

Usages contrastés des cours d'eau : les cas de l'Aube-Troyes et de l'axe de la Seine (du milieu du XVIIe siècle au XXe siècle)

Zuzanna Sliwiska¹, Laurence Lestel^{2*}

¹ Chercheuse indépendante, Paris, France

² UMR 7619 METIS, Sorbonne Université-CNRS-EPHE, Paris, France

* laurence.lestel@sorbonne-universite.fr

Résumé

La croissance économique et démographique de Paris entre le milieu du XVIIe siècle et le XXe siècle a considérablement accru la demande en ressources de la capitale. Cela a conduit à des interventions menées par l'État qui ont reconfiguré la Seine pour améliorer la navigation au service de Paris et modifié les utilisations locales du fleuve dans tout son bassin. À travers une analyse historique comparative, cette étude examine comment ces interventions ont provoqué des réactions sociopolitiques divergentes dans les communautés en amont et en aval. Dans la région en amont de l'Aube-Troyes, les conflits liés au flottage du bois et, plus tard, aux infrastructures de contrôle des crues ont donné lieu à une résistance soutenue, fondée sur des revendications d'autonomie économique locale et, dans une certaine mesure, sur la défense du patrimoine hydraulique. En revanche, l'axe de la Seine en aval de Paris et dans l'estuaire moyen-supérieur a mieux intégré les modifications liées à l'amélioration de la navigation, qui a facilité le développement industriel, même si cela a également généré des impacts négatifs localisés et une réaction conséquente de la part d'acteurs locaux. S'appuyant sur des sources d'archives et des cartes historiques, et s'inscrivant dans la perspective conceptuelle des « valeurs fluviales », cet article soutient que la Seine a fonctionné à la fois comme une infrastructure matérielle et comme une arène politique. C'est là que se sont négociées des visions territoriales concurrentes, entre le service fonctionnel à la capitale et les systèmes de valeurs ancrés localement, s'alignant ou s'opposant aux priorités de Paris. Les conclusions soulignent comment les relations économiques avec la capitale, le positionnement géographique et la capacité d'action collective ont finalement façonné la capacité des communautés périphériques à résister, à s'adapter ou à s'accommoder des politiques de gestion fluviale centrées sur Paris.

Points clés

- ✓ *Les interventions hydrauliques menées par l'État depuis le XVIIe siècle ont reconfiguré le bassin de la Seine, transformant le fleuve en une infrastructure fonctionnelle qui privilégiait souvent les besoins de la capitale au détriment des usages locaux.*
- ✓ *Les réponses sociopolitiques locales à cette reconfiguration ont été contrastées : entre résistance pour protéger leur autonomie économique et leur patrimoine hydraulique à Troyes, et opposition fragmentée aux externalités de Paris en Seine aval.*
- ✓ *Ces réponses contrastées entre l'amont et l'aval peuvent s'expliquer par la relation géographique et économique des régions avec la capitale, qui a déterminé dans quelle mesure les acteurs locaux ont bénéficié ou supporté les coûts au service de la capitale.*

Abstract

The economic and population growth of Paris between the mid-seventeenth and the twentieth centuries significantly increased the capital's demand for resources and improved navigation. This drove state-led interventions that reconfigured the Seine River at the service of Paris and altered local river uses across its basin. Through a comparative historical analysis, this study examines how these interventions provoked divergent socio-political responses in upstream versus downstream communities. In the upstream region of Aube-Troyes, conflicts over timber rafting and later flood control infrastructure led to sustained resistance, anchored in claims of local economic autonomy and, to some degree, also the hydraulic heritage. By contrast, the downstream Seine Axis or mid-upper estuary experienced integration through navigational engineering, which facilitated industrial development but also generated localized negative impacts and a consequent response from local actors. Employing archival sources and historical maps, and framed by the conceptual lens of “river values,” this paper argues that the Seine functioned as both a material infrastructure and a political arena. Here, competing territorial visions, between functional service to the capital and locally rooted value systems, were negotiated, aligning or clashing with the priorities of Paris. The findings highlight how economic relationships to the capital, geographic positioning, and capacity for collective action ultimately shaped the ability of peripheral communities to resist, adapt to, or accommodate Paris-centric river management policies.

Key points

- ✓ State-led hydraulic interventions since the 17th century reconfigured the Seine Basin, transforming the river into a functional infrastructure that often prioritized capital's demand over local uses.
- ✓ Local socio-political responses to this reconfiguration differed: ranging from resistance to protect economic autonomy and hydraulic heritage in Troyes, to fragmented opposition to externalities from Paris in the lower Seine.
- ✓ The contrasting responses across downstream and upstream could be explained by the areas' geographic and economic relation to the capital, which determined the extent to which local actors benefited from or bore costs at the service of the capital.

Introduction

La Seine prend sa source sur le plateau de Langres, en Champagne-Ardenne. Elle traverse plusieurs villes, avec Paris comme centre spatial et politique dominant. La Seine a favorisé la croissance de Paris depuis sa fondation au I^{er} siècle avant J.-C. (*Lutèce*), répondant aux besoins de la population grâce à ses divers utilisations et services (Lestel *et al.*, 2023). Depuis le milieu du XVII^e siècle, le rôle de la Seine en tant que réseau d'approvisionnement a été de plus en plus réglementé et systématisé par l'État français en réponse à la croissance économique et démographique rapide de la capitale et à l'augmentation consécutive de la demande en matière de navigation, de ressources et d'extension de la zone d'approvisionnement.

Les recherches existantes sur la Seine ont examiné les relations historiques entre la ville et le fleuve à Paris (Backouche, 2001 ; Barles, 2007 ; Lestel *et al.*, 2023), ainsi que les impacts de la demande croissante de Paris sur l'ensemble du bassin de la Seine (Brennetot, 2019 ; travaux du programme PIREN-Seine ; Lestel *et al.*, 2020 ; Flipo *et al.*, 2020). La présente étude apporte toutefois une contribution supplémentaire en examinant comment ces changements de priorités économiques ont affecté différemment les utilisations locales du fleuve dans l'ensemble du bassin, ou comment les communautés locales ont négocié, résisté ou se sont adaptées aux changements imposés par l'État dans la gestion du fleuve au profit de la capitale. Elle pose la question suivante : comment les priorités de développement de Paris ont-elles influencé différemment les utilisations et la gestion locales du fleuve dans les communautés en amont et en aval du bassin de la Seine entre le milieu du

XVII^e siècle et le XX^e siècle? Plus largement, elle s'interroge sur ce que ces relations en évolution révèlent sur la manière dont la Seine a été perçue et valorisée différemment par divers acteurs à travers le temps et l'espace.

Cette étude utilise une analyse historique comparative de deux régions (Fig. 1) du bassin de la Seine : (1) le département de l'Aube en amont (qui faisait partie de la province de Champagne avant la restructuration administrative de 1790 et couvre environ 6 000 km²), centré sur Troyes, et (2) l'axe de la Seine en aval, un corridor de 240 kilomètres dédié au développement industriel et aux transports entre Paris et le port du Havre.

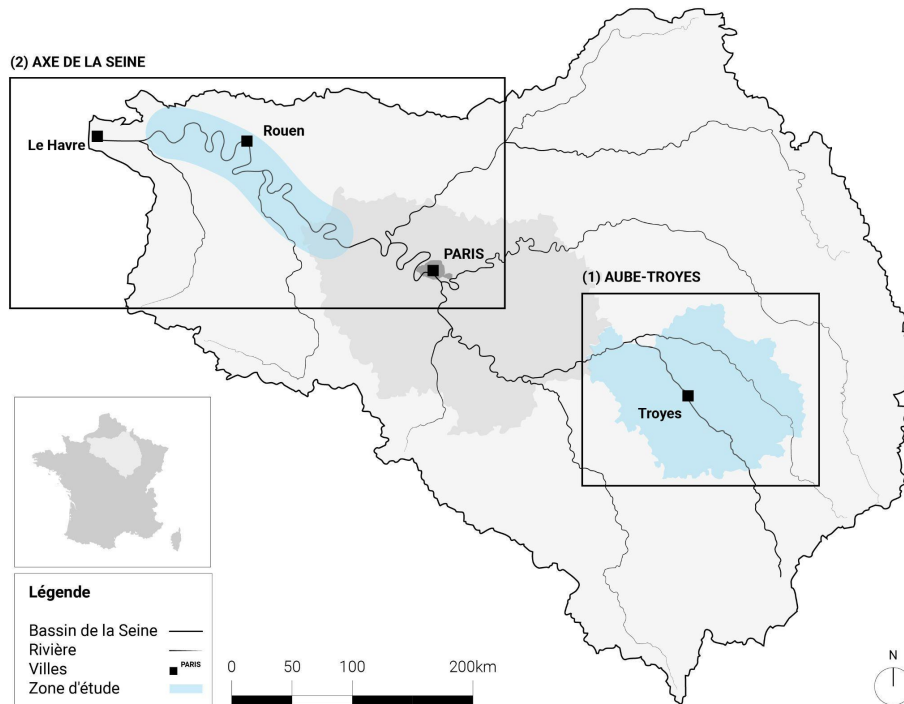


Figure 1. Emplacement des deux études de cas dans le bassin de la Seine et par rapport à Paris.
Illustration : Sliwinska, 2025.

Cette étude examine comment, dans le premier cas, l'exploitation forestière menée par l'État (du milieu du XVII^e siècle à la fin du XVIII^e siècle), facilitée par le flottage du bois, puis les mesures de contrôle des crues (XX^e siècle) ont suscité une résistance régionale qui a mis l'accent sur l'indépendance économique par rapport à la capitale et sur le patrimoine hydraulique local. En revanche, dans le second cas, l'aménagement du corridor fluvial pour améliorer la navigation (XIX^e et XX^e siècles) a créé de nouvelles opportunités de développement local, mais a également entraîné des changements dans l'hydrologie et les utilisations du fleuve. Les deux cas étudiés sont différents en termes de relation géographique et fonctionnelle avec la capitale, ainsi que de contexte temporel dans lequel ils sont décrits. Néanmoins, ils illustrent tous deux la dynamique de pouvoir asymétrique entre le centre (la capitale) et la périphérie (voir les travaux de John Friedmann, 1966), ou entre le territoire servant et le territoire servi.

L'étude s'appuie sur des archives, des cartes historiques, des journaux d'époque et les travaux existants du PIREN-Seine et du GIP Seine Aval pour retracer l'évolution des relations entre le fleuve, l'État et la société dans ces deux lieux et montrer comment les différentes utilisations du fleuve se sont développées, se sont chevauchées et se sont concurrencées, y compris celles au niveau local et celles au service de Paris.

Pour comprendre pourquoi certaines utilisations et certains services liés aux cours d'eau (Évaluation des écosystèmes pour le millénaire, 2005) ont historiquement été privilégiés par rapport à d'autres dans les deux cas, cette étude utilise le concept de « valeurs fluviales ». Il s'agit des motivations et des priorités sous-jacentes qui ont guidé les interactions humaines avec un système fluvial, afin de mettre l'accent sur sa valeur économique, sa sécurité ou ses aspects culturels. Ces valeurs et cette perception de la Seine ont évolué au cours de l'histoire et peuvent être retracées dans les conflits et les consolidations entre les différents acteurs du bassin.

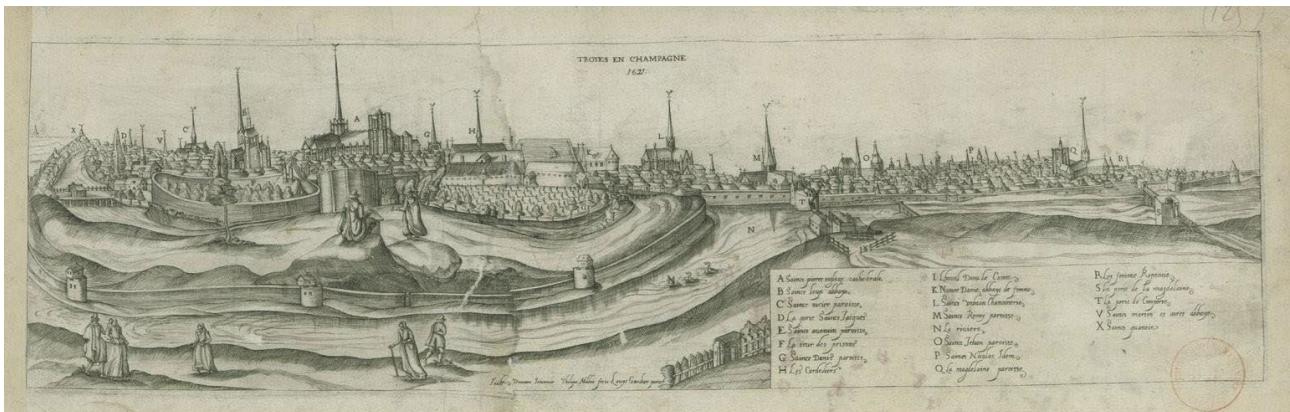
1. L'Aube et la ville de Troyes : les différents usages de la rivière

Entre les années 1640 et 1790, ainsi que dans la première moitié et au milieu du XXe siècle, la Seine dans l'Aube, et en particulier à Troyes, a été le théâtre de deux conflits de valeurs liés à des utilisations concurrentes du fleuve : (1) entre l'exploitation des ressources de l'amont du bassin en faveur de la capitale par le flottage du bois et les priorités économiques locales, et (2) à travers la résistance locale aux mesures de contrôle des crues et à la construction du barrage-réservoir de la Seine dans les années 1960 (aujourd'hui connu sous le nom de *Lac d'Orient*) pour protéger Paris des inondations. Dans les deux cas, le fleuve a été artificiellement modifié, ainsi que décrit ci-dessous.

1.1. Utilisations historiques et modifications de la Seine à Troyes, dans l'Aube

La Seine traverse le département de l'Aube en passant par sa préfecture, Troyes. Troyes a été fondée au Ier siècle de notre ère sous le nom d'*Augustobona Tricassium*, à la confluence de la Seine et de la Vienne,¹ qui formaient une barrière naturelle. Ce site était initialement habité par la tribu gauloise des *Tricasses* (Pietresson de Saint-Aubin, 1883), à un carrefour de plusieurs voies romaines (Tomasson, 2006) qui, avec la Seine, servaient de voies de transport. La Seine était déjà canalisée dans l'Antiquité (Kasprzyk et Roms, 2022) et, entre le IXe et le XVe siècle, elle a façonné la forme urbaine de Troyes (Fig. 2), car elle s'est intégrée à la ville et son cours a été largement modifié. À la fin du XIIe siècle, le comte de Champagne divisa le fleuve à environ 1,25 km en amont (voir Fig. 5 : « Division des Eaux ») de l'enceinte de la ville en *Bras Supérieur de la Seine* (connu sous le nom de *Canal des Trévois*) pour canaliser l'eau vers les parties basses de la ville, et *Bras Inférieur* (connu sous le nom de *Canal de Moline*). À la fin du XIIIe siècle, le réseau encerclait Troyes d'un fossé, et de nouveaux canaux secondaires vers le Bras Inférieur et le Bras Supérieur créèrent un système défensif achevé au XVIe siècle.

Cependant, ces aménagements hydrauliques, qui fragmentaient le fleuve à des fins urbaines et industrielles, ont créé un conflit persistant avec l'attente royale de garantir que la Seine reste une artère navigable pour approvisionner Paris. Schweitzer (2007) note que, dès le XIVe siècle, la Couronne et les autorités parisiennes se sont heurtées aux intérêts locaux à Troyes au sujet des nombreux moulins, barrages et autres structures qui entravaient la circulation. Ce conflit s'est intensifié au point qu'en 1388, des agents de Paris ont envoyé 300 ouvriers détruire ces obstacles fluviaux en une seule nuit, un acte qui a donné la priorité aux besoins logistiques de la capitale par rapport aux arrangements seigneuriaux et économiques locaux. Les ordonnances royales qui suivirent, comme celle de Charles VI en 1415, renforcèrent systématiquement cette priorité en interdisant légalement les obstacles à la navigation, institutionnalisant ainsi la tension entre la gestion interne de l'eau à Troyes et la demande externe d'une voie de circulation libre vers Paris.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 2. Une vue de Troyes depuis le nord montre le fleuve qui encercle la ville et la traverse. Illustration : Joachim Duviert et Philippe Millot, 1621. <https://gallica.bnf.fr> / Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE DD-655.

¹ Petit affluent de la Seine à l'ouest de Troyes. Voir : SANDRE, Service National d'Administration des Données et de Référence sur l'Eau (2022). Bassin versant topographique – Topage 2022, code 03B000002150457853. Eaufrance / data.eaufrance.fr.

Entre le XIV^e et le XVI^e siècle, le Bras Supérieur de la rivière alimentait seize canaux (achevés dans les années 1560) qui soutenaient les industries locales liées à l'eau, telles que les tanneries, les papeteries traditionnelles, les blanchisseries, les bonneteries, et fournissaient des services tels que l'assainissement et la protection contre les incendies (Fatoux, 1995 ; Corvol, 1997). Ces utilisations internes du fleuve, comme les industries dépendantes de l'eau, sont entrées en conflit avec l'industrie du flottage du bois imposée de l'extérieur, car les besoins des deux se sont accrus aux XVII^e et XVIII^e siècles.

1.2. Le flottage du bois et la résistance locale (années 1640-1790)

Le flottage du bois consiste à transporter de grandes quantités de bois de toutes tailles (grumes, billes, troncs entiers), soit en vrac (à bûches perdues), soit attachées ensemble en radeaux (trains de bois) sur les voies maritimes ou, dans le cas présent, fluviales (Jacob-Rousseau *et al.*, 2020). Le flottage organisé à grande échelle sur la Seine vers Paris s'est développé au début du XVI^e siècle, principalement à partir du bassin de l'Yonne et du Morvan. Le flottage a atteint son apogée dans les années 1780 (Jacob-Rousseau *et al.*, 2020), les deux tiers du bois consommé par la capitale arrivant par flottage. Une carte hydrographique du bassin de la Seine datant de 1828 (Fig. 3) illustre l'organisation à grande échelle de cette industrie pour répondre aux besoins énergétiques, industriels et de construction de Paris.



Figure 3. Carte hydrographique du bassin de la Seine, avec indication précise des canaux et des fleuves navigables et flottables qui alimentent Paris, 1828. Légende : cercle blanc — bureau d'octroi de la navigation, cercle noir — lieux navigables, cercle bleu — flottage à bois perdu, triangle bleu — flottage en train de bois à brûler, carré bleu — flottage en train de sciage. Illustration : Sliwinska, 2025 ; Carte : AN/F/14/10078/1/68.

À Troyes, le flottage du bois à petite échelle remonte au début du XVI^e siècle, lorsque la ville obtint le statut de « ville d'arrêt » (désignation officielle comme halte pour le flottage du bois)² et bénéficia des recettes fiscales et de l'influence sur le commerce fluvial. Cependant, au milieu du XVII^e siècle, le tronçon de la Seine traversant Troyes s'était transformé, le flottage du bois servant de catalyseur clé pour placer le fleuve au centre d'un conflit entre les priorités économiques de Paris et les intérêts économiques concurrents de Troyes. Cette transformation s'est produite dans un contexte de croissance démographique dans la capitale. La population de Paris a doublé au milieu du XVII^e siècle, puis à nouveau à la fin du XVIII^e siècle (Belhoste, 1991). Elle a ensuite connu une augmentation significative, passant de 600 000 à 800 000 habitants à la fin du XVIII^e siècle, suivie d'une augmentation rapide pour atteindre près de 2,5 millions d'habitants à la fin du XIX^e siècle (EHSS – Cassini, s.d.). Cette croissance s'est traduite par une augmentation de la consommation de bois de chauffage, qui est passée d'environ 315 000 stères (315 000 m³) — le *stère* est une unité de volume du système métrique original qui équivaut à un mètre cube — dans la seconde moitié du XVI^e siècle à 1 500 000 stères (1 500 000 m³) à la fin de l'Ancien Régime en 1789 (Boissière, 1991 ; Fig. 4), suivie d'une hausse des prix du bois de chauffage et d'une pénurie de bois à la fin du XVIII^e siècle (Boissière, 1983 ; Kim et Barles, 2012 ; Keyser, 2017 ; Garrioch, 2022). Il convient également de noter qu'outre la croissance démographique, les hivers particulièrement rigoureux entre la fin du XVII^e siècle et tout au long du XVIII^e siècle en Europe occidentale ont très probablement contribué à l'augmentation de la consommation (Le Roy Ladurie *et al.*, 2017), tout comme la demande accrue de luxe et de confort thermique parmi l'aristocratie (Kim et Barles, 2012).

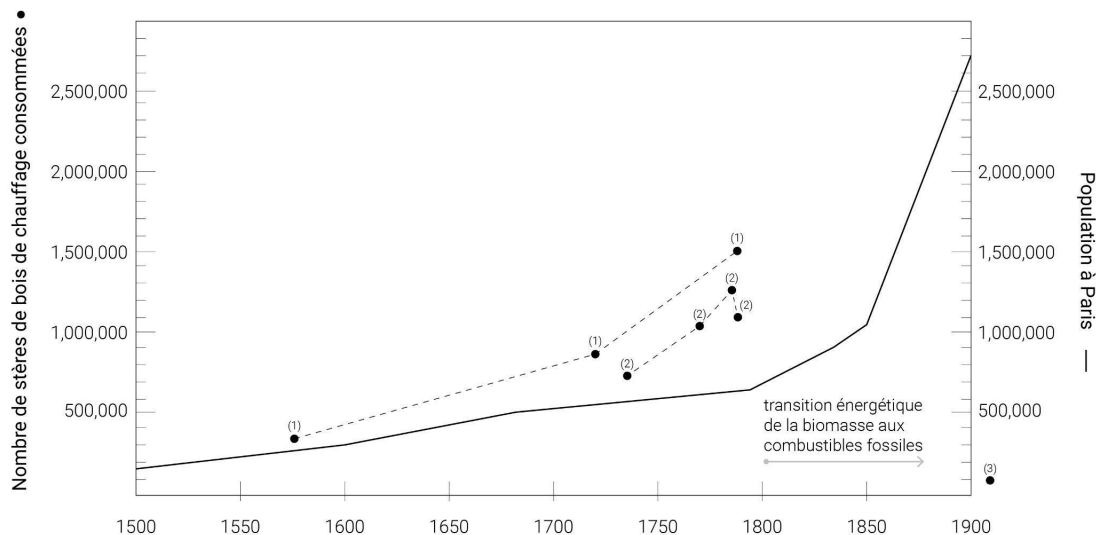


Figure 4. Consommation de bois de chauffage par rapport à la population à Paris entre le XVI^e et le XIX^e siècle. Illustration : Sliwinska, 2025 d'après Boissière, 1991 (1) ; Simonin, 2006 (2), et Langoureau, 2016 (3) pour les données sur la consommation ; et EHSS – Cassini, s.d. et contributeurs Wikipédia (2025, 9 mai) pour les données sur la population.

En raison du manque de bois local (Gautier, 2023), Paris a étendu sa zone d'approvisionnement à l'ensemble du bassin de la Seine. Afin de gérer la concurrence pour les ressources et d'assurer une livraison efficace, la ville a créé des zones d'approvisionnement désignées, une pratique courante pour les grandes villes et les industries (hauts fourneaux, forges, verreries, usines de tuiles, salines, etc. ; Gautier, 2023), et a entrepris des projets d'ingénierie hydraulique afin d'adapter les fleuves à la navigation et de minimiser les pertes pendant le long trajet (Kim et Barles, 2012).

Cela impliquait également une gestion plus étroite de l'ensemble du bassin fluvial. Avec le soutien des autorités nationales et locales, une société commerciale privée, la Compagnie des Marchands de bois flotté pour l'approvisionnement de Paris, fut créée en 1640. Cette société gère la collecte, l'organisation et le transport fluvial du bois de chauffage vers la capitale jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Ce système a modifié la dynamique de contrôle du fleuve, et des villes comme Troyes ont été contraintes de répondre de plus en plus aux demandes d'approvisionnement de la capitale.

² La nécessité de retirer les grumes de l'eau pour les aérer et les trier imposait souvent des arrêts. Cela pouvait entraîner des conflits liés à l'occupation des berges, et il arrivait parfois que du bois soit volé.

En effet, le contrôle des zones d'approvisionnement de Paris était de plus en plus strict et centralisé, en particulier sous Louis XIV et les politiques économiques de Colbert (Keyser, 2017), notamment l'Ordonnance des Eaux et Forêts de 1669, qui réglementait la gestion, la protection et l'utilisation des forêts et des cours d'eau, et la loi de 1672 concernant Paris afin de répondre à la demande de la capitale et au besoin perçu de réaffirmer l'autorité de l'État et d'améliorer ses finances (Keyser, 2017). Le commerce du bois était strictement réglementé et contrôlé par la capitale, qui jouissait d'une « influence extraterritoriale » (Barles, 2021). Jusqu'en 1790, Paris avait un pouvoir réglementaire sur les forêts bordant les rivières qui contribuaient à l'approvisionnement de la ville (Gautier, 2023). Cette autorité a incité des marchands de bois locaux à se créer, comme la Compagnie de la Haute-Yonne en 1763, qui souhaitait échapper à la supervision des échevins parisiens (Langoureau, 2016), ou, comme dans le cas de Troyes, a déclenché une série de conflits (1640-1650 ; 1720-1730 ; 1780-1790) (Chevallier, 1991-1992 a et b).

Tout au long de l'histoire de ces conflits, plusieurs arguments ont été avancés par le conseil municipal de Troyes, les élites et les industries locales pour s'opposer au flottage du bois sur la Seine à Troyes. Ils ont invoqué des préoccupations telles que le manque d'espace pour stocker les grumes ou le besoin de main-d'œuvre supplémentaire que la ville ne souhaitait pas accueillir. Cependant, au fil du temps, deux arguments principaux se sont dégagés, tous deux centrés sur le fleuve lui-même, chacun soulignant sa valeur différente pour la ville en fonction de la phase du conflit.

Tout d'abord, l'argument de la coloration de l'eau due aux tanins libérés par les grumes trempées a été utilisé, car cela aurait eu un impact négatif sur l'industrie du blanchiment des toiles, très prospère à Troyes. L'eau qui coulait dans le Bras Supérieur et le Bras Inférieur, passant par les prairies situées à l'extérieur des remparts sud-est de la ville, a fait des blanchisseries de Troyes les meilleures du royaume grâce à sa pureté (Fatoux, 1995). Alors qu'à la fin du XVIIIe siècle, Troyes s'est tournée vers des procédés chimiques pour le blanchiment, Corvol (1997) suggère que les élites de Troyes ont utilisé cet argument pour obtenir le soutien du public tout en poursuivant leurs intérêts économiques. Malgré une augmentation de la consommation de bois de chauffage au XVIIIe siècle, la zone d'approvisionnement est restée relativement inchangée, avec une moyenne de 200 km (Kim et Barles, 2012). Cela s'est traduit par une concurrence accrue pour les ressources. En effet, les besoins en ressources de la capitale ont même suscité des craintes et entraîné des changements à long terme dans l'ensemble du paysage rural de l'Aube, tels que la transformation des pâturages en forêt (verdissement des savarts³ ; Corvol, 1997) et la surexploitation des bois.

Dans ce contexte, selon Corvol (1997), les autorités locales de Troyes ont officiellement invoqué le préjudice causé à leurs industries textiles et de blanchiment pour justifier leur résistance. Cependant, cela reflétait en réalité une volonté de préserver le contrôle local sur les ressources forestières et de limiter l'influence croissante de Paris. Cela ne signifie toutefois pas que la contamination n'existait pas, car elle est effectivement attestée au milieu du XVIIIe siècle (Jacob-Rousseau *et al.*, 2020), tout comme le fait qu'à la fin du même siècle, les blanchisseries faisaient vivre plus de la moitié de la population de la ville (Fatoux, 1995) et étaient donc devenues cruciales sur le plan économique. Les ateliers de tannage, situés en aval des ateliers de blanchiment, auraient également pollué la rivière avec du tanin. Corvol (1997) note que d'autres sources, telles que les papeteries, ont également contribué à la pollution, mais celles-ci étaient moins visibles. La population défendait l'idée de la pureté de l'eau, même si d'autres polluants étaient présents, et comme les processus chimiques n'étaient pas encore bien compris, c'est l'apparence d'une eau « propre » qui a été associée à la qualité de l'industrie. Cette crainte a été utilisée pour rallier le soutien du public contre le flottage du bois, alors que les valeurs qui motivaient la résistance étaient principalement économiques.

Deuxièmement, à partir des années 1720, Troyes ne considérait plus le flottage du bois via son réseau de canaux comme seulement une menace existentielle pour son économie, mais aussi comme une menace croissante pour ses infrastructures hydrauliques, notamment en raison des dommages causés aux ponts en bois, aux moulins et aux canaux soigneusement entretenus (Fatoux, 1995), auxquels s'ajoutaient les craintes d'inondations causées par les embâcles. Corvol (1997) souligne que les autorités de Troyes ont fortement mis l'accent sur leur système hydraulique historique et complexe, utilisant ce que l'on pourrait appeler *de facto* le patrimoine hydraulique de la ville comme argument moral contre ce que l'État cherchait à leur imposer. En fait, dès les années 1620 et 1630, le flottage du bois causait des dommages aux moulins locaux, provoquant des tensions avec le chapitre de St-Pierre (Société académique de l'Aube, 1991). Au cours des années suivantes, les religieuses de Foissy (à l'est de Troyes) ont intenté une action en justice contre les marchands de bois, ce qui a entraîné la suspension des activités de flottage (Chevallier, 1991-1992 a). Ces conflits ne reprirent qu'aux alentours de 1726.

³ Nom, en Champagne, des terres crayeuses pauvres. Définition du Littré

Dans les années 1720, l'intendant de Champagne et de Bourgogne proposa une séparation fonctionnelle de l'utilisation des cours d'eau. Il fut proposé que la Seine soit principalement utilisée pour la navigation et l'Armançon (un affluent de l'Yonne) pour le flottage du bois afin d'approvisionner Paris, sans nuire ni polluer les voies navigables de Troyes. Une proposition similaire avait déjà été faite en 1665 (Fatoux, 1995). Cependant, la décision royale autorisa la poursuite du flottage sur la Seine, car la demande en bois de chauffage dans la capitale continuait de croître. La population de Troyes fut mécontente de la décision de l'État de donner la priorité aux besoins de la capitale. Parmi les différentes options envisagées pour le partage de l'utilisation du fleuve entre les marchands et les industries locales et régionales figuraient la construction d'une structure visant à séparer physiquement le débit d'eau entre les industries du flottage et du textile, ainsi qu'un calendrier de débit réglementé afin de restreindre l'utilisation du fleuve pour le flottage. Le concept de division de l'utilisation du fleuve en fonction du temps reste une solution pertinente. Il est intéressant de noter qu'un port moderne, le Port de Javel Bas à Paris, qui servait principalement de quai de réception et de déchargement pour le bois de chauffage et d'autres matériaux en vrac au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, fonctionne toujours de manière similaire. Après sa rénovation en 2024, le site utilise un calendrier pour accueillir à la fois des utilisations industrielles et de loisirs.

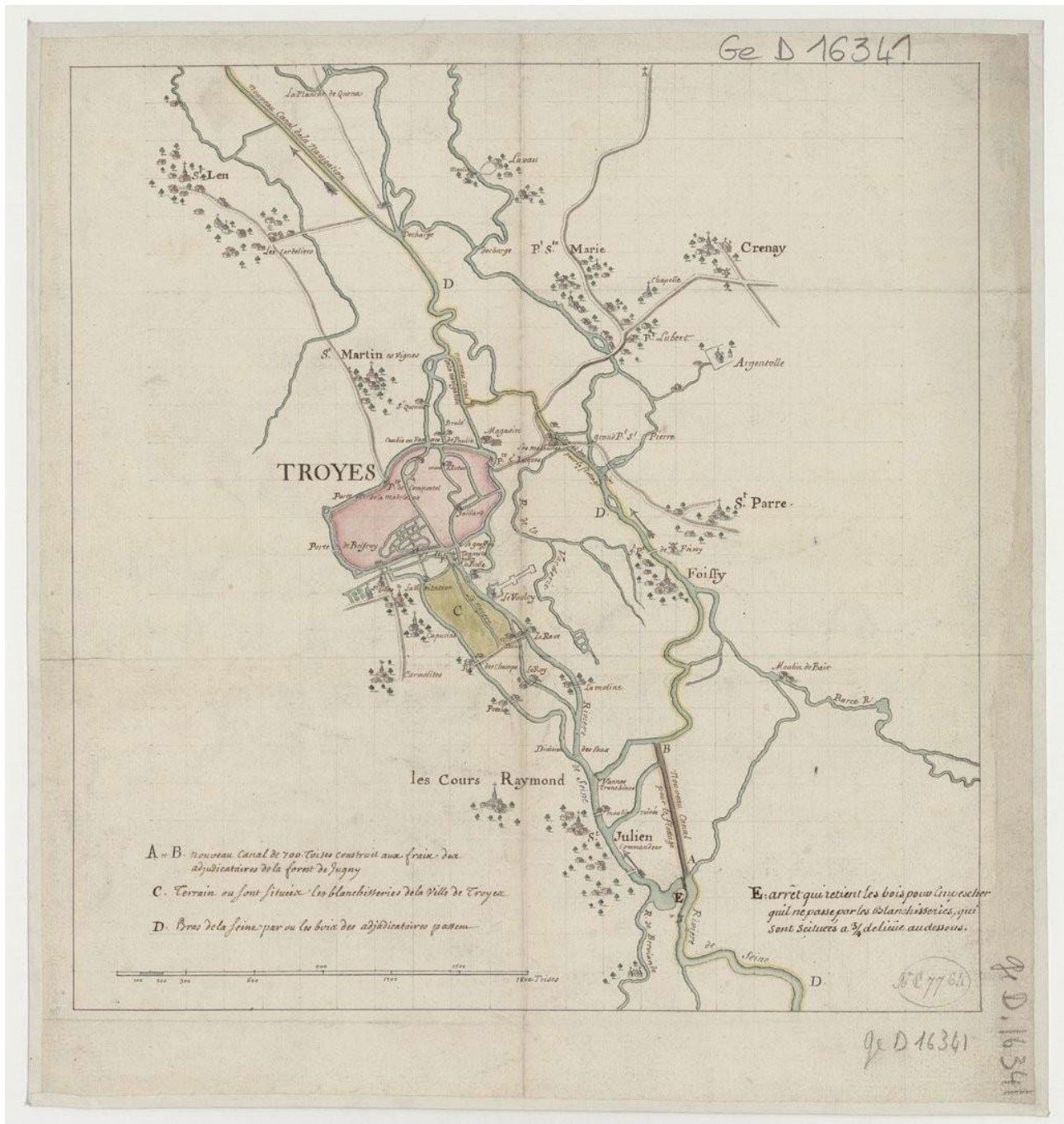
Néanmoins, dans le cas de Troyes, la proposition de calendrier a été rejetée, car elle ne répondait pas entièrement aux préoccupations concernant les dommages causés aux canaux, qui avaient déjà été affectés par les bateaux. Finalement, en 1723, un décret royal a ordonné la construction d'un nouveau canal à près de 2 km en amont de la ville : *le Nouveau Canal pour le flottage* (Fig. 5 ; Chevallier, 1991-1992 b). Il fut construit en 1733 par les adjudicataires (ou concessionnaires) de Jugny,⁴ avec une écluse fermée, afin de séparer définitivement les deux « types » d'eau et leurs utilisations : l'eau pour le flottage du bois et l'eau pour les ateliers de blanchiment et de lavage. Le flottage du bois était donc exclu intra-muros entre les moulins du Pétal (1,7 kilomètre en amont) et de Tauxelles (800 mètres en aval ; Corvol, 1995).

Persistant jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le conflit a évolué lorsque l'industrie du blanchiment de Troyes, confrontée à la concurrence étrangère, a commencé à se tourner vers la bonneterie. La croissance rapide de cette nouvelle industrie est également entrée en conflit avec le flottage du bois, ravivant l'opposition entre les besoins en bois de Paris et les exigences locales en matière d'eau propre et de transport fluvial fiable des matériaux (Corvol, 1997).

À partir de la Révolution, le flottage du bois allait progressivement perdre la fonction qu'il avait entre 1723 et 1789 (Chevallier, 1991-1992 b). Après une interruption de seize ans à partir de 1791 (Corvol, 1997), l'interdiction légale prit fin avec le lancement du projet du canal de la Haute-Seine sous Napoléon I^{er}, un projet qui, bien qu'abandonné en 1814, marqua la première tentative d'infrastructure moderne pour remplacer le flottage traditionnel (Willox, 2004). Cependant, le flottage commercial à grande échelle avait déjà disparu à Troyes dans les années 1820. Sa disparition était liée au transport ferroviaire commençant à supplanter les voies navigables dans la seconde moitié du XIX^e siècle et au passage au charbon. Parallèlement, les travaux du canal de la Haute-Seine furent relancés et achevés dans les années 1840 (Willox, 2004). Censé remplacer la navigation saisonnière et peu fiable sur le fleuve naturel pour le transport des marchandises, il n'a finalement jamais joué ce rôle, surnommé le « canal sans eau », car non étanche. De plus la continuité avec Paris n'était pas assurée, les bateaux ne pouvant pas franchir le tronçon largement impraticable de la Bassée (Fontaine, 1898).

Bien qu'ils ne soient pas au cœur des controverses sur le flottage du bois, ces efforts reflètent la dynamique plus large d'un « territoire servant » et d'un « territoire servi », dans laquelle les voies navigables locales ont été repensées pour répondre aux besoins de l'État et des villes. Cette dynamique s'est poursuivie jusqu'au XX^e siècle.

⁴ Il s'agit ici de la forêt de Jugny, une grande forêt située dans la région de Bourgogne, non loin de Troyes. Cette forêt était une source importante de bois d'œuvre.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 5. Carte de Troyes (en rouge) et des environs dans l'Aube, 1750. Le nouveau canal pour le flottage du bois est indiqué par les lettres E et B. Carte : <https://gallica.bnf.fr/> / Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-16341.

1.3. Mesures anti-inondations dans la Forêt d'Orient, Aube (années 1960)

De nouvelles tensions entre l'Aube, y compris Troyes, et Paris ont émergé au XXe siècle au sujet de la gestion de la Seine. La crue de la Seine de 1910, provoquée par des pluies prolongées, a entraîné un débordement du fleuve (8,62 mètres à l'échelle du pont d'Austerlitz), dévastant une grande partie de Paris. Cet événement a conduit à la mise en place d'un système permanent de surveillance et de régulation des crues. L'une des premières initiatives à grande échelle proposait la répartition de 23 bassins de rétention dans les vallées de la Marne, de l'Aube et de l'Yonne, afin « d'empêcher le fleuve d'entrer dans Paris » (*La Tribune de l'Aube*, 28 déc. 1923), tout en favorisant la récupération de l'énergie hydraulique et l'approvisionnement en eau potable de la région parisienne (Villion, 1997). La proposition a été soumise en 1920 par Henry Chabal, ingénieur parisien au ministère des Travaux publics. La première phase du projet visait des points clés le long

de la Seine et de ses affluents, notamment Vitry-le-François sur la Marne, Château-Chinon sur l'Yonne, et Bar-sur-Seine, Vendoeuvre et Troyes sur la Seine (*La Tribune de l'Aube*, 28 déc. 1923).

Dans l'Aube-Troyes, cela impliquait la construction d'un barrage-réservoir à environ 20 kilomètres au nord-est de la ville, sur le site de la Forêt du Grand Orient, qui serait alimenté par un détournement de la Seine provenant de Bar-sur-Seine (*Paris-Presse, l'Intransigeant*, 1924). En fait, dès les années 1910, Chabal avait identifié la région de Géraudot-Mesnil-Saint-Père-Lusigny-sur-Barse comme un site propice à la construction d'un réservoir, principalement en raison de la présence de plusieurs étangs existants (Fig. 6).

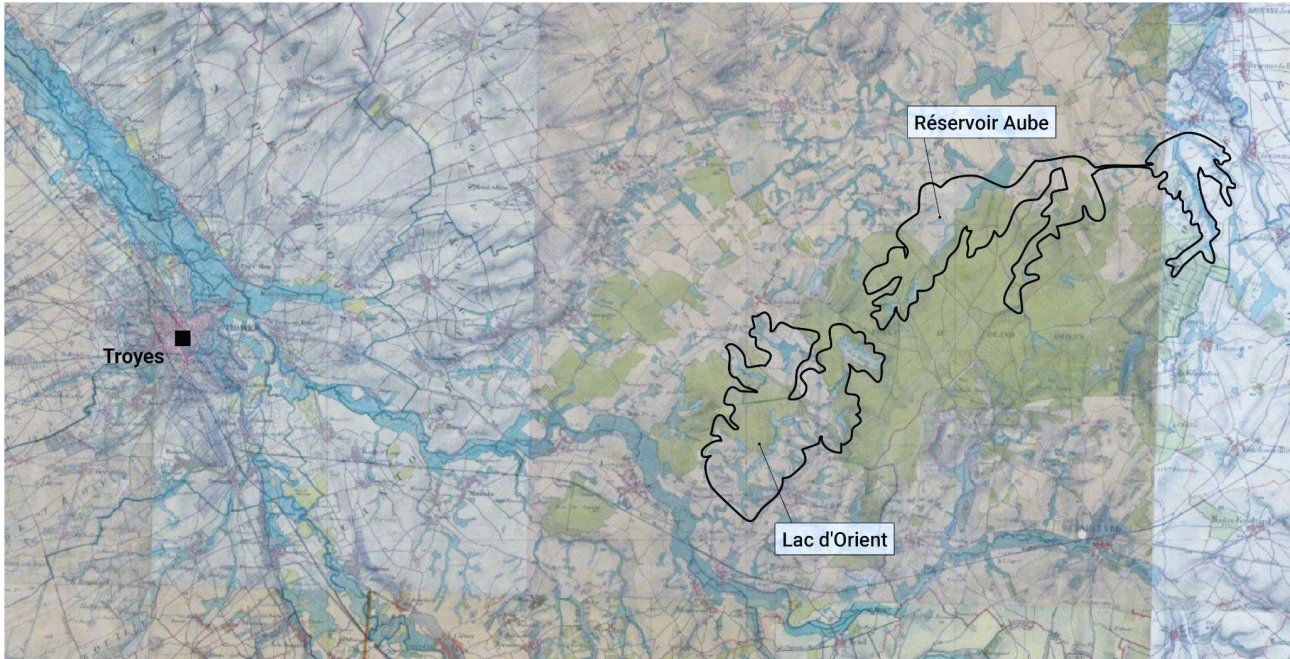


Figure 6. Fragment de la Carte de l'état-major, 1820-1866, montrant la Forêt du Grand Orient (en vert) et les étangs environnants. Les étangs apparaissent également sur la Carte de Cassini datant du milieu du XVIIIe siècle, où ils semblent réguler le débit de la rivière, potentiellement pour la pêche ou pour alimenter des moulins. Illustration : Sliwinska, 2025, superposé sur la carte trouvée sur <https://www.geoportail.gouv.fr/>.

Bien que Troyes soit située sur une plaine alluviale inondable et ait historiquement souffert d'inondations (Aube Conseil général, 1910 ; DREAL Grand Est., 2013), notamment celle de 1910 (Fig. 7), la proposition de Chabal s'est heurtée à une forte opposition de la part de l'Aube et en particulier de Troyes, qui ont invoqué : (1) l'absence d'analyse technique et d'évaluation de l'utilité publique, avec des conséquences économiques et environnementales potentielles — expropriation de terres, destruction de forêts économiquement essentielles pour les communautés voisines, assèchement et inondation des prairies de la vallée de la Barse entraînant leur abandon, pression sur le système agricole et perturbation du climat local, sans laisser suffisamment de temps pour alerter les communautés et les industries concernées ; (2) la charge financière — il était proposé de répartir le coût entre la ville de Paris, le département de la Seine⁵ (qui englobait Paris et sa banlieue) et d'autres zones voisines ; (3) les risques potentiels pour la sécurité de Troyes en cas de dysfonctionnement de la structure — ici, en citant que « les responsables à Paris, protégés des effets immédiats, ne tenaient pas compte du danger pour Troyes » (*La Tribune de l'Aube*, 1930 a et b ; *Le Petit Troyen*, 1930).

Les autorités locales et les communautés ont mobilisé une opposition généralisée, notamment par le biais de pétitions, de protestations officielles des agriculteurs de la région, de la Chambre d'agriculture, de la Banque de Crédit Agricole, de la Chambre de commerce de Troyes, de représentants légaux, de coopératives locales et d'un syndicat dédié à la défense des terres agricoles (au total 600 personnes ; *La Tribune de l'Aube*, 1930b). Un syndicat de défense a été créé afin d'empêcher « la destruction de ce patrimoine [les terres locales] au profit de la capitale », dans l'espoir de faire pression sur la capitale pour qu'il déplace le projet de réservoir vers des zones moins habitées et moins intéressantes sur le plan économique (*La Tribune de l'Aube*, 1930b).

⁵ Le département de la Seine était une ancienne région administrative française qui comprenait la ville de Paris et 80 communes de sa banlieue immédiate, notamment Saint-Denis, Boulogne-Billancourt, Montreuil et Vanves, jusqu'à ce qu'il soit divisé en quatre départements en 1968.

En effet, le projet fut abandonné jusqu'en 1955, date à laquelle une nouvelle inondation majeure relança les efforts visant à coordonner le système de contrôle des crues grâce à la construction de plusieurs grands réservoirs, dont celui proposé sur le site forestier du Grand Orient (1959-1966) et le réservoir adjacent de l'Aube, regroupés sous le nom de « réservoirs Seine-Aube » (*Paris-Presse, l'Intransigeant*, 1951). Bien que la réaction initiale ait fait écho à un sentiment historiquement négatif à l'égard des intérêts parisiens (*L'Écho nogentais*, 1952), une série de réunions, des promesses d'indemnisation et une prise de conscience croissante des avantages mutuels du projet, notamment la protection contre les inondations pour Troyes, ont finalement permis d'obtenir le soutien du département en 1956. Cependant, des protestations localisées continuèrent à retarder la construction du réservoir de l'Aube, qui fut finalement achevé entre 1983 et 1990.

Le barrage-réservoir de Chabal, dans l'Aube, appartient à l'Institution interdépartementale des barrages-réservoirs du bassin de la Seine, un organisme créé en 1969 et géré conjointement par Paris et les départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne (Loiseau, 1984). Cependant, le Conseil général de l'Aube, qui a obtenu l'autorisation d'utiliser le réservoir à des fins touristiques et sportives, l'a rebaptisé en 1967, passant de « barrage-réservoir Seine » à « Lac de la Forêt d'Orient » (en abrégé Lac d'Orient), afin de lui donner un nom plus « poétique » et chargé d'histoire que celui utilisé par l'administration parisienne et d'éviter la perpétuation du nom restrictif de « Lac de Lusigny » (Loiseau, 1984). Cela a permis de changer le discours, passant d'un projet d'ingénierie imposé de l'extérieur et dont les résultats étaient historiquement contestés dans le contexte local, à la mise en avant de sa valeur locale en tant que nouveau site de loisirs (Fig. 8).

Aujourd'hui, le réservoir réduit le risque d'inondation, mais ne l'élimine pas (DREAL Grand Est, 2013) et, en mai 2013, le Lac d'Orient a atteint une capacité quasi maximale, et plusieurs communes en aval, notamment des zones proches de Troyes, ont été touchées par des inondations.



Figure 7. Inondations à Paris — Rue de la Pépinière (haut) et à Troyes — Place de la Préfecture (bas) en 1910. Photos : <https://www.parismuseescollections.paris.fr/> et <https://cartorum.fr/>, domaine public.



Figure 8. Lac d'Orient, Mesnil Saint-Père, avec des pontons pour bateaux de plaisance et une promenade à l'arrière. Le niveau d'eau du lac sur la photo a été abaissé pour permettre la rénovation des digues du lac d'Orient. Photo : Sliwinska, octobre 2025.

1.4. La Seine, arène hydrosociale où s'affrontent des valeurs contradictoires liées au fleuve

La Seine a fourni plusieurs services à Troyes et à l'Aube, qui ont coexisté et évolué, comme le résume la figure 9. Au fil du temps, certains d'entre eux sont entrés en conflit, comme dans les deux cas décrits ci-dessus. La Seine était au cœur de ces tensions et a servi de point de convergence pour la résistance et d'outil ou d'argument pour faire avancer les priorités principalement économiques de Troyes en conflit avec les motivations de l'État et, par conséquent, l'utilisation envisagée de la rivière. Au cours de ce processus, le fleuve a été modifié sur le plan spatial et de nouvelles solutions de gestion ont été proposées.

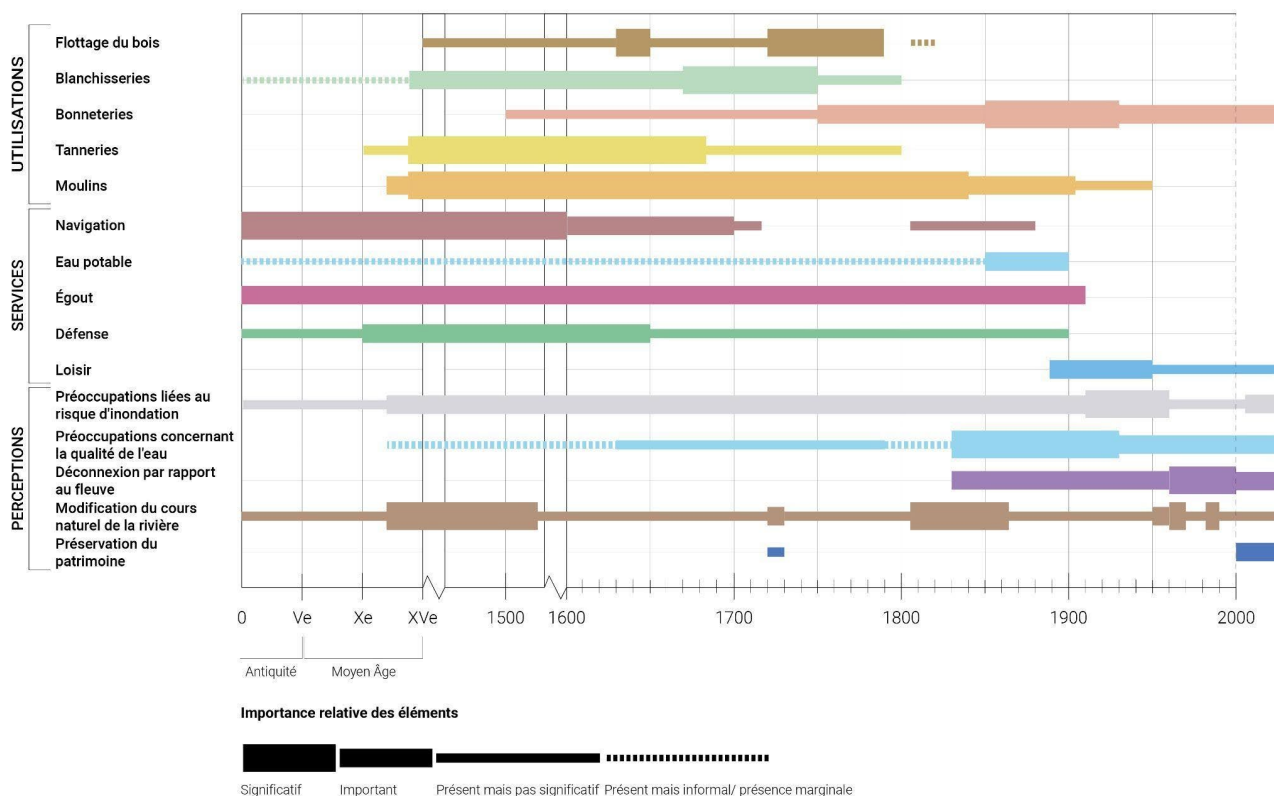


Figure 9. Résumé illustratif des principales utilisations, services et perceptions de la Seine à Aube-Troyes, de l'Antiquité à nos jours. Illustration : Sliwinska, 2025.

L'eau et la société se co-produisent dans un cycle hydrosocial (Linton et Budds, 2014) et les « valeurs fluviales » sont les motifs qui animent cette co-production. Le conflit autour du flottage du bois représentait une concurrence directe entre Paris et Troyes pour les ressources. Parallèlement, les tensions autour des

mesures de contrôle des inondations ont créé une dynamique plus complexe qui a révélé une résistance aux solutions imposées de l'extérieur, même lorsque des problèmes communs étaient traités, et plus largement sur la manière dont la périphérie servait la capitale alors que sa propre croissance économique était potentiellement limitée et supportait des coûts réels ou perçus pour protéger la ville de Paris des inondations. Ensemble, ces exemples illustrent différentes perceptions du fleuve. Pour l'État, le fleuve était considéré dans les deux cas comme un système fonctionnel permettant de satisfaire les besoins d'expansion de la capitale. En ce sens, il était déconnecté du contexte social, économique et culturel local. C'est ce décalage entre les « valeurs fluviales » qui a structuré deux siècles de conflit. Aujourd'hui encore, un même réseau fluvial continue d'être perçu différemment selon les localités, par exemple comme un corridor technique en aval, mais comme un site du patrimoine culturel à Paris.

2. L'axe de la Seine

L'axe de la Seine, corridor économique et de transport reliant Paris à la mer à travers les régions Île-de-France et Normandie, présente une dynamique contrastée de l'influence parisienne, où la transformation fluviale menée par l'État au service de la capitale a abouti à une intégration asymétrique plutôt qu'à une résistance systémique. Contrairement à l'Aube-Troyes, l'axe de la Seine s'est historiquement développé comme un corridor commercial où, entre le XIXe et le XXe siècle, les opportunités de développement local étaient directement et indirectement liées à la facilitation des échanges entre la capitale et les marchés locaux, ainsi qu'internationaux.

Malgré la construction du canal de la Marne au Rhin (1838-1853), qui reliait les routes commerciales allemandes et le port de Strasbourg au bassin de la Seine et connectait les zones de production de charbon et de métal aux marchés principalement parisiens (Billen *et al.*, 2009), les échanges de marchandises via les cours supérieurs du bassin se faisaient principalement à l'intérieur du pays. En revanche, le corridor entre les villes actuelles de Paris, Rouen et Le Havre a servi de voie commerciale essentielle depuis le néolithique et a favorisé la croissance de Paris et, par son intermédiaire, l'essor du royaume de France (du IXe au XVIIIe siècle), puis de l'État français moderne (après 1789). À partir du XVIIe siècle, son rôle s'est orienté vers l'approvisionnement principalement (mais pas exclusivement) de la capitale en marchandises internationales et coloniales. « Paris, Rouen, Le Havre, sont une seule et même ville dont la Seine est la rue principale » (Napoléon Bonaparte, dans Brennetot, 2019).

2.1. Utilisations historiques de l'actuel axe de la Seine

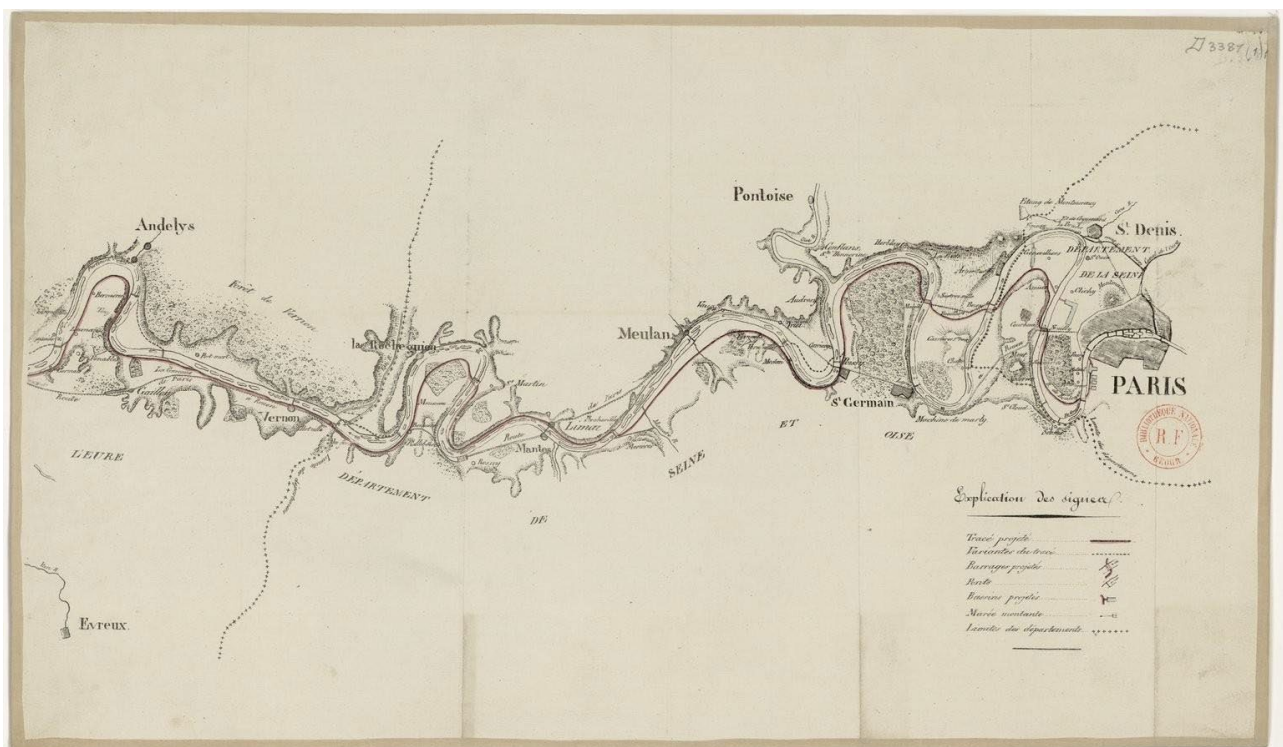
Le tronçon parisien de la Seine a historiquement rempli deux fonctions essentielles : celle de porte maritime et celle de source d'énergie et de ressources. Depuis l'Antiquité, Rotomagus (aujourd'hui Rouen) a été un port important, en particulier au Moyen Âge, lorsqu'il reliait Paris aux marchés anglais et nord-européens pour l'exportation de vin et l'importation de laine (Brennetot, 2019). En 1517, le port en eau profonde du Havre a été construit, ouvrant la région au commerce transatlantique, tandis que Rouen servait de plaque tournante pour le transbordement avant que les marchandises coloniales telles que le sucre, le café et le coton ne soient transformées et expédiées vers Paris en amont (Grellet et Bonnel, 1952). Depuis le XVIIe siècle, la croissance de la capitale a alimenté l'intensification des échanges commerciaux entre Paris et la Normandie, ce qui a transformé la structure productive de la région et intégré davantage la vallée de la Seine sur le plan économique (Brennetot, 2019). Ce système commercial peut être considéré comme le début d'un corridor économique beaucoup plus complexe qui s'est développé aux XIXe et XXe siècles.

À partir du XIIIe siècle au moins, l'utilisation des moulins à eau s'est généralisée, par exemple à Rouen, où ils alimentaient les moulins à textile et à grains (Brennetot, 2019). La Seine favorisait également la pêche de subsistance et professionnelle, ainsi que le pâturage saisonnier sur ses îles et ses plaines inondables (Lestel, 2021). Plusieurs activités de loisirs, telles que la natation et d'autres sports nautiques, étaient également pratiquées. Cependant, elles ont connu un déclin drastique au XXe siècle en raison de la détérioration de la qualité de l'eau, des dangers liés à la navigation et du bétonnage des berges pour la construction d'autoroutes urbaines (Lestel *et al.*, 2023).

Au cours des 200 dernières années, le fleuve, en particulier sur la Seine aval, a été fortement modifié, afin d'améliorer la navigation. Depuis lors, il est principalement défini par son rôle de corridor industriel et fluvial, un fleuve hautement aménagé (GIP Seine-Aval, 2010 ; Lestel *et al.*, 2020).

2.2. L'intégration du corridor économique (à partir du XIXe siècle)

Au début des années 1800, Paris s'était agrandie en termes d'espace, de population et d'industrie. Le transport de volumes plus importants de marchandises industrielles et quotidiennes nécessitait que la capitale puisse accueillir des navires plus grands. Cela était entravé par les caractéristiques naturelles du fleuve. La navigation sur la Seine était en effet difficile en raison des changements fréquents de son lit et de ses berges, de l'envasement régulier des chenaux et des bassins, et des variations des courants (GIP Seine-Aval, 2010), qui modifiaient souvent la profondeur du fleuve. Les eaux peu profondes de la Seine, les bancs de sables mouvants et les plus de 400 îles entre la mer et Paris nécessitaient des bateaux légèrement chargés et une logistique complexe pour naviguer (GIP Seine-Aval, 2010). Les grandes cargaisons internationales s'arrêtaient au Havre et étaient transférées sur des bateaux plus petits, souvent avec un deuxième transbordement à Rouen, avant d'atteindre Paris. La navigation fluviale était encore entravée par des obstacles réglementaires tels que les péages, les droits d'entretien des voies navigables ou d'escale dans certains ports, et les restrictions de passage sous les ponts (Brennetot, 2019), qui augmentaient le risque global, le temps et le coût du transport. L'ambition de transformer Paris en port maritime (ArchiSEINE, s.d.) a donné lieu à plusieurs projets (voir exemple à la figure 10), qui remontent au XVIIIe siècle. Cependant, en raison du manque de connaissances et de ressources, aucun développement majeur n'a été réalisé avant le siècle suivant.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 10. Proposition de Charles Bérigny en 1825 pour la création d'une voie navigable à fort tirant d'eau le long de la Seine, reliant Paris à la mer. Le projet visait à transformer le fleuve en un canal capable d'accueillir de grands navires de haute mer qui pourraient accéder directement à la capitale. Il a été rejeté en raison de son coût élevé, de sa complexité technique et des craintes qu'il ne fasse concurrence à des intérêts existants, tels que les projets de développement ferroviaire. Carte : Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE D-3381.

Entre 1830 et 1840, l'État français, par l'intermédiaire du Corps des Ponts et Chaussées, un corps d'ingénieurs civils de l'État, a pris le contrôle technique, cartographiant les sections du fleuve et normalisant les interventions dans tout le bassin, lançant ainsi un effort majeur pour développer la gestion du transport fluvial afin de répondre aux besoins de Paris (Lestel *et al.*, 2020). Ces projets étaient principalement justifiés par la nécessité d'approvisionner Paris en céréales, en charbon, en vin et, plus tard, en exportations industrielles. Le cours du fleuve a été remodelé dans trois dimensions : (1) la profondeur par dragage, (2) la largeur par le rétrécissement des chenaux et (3) la longueur par le renforcement du lit du fleuve.

La loi de 1837 a permis la chenalisation avec des dizaines d'écluses et de vannes (Bougival, Andresy, Notre-Dame-de-la-Garonne, Poses-Amfreville-sous-les-Monts, Meulan, Martot et Suresnes), permettant un

meilleur contrôle du débit et du niveau d'eau entre Paris et Rouen, et augmentant le tirant d'eau à 3 mètres (Brennetot, 2019). Les canaux ont été rétrécis et approfondis, les berges renforcées par des digues et les plaines inondables adjacentes ont été asséchées. Entre Rouen et Tancarville, ces modifications ont transformé un fleuve sinueux composé de multiples canaux et îles en un système linéaire avec un seul canal et des berges presque entièrement artificielles (GIP Seine-Aval, 2010). Le temps de trajet jusqu'à Rouen est passé de 2 à 10 jours avant les travaux fluviaux à 8 heures dans les années 1870 (Brennetot, 2019). À la fin du XIXe siècle, le tirant d'eau avait atteint 5,5 mètres entre la mer et Rouen (Brennetot, 2019), grâce à de nouveaux travaux de dragage qui ont augmenté la profondeur des chenaux, et il a atteint environ 8 à 10 mètres au XXe siècle.

Une série de travaux ont permis d'adapter progressivement la Seine à la logistique moderne et d'unifier le territoire entre la mer et Paris le long du fleuve, autour d'un récit ou d'une vision commune axé sur le développement économique et industriel : une vision globale de la Seine. Si cette vision a été officialisée avec la création de HAROPA en 2012 et son intégration juridique en 2021 dans une entité portuaire unifiée, le corridor, ou plus précisément les interdépendances économiques qu'il a favorisées entre les petits centres urbains et les communes situées le long de la Seine par rapport à Paris, ou entre eux au service de Paris, existaient déjà auparavant, comme expliqué précédemment. Cette vision territoriale trouve donc principalement son origine dans deux processus interdépendants : (1) l'ingénierie du système fluvial visant à améliorer la connectivité et l'efficacité commerciale le long de l'axe Paris-mer à partir des années 1830, et (2) le renforcement institutionnel qui s'en est suivi grâce à des cadres réglementaires. Ceux-ci ont entraîné la segmentation et l'attribution de l'espace fluvial à des usages spécifiques, ainsi que des modifications dans les interactions entre l'homme et le fleuve.

Aujourd'hui, la vision territoriale est mise en œuvre par la « marque » Vallée de la Seine, un nom largement utilisé dans les domaines de la politique, de l'urbanisme et du développement économique. Comme le souligne le CPIER Vallée de la Seine (2015-2020), cette vision s'inscrit dans un schéma stratégique d'aménagement et de développement qui réunit les régions Île-de-France et Normandie autour d'objectifs communs. Il s'agit principalement d'un cadre à long terme axé sur le développement économique et infrastructurel (Préfecture de la Région Normandie, 2015). Cela contraste avec, par exemple, la Vallée de la Loire, le fleuve le plus long et le plus sauvage de France, où « Vallée » fait référence à la vallée fluviale naturelle et à son paysage, ce qui peut expliquer les différentes priorités de gestion dans les deux vallées fluviales. Si les actions environnementales ont bénéficié d'un financement substantiel (Préfecture de la Région Normandie, 2015 ; 30,8 millions d'euros pour l'Axe 1, p. 37), leur conception reflétait une stratégie d'écologie fonctionnelle, où la protection écologique est principalement fonctionnelle et liée à la compétitivité portuaire (résilience aux inondations, qualité de l'eau), aux revenus du tourisme (pistes cyclables), et donc liée à des résultats économiques plutôt qu'à des objectifs de conservation (pour la période 2015-2020).

2.3. Opportunités dans le nouveau corridor économique

Si l'aménagement de la Seine par l'État visait à l'origine à répondre aux besoins de Paris, il a également créé de nouvelles opportunités pour les villes et communes situées le long de ses rives, qui ont tiré parti de leur rôle de centres de transbordement et de logistique, grâce à l'amélioration des infrastructures portuaires et des liaisons de transport pour répondre aux demandes de la capitale.

Historiquement déjà cruciale pour la région, la ville de Rouen a agrandi son port au XIXe et au XXe siècle, avec notamment l'extension des quais, la construction de nouveaux docks, de grues et d'entrepôts, et la mise en place de liaisons ferroviaires, sous l'impulsion des besoins économiques, techniques et politiques de Paris et grâce à des investissements directs de l'État. Au cours de cette période, Rouen a également développé une forte industrie textile (début des années 1800) et un secteur métallurgique (milieu des années 1800), qui ont utilisé les installations portuaires et les nouvelles lignes ferroviaires mises en place à partir des années 1840. L'amélioration de la navigation a accru le trafic et l'approvisionnement des sites industriels en pleine expansion, le transport de marchandises ayant été multiplié par dix entre 1860 et 1914 (Brennetot, 2019). Après la Seconde Guerre mondiale, en particulier à partir des années 1950, le port a été modernisé pour traiter des marchandises en vrac, telles que les céréales et les minéraux, puis des marchandises conteneurisées, devenant ainsi partie intégrante du système HAROPA Seine Axis.

De nouveaux centres industriels ont également vu le jour, comme Port Jérôme. Il servait de plaque tournante pour le transbordement entre le fleuve et la mer et s'est développé à partir de la fin des années 1920 pour devenir un important complexe pétro-industriel entre Le Havre et Rouen. De même, le terminal intérieur de Limay-Porcheville, près de Mantes-la-Jolie, a directement bénéficié de l'amélioration des connexions, servant de relais pour les cargaisons maritimes à destination et en provenance de la capitale et reliant les flux intérieurs au Havre et à Rouen.

Des opportunités d'expansion se sont également présentées pour l'ensemble de la ceinture industrielle de la Basse-Seine (par exemple, Lillebonne, Caudebec-en-Caux/Rives-en-Seine, Duclair), dont le développement a été lié aux industries fluviales et à la logistique entre Rouen et Le Havre. Parallèlement, la connectivité de la région a été encore renforcée par les progrès technologiques, tels que l'extension du réseau ferroviaire reliant Paris et la Normandie à partir des années 1840, ainsi que l'introduction de la traction à vapeur à partir des années 1860.

2.4. Résistance fragmentée et changement écologique

La vallée de la Seine a connu une transformation continue depuis le milieu du XIX^e siècle, passant d'un paysage fluvial naturel à une zone aménagée, principalement industrielle. Ce changement a modifié l'utilisation des terres à proximité du fleuve, créant à la fois de nouveaux défis et de nouvelles opportunités, et ayant un impact sur les activités liées à l'eau.

Par exemple, jusqu'au XIX^e siècle, la faible hauteur des berges n'offrait aucune protection naturelle contre les inondations, fréquentes lors des marées hautes et des crues (GIP Seine-Aval, 2010). Cependant, la canalisation, le dragage et le drainage des plaines inondables ont réduit les zones inondées de 340 km² au milieu du XVIII^e siècle à 136 km² au début du XXI^e siècle, permettant la remise en état des terres pour l'agriculture (Brennetot, 2019) et l'industrie (voir, par exemple, Port-Jérôme, la zone industrielle de Rouen et l'embouchure de l'estuaire). L'industrialisation et l'urbanisation ont généré une pollution de l'eau et des sols. Jusqu'aux années 1960 (avec la première grande loi nationale réglementant la pollution de l'eau et les rejets industriels – « Loi sur l'eau » de 1964 (J.O., 1964)), il y avait peu de réglementation sur la pollution de l'eau et les rejets d'eaux usées industrielles étaient dilués en étant rejetés au centre du courant du fleuve, en s'appuyant sur le courant pour la dilution plutôt que sur le traitement (voir Freycinet, années 1870).

La pollution a eu un impact significatif sur la population piscicole : la première pollution par les hydrocarbures en 1888 a causé d'importants dégâts à la pêche (Chaïb, 2018), ce qui, conjugué aux mesures réglementaires prises en réponse à l'augmentation du trafic fluvial, a considérablement réduit la zone de pêche, le chenal principal étant réservé à la navigation (Lestel, 2021). Depuis les années 1860, la pêche était interdite (loi du 31 mai 1865) à moins de 30 mètres, puis 100 mètres (J.O., 1905) en amont et en aval des ouvrages de navigation. De plus, l'approfondissement du fleuve, qui a entraîné la disparition des berges en pente douce, a eu un impact sur la pêche, en particulier à partir des années 1920 (Chaïb, 2018), 80 % des berges entre Poses et Tancarville étant artificielles. Néanmoins, la pêche nocturne illégale a continué à se pratiquer.

La transformation de l'estuaire a été principalement réalisée grâce à la construction de digues et à la suppression ou au rattachement d'îles aux berges (80 % des îles situées entre Poses et l'embouchure du fleuve ont disparu depuis 1750). Cette nouvelle configuration de l'estuaire a modifié l'hydrologie et empêché la formation du mascaret, qui a disparu dans les années 1960. Auparavant, il attirait des foules de spectateurs sur les berges et était devenu une attraction touristique et de loisirs. De même, la modification de la Seine à des fins de navigation a déplacé les activités de loisirs du chenal principal du fleuve et les a reléguées vers des plans d'eau artificiels (Lestel, 2021). Il est intéressant de noter qu'à Troyes, les premières activités de loisirs, telles que la natation, qui se déroulaient dans la ville, ont également été transférées au lac de la Forêt d'Orient, initialement construit pour le bénéfice de Paris, puis adapté comme atout récréatif du département de l'Aube.

Contrairement aux conflits régionaux liés aux différentes priorités en matière de gestion fluviale dans l'Aube-Troyes (telles que le flottage du bois et les mesures de contrôle des crues), les projets d'ingénierie coordonnés à grande échelle, en aval de Paris, ont généré des conflits locaux. Avant les années 1860, le passage à Martot, entre Poses et Rouen, était dangereux pour les bateaux remontant la Seine vers Paris en raison des tourbillons et de plusieurs petites îles. En réponse, le premier barrage de Martot et un déversoir ont été construits entre 1862 et 1866 afin de stabiliser le niveau de l'eau. La suppression du barrage initial de Martot, construit dans les années 1860, lors des travaux de rectification des années 1930 (afin de remédier à la perte de temps pour la navigation causée par le barrage et d'améliorer la compétitivité de la Seine [*Le Temps*, 1923]), a artificiellement abaissé le niveau phréatique de la Seine, provoquant l'assèchement des puits sur la rive droite (comme prévu initialement à Igoville, Alizay, Le Manoir, Pîtres [*L'Industriel de Louviers*, 1939a]) et sur la rive gauche à Criquebeuf-sur-Seine (Lestel, 2021), ou jusqu'à Poses (Mairie de Martot, s.d.) ; ce qui a nécessité le déplacement en aval de l'embouchure de l'Eure (affluent de la Seine) et la construction d'un nouveau barrage (Fig. 11) à titre de mesure hydraulique compensatoire (Lestel, 2021), ainsi que la suppression ou le regroupement de certaines îles.

Cela illustre les effets des grands projets d'aménagement fluvial visant à améliorer la navigation, qui entraînent des changements hydrologiques affectant les communautés riveraines et nécessitent donc des solutions techniques plus importantes. Chaque phase des travaux a permis aux habitants de la région d'exprimer

leurs préoccupations quant aux conséquences, la pénurie d'eau étant la question la plus importante (Lestel, 2021). En 1939, le syndicat des « propriétaires et utilisateurs de puits ou de pompes » de quatre villes concernées — Poses, Le Manoir, Alizay et Igoville — a organisé une résistance officielle. La même année, la délégation a rencontré le ministre des Travaux publics pour demander une indemnisation pour les dommages causés par la destruction du premier barrage. Un journal local (*L'Industriel de Louviers*) a salué cette initiative comme un complément à la « faiblesse ou l'indifférence des pouvoirs publics » et a souligné que les responsables locaux mettaient en garde contre l'assèchement du sous-sol depuis 1924, le conflit étant en cours depuis lors (*L'Industriel de Louviers*, 1939b). La solution proposée consistait à demander au gouvernement de financer l'approfondissement des puits ou de contribuer financièrement à un nouveau système d'approvisionnement en eau (*L'Industriel de Louviers*, 1939c).



Figure 11. Vue de la Seine modifiée près de Martot, historiquement connue pour sa navigation difficile. Une série de projets d'ingénierie ont permis de créer l'île Geoffrey et l'île aux Moines, séparant un ancien bras de la Seine (à gauche) de l'Eure (à droite), qui est régulée par le nouveau barrage de Martot, comme le montre l'image. Carte postale : AD 27 8 Fi 394-11, <https://archives.eure.fr/>.

2.5. Intégration fonctionnelle de l'axe de la Seine et de ses externalités localisées

La Seine a rempli diverses fonctions et fourni de nombreux services tout au long de son cours entre Paris et la mer. La transformation de la Seine et de ses environs est un processus continu et répétitif visant à améliorer et à développer les infrastructures depuis le XIXe siècle. Si ce processus a eu des effets positifs, tels que l'augmentation de l'activité économique ou la réduction des risques d'inondation, il a également eu des effets négatifs, tels que la pollution, la modification de l'hydrologie, la perte de caractéristiques naturelles et le déclin des activités fluviales traditionnelles. Néanmoins, la résistance locale, comme on le voit à Martot, reste isolée et est directement liée aux coûts localisés de l'intégration économique menée par le gouvernement. Cela contraste fortement avec les conflits systématiques liés à la valeur du fleuve observés à Aube-Troyes un siècle plus tôt. L'impact à long terme de cette transformation répétitive est que les utilisations traditionnelles et les communautés riveraines ont été poussées à s'adapter à la nouvelle réalité du bassin, principalement par des réponses locales plutôt qu'organisées.

Conclusions

Au cours des deux ou trois derniers siècles, l'impact complexe de la capitale s'est étendu de la source à l'embouchure du fleuve (Lestel *et al.* 2023). Comme le montrent les deux études de cas — l'amont de l'Aube-

Troyes et l'aval de l'axe de la Seine — l'évolution des priorités économiques de la capitale, du milieu du XVII^e siècle à la fin du XX^e siècle, a transformé le bassin fluvial et, ce faisant, a produit divers résultats spatiaux et modifié les utilisations du fleuve. Le concept de « valeurs fluviales », tel que défini dans cette étude, fait référence aux motivations et aux priorités sous-jacentes qui guident les interactions humaines avec les systèmes fluviaux, offrant ainsi un prisme permettant de mieux comprendre ces différences. Dans l'Aube-Troyes, le conflit autour du flottage du bois et la résistance à la lutte contre les inondations ont mis en lumière des valeurs concurrentes : l'État français a donné la priorité au fleuve en tant que système fonctionnel pour le contrôle des ressources et la gestion des risques à Paris, tandis que l'Aube, et plus particulièrement Troyes, l'ont utilisé comme argument pour dissuader Paris d'exercer une « influence extraterritoriale » (Barles, 2021) et son autorité réglementaire sur les forêts en se référant aux industries locales dépendantes de l'eau et au patrimoine hydraulique et en les défendant. Le long de l'axe de la Seine, l'ingénierie fluviale menée par l'État a créé des opportunités grâce à une connectivité régionale accrue, à la création de nouvelles industries et au renforcement des industries existantes. La transformation du fleuve entre Paris et la mer, et plus particulièrement dans la partie centrale et supérieure de l'estuaire, telle qu'étudiée dans cette étude, a toutefois généré des impacts négatifs ressentis et combattus au niveau local. Des recherches supplémentaires pourraient aider à recenser d'autres cas similaires d'impacts directs et indirects de la transformation du fleuve sur les communautés locales, comme celui de Martot.

L'explication complète de ces schémas nécessite des recherches supplémentaires et est complexe, car divers facteurs entrent en jeu. Cependant, les études de cas présentées suggèrent que différents types de relations économiques avec la capitale, définis par la position géographique, l'accès aux ressources et le type d'industrie dispersée ou concentrée, par exemple dans l'Aube-Troyes, où une grande partie de la région dépendait d'une industrie similaire, auraient pu influencer la capacité locale à résister. Ainsi, deux conditions différentes ont généré deux modes de réponse différents à l'intervention de l'État dans la gestion locale des cours d'eau au service de Paris. La résistance systématique à Aube-Troyes a pris la forme d'une opposition coordonnée fondée sur des visions territoriales alternatives, qui a réussi à imposer des modifications telles que la séparation des canaux à bois et le changement symbolique de nom du « barrage-réservoir Seine » en « Lac de la Forêt d'Orient ». L'adaptation fragmentée le long de l'axe de la Seine a impliqué la contestation d'externalités plus spécifiques, telles que l'assèchement des puits à Martot.

La Seine est ainsi devenue à la fois une infrastructure matérielle et une arène politique où les valeurs et les visions concurrentes concernant l'utilisation du fleuve ont été négociées dans le cadre d'interactions continues entre l'État et les collectivités locales, dans le but de gérer le « fleuve partagé ». Bien que cette étude se limite à deux cas dans un seul bassin, elle suggère que la manière dont le centre, ou dans ce cas précis, l'État au service de Paris, se connecte, intègre ou exerce une influence sur la périphérie n'est pas seulement unidimensionnelle. Dans un contexte d'interrogations croissantes sur les droits du fleuve Seine, cela pose la question de savoir qui est légitime pour porter la voix du fleuve. Pour comprendre comment les ressources environnementales deviennent des lieux de négociation politique, il faut prêter attention non seulement aux flux matériels, mais aussi aux valeurs sous-jacentes qui guident la manière dont les différents acteurs envisagent les relations appropriées entre le territoire, les ressources et le développement sur les différents tronçons du fleuve.

Bibliographie

ArchiSEINE. (s.d.). *Paris port-de-mer : le projet de l'ingénieur Bérigny*. Université Paris Cité. Consulté le 11 août 2025 sur <https://archiseine.metis.upmc.fr/fr/node/199>.

Aube. Conseil général. (1910, 12 février). *Rapports et délibérations, Département de l'Aube, Conseil général*. Bibliothèque nationale de France. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61220790>.

Backouche, I. (2001). *La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750–1850)*. Éditions de l'EHESS.

Barles, S. (2007). Urban metabolism and river systems: An historical perspective – Paris and the Seine, 1790–1970. *Hydrology and Earth System Sciences*, 11(6), 1757–1769. <https://doi.org/10.5194/hess-11-1757-2007>.

Barles, S. (2021). *Le métabolisme de l'agglomération parisienne* (Fascicule #20 du PIREN-Seine). ARCEAU-IdF. <https://geographie-cites.cnrs.fr/wp->

content/uploads/2021/10/Metabolisme_Paris_Barles_2021.pdf.

Belhoste, J.-F. (1991). Le projet de flottage des bois d'Évreux en 1725. Dans *Le bois et la ville, du Moyen Âge au XXe siècle*, 15–30. École Normale Supérieure de Fontenay–Saint-Cloud.
https://www.persee.fr/doc/cafon_0984-9912_1991_act_9_1_910.

Bérigny, M. (1825). *Carte de la Seine, avec le tracé d'une voie navigable à grand tirant d'eau, depuis Paris jusqu'à la mer*. Bibliothèque nationale de France.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8442183d/f1.item.r=Berigny%20seine#>.

Bulletin mensuel de la Société académique de l'Aube. (1991). Bibliothèque nationale de France.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65653650/f21.item.r=flottage>.

Billen, G., S. Barles, J. Garnier, J. Rouillard, and P. Benoit (2009). The food-print of Paris: Long-term reconstruction of the nitrogen flows imported into the city from its rural hinterland. *Regional Environmental Change*, 9(1), 13–24. <https://doi.org/10.1007/s10113-008-0051-y>.

Boissière, J. (1983). La grande disette de bois à Paris des années 1783–1785. Dans C. Higounet (Ed.), *L'approvisionnement des villes*, 237–242. Presses universitaires du Midi.
<https://books.openedition.org/pumi/21887>.

Boissière, J. (1991). Marché au bois en ville, en France, à l'époque moderne : quelques remarques. *Cahiers de Fontenay*, 9, 31–49. https://www.persee.fr/doc/cafon_0984-9912_1991_act_9_1_911.

Brennetot, A. (2019). *Atlas de la vallée de la Seine : De Paris à la mer*. Éditions Autrement.

Carte de l'état-major. (1820–1866). Géoportail. <https://www.geoportail.gouv.fr/>.

Carte des environs de Troyes où sont indiqués : A.B. nouveau Canal... construit aux frais des adjudicataires de la forêt de Jugny ; C. Terrain où sont situées les blanchisseries de la Ville de Troyes ; D. Bras de la Seine par où les bois des adjudicataires passent ; E. Arrêt qui retient les bois pour empêcher qu'ils ne passent par les Blanchisseries. (1750). Bibliothèque nationale de France.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494091m.r=troyes%20flottage?rk=21459;2>.

Carte Hydrographique du Bassin de la Seine, avec l'indication particulière des Canaux et des Rivières navigables et flottables qui servent à l'approvisionnement de Paris. (1828). Archives Nationales, AN/F/14/10078/1.

Chaïb, J. (2018). *La Seine, vie et patrimoine. Seine agricole, Seine industrielle* (Tome 2). Éditions des Falaises.

Chevallier, P. (1991-1992a). Un précédent au XVIIe siècle de l'affaire du flottage des bois. Les démêlés de Louis Berthault et consorts avec le Chapitre de Saint-Pierre et les Dames du prieuré de Foissy (1633-1651). *Mémoires de la Société académique de l'Aube*, 116, 61-81.

Chevallier, P. (1991-1992b). Les Marchands flotteurs de bois et la ville de Troyes (1723-1789). *Mémoires de la Société académique de l'Aube*, 116, 116-128.

Corvol, A. (1997). Flottage et pollution : la guerre de Troyes, milieu XVIIe siècle – milieu XIXe siècle. *Histoire, économie et société*, 16(3), 395–417. <https://doi.org/10.3406/hes.1997.1954>.

DREAL Grand Est. (2013). *Rapport d'accompagnement – Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI) de Troyes*. https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_accompagnement_-_tri_troyes_cle2fcdcl.pdf.

Duviert, J. and P. Millot (1621). *Troyes en Champagne*. Louys Gaucher. Bibliothèque nationale de France.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b550052380>.

EHESS. (s.d.). *Notice communale de Troyes* (fiche n° 26207). Consulté le 13 août 2025, sur http://cassini.ehess.fr/fr/html/fiche.php?select_resultat=26207.

Évaluation des écosystèmes pour le millénaire (2005). <https://www.millenniumassessment.org/fr/About.html>

Fatoux, H. (1995). *Les métiers d'eau au temps jadis : Paris, Brie, Gâtinais, Champagne, Nivernais, Morvan*. Lys éditions presse-Amattéis.

Flipo, N., L. Lestel, P. Labadie, M. Meybeck, and J. Garnier (2020). Trajectories of the Seine River Basin. In N. Flipo, P. Labadie, and L. Lestel (Eds.), *The Seine River Basin*, 90, 1–28. https://doi.org/10.1007/698_2019_437.

Fontaine, F. (1898). La navigation de la Haute-Seine dans le temps modernes. *Mémoires de la Société d'agriculture, sciences et arts du département de l'Aube*, 35(3). Société académique de l'Aube. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5506518g/f357>.

Freycinet, C. de. (1870). *Traité d'assainissement industriel*. Dunod. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k441455w>.

Friedmann, J. (1966). *Regional development policy. A case study of Venezuela*, Cambridge.

Garrioch, D. (2022). *Paris et ses peuples au xviii^e siècle : Manières d'habiter*. Éditions de la Sorbonne. <https://doi.org/10.4000/books.pSORbonne.104817>.

Gautier, M. (2023). *Du bois pour Paris : Les marchands de bois de Paris, XVIII^e et XIX^e siècles*. L'Harmattan.

GIP Seine-Aval. (2010). *Les aménagements de la Seine et leurs impacts sur le fonctionnement de l'estuaire*. <https://www.seine-aval.fr/wp-content/uploads/2010/03/2-3-Am%C3%A9nagements.pdf>.

Grellet, H. and R. Bonnel (1952). Rouen grand port moderne I : Conditions géographiques et historiques. *Études Normandes*, 2(4), 1–16. <https://doi.org/10.3406/etnor.1952.2984>.

J.O. (1905, 9 janvier). *Journal officiel de la République française : Lois et décrets* (A37, N° 8). Journaux officiels. <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb34378481>.

J.O. (1964, 16 décembre). Loi n° 64-1245 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution. *Journal officiel de la République française*. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068236>.

Jacob-Rousseau, N. and F. Gob (2020). Le flottage du bois et ses conséquences écologiques, de l'Antiquité à l'époque contemporaine. In A. Baud and G. Charpentier (Eds.), *Chantiers et matériaux de construction*, 175–208. MOM Éditions. <https://doi.org/10.4000/books.momeditions.9812>.

Kasprzyk, M. and C. Roms (2022). Recherches sur l'histoire de Troyes, des origines à la fin du Moyen Âge. *Archéopages*, Hors-série 6, 146–155. <https://doi.org/10.4000/archeopages.12312>.

Keyser, R. (2017). Wood for Burning: The Continuity of Woodland Management in Medieval and Early Modern France. In E. Vaz, C. J. de Melo, and L. M. C. Pinto (Eds.), *Environmental History in the Making: Volume I – Explaining*, 307–320. Springer.

Kim, E. and S. Barles (2012). The energy consumption of Paris and its supply areas from the eighteenth century to the present. *Regional Environmental Change*, 12(2), 295–310. <https://doi.org/10.1007/s10113-011-0275-0>.

L'Écho nogentais (1952, 24 mai). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/lecho-nogentais/24-mai->

[1952/1/c2551241-fd54-4fb5-aab6-62eb9c6d6f69](https://www.retronews.fr/journal/le-petit-troyen/30-septembre-1930/1/26af07a1-84f4-4de9-8eae-f5d876114e76).

L'Industriel de Louviers (1939, 13 mai). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/lindustriel-de-louviers/13-mai-1939/4/70b37d33-68d1-4725-848f-653a26f9a37e>.

L'Industriel de Louviers (1939, 11 mars). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/lindustriel-de-louviers/11-mars-1939/4/96728a0f-2240-47d4-99c4-645ea373dd0c>.

L'Industriel de Louviers (1939, 8 avril). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/lindustriel-de-louviers/08-avril-1939/4/78555203-ae5a-4734-bd30-e9555014261a>.

Le Petit Troyen (1930, 30 septembre). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/le-petit-troyen/30-septembre-1930/1/26af07a1-84f4-4de9-8eae-f5d876114e76>.

Langoureau, D. (2016, 4 Mai). *L'épopée des flotteurs de l'Yonne*. Hydrauxois. <https://www.hydrauxois.org/2016/05/lepepee-des-flotteurs-de-lyonne.html>.

Le Roy Ladurie, E., D. Rousseau, and J.-P. Javelle (2017). *Sur l'histoire du climat en France depuis le XIV^e siècle*. Météo et Climat. <https://meteoclimat.fr/wp-content/uploads/2017/07/Histoire-du-Climat-web.pdf>.

Lestel, L. (Coord.). (2021). *Projet TRAESSI : Trajectoires de l'Estuaire depuis le XIX^e Siècle. Approche géo-historique de l'évolution de l'état de l'estuaire de la Seine en fonction de ses usages* (Rapport de recherche du programme Seine-Aval 6). GIP Seine-Aval. <https://www.seine-aval.fr/publication/sa6-traessi/>.

Lestel, L., D. Eschbach, M. Meybeck, and F. Gob (2020). The Evolution of the Seine Basin Water Bodies Through Historical Maps. Dans N. Flipo, P. Labadie, and L. Lestel (Eds.), *The Seine River Basin*, 90, 29–57. https://doi.org/10.1007/698_2019_396.

Lestel, L., M. Meybeck, C. Carré, and J. Belliard (2023). The Seine, the River dedicated to Paris. In K. M. Wantzen (Ed.), *River Culture – Life as a Dance to the Rhythm of the Waters*, pp. 673–697. UNESCO Publishing. <https://doi.org/10.54677/CGDX8656>.

Linton J. et Budds, J. (2014). The hydrosocial cycle: Defining and mobilizing a relational-dialectical approach to water. *Geoforum*, 57, 170-180.

Loiseau, J. (1984). De la condition juridique ambiguë du barrage-réservoir « Seine » dit « Lac de la Forêt d'Orient » et des conséquences floues qui s'ensuivent. *Courrier scientifique du Parc naturel régional de la Forêt d'Orient*, 8, 3–14.

Mairie de Martot. (s.d.). *Le barrage de Martot*. Consulté le 28 août 2025, sur <https://www.martot.fr/notre-village/patrimoine/barrage/>.

Paris-Presse, l'Intransigeant (1924, novembre 5). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/intransigeant/05-novembre-1924/3/587d0b25-7585-44d3-b087-13edcc98b970>.

Paris-Presse, l'Intransigeant (1951, janvier 7). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/paris-presse-intransigeant/07-janvier-1951/5/7ef5e25c-46a0-43ea-b767-7e35ad63b702>.

Pietresson de Saint-Aubin, P. (1883). *Essai sur la formation et le développement topographiques de la ville de Troyes jusqu'à l'année 1524*. Impr. de L. Lacroix. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k326996w/f8.item>.

Préfecture de la Région Normandie (2015). *Contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine 2015–2020*. https://www.seine-maritime.gouv.fr/contenu/telechargement/17884/119322/file/CPIER_vall%C3%A9e_Seine.pdf.

Simonin, M.-H. (2006). *La fourniture du bois à Paris de la Régence à la Révolution*. Confrérie Saint-Nicolas. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3368557z>.

Schweitzer, J. (2007). *L'eau à Troyes : de 400 av. J-C au XXIe siècle*. Éditions Dominique Guéniot.

Le Temps (1923, mai 25). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/le-temps/25-mai-1923/5/fa9a2612-daa4-4d1f-ac09-fb9b7238bcc3>.

Tomasson, R. (2006). Monnaies d'or romaines trouvées isolément et dernières découvertes de dépôts monétaires dans l'Aube. In L. Baray (Ed.), *Artisanats, sociétés et civilisations*, pp. 567–580. ARTEHIS Éditions. <https://doi.org/10.4000/books.artehis.14445>.

La Tribune de l'Aube (1923, décembre 28). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/la-tribune-de-laube/28-decembre-1923/2/0559898e-4c30-441a-bff5-807d7e6ed8c3>.

La Tribune de l'Aube (1930, septembre 29). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/la-tribune-de-laube/29-septembre-1930/2/a48f8c25-9ff1-49e6-ba70-8bb1f98ede22>.

La Tribune de l'Aube (1930, octobre 4). RetroNews. <https://www.retronews.fr/journal/la-tribune-de-laube/04-octobre-1930/3/e8083891-1eda-4749-89d1-be633b794303>.

Villion, G. (1997). Rôle des lacs-réservoirs amont : les grands lacs de Seine. *La Houille Blanche*, 8, 51–56. <https://doi.org/10.1051/lhb/1997078>.

Wikipédia, l'encyclopédie libre. (2025, Mai 9). *Paris – Population et société*. Consulté le août 4, 2025, sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Paris#Population_et_soci%C3%A9t%C3%A9.

Willocox, A. (2004) Le canal de la Haute-Seine : De ses origines à nos jours. *Mémoires de la Société académique de l'Aube*, 128, 229-235.