

## UNE GARE D'EAU À CONFLANS-SAINTE-HONORINE LE PONTON FLUVIAL DU QUAI DE GAILLON

Dans l'ouvrage du groupe MJC/Conflans à travers les âges, *Conflans-Sainte-Honorine au fil de l'eau et du temps*, l'illustration de la page 33 est consacrée à une habitation fluviale, insolite à Conflans : une ancienne gare des bateaux-mouches de Paris. On peut remarquer sur cette photographie le dénuement, à cette époque (1988), de ce ponton. Il servait alors d'atelier de bricolage. Il a, depuis, changé 3 fois de propriétaire. Le dernier de ceux-ci, M. Givélet, s'est attaché à le restaurer dans son « jus » d'origine et lui a redonné toute son authenticité. Mais tombé sous le charme de son logis sur l'eau, il s'est aussi investi dans des recherches sur son histoire. C'est ce texte que Conflans à travers les âges a choisi, en accord avec son auteur, pour célébrer le 40<sup>e</sup> Pardon de la batellerie. le groupe le remercie, d'autant plus qu'il lui a permis de découvrir que page 118 de l'ouvrage précité, ce ponton était présent dès 1945 au confluent, mais amarré sur les quais de l'Oise à Andrésy.

Maintenant restauré, ce bâtiment offre à son propriétaire, par ailleurs artiste peintre, un beau logement et un bel atelier qui fait penser, lorsqu'on est invité à le visiter, aux atmosphères paisibles des tableaux de Bonnard.

À noter enfin que le commentaire sur la gratuité de l'emplacement en 1988, n'est plus de mise en 1999, l'administration ayant mis bon ordre à cette carence !

Les promeneurs du quai de Gaillon, au-delà de la sente des Laveuses et juste avant la limite qui sépare Conflans-Sainte-Honorine d'Herblay, s'exclament souvent : « Regarde le drôle de bateau ! ». C'est en effet un drôle de bateau, ni péniche, ni bateau à passagers, qui est amarré là, sous de vieux peupliers et de vieux aulnes.

Sur une coque métallique de 20 sur 5 m, un grand chalet en bois, peint en jaune et en bleu, aux multiples fenêtres, s'élève sur toute la longueur du pont. Sa toiture de zinc, ses cheminées en tuyau de poêle, sa frise de bois ajourée qui court sous les gouttières lui donnent un petit air Napoléon III. Non, ce n'est pas un bateau-lavoir, ni un chalet d'aisance qu'on aurait amené depuis le Bois de Boulogne ! C'est une « gare d'eau », une « station Hirondelle » disent les anciens.

C'est en effet un ponton-embarcadère, comme il y en avait des dizaines dans Paris, le long des quais entre Maisons-Alfort et Suresnes, lorsque des bateaux de passagers

assuraient une part importante du trafic des transports en commun, allant d'une rive à l'autre et circulant tout le long de la Seine. Les Parisiens qui les ont vus apparaître en 1867, à l'occasion de l'Exposition universelle, ont très vite adopté ces petits bateaux à vapeur et à hélice, construits dans le quartier de la Mouche à LYON, siège d'une des premières sociétés d'exploitation de transport de voyageurs par voie fluviale urbaine. La concession obtenue sur la Seine en 1866 par la Compagnie Plasson de Lyon portait sur 15 ans. Sous les couleurs de la Compagnie des Bateaux Omnibus, dix bateaux devaient être en service entre Charenton et Suresnes (la mise en eau du nouveau barrage allait assurer un « mouillage » de 1,60 m dans la traversée de Paris). Le prix du transport par personne était fixé à 0,25 centime et à 0,15 pour les militaires. Le succès fut immédiat : pendant la durée de l'Exposition de 1867, les bateaux-mouches ont transporté 2657000 voyageurs. Maxime DU CAMP, fin observateur de la vie parisienne à la fin du siècle dernier, ne cache pas son enthousiasme : « Ces bateaux seront à la rivière ce que les omnibus sont à nos rues et à nos boulevards ; ils ont déjà rendu de grands services à la population parisienne qui les a adoptés avec empressement » Mais il faut sans cesse apporter des aménagements techniques à la rivière pour que les bateaux-mouches « puissent faire en tout temps un bon service, actif, utile, ininterrompu et vraiment profitable à la population, il faut que le barrage de Suresnes maintienne la rivière à une hauteur minimale invariable ; sans cela les pauvres mouches (sic) pourront bien se briser les ailes contre le fond même de la Seine dont le lit est souvent inhospitalier. » Après la guerre de 1870, une compagnie concurrente, les Hirondelles Parisiennes, obtint également une concession d'exploitation et établit 18 stations sur la Marne et sur la Seine, dont 12 à l'intérieur de Paris. Ces deux exploitants essayèrent de s'entendre, notamment à l'occasion de l'Exposition de 1878 (celle du Palais du Trocadéro), mais ne purent empêcher l'apparition d'un nouveau concessionnaire : la Compagnie de Bateaux-Express, qui mit en service 35 vapeurs entre Lagny et Charenton et entre Charenton et Suresnes. Finalement, en 1886, ces trois compagnies fusionnèrent sous le nom de la Compagnie Générale des Bateaux Parisiens (dont le siège social était à Lyon !) qui exploitait une flotte de 105 bateaux à hélice, les « hirondelles », abordant à 100 pontons. Les

grandes Expositions furent particulièrement favorables pour les bateaux-mouches, puisque lors de celle de 1900, on a estimé à près de 38 700 000 le nombre de passagers transportés.

La première guerre mondiale, la généralisation du moteur thermique et de la traction électrique, notamment dans les transports en commun, autobus et chemin de fer métropolitain, allait porter un coup fatal à l'exploitation des bateaux-mouches. C'est sous l'égide du département de la Seine que la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (la STCRP, ancêtre de la RATP) fut amenée à reprendre, le 31 décembre 1920, le matériel et les installations des bateaux et des pontons de la Compagnie Générale des Bateaux Parisiens.

Oui, mais pourquoi cette gare d'eau se trouve-t-elle à Conflans, quai de Gaillon ? La Compagnie Générale des Bateaux Parisiens ne poussait pas son service de passagers jusqu'à Conflans ! Non, mais dès 1911, elle s'est lancée dans le remorquage et créa la Société des Tritons, dont les premiers remorqueurs sont des Hirondelles modifiées et dont le siège social est à Andrésy en amont du pont de Fin d'Oise. Les Tritons y avaient là leurs bureaux, ateliers et parc à charbon. Comme les autres sociétés de remorquage, celle des Tritons dut mettre fin à ses activités après la deuxième guerre mondiale. Mais jusque-là, il semble que le ponton fluvial du quai de Gaillon servit de ponton de service à la Société des Tritons, comme atelier flottant ou dortoir par exemple. On le voit très nettement sur une photographie qui date de fin 1944 ou du début de 1945 et qui montre au premier plan le port des Tritons et au second plan la passerelle en bois qu'empruntaient à pied les

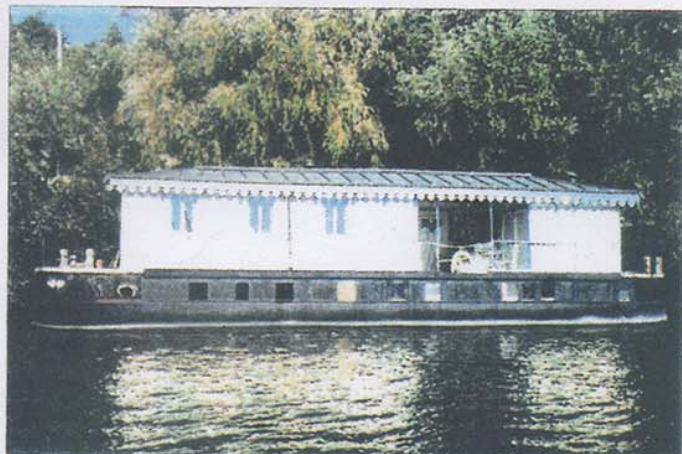


Le ponton de bateau-mouche en 1988

voyageurs après la destruction en 1944 du pont Eiffel du chemin de fer.

On peut donc supposer qu'après l'arrêt de la Société de remorquage des Tritons, le ponton ait été acquis sur place par un ancien professionnel de la batellerie qui l'a baptisé « le Bien Gagné ». Il a été amarré sur la Seine au droit du Clos de Rome, puis au niveau de la Fosse Gaillon où il se trouve encore, après avoir bénéficié de la part de ses propriétaires de l'époque d'une importante remise en état, notamment de la « cabane », grâce à quoi furent conservés l'embarcadère proprement dit, le guichet et la salle d'attente. Il a même servi d'illustration au thème « se loger sur le fleuve » dans l'ouvrage de la MJC de Conflans (1988) avec comme légende : « Il s'agit d'un ponton portant une ancienne gare de bateaux-mouches de Paris. » Acheté en 1995 à une jeune femme, sculpteur de talent, par des parisiens qui continuent de le remettre progressivement en état et qui y ont installé leur atelier de peinture, « Hirondelle-le-Bien-Gagné » sous sa nouvelle devise illustre aussi maintenant « ...et peindre sur la Seine ! »

Groupe MJC/Conflans à travers les âges



Le ponton en 1999