amarrer en aval ou en amont du trou, en attendant leur tour de franchir le périlleux passage. Plus loin, au droit de la machine, des bancs de sable provenant des sédiments arrachés par la violence du courant constituèrent un autre obstacle à la navigation. Nous verrons, dans un prochain article, que les modifications apportées au lit du fleuve eurent bien d'autres conséquences, notamment sur l'économie locale. Bénéfiques pour les uns, préjudiciables pour d'autres, elles pèseront durablement sur la vie des populations riveraines, et plus particulièrement sur celle des Nanterriens.

