



Vue panoramique du port de Paris et de ses dépendances dans la plaine de Gennevilliers, 1863. Projet d'Aristide Dumont et Louis Richard, ingénieurs.



Port de Gennevilliers, dans les années cinquante.



Le port à Gennevilliers, un serpent de mer

Entre utopie et aléas historiques, le port de Gennevilliers a mis longtemps à se construire avant de devenir le premier port fluvio-maritime d'Île-de-France. Henri IV y a pensé, Vauban y a travaillé et tout au long du XVIII^e et XIX^e siècle les projets se sont succéder pour devenir réalité.

La Seine a toujours constitué pour Paris une voie de communication et d'approvisionnement vitale.

Gennevilliers aussi a entretenu pendant des siècles avec le fleuve des relations essentielles dans le sens où la Seine a plutôt constitué une entrave à son développement, en enclavant la commune au bout de sa presqu'île, la construction de ponts et de voies ferrées ayant été tardive. Sans parler des débordements du fleuve qui ont ravagé au fil des temps le territoire communal jusqu'à la grande crue de 1910. Cependant, la Seine a toujours représenté un lien majeur entre la capitale et notre ville depuis que Paris s'est rêvé « port de mer ».

L'idée remonterait à Henri IV qui en aurait parlé avec son ministre Sully mais il faut attendre Vauban, en 1664, pour voir proposée la construction d'un canal reliant Paris à Dieppe.

Les projets se succèdent tout au long des XVIII^e et XIX^e siècles tandis que le trafic maritime vers Paris prend de l'ampleur. Le projet des ingénieurs Aristide Dumont et Louis Richard en 1863 s'appelle « Port maritime de Gennevilliers », à cheval sur les communes de Gennevilliers et Ville-neuve-la-Garenne, une large avenue reliant même le port à la place de l'Etoile. Une gravure détaillée et spectaculaire représente cette utopie. Les darses creusées préfigurent l'aspect contemporain du port.

UN AÉROPORT TRANSATLANTIQUE POUR HYDRAVIONS !

En cette fin du XIX^e siècle, ingénieurs et hommes politiques du département de la Seine (dont Gennevilliers fait alors partie) abandonnent peu à peu l'idée d'un port fluvio-maritime à Paris, étant donné l'urbanisation intense de la capitale, ou celle qui envisageait le percement d'un canal jusqu'à la mer. L'hypothèse d'un port en banlieue proche, et forcément en aval de Paris, devient de plus en plus évidente. C'est ainsi que Clichy, qui jouxte la capi-

tale, emporte pendant un temps la faveur des décideurs. Mais rien ne se fait jusqu'à la grande crue de 1910 qui remet sur le devant de l'actualité les projets liés à la Seine. Début 1911, le gouvernement crée une Commission administrative de Paris port de mer qui fait le choix définitif, juste avant la guerre, de Gennevilliers comme futur « port de transbordement et de transit ».

LES TRAVAUX ENTRAVÉS

Le choix de Gennevilliers est justifié par sa proximité de Paris, ses possibilités de raccordement aux réseaux routiers et ferroviaires, la disponibilité de vastes terrains encore agricoles. Car le projet nécessitait 380 hectares, alors le quart de la superficie communale, le tiers aujourd'hui depuis la séparation d'avec Ville-neuve. Commissions et études s'enchaînent, notamment celle de Fulgence Bienvenüe, l'inventeur du métro parisien, tandis que les communes voisines et les agriculteurs s'inquiètent des travaux de dragage et de la vente des terrains, et que les ports du Havre et de Rouen ainsi que les compagnies de chemin de fer craignent cette potentielle concurrence. En 1926, un décret de déclaration d'utilité publique est publié qui accélère l'expro-

priation des terrains au profit du département de la Seine. Pourtant, avant 1939, les travaux du port n'avancent guère, entravés notamment par la crise économique des années trente.

Deux bassins, les 1 et 2 les plus à l'ouest, sont creusés près desquels sont installés des réservoirs à essence et à mazout, un quai est aménagé à l'est sur 800 mètres en bordure de Seine et deux tiers de la route de ceinture du port sont réalisés. Les entrées du port par deux chenaux sont achevés avant la guerre. Un projet fou envisage même la création sur le port d'une « hydrobase », l'installation d'un aéroport transatlantique pour hydravions !

Les travaux se poursuivent très lentement entre 1940 et 1942 avant que l'occupant ne réquisitionne la zone des berges entre la voie ferrée et le pont d'Argenteuil. On baptise cette zone Pi-Park où les Allemands installent des hangars, des batteries de DCA, une usine de béton armé pour le mur de l'Atlantique et où leur infanterie manœuvre.

La marine allemande utilise même des aménagements sur les berges. En septembre 1944, les troupes américaines occupent le site.

Le Comité local de Libération et le nouveau maire de Gennevilliers, Waldeck L'Huillier,

L'idée d'un port remonterait à Henri IV qui en aurait parlé avec son ministre Sully...

poussent à l'achèvement du port d'autant plus que tous les ponts en aval de Gennevilliers ont été détruits, ce qui remet à l'ordre du jour la vieille idée du « Paris, port de mer », vocable abandonné depuis près de trente ans.

Finalement, l'aménagement et la construction du port reprennent à partir de 1947 et l'inauguration officielle a lieu le 10 juillet 1950, même si seuls les bassins 1 et 2 sont utilisables. L'objectif est de faire de ce port de déchargement une zone industrielle portuaire combinant activités portuaires et activités industrielles. Les quatre autres bassins sont mis en service entre 1955 et 1963 tandis que se poursuivent les aménagements pour entreposer grains, ciment, voitures, pétrole ou conteneurs... Tout ce qui fait de nos jours de Gennevilliers le premier port francilien fluvio-maritime.

• JEAN-MICHEL MASQUE

2012

LE PORT AUJOURD'HUI

Offrant cinq modes de transports (fluvial, maritime, ferroviaire, routier et oléoduc), le port de Gennevilliers, premier port francilien, réalise sur 400 ha un transit annuel de 20 millions de tonnes de marchandises.