



Le barrage à aiguilles avec, en arrière-plan, les bâtiments de la Maison de Nanterre, devenue le Cash.



Un train de péniches sur la Seine.

Photos : SHN

La Seine au XIX^e siècle

En 1840, la réalisation, à Bougival, d'une écluse associée au barrage mobile à aiguilles du pertuis de la Morue, à Nanterre, a facilité la circulation des bateaux sur la Seine. L'ouvrage a allongé la période d'utilisation du fleuve et permis de rétablir la navigation sur le bras de Nanterre.

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

Au début du XIX^e siècle, la navigation dépend de l'état des eaux. Pendant les bonnes eaux, c'est à dire la période où les eaux sont assez hautes (environ six à sept mois par an), les bateaux peuvent être chargés au maximum et utiliser tout leur tirant d'eau. Dès que les eaux baissent, les charges diminuent. Pendant la période des basses eaux, de juillet à septembre, la navigation devient très difficile. Pour trouver le chenal qui présente un mouillage maximum, les bateliers sont obligés de changer fréquemment de rive, ce qui les contraint à faire traverser les chevaux de halage. Ces opérations dangereuses et délicates prennent beaucoup de temps et allongent le temps de trajet.

Le dangereux passage du pertuis

Au niveau de Nanterre et Bezons, le cours de la Seine a été modifié dès 1684, lorsque Louis XIV a fait construire la machine de Marly, à Bougival, afin de pomper l'eau du fleuve pour alimenter les nombreux bassins du château de Versailles. Pour surélever le niveau de l'eau, on a relié les îles situées entre Nanterre et Bougival par des digues. Le bras gauche du fleuve, côté Nanterre, a formé un bief de 10 km de longueur créant une chute d'eau sur les roues de la machine. Il n'est plus ouvert à la navigation. Le bras de droite, réservé à la navigation, a été élargi et creusé pour former la « Rivière neuve ». Au niveau du pertuis (resserrement du bras), un ouvrage de cailloutis et de pieux de bois a été aménagé. C'est le pertuis de la Morue. Ce procédé a créé une chute d'eau d'une hauteur de 60 cm, véritable cascade rendant la montée des bateaux vers Paris difficile. Pendant la période des crues, le passage du pertuis de la Morue, en remonte, exige l'utilisation de chevaux de halage en plus grand nombre : on passe de 16 à 24 chevaux de renfort. Les chemins de halage étant inondés, les chevaux avançaient dans l'eau,

mais rapidement, les chemins deviennent boueux et glissants, ce qui les rend impraticables. Faute de halage, la navigation s'arrête. En outre, quand la Seine gèle, les bateaux de bois risquent d'être broyés par les glaces, puis percutés par les blocs de glace au cours de la débâcle. Durant ces moments de froid intense, la navigation est à nouveau interrompue. Au cours du XIX^e siècle, ce système de navigation devient inadéquat car les quantités de marchandises transportées pour une ville en plein développement comme Paris sont insuffisantes et les approvisionnements irréguliers.

Le barrage Poirée est né

En 1834, pour faciliter la circulation des bateaux et allonger la période d'utilisation du fleuve, l'ingénieur Antoine Poirée réussit à mettre au point le premier modèle de barrage entièrement mobile, en s'inspirant des pertuis à aiguilles verticales. Avant cette date, on savait construire des canaux de jonction reliant deux fleuves (comme la Seine et la Loire avec le canal de Briare), des canaux latéraux et des barrages fixes maçonnés éclusés. Mais ces derniers ne pouvaient convenir pour les rivières de plaine à rives basses – tel est le cas de la Seine à Nanterre –, car en période de crue, la vallée risquait d'être submergée par l'addition des eaux du barrage inamovible à celles de la crue. Grâce au barrage Poirée, canaliser systématiquement une rivière entière paraît enfin possible. Le 19 juillet 1837, la loi relative au perfectionnement de la navigation des rivières est votée. Les travaux de canalisation de la Seine commencent par la réalisation d'une écluse à Bougival associée à un barrage mobile à aiguilles à la place du si dangereux pertuis de la Morue. L'ensemble est ouvert à la navigation en juillet 1840.

Ce barrage, qui présente l'avantage de faire disparaître la chute d'eau du pertuis, permet de réguler



La SHN souhaiterait que ce petit édicule, dernier témoin du barrage à aiguilles, soit conservé et restauré.