

CHRONOS

POISSY

N°48

PRINTEMPS 2003

ILE DE MIGNEAUX 100 ans d'urbanisation



CERCLE D'ÉTUDES HISTORIQUES ET ARCHÉOLOGIQUES DE POISSY

Éditorial

“Une île entre le ciel et l’eau” a écrit le poète.
N’est-ce pas la meilleure description de l’île de Migneaux ?

Calme quartier résidentiel de Poissy, cette île ne fait la “une” de l’actualité que lorsque la Seine décide de rendre visite aux belles villas et à leurs habitants. Il suffit de passer le pont pour se retrouver dans un site enchanteur, lieu de promenade apprécié des pisciacais, qui fête en cette année 2003 le centenaire du début de son urbanisation. Avant ce n’était que prairies et terres agricoles. Qui peut s’imaginer aujourd’hui que dans les années 50 des vaches transhumaient encore de Carrières-sous-Poissy pour venir passer l’été sur l’île de Migneaux, animant ainsi la vieille ferme et fournissant du lait de qualité à une partie des habitants de Poissy. Seuls nos anciens se rappellent encore l’animation de l’île et des bords de Seine au début du XX^e siècle, âge d’or du canotage et de la pêche. Grâce aux cartes postales anciennes, il est facile de s’imaginer l’ambiance qui régnait au restaurant Léon desservi par cette passerelle de bois à la fois superbe et inquiétante. Le travail était aussi présent sur cette île grâce notamment à la construction navale et à la prospérité d’un chantier nautique qui pouvait voir avec plaisir ses yoles naviguer sur le fleuve. Un barrage établi sur le petit bras de la Seine alimentait en énergie hydraulique un moulin situé aux environs proches de l’usine des eaux actuelle.

L’Histoire de ce quartier de Poissy, souvent méconnue, méritait bien un numéro spécial de *Chronos*, après avoir été le thème de la conférence donnée par M. Jean-Louis Tancerman lors de notre Assemblée Générale. Ceci fut rendu possible grâce à l’initiative d’une équipe constituée de quelques habitants de l’île à qui j’adresse tous mes remerciements. Je salue particulièrement le remarquable travail de recherche effectué par les membres de cette équipe dans les différentes archives, se transformant ainsi, pour l’occasion, en véritables historiens locaux. C’est donc avec plaisir et sans la moindre hésitation que nous leur ouvrons les colonnes de notre revue.

Ce nouveau numéro de *Chronos* est donc un numéro spécial à thème unique, plus important que ceux habituellement publiés. C’est une publication exceptionnelle, que nous réservons uniquement aux événements majeurs. Ces dernières années seuls deux ou trois numéros de *Chronos* ont paru sous cette forme.

Puisse la lecture de ces passionnants articles, toujours abondamment illustrés, vous faire mieux connaître et apprécier l’histoire de cette “île de Poissy”, lieu où l’on oublie aisément que l’on se trouve dans une ville de la région parisienne.

Le Président
J-B. RIGAUDEAU

En couverture : *La passerelle du temps*, lavis d’encre de VERROCK, 2003. VERROCK vit sur l’île de Migneaux depuis quelques années. Elle est née au bord de l’eau ; elle a grandi dans les inondations, vivant chaque crue comme un moment de plénitude, en accord avec la nature et ses caprices. Après un passage aux Beaux-Arts de Gand, Lille et Paris, c’est à Poissy qu’elle a posé son chevalet. *L’eau est mon encre, la Seine est mon livre, l’île de Migneaux en est la couverture, l’aquarelle en est la traduction*, nous dit-elle. Elle fait ainsi vivre l’âme de l’île et nous la fait aimer.

CERCLE D’ÉTUDES HISTORIQUES ET ARCHÉOLOGIQUES DE POISSY

8 Enclos de l’Abbaye 78300 POISSY
Tél. 01 30 74 01 11

e-mail : ceha@wanadoo.fr

Association déclarée (loi du 1^{er} juillet 1901)
Saint-Germain-en-Laye N° 720, 15 juillet 1970
Journal Officiel N° 171 du 25 juillet 1970
C.C.P. Paris 2005-43 M

BUREAU

Président : Jean-Bernard RIGAUDEAU

Président d’honneur : Roger BULLIT

Vice-Présidente : Bernadette DIEUDONNÉ

Secrétaire : Rose Andrée BURGER

Secrétaire adjoint : Olivier DELAS

Trésorière : Denise BOUILLAND

Trésorier adjoint : Bernard ROUILLER

Bibliothécaire : Federica GUYOT-SIONNEST

Biblioth. adjointe : Agnès GUIGNARD

CONSEIL D’ADMINISTRATION

GÉOLOGIE-PRÉHISTOIRE :

Denise BOUILLAND : 01 39 65 41 07

Federica GUYOT-SIONNEST : 01 39 11 78 78

Bernard ROUILLER : 01 39 65 21 35

ARCHÉOLOGIE :

Federica GUYOT-SIONNEST : 01 39 11 78 78

Marie-Claire QUENEY : 01 39 79 19 38

HISTOIRE LOCALE :

Roger BULLIT : 01 39 65 00 69

Bernadette DIEUDONNÉ : 01 39 65 08 03

Agnès GUIGNARD : 01 39 79 04 57

Joseph HONORÉ : 01 39 74 88 68

Jean-Bernard RIGAUDEAU : 01 39 79 18 54

Florence XOLIN : 01 39 11 97 00

GÉNÉALOGIE :

Rose Andrée BURGER : 01 39 65 20 44

Jean-Pierre DAESCHLER : 01 30 06 34 25

Jean LE FLOC’H : 01 39 79 15 37

CARTOPHILIE :

Olivier DELAS : 01 30 74 22 54

Monique LABARRAQUE : 01 30 65 38 35

NUMISMATIQUE-SCRIPOPHILIE :

Jean LE FLOC’H : 01 39 79 15 37

Jean-Jacques NICOT : 01 30 74 19 23

HISTOIRE DE L’ART-SORTIES CULTURELLES

Florence QUAINON : 01 39 65 10 35

LES AMIS DU MUSÉE D’ART ET D’HISTOIRE

Denise BOUILLAND : 01 39 65 41 07

Florence XOLIN : 01 39 11 97 00

HISTOIRE DE L’AUTOMOBILE À POISSY :

Olivier DELAS : 01 30 74 22 54

Pascal Le PODER : 01 39 65 63 11

CHRONOS-POISSY :

F. GUYOT-SIONNEST : 01 39 11 78 78

DÉLÉGUÉ POUR CARRIÈRES :

Joseph HONORÉ : 01 39 74 88 68

Sommaire

- 2 **Editorial**, *Jean-Bernard Rigau*
 - 3 **Sommaire - Bibliographie**
 - 4 **Aux sources de Migneaux**, *Jean-Louis Tancerman*
 - 6 **Les activités agricoles sur l'île de Migneaux**, *Evelyne Monvoisin*
 - 9 **Aspects de l'urbanisation de l'île de Migneaux**, *Françoise Planté*
 - 22 **L'art de la villégiature des bords de Seine**, *Sophie Cueille*
 - 24 **L'île aux loisirs**, *Michel Agnola*
 - 28 **Les chantiers nautiques de l'île de Migneaux**, *Jacques Carré et Bernadette Dieudonné*
 - 33 **La crue de 1910 à Poissy**, *Olivier Delas*
 - 35 **D'un pont à l'autre sur le Petit Bras de Migneaux**, *Jean-Louis Tancerman*
 - 40 **Evocation d'une jeunesse dans l'île de Migneaux**, *Bernard Bezault*
 - 43 **L'île de Migneaux dans la 2^e guerre mondiale**, *Jean-Louis Tancerman*
 - 48 **L'île de Migneaux : la nature dans la ville**, *Jean-Yves Toullec*
 - 52 **Un siècle d'architecture sur l'île de Migneaux**, *Erwan Tourmen*
 - 54 **La gestion des crues de la Seine dans l'île de Migneaux**, *Monique et Luc Levasseur*
 - 58 **Reflets et réflexions**, *Verrock*
 - 59 **L'île de Migneaux aujourd'hui et demain**, *Jean Cretaz et Jean-Louis Tancerman*
- © Poèmes et dessins (lavis d'encre) de Verrock
-

L'île de Migneaux dans les livres

(les pages entre parenthèses signalent les références à l'île de Migneaux)

C. van Dijk, *Poissy en cartes postales anciennes*, SFL, 1976

Petit opuscule rassemblant une série de cartes postales pittoresques des années 1900 (p. 27 à 39)

N. Noël, *Poissy et son histoire*, CEHA Poissy, 1986

Ouvrage d'histoire et de référence sur Poissy (p. 368 à 371, 396)

O. Delas - J.B. Rigau - A. Roddier, *Poissy Cent Ans d'Images*, CEHA Poissy, 1988

Abondamment illustré et documenté, cet ouvrage couvre tous les aspects de la vie quotidienne à Poissy au début du XX^e siècle, le "must" de toute bibliothèque pisciacaise (p. 40 à 43)

D. Skeggs, *Monet et la Seine*, Albin Michel, 1990

Petit ouvrage d'art développant les rapports entre Monet et la Seine aux plans biographique et artistique ; existe aussi dans sa version originale en anglais : *River of Light : Monet's Impressions of the Seine*, Knopf, 1989

C. & J. More, *La Seine, charmes et sortilèges d'un fleuve*, Albin Michel, 1991

Belles photos de style impressionniste accompagnées de la narration du voyage des auteurs ; existe dans sa version originale en anglais : *Impressions of the Seine*, Pavilion Books, 1991 (p. 108)

AL. Thieblemont, *Les îles d'Ile-de-France*, Alternatives, 1995

L'équivalent du "Guide Vert" (descriptifs, cartes, photos) pour les 60 îles fluviales de la région parisienne, pimenté d'anecdotes pittoresques (p. 64 à 67)

B. Védry, *Balade Ecologique au fil de la Seine en 1900*, Graphein, 1996

Très intéressante étude de l'écosystème de la vallée de Seine, et des impacts de l'urbanisation (p. 148 et 149)

F. de Mijolla & C. Delettre, *Autour de Poissy*, SPSA, 2000

Guide touristique illustré du Val de Seine, de Conflans aux Mureaux (p. 33)

J.F. Prost, *Une île entre la Seine et Vaux*, chez l'auteur, 2002

Petit bijou de régionalisme, très complet et bien illustré (p. 114 et 136)

B. Renoult & G. Havelange, *Yvelines-Nord Août 1944 - Derniers combats*, chez l'auteur, 2002

Ouvrage de référence parfaitement documenté et illustré sur la Libération, de Mantes à Poissy, et du 18 au 30 août 1944 (p. 113 à 115)

AUX SOURCES DE MIGNEAUX



“Paroisse de Villaine” du Cadastre de Bertier de Sauvigny
(détail) - cote C3/81 (ADY)

Jean-Louis TANCERMAN

Les noms d'*isle de Mignot* et d'*isle Mignaux* figurent dans le Cadastre de Louis-Bénigne de Bertier de Sauvigny, Intendant de la Généralité de Paris, en 1786. Un siècle plus tard, le nom d'*île de Migneaux* apparaît sur une carte déposée aux archives de Carrières-sous-Poissy. L'orthographe du nom de l'île se stabilise à cette époque dans les actes notariés et administratifs. Mais d'où nous vient ce nom, et comment appelait-on l'île dans l'ancien temps ?

“Migneaux” reste associé de nos jours au hameau et au château du même nom, qui selon Octave Noël, était au XVIII^e siècle un fief de Gilbert de Voisins, marquis d'Orgeval et de Villennes, et seigneur de Médan. C. de Royer, qui signait naguère un article de *Chronos* (1994), remonte audacieusement à l'Antiquité, en appariant le ru de Migneaux, qui traverse le domaine du même nom, au latin “Magnae Aquae”, et en posant l'hypothèse d'un culte gallo-romain dédié à l'eau... Plus sérieusement, Marc Moreau, auteur de *Abbaye prémontrée Notre-Dame d'Abbecourt* (Université de Versailles Saint-Quentin, 2003), cite un acte de donation de Gasce V de Poissy, le fondateur de cette abbaye à Orgeval en 1184, qui abandonne aux chanoines de l'abbaye tous ses biens sur le Moulin de Migneaux : *Dedi quoque eis quicquid habebam in moliendino de Musnellis*. Ce moulin, situé sur le Petit Bras de Seine face à l'actuelle Compagnie des Eaux, continua à fonctionner jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Il fut démantelé ainsi que son

barrage pour éviter l'envasement progressif qui menaçait le bras de Seine.

Dans la livraison de *Chronos* déjà citée, P-E. Renard mentionnait quelques formes attestées des toponymes de Migneaux: *Musnelles* (1190), *Munelles* (1220), *Mugneaux* (1232), *Muisneaux* (1315)... démontrant l'étymologie commune de “Migneaux” et de meunier, anciennement *musnier* ou *mi(g)notier*.



Moulin de Migneaux, lavis et plume, milieu du XIX^e siècle
(Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine).



A gauche : plan de la Paroisse de Mignaux extrait du Cadastre de Bertier de Sauvigny, 1787 (C2/109 ADY). Noter le “moulin à bateau” et le barrage ainsi que les gords formant un “V” renversé sur le Petit Bras de Seine ; détail ci-contre à droite.



Il est donc avéré que dès le XII^e siècle, Migneaux concernait la berge de Seine face à l'île, la meunerie y était florissante, et justifiait le développement économique de l'habitat du hameau en rive gauche. Mais les activités de pêche apparaissent elles aussi dans les archives, à travers la présence d'un certain Jean de Migneaux.



Acte de vente du Gord de Jean de Migneaux fils, 1372 (ADY 73 h 91).

Dans cette précédente livraison de *Chronos*, P-E. Renard rapportait ainsi que le n°1 de la revue du "Vieux Poissy" (1910) citait déjà : *Le chapelain de l'Hotel-Dieu de Poissy, Nicolas Ravy, par un acte de Novembre 1330, reconnaît avoir ascencé l'arche marinière à Jean de Migneaux.* Nos recherches aux Archives départementales nous ont fait découvrir un document additionnel, daté de 1372, par lequel Jean de Migneaux, fils de feu Jean de Migneaux, vendait à Jean Pouger de Poissy un gord ou pescherie séant en l'eau de Seyne, entre Poissy et Vilaine, appelé la Guidellerie.

Les gords, nombreux sur la Seine, étaient des filets de pêche de forme conique et comportant une nasse en leur centre ; ils étaient fixés entre deux pieux et généralement équipés d'un système de relevage permettant de récolter le poisson ; le gord désigne aussi le lieu d'installation de ces appareils qui étaient souvent placés dans les chenaux étroits entre deux îles ou îlots du fleuve. Le gord de Jean de Migneaux était situé entre l'île de Migneaux et l'un des trois îlets qui encombraient jadis le chenal entre les îles de Migneaux et de Villennes.

En dépit du voisinage du moulin et du gord de Migneaux, dont les toponymes sont attestés au Moyen Âge, l'île de Migneaux ne recevra son appellation définitive que cinq siècles plus tard. A l'époque de Jean de Migneaux fils, c'était l'île aux religieux de Hannemont. Du XV^e au XVII^e siècle, on trouve souvent l'isle espineuse (1398, 1524, 1628), mais l'île porte à l'occasion le nom de ses propriétaires de parcelles ou de berges : Chenevière, Gazon, Goupaillet, Lourdine, Maille, Mote, Poitou, Raoul... La dénomination *isle de Migneaux* apparaît fugitivement en 1670 dans un acte de vente du Gord Domanchet situé lui aussi dans le chenal entre les îles de Migneaux et de Villennes, mais *Grande Isle de Poissy* est le nom qui revient le plus souvent aux Archives, dès 1524 et jusqu'à la fin du XVIII^e siècle (*Atlas des Seigneuries*, 1779). On notera que l'île de Migneaux était divisée en trois domaines par des bornes, délimitant ainsi la *Seigneurie de Carrière* à l'est, la *Paroisse de Migneaux* au centre, et la *Seigneurie de Villaine* à l'ouest, auxquelles les trois parties de l'île étaient respectivement rattachées.

Hasard ou nécessité de l'Histoire, le nom de l'île de Migneaux n'émerge-t-il pas comme une victoire onomastique du clergé sur la noblesse ? Il fait revivre pour nous ce monde de l'eau, mère nourricière des temps anciens, ses moulins et ses pêcheries. □

Sources :
Archives départementales des Yvelines
Archives municipales de Carrières-sous-Poissy
Cadastre de Bertier de Sauvigny, ADY, Versailles 1996
CEHA Poissy
Remerciements à J. HONORE du CEHA.

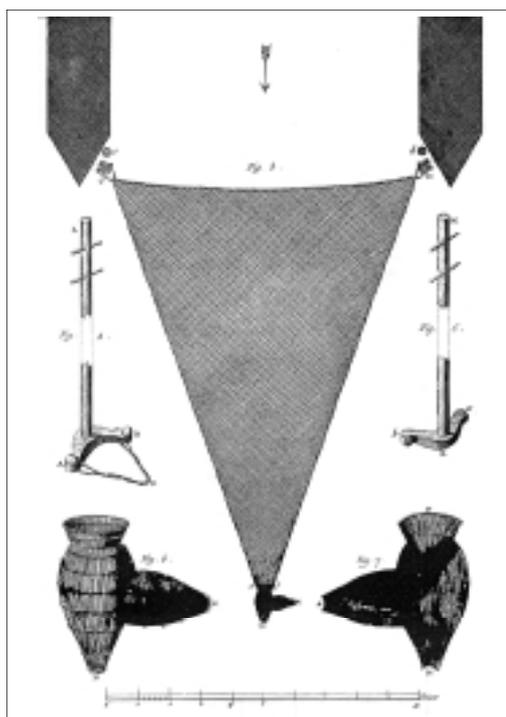


Schéma d'un gord (Encyclopédie Diderot et d'Alembert – La pêche en rivière) ; les nasses (de face et en coupe) sont à l'échelle quadruple.



LES ACTIVITÉS AGRICOLES SUR L'ÎLE DE MIGNEAUX de l'Ancien Régime aux alentours de 1950

Décidément ces "gens de Paris" avaient la nostalgie d'un passé rural et agricole. En effet, sur l'île de Migneaux, endroit de villégiature des parisiens par excellence au début du XX^e siècle, il y avait une ferme avec ses animaux domestiques, des vaches et des champs. C'était vraiment la campagne.

Evelyne MONVOISIN

Les activités agricoles sur l'île sont en fait très anciennes. Sous l'Ancien Régime, les îles de la Seine situées dans les plaines alluviales avaient la réputation de fournir une bonne prairie aux animaux. Par ailleurs, compte tenu de l'importance des chasses royales et seigneuriales et des forêts dans la région, les endroits de pâture (quelques prés, îles et rives de Seine) étaient recherchés. On cite même dans des archives communales de Maisons, un monsieur Irmon défricheur d'îles¹.

Très tôt se sont donc développées des transhumances entre les villages et les îles. Ces transhumances s'établissaient dans le cadre de la vaine pâture qui obéissait à des contraintes et des usages qui ont évolué au fil du temps. La vaine pâture s'exerçait notamment sur toutes les terres non closes et libres de leur récolte et, pour les prairies, elle ne s'exerçait que de fin novembre à début mars.

En 1850, la vaine pâture était encore pratiquée sur les îles de la Seine². Les règlements précisaient que les troupeaux étaient gardés par un pâtre payé par la communauté des paysans, et qu'il avait également la charge du bateau qui passait les animaux. Cependant, l'intérêt des îles était également que les animaux pouvaient pâturer en commun sans être surveillés dans la mesure où ils ne pouvaient guère dépasser la délimitation naturelle des lieux.

A partir de 1860, une tendance à la suppression de ce droit se dessine très nettement. Aux alentours des années 1865, les propriétaires commencent à revendiquer leurs terrains et à contester cette pratique communautaire. L'île de Migneaux n'échappe pas au mouvement et les cartes de l'époque nous montrent bien que l'île est déjà très parcellisée. En 1870, la vaine pâture n'existe plus dans les îles de la Seine. Les plantations d'osier et de diverses cultures prennent place progressivement au détriment de l'élevage³.

Parallèlement à cette pratique de la vaine pâture, la présence du marché aux bestiaux de Poissy a

rendu l'île de Migneaux attractive. Ainsi jusqu'à la suppression du marché et tant que les chemins de fer ne permettaient pas de faire venir régulièrement les animaux, il s'est développé une activité d'embouche c'est-à-dire d'engraissement des animaux avant leur vente. Les bestiaux après un long parcours à pied arrivaient fatigués et parfois en mauvais état. Il était alors nécessaire de les laisser se reposer et l'île était un endroit idéal pour leur repos. Sur la partie ouest de l'île, on peut encore apercevoir un vaste creux ; à l'époque il était rempli d'eau et servait d'abreuvoir.

Les archives notariales⁴ nous indiquent que sur cette même partie ouest de l'île, certains terrains appartenaient à des bouchers parisiens — dont l'un a possédé jusqu'à un hectare de prairie — et à des commissionnaires en bestiaux dont un certain monsieur Poitou, nom donné à l'île à une époque. Le marché aux bestiaux s'est arrêté vers 1880, et les terrains de ces bouchers ont été vendus, notamment à des industriels de Paris. Ce n'est pas pour autant la fin de l'agriculture sur l'île, bien au contraire.

*Dans l'intemporel, la vache erre
Dans ce grand terrain en vachère
Ah, voilà ma ferme, que de maisons
Plus de bovins et comme une oraison
Buvons du vin, plus de lait
Buvons à cette fin, soit ce n'est pas laid...
De la vaine pâture
A la vénale nature
Les inondations ont suivi leur cours
La vie a changé, on court, on court,
Chacun a trouvé son petit paradis, son aire
Et la vache philosophe erre, erre, erre...*

*Chantons l'air du bon air, sur cette aire, en cette
terre des Migneaux où la vache erre !...*

Michel Monvoisin

A la fin du XIX^e siècle, un bâtiment de ferme — appelé “hangar” dans les actes notariés — est construit, c’est la fameuse “ferme” de l’île, dont nous allons parler. Certaines parties en mortier attestent d’une construction antérieure à 1900. Le bâtiment avait l’apparence d’un long hangar sur pilotis, avec des parties en bois. Un plan incliné permettait de faire monter les vaches au niveau supérieur, en cas d’inondation. Nous pouvons encore apercevoir ce bâtiment au 47 ter. La ferme de l’île de Vaux qui date à peu près de cette époque a subi d’importants dommages lors de la crue de 1910, et durant cette période, tous les animaux avaient été emportés et noyés⁵.



La “Ferme” côté Petit Bras de Seine, dans les années 1980. Remarquez le plan incliné aujourd’hui transformé en terrasse (Photo M. Chalmin).

Dans les années 1920, nous constatons la présence de plusieurs activités agricoles sur l’île : l’exploitation de la ferme au centre de l’île et la production de lait à l’extrémité ouest.

La ferme faisait partie d’un vaste domaine appelé “la Payse” (au n°47) qui comprenait une grande maison d’habitation en meulière, le hangar, des champs destinés à la culture, des clapiers et des poulaillers. Le tout s’étendait sur près de 700 mètres linéaires, dans une zone assez peu inondable car légèrement surélevée. Il nous a été rapporté par des anciens habitants de Carrières qu’un beau jour d’été, la batteuse devant se rendre sur l’île pour la moisson s’est immobilisée quelques minutes, au milieu de la passerelle en bois, à cause de craquements suspects et inquiétants... L’incident s’est finalement bien terminé, la passerelle ayant tenu bon malgré le poids.

Lors du changement de propriétaire en 1942, nous apprenons que le domaine était exploité par la société coopérative de l’Agence Havas. Certains champs furent alors transformés en potagers avec plantations d’arbres fruitiers.

Après la guerre, dans les années 1946, l’exploitation a maintenu une activité assez importante. On a pu relever⁶ que des camions de 15 tonnes enlevaient les récoltes de betteraves. Par ailleurs plusieurs fourragères des fermes d’Orgeval venaient y chercher du foin, de la paille et des betteraves, provoquant des plaintes des riverains.

A la même époque, il s’effectue dans l’une des propriétés de l’île *des démonstrations de tracteurs agricoles avec leurs instruments aratoires adéquats, ce qui crée une circulation intense par camionnettes, camions, autocars et voitures de maîtres pour transporter du personnel de la maison Ford*. Le constat d’huissier rédigé à cette occasion⁷ nous apprend en effet qu’une vingtaine de personnes de cette société, invitées par le propriétaire, constituaient une école d’apprentissage et que la douzaine de tracteurs amenés sur place servaient à des démonstrations de labour.

En 1961, le hangar est vendu pour être transformé en maison d’habitation.

La seconde activité agricole de l’île concerne la production de lait. Par le biais des archives du Syndicat des Propriétaires de l’île, nous trouvons trace d’un monsieur Mercier qui, en 1927, doit payer une redevance de 1800 francs à ce syndicat pour le passage de ses animaux. Il était en réalité un “laitier nourrisseur” ; on nomme ainsi dans les régions proches des grandes villes, celui qui nourrit les bêtes pour faire commerce du lait. Le nourrisseur achète les vaches au moment où la lactation est en plein rendement, c’est-à-dire quand la vache vient de vêler. Il garde alors la vache et la nourrit notamment en prairie, mais aussi en étable avec du foin ou de la pulpe de betterave. Lorsque le rendement faiblit, la vache grasse est vendue pour la boucherie.

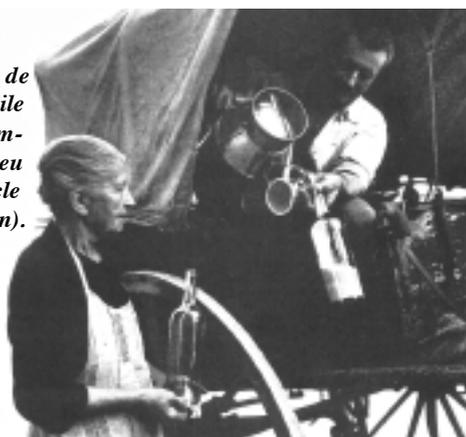
Ce monsieur Mercier n’habitait pas sur l’île, il était installé à Carrières-sous-Poissy et une nouvelle transhumance s’est installée entre Carrières et l’île de Migneaux. Le laitier conduisait ses bêtes au printemps où elles restaient jusqu’à l’automne. La traite était réalisée sur place.

Son droit de passage de la passerelle puis du pont a évolué ; il a été réduit en 1936 à 1600 francs en raison de difficultés financières liées à l’environnement économique. La présence de ce laitier ne gêne en aucun cas les résidents de l’île, bien au contraire les propriétaires l’appellent “notre laitier” et tout le monde profite de la vente du lait frais sur place. On cite dans les archives de l’île : *Monsieur Mercier exploite son industrie en dehors du lotissement et n’apporte aucune gêne à aucun propriétaire*. Il est vrai qu’il ne se situait pas dans les parties résidentielles de l’île.

“Le laitier de Poissy”, silhouette en contreplaqué découpé et peint de Milo d’Arza, 1931 (photo : Musée d’Art et d’Histoire de Poissy).



La distribution de lait à domicile dans les campagnes, au milieu du XX^e siècle (photo Yann).



La quinzaine de vaches hollandaises et normandes paissait toujours "au bout de l'île", à l'emplacement de ce qui s'est nommé ensuite "Migneaux Ouest", c'est-à-dire la partie proche de l'île de Villennes, aux numéros actuels 76 à 80, zone non lotie à cette époque. Notons que ces laitiers payaient non seulement un droit de passage mais louaient également les prairies. Pour information, en 1914, M. Mercier payait 80 F par an la location des prairies sur la base d'un contrat verbal.

Fin 1940, Monsieur Mercier cède son activité à Monsieur Legall. Pendant cette période de la guerre, et l'absence de M. Legall prisonnier de guerre, l'activité semble avoir été réduite, car il se pose le problème du maintien du droit de passage à 600 francs. A nouveau l'activité redémarre après la guerre, comme en témoigne l'augmentation du droit de 1800 francs en 1947 à 2000 francs en 1949. La voiture de monsieur Legall ayant pu être réapprovisionnée en carburant, il pratiquait, pour la vente du lait, du porte-à-porte sur l'île et en dehors de l'île notamment sur le cours du 14 Juillet.

En 1951, les terrains sont vendus à un avoué parisien et la location des terres se termine. La vente du lait continuera encore quelques années pour s'achever vers 1955. La qualité de ce lait frais reste

encore très vivace dans les souvenirs de nombreux pisciacais. Dans le cadre de leurs activités, le laitier et le fermier travaillaient souvent en commun et s'entraidaient. Les activités agricoles de l'île se sont arrêtées à une époque où la valeur prise par les terrains et les bâtiments incitait les propriétaires à vendre. Parallèlement, le développement des moyens de transport a réduit considérablement toutes les activités agricoles artisanales.

Espérons toutefois que l'île de Migneaux continue à vivre dans nos mémoires telle qu'elle apparaissait aux promeneurs des années 1830 qui, après avoir traversé le pont de Poissy, découvrent ce paysage bucolique, et le décrivent ainsi : les vertes saulées des îles couvertes de pâturages.⁸ □



Notes

1. H. OSSARD, *L'évolution de l'agriculture dans le Nord-Est des Yvelines jusqu'au milieu du XIX^e siècle*, INRA, 1977.
2. *Annuaire de Seine et Oise* de 1850.
3. *Annuaire de Seine et Oise* de 1870.
4. Archives notariales de Versailles, 3^e bureau des hypothèques.
5. J-F. PROST, *Une île entre la Seine et Vaux*, 2002.
6. Michel PHILIPPONNEAU, *La vie rurale de la banlieue parisienne*, Armand Colin, 1956.
7. Archives du SPIM.
8. Charles NODIER, *La Seine et ses abords*, 1836.

Gravure du titre : F. Méaulle d'après A. I., 1888.

La Pyramide

*Seine, tu me tiens sur scène sans limites
Les mots me viennent comme une lune de miel
Récompense si intense de ce que le cœur pense*

*Comme le Nil, tu me prépares à l'abondance
Après une période de sécheresse de la richesse des mots
Le fleuve m'aide à préserver les secrets endormis
Dans le fond de mes pensées, ma vraie fortune*

*L'Eau, la Lumière, la Couleur
C'est ma pyramide...
Néfertiti
Ne faire qu'ici...
A Poissy*

Verrock



ASPECTS DE L'URBANISATION DE L'ÎLE DE MIGNEAUX

Françoise PLANTÉ

Cet article aborde les thèmes suivants :

- La passerelle
- La population et l'habitat
- La vente des parcelles
- Les noms des propriétés
- La viabilisation
- Le dévasage du Bras de Migneaux
- L'unification territoriale
- Heureuse Escale
- Personnalités remarquables
- Photos des villas (presque) centenaires



1. LA PASSERELLE

Les embarcadères du restaurant "Léon" sur l'île de Migneaux

1901 chez "Léon"

Le restaurant "Léon" est situé sur l'île de Migneaux. Léon Chouquet l'a acquis de son prédécesseur Joseph Dumont, il y exerce le métier d' "hôtelier restaurateur" et habite en face, avenue de Migneaux (future avenue Emile-Zola). L'île est accessible par un radeau que clients et fournisseurs empruntent. On peut supposer que le commerce est prospère car les pêcheurs et les promeneurs sont nombreux à fréquenter le site, ce qui n'empêche pas le propriétaire d'avoir d'autres visées : il ambitionne de lotir l'île ; et pour cela il faut en améliorer l'accessibilité. Une passerelle s'impose.

Les préliminaires

Léon Chouquet entreprend en deux temps des démarches administratives pour obtenir l'autorisation de construire sa passerelle. Il soumet d'abord son projet et ses plans aux Ponts et Chaussées qui, selon son expression lui ont *fait bon accueil* (1). Fort de cet encouragement, le 11 janvier 1901, il sollicite l'acceptation de la Ville car l'ouvrage empiètera sur l'avenue de Migneaux. Il prévient les probables objections : *elle ne gênera en rien la circulation sur la dite avenue*. Comme justificatif à sa demande, il ne fait allusion qu'aux problèmes d'envasement, passant son projet sous silence : *depuis trois années, malgré les sommes importantes que j'y ai dépensées, j'ai eu à souffrir de l'envasement des berges, dans de telles conditions que ma clientèle se trouve dans l'impossibilité d'atterrir chez moi* (2). Un mois après, le 21

février 1901, le conseil municipal émet un avis favorable, l'agent voyer mandaté *ne voit aucun inconvénient à la réalisation de ce projet, espérant d'ailleurs que les conditions imposées à l'intéressé ne gêneront en aucune façon la circulation fluviale*.

Publicité pour le lotissement

Encouragé par cette réponse, Léon Chouquet envisage conjointement de faire de la publicité. Il sollicite encore l'accord de la Ville pour *établir le long de la rive, contre la propriété Lemoine, une enseigne colossale de 20 mètres de long sur 0,60 mètre de hauteur*. Le maire ignorant le projet de lotissement trouve la demande *quelque peu exagérée* et dépêche une commission pour se rendre sur place. M. Meissonier, soucieux de l'esthétique, *demande qu'on ne laisse pas mettre quelque chose de trop laid, on ne voit déjà que trop de ces enseignes réclames qui gênent la rue* (3).

La réalisation

Le 26 mai 1903, le projet de lotissement étant pratiquement réalisé, Léon Chouquet écrit au maire pour lui annoncer qu'il va commencer les travaux. Le maire se rend sur place et décide de laisser l'administration suivre son cours, ce qui prend encore quelques mois. Le 3 septembre 1903 les Ponts et Chaussées autorisent Léon Chouquet à procéder à *l'établissement d'une passerelle en charpente [...] à ses frais, risques et périls* (4).

Elle aura 66 mètres de long, 3 mètres de large, 7,51 mètres de hauteur au milieu de la portée. Elle comportera *deux travées reposant sur des culées en maçonnerie, et traversant l'une le bras de Migneaux, l'autre un petit bras qui fera communiquer celui-ci avec le bras des Mottes*. Elle pourra supporter *une surcharge de 400 kilogrammes par mètre carré*.

Un an après, la passerelle est construite : le 11 octobre 1904, Prosper Leduc, conducteur des Ponts et Chaussées, procède au récolement des travaux. Les membres de la Société Immobilière fondée l'année précédente par Léon Chouquet peuvent faire nombre, les problèmes d'accès à l'île sont désormais révolus.

Un incident

Mais voici que pointent maintenant des difficultés d'accès à la passerelle même ! Deux arbres en sont la cause : trop rapprochés, ils gênent la circulation *des voitures et automobiles*. Les membres du conseil municipal, consultés, donnent leur accord pour leur abattage, mais ils demandent en contrepartie que *ce passage d'accès soit macadamisé et tenu en bon état d'entretien* par Léon Chouquet (5).

30 ans de service

La passerelle est désormais carrossable. La Société Immobilière va pouvoir prospérer jusqu'à sa dissolution en 1926 ; la passerelle change alors de propriétaire. Le nouvel acquéreur, le Syndicat des Propriétaires de l'Île de Migneaux (SPIM) va procéder à un échange avec Léon Chouquet : la passerelle contre des terrains. Mais la passerelle est sans doute mal entretenue, malgré les dépenses pour la gestion, la viabilité et l'entretien, qui se sont montées à 180 000 F (environ 2 millions de francs de 2001) de 1903 à 1926, et auxquelles vont se rajouter 90 000 F (environ 300 000 F de 2001) d'entretien et de réparations de 1926 à 1930 ; elle est inadaptée pour un trafic devenu très important (voir l'article "D'un pont à l'autre"). *Ce petit pont de bois tout branlant* selon Mme Morita en 1921, va devenir inutilisable et sera démolí en 1933, ce qui coûtera 5 396 F au SPIM.

Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? Des traces de culée en maçonnerie sur les berges, et de nombreuses cartes postales, où on voit la passerelle sous divers angles. Cordon ombilical de l'île, elle a été l'un des ouvrages de Poissy les plus photographiés.

Passerelle avec calicot : "Terrains à vendre, 2 Francs le Mètre - Eau et gaz".



Sources : (1) (2) Lettre de Léon Chouquet au maire
(3) Délibérations du conseil municipal 7/2/1902
(4) Navigation de la Seine, procès-verbal de récolement
(5) Délibérations du conseil municipal 13/8/1905

2. EVOLUTION DE LA POPULATION ET DE L'HABITAT

- De 1886 à 1903 : les habitants sont très peu nombreux, ils travaillent et habitent sur l'île.
- De 1903 à 1946 : la plupart des maisons sont des résidences secondaires.
- De 1946 à 2003 : presque toutes les habitations deviennent des résidences principales.



Villas anglo-normandes aux n° 4 (Marjolaine), 6 (Le Clos Normand), et 8 (L'Evasion) dans l'île ; le vieux peuplier étêté au fond marquera l'emplacement du futur pont de Migneaux.

- 1881 personne n'est encore recensé sur l'île.
- 1886 une famille de 4 membres : Jules Braud, 42 ans, pêcheur, son épouse Marie Angélique Viet, 38 ans, marchande de vin, et leurs deux enfants Aline et Alphonsine.
- 1891 une famille de 9 membres : Joseph Dumont, 37 ans, restaurateur, son épouse Amélie Gosselin, 28 ans, leurs cinq enfants Thérèse, Louis, Esther, Maurice, et Georges ; une domestique : Marguerite Quinault, 27 ans, et un garçon pêcheur : Alfred Devin, 20 ans.
- 1896 11 personnes : la famille Dumont, plus 4 personnes : Marie Levasseur, 27 ans, et 3 employés pêcheurs : Fernand Nau, 27 ans, Jacob Nau, 21 ans, et Désiré Desjardin, 45 ans.
- 1906 10 maisons, 8 sont vacantes, 2 sont occupées : l'une par Léon Chouquet, 59 ans, et son épouse Hélène Maxsted, c'est le restaurant "Léon"; l'autre par Léger Pernelle, 54 ans, constructeur de bateaux, son épouse Augustine Manet, 52 ans, leur fils Arthur, 29 ans, et un charpentier, Gabriel Montigny, 27 ans.
- 1911 18 maisons, 11 sont vacantes, 7 sont habitées : 20 personnes.
- 1921 11 maisons habitées : 34 personnes.
- 1926 12 maisons habitées : 28 personnes.
Création du S.P.I.M.
- 1931 40 maisons, 10 sont habitées : 44 personnes.
- 1936 seulement 9 maisons habitées : 46 personnes.
- 1946 44 maisons, 22 sont habitées : 74 personnes.

1954 43 maisons sont habitées.
 1962 43 maisons sont habitées.
 1968 44 maisons sont habitées.
 2003 92 maisons (SPIM), plus 3 logements municipaux (piscine) et les 7 pavillons du lotissement "Les Jardins de l'île".



Villas de l'île lors de l'inondation de janvier 1910, comme posées sur un lac... (Cliché Gaillard, coll. O. Delas)

Outre les maisons, il y a en 1891, sur le Bras de Migneaux, deux bateaux habités : l'un par Jules Oréel, 40 ans, charpentier de bateaux, son épouse Victorine, 40 ans, leurs enfants, Jeanne, Marie, Louis, Alphonse, Georges et Rémond, et sa mère, Stéphanie Colerock, 67 ans ; l'autre par Nathalie Garcin, veuve, née Valencourt, 72 ans, rentière, et Marie Louise Froges, 24 ans, domestique. En 1896 la famille Oréel sera recensée avenue de Migneaux (future avenue Emile-Zola). En 1901, Léon Chouquet est recensé lui aussi avenue de Migneaux en tant que restaurateur, avec son épouse anglaise et Albertine Crépel, 27 ans, domestique.

Sources : Archives municipales de Poissy, arch. du SPIM

3. LA VENTE DES PARCELLES

Le lotissement de l'île

En 1903 Léon Chouquet crée la Société Immobilière de l'île de Migneaux, et 6 terrains sont vendus. Ils sont tous situés sur le Grand Bras, et les premiers acheteurs sont :

- Claude Debray, pharmacien à Poissy (lot 18) ; sa fille Lucienne Caufield en héritera en 1922 avec une propriété édifée dessus "Le Petit Robinson",

- Alfred Frizon, entrepreneur de peinture décorative à Saint-Quentin, Aisne (lot 4),
 - Isidore Moniette, cultivateur à Chambourcy (lot 20),
 - Paul Millot, propriétaire à Poissy (lot 54),
 - Félicie Hatrel (lot 64),
 - Edouard Robert, propriétaire à Poissy (lot 7).

De 1903 à 1924, 132 terrains sont vendus, ce qui fait une moyenne de 6 par an comme la première année. Certains acheteurs en acquièrent plusieurs : M. Gérin : 9, M. Chrétien : 42, M. Depierre : 76 !

La Ville de Poissy devait donner son approbation au projet. Prudente, elle attend vingt-deux ans pour le faire : le 23 mai 1925, le conseil municipal donne son avis sur le lotissement : *vu l'avis de la commission sanitaire départementale, considérant que ce lotissement date de 1903 et qu'il ne reste que quelques lots à vendre sur l'ensemble, il émet un avis favorable à l'approbation du projet.* Un an après, la société immobilière est dissoute pour faire place à l'actuelle association, le SPIM.

Le Fibrociment

De 1930 à 1950 se sont construites, au bout de l'île, dans la partie encore rattachée à Villennes, de modestes maisons, appelées familièrement "cabanes à lapins" par les propriétaires de grandes villas groupées près du pont. Elles abritent des pêcheurs du dimanche, et de petits élevages familiaux de lapins et de poules, pratique très courante dans la France d'avant-guerre et jusqu'aux années 50, avant que l'avènement de la grande distribution et de la volaille industrielle ne les fasse disparaître. Ces élevages étaient confiés aux bons soins des résidents, parents ou amis, ou de professionnels : dans le registre des recensements de 1931 est ainsi mentionnée Louise Poulin, née Lerendu en 1887 à Brinville, profession "basse-courière".

Certaines maisons appartenaient à des membres du personnel de l'usine du Fibrociment de Poissy, et avaient été construites avec ce matériau léger ; on peut encore voir la maison du n° 61 qui est actuellement en ruine, *mais dans les années 30, elle était superbe* se souvient un voisin, M. Bezault (voir l'article "Evocation d'une jeunesse"). Le Fibrociment était très en vogue à l'époque, mais fut abandonné en raison des risques liés à l'amiante.

Source : archives du SPIM



Plan d'origine du lotissement de l'île ; publicité de 1903 (doc. CEHA).

4. LES NOMS DES PROPRIÉTÉS



VILLA "PAS-DE-LOUP"
ILE DES MIGNEAUX
POISSY - Seine-Oise
TÉLÉPHONE 467

En-tête de papier à lettres, 1953.

Dès leur construction, la plupart des propriétés sur l'île de Migneaux avaient un nom, comme on peut le constater sur la liste ci-après ; ces noms étaient souvent inspirés par la végétation des jardins ou par la qualité de vie offerte par le site. La palme de l'originalité pourrait aller à *La Payse*, *Les Bouts de Bois* et *Pas-de-Loup*, celle du charme suranné à *La Charmille* et à la *Villa Gracieuse*.

En 1950, les PTT commencent à se plaindre : certaines propriétés n'ont pas de nom, d'autres en ont changé, la distribution du courrier devient problématique. Le SPIM se fait leur écho en exposant *les difficultés que rencontrent les facteurs et les porteurs de télégrammes pour trouver l'adresse des destinataires de plis*. Décision est prise aussitôt d'apposer des numéros, et autorisation est donnée au conseil syndical de les acheter. Mais des difficultés de trésorerie empêchent la réalisation du projet. En 1951 les PTT réclament à nouveau le numérotage, et le SPIM prévoit d'y consacrer 10 000 F. L'année suivante, l'opération est menée à bien, pour un coût de 3 705 F.

N° côté Grand Bras de Seine	N° côté Petit Bras de Seine
2 La Marguerite	1 Les Bouts de Bois
4 La Marjolaine	3 Marie Thérèse
6 Le Clos Normand	5 Sans Façon
8 L'Évasion	7 Annette, puis Marcelle
10 Les Lierres	15 Les Tilleuls
12 Etchearina	15 bis L'Îlienne
14 Pas-de-Loup	21 Clos Margandau
16 La Vieille Tour	23 Les Roses Roses
18 Le Coup de Vent	37 Clos d'Azur
20 Le Jardin Blanc	39 Saint Mathias
22 Le Port d'Attache	41 La Cerisaie
24 Les Bleuets, puis Minou	41 bis Porz Gwenn
26 Les Roses, puis Les Marronniers	43 bis La Payse, puis Le Clos Fleuri
28 Flore	43 ter La Ferme
30 Le Val Fleuri	49 Clair Logis
32 Les Terrasses	51 Ya-Xa
34 La Charmille	53 Le Bouchon
36 Villa Gracieuse	57 Dora
38 Félix, puis L'Escale	59 J Kada
40 Pas Perdue	61 Les Vacances
42 L'Accalmie	63 Paradis Cottage
50 Shangri-La	62 Rosina, puis Caprice
54 Romance	67 Les Roitelets
58 Le Peyras	69 La Cortena



Villas n°30 (Le Val Fleuri) et 32 (Les Terrasses) dans l'île.

Aujourd'hui certaines propriétés affichent encore leur nom à côté de leur numéro, et c'est tant mieux pour le plaisir de tous. Quant aux autres, pourquoi ne le feraient-elles pas ? Iliens, à vos pinceaux !

Source : archives du SPIM

5. LA VIABILISATION

A - La canalisation d'eau

Accords avec la commune

En 1903, Léon Chouquet mène de pair la construction de sa passerelle et la viabilisation de l'île. Il entreprend de faire passer une canalisation pour l'approvisionnement en eau, le long de la passerelle, sur 66 mètres et à ciel ouvert. Pour ce faire, il prend rendez-vous avec le maire, et passe avec lui l'accord suivant, qui sera entériné le 14 novembre 1903 : la ville poursuivra la canalisation d'eau jusqu'au pied de la passerelle côté ville, Léon Chouquet paiera un forfait annuel de 150 F pour la consommation, et un compteur de distribution sera placé à l'entrée de la passerelle. Les travaux seront exécutés l'année suivante.

Un cadeau empoisonné dont la Ville ne veut pas

Un an seulement après l'établissement de sa canalisation, Léon Chouquet veut déjà s'en débarrasser en la proposant à la commune, qui la refuse après avoir examiné la proposition en commission spéciale le 29 août 1905. Trois ans plus tard il réitère, et essaie de mettre toutes les chances de son côté en invoquant l'intérêt de la Ville : *M. le maire, Messieurs les conseillers, j'ai l'honneur de vous informer qu'une certaine quantité de terrains dernièrement vendus (20 lots) en l'île de Migneaux, sur une longueur d'environ 250 mètres à la suite de l'avenue existante, donne actuellement lieu à l'exécution de*

plusieurs bâtiments d'une certaine importance. Les conditions d'habitation exceptionnellement avantageuses pour la ville de Poissy, attendu qu'aucun commerce n'est permis dans l'île, étant pour elle une source de profits, je prends la liberté de soumettre à votre appréciation la demande suivante : la société immobilière de l'île de Migneaux offre de faire abandon à la Ville de l'installation de la canalisation d'eau qu'elle a établie sur un parcours d'environ 550 mètres et dont la Ville par le système de compteurs régit la dépense. Pour la continuation de ladite avenue à exécuter aux frais de la société, la Ville est sollicitée à prendre à sa charge l'installation de la canalisation d'eau dont les branchements pris par les propriétaires viendront grossir les bénéficiaires.

Le maire ne se laisse pas convaincre par les arguments, et refuse : cette canalisation passant par dessus le pont de Migneaux présente beaucoup d'inconvénients et serait plutôt une charge en raison des réparations que le mauvais temps pourrait occasionner. Le conseil municipal se range à son avis.

Léon Chouquet, le Maître des Eaux

La commune a insisté à plusieurs reprises pour rappeler à Léon Chouquet que la canalisation appartient à sa société immobilière : la canalisation [...] exécutée par les soins de la société qui en est propriétaire [...]. Le Conseil considérant que la canalisation appartient en propre à la société de l'île de Migneaux, cette dernière peut prétendre en avoir la jouissance.

Léon Chouquet règne aussi en maître sur les bouches à incendie : La canalisation actuelle est pourvue de bouches à incendie et la clef desdites bouches est entre les mains du représentant qui a de ce fait la libre disposition de l'eau dans cette partie de la ville.

Des aménagements

Le compteur d'eau prévu n'a pas été posé ; il ne s'imposait pas du fait de la tarification au forfait. En 1909 cela devient pourtant une nécessité en raison de l'extension des propriétés et pour sauvegarder les intérêts de la ville. Le SPIM doit placer un compteur à l'endroit prévu, d'un diamètre approprié à la canalisation, et du type adopté par la ville. En contrepartie, il est prévu que pour éviter à la Société la dépense d'eau que pourrait nécessiter l'arrosage, la Municipalité devra faire arroser l'avenue au moyen du tonneau chaque fois que se fera l'arrosage de la ville.

B - L'éclairage

Les zones d'ombre

Dans un environnement envasé et obscur, Léon Chouquet apparaît comme un pionnier. Pour améliorer les conditions d'exploitation de son commerce, et plus tard de sa société immobilière, il est toujours prêt à payer de sa poche, comme le prouve le texte

suivant du 2 mars 1898 : M. le maire donne connaissance au Conseil d'une pétition signée de M. Chouquet, M. Oréel et M. Baudu, signalant l'obscurité qui existe dans l'avenue de l'île de Migneaux par suite du manque d'éclairage, et demandant l'établissement d'un ou plusieurs becs de gaz. M. Chouquet ajoute qu'il est d'ailleurs tout disposé à prendre à ses frais l'éclairage supplémentaire qui serait installé près de l'escalier qui se trouve en face de son établissement. Le 18 novembre 1911, les habitants de l'île réclament un meilleur éclairage, la Ville propose au Conseil de prendre en charge les frais d'éclairage de 4 becs de gaz, à condition que les frais occasionnés par la pause, la fourniture et l'entretien des appareils soient supportés par la Société de l'île de Migneaux ou par les propriétaires, ce qui est accepté.



*Sur la gauche, le bec de gaz au n° 22 de l'île ;
le réverbère électrique sera placé devant le n° 24.*

Plus tard, des réverbères électriques remplaceront les becs de gaz, mais en 1935, on trouve que l'éclairage est insuffisant : nous disposons de 4 lampes dont la consommation est payée par la Ville de Poissy [...] plusieurs syndicaux se plaignent que le bout de l'île vers Villennes n'est pas éclairé, et que l'entrée du pont l'est insuffisamment, il y a à cet endroit en effet une tache d'ombre dangereuse pour la circulation dès la nuit tombée.

On demande le rétablissement de la lampe qui existait au pied de la passerelle, le renforcement de l'éclairage de l'avenue et la prolongation de la durée d'éclairage qui s'arrête à minuit. En janvier 1936, le SPIM se réjouit d'avoir obtenu entière satisfaction du conseil municipal : nous avons droit maintenant à quatre lampes supplémentaires, l'éclairage sera fourni jusqu'à une heure du matin.

La haute tension

En janvier 1929, les îliens sont mécontents car le courant distribué est irrégulier et insuffisant, la Compagnie du Gaz et de l'Electricité de Poissy répond qu'il ne lui est pas possible d'assurer un éclairage suffisant sans courant à haute tension. Le problème qui se pose est qu'on ne peut pas faire passer cette ligne à haute tension par la ville, il faudrait qu'elle

*Vue aérienne
de l'île de Migneaux
le 6 août 1923
(plaque
photographique IGN).*



traverse le hameau de Migneaux, et on aurait besoin de 10 à 20 mètres carrés de terrain sur l'île pour y installer un transformateur. Financièrement, le SPIM devrait participer pour un tiers aux frais d'installation soit 40 000 F. M. Depierre offre gracieusement le terrain et accepte la servitude du passage des câbles. En janvier 1930 le courant à haute tension est installé ; les paiements sont échelonnés sur 2 ans. L'année suivante la ligne sera prolongée jusqu'à l'extrémité de l'avenue, grâce au vote d'un crédit de 15 000 F.

C - Le goudronnage

Jusqu'en 1927, l'avenue de l'île de Migneaux était empierrée et s'arrêtait au n° 28 ; au-delà s'étendaient des champs d'herbes folles. Au fur et à mesure que les maisons se bâtissaient, l'avenue était prolongée vers l'aval. Le SPIM entreprit le goudronnage, l'installation de caniveaux et de bordures de trottoirs ; un budget prévisionnel de 20 000 F était voté chaque année, *moyenne annuelle pour des travaux d'entretien de la viabilité et de goudronnage.*

Le SPIM recommandait aux propriétaires d'enlever les arbres sur les trottoirs et de semer du gazon,

procédé peu coûteux. En 1930, l'avenue était goudronnée jusqu'au transformateur. En 1934, il fallut aménager et entretenir de la même façon la chaussée de l'avenue du nouveau pont de l'île. En 1942, le SPIM envisage d'engager un cantonnier mais y renonce faute d'argent. Le nettoyage des avenues et l'enlèvement des ordures ménagères sont à la charge du SPIM. En 1961, à la suite des négociations avec la Ville pour la construction de la piscine municipale, une convention est passée entre la mairie et le SPIM, par laquelle l'entretien de la voirie et du pont, l'élagage, l'éclairage, et l'enlèvement des ordures sont désormais assurés par la Ville. La Ville termine alors le goudronnage de l'avenue jusqu'au fond de l'île.

Sources : Arch. mun. de Poissy, arch. du SPIM

6. LE DEVASAGE DU BRAS DE MIGNEAUX

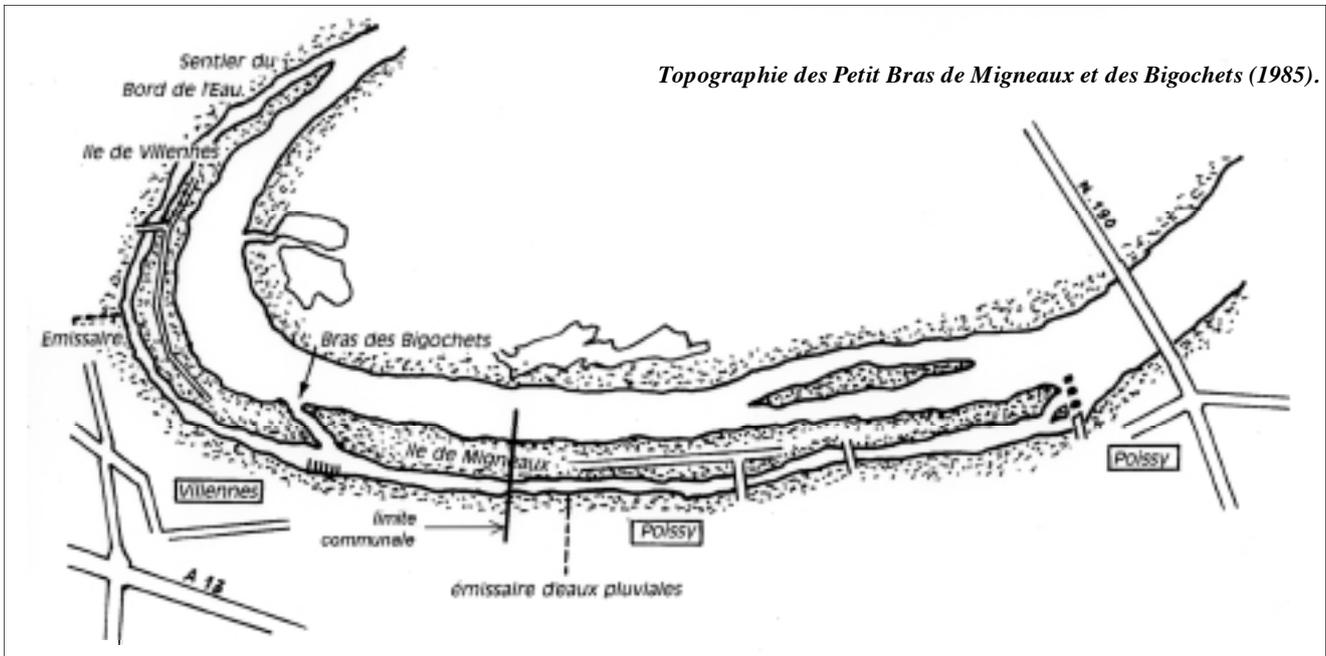
Le dragage, une solution trop onéreuse

Constat du maire de Poissy le 19 août 1898 : *Le Bras de Migneaux, fréquenté par les promeneurs à bateaux et surtout par les pêcheurs à la ligne, s'envase de plus en plus [...] il finira par devenir un lac impraticable [...] le dragage s'impose pour rétablir un chenal et par suite un peu de courant.*

En 1900 la situation s'est dégradée, pendant les basses eaux les bateaux risquent de ne plus pouvoir circuler, aussi la Ville profite-t-elle du passage à Poissy du matériel spécial de dragage de l'entreprise Goiffon-Jorre pour faire retirer 450 mètres cubes devant *les îles Peltier et Chouquet.* C'est insuffisant car un an plus tard, Léon Chouquet se plaint que ses clients ont du mal à "atterrir" chez lui. En 1911 la commune envisage à nouveau le dragage mais y renonce faute de crédits. Dix ans plus tard, malgré l'appui du député Tardieu, on ne peut même pas espérer qu'une petite partie des crédits du Service de la Navigation alloués au dragage du Grand Bras de Seine soit affectée au



Jusqu'en 1927, l'avenue de l'île s'arrête au n° 28 (la villa n'a encore qu'une seule de ses deux tourelles).



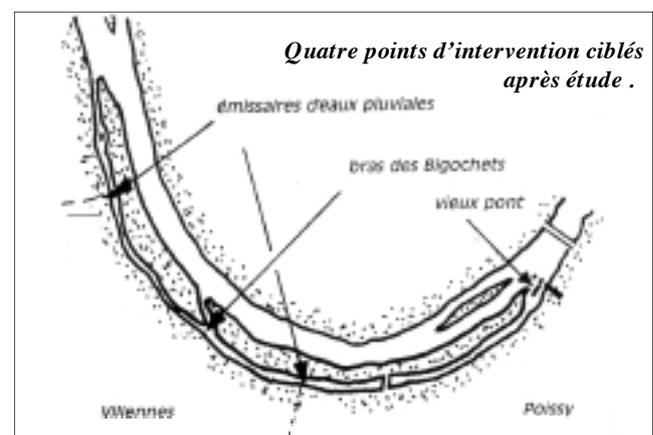
Petit Bras. En 1922, l'ingénieur de la Navigation considère toujours qu'un dragage du Petit Bras serait sans intérêt, mais que divers petits travaux de minime importance seraient certainement utiles dans l'intérêt de la navigation de plaisance, à savoir l'élargissement des chenaux compris entre l'île du Petit Motteau et l'île Peltier, et entre l'île Peltier et l'île Migneaux. Mais le maire de Villennes refuse de contribuer pour la moitié aux 4 000 F de l'opération ! En 1935 enfin, le SPIM profite de la présence d'une drague des Sablières de la Seine et dépense 5 000 F pour un dévasage du chenal. Des signes inquiétants d'envasement réapparaissent dans les années 1960, et se multiplient au fil des ans, si bien qu'en 1976 le dragage mécanique du Petit Bras de Poissy et Villennes est à nouveau à l'étude : un coût prohibitif de 7 000 000 F et 80 000 mètres cubes de boues à décharger on ne sait où... François Gourdon, Maire de Villennes, décrira avec pessimisme l'évolution naturelle du site : *création d'eaux stagnantes... putréfaction et odeurs... île se transformant progressivement en presqu'île avec zone marécageuse.*

Le dévasage biologique, une solution moins coûteuse

François Gourdon, par ailleurs jeune industriel féru d'écologie, a l'idée de faire procéder à un dévasage biologique. Les bactéries vont remplacer les dragues, leur pouvoir enzymatique décompose certains corps organiques, ainsi la vase est dévorée, malgré les multiples pollutions d'origine urbaine favorisant son développement, notamment les sables et graviers provenant de deux émissaires d'eaux de ruissellement. Il crée l'Association pour la Restauration et la Protection des Rives de la Seine (ARPRS), dont il devient le président. Celle-ci regroupe les riverains de l'île de Villennes, du Chemin de la Nourrée, du Chemin du Bord de l'Eau, et de l'île de Migneaux, soit près de 300 familles. F. Gourdon affirme : *cet envasement qui conduirait inexorablement à un*

état de véritable marais au cœur d'un site naturel pourtant encore caractérisé, malgré l'urbanisation, par la beauté et l'admirable variété de la flore et de la faune, est toutefois RÉVERSIBLE.

Un test pilote de dévasage bactériologique est effectué en 1985 sur une longueur de 300 mètres, avec injection de 6 tonnes de craie de Champagne (le calcaire neutralisant l'acidité et apportant de l'oxygène) puis de 20 milliards de bactéries sélectionnées. Après 6 mois, on constate un creusement du profil du Petit Bras sur 15 à 25 cm de profondeur, et la diminution des vases. Le bilan est positif, cependant le traitement est insuffisant pour restaurer l'écoulement correct : un dragage local reste indispensable pour l'évacuation des sables et graviers.



Dragage local et dévasage biologique - un label européen pour Migneaux

Les études de bathymétrie (profils), hydrologie (débits et crues), sédimentologie (structure des vases) et courantométrie ont toutes permis de conclure à la nécessité de réaménager les chenaux d'entrée au Vieux Pont de Poissy (25 000 mètres cubes à enlever), de draguer les dépôts de graviers (deux rejets d'émissaires pluviaux, soit 18 000 m³), ainsi que le chenal d'entrée du Bras des Bigochets à Villennes (7 000 m³). Une simulation par ordinateur a

montré que ces aménagements peuvent restaurer un écoulement correct avec auto-curage par érosion.

L'ARPRS mobilise alors le Ministère de l'Environnement et tous les services publics en vue d'une opération à grande échelle. Un appel d'offres est lancé par le Service de la Navigation. Le financement des travaux, dont le coût s'élève à 4 250 000 F, est réparti entre l'Agence de Bassin de la Seine (30%), la Région (29%), le Département (21%), la Ville de Poissy (10%), la Ville de Villennes (5%) et l'ARPRS (5%), soit pour le SPIM une somme de 28 320 F par an sur 2 ans.

Dans le même temps, le Conseil Européen des ministres de l'Environnement décidait de faire de l'année 1987 l' "Année Européenne de l'Environnement", et créait un label pour récompenser les meilleures initiatives en la matière. L'ARPRS dépose alors un dossier de candidature et se voit attribuer le label européen pour la réhabilitation du Petit-Bras de Migneaux : *Cette opération pilote de restauration d'un site, par son caractère de projet de terrain, initiée par une association locale, rassemblant un large partenariat (Ministre de l'Environnement, Agence de Bassin, collectivités locales, riverains) et riche en enseignements, a amplement mérité le soutien du Comité Français qui lui a décerné le label de l'Année européenne de l'Environnement* (Simone Weil, Présidente du Parlement Européen).

L'Année Européenne de l'Environnement nous a permis de prendre un nouvel élan. Qu'il me soit permis ici de saluer la véritable action de partenariat menée pour la restauration de ce site. Cette expérience engagée sur un bras de Seine mérite d'être poursuivie et menée à son terme (Alain Carignon, Ministre de l'Environnement).

Et depuis ?

1991 : un dragage est effectué à nouveau à l'entrée du Petit Bras de Migneaux .

1998 : du fait des travaux de construction, puis des rejets pluviaux de l'A 14, le Petit Bras s'est à nouveau envasé : un dragage ponctuel est réalisé, et l'on construit un bassin de décantation à Villennes, qui sera vidé périodiquement.

2002 : en août, dragage ponctuel en complément du réaménagement des berges face au Vieux Pont (enrochements).

Les bactéries seront-elles à nouveau sollicitées dans l'avenir ? La vigilance s'impose.

Sources : Arch. mun. Poissy, arch. du SPIM et de l'ARPRS.

7. L'UNIFICATION TERRITORIALE

La double territorialité, une situation inconfortable

En 1903, l'île de Migneaux est historiquement partagée entre deux communes, Poissy et Villennes. Les trois quarts de la superficie de l'île et de ses habitants font partie de Poissy, et l'ensemble situé à

l'ouest du numéro 43 ter est sur le territoire de Villennes, y compris les 320 derniers mètres de l'avenue. Tant que les habitants adhéraient à la société immobilière de Léon Chouquet, cela ne posait pas trop de problèmes. Mais à partir de 1926 où le SPIM a pris le relais, la gestion est devenue plus compliquée. En outre il y avait une sorte de scission entre les habitants, selon Mme Morita qui écrivait : *à cette époque notre coin, tout au bout de l'île, était qualifié par les "riches", habitant plus près du pont, de "cabanes à lapins", ce qui ne nous vexait nullement car nous y étions bien plus tranquilles.*

Inconvénients pour la commune de Poissy

Les services publics sont assurés par Poissy : *par convention passée entre la Ville et le SPIM, la Ville a la charge de la voirie intérieure, ce qui entraîne les réparations, l'entretien, le nettoyage de la chaussée et des égouts, l'entretien de l'éclairage public ainsi que les travaux neufs réalisés sur le territoire de Villennes : construction de la chaussée avec bordure de caniveaux et réfection de l'éclairage public.*

A cela s'ajoutent, lors des inondations, les mesures de police et de sécurité prises par le maire de Poissy : mise en place de passerelles et de navettes de barques pour desservir les habitations. En bref, Poissy paie pour Villennes.

Inconvénients pour les habitants de l'île rattachés à Villennes

En 1960, 21 propriétaires de l'île sont rattachés à Villennes, en 1973 il y en a 28. Ils sont obligés de se rendre à la mairie de Villennes pour affaires d'état civil, permis de toutes sortes, élections, écoles, alors qu'ils sont matériellement reliés à Poissy, *situation aggravée depuis la suppression du passage à niveau*. Tout comme le maire de Poissy, la majorité des habitants concernés souhaitent le rattachement à Poissy, exception faite de ceux qui sont attachés au seul avantage de cette partition : les impôts locaux sont moins élevés à Villennes.

Le troc du bout de l'île

De 1960 à 1973, les deux communes s'écrivent au sujet du rattachement : sept lettres envoyées de Poissy à Villennes, deux de Villennes à Poissy. Poissy propose d'échanger le bout de l'île contre la rue de Migneaux et la rue du Vieux Moulin, *la chaussée de ces deux voies restant à la charge de la commune de Poissy*. Le maire de Villennes refuse. Deuxième proposition : le bout de l'île contre l'alignement des rues de Migneaux et du Vieux Moulin. Nouveau refus. En 1973 le SPIM procède à une enquête ; sur 28 propriétaires, 18 sont favorables au rattachement à Poissy, 2 y sont opposés, et 8 s'abstiennent.

La troisième proposition est la bonne : le bout de l'île contre les terrains situés à l'ouest de la rue de Migneaux, entre le chemin de la Coudraie jusqu'à la route de Villennes, et la rue du Vieux Moulin, ainsi que son prolongement jusqu'à la Seine. Le 7 juin 1974,

Villennes accepte l'échange. Enfin, après deux ans de démarches administratives, le préfet des Yvelines arrête la modification territoriale le 11 mai 1976. La population de Poissy passe de 37 637 habitants à 37 703, celle de Villennes de 3 389 habitants à 3 323. Le maire de Poissy accueille les nouveaux habitants de Poissy par courrier du 11 juin 1976 : *Nous vous souhaitons donc, Mesdames, Messieurs, la bienvenue au sein de notre commune.*

L'île de Migneaux est depuis le 1^{er} juin 1976 une, et on l'espère, indivisible.

Source : Arch. mun. de Poissy

8. HEUREUSE ESCALE

Mais où est donc passée la Villa Félix ?

Une des premières propriétés de l'île, et la plus grande, la "Villa Félix", appartenait à la famille de Maurice Félix Depierre dit Depierre de Courcelles, administrateur de l'agence Havas, qui l'occupait avec son épouse Juliette, leurs six enfants, et onze domestiques. M. Depierre assura par ailleurs la présidence du SPIM pendant les 15 premières années de l'association.

En 1942, M. Depierre vend la propriété à M. Chrétien, qui la revend en 1944 à Mme Madeleine de Galéa. Celle-ci la rebaptise "L'Escale" en 1950. Après le décès de Mme de Galéa, son fils Christian la vend à M. Charles Lambert en 1959. Enfin en 1963, Mme Lambert et son fils la vendent au CLAJ qui la gère en tant qu'auberge de jeunesse. M. Jean Betbeder, ancien directeur de l'auberge, explique : *Le CLAJ, Clubs de Loisirs et d'Action de la Jeunesse, est une jeune association, issue des milieux populaires, qui a acquis la propriété sans financement public, en s'appuyant sur la motivation et la générosité de centaines de familles et de jeunes travailleurs. Elle a transformé la maison principale et la maison des domestiques en un centre d'accueil de 100 lits. Permettre à des jeunes désargentés de passer un moment dans un site privilégié, ouvrir Paris à la jeunesse de toute l'Europe, être une école de formation pour les jeunes qui participent à son fonctionnement comme salariés ou bénévoles, tels étaient et sont encore les idéaux de ce pari un peu fou.*

Face à l'imposante auberge de jeunesse, de l'autre côté de l'avenue, sur un pilier de porte cochère murée, une inscription malmenée par le temps : "Villa Félix" (photo ci-contre), un grand terrain non bâti, des restes de fondations : il n'en fallait pas plus pour présumer de la disparition de la grande propriété que M. Depierre



avait fait construire au début du siècle dernier, et pour la regretter amèrement. Ironie du sort, ironie du nom, un des bijoux de l'île aurait disparu, sans laisser de trace matérielle ni de souvenir chez les anciens îliens, d'autant que plusieurs cartes postales anciennes montraient sous le nom "Félix" une villa de l'île méconnaissable à première vue... Pourquoi ? Comment ?



La villa Félix au début du XX^e siècle, avant agrandissements et remodelage des façades et toitures.

La clef de l'énigme

Les archives du SPIM révèlent finalement la solution : en 1950, Mme de Galéa l'avait rebaptisée "L'Escale" : Villa Félix et Escale, une maison recomposée, ou plutôt deux maisons n'en faisant plus qu'une. Heureux dénouement ! En fait la propriété de M. Depierre, très étendue, donnait sur les deux Bras de Seine, jusqu'à la ferme comprise ; il y avait plusieurs entrées de chaque côté de l'avenue portant le nom de la Villa Félix ; un seul pilier a gardé son inscription, là où on ne l'attendait pas, côté Petit Bras. On croyait donc la villa Félix, bâtie puis démolie de ce côté-là, tandis qu'elle trônait toujours en face, sous un autre nom.

La magie du lieu

Villa Félix : l'île aux enfants Depierre, Raoul, Jacques, Jeanne, Germaine, Philippe et Michel. Villa l'Escale : l'île aux enfants voyageurs de tous pays, anonymes et innombrables. De l'une à l'autre, de l'une et l'autre, Madeleine de Galéa, l'enfant des îles (née à la Réunion). Redevenez enfant, pour l'imaginer avec ses poupées de mode aux fenêtres illuminées ; et les nuits de pleine lune, vous verrez sur les toits les créatures qui la protègent, l'oie girouette, les aigles sévères, et les joyeuses figurines danser la sarabande.



L'Escale, détail du toit de l'Annexe (évent).



La Villa Félix, "L'Escale" de nos jours.

Source : arch. du SPIM

Remerciements à M. J. Betbeder.

9. PERSONNALITÉS REMARQUABLES

Léon Chouquet (1847-1922)

Nous savons, hélas, peu de choses sur Léon Chouquet. Il est né à Paris et épousa une anglaise, Hélène Maxsted. Il se disait tantôt "hôtelier-restaurateur", tantôt "architecte-restaurateur". En 1901, il habitait avenue de Migneaux (future avenue Emile-Zola), et exploitait le restaurant "Léon" sur l'île de Migneaux, qui appartenait précédemment à J. Dumont. En 1916, il habitait dans son restaurant. Celui-ci devait être florissant, car Léon Chouquet n'hésitait jamais à payer de ses deniers le dévasage du Petit Bras, l'éclairage pour améliorer l'accès, et la passerelle pour mener à bien son projet de lotissement. Concepteur ambitieux et homme de terrain, nous lui devons le lotissement de l'île et son urbanisation, dont 2003 marque le centenaire effectif.



Léon trône-t-il parmi les convives ?

Madeleine de Galéa (1874-1956)

Née à la Réunion, la jeune Madeleine suit sa mère pour s'installer à Paris. Passionnée de mode, plus particulièrement des XVIII^e et XIX^e siècles, elle va rassembler une collection de costumes, poupées et automates.

Il y avait tout d'abord 400 poupées appelées aujourd'hui "poupées de mode" ou "parisiennes", ce

Poupée de la collection Galéa, Musée National de Monaco (photo André Soriano).



sont des poupées à tête de porcelaine choisies pour leur charme et leur élégance, par coup de cœur plutôt que par intérêt, et accompagnées d'accessoires et de mobilier,

pour leur organiser une mise en situation, un décor valorisant. Devant l'ampleur prise par sa collection, Mme de Galéa acheta une deuxième résidence à côté de son hôtel particulier de Paris pour y loger ses poupées, et en installa aussi à la Villa Félix. La Villa fut acquise en 1944 comme maison de week-end, et elle s'y rendait en voiture à cheval du fait de la pénurie d'essence pendant la période de la guerre. Certains îliens anciens se souviennent encore des "poupées de la Comtesse" installées derrière les fenêtres de la villa. La collection comportait aussi 80 automates, fabriqués à Paris par Decamps, Lambert, Phalibois et Vichy. Mme de Galéa collectionnait enfin les chiens de porcelaine du XVIII^e siècle et les faïences anciennes de l'école Bernard Palissy.

Veuve très tôt du diplomate Edmond de Galéa, elle veilla sur l'éducation de son fils Christian, et de son petit-fils Christian, et constatant les dons de ce dernier pour le tennis, elle créa une coupe internationale, en 1950, pour les jeunes gens de moins de 21 ans, la "Coupe de Galéa". C'est la première compétition d'été pour les juniors, semblable à la Coupe Davis. Rassemblant 36 nationalités, elle a été instituée dans une optique de rapprochement des peuples, de contribution à la paix universelle après la seconde guerre mondiale. Le petit-fils Christian de Galéa était en outre amateur de navigation à voile, aussi sa grand-mère lui fit-elle don de la somptueuse péniche amarrée à son quai. Il se précipita aussitôt chez M. Carré, propriétaire du chantier nautique de l'île de Migneaux, pour lui proposer d'échanger la péniche contre un voilier ; ce fut une bonne affaire pour l'un, une affaire de cœur pour l'autre.

Madeleine de Galéa participa à diverses expositions sur le thème de la mode, par ses prêts et ses dons, telles que "Deux siècles d'élégance 1715-1915" à la Galerie Charpentier en 1951, et "Les poupées de Madame de Galéa" en 1941, au Musée Cognacq-Jay à Paris.

Citons André de Feugières, qui l'a personnellement connue : *Madame de Galéa avait toute la grâce un peu languide de ces jeunes femmes grandies sous des cieux cléments et enchanteurs [...]. Elle aimait à se vêtir d'étoffes vaporeuses et je ne peux la retrouver aujourd'hui dans ma mémoire qu'ennuagée de tulles*



Portrait de Madeleine de Galéa par A. Renoir en 1915 (photo : catalogue du Musée National de Monaco).

et de mousselines. Et laissons-nous charmer par son portrait peint par Renoir en 1915, alors que perclus de rhumatismes, le maître entourait ses doigts paralysés de bandelettes pour tenir son pinceau.

Christian de Galéa fit don de la collection complète de sa grand-mère à la Principauté de Monaco en 1968. Il avait envisagé un don à la Ville de Bordeaux, en témoignage de son amitié pour Jacques Chaban-Delmas, avant d'y renoncer, préférant privilégier une ville à la vocation plus touristique. S.A.S le Prince Rainier lui donna comme écrin la magnifique Villa Sauber, construite par Garnier (architecte de l'Opéra de Paris et de celui de Montpellier) et contemporaine des poupées, qui devint ainsi le Musée National de la Principauté. Ne manquez pas sa visite !

Sources et Remerciements : Mme A. Bordeau (Musée National de Monaco), M. Ch. de Galéa.

Paul Antier (1905-1996)

Député, Sous-secrétaire d'Etat, Ministre de l'Agriculture ; Il a habité "La Charmille" de 1951 à 1952, et avait installé sa bibliothèque dans le garage.

Marquise de Vaucouleurs de Lanjamet

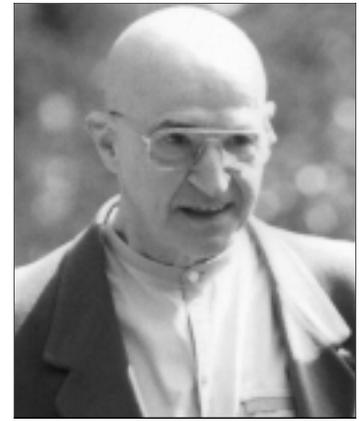
La marquise a été propriétaire de terrains sur l'île, et peut-être même de la villa "La Vieille Tour", de 1940 à 1944. Etait-elle Léonie Dufresne, Baronne Le Vasseur, puis Marquise de Vaucouleurs de Lanjamet,



passionnée de chevaux et célèbre sur les champs de courses, fondatrice du Prix de Vaucouleurs, et dont Carolus-Duran a peint le portrait en 1875 ? Ou sa fille, ou sa belle-fille ?

Portrait de Léonie Dufresne, Marquise de Vaucouleurs par Carolus-Duran, 1875 (Musée Carnavalet ; photo René Briant, Photothèque des musées de la Ville de Paris).

Alfred Tomatis (photo C.I.S.L.A.T.).



Alfred Tomatis (1920-2001)

Alfred Tomatis a acheté la villa "La Payse" à M. Chrétien en 1952. Il y vécut jusqu'en 1958, puis vendit la propriété à Mme Clauzet.

Médecin ORL et phoniatre, chercheur et inventeur autant que thérapeute, il acquit une grande notoriété pour ses travaux sur les tests d'écoute, l'audition fœtale, la voix, l'apprentissage des langues, de la musique et du chant. Ses théories et découvertes sur les rapports entre audition et phonation, publiées à l'Académie de Médecine en 1957 sous le nom d' "effet Tomatis", furent très controversées. Il cessa d'exercer la médecine, mais continua à produire de nombreux ouvrages et publications. Ses appareils de rééducation, ainsi que l' "audio-psycho-phonologie" ou "Méthode Tomatis", sont utilisés par 200 centres dans le monde, et un laboratoire-musée lui est à présent consacré en Belgique.

Artistes d'aujourd'hui

L'île de Migneaux exerce aussi son charme sur plusieurs artistes de renom international :

- Myung-Whun Chung, chef d'orchestre, directeur musical de l'Orchestre Philharmonique de Radio-France.
- Jean Guizerix, chorégraphe, danseur-étoile et maître de ballet de l'Opéra de Paris.
- Wilfride Piollet, chorégraphe, danseuse-étoile de l'Opéra de Paris, professeur au CNSM de Paris.
- Georges Pludermacher, pianiste, professeur au CNSM de Paris. □

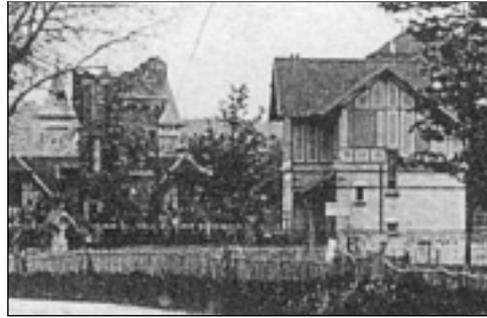


"Le Lac des Cygnes", W. Piollet et J. Guizerix (photo Colette Masson).

**Villas (presque) centenaires sur l'île des Migneaux
à l'époque de leur prime jeunesse (1900-1910)**



n° 2



n° 4



n° 4



n° 6



n° 8



n° 10



n° 12



n° 14



n° 16



n° 16



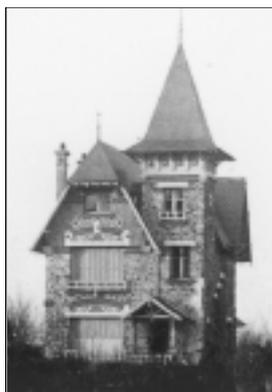
n° 18



n° 22 à 32



n° 22



n° 24



n° 26



n° 28



n° 28



n° 30



n° 32



n° 36



n° 38



n° 38



n° 38-annexe

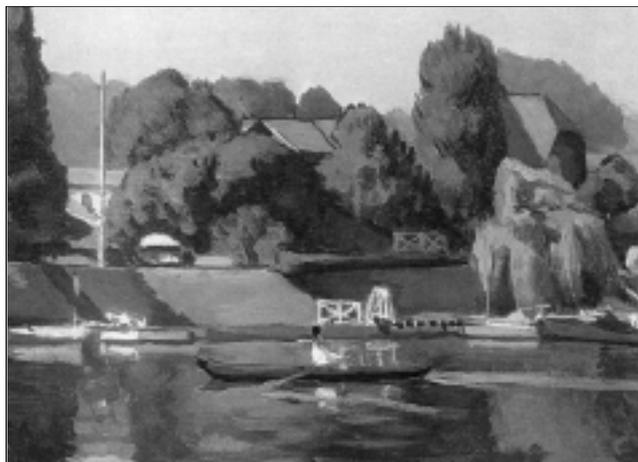


n° 43T

L'ART DE LA VILLÉGIATURE DES BORDS DE SEINE

Sophie CUEILLE

Ingénieur d'étude,
Service de l'Inventaire régional,
Direction Régionale des Affaires
Culturelles d'Ile-de-France



Albert Marquet, "Ile de Migneaux, Poissy" (détail) ; huile sur toile, vers 1929 (coll. particulière).

Il y a des lieux pour le rêve et l'émotion qui ouvrent vers l'évasion comme une aspiration puissante et irrépressible. Ces lieux, comme des antichambres, ferment le monde matériel et en ouvrent un autre dans lequel l'imaginaire se déploie, appelant un vide où le rêve organise son théâtre d'ombres et de lumières. Ainsi sont ressentis les rivages qui bordent les océans, les rives qui longent les rivières, les berges qui ourlent les fleuves... C'est ainsi que le géographe Pierre Donadieu évoque ces lieux privilégiés de la villégiature dans son ouvrage "La société Paysagiste" ¹.

L'urbanisation de l'île de Migneaux au tout début du XX^e siècle est en effet l'illustration d'un phénomène de quête de la nature qui de tout temps obsède l'habitant des villes. Le terme de "villégiature" vient du mot "villa" désignant ces demeures de campagne que déjà les Romains aimaient à construire. Cette pratique se poursuit au cours des siècles, produisant une architecture particulière de maisons ouvertes sur le paysage et dominées par des belvédères dont les plus beaux exemples aujourd'hui conservés sont les villas italiennes élevées par l'architecte Palladio au XVI^e siècle. La forêt, tout d'abord pour ses qualités giboyeuses puis au XIX^e siècle pour son caractère pittoresque, mais aussi les bords des fleuves, sont les lieux de prédilection choisis pour ces villégiatures. Les rives de la Seine comptent au nombre de ces sites choisis dès le XVI^e siècle par la haute aristocratie parisienne pour l'implantation de plusieurs maisons de plaisance et de châteaux. Non loin de Poissy, sur l'une des boucles de la Seine, François Mansart élève pour le président René de Longueuil le château de Maisons, achevé en 1646, dans la commune actuelle de Maisons-Laffitte. Abraham Ravaud, poète de la première moitié du XVII^e siècle s'adresse alors au commanditaire de ce château en ces termes : *Ici est le domaine [...] où tu dissipes tes soucis et les ennuis*

de la ville, où tu échanges l'agitation de la vie publique contre la campagne. Car déjà les turbulences de la vie urbaine sont lourdes. Mais cette évasion est alors réservée à une élite et ceci jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Parmi les derniers beaux exemples de villégiature à la veille de la Révolution, figure la création du Désert de Retz par Racine de Monville, sur le territoire de Chambourcy, à deux pas de Poissy.

Avec le XIX^e siècle, l'ère industrielle rend plus que jamais nécessaires les séjours hors de la ville. On peut considérer que c'est la grande période du développement et de la démocratisation progressive de cette pratique qui voit tout d'abord le jour en Angleterre : *les personnes aisées qui sont forcées de résider à Londres ne manquent pas d'avoir dans les environs une habitation de campagne où du moins elles peuvent à leur gré venir respirer un air plus riche en oxygène [...] et plus bienfaisant pour la santé* ². L'hygiénisme naissant conduit à la création de stations thermales, de stations de bains de mer et de ce que l'on dénommait alors des "colonies", lieux de retraite pour les séjours d'été et les dimanches dans les environs de la capitale. Banquiers et investisseurs immobiliers se lancent alors à la conquête de cette nouvelle clientèle de villégiateurs appartenant à la haute et moyenne bourgeoisie. Les lotissements se multiplient en Île-de-France sur les bords de Seine, dans les vallées qui se déploient en amont de Paris vers la Brie, la Brière et le Gâtinais ³, mais aussi dans les boucles de la rivière en aval de la capitale.

Pour ce faire, le déploiement du réseau ferroviaire est un élément essentiel. Ces lieux de repos qui jusqu'alors n'étaient accessibles qu'en voiture à cheval ou en bateau sont dorénavant à quelques minutes de la capitale : à l'ouest, dès 1835, la première ligne de chemin de fer pour voyageurs est inaugurée de Paris à Saint-Germain-en-Laye puis, en 1843, est ouverte la ligne Paris-Rouen qui dessert notamment Poissy. Parmi les premières grandes opérations immo-

billières menées dans cette partie occidentale de la région figurent celle du lotissement de Grenelle en 1826 sur un vaste terrain en bordure de Seine et celle menée en 1833 à Maisons-sur-Seine par le banquier Jacques Laffitte⁴. Mais la colonisation du bord du fleuve est plus particulièrement active durant la deuxième moitié du XIX^e siècle. C'est la grande période des guinguettes, du canotage et des plaisirs de l'eau dont les lieux les plus fameux sont restés gravés dans les mémoires : le restaurant Fournaise sur l'île de Chatou ou la Grenouillère à Croissy. Entre ces deux gros bourgs, le chemin de halage offre dès les années 1870 des alignements continus de villas, pavillons et cottages.

Les architectes, le plus souvent parisiens mais aussi locaux, travaillent sur ce nouveau sujet qu'est la maison de campagne. Ils publient force recueils et catalogues sur ce thème ainsi que des articles présentant leurs productions dans les grandes revues d'architecture contemporaine. Ainsi naissent les modèles pour l'architecture de la villégiature, que ce soit celle des bords de mer, des bords de forêt ou des rives d'un fleuve. La typologie est la même et l'on peut citer l'architecte pisciacais Théophile Bourgeois dont la créativité en matière de maisons, autant dans les stations de la côte picarde ou normande que celle de la colonie du Vésinet⁵ ou des rivages d'Andrésy, de Médan, de Villennes⁶ et de Poissy, est à cet égard exemplaire. C'est lui qui vraisemblablement a construit plusieurs maisons de l'île de Migneaux, donnant à ces villas des belvédères placés dans les hautes tours carrées qui souvent caractérisent son œuvre, ainsi que de nombreuses terrasses pour contempler les mouvements du fleuve : *Maison d'agrément pour séjours estivaux, pièce d'été, rendez-vous de pêche, villa, chalet*, chaque nouveau propriétaire, le plus souvent parisien, se crée sur l'île son domaine d'évasion

répondant ainsi aux arguments publicitaires de la société lotisseuse qui annonce Poissy comme l'une *des plus jolies localités des environs de Paris* méritant *sa réputation de salubrité absolue, lieu de cures d'air pratiquées avec succès* où l'on pratique la pêche et la promenade en forêt. Les arguments énoncés sont identiques à ceux des opérations de lotissement engagées au début du siècle précédent. Si le modèle des villas construites sur l'île n'est plus celui du simple ermitage apprécié durant la Restauration mais évoque les manoirs des campagnes normandes par des pans de bois et des épis de faitage, la volonté de dépaysement est restée la même. Le mythe de la tour en ruine, rappelant la colonne du Désert de Retz, est également présent dans l'un des jardins de l'île, illustration d'une autre évasion, celle vers le passé.

Le lotissement de l'île de Migneaux s'inscrit donc dans ce courant de l'art de la villégiature dans lequel toutefois il se distingue par une spécificité remarquable, celle de son insularité, belle réponse au mythe de Robinson Crusoé. □

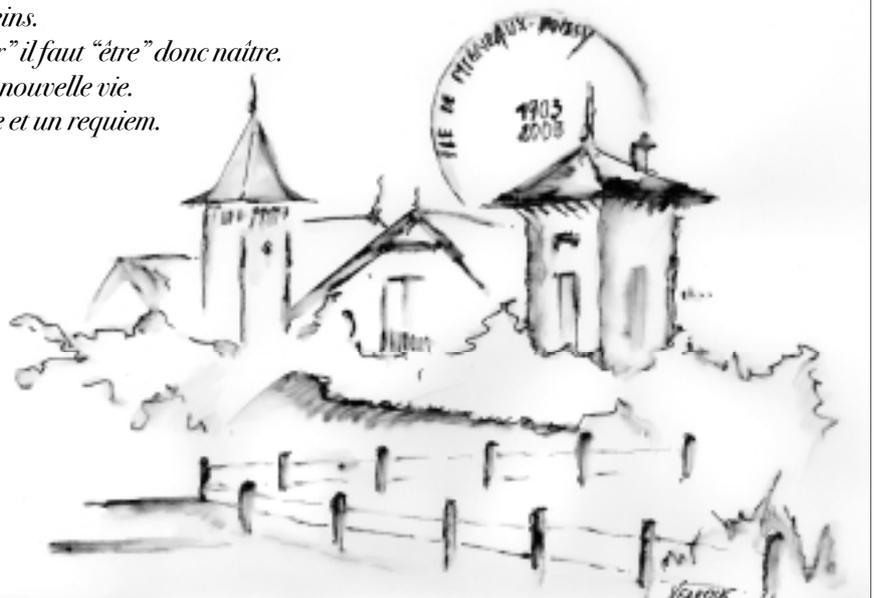
Notes :

1. Donadieu (Pierre), *La société Paysagiste*, Paris Actes Sud, 2002.
2. Rouvières (de), *Histoire et description pittoresque de Maisons-Laffitte*, Paris 1838, p.6 et 7.
3. Laborde (Marie-Françoise), *Les affolantes des bords de Seine*, Somogy Éditions d'Art, 1999.
4. Cueille (Sophie), *Maisons-Laffitte, parc, paysage et villégiature, 1630-1930*, Cahier du Patrimoine n°53, Paris, APPIF, 1999.
5. Cueille (Sophie), *Le Vésinet, modèle français d'urbanisme paysager 1858-1930*, Cahier du Patrimoine n°17, Paris, APPIF 1989, rééd. 2002.
6. Duhau (Isabelle), *Autour d'Orgeval, de la boucle de Poissy au pays de Cruye*, Images du Patrimoine n°200, Paris, APPIF 2000.

Naitre

*En dessinant, j'écris. En écrivant, je peins.
Je suis persuadée qu'avant de "devenir" il faut "être" donc naitre.
Chaque poème, chaque dessin est une nouvelle vie.
Ils contiennent tous un hymne à la joie et un requiem.
Entre les deux il y a le temps.
Entre les deux il faut lire. Dire. Vivre.
Être ou n'être ?
Naitre.*

Verrock, 2003
(texte et lavis d'encre)



L'ÎLE AUX LOISIRS

De l'avènement
du chemin de
fer à nos jours
autour de l'île
de Migneaux



*L'ambiance "bon enfant" du canotage parisien, gravure de A. Andrieux
(Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine).*

Michel AGNOLA

À la grande époque du canotage, des déjeuners sur herbe, guinguettes et autres flonflons, les bords de Seine pisciacais étaient une des destinations de prédilection des Parisiens et des citadins en mal d'évasion et de distractions. Nombre d'activités nautiques et festives étaient proposées, en particulier autour du Bras de Migneaux (le Petit Bras). Reflets d'un genre de vie sur l'eau aujourd'hui disparu, elles ont néanmoins laissé la place à d'autres loisirs qui perpétuent le charme et la vitalité de cet environnement d'exception.

La grande vague touristique du canotage

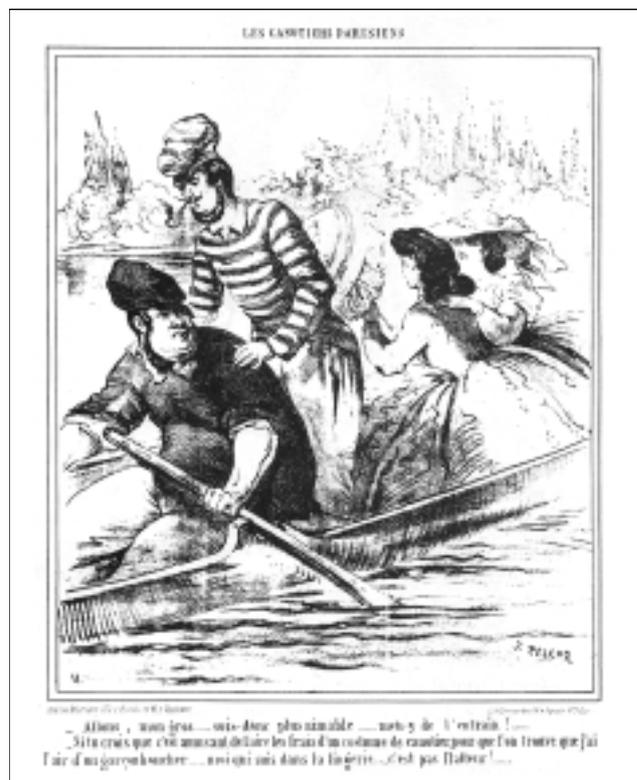
Le canotage est sans doute la première manifestation du désir de fuite des citadins vers la campagne. Cette navigation populaire et bon enfant est née au milieu du XIX^e siècle. Elle a accompagné le développement de multiples activités touristiques aux abords des cours d'eau. Les canots, yoles et autres embarcations construites pour l'occasion, sont les premiers véhicules de cet "élan" des Parisiens. Le développement d'un autre moyen de transport accompagne ce mouvement : le chemin de fer. Ainsi, les stations nautiques de l'époque, Neuilly, Chatou, Bougival, Conflans, ou bien sûr, Poissy, correspondent à autant de gares du chemin de fer.

Les passionnés se retrouvaient à la Gare St Lazare ou sur l'eau pour leur "dimanche à la campagne". Ils finissaient par se connaître. Toute une vie sociale s'organisait ainsi au bord de l'eau avec ses rituels et ses codes...

Arrivé à destination, on se précipitait vers les garages à bateaux pour échanger dans les cabines les tenues du citadin contre celles du canotier. Ces

habits de circonstance étaient inspirés des marinières : cotonnades blanches, culottes larges, maillots amples, chapeaux de paille, bérêts de pêcheur ou encore casquettes de marin.

Les canotiers se promenaient ainsi au fil de l'eau, en solitaire, en couple, ou encore en équipage accompagné alors souvent de l'indispensable canotière et barreuse, ombrelle en main, qui reprenait les chants en chœur. On s'arrêtait sur les îles et les coins de verdure propices aux déjeuners sur l'herbe,



*Le costume des "canotiers parisiens", gravure de J. Pelcoq
(Musée de la Batellerie, Conflans-Sainte-Honorine).*

chansons ou siestes. Ou bien, après une "pige" (course improvisée et amicale), on allait se nourrir de fritures arrosées de vin dans une des nombreuses auberges ou guinguettes qui ponctuaient les rives. Le soir venu on pouvait aussi se laisser guider par le son de l'accordéon et de la musette pour rejoindre un bal et danser quelques farandoles.

Les communes ne manquaient pas d'organiser des manifestations pour attirer ce public de la capitale ; tirs et fêtes foraines, baignades et courses de natation, joutes, concours de pêche et régates à l'aviron ou à la voile, se succédaient à la saison estivale.

La belle époque du Petit Bras de Migneaux

Le Bras de Migneaux était ainsi le théâtre de multiples activités (le Grand Bras était réservé à la navigation et le Petit Bras aux loisirs). On pouvait louer des canots chez Oréel, Chevillat, Mallard puis Leblond. La promenade habituelle consistait à naviguer jusqu'au Café "Les Bigochets" à Villennes, pour y prendre un rafraîchissement et quelques forces avant de remonter le courant.



Les canotiers de la "Suzette" se reposant devant les bains.

Construit en 1910, le garage de M. Mallard, fabricant et loueur de bateaux, avait été repris en 1934 par M. Ermery (1910-1992). Depuis le cours du 14 Juillet, une pancarte indiquait "Appeler le passeur". Il suffisait de le héler pour louer une barque ou se reposer sur l'île du Grand-Motteau. M. Ermery louait essentiellement des yoles et des canoës. Certains propriétaires laissaient leur bateau dans le hangar. Des vestiaires étaient installés le long du garage. Pendant la mauvaise saison, M. Ermery s'occupait des réparations.

La petite maison en bois, dont le style particulier évoque les parties de canotage, avait en partie été détruite ainsi que les trois quarts des bateaux pendant le bombardement du pont de Poissy le 26 mai 1944. Après la guerre, M. Ermery installe aussi une buvette dont s'occupe sa femme Simone. À partir de 1986, M. Ermery malade abandonne son activité. En 1987, le terrain est acquis par la mairie de Poissy pour en faire une annexe technique de la piscine et accueillir un club de voile, l'association Rêve et Réalité (aujourd'hui disparue).

Des concours de joutes et de natation étaient organisés devant la maison Ermery. Transposition



La buvette devant la maison Ermery, huile sur toile de Solange Bobichon (coll. particulière).

populaire des combats de chevalerie, les joutes étaient toujours l'occasion d'une grande fête durant le mois d'août sur le boulevard de la Seine (le cours du 14 Juillet). Au préalable, les jouteurs défilaient. On se défiait à haute voix. On lançait les paris sur le gagnant. Un feu d'artifice clôturait ces journées festives.

Le Bras de Migneaux était aussi parfois le théâtre de défilés nautiques (inspirés des références culturelles de l'époque et autres chansons montmartroises), avec la mise à l'eau de toutes sortes d'embarcations excentriques : de la gondole vénitienne au véritable char flottant.



Les fêtes nautiques devant le restaurant "Léon" sur l'île de Migneaux.

Des courses de natation étaient organisées sur la traversée du Petit Bras. Sur l'île de Migneaux, un quai aménagé par M. Chouquet, propriétaire du restaurant "Léon", offrait des bains pour 40 centimes. Une école de natation avait même été créée sur la Seine près du port. Un quai de 40 mètres y était installé. Il était équipé de potences pour apprendre à nager et d'un plongoir de 6,8 mètres. Un bassin de 13 mètres complétait l'ensemble. A partir de 1945, la qualité de l'eau ayant été déclarée impropre à la baignade à cause des nombreux égouts qui se déversaient en amont, l'activité a dû être abandonnée.



Le quai aménagé par M. Chouquet pour la baignade.

Le Cercle de Voile accueillait les amateurs pour leur "donner le goût de la navigation à la voile". Fondé en 1888, le siège social était installé au sein du restaurant "L'Esturgeon". Régulièrement, le Cercle organisait des régates et des courses sur la Seine.

La pêche à la ligne constituait aussi une des activités majeures de ce bord de Seine. Goujons, carpes, anguilles, gardons, brochets et même esturgeons ont peuplé notre fleuve. Les Parisiens venaient pêcher ou participer à des concours organisés par des sociétés de pêcheurs. Certains pêcheurs pisciacais organisaient des parties de pêche, prévoyant les lieux, les embarcations et préparant aussi l'hameçon aux belles dames gantées d'antan. Les goujons abondaient sur les fonds sableux de la Seine qui leur permettaient de frayer. De nombreux restaurants pêchaient leurs propres poissons et proposaient toujours une friture au menu.

Toutes les villas des berges étaient aménagées pour la vie au bord de l'eau avec pontons privés, cabines et palans (ils servaient à immerger les paniers à écrevisses, celles-ci frayaient encore dans les eaux de la Seine jusque dans les années 50).

À partir de 1899, avec les champs d'épandage d'Achères et de Carrières (où arrivait le grand émissaire, l'égout principal de Paris), la qualité de l'eau se modifia. Les algues stimulées par les sels minéraux des drains des champs d'épandage changèrent l'aspect de l'eau. Des dépôts de matières en suspension recouvraient les fonds sableux et altéraient l'environnement piscicole, ce qui se répercuta peu à peu sur la pêche et l'activité touristique du Petit Bras.

Les restaurants et guinguettes peuplaient ce bord de Seine. Sur l'île, devant le restaurant "Léon", un débarcadère permettait d'accueillir les canotiers et les pêcheurs en quête d'un bon repas et d'une ambiance dansante. Situé à la pointe Est de l'île, le restaurant jouissait d'une très bonne réputation. Son activité déclina après la première guerre mondiale avant de disparaître.

Le long du boulevard de la Seine (cours du 14 Juillet) et l'avenue de Migneaux (avenue Emile-Zola) d'autres restaurants très réputés sont toujours là : "L'Esturgeon" (ainsi nommé après la pêche d'un

esturgeon de 3 mètres et de plus de 100 kg devant le restaurant le 22 juillet 1839), "La Goujonnette" (aujourd'hui le restaurant "Village de Poissons"), et le "Rendez-vous des canotiers" ("Le Bon Vivant").

L'îlot en face de "L'Esturgeon" avait été aménagé en guinguette pour y danser au bord de l'eau (photo ci-dessous). Attenant au Vieux Pont se trouvait aussi "Le Petit Robinson", aujourd'hui disparu. Ce petit restaurant était accessible depuis la troisième arche de l'ancien pont de Poissy.



Après un bon repas, les bords de Seine étaient propices à une belle promenade dans le prolongement de l'avenue de Migneaux vers Villennes. Loin des baraquements qui occupent les bords de Seine aujourd'hui à Poissy, ce parcours était à l'époque un charmant chemin de terre ombragé et verdoyant longeant les berges. Il reste de nos jours un parcours privilégié pour promeneurs et "joggers".



Le sentier des berges de la Seine entre Poissy et Villennes.

Nouveaux temps, nouveaux loisirs

L'avènement des congés payés et de la semaine de 40 heures en 1936, le développement de nouveaux moyens de transport et la pollution des eaux de la Seine ont peu à peu amené les citadins parisiens à se diriger vers d'autres horizons touristiques plus lointains. Certes, cette belle époque est révolue, mais elle a laissé la place à d'autres activités qui perpétuent le charme et la vitalité de ce cadre d'exception de la Seine autour de l'île de Migneaux.

Aujourd'hui on ne se baigne plus dans la Seine. Néanmoins, à partir de 1966 une piscine olympique est ouverte sur la partie Est de l'île. C'est l'une des premières de la région. Elle a été bâtie avec la participation de détenus en fin de peine. Les matériaux ont été acheminés péniblement sur l'île à l'aide de barges. Installée sur un parc de 2 hectares entouré de la Seine, elle draine un large public venu même parfois de la capitale pour trouver un moment de détente dans un cadre de verdure. Le centre de natation peut accueillir jusqu'à 1200 personnes par jour (90 000 entrées ont été comptabilisées en 2002 dont la moitié concernait le public scolaire de Poissy). L'infrastructure comporte deux bassins de 50 et 25 mètres avec plongeoir et toboggan, un terrain de volley, des jeux pour les enfants et un bar ouvert l'été. Une équipe de 25 personnes gère les centres de natation de Migneaux et de Saint-Exupéry. Elle accueille des clubs de natation, de plongée et d'apnée du Cercle Nautique de Poissy.

Les garages à location de bateaux ont cédé la place au club d'aviron. Ce club a été créé en 1996. Il est l'initiative d'un groupe d'amis novices qui souhaitent tout simplement voir réhabiliter la navigation sur le Petit Bras. Avec le soutien de la Fédération (qui leur a apporté une formation et quelques bateaux), des Mairies de Poissy et de Villennes, le club a pu se développer. Il comprend aujourd'hui 120 à 130 membres, 23 moniteurs bénévoles et 2 éducateurs fédéraux. D'abord installé à Poissy sur l'ancien terrain de M. Ermery, le club a rejoint la base nautique de Villennes en 1999 lorsque l'association Rêve et Réalité a cessé son activité. Un ponton a été installé spécialement pour permettre l'embarquement et le débarquement délicat de ces embarcations légères. La navigation s'opère uniquement sur les 4 kilomètres du petit bras Poissy-Villennes (notamment pour des questions de sécurité). Néanmoins, chaque année la compétition du "grand huit" est organisée. Elle consiste à boucler les îles de Migneaux et de Villennes. Régulièrement, des randonnées sont organisées, sur d'autres cours d'eau, des lacs, le Canal du Midi, ou même à l'étranger dans la baie vénitienne. Elles sont autant d'occasions de découvrir d'autres paysages d'exception.

Ce sport nautique trouve ses origines à la fin du XVIII^e siècle. On constata alors qu'il était plus judicieux pour ramer d'exercer son effort en s'aidant des jambes, dont la masse musculaire est plus puissante. Avant même l'invention du siège coulissant, les premiers avirons se résumaient en une barque en bois équipée d'une planche graissée sur laquelle le navigateur venait frotter le fond de son pantalon en cuir. Aujourd'hui, le carbone plus léger et solide a remplacé le bois.

Il existe toute une panoplie de bateaux suivant le type d'usage et le niveau des canotiers. Le club d'aviron possède ainsi sa petite flottille dans un des hangars du centre nautique : bateaux plus ou moins



*“Quatre avec barreur” sur le Petit Bras
(photo Aviron-Club de Villennes-Poissy).*

stables, seul ou à quatre, avec ou sans barreur, des bateaux "découverte", des canoës, des skiffs (plus fins pour les avertis), des yolettes, et même quelques skiffs anciens magnifiquement fuselés en bois.

Sur l'île de Migneaux, le restaurant "Léon" a disparu, mais le Relais International de la Jeunesse accueille depuis 40 ans les jeunes touristes français ou étrangers provenant notamment d'Europe du Nord et de l'Est. La propriété appartenait auparavant à M. Lambert, PDG des pétroles Antar. Elle a été rachetée en 1963 par l'association du CLAJ. Le Club de Loisirs et d'Action de la Jeunesse avait lui-même été créé en 1940 afin d'offrir des vacances aux plus démunis. Aujourd'hui, l'association possède 630 maisons telles que le Relais de la Jeunesse, dont 400 sur la côte d'Azur. La maison principale et celle des domestiques ont été réaménagées afin d'offrir 85 lits. Le Relais se veut avant tout un lieu d'accueil associatif et accessible. Il propose une formule d'hébergement avec pension. L'association est entièrement autofinancée. Son fonctionnement est fondé sur la participation. De nombreux bénévoles partagent ainsi les multiples tâches qui régissent la vie du centre et accompagnent les 8 salariés du Relais de la Jeunesse.

L'île de Migneaux, ses berges et la Seine sont aussi le cadre de bien d'autres activités de loisir, traditionnelles ou modernes, de la promenade dominicale à pied ou à vélo, au ski nautique et jet ski sur le Grand Bras, en passant par le canotage amateur à la rame, à la voile ou à moteur...

Et demain ?

Dans le passé, la pollution des eaux, en appauvrissant le site, a été à l'origine d'un déclin de la station touristique de Poissy. Alors espérons qu'à l'avenir, tous ensemble, riverains, visiteurs et élus, nous saurons préserver ce lieu d'exception... Rêvons qu'un jour prochain le Petit Bras s'offre à nouveau à la baignade, que la faune et la flore s'y épanouissent pleinement, pour le développement de nouvelles activités de loisir et pour la préservation de ce patrimoine que nous léguerons aux prochaines générations. □

LES CHANTIERS NAUTIQUES DE L'ÎLE DE MIGNEAUX

Jacques CARRÉ et Bernadette DIEUDONNÉ

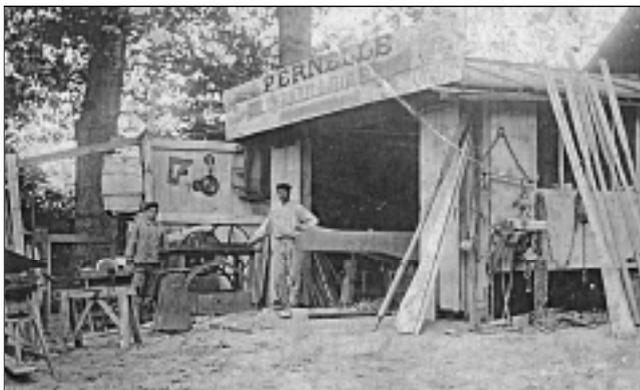
Guy de Maupassant — à la demande d'Emile Zola — se renseigne en 1878 sur les charpentiers de bateaux de Poissy. A l'en croire, Baudu et Dallemagne, qu'il a rencontrés, "sont également voleurs tous les deux et ne méritent aucune confiance". A cette époque, ni Oréel ni Pernelle ni Carré ne sont installés à Poissy. Cette mauvaise appréciation ne les concerne donc pas.

En 1891, **Jules Oréel** ne possède qu'un bateau dans le bras de Migneaux. Il y est recensé avec son épouse, ses six enfants et sa belle-mère. Cinq ans plus tard, il est propriétaire de plusieurs terrains dans l'île de Migneaux et installe sur l'un d'eux son chantier de construction de bateaux. A cette époque, la Seine est toujours le lieu privilégié des peintres, des pêcheurs, des baigneurs et des canoteurs. Le restaurant de Léon Chouquet attire chaque dimanche les Parisiens qui recherchent la détente et le dépaysement.



Lorsqu'il décide le lotissement de l'île, Léon Chouquet fait établir une passerelle en bois pour y accéder et la situe entre son restaurant et l'un des terrains appartenant à Oréel. C'est sur

ce terrain que s'installe en 1904 un certain **Léger Pernelle**. Jusque-là employé dans un chantier naval, il quitte Benneceourt pour venir s'installer à Poissy où il se met à son compte. Mais la Ville veut taxer en "bateau de plaisance" celui qu'il utilise pour accéder à l'île (n'a-t-il donc pas confiance en la passerelle pourtant proche ?). A la suite de sa réclamation, la taxe est diminuée de moitié à *condition que ce bateau soit*



Le premier chantier Pernelle dans l'île, installé juste à gauche de la passerelle de Chouquet.



Le garage Pernelle et la passerelle en bois.

exclusivement réservé à l'exercice d'une profession autre que celle de loueur de bateau et qu'il ne serve qu'au transport de la terre ferme dans l'île et réciproquement.

Jusqu'à la première guerre mondiale, Léger Pernelle, avec l'aide de son fils Arthur et d'un charpentier, se charge de la réparation, de l'entretien et de la construction de barques et petits bateaux de pêche. Son atelier est sommaire et le travail artisanal.

Cependant, le tourisme fluvial continue à se développer. C'est alors qu'apparaît sur l'île de Migneaux la famille Carré. Trois générations successives vont y exercer la profession de constructeur de bateaux.

Le premier, **François Carré**, est originaire de Nantes où il est charpentier de marine. Son beau-père Yvon Lelay connaît son désir de s'établir à son compte. D'abord mousse sur un trois-mâts où il est gréeur (chargé de la fabrication des épissures de haubans qui tiennent les mâts), Yvon Lelay pratique ensuite le métier de capitaine de yachts pour divers propriétaires (tel le directeur des Folies-Bergères), son travail consiste la plupart du temps à conduire le yacht à travers rivières et canaux, jusqu'à l'autre bout de la France. C'est lors de l'un de ses déplacements qu'il découvre l'île de Migneaux et signale à son gendre ce qui lui semble être un endroit idéal pour l'établissement d'un chantier naval.

En 1911, François Carré et son épouse Germaine Yvonne Lelay habitent Argenteuil. Jules Oréel — qui désormais se consacre uniquement à son établissement de bains — leur cède (devant Me Masson notaire à Houilles) un terrain de plus de 12 ares *sis dans la grande île de Poissy, et son fonds de commerce de constructeur de bateaux*. Il est bien stipulé dans l'acte de vente que dorénavant *M. et Mme Oréel s'interdisent aucun fonds de commerce de même nature, dans la ville de Poissy et dans un rayon de 50 km* (sauf en ce qui concerne la réparation des bateaux de leur établissement de bains), et qu'à partir du 1^{er} mai 1911, M. et Mme Carré sont *autorisés à prendre le titre de successeurs de M. et Mme Oréel*.

L'acquisition du fonds de commerce Oréel comprend la clientèle, les marchandises, ainsi que le matériel servant à l'exploitation. L'inventaire de celui-ci donne une idée de la nature et de l'importance de l'exploitation d'Oréel. Il comprend :

- une péniche amarrée sur la Seine au point kilométrique 78,650 de 28 m environ de longueur et ses amarres, dans laquelle existent un garage et un logement,
- un ponton amarré à cette péniche avec ses amarres et planches à laver, une passerelle et un escalier, deux poteaux avec enseignes,
- neuf nacelles de pêche, deux bateaux à fond plat, deux canots à quille, deux as, deux baladeuses,
- une péniche se trouvant sur un terrain de 12 ares 76 centiares, dans la grande île de Poissy, de 25 m environ de longueur, avec logement et garage, appui et cave,
- un atelier mobile sur le dit terrain, de 15 m² avec outillage, onze serre-joints, un cric, une meule, deux pinces, deux grands établis de 15 m de longueur, un autre établi, deux étaux, quelques outils à bois, bouvets, riflards, varlopes, rabots, ciseaux, tarières, assortiment de gabarits de bateaux, de jointures, dix camions avec brosses, une étuve,
- un garage mobile sur le dit terrain de canots autos, de 12 m environ, avec établis, deux presses, un valet, trois jeux de poulies,
- un ber, chariot, quatre rails montés et quatre non montés, un treuil en fer, un vindas, différentes cordes, un vindas ferré.

La première péniche signalée dans l'inventaire se trouve amarrée avenue de Migneaux, au niveau du restaurant "Le Bon Vivant". La seconde péniche, un peu moins longue (25 m seulement), n'est pas sur la Seine mais a été tirée à terre au moment de l'importante inondation de l'année précédente (1910), elle se trouve située sur le terrain acquis ce même jour, celui du 27 île de Migneaux, de même que l'atelier et le garage mobiles.

De petits bateaux sortent tout d'abord des ateliers de François Carré, *constructeur diplômé* ainsi que le signale la plaque apposée à l'arrière de chacune de ses réalisations.

Durant la guerre 14/18, François Carré doit travailler comme charpentier de marine à l'Arsenal de

Cherbourg. C'est là que naît son second fils Jean en 1915 (il a aussi un fils de 7 ans, Raymond, né d'un premier mariage).

Après la guerre, la péniche aménagée — qui abritait déjà la famille Oréel — sert à nouveau de logement à François Carré, son épouse et les deux garçons, jusqu'à leur installation vers 1930 au premier étage de la belle maison en meulière, conçue par les frères Bourgeois architectes. Le rez-de-chaussée est prévu pour en faire, côté avenue, un magasin d'exposition de petits bateaux, tandis que le côté Seine est réservé à la manutention (dépôt de peinture, clous, vis, etc). Un peu plus tard, le second étage est aménagé pour y loger les charpentiers et menuisiers du chantier.



Le hangar de construction vers 1930. Au second plan, la maison d'habitation.

Plusieurs acquisitions permettent peu à peu d'agrandir la surface de la propriété, en 1914, en 1919. Puis la péniche disparaît, les ateliers se construisent en plus solide. Les inscriptions, qui se voient depuis le petit bras de la Seine, signalent : *Chantier de construction navale Carré - Canots à moteur et voiles - Embarcations à l'avirons en tous genres - Canoës canadiens et à rames - Bateaux de pêche - Entretien - Réparations*. L'atelier de menuiserie, perpendiculaire à la Seine, n'a que 5 mètres de large, les dimensions de l'ex-péniche-logement.

François Carré obtient en 1930 l'autorisation de *descendre la péniche garage qui se trouve devant le restaurant Grisot (Le Bon Vivant) et de la reporter plus en aval, à environ 20 à 30 m du premier passage à niveau, et de stationner à ce nouvel emplacement pour une durée de dix ans*.

Dans son entreprise, il se fait aider par des compagnons charpentiers de marine : Alfred Lelay et Ferdinand Luce recensés sur place en 1926, et Jean Baylot dit Emile recensé avenue de Migneaux, sur un terrain proche du restaurant de M. Reguillon (appartenant aux Carré depuis 1914), Fernand Monnier en 1936, Pierre Chatenet et Charles Poinot en 1946.

Vers 1932 est fabriqué le *Simbad*, à la demande de M. Pélissier. Le jour de sa mise à l'eau, tous ceux qui l'ont réalisé posent sous le mât décoré du grand pavois. Ils sont quinze compagnons autour de leur



patron, François Carré, qui se distingue par sa taille imposante, sa chemise blanche et sa cravate. Son fils Jean, alors âgé de 17 ans, est le cinquième à partir de la droite (photo ci-dessus). Un autre bateau réalisé à cette époque est le *Tadorne*. En 1939 le voilier l'*Ermite*. En 1943 un voilier *Dinghy* de 6 mètres.

Après un ralentissement dû à la guerre 39/40 et aux difficultés qui ont suivi, les activités reprennent. L'un des ateliers ayant été détruit lors d'un bombardement, un nouveau hangar métallique est monté sur le terrain, ses dimensions vont permettre de fabriquer des bateaux de plus grandes dimensions, tel le *Paw-Cap*, réalisé pour M. Ourback, directeur des Potasses d'Alsace, qui demande lui aussi un an à un an et demi de travail. Sous la direction du contremaître Emile Baylot, les charpentiers en sont : Jean Bourrut et Marcel Large dit Bichon. Jean Bouquin est peintre, Jésus Lopez est menuisier ébéniste.

Après sa démobilisation, **Jean Carré**, le fils de François, achète une péniche (devenue le restaurant "Le Boucanier") pour s'en faire un atelier. Il y construit des barques de pêche et des bateaux à rames, types canoë français ou canoë canadien, et les propose à la location à l'heure, à la demie journée ou à la journée, pour la pêche ou le canotage. L'époque de l'après-guerre est propice à ce genre de loisirs. Quelques Parisiens viennent même jusqu'au chantier à bicyclette pour profiter des plaisirs du bord de l'eau.

A la mort de François Carré (1949), Jean lui succède en tant que constructeur de bateaux de plaisance et gérant de la société. A ce moment, c'est à nouveau l'essor de la navigation de plaisance et de nombreuses commandes pour Jean Carré : un voilier dessiné par l'architecte Cornu pour M. Pichonnier en 1951, une vedette (longue de 7 m) dessinée et réalisée par Jean Carré pour un client belge habitant l'île, un squalo de 9 m dont l'architecte est François Sergent, le *Thienis* en 1956, etc. M. Cornu est aussi l'architecte de voiliers de 18 mètres comme le *Paw-Cap*, dont la voile d'avant est gonflée en arrondi par le vent et dont la quille mesure 2,50 m de tirant d'eau. A cette époque, il y a une profondeur de 3 m à 3,50 m dans le chenal (alors que de nos jours, malgré le

dragage récent, il n'y a que 2,50 m de profondeur au centre, et 1,50 m sur les bords).

Mais le bateau le plus célèbre construit à Migneaux est celui qui est commandé en 1962 par Henry de Monfreid. C'est un boutre arabe de 13 mètres de long, en iroko (bois exotique d'Afrique), pesant 13 tonnes, à l'étrave puissante. Comme tous les commanditaires, Monfreid surveille l'avancement des travaux. Sur la photo ci-dessous, on le voit admirant l'ossature de l'Obock, où le bordé est encore à claire-voie, et les membrures (bois étuvé puis courbé et fixé avec des rivets de cuivre) installées. Les autres bordés seront ensuite fixés. A l'achèvement de la première étape — qui comprend la coque et le pont — il y a la fabrication du château arrière. Ce voilier est le dernier du navigateur et écrivain célèbre. Après la mort de son propriétaire (survenue en 1980 à l'âge de 95 ans), ce voilier a continué à naviguer sur les mers.



Henry de Monfreid surveille son bateau l'Obock en cours de construction.

Avant d'être baptisé par René Hérisse, curé de Poissy, en 1965, l'Obock est comme tout bateau d'abord posé sur un chariot de mise à l'eau, retenu par un treuil électrique, le tout roulant sur des rails descendant jusqu'à la Seine puis mis à l'eau.



Bénédition d'un bateau au chantier Carré par le curé de Poissy René Hérisse, vers 1955. A gauche, pansement sur le crâne, le contremaître Emile Baylot.

MAISON FONDÉE EN 1887

CONSTRUCTION DE YACHT

A VOILE ET A MOTEUR

VEDETTE ET CANOT DE SEB

MONOTYPE DE

POISSY - 176 Forêts

Vue sur l'île, indiquée "Île Pernelle", devant le chantier Oréel.

CHANTIER NAVAL DE L'ILE DES MIGNEAUX

J. CARRÉ

CONSTRUCTEUR

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 83.000 F

27, Ile des Migneaux, 78300 POISSY

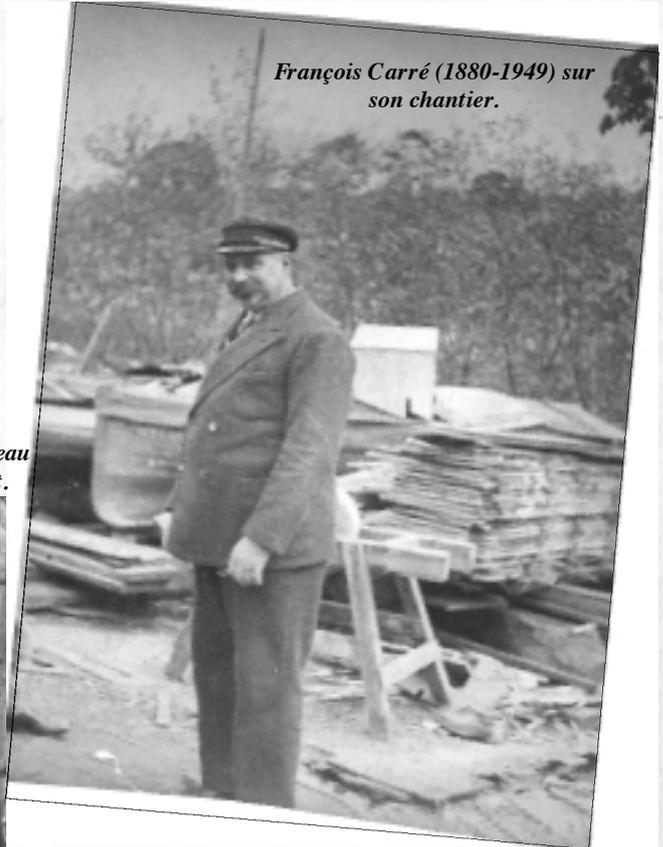
TÉLÉPH. 965.02.37

GRAND GARAGE C
DEUX SLIPS ÉLE
RÉPARATION - TRAN
EN TO
ACHAT ET VE

au delà du remplacement
de bois de façon à pouvoir être
fruits du client. L'occiol, s'il y

Henry de Monfreid et Jean Carré au travail en 1962 Premier plateau avant la construction de l'Obock et présentation d'un gabarit.

François Carré (1880-1949) sur son chantier.



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE.
Toutes les fournitures sont p



Le San Lorenzo, vedette de 12 m, en chantier pour la réalisation à l'identique d'un nouveau pont en teck (2001).



Jacques Carré et l'un de ses petits-fils, Valentin (la relève ?) en 1997.

A partir de 1956, les compagnons charpentiers sont nombreux. Outre Jean Carré et sa mère Yvonne qui s'occupe de la comptabilité, ils sont une dizaine qui travaillent 40 heures par semaine (et parfois jusqu'à 45 et 48 heures avec les heures supplémentaires) et prennent leurs congés payés à tour de rôle. Ce sont, sous la direction du contremaître Emile Baylot, Jean Bouquin, Jean Bourrut, Jésus Lopez, André Andreitz, Maurice Lelay, Germinal Paz, Jean Langlais, l'apprenti René Guignard et le plus âgé de tous, le septuagénaire Arthur Pernelle, autrefois charpentier de bateaux sur l'île, du temps de son père Léger.

Les architectes navals travaillant pour les commanditaires de Carré sont, à l'époque, François Sergent, Cornu, Angeli, Elie Poinot. Ils réalisent les dessins à l'échelle de 1/10^e, parfois de 1/20^e, qui servent à fabriquer les gabarits. La salle à tracer mesure 30 mètres de long. Le chantier Carré est, à cette époque, l'un des plus importants de la région. Il en sort des bateaux de 12 m, 15 m et parfois 18 m de long. Ils sont souvent présentés au Salon Nautique annuel, qui a lieu à partir de 1960 d'abord sur les quais (entre les ponts de l'Alma et d'Iéna), puis au CNIT à la Défense et, maintenant, à la Porte de Versailles.

En 1976, Jean Carré cède la place à son fils Jacques qui, après avoir durant de longues années travaillé avec son père (en particulier sur l'*Obock*), poursuit désormais seul la réparation et la construction de bateaux. Il reçoit des Ponts et Chaussées la commande de quinze barques de 7 m de long pour les travaux de maintenance dans les écluses entre Suresnes et Rouen, fabrique des catamarans de 12 m, etc.

Mais avec l'arrivée du polyester pour les coques et la fabrication en série, il n'y a plus de place pour le travail artisanal qui était réalisé sur les chantiers du type de celui de l'île de Migneaux. Le dernier bateau construit (en trois exemplaires) par Jacques Carré est un superbe voilier monocoque de 6,60 m, l'*Etoile de Mer*, présenté au Salon Nautique de 1980. L'architecte en est Elie Poinot.

A partir de cette date, il ne fait plus sur l'île de Migneaux, outre l'hivernage et l'entretien, que de la réparation de bateaux polyester de tous types ou de la restauration de bateaux en bois. Il peut s'agir d'un pont en teck à refaire à l'identique sur une vedette ou, à la demande de l'association Sequana de Chatou, d'une yole ancienne à restaurer.

Les chantiers Carré sont les seuls désormais à assurer l'hivernage et le gardiennage. Pour le stationnement des 30 à 50 bateaux de plaisance, il a fallu construire, sur une ossature métallique, un platelage en bois exotique azobé dit "bois de fer", imputrescible, auquel on accède par une passerelle depuis le che-



Un bateau en cours de restauration en 1997.

min du bord de l'eau (ancienne route de Villennes). Les bateaux sont amarrés de part et d'autre de ce chemin flottant. Il faut exercer une surveillance continuelle, surtout en période d'inondation. Certains servent de résidence principale à leur propriétaire, mais ils quittent de temps à autre leur emplacement pour sillonner les canaux et rivières de France. Tous sont des bateaux navigants, parfois en mer, et autonomes. La clientèle est originaire de Paris et des environs. Ces bateaux de toutes formes, de toutes couleurs, de toutes dimensions, qui s'allongent dans le petit bras de la Seine, jettent une note de gaieté dans le quartier et semblent comme un avant-goût de vacances ensoleillées.

Ainsi, depuis la fin du XIX^e siècle, toutes sortes de bateaux — qu'ils soient de plaisance ou de pêche — ont été fabriqués par l'un ou l'autre des trois chantiers qui se sont succédé sur l'île de Migneaux. Certains de ces bateaux, qui naviguent toujours, même s'ils ne sillonnent plus les mers, ont porté au loin le renom de ces chantiers, particulièrement le chantier Carré, œuvre de trois générations de constructeurs. □

Toutes les illustrations, sauf mention contraire, sont issues de la collection Jacques Carré.

Stationnement des bateaux sur le petit bras. Au fond, le pont de Migneaux (photo de 1990).



LA CRUE DE 1910 À POISSY

Olivier DELAS

La Seine est considérée comme le plus régulier et le plus navigable des fleuves français. Cependant ses caprices et ses débordements sont spectaculaires. Certains ont fait date. La crue de février 1658 et celle de décembre 1740 ont été particulièrement importantes. Quant à celle de janvier 1910, elle est encore présente dans la mémoire collective.



Janvier 1910 : la Seine est sortie de son lit ; il neige sur Poissy... et le facteur assure sa tournée (cliché Gaillard, coll. O. Delas).

Quelles en sont les causes ? Après la saison chaude de 1909 et les fortes pluies dans le bassin de la Seine, les terrains sont gorgés d'eau et les nappes phréatiques saturées dès le 1^{er} novembre. Il suffit alors des pluies d'hiver additionnées d'une vague de grand froid pour provoquer la montée spectaculaire des eaux, le gel empêchant tout drainage. En effet, dès le début de l'année 1910, les nuages déversent de véritables trombes d'eau ce qui, ajouté aux crues des divers affluents de la Seine, cause le désastre des derniers jours du mois de janvier (du 28 au 31).

La Seine atteint la cote de 24,16 mètres et dépasse la digue d'Achères qui protégeait la zone d'épandage des eaux d'égout. En amont, le champ d'inondation s'étend sur plus de 1 km de large, depuis le chemin n° 55 à Carrières (avenue Ernest-Joly) jusqu'à l'ancienne route d'Achères. En aval, les Grésillons sont eux aussi en grande partie sous les eaux.

Côté Poissy, le talus de chemin de fer limite l'étendue de l'inondation. Cependant la Seine atteint la hauteur de la plate-forme des voies et recouvre les rails sur 7 km, ce qui cause durant un mois l'arrêt du trafic ferroviaire entre Poissy et Verneuil-Vernouillet.

L'asile Saint-Louis, qui abrite 200 enfants, est évacué par mesure de précaution. Le port de Poissy est complètement submergé, le chemin de halage se retrouve sous 2,25 m d'eau. L'usine à gaz cesse de fonctionner durant plusieurs mois. Soixante-dix maisons de Poissy sont inondées : cinquante en bord de Seine, et les vingt constructions récentes de l'île de Migneaux.



Les villas n°8, 6, 4 et 2 de l'île pendant l'inondation (cliché Gaillard, coll. O. Delas).



Les habitants de l'île, grâce aux barques, sont toujours reliés au "continent" et viennent surveiller la montée de la crue (cliché Gaillard, coll. O. Delas).

*Si les statues représentent les rivières
Que les jardins n'existent pas sans eau
Que tu n'es rien sans âme
Mais que les mots coulent à flots
Que tout est couleur dans ta demeure
Là où Seine et Oise se rencontrent
Et inondent de leurs faveurs,
Toutes créations d'un fleuve.*

*Ton tableau sera signé
Ton savoir diffusé
En aval ou en amont,
Peu en comprendront le sens
Mais tous diront : "je pense"*

Verrock

Le spectacle est impressionnant. Le fleuve en crue charrie lentement de nombreux objets hétéroclites. A Poissy les arches relativement étroites du vieux pont sont obstruées par des arbres et déchets de toutes sortes, ce qui explique la montée rapide des eaux.



En ville, les égouts refoulent leurs eaux usées, l'étang du parc Meissonier (alors propriété privée) déborde et s'étend sur 7 hectares. La hauteur maximale est atteinte le 31 janvier.

A gauche : l'avenue de Migneaux au début de l'inondation. A droite, La Vieille Tour, sur l'île ; le portail "immergé" nous montre la hauteur de l'eau. Ci-dessous, la passerelle et le restaurant Léon dans une ambiance irréelle (2 clichés Gaillard, coll. O. Delas).

et compte tenu des aménagements, installations et plans de secours mis en place dernièrement par les services de l'Etat, les îliens savent au quotidien pendant les périodes de crues, comment s'organiser et se protéger (pour être persuadé de cette prise en compte du risque par les populations concernées et de sa gestion, il suffit de lire l'article intitulé "La gestion des crues de la Seine"). □



La décrue s'amorce à partir du 5 février, le fleuve reprend alors le chemin de son lit initial en laissant derrière lui les limons et les boues. Un grand nettoyage sera alors entrepris par les équipes des services municipaux de l'époque en partenariat avec la population afin de redonner aux voiries et aux bords de Seine le paysage familier.

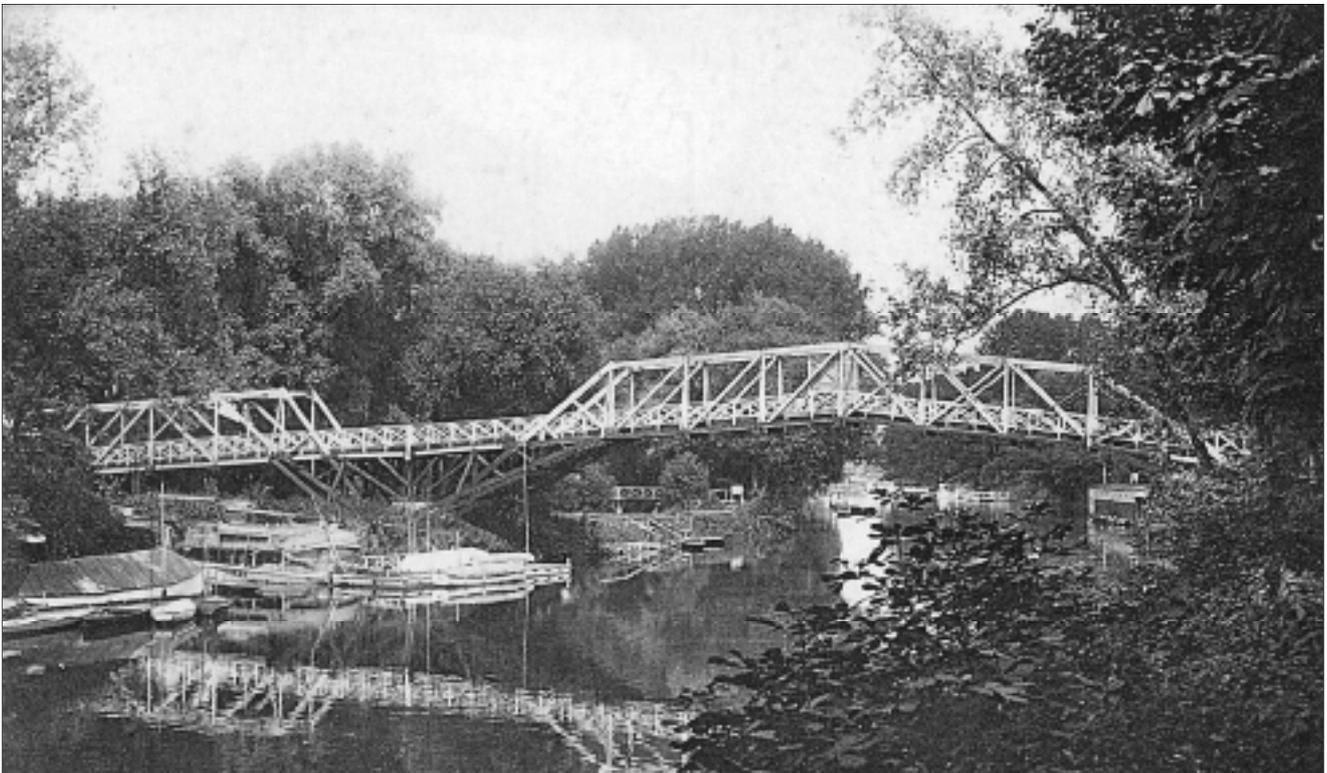
La Seine sort encore fréquemment de son lit, les habitants de l'île de Migneaux sont les premiers impliqués. Les crues de la Seine de 1924 et 1955 ont marqué aussi les mémoires mais elles n'ont pas été comparables à la grande crue de 1910. Cependant, tous les mécanismes de ces "débordements" ne sont pas, ni identiques, ni aussi imprévisibles que ceux survenus il y a quelques mois dans d'autres régions. Alors, depuis quelques décennies,



D'UN PONT À L'AUTRE sur le Petit Bras de Migneaux

Jean-Louis TANCERMAN

L'Île-de-France possède une bonne soixantaine d'îles naturelles hors Paris, dont l'urbanisation s'est progressivement faite au cours du XX^e siècle, et dont la vie et l'intégration aux cités environnantes a pu se développer grâce à des bacs, puis des ponts de toute nature. Lorsque en 1903, le sieur Léon Chouquet, propriétaire de terrains et du restaurant "Léon", crée la Société Immobilière de l'Île de Migneaux en vue de la vente de l'île en parcelles, il y inclut une passerelle carrossable toute neuve, en bois et à voie unique, qui permet l'accès par l'extrémité amont de l'île depuis l'ancienne route de Villennes.



La passerelle en bois au début du XX^e siècle (coll. privée).

Une passerelle en bien mauvais état

Les difficultés commencent en 1926, quand Maurice Félix Rodolphe Depierre, directeur de l'Agence Havas, propriétaire de la majestueuse villa Félix, et Président de la nouvelle association des propriétaires de l'île de Migneaux (SPIM), annonce lors de l'assemblée générale du 27 janvier 1927 : *La société immobilière de l'île de Migneaux laisse ainsi à notre jeune association la lourde responsabilité d'un pont usé, sérieusement dégradé, susceptible d'occasionner des accidents dont les conséquences lui*

deviennent dès ce moment imputables. Et le Conseil Syndical de l'association de demander une expertise judiciaire de la passerelle, dans l'espoir que les frais de remise en état puissent être mis à la charge de la Société Immobilière ou du sieur Chouquet.

Lors de l'assemblée suivante de l'association, début 1928, le rapport lu en séance est assez alarmant : *la passerelle ne semblait pas présenter à première vue un danger immédiat, mais il serait nécessaire cependant de procéder à certains travaux de consolidation par suite de mauvais état de poutres maîtresses ;* mais un fait nouveau apparaît pendant



*La passerelle de Migneaux lors de l'inondation de 1910 -
 " Passage libre aux automobiles de tourisme, circulation
 interdite aux voitures non suspendues "*
 (cliché Gaillard, coll. O. Delas).

l'expertise : Les longrines qui supportent le tablier ayant été mises à nu, sont apparues vermoulues à un tel degré d'avancement qu'une catastrophe due à l'effondrement du tablier aurait pu se produire à très brève échéance au passage d'une voiture. Les experts mettent en cause l'absence de mise en peinture et de goudronnage régulier de la passerelle, une négligence, et même une *faute grave* qu'ils imputent à la Société Immobilière. Pourtant le produit utilisé, le "Carbolinéum véritable Neptune" était censé garantir contre la pourriture, l'humidité et les champignons. Le SPIM s'apprête donc à faire effectuer les travaux de remise en état, en espérant qu'une décision de justice contre le sieur Sancelme, liquidateur de la Société Immobilière, leur apporte un légitime remboursement des dépenses.

De 1926 à 1929 inclus, le coût des réparations de la passerelle représentera déjà 90 000 F (équivalent de 300 000 F de 2001), pour au moins *éviter les accidents et maintenir ce pont dans un état précaire et incommode*, comme le dit M. Depierre lors de son bilan du 26 janvier 1930. L'ingénieur du Service de la Navigation, M. Bourdel, inquiet de *l'état de vétusté et de pourriture de certaines poutres*, menaçait le SPIM de suspendre la circulation sur la passerelle !

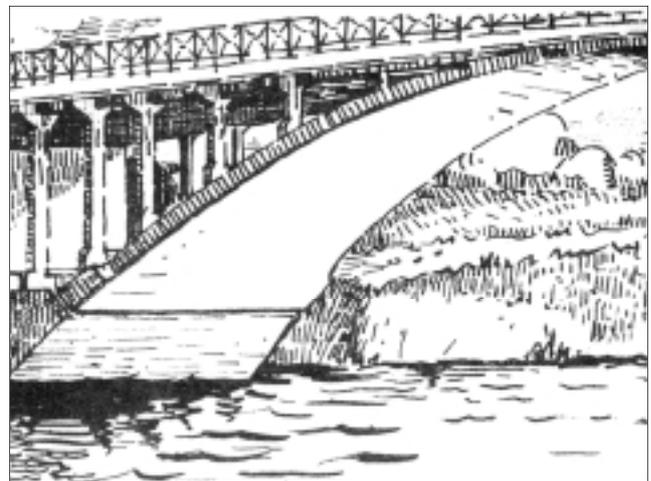
Vers un nouveau pont "moderne et robuste"

Le SPIM décide alors du principe de la construction d'un nouveau pont pour lequel un fonds de réserve serait constitué à partir des cotisations des

membres de l'association. Une assemblée extraordinaire tenue le 13 avril 1930 décide la construction d'un pont métallique ou en béton, éventuellement à deux voies de circulation, situé en *un point central, sans toutefois dépasser la limite aval du rond-point des deux peupliers*.

En août 1930, une convention d'échange de terrains est signée entre le SPIM et M. le Chevalier René de Knyff, qui élevait ses chevaux dans l'île. L'emplacement du futur pont est donc acquis : il sera 200 mètres en aval de la passerelle en bois. Le Service de la Navigation et celui des Ponts et Chaussées peuvent alors effectuer leurs études d'impact *commodo et incommodo*.

Enfin, le 25 janvier 1931, le SPIM décide, après examen des premiers devis, de choisir un pont à deux voies avec pente (dos d'âne) de 8%, qui coûterait environ 1 000 000 F (3 millions F de 2001), selon l'estimation faite par l'entreprise Pierre Bancel & Esquerré, soit 30% plus cher qu'un ouvrage similaire à voie unique.



*Avant-projet de nouveau pont en arc - Bancel & Esquerré 1931
 (archives du SPIM).*

M. Depierre choisit comme conseil et maître d'œuvre le cabinet de Charles Rabut, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui avait participé à la conception et à la construction du pont de Meulan, et qui procède sans tarder à la publication d'un double cahier des charges (pont en "arc" ou en "bow-string"), puis à l'adjudication elle-même par voie de concours : 7 entreprises sont consultées sur les deux solutions possibles, et 5 remettent leur offre sous pli fermé le 5 juin 1931.

M. Depierre peut ainsi annoncer lors de l'assemblée suivante, en août 1931, un coût de seulement 720 000 F pour la solution de type "bow-string" en béton armé présentée par la Sté Le Dantec. Il semble aussi que ce type d'ouvrage, aux dires de M. Rabut lui-même, était mieux adapté à la *mauvaise consistance du sol* et au caractère argileux et plastique, donc instable des berges, et par ailleurs nettement moins cher que le pont classique en arc. Pierre Bancel & Esquerré, dont le projet était plus coûteux de 25%, ne sont pas retenus.

Le budget de 720 000 F, inférieur de 30% à celui annoncé initialement, a dû soulager plus d'un membre de l'association, d'autant que les conditions financières et délais de paiement proposés par la Sté Le Dantec étaient très avantageux. Leur offre technique avait aussi la nette préférence de l'ingénieur du Cabinet Rabut, M. Marcel Cayla.

Pour l'époque, la solution retenue était assez innovante, et il avait même fallu faire une entorse à l'orthodoxie architecturale : *pour réduire la portée des entretoises du tablier, les trottoirs sont extérieurs aux arcs ; cette disposition peut prêter à critique, car alors les suspentes et les abouts des arches sont proches de la chaussée et peuvent être endommagés par un véhicule lors d'un accident de la circulation* (ce qui s'est effectivement produit sur un pont similaire), c'est pourquoi les trottoirs sont surélevés, et l'enrobage des suspentes est plus épais en partie basse.

Un montage financier original

Les discussions sur les modalités de financement furent nombreuses et difficiles : les banques consultées refusèrent toutes un crédit à moins d'une garantie hypothécaire solidaire de tous les membres ! En définitive, seule la Banque J. Saint Salvi à Poissy, sise 37 rue de Paris, dépositaire des encaisses du SPIM, consentira un prêt de 450 000 F adossé à une émission par le SPIM de 450 Bons Anonymes septennaux à 5,5% de 1 000 F chacun, dont les intérêts et frais seraient ajoutés aux cotisations des membres sur les 7 années du plan d'amortissement, le rembourse-

ment de chaque série annuelle de 90 bons étant fait par tirage au sort lors des assemblées générales du SPIM jusqu'en 1938. Le coût financier de ce montage était d'environ 7% du capital par an, et il permettait aux membres capables de payer immédiatement, d'acheter des bons et d'en percevoir des intérêts (nets d'impôts car anonymes) qui viendraient donc compenser le surplus de leurs cotisations, les membres moins fortunés bénéficiant de l'étalement des dépenses sur 7 ans, à un coût financier somme toute acceptable.



L'entreprise Le Dantec réussira à obtenir du SPIM des avenants pour 125 000 F de plus que les 515 000 F de leur devis initial, compte tenu des aménagements additionnels à faire sur la chaussée et des adductions à réaliser (eau et gaz).

Avant-projet de nouveau pont en bow-string - Ch. RABUT 1931 (archives SPIM).



Le chantier du pont de Migneaux

Les travaux commencent alors en septembre 1931, avec une livraison provisoire prévue fin mai 1932 ; les archives du SPIM permettent de constater que malgré quelques aléas, les délais furent tenus : au 9 novembre, malgré des difficultés avec certains des pieux de soutènement provisoire en bois battu, qui cassent et doivent être extraits du lit de la Seine et remplacés, *les culées sont exécutées sur les deux rives et les travaux d'édification du cintre sont commencés* ; au 17 décembre, *les culées, la charpente et l'échafaudage du cintre sont terminés et l'on procède à la mise en place des coffrages du tablier.*

Pendant les travaux, la passerelle en bois continue de faire des siennes : M. Bourdel, l'ingénieur de la Navigation, signale un nouvel affaissement du tablier fin 1931. De fait, ce sont les transports de matériaux de construction du nouveau pont sur l'ancienne passerelle qui achèvent de creuser la tombe de cette dernière ! En janvier 1932, ordre est donné d'y *interdire la circulation aux tombereaux attelés et gros camions.* Finalement, les épreuves de charge du nouveau pont ont lieu le 18 juin à l'aide de *2 files de camions de 12 tonnes disposés sur la chaussée, soit une charge statique de 400 kg/m², puis une file roulante de 9 camions de 12 tonnes, et enfin un camion roulant comportant un essieu de 8 tonnes, circulant à 4 km/h.* La réception provisoire de l'ouvrage est prononcée le 28 juin par C. Rabut et l'entreprise Le Dantec, et le pont est mis en service le jour même.

L'ancienne passerelle est définitivement close le 13 juillet 1932. Elle sera démolie en avril 1933 par l'entreprise Renoux pour la somme de 5 000 F (18 000 F de 2001) à l'aide d'un ponton flottant, la démolition de l'ancienne culée côté île étant offerte par M. de Knyff à titre gracieux en 1937.

Un point d'orgue au projet est mis par M. Depierre lors de l'assemblée du SPIM le 22 janvier 1933 : *L'année 1932 a vu l'achèvement dans les meilleures conditions possibles, et la mise en service du nouveau*



*“Pont de Poissy. Exécuté en ciment artificiel de Beaumont-sur-Oise
Entreprise Le Dantec et Cie, 129 rue de Ranelagh à Paris”
(archives SPIM).*

Pont, qui faisait l'objet principal de nos délibérations depuis six ans. Certes vous savez ce qu'une pareille entreprise a demandé d'études minutieuses, de démarches parfois délicates et aussi nombreuses que variées, mais il (le bureau de l'association) en a trouvé sa récompense dans la confiance que vous lui avez toujours témoignée.

Quant au litige avec l'ancienne Société Immobilière concernant les réparations de la passerelle en bois, le tribunal statuera finalement en janvier 1952 : le SPIM gagne définitivement son recours, et récupère 50 000 F sur la liquidation de la Société Immobilière, soit l'équivalent de 5 700 F de 2001, moins de 2% en francs constants des sommes engagées dans les années 1926 à 1929 : l'inflation galopante de la grande dépression et de l'après-guerre était passée par là !

Un pont qui vieillit mal

Lors des discussions avec la Ville à propos de la construction du Centre de Natation, en 1960, le SPIM fait effectuer une nouvelle expertise de charge du pont ; l'ingénieur Bradeley observe que la charge admissible de 8 tonnes à l'essieu définie en 1932 ne garantit plus la tenue au passage de camions modernes admettant 12 T et plus par essieu, et propose donc de limiter le pont à 16 T, notamment au vu des importants travaux de terrassement envisagés par la Ville. Un panneau de limitation sera tardivement installé à l'entrée du pont en 1965.

Depuis 1964, on observe un début de dégradation du pont : cloquage des peintures tout d'abord, puis épaufrures de béton, fers apparents et corrodés, tant sur les arches que sous le tablier. Trente ans après la construction, l'humidité ambiante de la Seine et le ruissellement des eaux de pluie ont fait leur travail insidieux. De plus, les travaux de construction de la piscine de Migneaux ont occasionné une circulation intense de bennes sur le pont. On note dans un rapport du SPIM du 16 février 1965 : *A la suite répétée du passage de ces camions, des ferrailles se sont dénudées, principalement sous les voûtes, et de petites fissures se sont produites dans le ciment.*

Voilà une bonne raison pour mettre la Ville de Poissy devant ses responsabilités ! Le SPIM avait en effet conclu en 1961 une convention avec la Ville de Poissy, par laquelle celle-ci s'engageait à entretenir le pont et la voirie de l'île en échange d'un droit de passage sur le pont pour la construction de la piscine de Migneaux. Les tractations concernant les travaux de réparation, entre M. Debrock, devenu Président de l'association, et la Ville, dureront sept ans !

Enfin, en décembre 1970, la DDE des Yvelines procède à une inspection et l'ingénieur des Travaux Publics B. Roca se montre rassurant quant à la tenue de l'ouvrage, mais signale que la dégradation est chronique, et due principalement à des défauts majeurs de la construction elle-même : la mauvaise mise en place des armatures métalliques et de leurs

cales à l'intérieur des coffrages préalablement au bétonnage, et la trop faible épaisseur des bétons d'enrobage. Les réparations seront effectuées au printemps 1972 par la Sté SOTEBA, pour un prix de 138 000 F (700 000 F de 2001). Elles consistent à nettoyer les aciers apparents rouillés, les enduire de résine époxy, et ragréer au mortier époxy ; de plus, un voile de verre est encollé à l'aide de résine hydrofilm sur les arches et suspentes du pont, de façon à étancher la structure et protéger les bétons ; les deux entretoises supérieures formant portique sont remises à neuf. Quelques défauts d'adhérence de ce revêtement se produiront et il y sera mis bon ordre en 1975, suite à une mise en demeure de la SOTEBA par la Mairie de Poissy.

Le SPIM au chevet du pont

Un nouveau rapport d'expertise est demandé par le SPIM dans le cadre du contentieux qui l'oppose en 1988 à un constructeur de maisons individuelles, la Sté SECOM, qui a réalisé 7 pavillons sur l'île, et dont le passage de camions trop lourds aurait provoqué un affaissement de la chaussée à la sortie du pont côté île. Un vigile sera même mis en place pendant plusieurs mois pour contrôler ces passages. Le rapport de l'ingénieur Pierre Blondin (E.N.P.C.), en date du 28 octobre 1990, constate que *dans l'ensemble, l'ouvrage est dans un état de conservation remarquable*, malgré la réapparition de défauts sur le revêtement et sous le tablier ; cependant, l'expert s'interdit tout commentaire concernant la tenue de la chaussée, qui est en dehors de son périmètre d'expertise, et mentionne simplement que les culées auraient pu légèrement se déplacer lors de la construction elle-même du pont. De fait, l'anomalie observée concerne le joint de chaussée côté île, qui est en butée, et empêche donc le libre mouvement de dilatation du tablier, sans que cela puisse causer, semble-t-il, de fissures ou autres dommages potentiels aux enrobages du tablier.

Depuis 1998, les mêmes causes et effets qui avaient conduit à la réparation de 1972 amènent le SPIM à envisager à nouveau une réfection des

surfaces du pont. Les parties réparées sont les premières à s'être détériorées à nouveau, et l'on constate, en plus, des infiltrations sous la chaussée et les trottoirs, et des décollements significatifs du revêtement des parties supérieures. La Ville de Poissy fait savoir qu'elle ne pourra pas prendre à sa charge, cette fois-ci, des travaux de réhabilitation qui vont largement au-delà du simple entretien, d'autant que, contrairement à ce qui s'était passé dans les années soixante, il n'est plus possible d'imputer aux bennes de gravats de la Ville la responsabilité des dégradations. Néanmoins, le principe d'une contribution municipale est retenu, du fait de sa convention avec le SPIM, toujours en vigueur, et du développement constant des activités sportives de la Ville sur l'île de Migneaux.

En 2002, un expert-conseil est choisi, qui, de même qu'en 1931, lance un appel d'offres de travaux. Fin 2002, le projet est bouclé, il représente un montant global proche de 400 000 euros, pour deux tranches de chantier de chacune 3 mois, à effectuer en 2003 et 2004. Le résultat attendu : une nouvelle jeunesse pour le pont, un habit blanc (parties supérieures) et gris (sous-face), souligné de vert foncé (garde-corps), et en temps utile pour le Centenaire de l'Urbanisation de l'île en juillet 2003, mais surtout un habit imperméable et étanche d'un bout à l'autre de l'ouvrage, pour le mettre définitivement à l'abri des agressions du temps.

Devra-t-on à nouveau tout reprendre en 2035 ?

Certainement pas, car cette fois-ci, les membres de l'association sont bien décidés à surveiller régulièrement la santé de leur pont, et à le faire entretenir annuellement pour maintenir son étanchéité.

Les passagers quotidiens de l'express Rouen – Saint-Lazare pourront encore longtemps jeter un œil distrait par la vitre, et voir défiler ces deux harpes blanches dans un écrin vert, qui font prélude aux clochers de la collégiale. Ils ne se doutent pas que pour cinq cents personnes, matin et soir, ce petit ouvrage élégant est un enjeu vital. □



Le pont de Migneaux : deux harpes blanches dans un écrin vert (arch. SPIM).

Spécifications :

Le Bow-String de Migneaux :
 - portée 52, 80 m, flèche 11 m,
 2 séries de 8 suspentes
 - tirant : même portée,
 flèche 4 m
 - chaussée : largeur 5, 20 m,
 2 trottoirs extérieurs de 1 m
 - par culée : 16 pieux Franki
 de 12 m en béton armé.

Sources : Archives SPIM.

ÉVOCACTION D'UNE JEUNESSE

Bernard BEZAULT

J'ai vécu les années de "l'avant-guerre" dans la proximité de mes grands-parents qui possédaient la maison de famille située au 16 de l'avenue de Migneaux...



DANS L'ÎLE DE MIGNEAUX

...Cette avenue fut débaptisée en 1936 pour prendre le nom d'Emile Zola, l'écrivain l'empruntant paraît-il pour rejoindre depuis la gare de Poissy par le bord de Seine sa propriété de Médan.

Durant ces années l'île de Migneaux fut fréquemment pour nous un lieu de promenade où nous pouvions jouer en tranquillité car l'avenue de Migneaux, en dépit de l'époque, était très passante dans la mesure où toute la circulation entre Poissy et Villennes empruntait cet unique parcours ; le percement de l'actuelle route traversant le bas du parc de la propriété Agache (Château de Villiers) pour rejoindre le carrefour de la collégiale n'est intervenu qu'à début 1950.

Cette maison que vous reconnaîtrez au passage, avait été acquise par mon arrière-grand-père Georges Duneffour dans les dernières années du XIX^e siècle.

Industriel parisien n'ayant comme descendance qu'une fille, arrivé dans la cinquantaine, il réalise la

transformation de son patrimoine industriel en un patrimoine immobilier en faisant construire deux immeubles dans le haut du 11^e arrondissement.

À la retraite de ce fait, il a parallèlement acheté la maison de Poissy pour s'adonner aux plaisirs de la pêche qu'il pratiquait assidûment depuis deux beaux pontons peints en blanc avec cabanes pour se trouver à l'abri et qu'il avait équipés de palans pour remonter les carrelets et les nasses comme on le voit sur les cartes postales de l'époque et les photographies reproduites ici.



Le Petit Bras de Migneaux ; derrière les pêcheurs, les pontons de la maison familiale au début du XX^e siècle.

La maison acquise par mon arrière-grand-père Georges Duneffour au 16 avenue de Migneaux (av. Emile Zola aujourd'hui).



Nos deux pontons vers 1907 avant la pose de cabanes.

Le nom de Poissy vient de Poisson. A cette époque ce nom était amplement mérité. Mon arrière-grand-père a pêché jusqu'en 1925 de grandes quantités de poissons et surtout d'anguilles qu'il distribuait dans tout le quartier alentour. Les pêcheurs sur les berges ou en bateaux amarrés à des perches étaient extrêmement nombreux tout au long du bras de Migneaux et particulièrement dans la passe entre les îles de Migneaux et du Grand Motteau. Cela a subsisté jusque dans le début des années 50.

Notre maison située dans l'axe de la passe entre les deux îles bénéficiait d'une vue admirable face à l'îlot Blanc et vers la boucle de Villennes. Malheureusement cette vue fut détruite par les travaux entrepris à la fin de 1939 par les services de la Navigation pour régulariser le cours du fleuve. La photo ci-dessous fut prise en 1907 ; sur la suivante, au même endroit en juin 1938, rien n'avait changé.

Sur la photo prise en 1907 par mon grand-père on remarquera les deux barques de pêcheurs attachées à leurs perches. Ces perches étaient munies de plaques numérotées justifiant le paiement des droits de pêche perçus.



Crue de janvier 1910 - scène de la vie familiale.

Pour terminer sur l'histoire que je connais de cette propriété du 16 avenue de Migneaux, j'ai découvert récemment, grâce à des amis qui l'ont déniché, une carte postale des inondations de 1910 qui représente la maison. J'y suis d'autant plus sensible que la personne qui enjambe la fenêtre est ma grand-mère (née en 1882 elle avait 28 ans à l'époque), le petit garçon qui se tient à côté d'elle est mon père, en janvier 1910 il avait quatre ans et demi, et on reconnaît la silhouette de mon grand-père Pierre Bezault à l'autre fenêtre.



Photo prise en 1907 par P. Bezault depuis le jardin de la propriété. Au premier plan, les pontons avec leurs cabanes ; au fond, la passe entre les îles de Migneaux et du Grand Motteau.



Photo prise en juin 1938 : à l'arrière-plan, le paysage est inchangé.

En ce qui concerne mes souvenirs des années 30 liés à l'île de Migneaux, c'était pour nous un lieu de promenade parmi d'autres comme la forêt, le chemin du bord de l'eau, ou encore la rue de Migneaux de l'autre côté du passage à niveau (le passage à niveau se trouvait tout de suite après le pont de l'île) qui montait entre deux murs vers la route de Quarante Sous. Cette rue tortueuse entre les deux murs des châteaux n'a pratiquement pas changé de nos jours.

Dans l'île nous allions faire de la bicyclette, du patin à roulettes et voir les vaches dans le pré du bout de la route. Avec un peu d'appréhension car sur le beau pont en béton tout neuf il y avait une pancarte "Propriété Privée" (j'ai dû connaître le pont de bois, mais je n'en ai conservé aucun souvenir). Alors pour nous rassurer notre grand-père disait à notre Nounou bretonne — qui ne savait ni lire ni écrire ce qui pouvait tout arranger — *si on vous dit quelque chose vous direz que je connais Monsieur Depierre.*

C'est sûrement l'excuse qu'avaient en tête les grands adolescents du voisinage, qui utilisaient les arches du pont

comme rampes de lancement pour des concours de grimpe : c'était à qui prendrait le meilleur élan pour parcourir quelques mètres de trottoir, gravir l'extrados d'une arche pour aller le plus haut et le plus loin possible, et finir à quatre pattes, suspendu entre ciel et terre, sous le regard jaloux mais inquiet des plus jeunes, avant d'amorcer un demi-tour périlleux pour profiter enfin d'une descente en toboggan.

Monsieur Depierre était le notable de l'île de Migneaux, celui qui habitait la plus belle demeure, là où se trouve maintenant l'Auberge de Jeunesse, de son état Administrateur de l'Agence Havas. Toutes les belles maisons étaient d'ailleurs rassemblées depuis le pont jusqu'à cette grosse propriété ; au-delà il n'y avait plus grand chose, plutôt quelques cabanons qui servaient pour les fins de semaine.

En face la maison Depierre il y avait en dépendance un énorme jardin potager tiré au cordeau qui s'étendait devant la grosse maison de meulière ("La Payse"). Jusqu'à et y compris le terrain de l'actuel tennis, c'était la Ferme. Derrière cette maison il y avait un bâtiment un peu surélevé, plutôt un hangar en brique qui était l'étable de la Ferme avec une rampe d'accès pour permettre aux bêtes d'y accéder en cas d'inondation. Ce bâtiment d'abord exploité par Monsieur Carré pour l'élevage de volailles a été transformé en habitation par celui-ci au début des années 60. C'est maintenant le n° 43 ter à côté du transformateur. Le dit transformateur marquait la limite territoriale des communes de Poissy et de Villennes en continuité de la rue des Migneaux.

Au bout de la route se trouvait le champ aux vaches. Fermé par un grillage, celui-ci se dressait en limite de propriété du lotissement marqué par les terrains maintenant bâtis du n° 77 sur le petit bras et en face. L'entrée du champ était marquée par 3 beaux peupliers, dont on peut encore voir les restes.

Ces vaches appartenaient à un fermier dont la ferme était à Carrières-sous-Poissy. Les bêtes y

Canotage devant la pointe de l'île de Migneaux.



passaient l'été à l'herbage comme à la montagne. Le fermier venait les traire sur place et vendait du lait, du fromage blanc et des œufs sur son parcours. En début et en fin d'été les vaches faisaient le trajet de la ferme au champ en empruntant l'avenue Emile Zola, le cours du 14 Juillet puis traversaient la Seine sur le pont de St Louis.

Quand nous avons acheté notre terrain en 1959-1960, les dernières vaches ont quitté ce champ pour laisser leur place aux premières constructions des maisons de Migneaux-Ouest, mais ce même fermier de Carrières passait encore dans l'île vendre ses produits.

Dans la dernière partie de l'île, là où les constructions étaient plus modestes, il s'agissait surtout de bungalows de week-end en bois ou en fibrociment. Certains utilisateurs n'étaient pas propriétaires du terrain mais louaient celui-ci à un propriétaire qui possédait plusieurs lots (famille Chrétien). J'ai connu deux cas de ce type, Monsieur Rouleau qui habitait toute l'année une maison en bois et son voisin immédiat Monsieur Lebeau qui lui ne venait qu'en week-end.

La maison au n° 69 faisait exception à la règle. Elle avait été construite en meulière par l'architecte local Monsieur Bourgeois qui a beaucoup bâti dans Poissy, particulièrement dans l'île. Sa maison personnelle, modèle du genre d'un style néo-normand, est située au 1 de l'avenue Emile Zola.

Monsieur Bache avait fait construire cette maison au n° 69 au début des années 1930, je l'ai connu comme voisin quand nous sommes arrivés dans l'île et il avait encore à l'époque une teinturerie place du Petit Marché. Il me racontait comment, avant que le pont en béton n'ait été construit, l'entreprise avait approvisionné par tombereaux à cheval la totalité des matériaux de construction en passant sur le pont de bois dont on peut voir encore les culées au niveau du n° 1.

Certaines de ces petites maisons appartenaient à du personnel du Fibrociment de Poissy et avaient été construites à partir de ce matériau léger. J'ai particu-

lièrement le souvenir de la maison située au 61 qui n'est plus aujourd'hui que ruines. Dans les années 30 elle était superbe, elle s'appelait "Les Vacances", dessinée dans un style basque avec un joli porche cintré recouvert de tuiles. On accédait à la maison en traversant un tennis à la hauteur du filet. Aujourd'hui en examinant les restes de sa clôture, on voit qu'il s'agit d'une construction réalisée en projection de ciment sur un treillage de céramique suivant des techniques mises en œuvre dans l'industrie du fibrociment. □

*Photographies et cartes postales :
collection B. Bezault.*

L'ÎLE DE MIGNEAUX DANS LA 2^e GUERRE MONDIALE

Une ligne de front sur la Seine : 25-29 août 1944

Jean-Louis TANCERMAN

Prologue : l'île de Migneaux sous l'Occupation

Les archives de l'île (SPIM) sont assez discrètes sur la période 1940-1945 dans l'île de Migneaux. Les résidences secondaires sont fermées et provisoirement abandonnées, du fait de l'exode puis du S.T.O. (Service du Travail Obligatoire). Mme Geneviève MORITA, née PEAULEJEUNE en 1901 (au n°59 dans l'île) écrivait dans son cahier de souvenirs : *quand l'avance allemande se précipita, tout commença à se déglinguer ici et là. Nous ne savions guère que faire. La folie de l'exode s'emparait de tous. A Migneaux, les gens fuyaient aussi, on ne savait trop pourquoi...*

Les propriétaires ont bien du mal à se réunir pour faire le point de la situation. Dès fin 1939, M. Legal dit "le laitier", mobilisé, avait été fait prisonnier. Les grandes villas ainsi que plusieurs maisonnettes sont réquisitionnées par les troupes d'occupation en 1941, et une partie du mobilier dans l'île est confisquée ou pillée, à tel point qu'en janvier 1942 des membres de l'association, réunis à Paris, se demandent déjà comment obtenir une indemnité d'occupation et des dommages-intérêts : ils écrivent au Kriegskommandant à Versailles, sans résultat bien sûr. Une sentinelle allemande est postée sur le pont de Migneaux et contrôle en permanence les allées et venues sur l'île. M. C., un îlien de la troisième génération, raconte à ce propos que le jour de sa propre naissance, pendant l'hiver 1943, ses parents devaient se rendre en carriole à bras chez Maria Jouhier, la sage-femme qui exerçait rue des Prêcheurs, derrière la prison de Poissy ; faute d'ausweis, les C. ont dû longuement palabrer avec le soldat allemand du pont qui était peu compréhensif et menaçait de sa baïonnette Mme C., allongée dans la carriole et inquiète de voir ainsi sa délivrance imminente remise en question...

L'occupation allemande de l'île durera jusqu'au 24 août 1944, et est attestée par les archives familiales privées de plusieurs propriétaires. On raconte que les officiers en résidence à la Villa Félix (au n°38 – aujourd'hui "L'Escale") profitaient bien du site et



*Inscription allemande sur une pile du portail de la Villa Félix :
"Dures ont été les heures que j'ai ici vécues, pour Vous et pour ma Patrie.
Pâques, 5 Avril 1942".*

"réquisitionnaient" les barques de chez ERMERY pour des balades autour de l'île ; ils les rendaient parfois en piteux état, à la fureur de Monsieur Ermery.

L'avenue de l'île de Migneaux, abîmée par les inondations successives, était en très mauvais état et il était impossible d'obtenir un permis pour l'achat de goudron ou de macadam... Certains habitants permanents de l'île construisaient des abris souterrains dans leur jardin (notamment sur le terrain du Chantier Nautique et en face au n° 28).

La pénurie était visible partout, on se ravitaillait au marché noir. Mme Morita, qui avait déménagé sur Paris, explique : *A Poissy, il y avait toute une filière pour se procurer des légumes, parfois des œufs ou une volaille, chez les cultivateurs des environs. J'allais chaque semaine à bicyclette jusqu'à Saint-Lazare, bécane dans le train, sortie à Poissy, reprise pour faire les petites courses, le porte-bagages arrière croulant sous les provisions, re-train, re-bicyclette.*

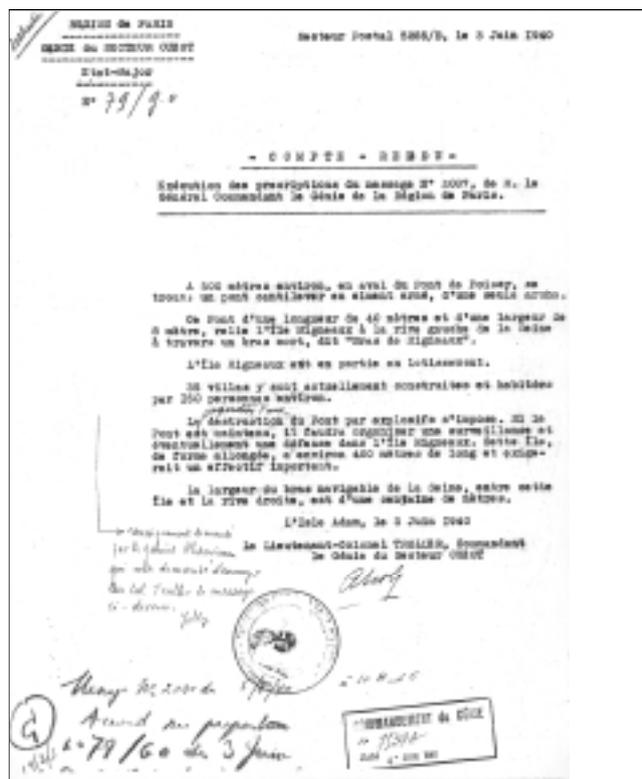


*Entrée de l'abri anti-aérien
au n°28 de l'île de Migneaux.*

**Le Pont de Migneaux avait-il un intérêt stratégique en 1940 ?
Il valait bien un oignon...**

Ce que nous savons de cette période sombre et tragique sur Poissy et ses environs provient essentiellement des archives militaires françaises et américaines, des archives de la Résistance (notamment Michel CHASLES, un ancien de la Compagnie LEMELLE de Poissy), ainsi que des travaux de recherche publiés sur Poissy et ses alentours par Narcisse NOËL (1), et très récemment par Bruno RENOULT (2) et Jean-Fred PROST (3).

En mai 1940, l'état-major de la 10^e armée française prenait conscience du caractère stratégique de la Seine et des ponts assurant son franchissement ; le 8 juin, il donnait l'ordre de faire sauter tous les ponts de la Seine et de l'Oise. D'après J-F. Prost, le pont de l'île de Villennes semble avoir été totalement oublié ; aucune mention n'est faite à son sujet dans les archives. L'état-major s'intéresse cependant à celui de l'île de Migneaux et demande le 2 juin des informations à son sujet ; le lendemain, le lieutenant-colonel TROLIER, commandant le Génie du secteur Ouest, répond que *la préparation d'une destruction du Pont par explosifs s'impose. Si le Pont est maintenu, il faudra organiser une surveillance et éventuellement une défense dans l'île Migneaux.*



L'état-major français donne son accord (en bas à gauche) sur la proposition de destruction du pont de Migneaux (document découvert par JF. Prost aux Archives militaires à Vincennes).

De fait, un groupe de DCA (Défense Contre Avions) est installé au fond de l'île de Migneaux. La nouvelle se répand rapidement et provoque l'affolement géné-

ral dans l'île. Ainsi, Mme Morita nous raconte cette anecdote dans ses souvenirs :

[Début juin 1940] *un petit sergent se présenta à la porte du jardin. "Madame, auriez-vous un oignon, s'il vous plaît, pour manger avec notre pain ? Nous sommes quatorze dans le bout de l'île ; on nous a mis là avec un canon pour la défense de l'île, mais l'intendance ne s'occupe plus de nous, nous n'avons plus que du pain". Mon mari et moi décidons de nourrir ces braves garçons... Cela dure une dizaine de jours, l'avance allemande se précipite. Un beau jour de juin [le 9], un bonhomme de la Mairie se pointe : avant 17 heures il faut avoir évacué l'île car on va faire sauter le pont ! hé oui, la stratégie en était là !... Evidemment s'il n'y a plus de pont, pas moyen de rester. Et de boucler en vitesse la maison, de vider le bocal de poissons rouges dans la Seine, et en route pour Paris...*

Heureusement pour les Migneaux, le pont ne sera pas détruit, son emplacement côté rive gauche a finalement été jugé insignifiant au plan militaire. La date du 9 juin 1940 sera fatale à quasiment tous les ponts et passerelles de la Seine et de l'Oise, dont celui de l'île de Vaux-sur-Seine, construit moins de 5 ans auparavant sur le même modèle que celui de Migneaux ("bow-string")... Quant à l'arche marine du Vieux Pont de Poissy, elle est minée, et s'écroule le 13 juin 1940, mais dès octobre, les Allemands l'auront reconstruite.



Le pont en bow-string de l'île de Vaux après le 9 juin 1940 (3). On notera la principale différence architecturale avec le pont de Migneaux : à Vaux, les suspentes étaient alignées avec le garde-corps, et non à l'intérieur du tablier.

**Bombardements alliés sur la Seine :
les prémices de l'offensive**

En mars 1942, les premiers bombardements alliés frappent l'usine Ford de Poissy. D'après N. Noël, les nuits de pleine lune des 2 et 3 avril sont épouvantables, la population se réfugie au fond des carrières et des champignonnières ou dans la forêt ; et à partir de mai 1944, la vallée de la Seine devient le couloir privilégié de raids aériens quotidiens par les Anglais ; sirènes, tirs de DCA allemande, et grondements aériens se succèdent de jour comme de nuit au-dessus de Poissy ; le 26 mai, 69 bombardiers



Fin mai 1944 : les ruines du Vieux Pont de Poissy barrent la Seine ; au fond à gauche : l'île de Migneaux (doc. CEHA).

anglais lâchent une bonne centaine de tonnes de bombes qui détruisent définitivement le Vieux Pont de Poissy, point de passage stratégique pour le repli allemand (1).

Août 1944 : la ligne de front à Poissy passe par l'île de Migneaux

La libération de Poissy commence le 17 août 1944. D'après B. Renoult, dans le chaos de l'insurrection, le général allemand Von CHOLTITZ, commandant la place de Paris, parvient à rassembler à la hâte des forces combattantes, blindés, groupes de combat, qui se dirigent au sud de la Seine à Saint-Germain, ainsi qu'au nord du fleuve dans la boucle des Grésillons, face aux Américains qui font mouvement vers Orgeval. Mission des Allemands : barrer la route de Paris et repousser la tête de pont américaine à Mantes... Le sursaut allemand va engendrer une semaine de combats et d'incertitudes à Poissy (2). Sur ce théâtre d'opérations, l'île de Migneaux devient, du 25 au 28 août, un enjeu tactique qui oppose les groupes de F.F.I. (Forces Françaises de l'Intérieur) de Poissy et les troupes allemandes appelées en renfort dans la reconquête de la rive droite de la Seine autour du pont de Poissy. L'île subira plusieurs débarquements allemands depuis la rive droite. Les travaux de B. Renoult (2) et le rapport de M. Chasles nous permettent aujourd'hui de narrer cet épisode par le détail.

Dans la nuit du 24 au 25, le bac motorisé du pont de Poissy (photo p.47) fonctionne en permanence : sous la pression des forces américaines, les Allemands de Poissy, y inclus ceux qui occupaient encore l'île de Migneaux, se retirent sur la rive droite de la Seine et établissent un fortin au restaurant "La Reine Blanche" et dans les maisons alentour.

Au matin du 25, la task force du lieutenant-colonel William HAMBERG de la 5^e Division Blindée US se positionne à Orgeval, et à 21 heures la première jeep entrera dans Poissy, avec la compagnie "A" du 10^e bataillon de chars sous les ordres du capitaine Arthur WHITLEY. Dans le même temps, sur la rive droite, les renforts allemands arrivent du Vexin à Carrières-sous-Poissy. Le front se constitue ainsi sur

la Seine à Poissy, et en aval jusqu'à Epône. Le groupe F.F.I. de Poissy du lieutenant Maurice BEUROTTE et le Groupe Franc Max du commandant BEAUGE venu de Villennes décident de libérer Poissy. A 10 heures du matin, les résistants se rassemblent et une cérémonie a lieu devant la mairie qui arbore à présent le drapeau français. A 11 heures les Allemands traversent la Seine et tentent de revenir dans Poissy ; accrochage à 13 h 30, tirs de mitrailleuses, une femme est tuée... Pendant la nuit, les F.F.I. articulent leur dispositif avec du matériel récupéré, de l'île de Migneaux à l'île de la Dérivation : un canon de 37, une mitrailleuse lourde, quatre fusils-mitrailleurs, 40 fusils et 120 hommes.

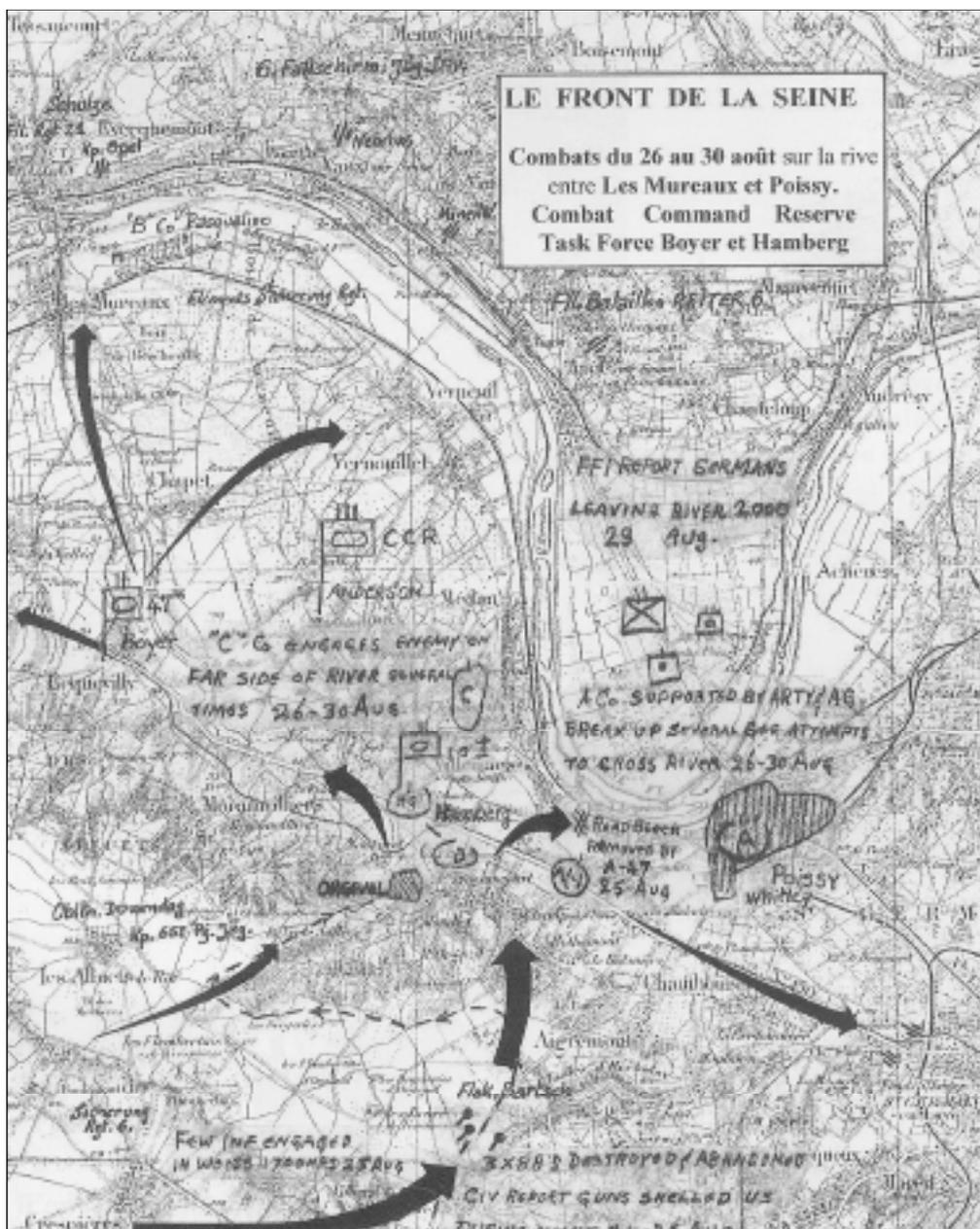


Le capitaine A. WHITLEY, qui soutint les résistants de Poissy (2).

Ci-dessous : Une jeep du 1^{er} bataillon du 4^e régiment blindé US dans Poissy (2).



Le 26 vers 4 heures du matin, les Allemands tentent un débarquement sur la rive gauche avec péniches et barques, ils sont repoussés à la grenade et aux armes automatiques. Vers 5 h 30,



Mouvement des troupes américaines et positions allemandes sur Poissy – 26-30 août 1944. On notera la mention d'assauts allemands vers la rive gauche repoussés par la Compagnie "A" (2).

l'artillerie allemande ouvre le feu sur les positions F.F.I.. Un message envoyé auprès des Américains fait intervenir avec succès un tir de contre-batterie de l'artillerie US vers 6 heures. Après une accalmie de deux heures, les Allemands abordent l'île de Migneaux et patrouillent en tirant sur tout ce qui bouge. D'après le rapport des F.F.I., ils sont repoussés par une patrouille de résistants accompagnée de gendarmes de St Germain ... Vers midi, de nouveau une patrouille allemande tente de passer dans l'île de Migneaux... Retranchés de l'autre côté du pont de Poissy détruit, les Allemands tiennent les maisons avec leur point fort à la Reine Blanche : une pièce de 77, un Flak quadruple, une mitrailleuse lourde, deux blindés légers, et plusieurs centaines d'hommes. Vers 17 heures, début du tir d'artillerie de renforts américains arrivés de Villennes. Le harcèlement reprend, de violents tirs d'armes automatiques se croisent au-dessus de la Seine.

Au petit matin du 27, vers 5 heures, l'artillerie allemande ouvre le feu sur Poissy depuis la rive droite, une dizaine d'obus tombe sur la ville. Réplique américaine de contre-batterie, les tirs cessent. A 7 h 50, d'après M. Chasles, les Allemands sont de nouveau dans l'île de Migneaux. Une patrouille F.F.I. est envoyée sur place et confirme la réalité des tirs d'armes automatiques. Après avoir parcouru l'île de Migneaux d'un bout à l'autre, elle constate que les Allemands ont dû évacuer rapidement. Les hommes restent sur place, il n'y aura pas d'autre incident... A 11 heures, les Allemands abordent l'île de la Dérivation, et tentent aussi une manœuvre de contournement par le barrage d'Andrésey. Les F.F.I. manquent d'hommes et d'équipements pour faire face, leur position sur Poissy devient difficile. Elle commencera à s'améliorer en fin de journée, suite à un renfort de F.F.I. sur Achères en rive gauche et une contre-attaque américaine depuis Meulan en rive droite à partir de midi.

Georges-Henri Thomas, un jeune pisciacais, photographie et commente les combats sur le cours du 14 Juillet le 27 août 1944 (coll. privée).

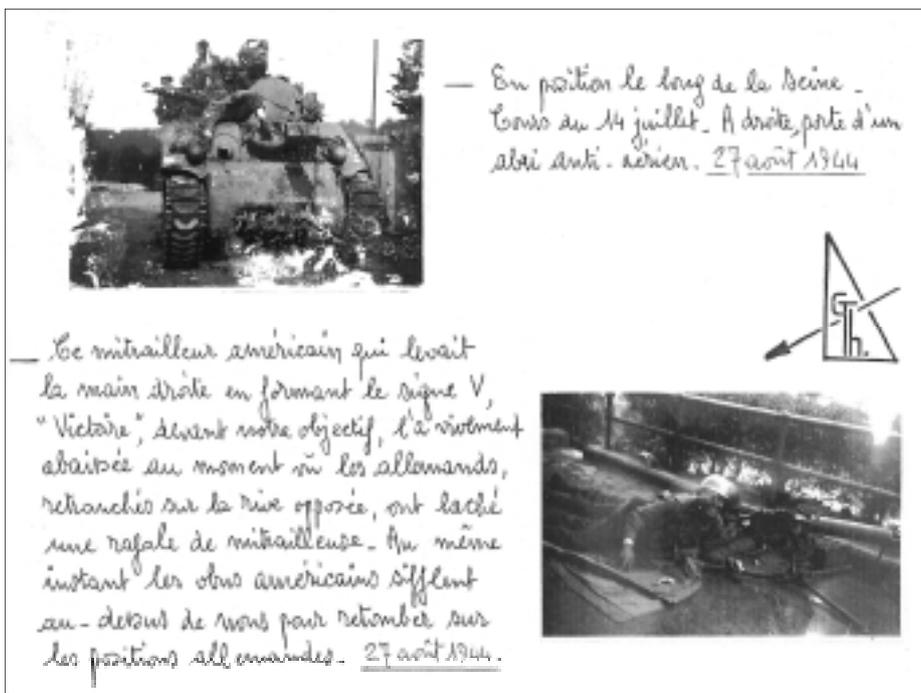
Un civil aura été tué dans l'île de Migneaux ce jour là. Dans son journal, à la date du 27, le Dr Louis HUMBEL (1876-1962), responsable de la défense passive à Poissy, et qui habite cours du 14 Juillet face aux îles, témoigne ainsi : *Les Allemands continuent à envoyer sur Poissy quelques rafales d'obus percutants et fusants. Des fantassins postés sur la route de Carrières en aval du pont et jusque dans l'îlot Blanc tirent vers nous, surtout sur l'île de Migneaux. Une*

femme y est tuée (à la Vieille Tour) en sortant de sa cuisine. Les archives municipales nous apprennent qu'il s'agit de Céleste MASSIP, une couturière âgée de 64 ans, qui demeurait dans cette villa (actuel n°16 de l'île).

La situation à Poissy reste confuse jusqu'au 28, avec des bombardements allemands sur Poissy depuis la plaine des Grésillons. Le lieutenant F.F.I. Beurotte demande à ses hommes épuisés par quatre jours de combat de faire un dernier effort et de poursuivre l'ennemi qui s'éloigne enfin des berges de la Seine. Quatre chars avaient été demandés à la Division LECLERC, mais il aura fallu s'en passer pour enfoncer le front allemand à Poissy.

Au soir du 28, le colonel ANDERSON, commandant du C.C.R. (Combat Command Reserve) fait son rapport à l'état-major de la 5^e Division : *la boucle de la Seine à Poissy est assez calme, les Boches ont évacué tous les civils...* ((2) traduction).

Le 29 au matin, enfin, appuyé par les chars et l'artillerie américaine, le groupe F.F.I. prend pied sur la



rive droite de la Seine, le Génie US entame la construction d'un pont de bateaux. A 13 heures, les forces alliées et F.F.I. pénètrent ainsi dans la boucle des Grésillons. Dans la soirée, les Allemands trouveront encore le temps de couler le bac de Poissy d'un obus bien visé. A 20 heures la libération de la Seine à Poissy est terminée.

Epilogue

*Que tout cela paraît loin. Comme l'herbe semble avoir repoussé sur les champs de bataille d'antan. Et pourtant, ils sont là, visibles à qui veut bien s'y intéresser. L'Union des Européens recueille encore les cendres des infortunés sans nom, dont le sort aura été de paver, malgré eux, la voie vers un monde meilleur. ** □

* N. PEUCELLE, cité par B. Renoult (2)

Sources et illustrations :

- (1) Narcisse NOËL : *Poissy et son histoire*, CEHA, 1986.
- (2) Bruno RENOULT : *Yvelines-Nord Août 1944, Derniers combats*, chez l'auteur, 2002
- (3) Jean-Fred PROST : *Une île entre la Seine et Vaux*, chez l'auteur, 2002.

Archives M. CHASLES, P. MORITA, G-H. THOMAS, Poissy.
Archives SPIM et CEHA, Poissy.
Archives Service Historique de l'Armée de Terre, Vincennes.
Remerciements à Mme A. METIVIER, MM. J. CARRE, M. CHASLES, D. MANTEAU, P. MORITA et GH. THOMAS pour leur aimable contribution, ainsi qu'à MM. JF. PROST et B. RENOULT pour nous avoir permis de partager le fruit de leurs travaux.



Le bac motorisé de Poissy, coulé par les Allemands le 29 août 1944 (doc. CEHA).

L'île de Migneaux : LA NATURE DANS LA VILLE

Jean-Yves TOULLEC

La réflexion la plus communément formulée par les relations ou amis de passage depuis que je vis sur l'île de Migneaux est : *Je ne pensais pas qu'il existait un tel endroit dans le coin !* Comme moi en venant pour la première fois sur ce ruban de terre sur la Seine, ces diverses personnes ont été immédiatement sensibles au changement d'environnement. En effet, le chemin n'est pas bien long pour se transporter d'une zone urbaine, caractéristique et pourtant sans excès, à l'île avec sa circulation limitée, ses arbres et ses bords de Seine. Avec le temps, cette sensation a cependant tendance à s'émousser sous l'usure de l'habitude et heureusement les réflexions de cette veine ou encore l'observation fortuite, ou non, des autres "habitants", oiseaux, poissons ou autres ragondins nous rappellent combien ces premières sensations étaient fondées.

Les premiers éléments faunistiques que l'on peut observer tout à loisir sont les oiseaux et plus particulièrement les oiseaux inféodés au milieu aquatique.

Les plus courants et facilement observables depuis les habitations, en dehors des inévitables Mouettes rieuses (*Larus ridibundus*), sont les volatiles que l'on rassemble volontiers sous l'appellation de "poules d'eau". On y trouve principalement la Gallinule poule d'eau (*Gallinula chloropus*) et le Foulque macroule (*Fulica atra*).



Gallinule

La première est caractérisée par une couleur noire ardoisée avec un dos et les ailes brun olive foncé ainsi que par des séries de taches blanches formant une ligne horizontale le long des flancs et surtout un dessous de queue bordé de blanc.

Le second se distingue par un plumage noir ardoisé sur l'ensemble du corps et une simple tache blanche sur le front prolongé par un bec de la même couleur.

Ils préfèrent le côté petit bras car le courant y est moins important et la végétation plus abondante.



Foulque

Lorsque le niveau de l'eau est à la hausse, ils prospectent volontiers dans les jardins à la recherche de vers ou de larves d'insectes.

Le Canard colvert (*Anas platyrhynchos*) est également un hôte privilégié de nos berges où il est observable tout le long de l'année. Caractéristique avec son corps massif, sa queue pointue et surtout le plumage nuptial du mâle, corps gris, tête et cou vert bouteille, poitrine brune, il est aisé de suivre son comportement nuptial à partir de mars. Il n'est pas rare non plus de le rencontrer assez loin à l'intérieur des jardins où, comme les poules d'eau, il ne dédaigne pas de rechercher sa pitance.



Colvert

Un autre membre de l'avifaune et non des moindres est le Cygne tuberculé (*Cygnus olor*). Un couple niche à l'année à l'extrémité de l'île, côté piscine. Ils font régulièrement le tour de l'île et ne dédaignent pas non plus de faire quelques incursions dans les jardins, attirés par nos distributions de pain rassis. Selon les années, ce couple se trouve accompagné de plusieurs jeunes de couleur grisâtre qui parfois les accompagnent dans leur quête alimentaire sur les terrains.

Imaginez, cinq, six, voire sept cygnes qui s'avancent maladroitement, mais d'un pas décidé vers nous. Je vous garantis que les enfants s'en souviennent. Les années d'inondation, lorsque la route est investie

par la Seine, il n'est pas rare de voir les cygnes gracieusement nous narguer en empruntant ce qui était la route et venir nous visiter en voisins courtois.

Le Héron cendré (*Ardea cinerea*) est, après le cygne, le plus gros des oiseaux vivant sur nos berges.

Caractéristique avec son plumage gris-bleu sur le dessus et blanc sur le dessous ainsi que par sa tête blanche striée de noir et sa huppe, son long cou prolongé d'un bec puissant lui confère une silhouette unique.

Plutôt solitaire, il n'est cependant pas exceptionnel de le voir se déplacer en groupe de quatre à cinq individus.



Héron cendré

Son vol ample et lent est un régal à contempler. S'il est plus difficile à observer que les oiseaux précédents, il ne se laisse pas facilement

approcher, l'utilisation d'une paire de jumelles permettra de le détailler tout à loisir surtout lorsqu'il a le bon goût de se poser dans les arbres.

Un autre grand pêcheur apparaît sur nos rives dès septembre-octobre pour repartir avant le printemps. Doté d'un corps massif et allongé, de longues ailes, d'un long cou et d'un front fuyant, d'un plumage noir agrémenté de blanc sur la gorge et les joues, il s'agit bien sûr du Grand cormoran (*Phalacrocorax carbo*). Grégaires, ils débarquent sur la Seine comme une bande de mauvais garçons tout de noir vêtus pour en écumer les eaux. Dépourvu de protection

A mon arrivée sur l'île, je remarquai la diversité de la faune : canards, cygnes, poules d'eau, mouettes, mais aussi hérons, écureuils, taupes, hérissons, et ragondins dont les yeux me fixaient quand, lors des inondations, je rentrais chez moi en passant par les jardins. Mais je ne m'attendais pas à la rencontre que je fis un soir lorsque, ouvrant ma porte pour voir ce qui avait déclenché la lumière extérieure, je me trouvai face à un sanglier ! Il était venu dans mon jardin manger les dernières noix et noisettes que je n'avais pas encore ramassées. Depuis, je n'oublie plus de fermer mon portail !

Richard Thomas

hydrofuge, cet oiseau aquatique est contraint de se sécher régulièrement. Il se pose alors sur un site bien aéré et étend ses ailes en une posture caractéristique. Mais autant ce comportement apparaît normal en bord de mer sur les rochers, autant il a quelque chose d'étrange lorsqu'il a lieu sous nos yeux en région parisienne et au sommet des arbres. Ils pêchent en groupe et il est intéressant de constater que les hérons sont également de la fête. Les cormorans investissent le centre du petit bras de Seine alors que les hérons les suivent et se posent sur les berges, en attente.



Grand Cormoran

Les cormorans sont des pêcheurs performants et les hérons ne s'y trompent pas. Lorsqu'un cormoran s'est saisi d'une proie et qu'il a la maladresse de se porter à proximité des berges pour savourer le fruit de son labeur, il est aussitôt arraisonné par un héron qui *ipso facto* l'allège de sa pêche à son profit. C'est le tribut versé par une espèce de passage à l'espèce indigène.

Les espèces les plus facilement observables ont été ici mentionnées. Mais il ne faut pas oublier des oiseaux dont les rares apparitions constituent toujours un moment de bonheur. Je pense tout particulièrement au Martin pêcheur (*Alcedo atthis*) dont le vol rapide trace un trait bleu irisé qui perdure en nos mémoires.

Outre ces oiseaux inféodés au milieu aquatique, l'île de Migneaux nous offre l'opportunité d'observer ou d'entendre, à défaut de les voir, un large éventail d'espèces telles que le Pigeon ramier (*Columba palumbus*), le Coucou gris (*Cuculus canorus*), la Grive musicienne (*Turdus philomelos*) ou le Rouge-gorge familier (*Erithacus rubecula*), les Mésanges bleue (*Parus caeruleus*) ou charbonnière (*Parus major*), le Chardonneret élégant (*Carduelis carduelis*), la Chouette hulotte (*Strix aluco*), la Pie bavarde (*Pica pica*)... Cette liste est bien sûr loin d'être exhaustive mais regroupe les espèces les plus couramment aperçues.



Martin pêcheur



Geai des chênes



LE RENARD ET L'ILIEN

*Maître Renard par le calme attiré
Un matin promenait sa rousse chevelure.
Maître Macaire par sa beauté frappé
S'approcha pour mieux voir de plus près sa figure.
Hé ! Bonjour ! Monsieur du Renard
Que faites-vous donc là tout seul dans mon jardin ?*

Je recherche la poule de votre voisin.

*La poule est en vacances, vous ne le savez point ?
Êtes-vous donc à ce point affamé
Que vous hantiez ces lieux aux iliens réservés ?*

Je me promène, c'est tout. Je me sens bien chez vous.

*Ne partez point, je vous en prie.
Laissez-moi au moins faire une photo de vous
Pour vous faire admirer par mes petits-enfants.*

*A ces mots le renard ne se sent plus de joie
Se roule sur le gazon et tout comme un gros chat
Se tourne et se retourne s'offrant pour des gratouilles.
Puis au bout d'un moment, la faim le tenaillant
Il repartit bredouille
Sans la poule
Jurant qu'un jour ou l'autre il viendrait en passant
Revoir tout simplement cet ilien accueillant*

Ce qu'il fit.

Nicole Macaire

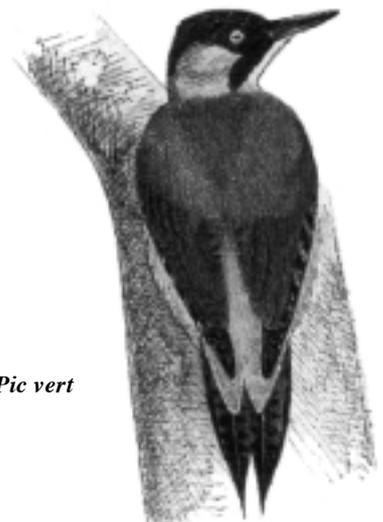
Mais la caractéristique principale qui permet sans nul doute de la reconnaître est qu'elle escalade et descend les grands arbres... la tête en bas ! Elle utilise l'écorce de certains arbres comme étau, dans lequel elle coince les cônes de pins ou d'épicéas, les noix ou les noisettes, frappant ensuite violemment avec le bec pour en extraire les graines.



Sittelle torchepot

Les Pics cendré (*Picus canus*) et vert (*Picus viridis*) sont également les hôtes de l'île. Ils ont tous deux un corps allongé avec des ailes courtes et larges. Le dos est vert teinté de gris pour le Pic cendré et de jaune pour le Pic vert. Mais la différence essentielle entre les deux réside dans la coloration rouge de la tête qui se limite à une petite calotte sur une tête grise pour le premier et qui s'étend jusque sur la nuque pour le second. Paradoxalement, c'est sur le sol que l'on a le plus souvent l'opportunité de les observer mais il est fréquent de les voir grimper le long des troncs.

Le "tambourinage" résultant des coups de bec sur les troncs est plus caractéristique du Pic cendré qui ainsi marque de manière sonore son territoire.



Pic vert

Je citerai également le Geai des chênes (*Garrulus glandarius*), superbe avec ses ailes aux poignets blancs finement barrés de bleu pâle et de bleu noir que l'on peut apercevoir dans les arbres ou même sur les pelouses.

La Sittelle torchepot (*Sitta europaea*) est un membre remarquable de la famille des oiseaux de nos jardins. Corps trapu, tête aplatie, ailes courtes, queue très courte et carrée, elle possède un plumage gris bleu sur le dessus et crème roussâtre sur le dessous.

Si les oiseaux représentent la majorité de la faune observable sur l'île de Migneaux, il arrive que l'on puisse aussi apercevoir des animaux autrement plus gros et impressionnants, tels que des chevreuils ou des biches qui traversent la Seine et qui parfois se reposent dans les jardins. Si ce type d'événement reste exceptionnel et fait presque partie de la mémoire

collective des résidents, l'observation de mammifères tel que le Ragondin (*Myocastor coypus*) est courante.

Rappelons que le Ragondin est un rongeur originaire d'Amérique du Sud, au corps massif, de pelage brun foncé, avec une longue queue dénudée. Il peut mesurer jusqu'à 1 mètre et peser jusqu'à 9 kg. Le Ragondin est visible souvent le matin lorsqu'il s'avance et prend le risque de s'éloigner de ses rivages de prédilection à la recherche de compléments alimentaires. La présence de pommes au bas de l'arbre est un élément attractif pour l'animal qui rapidement inscrit dans ses habitudes ce type de balade matinale. Il est alors aisé de prendre note du rendez-vous et de l'observer tout à loisir de sa fenêtre. Lors des crues importantes, il est également commun de le trouver perché dans les fourches des arbres qui constituent alors le seul refuge abrité à la fois des eaux et des autres gros mammifères tels que les chiens ou les hommes.

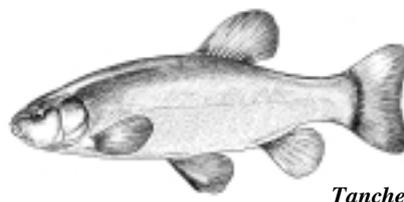
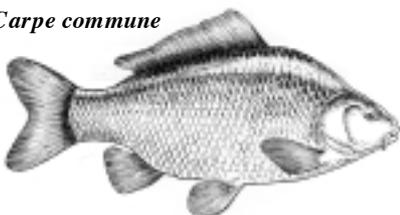
Ragondin



Vivant sur une île, il est difficile, même sans être pêcheur, d'ignorer les poissons. Certes la couleur de l'eau ne permet pas de voir en profondeur la vie du fleuve. Cependant, il arrive, notamment en début d'été lors de la période de fraie, que certains poissons se déplacent en eau peu profonde. C'est le cas de la Carpe commune (*Cyprinus carpio*) dont on peut observer quelques géniteurs impressionnants dans quelques centimètres d'eau.

Mais, c'est à la fin des grandes crues de plusieurs semaines que l'on a la chance de pouvoir faire un inventaire des espèces les plus abondantes. Les poissons ont alors eu tout le loisir d'investir nos jardins et lors de la décrue ils n'ont pas toujours la capacité de retrouver le lit du fleuve. En conséquence, ils se retrouvent échoués, et c'est par seaux entiers que les enfants les ramènent à la Seine. On retrouve évidemment des carpes qui ne tiennent dans aucun seau, mais aussi des Tanches (*Tinca tinca*) imposantes qu'il faut charrier à deux bras, des Gardons (*Rutilus rutilus*) en grand nombre mais aussi des Carassins dorés ou poissons rouges (*Carassius auratus*) peut-être échappés d'aquariums et des Ecrevisses américaines (*Orconectes limosus*).

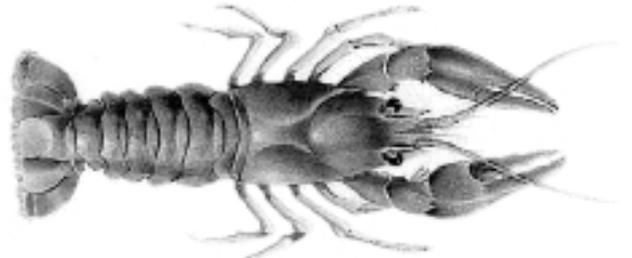
Carpe commune



Tanche



Gardon



Ecrevisse américaine
(image : S. Porcellotti)

L'île de Migneaux constitue bien un site privilégié, pour l'instant à l'écart d'une urbanisation intense, où subsistent des niches écologiques variées et bien pourvues. Elle profite évidemment aux résidents mais aussi à toutes les personnes qui prennent plaisir à s'y promener. Il est par conséquent important de la préserver, et seule la bonne volonté collective le permettra. □

Dessin du renard : Romain Simon

Toutes les autres illustrations, sauf mention contraire, sont extraites de l' "Inventaire de la Faune de France", MNHN, Nathan, 1992-1995.



Les cygnes s'invitent parfois dans les jardins...
(photo SPIM)

UN SIÈCLE D'ARCHITECTURE SUR L'ÎLE DE MIGNEAUX du régionalisme à la modernité

Erwan TOURMEN

Ancien élève de l'Institut d'Art et d'Archéologie, Paris I Sorbonne

Parmi les pisciacais, aucun n'ignore la beauté et le charme de l'île de Migneaux, oasis de verdure, séjour de rêve et de paix à Poissy. L'île n'en est pas moins un lieu architecturalement intéressant, et j'ai toujours été impressionné par la qualité et la diversité esthétique de ses constructions. De ce fait, plutôt que de m'attacher à la description abstraite de quelques habitations, j'ai préféré un survol plus global qui permettra d'apprécier les tendances architecturales présentes ainsi que leur intégration au sein de ce site urbanisé depuis la construction d'une passerelle en 1903.



*Île de Migneaux au début du XX^e siècle,
villas en meulière n°22 à 28.*

Bien que soumises à des contraintes spatiales autres qu'urbaines, les demeures de l'île proposent des compositions assez libres avec néanmoins une dominante régionaliste. Cette architecture, anti-classique, puise ses racines dans l'esthétique du pittoresque que l'on retrouve dans l'interprétation locale du vocabulaire stylistique normand.

Très en vogue au début du XX^e siècle, cette appropriation se traduit par un renouvellement du lexique académique. L'emploi de matériaux locaux tels que la meulière, dont la majorité des maisons anciennes est pourvue, disposée en *opus incertum* avec joints en ciment apparents pour les murs extérieurs, reflète cette influence.

Les décors de faux colombages en ciment avec hourdis en meulière, mais également en ciment, dont la taille et la disposition plus "aérée" varient en fonction du niveau d'élévation de l'édifice, démontrent

une prise en compte globale visant à l'unité esthétique.

Les fenêtres visibles de l'avenue sont centrées, à meneaux, et précédées ou non de garde-corps qui peuvent être métalliques ou en bois (par exemple le chalet).

Les couvrements en pointe de diamant (également appelés "queue-de-geai" ou "queue-de-vache" en Normandie), avec voligeages lambrissés ou peints, sont également caractéristiques de cette période.

Les parties basses des toitures présentent un décrochement, rendu possible par l'emploi de chevrons droits, permettant de protéger les murs de façades et pignons tout en soulignant l'axe horizontal de l'habitation.

Les élévations, de même que la finesse de l'appareil, varient en fonction du "prestige" et de la hauteur de la demeure. On remarquera que la séparation entre les différents niveaux se fait grâce à des modillons moulurés en ciment ou en briques qui, tout en soulignant les axes horizontaux, délimitent parfaitement les différents niveaux de chaque maison.

Par le biais de ces jalons extérieurs, il est possible pour l'observateur attentif de comprendre l'organisation intérieure des espaces ainsi que leurs fonctions. Il pourra donc conclure que le courant régionaliste, dépourvu de toute référence historiciste ou ordonnance classique, est une architecture rationnelle ayant pour double objectif l'assouvissement des besoins réels des habitants ainsi que des usages de la vie moderne.



*Villa
caractéristique
de l'interprétation
locale du
style normand
(n° 32).*

Cette architecture partisane, encore attachée au passé mais d'un grand raffinement, va laisser la place à de nouveaux modes de construction, dont le Studio de danse dessiné par M. Seban au n° 39 bis (voir encadré), la villa de J.L. Cardin & J.F. Briand au n° 18 ter, ou encore celle située au n° 45, constituent de magnifiques exemples.



Villa (18 ter) conçue par Jean-Louis Cardin et Jean-François Briand. Les analogies des façades nord (à gauche) et sud (ci-dessus) renforcent l'idée de traversée vers la Seine. Edifiée en 1984.

Ces bâtiments de facture récente offrent à l'œil du visiteur une perspective plus géométrique. Leur construction, faisant appel à des matériaux (tels que le béton) plus modernes et ayant des capacités mécaniques supérieures, permet des prouesses techniques et esthétiques plus audacieuses.

La villa du n° 18 ter, fruit de la collaboration entre le maître d'ouvrage et l'architecte, présente un corps central carré encadré de quatre carrés périphériques qui résulte de la forme rectangulaire du terrain sur lequel elle est bâtie. Cette disposition souligne l'horizontalité du bâtiment qui elle-même est contre-

balancée par l'axe vertical de la cheminée centrale. Le parcours interne proposé au visiteur, organisé autour de la cheminée, n'est pas sans évoquer la "promenade architecturale" chère à Le Corbusier.

Dans le même registre, la maison située au n° 45 présente, à une échelle moindre, des aspects évoquant la Villa Savoye, qui se trouve elle-même sur les hauteurs de Poissy.

Ces maisons aux formes épurées et géométriques révèlent une volonté différente de construire et de penser le lieu d'habitation. Les tentatives d'intégration, par le jeu des ouvertures et les différences de compositions, tendent vers un même but : profiter du spectacle incessant et original qu'offre la Seine.

Les constructions présentes sur l'île offrent une compilation de styles architecturaux qui, d'une part font écho aux tendances stylistiques et techniques permettant de dater leur construction, et d'autre part répondent aux aspirations d'une clientèle soucieuse de préserver un cadre de vie exceptionnel au sein d'un lieu exposé aux caprices du fleuve. Elles confirment également que les habitations particulières constituent un des lieux essentiels du combat anti-classique. En conclusion, les maisons de l'île de Migneaux ne doivent pas être vues comme des pastiches mais au contraire comme une juxtaposition de styles différents dont les marques reflètent bien l'évolution architecturale du siècle passé. □

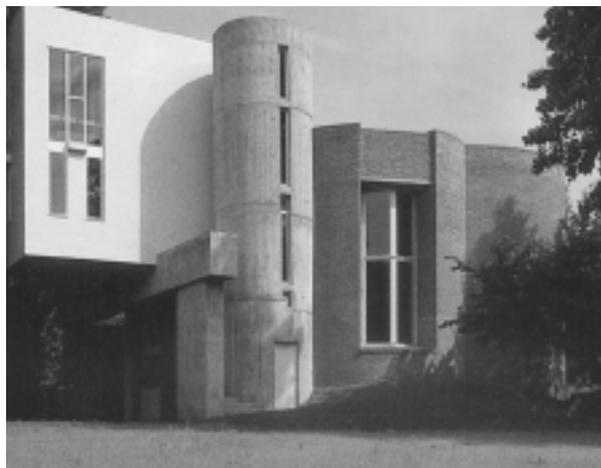
Dernières nouvelles : la villa de Cardin et Briand ci-dessus illustre *L'architecture du XX^e siècle dans les Yvelines*, une exposition itinérante inaugurée en mairie de Poissy le 6 mai 2003, sous l'égide du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme, et de l'Environnement des Yvelines.

Le Studio de Danse

Le bâtiment est élevé sur fondations spéciales, perché au-dessus de l'eau. Nous l'avons voulu promontoire en porte-à-faux, équilibre sans cesse questionné, à l'image de nos danseurs sur leur fil acrobatique : présence du cirque, dont la piste de 13 mètres est ici à l'image de la salle de danse. Lieu de travail austère, réglé sur la lumière solaire, à la limite d'un monumental hors de l'échelle pavillonnaire environnante, marquant la présence d'un acte de construire aux motivations différentes.

Le détail reste anecdotique, ancré dans le réel, rappel que l'illusion de ce réel fonctionne activement dans le spectacle. Il nous fallait retrouver l'expression épurée, à la limite de la neutralité, cadre de leur création chorégraphique.

(D'après M. Seban, architecte)



Studio de Danse (n° 39 bis) par Michel Seban, 1983. M. Seban est architecte dplg, mais aussi danseur (jusqu'en 1977), scénographe et décorateur de théâtre, notamment auprès de J. Nouvel (photo BABEL).

LA GESTION DES CRUES DE LA SEINE DANS L'ÎLE DE MIGNEAUX

Monique et Luc LEVASSEUR

Le bassin de la Seine a connu au cours du XX^e siècle de nombreuses crues dont la plus spectaculaire fut celle de 1910 (cote NGF au pont de l'île de Migneaux : 24,16 m). Ont été également importantes celle de 1924 (cote : 23,71 m) et celle de 1955 (cote : 23,26 m). L'ampleur de ces crues événementielles, directement liée au caractère exceptionnel des conditions météorologiques du moment, a cependant amené les pouvoirs publics à mettre en œuvre des moyens pour réguler les débits de la Seine et de ses affluents. Quatre barrages-réservoirs ont été respectivement construits sur l'Yonne en 1949 (barrage de Pannecière), sur la Seine en 1966 (barrage du lac d'Orient), sur la Marne en 1974 (barrage du lac du Der-Chantecoq) et enfin sur l'Aube en 1990 (barrage du lac Amance et lac du Temple). Ces grands barrages, d'une capacité totale de stockage de 800 millions de m³, peuvent, en cas de crue de l'ampleur de celle de 1910, abaisser le niveau d'eau des zones inondées, de soixante-dix centimètres.

En 1969 quatre départements (Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) décident de poursuivre les efforts engagés pour réguler les débits de la Seine et de ses affluents. Ils créent l'Institution Interdépartementale des Barrages-réservoirs du Bassin de Seine (IIBRBS). De nouveaux aménagements sont à l'étude pour améliorer encore les performances de ces barrages (barrages sur l'Yonne et sur ses affluents, aménagement de la zone dite de la Bassée en amont de Montereau, réalisation d'un tunnel de dérivation de la Seine dans la boucle de Gennevilliers...).



Ces crues de la Seine ont toujours fait partie intégrante de la vie des habitants de l'île de Migneaux. Personne ici n'ignore le risque d'inondation. Contrairement aux crues subites et complètement imprévisibles des rivières dans d'autres régions de France, c'est un risque connu, appréhendé pour ce qu'il représente, contrôlé et géré au regard de l'expérience acquise par son antériorité.

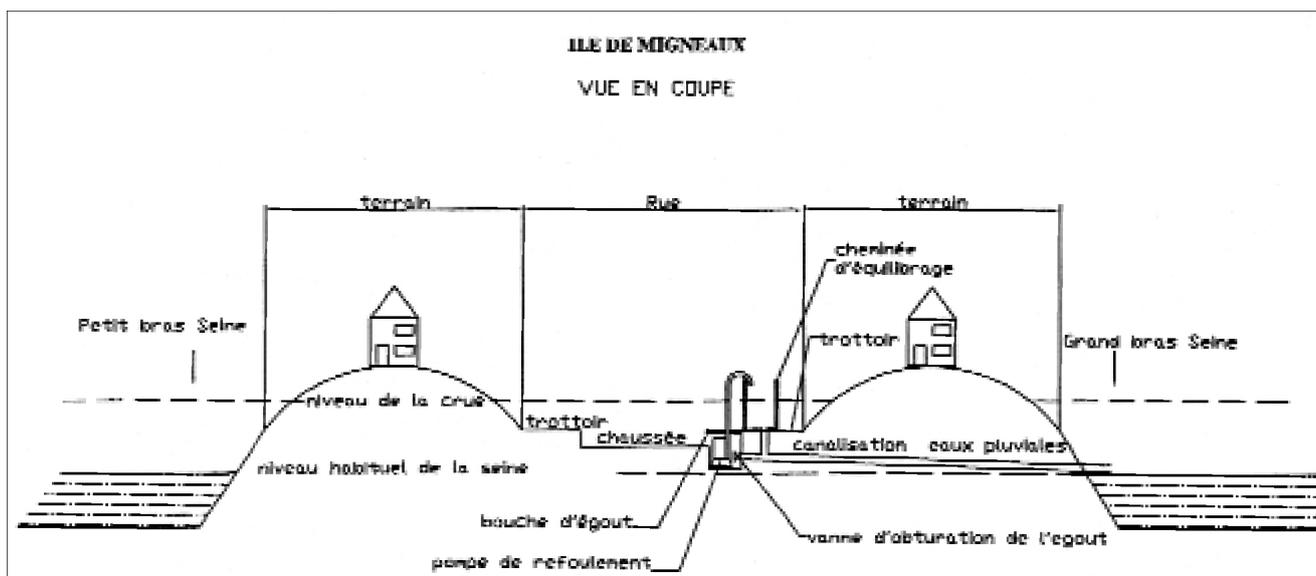
La convivialité qui règne dans l'île est en grande partie due à la solidarité entre les habitants pour faire face aux conséquences des inondations. Chaque montée des eaux est vécue comme un événement et provoque une effervescence générale. Le souci commun réveille la cohésion, l'esprit d'entraide, l'esprit communautaire. L'événement "inondation" rompt le rythme de vie hivernal des îliens, moment où l'activité sociale tourne au ralenti.

La crue est annoncée

L'alerte a bien souvent comme point de départ la fermeture des voies sur berges à Paris, information donnée par la radio et la presse. A partir de ce moment, la vigilance est de mise. Les responsables du SPIM (Syndicat des Propriétaires de l'Île de Migneaux), se renseignent par consultation minitel journalière auprès des services de la Navigation, sur les niveaux du fleuve et de ses affluents en amont.

A ce stade les services techniques de la mairie installent les "cheminées" dans la rue. Il s'agit de grosses boîtes carrées en inox d'une profondeur de 1 m pour les 5 premières et de 1,20 m pour la dernière, peintes en rouge et blanc, fixées sur le trottoir et qui s'accompagnent d'un dispositif de pompage. Ce système ingénieux et unique, a été imaginé et mis en service au début de l'année 1960 par Monsieur Gougnot, responsable technique de la mairie. Il permet d'éviter que la rue ne soit submergée à la moindre crue.

*L'entrée de l'île. Les tréteaux facilitent le passage sur le bras côté Seine et servent de point d'appontage des bateaux qui circulent dans la rue
(photo Monvoisin).*



Le système de pompage

Le fonctionnement du système de pompage découle directement de la configuration du terrain. L'île a la forme d'un croissant de terre d'une longueur d'environ 1,2 km. Elle est desservie sur toute sa longueur par une avenue centrale qui se trouve en contrebas des maisons construites de part et d'autre sur des terrains légèrement plus hauts. En cas de montée des eaux, la rue est inondée avant les propriétés. Elle peut être recouverte jusqu'à un mètre cinquante d'eau par endroits, alors que la plupart des habitations construites au-dessus de la cote de l'inondation de 1910 sont hors d'eau. Le problème principal à gérer en période de crue réside dans l'inondation de la rue qui empêche la circulation des voitures et des piétons. La mise en service du dispositif de pompage permet de retarder l'inondation de la rue de plusieurs jours et même de l'éviter si la crue n'est pas trop forte.

En temps normal, six bouches d'égout réparties sur la longueur de la rue permettent l'évacuation des eaux de pluies vers la Seine par des conduites enterrées traversant les propriétés.

En cas de montée du niveau du fleuve au-dessus du niveau de la rue de l'île, le dispositif constitué d'une vanne d'obturation du tuyau d'évacuation des eaux pluviales et d'une cheminée est alors installé à chaque bouche d'égout (voir schéma ci-dessus). Il empêche le refoulement de l'eau de la Seine vers la rue de l'île tout en gardant la communication avec la Seine par la cheminée. En effet, le principe des vases communicants permet de maintenir dans la cheminée le même niveau d'eau que celui de la Seine.

Une pompe est mise en place à chacune des bouches. Elle recueille, en point bas, l'eau de pluie tombée sur la chaussée de la rue ainsi que l'eau en provenance du fleuve qui s'est infiltrée lentement au travers des terrains, et la renvoie dans la cheminée

dont le niveau s'équilibre automatiquement avec celui de la Seine. Le niveau d'eau dans les cheminées devient le point de référence des îliens. Les rassemblements de voisins se font autour des cheminées, plusieurs fois par jour, chacun y va de son pronostic sur l'évolution de la montée des eaux.

En complément du système de pompage dans les cheminées, un remblai de terre formant digue a été construit côté aval (point bas de l'île) en 1986 au niveau du numéro 80. Le rôle de cette "digue" est également de contribuer à retarder la pénétration de l'eau dans la rue. Un rehaussement a été réalisé en 1999 de façon à l'amener au niveau du point haut de la rue situé au rond-point d'entrée dans l'île après le passage du pont.

Le déclenchement du plan "inondation"

Lorsque l'eau arrive à 30 cm au-dessous du niveau de la digue et que les prévisions sont à la hausse, le SPIM, après une brève concertation avec les responsables des services techniques de la mairie et les pompiers, décide de l'organisation à mettre en œuvre et déclenche le plan "inondation". Dès que l'eau va passer au-dessus de la digue, il ne sera plus possible d'éviter qu'elle envahisse la rue et cela en quelques heures.

Une lettre est adressée à chaque propriétaire rappelant quelques consignes, dont certaines sont stipulées dans le cahier des charges du SPIM, notamment l'obligation pour tous les propriétaires de pratiquer une ouverture dans les clôtures au point le plus haut des terrains de façon à laisser un passage et de prévoir la traversée aisée des jardins tout au long de l'île. Il est demandé de baliser la traversée des jardins à l'aide de ruban blanc et rouge utilisé pour les travaux publics ainsi que de prévoir un éclairage du cheminement. Ces dernières consignes permettront aux îliens de continuer à accéder à leur domicile pendant la période où la rue ne sera plus praticable.

Il est demandé de laisser les portails ouverts, de les fixer et d'indiquer de façon lisible et visible le n° de la propriété afin de permettre aux pompiers de trouver les personnes. Il est enfin conseillé de mettre hors d'eau les mobiliers et matériels divers susceptibles de subir des dégâts.



La traversée des jardins par les passages ouverts dans chaque propriété. Sacs à dos et bottes sont nécessaires pour se rendre à l'école et faire les courses (photo Levasseur).

Il est temps pour chacun de commencer à prévoir, à s'organiser, par exemple faire remplir la cuve à fuel si celle-ci est pratiquement vide, de façon à ce qu'elle ne soit pas soulevée par l'eau, faire les gros approvisionnements (pour le cas où la rue resterait impraticable plusieurs semaines).

Un embarcadère avec téléphone est installé au n° 27 (propriété de M. Carré). Parallèlement un PC pompiers avec bateau est installé dans les locaux du Relais international de la Jeunesse (au milieu de l'île). Les pompiers assurent une permanence jour et nuit pour évacuer, en cas d'urgence, les personnes malades ou invalides.

Le président de l'île (M. Cretaz), aidé du mari de la gardienne (M. Duriez) et des personnels de la mairie, effectue la vérification du balisage de tous les passages. S'assurer du passage aisé des îliens au travers des propriétés suppose de contrôler et de faire mettre en conformité les ouvertures, les points d'éclairage (les passages doivent pouvoir être utilisés de jour comme de nuit), le signalement des dangers, la non libre circulation des chiens, etc. Ce travail conséquent (du fait du nombre de propriétés à visiter) implique une participation active des propriétaires. La tâche n'est pas très aisée lorsqu'il s'agit d'habitations non occupées au moment de la montée des eaux. En cas d'impossibilité de joindre le propriétaire, le passage est malgré tout ouvert.

Divers aménagements des terrains ont été mis en œuvre depuis 1999. Auparavant, les services de la mairie installaient de nombreux tréteaux et planches pour permettre le passage des propriétés. Certaines inondations ont nécessité la pose de 600 tréteaux. Aujourd'hui, grâce aux différents remblais réalisés ces dernières années par le SPIM aux endroits critiques

Le PPRI.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (P.P.R.I.) des Yvelines est une nouvelle réglementation préfectorale (décembre 2002) destinée en principe à préserver les personnes et les biens, et à réduire le coût des dommages liés aux inondations. Les PPRI s'appuient sur la Loi "Barnier" de protection de l'environnement (1995) et doivent progressivement être mis en place dans la moitié des communes de France, concernées par le risque d'inondation. Ils ont pour objectif concret de réduire ou interdire les implantations humaines dans les zones réputées les plus dangereuses, et de préserver les capacités d'expansion des crues. A cet effet, ils comportent un plan de zonage qui complète les prescriptions d'urbanisme existantes.

En Île-de-France, la crue de référence pour le PPRI est celle de janvier 1910 ; les terrains situés 1 mètre et plus en dessous de la cote de 1910 sont réputés soumis à un "aléa fort ou très fort", et sont en zone dite "rouge", les autres terrains inondables (aléa "modéré") sont en zone "bleue" (zones urbanisées), "jaune" (zones de développement à fort enjeu économique), ou "verte" (zone non urbanisée à laisser libre).

Sur les îles urbanisées de la Seine, le PPRI met un terme définitif à l'urbanisation, et les îles se voient attribuer systématiquement un zonage "rouge" du fait de facteurs présumés aggravants en cas de crue, selon la DDE, tant pour les populations que pour les services de secours : inaccessibilité, forts courants, distribution aléatoire de l'électricité et de l'eau.

Source: DDE Communication

Les crues de la Seine inondant l'île de Migneaux

Anciennes inondations majeures :

1910 (plus hautes eaux connues)	24,1 m
1924	23,7 m
1955	23,3 m

Les inondations contemporaines :

1970	22,7 m
1978	22,2 m
1982	22,6 m
1988	22,4 m
1995	22,1 m
2000	22,1 m
2001	22,4 m

Cotes de niveau de l'avenue de l'île de Migneaux :

au pied du pont	21,5 m
à la piscine	23,0 m
au Relais	21,0 m
au rond-point Migneaux-Ouest	20,6 m
sur la digue (Migneaux-Ouest)	21,6 m

dans les propriétés nécessitant un rehaussement du terrain au point de passage, le cheminement côté "petit bras de Seine" est entièrement praticable (en bottes de préférence) par les jardins.

Sur le côté "fleuve" ou "grand bras de Seine", certaines configurations de terrains ne permettent pas de compensation suffisante à l'aide de remblais ce qui nécessite encore l'installation de tréteaux et de planches pour assurer le passage à pied sec.

La crue envahit la rue – organisation collective et individuelle

Ces opérations préventives réalisées, Madame Duriez est chargée, lorsque l'eau n'atteint plus que 10 cm au-dessous de la digue, de prévenir les îliens (en commençant par ceux du fond) de sortir leurs véhicules car les pompes vont devoir être arrêtées ce qui signifie l'envahissement de la rue en quelques heures. Le relais est pris et de voisin en voisin, l'information circule. En moins d'un quart d'heure un défilé de voitures traverse l'île. Les voitures sont garées dans un premier temps le long de l'avenue Emile Zola dans la partie entre le pont de l'île et la piscine des Migneaux. Ce parking provisoire recule progressivement lorsque la rue Emile Zola, elle-même, est peu à peu envahie d'eau. La police municipale assure une surveillance très régulière notamment la nuit de l'endroit du stationnement des véhicules.

Par petits groupes, les îliens regagnent leur domicile à pied, les conversations vont bon train, car à partir de maintenant le temps de trajet pour se rendre au travail, à l'école, faire les courses va devoir intégrer le temps de traversée de l'île à pied ou par bateau (pour ceux qui en possèdent un). Lorsque l'eau a envahi la rue, les bateaux circulent dans la rue car le courant y est moins important que sur le fleuve. L'eau amortit les bruits et une impression de calme, de sérénité règne dans l'île. Le paysage est magnifique, surtout lorsqu'il y a un peu de gelée le matin ou que l'eau semble fumer lorsque l'atmosphère se réchauffe.

La grande majorité des îliens continue à habiter sur l'île dans la mesure où l'électricité fonctionne. Tous les compteurs sont installés en hauteur et les plus bas ont été relevés sur demande du SPIM en 99 au regard de la cote de l'inondation de 1982. Il faut signaler qu'en 100 ans, seules trois inondations ont dépassé la cote de 1982. La vie continue avec prise en compte de la nouvelle situation. Le bus de ramassage scolaire attend chaque matin les enfants sur le parking de la piscine. Deux containers à ordures sont amenés à l'entrée du pont.

Le garage de la maison de la gardienne, ouvert jour et nuit, devient le point de ralliement incontournable. Le matin, du thé ou du café chaud sont mis à disposition des uns et des autres. C'est le lieu où l'on chausse, déchausse bottes ou cuissardes, où on laisse vêtements et lampes de poche, où l'on se rencontre, où l'on fait connaissance, où l'on se tient informé des événements, où l'on vient chercher son courrier.

La distribution du courrier est une grosse affaire. Dès que celle-ci ne peut plus être assurée directement à chaque maison par la poste, un agent municipal achemine chaque jour les bacs et sacs postaux jusque chez la gardienne. Celle-ci trie les 350 lettres et colis quotidiens, par famille, et dispose le tout bien rangé sur la grande table du local du SPIM.

Une liste nominative des résidents est pointée au fur et à mesure du tri, elle est ensuite affichée sur le tableau d'information, ce qui permet à chacun de savoir s'il a ou non du courrier ce jour. Le tri du courrier demande environ une heure trente de travail quotidien. Il faut souligner la très grande disponibilité de Mme Duriez et de son époux lors des inondations. Ceux-ci sont "sur le pont" presque 24h sur 24 et toujours souriants et affables, rassurants, aident à régler les petits soucis ou problèmes quotidiens des uns et des autres, à éloigner les curieux, à servir de relais téléphonique avec les pompiers, les services municipaux...

*Les employés
communaux des-
cendent la rue,
prêts à aider les
uns ou les autres
(photo
Levasseur).*



La décrue

La phase de la décrue n'est pas la plus prisée des habitants de l'île. Après la phase de l'effervescence, la phase de "on fait face", vient la phase de fatigue et de découragement lorsque l'eau peu à peu se retire déposant le limon sur les pelouses, les haies, les plantations. Toutes sortes d'objets insolites et de déchets imputrescibles s'accrochent aux branches des arbustes et dans les clôtures.

La rue est un tas de boue, les pompiers donnent un coup de main pour finir de vider l'eau dans les creux à l'aide de leur matériel, les services de la voirie s'activent pour la rendre praticable le plus vite possible. Les îliens s'attaquent au nettoyage des haies, des arbustes, des végétaux, des allées de garage et pour certains de leur sous-sol. Les karchers sont à l'honneur. Lorsque l'épaisseur du limon est trop importante, il faut laisser sécher et replanter le gazon, mais heureusement dès que les jours rallongent, que la température est plus clémente, la végétation repart, la verdure reprend le dessus... Toute trace de l'inondation disparaît. Le charme de l'endroit reprend ses droits.

Epilogue

On peut dire que l'art de vivre avec la crue est une constante des habitants de l'île de Migneaux. Lorsque l'eau monte, les îliens ont le temps de se préparer. La nature, ils en acceptent bien volontiers les inconvénients. La vue des canards et des oiseaux sauvages barbotant dans la Seine vaut bien une inondation de temps en temps. Ils sont organisés, sereins et affirment, bien que ce soit difficilement compréhensible par les non-initiés, que les inondations font partie du charme insulaire. □

Reflets et réflexions

Ce texte n'est autre que l'expression d'une impression avant qu'on ne mette pression sur le site exceptionnel qu'est celui de l'île de Migneaux à Poissy...

Lorsqu'on contemple les crues de la Seine, on ne peut ignorer les trois éléments fondamentaux de la nature : l'eau, le vent, la lune. Comme une naissance, les inondations nous transmettent ce rythme vital qui fait naître et renaître avec tant de puissance et de respect, les fleuves, artères de notre ancêtre le plus cher : la Terre.

L'artiste s'est toujours servi de ce rythme. Il pense avec les mains, ce que le cerveau lui dicte en travaillant. La Seine lui donne la palette, qui reflète son état d'âme, condition sine qua non à la réalisation d'un tableau. Cet échange étrange, alimente depuis des années, la soif toujours présente d'art et de culture, sans lesquels aucune structure dans le temps n'est possible.

C'est la base même de l'histoire.

Nous avons le devoir d'encadrer cette œuvre qu'est la nature, de l'exposer, d'en faire le salon de nos pensées ; n'était-ce pas le but de Meissonier ? Donnons toutes les chances à cette complicité instantanée entre la Seine et nous. Sculptons les rives sans les abîmer, tel que Rodin et son "Baiser".

Il avait sa "Cathédrale" à protéger, nous avons la Collégiale à sauvegarder.

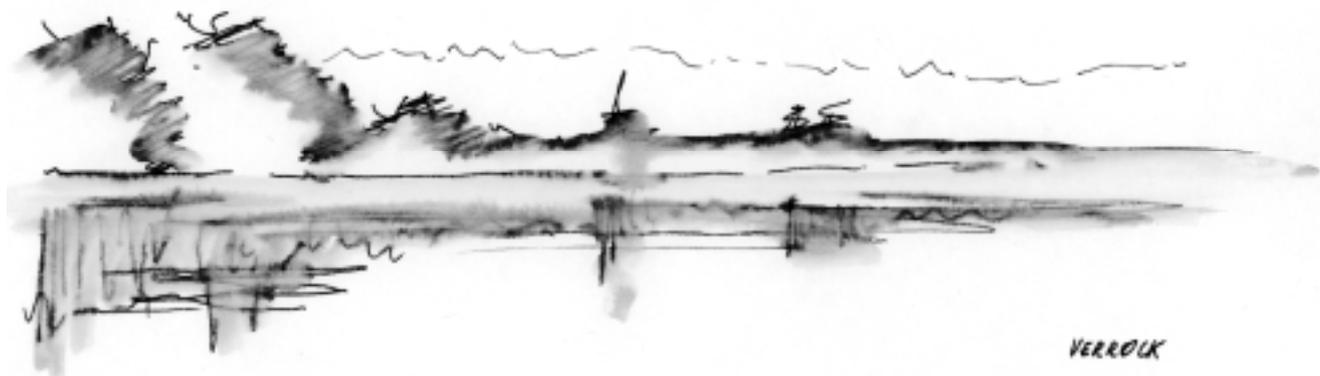
L'île de Migneaux n'est pas que le devant de la Seine, c'est le bijou de la scène de Poissy. Levons le rideau sur ce joyau des eaux afin que d'autres générations puissent applaudir sa profondeur et toute sa splendeur. Monet en avait fait une impression. Veillons à rester toujours impressionnés.

Après les peintres et les sculpteurs, nous devons évoquer les poètes et écrivains de l'eau : Franck Venaille, Marie Gevers, Emile Verhaeren, Zola, Victor Hugo et bien d'autres qui nous rappellent qu'un fleuve restera toujours vivant car les passionnés des mots savent que le passeur d'eau ne connaît la mort que de l'autre rive...

Gardons en éveil, cette vivacité de la Seine. Restons sur nos gardes, car la garde-est-à-vous... Avouons-le : la Seine a fait de l'île de Migneaux ce que la sève fait pour la fleur. La fleur du fleuve. Reste à souhaiter que l'ensemble des îles formera le bouquet.

"Quand on aime la Seine, on accepte qu'elle vienne nous embrasser de temps en temps..."

Verrock



L'île de Migneaux, aujourd'hui et demain

Jean GRETAZ, président du SPIM

Jean-Louis TANCERMAN, vice-président du SPIM

Aux beaux jours, l'avenue de l'île de Migneaux connaît une affluence inhabituelle : poussettes d'enfants, bicyclettes, planches à roulettes, pour les familles et les joggers, c'est un des lieux de promenade favoris des habitants de Poissy ; sa visite commence par une courte rêverie sur le pont de Migneaux, où quelques pêcheurs surveillent leurs appâts, et qui séduit toujours les peintres du dimanche ; en contrebas sur l'eau, la ligne des bateaux placidement appontés semble indiquer la direction d'un horizon fait de voyages improbables, tandis que skiffs et yolettes filent au battement cadencé des avirons. L'atmosphère est soudain plus légère, plus vive ; la ville s'efface, et c'est un autre monde qui s'offre. Les promeneurs contemplent la perspective austère des plafonds cathédrales de villas postmodernes en brique brune, s'arrêtent un moment devant les maisons anciennes en meulière, avec leur chatoiement de festons en faïence et leurs tourelles extravagantes, et ne se lassent pas d'admirer les jardins soignés et colorés. Dans la profusion de verdure tous les styles d'architecture se confondent en une harmonie débridée : chalet basque ou alpin, villa anglo-normande, maison Ile-de-France, chaumière, bungalow, cottage, pavillon Mansart... La campagne à la ville, comme dirait Alphonse Allais. Les habitants des hauteurs de Beaugregard parlent encore des "nantis" de l'île de Migneaux, car les étiquettes ont la vie dure ; mais des anciennes maisons de maître du Président Depierre et

du Chevalier de Knyff aux "cabanes à lapin" en fibrociment du bout de l'île, il ne reste plus qu'un parfum de souvenir. L'urbanisation, parachevée par l'arrivée du RER à Poissy, a fait de l'île de Migneaux un quartier pavillonnaire où se côtoient enseignants et ingénieurs, professionnels de santé, cadres et petits commerçants, sans oublier les quelques artistes qui perpétuent leur témoignage de la magie du lieu.

Certes les soucis et les projets ne manquent pas pour les 400 habitants de l'île de Migneaux (« les musnelliens » pourrait-on dire) et leurs délégués du Conseil Syndical de l'association qui gère les lieux : il s'agit de faire appliquer les prescriptions d'urbanisme, concernant entre autres les haies et clôtures, faire respecter la limitation de vitesse et le stationnement alterné des véhicules, assurer le gardiennage général, entretenir les égouts de l'avenue, le pont de Migneaux et la voirie (en relation avec la Ville), et résoudre les divers problèmes de voisinage, bruit, chiens vagabonds... Le Conseil veille aussi au bon fonctionnement des dispositions de secours en cas d'inondation : état de la digue et de sa vanne, servitude de passage dans les propriétés sur toute la longueur de l'île, plan de secours, coordination avec les autorités et les services publics territoriaux, toutes activités qui témoignent bien de la « culture du risque » qui imprègne l'île, selon les propres termes du préfet des Yvelines.



L'île de Migneaux et ses berges forment un site écologiquement fragile, tant au regard de sa faune que de ses habitants. Après cent ans d'urbanisation raisonnée et respectueuse en milieu inondable de plaine, l'île doit être l'objet d'attentions particulières dans le contexte des projets d'aménagement en cours ou à venir : réforme du P.L.U. (Plan Local d'Urbanisme), autoroute A 104 et déviation de Poissy, zonage du P.P.R.I. (Plan de Prévention des Risques d'Inondations), Loi sur l'Eau et mise en conformité de l'assainissement individuel. De tels projets sont indicatifs des grands enjeux environnementaux de notre XXI^e siècle, face auxquels les principes du développement durable doivent prévaloir dès aujourd'hui : nous voulons léguer aux générations futures de Poissy une île où il fera toujours bon vivre et se promener en appréciant l'héritage architectural et paysager que nous ont transmis nos prédécesseurs depuis 100 ans.

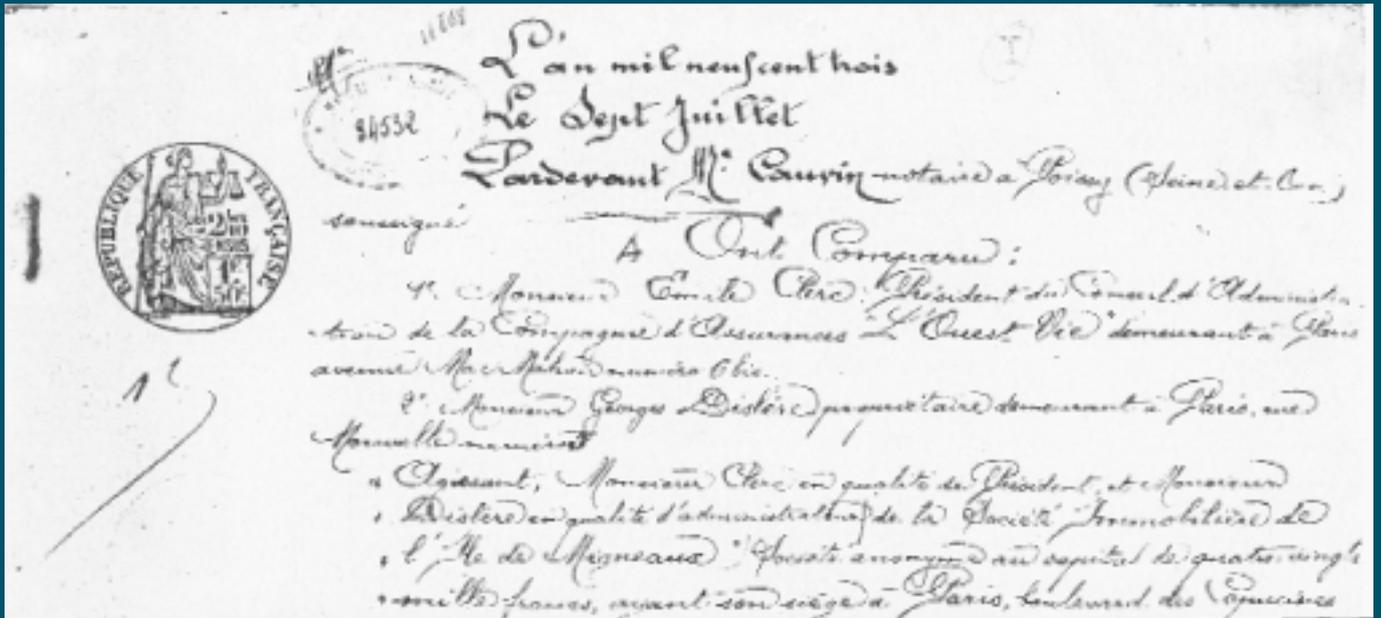
C'est pourquoi nous souhaitons promouvoir l'inscription de l'île de Migneaux à l'Inventaire des Sites, qui inclut déjà les berges de Poissy autour du Vieux Pont et des îles avoisinantes ainsi que la berge de Villennes, dans l'esprit du Schéma Départemental d'Aménagement des Yvelines : celui-ci préconise une importante mise en valeur de la Seine en matière d'environnement et de cadre de vie, à laquelle nous apportons notre soutien attentif. Mais dans cette attente, les îliens ne ménagent pas leurs efforts pour assurer la préservation de l'île : nombre d'entre eux entretiennent, voire reconstruisent, la berge à leurs frais, pour une meilleure maîtrise de l'envasement du Petit Bras de Migneaux, et au bénéfice de la navigation marchande sur le Grand Bras de la Seine.



Nous espérons que cette livraison de *Chronos* aura contribué à mieux faire connaître l'histoire et apprécier les qualités de notre quartier insulaire de la cité pisciacaise, unique en son genre, et tel qu'il vous a été présenté dans ces pages par ses habitants eux-mêmes. Mille mercis à l'équipe du Cercle d'Etudes Historiques et Archéologiques de Poissy, à son président Jean-

Bernard Rigaudeau, ainsi qu'à Bernadette Dieudonné et Federica Guyot-Sionnest, pour leur aide et l'amitié qu'ils nous ont témoignée en nous consacrant ce numéro spécial de la revue, à l'occasion du Centenaire de l'urbanisation de l'île de Migneaux.

Poissy, mai 2003



Acte d'enregistrement du Cahier des Charges de l'île de Migneaux, le 7 juillet 1903
(Société Immobilière de l'Île de Migneaux - doc. SPIM).

Le pont de l'île de Migneaux en hiver (photo A. Langerock).

