

# Melun, une île sur la Seine

Conférence du 25 septembre 2007  
Aux Archives départementales de Seine-et-Marne

Par Judith Förstel,  
Conservateur du patrimoine,  
Service de l'Inventaire général du patrimoine culturel  
(Conseil régional d'Île-de-France)

|   |           |
|---|-----------|
| <b>I. Introduction .....</b>  | <b>2</b>  |
| <b>II. Un fleuve dans la ville .....</b>  | <b>3</b>  |
| 1. <i>La ville antique.....</i>   | 3         |
| 2. <i>L'île Saint-Étienne, cœur de la ville romane (XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles) .....</i> | 4         |
| 3. <i>L'empreinte de Philippe Auguste (XIII<sup>e</sup> siècle) .....</i>                             | 5         |
| 4. <i>Une trame urbaine toujours persistante .....</i>  | 6         |
| 5. <i>Le commerce fluvial .....</i>   | 6         |
| 6. <i>De lentes évolutions .....</i>  | 8         |
| 7. <i>Un fleuve encombré et dangereux.....</i>  | 10        |
| <b>III. Le fleuve domestiqué .....</b>  | <b>12</b> |
| 1. <i>Les ponts .....</i>   | 12        |
| 2. <i>Les quais .....</i>   | 12        |
| 3. <i>Les barrages et l'écluse .....</i>  | 13        |
| 4. <i>Le port .....</i>   | 13        |
| 5. <i>Les activités industrielles.....</i>  | 14        |
| 6. <i>Chambres avec vue .....</i>   | 15        |
| 7. <i>Baigneurs et rameurs .....</i>  | 16        |
| <b>IV. Conclusion.....</b>  | <b>17</b> |

## I. Introduction

La ville de Melun s'est développée sur un site privilégié, dans un méandre de la Seine où un affleurement (l'île Saint-Étienne) pouvait servir de point d'appui pour le passage et le contrôle du fleuve. Pour un habitant de l'Île-de-France, cette disposition évoque aussitôt Paris. De nombreux auteurs ont d'ailleurs fait le rapprochement entre les deux cités. Jules César, le premier, décrit ainsi *Metlosedum* :

« C'est une ville (oppidum) des Sénons située dans une île de la Seine, comme nous venons de dire qu'était Lutèce »<sup>1</sup>.

La comparaison fut souvent reprise, ainsi à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle: « Cette ville, quoique petite, est cependant triple comme Paris. Deux ponts de pierre en font la communication »<sup>2</sup>.

Si la référence à Paris permet de résumer la situation de la ville, elle n'est pourtant pas entièrement justifiée. Outre la différence d'échelle, la topographie n'est pas exactement identique. À Melun, la Seine a creusé le coteau calcaire de Champigny du Ludien, faisant de la rive droite un coteau relativement escarpé, qu'entame à l'est la rivière d'Almont. La rive gauche, en revanche, est une plaine alluvionnaire qui descend en pente très douce vers le fleuve. Cette opposition entre le relief des deux rives différencie Melun de Paris, où la rive gauche, tout en demeurant moins élevée, atteint tout de même l'altitude de 131 mètres.

L'évolution des deux villes n'en présente pas moins d'étonnantes similitudes, qui ont sans doute contribué à la fortune de la comparaison. L'agglomération s'étend sur la rive gauche à l'époque gallo-romaine, puis se replie sur l'île pourvue d'un *castrum* au Bas-Empire. Au Moyen Âge, c'est la rive droite qui devient la zone la plus active, avec une importante activité commerciale. Mais l'île demeure un centre politique et religieux de premier plan, comme le signifient bien la présence du château royal à l'ouest, et de Notre-Dame (flanquée de plusieurs autres lieux de culte) à l'est.

À la suite de Jean Hubert, on a pu poursuivre l'analogie en reconnaissant dans la collégiale Notre-Dame de Melun et ses satellites un éphémère groupe épiscopal proche des vocables parisiens<sup>3</sup>. Melun, un petit Paris ? Les habitants de la ville, au XVI<sup>e</sup> siècle, renversaient même la comparaison en prétendant que Paris « fut construit à [la] semblance » de leur propre cité<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Guerres des Gaules*, livre VII, 58.

<sup>2</sup> Archives municipales de Melun, AA d 1, pièce 2, fol. 127.

<sup>3</sup> Yves Gallet, « Childebert I<sup>er</sup> et le groupe épiscopal de Melun au VI<sup>e</sup> siècle », dans *Art et architecture à Melun au Moyen Âge (actes du colloque tenu à Melun, 28-29 novembre 1998)*, Paris, Picard, 2000, p. 101-120. Cet ouvrage sera désormais abrégé : *Art et architecture à Melun au Moyen Âge...*

<sup>4</sup> Poème du XVI<sup>e</sup> siècle, transmis par Sébastien Roulliard dans son *Histoire de Melun* (Paris, 1628).

Affirmation certes péremptoire, mais révélatrice du lien entre les deux sites. Melun occupe, comme Paris, une île sur la Seine. C'est en fonction de ce site que s'est organisée l'agglomération, dans sa trame urbaine comme dans ses activités quotidiennes.

Si cette présence est toujours aussi forte, depuis les moulins médiévaux jusqu'aux canotiers du Cercle nautique, il n'en reste pas moins que le paysage fluvial a considérablement changé au cours de cette longue histoire. Une véritable césure intervient au XIX<sup>e</sup> siècle, avec les grands travaux du Second Empire qui modifient durablement le cours de la Seine. Désormais régulé, bardé de barrages et d'écluses, navigable en toutes saisons, le fleuve entretient avec les habitants de ses rives une relation moins orageuse et imprévisible – même si l'inondation de 1910 prouve que la Seine n'est jamais totalement domptée.

Ce sont les différents aspects de cette relation entre la ville et le fleuve que nous nous proposons d'étudier ici, en nous appuyant sur l'étude que nous avons menée à Melun, de 2001 à 2005, dans le cadre de l'Inventaire du patrimoine culturel d'Île-de-France<sup>5</sup>.

## II. Un fleuve dans la ville

### 1. La ville antique

Tous les sites offrant un point de passage et de contrôle sur la Seine ont bien sûr été occupés très tôt. À Melun, dans le territoire des Sénons, l'*oppidum* celte mentionné par César n'a pas livré pour le moment de trace archéologique<sup>6</sup>. Mais une inscription latine découverte au XIX<sup>e</sup> siècle dans l'île Saint-Étienne permet d'être certain que le *Metlosedum* de César est bien notre Melun d'aujourd'hui. De plus, les prospections du Groupe de recherche archéologique subaquatique (GRAS) ont mis au jour des bouts de pieux dans le lit du grand bras, à peu près au niveau du pont du Maréchal Leclerc, datés par C<sup>14</sup> entre le II<sup>e</sup> siècle avant J.-C. et le I<sup>er</sup> siècle de notre ère<sup>7</sup>. Du temps des Celtes, Melun constituait donc déjà un lieu de franchissement et de contrôle du fleuve.

À l'époque gallo-romaine, la ville se développe essentiellement sur la rive sud, en pente douce vers la Seine. Les rues de cette ville antique, que l'on a longtemps interprétées en fonction du classique damier, sont en réalité disposées en éventail<sup>8</sup> ; fait curieux, aucune des branches de cet éventail ne paraît se raccorder avec le pont découvert par Philippe Bonnin et

---

<sup>5</sup> Cette étude, menée avec le soutien de la Ville de Melun, a donné lieu à une publication : *Melun. Une île, une ville. Patrimoine urbain de l'Antiquité à nos jours* (collection des Cahiers du patrimoine, n° 84), Paris, Appif, 2006, désormais citée dans les notes suivantes sous l'abréviation : Melun. Une île, une ville...

<sup>6</sup> Diane Laneluc, « La ville antique », dans *Melun. Une île, une ville...*, p. 21-29.

<sup>7</sup> Communication de Philippe Bonnin, « La Seine à Melun et le problème des ponts », au colloque : *Metlosedum-Melun : nouvelles données sur une ville de la cité des Sénons*, tenu à Melun le 5 mai 2007 (à paraître).

<sup>8</sup> Cf. les recherches menées dans le cadre de l'Action collective de recherches (ACR) « Organisation et occupation du territoire dans le nord de la Gaule lyonnaise » dirigée par Pierre Ouzoulias et Paul Van Ossel ; à paraître en 2007 dans la Carte archéologique de la Gaule : Seine-et-Marne.

son équipe - une énigme que des fouilles ultérieures dans le secteur de la rive gauche aideront peut-être à résoudre.

Vers la fin du IV<sup>e</sup> siècle, la crainte des invasions barbares amène la construction d'une enceinte sur le point le plus facile à défendre : l'île, naturellement protégée par le fleuve. On édifie à la hâte cette muraille en réutilisant les pierres des édifices du Haut-Empire<sup>9</sup>. Jusqu'au début du XIII<sup>e</sup> siècle, c'est la seule enceinte en pierre attestée à Melun.

## 2. *L'île Saint-Étienne, cœur de la ville romane (XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles)*

C'est à l'abri de ce rempart que s'installent le roi et son agent le vicomte, et que l'abbaye de Barbeau établit son refuge<sup>10</sup>.

L'île Saint-Étienne concentre ainsi des fonctions politiques et religieuses qui en font le cœur de la ville à l'époque romane<sup>11</sup>. C'est là que se situent le château royal, sur la pointe occidentale, et tout un pôle religieux principalement regroupé à l'est, autour de la collégiale Notre-Dame. Cette collégiale est une fondation (ou plus exactement une refondation) du roi Robert le Pieux, au début du XI<sup>e</sup> siècle<sup>12</sup>. Autour d'elle se trouvent un hôpital, l'hôtel-Dieu Saint-Nicolas, et une église paroissiale disparue à la Révolution, Saint-Étienne. Plus près du château s'élève le prieuré Saint-Sauveur. Les fouilles menées par Fabrice Henrion sur cet édifice ont montré qu'il était très vaste, de la taille de Notre-Dame, et très ancien, puisque ses fondations remontent à la seconde moitié du X<sup>e</sup> siècle<sup>13</sup>.

La partie ouest de l'île est dominée par le château royal, qui joue à cette époque un rôle stratégique important. Melun est alors à la frontière du domaine royal face aux terres du comte de Blois-Champagne qui, du temps des Premiers Capétiens, est l'un des principaux adversaires du roi. Lorsque la ville passe par trahison à ce comte, vers la fin du X<sup>e</sup> siècle, le roi réagit aussitôt et reprend la place avec l'aide de ses alliés. Par la suite, les Capétiens résident régulièrement dans leur château de Melun. À la fin du XI<sup>e</sup> siècle, Henri I<sup>er</sup> reconstruit

---

<sup>9</sup> Diane Laneluc, « Melun, le rempart du Bas-Empire sur le site de la médiathèque », dans *Histoire et archéologie du pays melunais*, n° 1, 2005, p. 75-85. Pablo Ciezar, « Les fouilles de la Médiathèque », colloque : *Metlosedum-Melun : nouvelles données sur une ville de la cité des Sénons*, tenu à Melun le 5 mai 2007 (à paraître).

<sup>10</sup> Gabriel Leroy, « Le refuge de Barbeau », dans *Bulletin de la Société archéologique de Seine-et-Marne*, n° 1, 1865, p. 193-198.

<sup>11</sup> Judith Förstel, « La ville médiévale », dans *Melun. Une île, une ville...*, p. 32-53.

<sup>12</sup> Yves Gallet, « La collégiale Notre-Dame », dans *Melun. Une île, une ville...*, p. 54-59 ; Yves Gallet, « La collégiale Notre-Dame de Melun au temps de Robert le Pieux », dans *Art et architecture à Melun au Moyen Âge...*, p. 151-170.

<sup>13</sup> Fabrice Henrion, « Le prieuré Saint-Sauveur », dans *Melun. Une île, une ville...*, p. 60-65.

la tour maîtresse<sup>14</sup>. Au début du XIII<sup>e</sup> siècle, Philippe Auguste confie à maître Garnier la reprise du chantier.

Ce château a entièrement disparu, mais nous est connu par différents documents graphiques de l'époque moderne. Il présentait un plan comparable à celui du château de Montlhéry<sup>15</sup> : un espace trapézoïdal poursuivi par un triangle dont la pointe était formée par un gros donjon.

### 3. *L'empreinte de Philippe Auguste (XIII<sup>e</sup> siècle)*

En même temps qu'il fait reconstruire le château, Philippe Auguste renforce le reste des défenses de l'île. Il ne reste plus aujourd'hui qu'un seul vestige visible de cette enceinte, et il est d'ailleurs très remanié. Mais les documents anciens permettent de restituer son aspect. D'après les comptes royaux<sup>16</sup>, les murs faisaient environ 8 mètres de haut et 2 mètres d'épaisseur. Au niveau de chaque pont se dressait une porte fortifiée. Du côté nord, elle fut baptisée « porte Coquerée », du nom d'un des habitants de l'île au XIII<sup>e</sup> siècle<sup>17</sup>. Cette porte appartenait au vicomte de Melun. C'est là que ses vassaux lui rendaient hommage, jusqu'à la destruction de l'édifice au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>18</sup>. Du côté sud, une porte de même type donnait accès au pont-aux-moulins. Elle fut également acquise par le vicomte, en 1298, et il y installa sa prison.

Ces portes fortifiées gardaient l'accès aux deux ponts qui ont constitué, jusqu'à la Seconde guerre mondiale, l'axe principal de la ville :

- le pont-aux-moulins au sud, ainsi nommé à cause des nombreux moulins qui y sont attestés dès le XIII<sup>e</sup> siècle.
- le pont-aux-ruits ou pont du châtelet au nord. Il doit son nom au siège de la justice royale, sur la rive droite.

En effet, Philippe Auguste a non seulement renforcé l'enceinte de l'île mais aussi fortifié les deux autres rives de la Seine, en faisant élever un rempart autour des paroisses Saint-Ambroise et Saint-Aspais. Cette enceinte est scandée par des portes fortifiées et par des tours circulaires. La « tour Mauger », la « tour du Guindart », la « tour des Pieux » et la « tour

---

<sup>14</sup> Sur le château de Melun, voir : Claire Mabire La Caille, « Le château royal », dans *Melun. Une île, une ville...*, p. 66-71 ; Alain Erlande-Brandenburg, « Le château et la ville de Melun », dans *Art et architecture à Melun au Moyen Âge...*, p. 185-200.

<sup>15</sup> Jean-Christophe Guillon et Brigitte Blanc, *Le Château de Montlhéry*, collection Itinéraires du patrimoine, n° 238, Paris, Appif, 2001.

<sup>16</sup> Ces comptes ont été édités par : John W. Baldwin, *Registres de Philippe Auguste*, Paris, Imprimerie nationale, 1992, p. 245-253.

<sup>17</sup> Ce nom paraît en effet provenir d'un certain « Jean Coquere », qui habitait à proximité vers 1255 (cf. E. Boutaric, *Actes du Parlement de Paris, 1254-1299*, Paris, 1863, vol. 2, acte n° 209).

<sup>18</sup> Gabriel Leroy, *Histoire de Melun depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Melun, Drosne, 1887 (rééd. Paris, Office d'édition et de diffusion du livre d'histoire, 1994), p. 152 et 353.

Messire Pasquier » assurent notamment le contrôle de la Seine. En outre, une porte fortifiée garde le débouché des ponts sur chacune des rives. Comme nous venons de le voir, celle de la rive nord a abrité dès le Moyen Âge la justice royale – fonction qui perdura jusqu’au transfert des tribunaux sur la rive gauche au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Après cette grande campagne de travaux menés sous la direction des ingénieurs du roi, la physionomie générale de la ville ressemblait beaucoup, en plus petit, à celle de Paris<sup>19</sup>. Il y avait cependant une différence notable entre les deux systèmes de fortifications, puisque à Melun, la muraille se poursuivait le long du fleuve – disposition qui ne paraît pas se retrouver dans la capitale<sup>20</sup>.

#### *4. Une trame urbaine toujours persistante*

Au sein de ces épaisses murailles qui devaient protéger Melun jusqu’au XVIII<sup>e</sup> siècle, l’axe défini par les deux ponts constituait en quelque sorte l’épine dorsale de la ville. Il se prolongeait au sud par la route de Bière (ou de Fontainebleau) et au nord par une patte d’oie réunissant les routes de Paris, de Meaux et de la Bourgogne.

Cette structure urbaine est restée en place jusqu’au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, même si les mesures d’alignement prises au XIX<sup>e</sup> siècle ont élargi les différents axes routiers.

Les urbanistes du XVIII<sup>e</sup> siècle avaient toutefois envisagé de déplacer légèrement l’axe central formé par les ponts, remodelant ainsi l’ensemble de la « traverse » de Melun<sup>21</sup>. Le premier ingénieur du roi Jean-Rodolphe Perronet, fondateur de l’École des Ponts et Chaussées, proposait en effet de reconstruire les deux ponts selon un tracé rectiligne, un peu en aval de leur position antérieure. Ce nouvel axe de franchissement de la Seine aurait entraîné la percée ou l’élargissement des voies de circulation traversant la ville. Cet ambitieux projet aurait profondément modifié le paysage urbain, s’il avait été appliqué. Mais son coût exorbitant entraîna son abandon, laissant en place le réseau viaire hérité du Moyen Âge.

#### *5. Le commerce fluvial*

Si la trame urbaine est donc mise en place dès le début du XIII<sup>e</sup> siècle, autour des ponts sur la Seine, les deux rives ne connaissent cependant pas le même développement. C’est en effet la rive nord qui concentre l’activité commerciale et c’est là que s’étendent les faubourgs (faubourg Saint-Barthélemy, des Carmes et Saint-Liesne).

---

<sup>19</sup> Sur Paris du temps de Philippe Auguste : John W. Baldwin, *Paris, 1200*, Paris, Aubier, 2006.

<sup>20</sup> Renaud Gagneux et Denis Prouvost, *Sur les traces des enceintes de Paris*, Paris, éditions Parigramme, 2004.

<sup>21</sup> Judith Förstel, « La ville des Temps modernes », dans *Melun. Une île, une ville...*, p. 94-95.

Le marché est d'ailleurs localisé sur la rive nord, au moins depuis le XIII<sup>e</sup> siècle. Une boucherie royale est également créée par Philippe Auguste dans le quartier Saint-Aspais, où se trouvent aussi les « petites halles » de l'abbaye Saint-Père. Mais si une partie de l'activité commerciale transite par les routes, une grande part des marchandises, au Moyen Âge, emprunte plutôt le fleuve. Une charte de Louis VII réglementant le marché en 1178 montre bien l'importance de la Seine dans le commerce de Melun au XII<sup>e</sup> siècle<sup>22</sup>.

L'essentiel de ce commerce est dirigé vers Paris. Les troubles de la Guerre de Cent Ans mettent en relief le rôle important de Melun dans l'approvisionnement de la capitale, à la fois en blé, en vin et en bois. Ce lien étroit est toujours présent à l'époque moderne, comme en témoignent les mercuriales<sup>23</sup> mais aussi les inquiétudes des échevins parisiens dès que des difficultés se manifestent dans les livraisons de grains par la Seine. Ainsi pendant la Fronde, le président de Bellièvre s'inquiète, le 5 mars 1649 :

« Il est midy, il n'y a point de bled arrivé à Paris par la rivière... »

Car les villes ravitaillant la capitale, « Melun, Montereau, Provins, Nogent et autres lieux », ont une « grande aversion (...) à laisser sortir les bleds de leurs greniers » pour nourrir Paris<sup>24</sup>.

Par Melun transitent non seulement les blés produits par la Brie, mais aussi le vin et le bois venus de Bourgogne. La production locale de chaux s'écoule également par voie fluviale, depuis le port des Fourneaux. Le plan terrier des possessions de l'abbaye Saint-Père en 1728 représente de façon très vivante ce trafic fluvial, un peu en aval de l'île Saint-Étienne : on reconnaît des trains de bois, un bateau chargé de paille, etc.<sup>25</sup>. Tous ces produits aboutissent dans l'un des nombreux ports de Paris : le port au plâtre pour les matériaux de construction, le port Saint-Bernard et l'île Louviers pour le bois, le port de la Grève pour le blé... La Seine joue un rôle prépondérant dans l'approvisionnement de la capitale, notamment pour les pondéreux<sup>26</sup>.

Dans l'autre sens, le trafic est moins abondant : le prix de revient du transport contre le courant est évidemment moins intéressant. Mais on trouve dans les archives concernant la construction de l'église Saint-Aspais, au XVI<sup>e</sup> siècle, la mention de tonneaux de pierres déchargés à la poterne du château par un « voiturier par eau »<sup>27</sup>. Cette pierre provenait de

---

<sup>22</sup> Gabriel Leroy et Huillard-Brérolles, « Rapport sur une charte de coutume octroyée par Louis VII aux habitants de Melun », dans *Revue des sociétés savantes*, 21, juillet 1866, p. 183-186.

<sup>23</sup> En 1561-1563, Melun est avec Étampes l'un des principaux fournisseurs de Paris en grains. En 1604-1607, c'est le premier d'entre eux. Cf. M. Baulant et J. Meuvret, *Prix des céréales extraits de la mercuriale de Paris (1520-1698)*, tome I, Paris, 1960, p. 23-26.

<sup>24</sup> Le Roux de Lincy et Douët d'Arcq, *Registres des délibérations de l'hôtel de ville de Paris pendant la Fronde*, Paris, 1846, tome I, p. 335 et 392.

<sup>25</sup> Atlas de la seigneurie du Mont Saint-Père lès Melun, plans levés et dessinés par J.C.E. Lebellier, ingénieur, en 1728 (Archives nationales, N<sup>IV</sup> Seine-et-Marne 19).

<sup>26</sup> Isabelle Backouche, *La Trace du fleuve. La Seine et Paris, 1750-1850*, Paris, EHESS, 2000.

<sup>27</sup> Archives départementales de Seine-et-Marne, 382 G 15.

Saint-Leu d'Esserent, elle avait donc pour parvenir jusqu'à Melun dû descendre l'Oise puis remonter la Seine sur une assez longue distance<sup>28</sup>.

Outre ces différentes marchandises, le fleuve transporte aussi de nombreux voyageurs. Un service de coches d'eau relie Melun à Paris. Les bateaux ont pour terminus le port Saint-Paul (sur la rive droite) puis, à partir de 1783, le port Saint-Bernard, sur la rive opposée. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la liaison entre Melun et Paris par coche d'eau est ainsi réglée :

le lundi : passage du coche venant de Montereau

le mardi : coche de Melun vers Paris

le jeudi : coche remontant de Paris à Melun

le vendredi : coche remontant de Paris à Montereau<sup>29</sup>.

## 6. *De lentes évolutions*

Pour résumer la longue période que nous venons de couvrir, du Moyen Âge jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, on pourrait dire que les relations entretenues par la ville avec son fleuve sont marquées par une grande permanence. Cette stabilité s'exprime concrètement dans les ponts de Melun, perpétuellement reconstruits mais sans modification de leur emplacement. L'axe routier défini par les deux ponts, axe central de la ville, demeure inchangé depuis le Moyen Âge.

Sous cet immobilisme apparent se cachent cependant de lentes évolutions.

- Certaines sont fonction de facteurs naturels. Des phénomènes d'atterrissement se produisent le long de l'île Saint-Étienne, notamment dans le petit bras. Cette tendance est telle qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, certains ont pensé à condamner purement et simplement ce petit bras plein de bancs de sable.

Ce processus naturel a eu d'importantes conséquences sur la morphologie du site. L'île Saint-Étienne était probablement, au départ, la plus importante d'un chapelet d'îlots dont le souvenir est encore présent au XVIII<sup>e</sup> siècle : on trouve en effet mention, à cette époque, de l'île du château à l'ouest, l'île Notre-Dame ou Saint-Nicolas à l'est, l'île de la Vicomté au nord. Ces toponymes sont pour certains attestés depuis le Moyen Âge : l'île du château est

---

<sup>28</sup> Sur le succès de la pierre de Saint-Leu dans toute l'Île-de-France, voir : Jean-Pierre Gély, « Changements remarquables de pierre d'appareil dans les édifices religieux de la France du Nord et de la Catalogne française au passage du Moyen Âge à la Renaissance », dans *Carrières et constructions*, IV, Paris, 2004, p. 111-153.

<sup>29</sup> Archives municipales de Melun, HH d 29, pièce 1 (1754).

ainsi citée en 1480<sup>30</sup>, l'île de la Vicomté en 1574<sup>31</sup>. Ils apparaissent encore sur certains plans du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais ils désignent désormais des terrains agglomérés à l'île Saint-Étienne<sup>32</sup>. Autre signe de ce phénomène d'atterrissement : le déplacement de la roue du moulin Saint-Sauveur vers le milieu du lit de la Seine<sup>33</sup>. Au Moyen Âge, le moulin était en effet plus près de la rive, comme le prouvent les deux piles dont le relevé a été effectué par Viollet-le-Duc. C'est sans doute à l'occasion de sa reconstruction vers 1644<sup>34</sup> que le moulin a été avancé dans le lit du fleuve, une longue galerie permettant désormais de le relier à la berge.

- Outre ces processus naturels, d'autres transformations ont des causes historiques. Dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la guerre est reportée aux frontières du royaume, fortifiées par Vauban. Les défenses intérieures perdent leur raison d'être. Le château et les fortifications de Melun ne tardent pas à s'en ressentir. Dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, le château est utilisé comme carrière de pierres<sup>35</sup>. Après l'abandon d'un projet de caserne, les vestiges de la résidence royale finissent par abriter le « bureau des cochers » (1743)<sup>36</sup>. Les remparts perdent eux aussi leur fonction militaire et une porte est percée à l'entrée ouest du quartier Saint-Ambroise, pour faciliter le débarquement des passagers des cochers d'eau.

La Seine perd donc sa fonction défensive, qui avait été si importante jusqu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle. Dans le projet d'Ambroise Bachot, ingénieur d'Henri IV chargé de renforcer la défense de Melun, de nombreux éperons avaient été prévus sur l'île Saint-Étienne et sur les berges du fleuve. Mais ces défenses avancées deviennent sous Louis XIV de simples friches, servant de pâture, de « retraite aux libertins et vagabonds qui y commettent souvent des actions scandaleuses et interdites », ou de passage vers la grève où les lavandières font blanchir leur linge<sup>37</sup>.

À la fin de l'Ancien Régime, le fleuve joue donc toujours un rôle essentiel dans la ville, mais les usages ont évolué. La Seine est moins utilisée comme défense naturelle. En revanche, elle demeure une voie de circulation essentielle, notamment pour l'approvisionnement de Paris, et un élément majeur dans la vie quotidienne des habitants. On y lave le linge, on y pêche, on y

---

<sup>30</sup> Jean-Pierre Babelon et Léon Miro, *Hommages rendus à la chambre de France. Chambre des Comptes de Paris, série P. XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles. Inventaire analytique*, Paris, Archives nationales, 1983, tome II, p. 177 et 182.

<sup>31</sup> Archives nationales, Q<sup>1</sup> 1404 : Aveu et dénombrement de la vicomté de Melun, 29 avril 1574.

<sup>32</sup> Le plan de l'île Saint-Étienne conservé aux Archives nationales (A.N., F<sup>14</sup> 10206 (2), pièce 12) montre cependant deux véritables îlots au nord, là où le plan de Desquinemare (1740) indique l'île de la Vicomté. Il est donc possible qu'en période de crues, ces anciens îlots aient été à nouveau entourés d'eau.

<sup>33</sup> Sur le moulin Saint-Sauveur : Claire Mabire La Caille, « Les moulins de Melun », dans *Histoire et archéologie du Pays melunais*, n° 1, 2005, p. 105-123.

<sup>34</sup> Archives nationales, Q<sup>1</sup> 1405.

<sup>35</sup> Des pierres du château sont notamment utilisées pour le carrelage de la chapelle de l'hôtel-Dieu Saint-Jacques en 1714.

<sup>36</sup> Archives municipales de Melun, EE d 39, pièce 2. Cette adjudication est remise en cause en 1783 mais renouvelée en 1786.

<sup>37</sup> Archives départementales de Seine-et-Marne, 13 Hdt/B34.

puise l'eau potable. La Seine a d'ailleurs la réputation de fournir une eau de très bonne qualité, comme le souligne Parmentier en 1787 :

« L'eau de la Seine (...) a un caractère de bonté, de salubrité, qu'il seroit bien à désirer, pour le royaume et pour le genre humain, que toutes les eaux qui couvrent la surface du globe possédassent à ce degré »<sup>38</sup>.

Aussi trouve-t-on, à propos de l'hôtel-Dieu Saint-Nicolas, cette affirmation :

« l'eau des puits est d'autant meilleure qu'elle vient de la Seine qui baigne les murailles au midi »<sup>39</sup>.

## 7. *Un fleuve encombré et dangereux*

Malgré ce rôle de premier plan dans les échanges et la vie quotidienne des habitants de Melun, la Seine, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, reste un élément naturel encore mal contrôlé, toujours susceptible d'entraver les activités humaines.

C'est tout d'abord un obstacle pour le trafic routier, obligé d'emprunter le seul point de franchissement existant à des lieues à la ronde : depuis la disparition, au XVII<sup>e</sup> siècle, du pont médiéval reliant Samois à Héricy, il n'existe aucun pont sur la Seine entre Melun et Montereau<sup>40</sup>. Si une arche vient à se rompre, ce qui arrive souvent au cours des débâcles, la route est donc coupée et il faut organiser un service de bacs pour franchir le fleuve.

Paradoxalement, la Seine peut même représenter un obstacle pour les bateaux eux-mêmes : l'été, les eaux sont trop basses pour permettre la navigation. Le trafic fluvial est une activité saisonnière, entre les basses eaux et le gel.

Enfin, l'eau est toujours un danger : de nombreux accidents arrivent, entraînant la perte du chargement et parfois, celle des voyageurs. Sans oublier les crues, redoutables aussi bien pour les bateaux que pour les maisons en bordure du fleuve. La légende d'un dessin du pont sur le grand bras, levé en octobre 1686, indique la variation du niveau du fleuve selon les saisons : « l'eau monte dans le mois d'avril et may quelquefois d'un pied un pied ½ et jusques à deux pieds plus hault qu'elle n'est présentement », ce qui représente une variation de plus de 60 centimètres<sup>41</sup>. Certaines crues, comme celle de 1740, sont particulièrement fortes. Elles entraînent parfois la destruction des moulins et des piles de pont qui s'opposent au flot. En 1819, l'un des moulins sur bateau installé sur le petit bras est emporté jusqu'à Corbeil<sup>42</sup>. En 1830 encore, le pont-aux-moulins perd l'une de ses arches par la débâcle des glaces, et c'est

---

<sup>38</sup> A.A. Parmentier, *Dissertation sur la nature des eaux de la Seine...*, Paris, 1787, p. 174. Cité par Isabelle Backouche, *La Trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000, p. 21.

<sup>39</sup> Archives municipales de Melun, GG d 49, p. 8.

<sup>40</sup> Albert Didon, « Gués, bacs, ponts entre Seine et Loing », dans *Mémoires de la fédération des sociétés historiques de Paris et de l'Île-de-France*, tome 45, 1994, p. 87.

<sup>41</sup> Bibliothèque nationale de France, Estampes, TopoVa Seine-et-Marne, H 156342.

<sup>42</sup> Archives municipales de Melun, 3 O 3.

un raccord de fortune qui rétablit le franchissement de la Seine<sup>43</sup>, avant la reconstruction complète du pont en 1837.

Outre ces conditions naturelles parfois difficiles, le lit du fleuve est encombré par les arches des ponts, les moulins et les pêcheries. À Melun<sup>44</sup>, sur les six moulins en activité à la fin de l'Ancien Régime, quatre sont mus par la Seine. Ils étaient encore plus nombreux au Moyen Âge, le pont sur le grand bras ayant porté jusqu'à quatre ou cinq machines.

La plupart de ces moulins sont en effet des moulins-pendants installés sur le pont-aux-moulins, qui franchit le grand bras de la Seine. Ils profitent ainsi de l'accélération du courant provoquée par la dénivellation engendrée par les piles du pont. On retrouve exactement le même type d'installations à Paris sur le Pont-aux-Meuniers<sup>45</sup>, ou à Poissy, dont le grand pont sur la Seine comptait encore de nombreux moulins au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>46</sup>.

Il a aussi existé des moulins sur bateaux, bien attestés au XIX<sup>e</sup> siècle mais moins gênants pour la navigation car la plupart se trouvaient sur le petit bras, non navigable. En l'an VIII, le maître charpentier Honoré Landry fut toutefois autorisé à construire un moulin-bateau sur le grand bras du fleuve, un peu en aval du moulin Saint-Sauveur<sup>47</sup>.

Toutes ces roues de moulin empêchent le passage des bateaux, réduit à un étroit chenal dans le grand bras. Certes, des mesures sont prises pour faciliter la circulation : le moulin de Barbeau, qui jouxtait l'arche marinière, est démoli dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle car il gênait le trafic fluvial, et au XVIII<sup>e</sup> siècle l'arche maîtresse du pont-aux-moulins, sur le grand bras, est élargie. Mais les ponts restent un obstacle que l'on ne peut franchir sans l'aide des maîtres chableurs qui guident les bateaux avec des câbles<sup>48</sup>. Et il y a toujours des chargements qui se coincent et entravent le passage. En 1683 par exemple, un bateau chargé de foin s'est coincé sous la grande arche du pont de Melun, « où il n'avoit pu passer par la trop grande largeur et hauteur de son comble », et a bloqué les trains de bois qui descendent depuis la Bourgogne pour alimenter Paris en bois de construction et de chauffage<sup>49</sup>.

Ces difficultés séculaires vont être peu à peu résolues tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, qui marque une véritable rupture dans les relations entre la ville et le fleuve<sup>50</sup>.

---

<sup>43</sup> Bien visible sur deux dessins de Decourbe (Musée de Melun, inv. 970.7.268 et inv. 970.7.269).

<sup>44</sup> Non compris le hameau de Trois-Moulins.

<sup>45</sup> Ce pont comptait treize moulins au XVI<sup>e</sup> siècle, avant son effondrement en 1596 (François Beaudouin, *Paris/Seine*, Nathan, 1989, p. 46-47).

<sup>46</sup> Sophie Cueille, *Poissy, cité d'art, d'histoire et d'industrie*, Image du Patrimoine n° 224, Paris, Appif, 2003.

<sup>47</sup> Archives départementales de Seine-et-Marne, 3 S 114.

<sup>48</sup> Gabriel Leroy, « Note sur l'ancienne corporation des mariniers-billeurs de Melun », dans *Nouvelliste de Seine-et-Marne*, 30 décembre 1865.

<sup>49</sup> Archives municipales de Melun, AA d 1, pièce 2.

<sup>50</sup> Gilbert Marchal, « L'évolution de la Seine à Melun d'après l'iconographie, des origines à sa canalisation au XIX<sup>e</sup> siècle », dans *Histoire et archéologie du pays melunais*, n° 1, p. 125-131.

### III. Le fleuve domestiqué

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, de très importants travaux sont en effet menés sur le fleuve et ses rives, qui vont complètement modifier les données de la navigation.

#### 1. Les ponts

Premier de ces travaux : la construction d'un pont qui n'entrave plus le passage des bateaux. Nous avons vu que les nombreuses piles du pont-aux-moulins étaient un obstacle sérieux à la navigation. Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, l'ingénieur Jean-Rodolphe Perronet proposait de remplacer les deux ponts sur la Seine, très vétustes et constamment en travaux, par deux ouvrages d'art très hardis ne reposant que sur les culées implantées sur les berges<sup>51</sup>. Aucune pile ne viendrait s'opposer au courant. De tels ponts auraient été une vraie prouesse. On recula devant le prix et les difficultés de la construction.

Ce n'est donc qu'au XIX<sup>e</sup> siècle que les ponts de Melun furent reconstruits, et l'on utilisa pour le pont sur le grand bras une nouvelle technique : celle du pont suspendu. Une seule pile s'élevait désormais au milieu du courant. Ce pont, entamé en 1834 et achevé en 1837, fut prolongé sur le petit bras par un ouvrage plus classique, en pierre, construit en 1836-1838 par le même ingénieur des Ponts, Déjardin. Celui que l'on allait désormais appeler le « pont de pierre » devait rester en fonction jusqu'à sa destruction pendant la Seconde guerre mondiale. En revanche, le pont suspendu ne tarda pas à s'oxyder et fut remplacé, en 1871, par un nouvel ouvrage qui employait cette fois une structure métallique, d'où son nom de « pont de fer ». Le résultat de ces reconstructions fut la disparition d'un corps de métier attesté depuis le Moyen Âge : les chableurs ou billeurs, qui guidaient les bateaux au franchissement des ponts de Melun, n'avaient plus lieu d'être maintenant que les piles n'étaient plus un obstacle au passage du courant et des embarcations.

#### 2. Les quais

Autre nouveauté, dans cette première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : c'est la construction de quais sur les rives de la Seine. Le premier quai à être édifié fut celui du quartier Saint-Aspais, pour lequel nous avons conservé le projet de l'architecte de la ville Jean-Jacques Gilson (l'auteur de l'hôtel de ville) en 1826. Sur la rive gauche, la construction du quai fut assurée non par la ville mais par les Ponts et Chaussées, car il bordait le chemin de halage.

---

<sup>51</sup> Judith Förstel, « Un projet non réalisé de Perronet à Melun : les ponts sur la Seine », dans *Histoire et archéologie du pays melunais*, n° 2 (à paraître).

### 3. *Les barrages et l'écluse*

Mais l'intervention la plus importante menée par l'homme sur le fleuve date du Second Empire. C'est la régulation du débit de la haute Seine par le biais de réservoirs et de barrages, dont l'un est justement installé à Melun en 1861<sup>52</sup>. En fait il s'agit plus exactement de deux barrages, puisque l'un est établi sur le petit bras et l'autre sur le grand bras, à la pointe ouest de l'île Saint-Étienne. Pour franchir ces barrages, on construit une écluse contre la berge sud<sup>53</sup>. Le barrage et l'écluse ont été abandonnés en 1932 mais leur souvenir reste présent dans la « rue de l'Écluse » ouverte dans l'ancienne plaine de la Varenne, sur la rive sud.

Ces grands travaux, qui complètent ceux menés en aval de Paris, assurent à la Seine une navigabilité nouvelle, d'autant que le lit sera régulièrement creusé pour assurer un tirant d'eau suffisant. Le fleuve et ses rives ont désormais pris la physionomie que nous leur connaissons. C'est le résultat d'un investissement considérable : les sept barrages principaux prévus sur la haute Seine (dont celui de Melun) devaient coûter chacun en moyenne 400 000 francs. Un rapport des Ponts et Chaussées laisse entrevoir l'ampleur du chantier : « pendant plus de deux mois, les conducteurs chargés de la régie restaient présents sur le chantier depuis cinq heures du matin jusqu'à minuit ; car l'on travaillait presque tous les jours jusqu'à cette heure ; on travaille encore la nuit actuellement toutes les fois que le temps et l'organisation du chantier le permettent » (mai 1861)<sup>54</sup>.

### 4. *Le port*

Cette amélioration des conditions de navigation sur la Seine s'accompagne de travaux au port de Melun, situé à la pointe occidentale de l'île Saint-Étienne. Ce site avait déjà fait l'objet d'une importante campagne de travaux au XVIII<sup>e</sup> siècle, sous la direction de l'architecte de la généralité de Paris, Charles-Axel Guillaumot (1768-1772). Une rue avait alors été percée dans l'ancien château, pour desservir le port<sup>55</sup>. Mais jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, l'aménagement reste assez rudimentaire. Une simple grève accueille les bateaux et leurs passagers, comme on peut le voir par exemple sur un dessin de Decourbe (1831), représentant l'arrivée du bateau à vapeur qui relie Paris à Melun et Montereau<sup>56</sup>. Ce n'est que sous le Second Empire que le port, agrandi vers l'ouest, est pourvu d'un véritable quai.

Ce port est également doté d'une bascule et d'entrepôts, notamment d'un grand magasin aux farines. Les premiers projets pour cet édifice commandé par la ville sont ceux d'Oppermann et Joret en 1857. Ce projet d'entrepôts très simples est toutefois abandonné au profit d'une

<sup>52</sup> Sur ces travaux, voir : Michèle Merger, « La canalisation de la Seine (1838-1939) », dans *Mémoires de la fédération des sociétés historiques de Paris et de l'Île-de-France*, tome 45, 1994, p. 107-124.

<sup>53</sup> « Écluse de Melun », dans *Nouvelles annales de la construction*, 1864 (avec pl.).

<sup>54</sup> Archives départementales de Seine-et-Marne, 4 S 185/11.

<sup>55</sup> Delphine Gillardin, « L'île Saint-Étienne du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *Melun, une île, une ville...*, p. 117.

<sup>56</sup> Musée de Melun, inv. 970.7.240.

réalisation plus ambitieuse, menée par l'architecte Buval à partir de 1859. Les « magasins généraux » ainsi établis à côté du port, à l'emplacement aujourd'hui occupé par la Caisse d'allocations familiales, servent à la fois au stockage du vin en demi sous-sol et de la farine à l'étage. Le relais dans cette fonction de stockage sera pris au XX<sup>e</sup> siècle par les silos de la Coopérative agricole de la Brie, construits en 1934 et agrandis en 1945.

### 5. *Les activités industrielles*

Dans ce contexte de réaménagement complet de la Seine, les activités de production liées au fleuve sont également l'objet de transformations. Les moulins jusqu'ici implantés sur le grand bras sont tous démolis à la fin des années 1830 pour faciliter la navigation. Le moulin Saint-Sauveur et les deux machines encore présentes sur le pont-aux-moulins disparaissent alors d'un paysage qu'ils animaient depuis le XII<sup>e</sup> ou le XIII<sup>e</sup> siècle. Mais l'activité meunière ne disparaît pas pour autant : en 1858-1859, une minoterie moderne est construite sur l'île Saint-Étienne, non loin de l'ancien moulin Saint-Sauveur<sup>57</sup>. Il s'agit d'une minoterie « à l'anglaise » équipée de quatre paires de meules et d'une machine à vapeur de 15 chevaux fournie par les ateliers parisiens Calla.

Incendiés lors du bombardement du 23 août 1944, les Moulins de Melun sont aussitôt reconstruits par l'architecte Jacques Warnery. Ce dernier édifie une usine très moderne, pouvant produire 400 quintaux de farine par jour. Son fonctionnement nous est révélé par deux revues de l'époque : l'« Architecture française », où Warnery a publié des plans montrant l'emplacement des machines<sup>58</sup>, et la « Meunerie française », avec des photos de ces machines, installées par le constructeur suisse Bühler<sup>59</sup>. Les grains, acheminés soit par camion soit par péniche, sont stockés dans les silos donnant vers la Seine, avant d'être concassés par onze broyeurs à cylindre. La farine, tamisée par les sasseurs et les plansichters, repasse plusieurs fois au broyage. Tout le circuit est gouverné par un système pneumatique installé dans les combles, qui forme l'une des grandes nouveautés de ce moulin.

Cette minoterie, demeurée active jusqu'en 1997 et récemment démolie, n'était pas le seul établissement industriel présent sur les bords de la Seine. La carte des usines et des ateliers en activité à Melun sous le Second Empire montre que deux zones attirent alors les lieux de production :

- le faubourg Saint-Liesne, devenu le faubourg industriel et artisanal de Melun depuis que s'y sont implantées deux usines textiles à la fin du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>57</sup> Nicolas Pierrot, « Du Moulin de Saint-Sauveur aux Moulins de Melun », dans *Melun, une île, une ville...*, p. 228-233.

<sup>58</sup> Jacques Warnery, « Les Moulins de Melun », dans *L'Architecture française, constructions industrielles (II)*, n° 85-86, 1949, p. 16-22.

<sup>59</sup> « Les nouveaux Moulins de Melun », dans *La Meunerie française*, n° 27, septembre 1948, p. 31-34.

- les rives de la Seine, où l'on trouve notamment, outre la minoterie, des brasseries, des forges, une fabrique de produits pharmaceutiques et une scierie mécanique. S'y ajoutent également l'usine à gaz ouverte en 1844 sur le quai Saint-Ambroise, et l'usine des eaux voisine (1860), qui puise l'eau du fleuve pour l'acheminer dans la ville.

Le long du petit bras se sont aussi fixés des bateaux-lavoirs, imposants bâtiments à deux niveaux (le bas servant au lavage et le haut au séchage du linge). Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, plusieurs établissements s'installèrent sur le petit bras de la Seine, le grand bras étant réservé à la navigation. Un bateau-lavoir est attesté en bordure de la place Praslin dès 1827, il est rejoint dès 1831 par un concurrent, puis un troisième bateau-lavoir (bientôt doublé d'un bateau-buanderie) est autorisé en 1850<sup>60</sup> ; en 1860, les Ponts et Chaussées finissent par aménager un port à leur intention, à hauteur de la place Praslin. Leur nombre baisse à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, mais un nouveau bateau-lavoir est néanmoins créé en 1898, face à la maison centrale : le bateau-lavoir Décamps, dit « Lavoir parisien »<sup>61</sup>. En 1905, ce dernier quitte Melun pour Montereau-Fault-Yonne, où il demeure en service jusqu'à sa destruction par un obus en 1940<sup>62</sup>.

Le principal établissement industriel de Melun était d'autre part situé sur l'île Saint-Étienne, mais le choix de cette implantation n'est pas lié à la production. C'est plutôt pour sa fonction sécuritaire que la Seine entre en jeu dans cet établissement, qui n'est autre que la maison centrale de détention. Implantée dans l'ancien hôtel-Dieu Saint-Nicolas par Napoléon I<sup>er</sup>, cette prison s'est agrandie tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, gagnant des terrains sur la Seine. Ses hauts murs de meulière constituent encore aujourd'hui un élément fort du paysage fluvial. Mais outre ses cellules, réparties dans l'imposant bâtiment blanc qui donne sur le grand bras (construit par Bulot en 1884-1887), la maison centrale de détention comprend de nombreux ateliers, concentrés à la pointe orientale de l'île depuis les travaux d'extension du Second Empire.

## 6. *Chambres avec vue*

Cet environnement sécuritaire et industriel n'était pas très propice au développement résidentiel qui avait caractérisé l'île Saint-Étienne avant le XIX<sup>e</sup> siècle. Sous l'Ancien Régime, l'île abritait en effet l'hôtel de personnes de qualité, comme le gouverneur ou le vicomte, et les maisons des chanoines de Notre-Dame dont les jardins avaient souvent vue sur la Seine. Mais au XIX<sup>e</sup> siècle, entre les bruits de la minoterie, l'encombrement lié au port et la

---

<sup>60</sup> Archives départementales de Seine-et-Marne, 3 S 118.

<sup>61</sup> Archives départementales de Seine-et-Marne, 5 Mp 297.

<sup>62</sup> Paule Fiévet, « Les bateaux-lavoirs de Montereau », dans *La Seine et son histoire en Île-de-France*, Mémoires de la fédération des sociétés historiques de Paris et de l'Île-de-France, tome 45, 1994, p. 471-490.

présence un peu inquiétante des prisonniers, l'île perdit beaucoup de son attrait. Cela explique sans doute qu'on y trouve peu de maisons de villégiature, même si nous en avons un bel exemple avec la façade néo-palladienne édifiée dans les années 1830, sur le quai de la Reine-Blanche. Sa loggia donnant sur la Seine permettait de profiter des beautés du paysage fluvial. La villa était à l'origine entourée d'un jardin s'étendant jusqu'à la tour de César, dernier vestige du château royal.

Dans son ensemble, la ville a moins attiré la villégiature que les communes voisines comme Le Mée-sur-Seine ou Dammarie-lès-Lys. Cependant, certaines maisons de Melun se rattachent à cette esthétique, comme la villa couronnée d'un belvédère, à l'angle du boulevard Gambetta et du quai du Maréchal Foch.

Par ailleurs, lors de la mise en place d'un lotissement à l'emplacement de l'ancien quartier de cavalerie Saint-Ambroise, la ville a essayé de tirer parti du site fluvial en créant une promenade ouvrant sur la Seine. La mise en place du pont Notre-Dame, après la Seconde Guerre mondiale, a transformé cette promenade en voie rapide. Mais l'esprit de la villégiature s'exprime encore dans les deux maisons qui bordent la place Chapu au nord : l'une accroche le regard par sa silhouette pittoresque jouant sur les décrochements de toitures et le jeu des matériaux ; l'autre, à juste titre surnommée « villa del Sole », évoque l'Italie par ses toits terrasses bordés de tuiles romaines et sa frise de tournesols en sgraffito à la corniche<sup>63</sup>.

## 7. *Baigneurs et rameurs*

En même temps que se développait ce goût pour la villégiature, les pratiques sportives liées au fleuve prirent de l'ampleur. Jusqu'aux années 1960, on se baignait régulièrement dans la Seine. Au XIX<sup>e</sup> siècle, des établissements furent construits pour accueillir les baigneurs, en respectant la décence et notamment, la séparation des deux sexes. C'étaient des installations saisonnières que l'on montait sur le petit bras de la Seine. Certaines d'entre elles, comme les bains Legros (1844), consistaient simplement à tendre des toiles sur des pieux enfoncés dans la Seine. Les bains froids Doyen (1852) étaient quant à eux délimités par « des bateaux supportant un plancher sur lequel se tiendront les personnes qui veulent se baigner ». Les baigneurs disposaient de cabines de bains et d'échelles permettant de descendre dans le bassin, creusé en pente, de 50 cm à 2 m de profondeur. Des toiles flottantes empêchaient de voir les bains depuis l'extérieur<sup>64</sup>.

Les Bains Gessler, au pied de la colline de Vaux-le-Pénil, ont maintenu jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle ce type de construction. Mais par la suite, les dispositifs d'accueil des baigneurs se reportent sur la berge. En 1942, l'architecte Maxime Verdeaux dresse ainsi un plan d'aménagement de

---

<sup>63</sup> Marie-Françoise Laborde et Dominique Camus, *Les Affolantes des bords de Seine. Villas du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Somogy, 1999, p. 94-95.

<sup>64</sup> Archives départementales de Seine-et-Marne, 3 S 118.

la rive sud, pour y créer une plage avec solarium, plongeoirs et cabines de bain, sans oublier un restaurant avec rotonde vitrée donnant sur le fleuve. Très fréquentée jusque dans les années 1960, cette plage artificielle est ensuite remplacée par la piscine construite en 1963-1966 par Maillard et Ducamp, qui met un terme à la longue tradition des bains en Seine.

Le bâtiment du Cercle nautique est, lui, toujours en activité. Le « Cercle nautique melunais » est un club de rameurs fondé en 1912. En 1930, l'architecte parisien Poirier dresse les plans du bâtiment qui accueillera désormais le Cercle, sur le quai Saint-Ambroise (aujourd'hui quai du Maréchal Joffre). Le rez-de-chaussée sert de garage à bateau, l'étage abrite une salle de réunion pour les membres du club. Bien que l'édifice ait été agrandi et remanié, il conserve sa vocation d'origine. Un « tank à ramer » a été aménagé en 1963-1966, près de la piscine, pour l'entraînement à couvert, mais la Seine continue d'accueillir l'essentiel des activités du club.

#### **IV. Conclusion**

Tout au long de son histoire, la Seine a joué un rôle essentiel dans le développement urbain de Melun, dont l'axe nord-sud est fixé par les deux ponts qui franchissent le fleuve. Ce dernier a assumé de nombreuses fonctions, que ce soit en matière économique et militaire, ou tout simplement dans la vie quotidienne et les loisirs des habitants.

Que reste-t-il aujourd'hui de toutes ces strates qui ont façonné les relations entre la cité et son fleuve ? Si Melun est toujours une ville sur la Seine, force est de reconnaître que le paysage s'est beaucoup renouvelé dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Comme tous les ponts, ceux de Melun ont été victimes de la Seconde Guerre mondiale. L'axe nord-sud fut cependant rapidement rétabli avec la construction, en 1950, du pont du Maréchal Leclerc et du pont Jeanne d'Arc<sup>65</sup>. Mais une nouveauté très importante est apparue, juste après la guerre, avec la création d'un deuxième point de franchissement un peu plus en amont, au droit de l'église Notre-Dame. Ce deuxième axe est formé par le pont Notre-Dame et par le pont de Lattre de Tassigny<sup>66</sup>. Il a déplacé vers l'est une partie du trafic routier traversant Melun.

Au début des années 1970, la mise en service de la pénétrante a de nouveau bouleversé la circulation routière en créant un troisième point de franchissement de la Seine, à l'ouest cette fois.

La trame urbaine dont nous avons vu qu'elle avait si peu bougé depuis le Moyen Âge a donc été complètement bouleversée par la construction de ces ponts supplémentaires. Par ailleurs, les activités présentes le long du fleuve se sont également transformées. Les silos et les

---

<sup>65</sup> Georges Fauchet, *Les ponts de Melun*, s.l., s.d. [1950].

<sup>66</sup> Jacqueline et Henry Clayette, *Melun pas à pas*, Le Coteau, éditions Horvath, 1986, p. 87.

Moulins ont été détruits, laissant place à de nouveaux édifices tels que la médiathèque, inaugurée en 2004.

Aujourd'hui, la ville est indéniablement moins dépendante du fleuve qui la traverse : les flux commerciaux empruntent plutôt la route ou le rail, et la Seine ne constitue plus une menace ni pour les bateaux ni pour les riverains, malgré les craintes encore suscitées par l'irruption d'une crue centennale. La plupart des activités traditionnellement liées au fleuve (baignade, approvisionnement en eau potable, lessive, moulins...) ont désormais disparu.

Mais la Seine forme toujours l'un des traits majeurs du paysage melunais. Les berges du petit bras ont conservé leur charme paisible, d'ailleurs protégé par la ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) mise en place sur la commune en 2002. La rénovation du port, qui dépend du Port Autonome de Paris, et les interventions menées par la Ville sur l'île Saint-Étienne dans le cadre du projet Atout-Cœur, prouvent que la Seine a encore de beaux jours à couler le long des berges melunaises.