# la Modernité

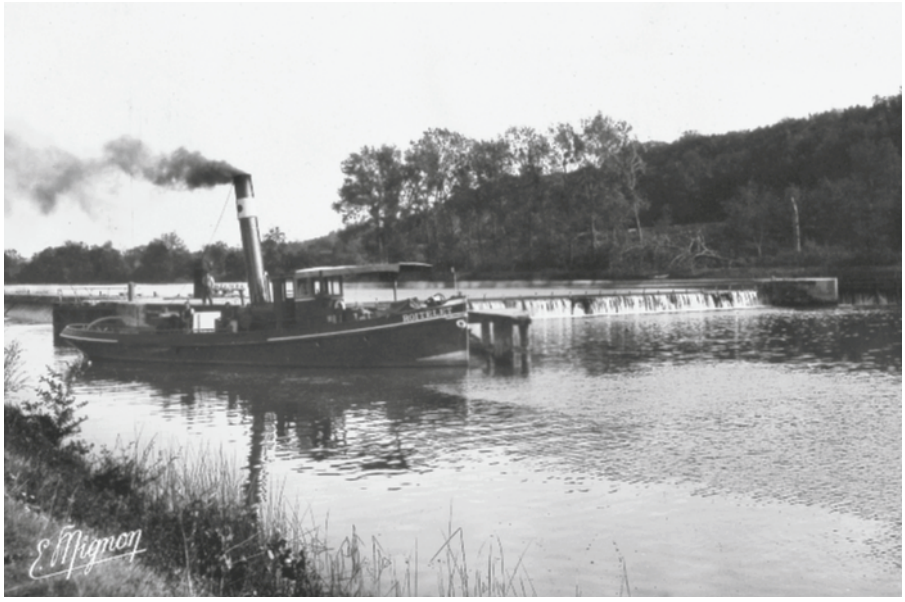
## LE TRANSPORT FLUVIAL

Le trafic fluvial, qui concernait autrefois des marchandises assez diverses (bois, céréales, engrais, combustibles, etc.), est aujourd'hui dominé par le transport des sables et graviers en provenance de la vallée alluvionnaire de la Seine. Le tonnage total pour le port de Vernou, qui était situé à peu près à l'emplacement de la Centrale EDF actuelle, atteignait 10 000 tonnes par an en 1945. Celui de La Celle, principalement affecté à l'expédition de bois, atteignait 300 tonnes à la même époque.

L'écluse de La Madeleine a été désaffectée après la Deuxième Guerre mondiale en raison du réaménagement de l'ensemble des plans d'eau de la Haute Seine.

La traction, qui était assurée par les chevaux depuis le chemin de halage, a été renforcée au cours du XIX$^{e}$ siècle par les remorqueurs à vapeur, puis progressivement remplacée par la traction Diesel à partir de 1920.

On a aussi utilisé le touage, qui était un système de traction par chaîne s'enroulant sur un tambour.

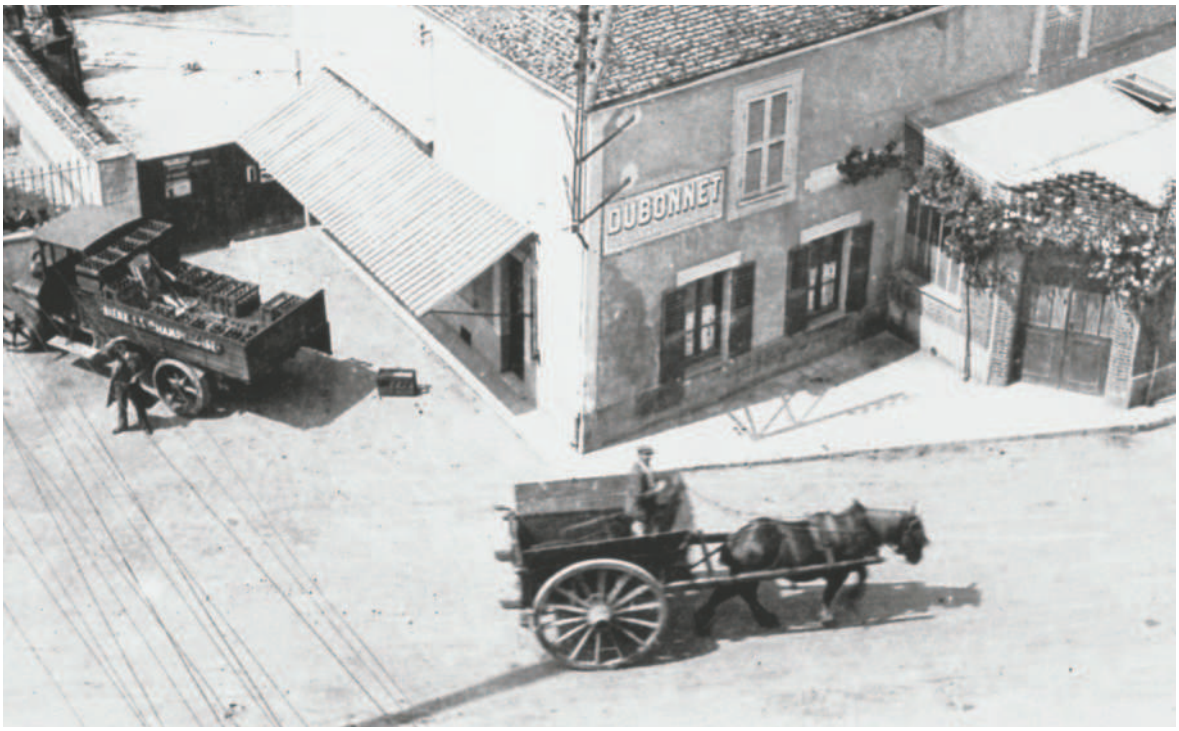



Un remorqueur à vapeur à l'écluse de La Madeleine (située entre l'actuelle Centrale EDF et la commune de La Grande Paroisse). Ce fut le premier système moderne qui succéda au cheval, et pouvait tracter plusieurs chalands.

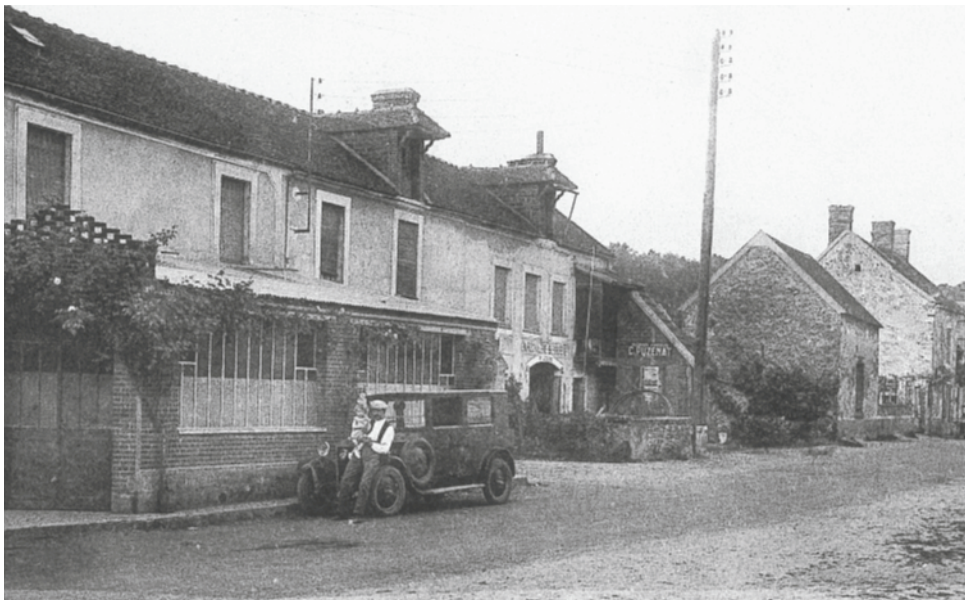
Toujours à l'écluse de La Madeleine, une péniche autonome à moteur Diesel, moyen de traction apparu vers 1920.

## LE TRANSPORT ROUTIER

N'oublions pas le labeur de tous ceux, et celles, qui ont construit les routes depuis l'Antiquité... Sur cette carte, montrant les travaux d'élargissement d'une route au tout début du siècle, tout est encore fait par la main de l'homme... et de la femme armée d'ustensiles de cuisine destinés à la soupe !




Parmi les moyens de transports terrestres, c'est évidemment le cheval qui a occupé le terrain le plus longtemps, avant d'être détrôné par le camion à moteur à essence et bandages pleins. Cette photo est symbolique de l'époque où se côtoient encore le cheval et le camion (vers 1925-1930).



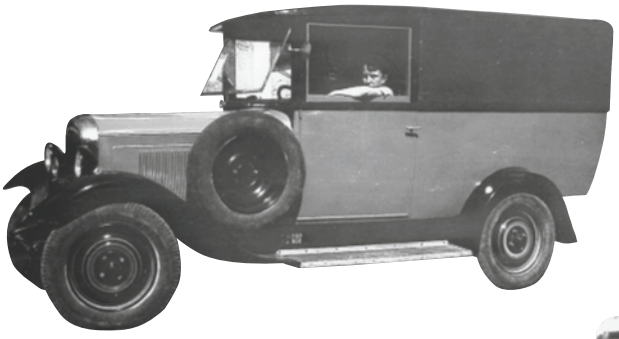
La voiture automobile, la « conduite intérieure », comme on disait à l'époque, commence à se développer peu à peu. Dans la rue principale de Vernou, il n'y a encore qu'une seule voiture en stationnement à l'horizon !

La motocyclette, qu'elle soit
à transmission par courroie ou à chaîne,
apparaît dans les années 1930.
Ci-contre, une motocyclette « monoplace »
à transmission par courroie,
qui ne fonctionnait que
très difficilement les jours de pluie.
On remarquera les roulottes routières
au second plan, probablement utilisées
comme habitation pour le conducteur du
cylindre à vapeur.

Moto de plus forte cylindrée
devant la mairie-école.
On remarquera les têtes passionnées des
enfants derrière la grille
pendant la récréation.

N'oublions pas les deux roues sans moteur…
mais avec éclairage électrique à dynamo.

Les timbres fiscaux indispensables
pour avoir le droit de rouler.
Les gendarmes les contrôlaient
fréquemment.

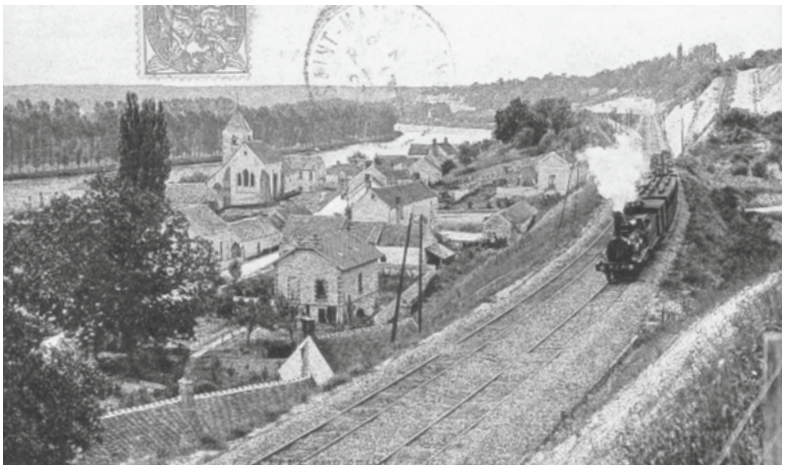


**LA FOURGONNETTE DU BOULANGER ENTRE 1930 ET 1935**
Une B14 ou une C4 Citroën (difficile de différencier) qui apporta un progrès dans la desserte des villages.

**UN CONSCRIT AU VOLANT D'UNE C4**
Çà en imposait ! Remarquez le faible volume du coffre à bagages, qui indique un mode de vie quelque peu différent de celui d'aujourd'hui.

**LE « SUMMUM » DU TRANSPORT ROUTIER…**
Vers 1960, un alternateur destiné à une Centrale EDF effectue une traversée difficile de La Celle. Passera… passera pas ?

## LE TRANSPORT FERROVIAIRE



L'électrification de « La Riviera » n'interviendra qu'en 1950.

Laissée à l'écart de la grande ligne du PLM (Compagnie privée du Paris Lyon Méditerranée) lors de sa construction vers 1848, la vallée de la Seine, de Melun à Montereau, a été desservie par Corbeil et Champagne-sur-Seine à partir de 1897. Ceci a permis de doubler le trafic sur ce parcours sans avoir à établir une ligne à quatre voies dans la traversée de la forêt de Fontainebleau.

Elle a été surnommée la ligne « de la Riviera » en raison des nombreuses résidences secondaires qui y ont été construites de Chartrettes à La Grande Paroisse. La gare de Vernou fut ouverte le 1er juin 1897.

**ARRIVÉE D'UN TRAIN EN GARE DE VERNOU, AU DÉBUT DU SIÈCLE**
A droite, les commandes de signaux manuelles. Sur le quai, il n'y a guère plus de voyageurs que de nos jours.

**1935** L'embranchement particulier de la « Pétroléenne » au niveau du moulin de Nanchon. On aperçoit la passerelle métallique utilisée pour le transfert par wagonnets. Aujourd'hui, il ne reste plus que le socle en maçonnerie du château d'eau qui était destiné au ravitaillement des locomotives à vapeur.

**L'ANCIEN PASSAGE À NIVEAU, DANS LE BAS DE LA RUE DE LA MAISON BLANCHE**
Il était équipé d'une barrière en bois particulièrement rustique !
Il a été supprimé vers 1960, lors de la construction de la Centrale EDF.

La commune de Vernou avait pris le nom de Vernou-sur-Seine par arrêté du 18 juillet 1904. Mais beaucoup de gens l'ignoraient. Cette méconnaissance allait être la cause d'importantes dépenses, non seulement pour le chemin de fer, mais encore pour la commune.

En effet, le 25 novembre 1907, J. Legendre, marchand de vins en gros à Vernou-sur-Seine, s'en vint trouver le chef de gare Gominel et lui demanda le livre de plaintes. Le brave représentant du PLM en fut tout tourneboulé.

C'était la première fois, assurément, qu'un utilisateur demandait à faire usage du registre des réclamations et observations qu'une inhabituelle mansuétude des Pouvoirs publics et la très grande bienveillance de la Compagnie avaient mis à la disposition du public. M. Gominel dut quelque peu fouiller son placard pour retrouver le fameux registre coté et paraphé par le maire le 12 juillet 1897, un peu plus de dix ans auparavant.

M. Legendre s'en empara d'un geste brusque et y consigna d'une plume appliquée et dans un style télégraphique, le texte suivant : « Pour la 10e fois je me présente à la gare de Vernou et je suis toujours sans nouvelles d'une expédition de vin de Rouen sur Vernou du 29 août 1907. Demande d'urgence enquête sérieuse par la Cie PLM car, dans quatre jours, je présenterai facture. »

Le marchand de vins patienta quatre jours de plus puisqu'il ne revint que huit jours plus tard. Il redemanda le registre des réclamations pour y inscrire : « Remis ce 3 octobre 1907 ma facture de 1 848,20 F compris marchandises, emballages et indemnité payable dans cinq jours ; à défaut, j'agirai par procédure. Cette expédition remise le 29 août à Rouen, n'a été envoyée que le 5 septembre 1907 et non encore parvenue à ce jour. »

Que s'était-il passé ? A la suite d'une erreur, les cinq fûts de vin que M. Legendre attendait avec une impatience fébrile avaient été dirigés sur Vernon (réseau Ouest) et non pas Vernou-sur-Seine !`

Blason de la BB 7244 aux armes de Vernou-la Celle lors de son baptême le 10 octobre 1981.

# LES TÉLÉCOMMUNICATIONS
# LE RELAIS HERTZIEN DU MONT DE VERNOU

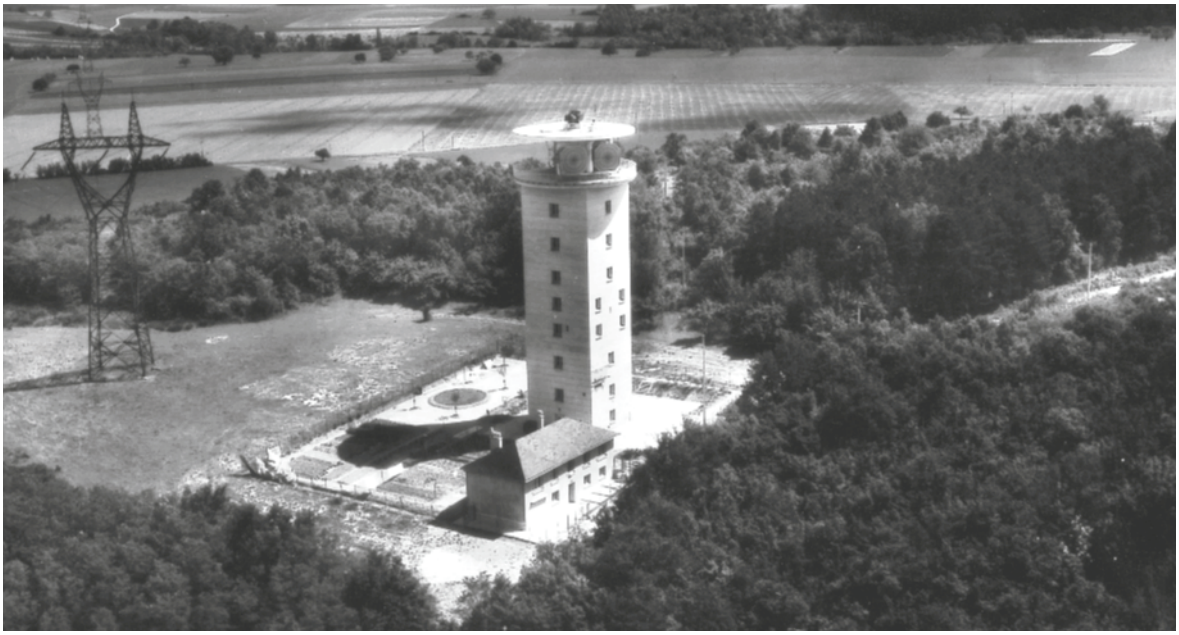
La nécessité de diffuser la télévision sur tout le territoire national, à partir de 1953, a impliqué l'installation de relais hertziens devant assurer le transport de l'image vidéo.

Le relais situé sur le Mont de Vernou, point culminant du sud-ouest seine-et-marnais (148 m), est la première tour en partant de Paris-Meudon, sur la ligne Paris-Lyon-Marseille.

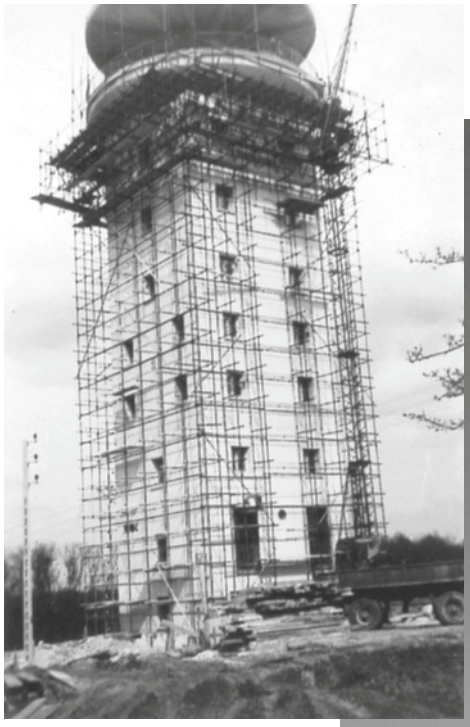
Il a été construit et mis en service en 1954. La distance entre les relais varie de 30 à 100 km, suivant la configuration du terrain, les antennes paraboliques devant être « à vue » en raison de la propagation des ondes en ligne droite. Ceci n'est pas sans rappeler le télégraphe Chappe.

Par la suite, de nombreux petits émetteurs locaux radio ont été installés sur les plates-formes afin de profiter du site et de leur desserte par les liaisons hertziennes.

Le matériel à tubes électroniques, dérivé de la technique des radars militaires, utilisait des fréquences autour de 4 000 MHz. Il a été remplacé par la suite par du matériel à transistors, ce qui a permis la surveillance et la commande à distance... et la suppression du personnel qui y était affecté et logé sur place.



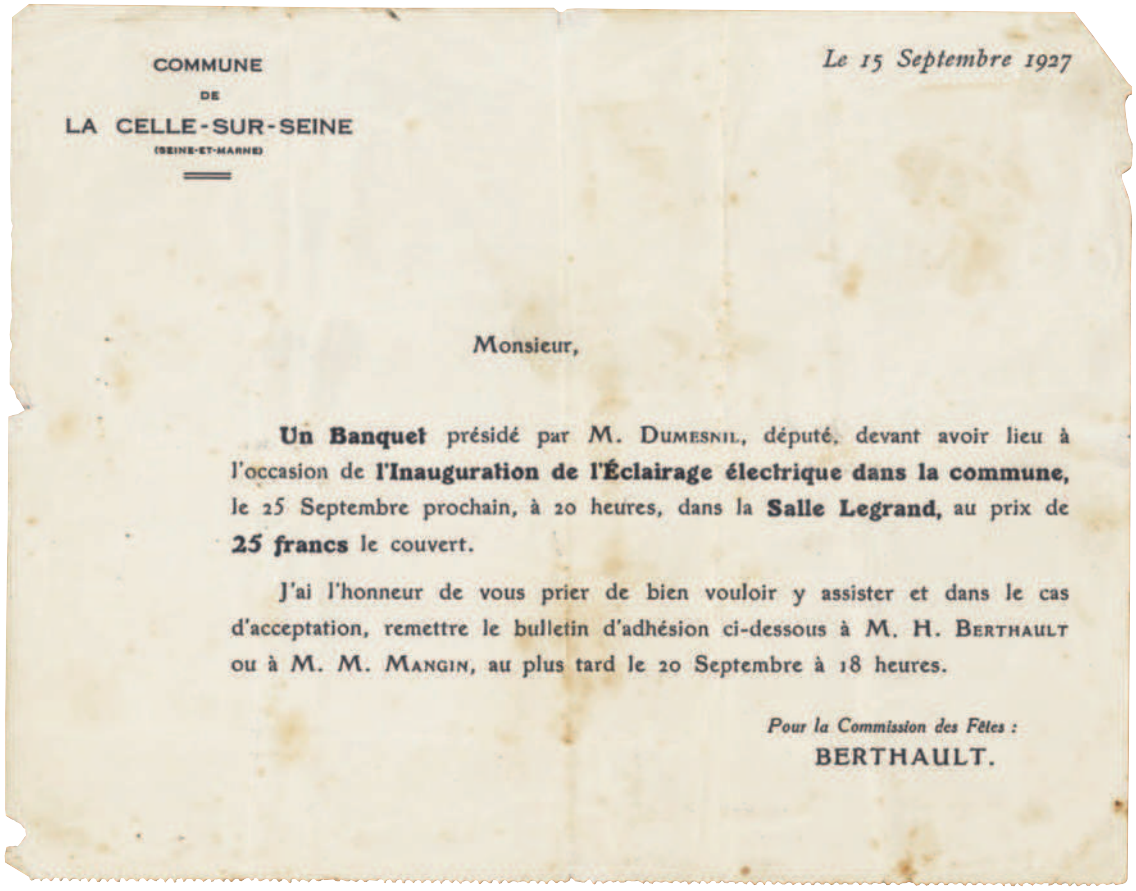
Vue générale du site, à son époque de gloire, au temps du matériel à tubes radar (altitude 148 m, hauteur de la tour 35 m). Sur la plate-forme supérieure, on aperçoit l'affût d'une batterie de DCA (défense contre avion) !



Le relais hertzien du Mont de Vernou, destiné à la transmission de la vidéo-télévision et des communications téléphoniques entre Paris et Lyon. On le voit ici en construction, dans sa phase finale, en 1954.

Le voici à la fin des années 1990. Il a fallu ajouter un pylône de surélévation côté sud, car les ondes hertziennes avaient quelque peine à franchir l'horizon de la crête de Chéroy... les arbres ayant beaucoup grandi depuis la mise en service.

# ARRIVÉE DE L'ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE A LA CELLE EN 1927



COMMUNE
DE
LA CELLE-SUR-SEINE
(SEINE-ET-MARNE)

*Le 15 Septembre 1927*

Monsieur,

**Un Banquet** présidé par M. Dumesnil, député, devant avoir lieu à l'occasion de **l'Inauguration de l'Éclairage électrique dans la commune,** le 25 Septembre prochain, à 20 heures, dans la **Salle Legrand,** au prix de **25 francs** le couvert.

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir y assister et dans le cas d'acceptation, remettre le bulletin d'adhésion ci-dessous à M. H. Berthault ou à M. M. Mangin, au plus tard le 20 Septembre à 18 heures.

*Pour la Commission des Fêtes :*
BERTHAULT.

Mr Dit albert

HOTEL RESTAURANT
G
A LA CHEMINÉE DU RHIN
(Alsace-Lorraine)

# MENU

1816

Grands Vins de Bourgogne
JAFFELIN FRÈRES
BEAUNE
(Côte d'Or)

Potage
Crème Divin
Bouchées à la Reine
Civet de lièvre Ste Anne
Haricots verts maître d'hôtel
Gigot d'agneau
Salade de saison
Dessert
Fromage
Moka
Corbeille de fruits
Vins
Blanc et rouge
Café et Liqueurs

Fête de l'Inauguration
de l'Électricité à
la Belle vue Sainte
le 25 Septembre 1927

GRANDS VINS DES CAVES DU CHAPITRE DE BEAUNE
(MONOPOLE)

# LA CENTRALE EDF

**1952** La fromagerie, située à l'emplacement actuel de la Centrale EDF, faisait des fromages avec le lait de ses propres vaches et chèvres.
Certains croient se souvenir que la production consistait surtout en brie de Melun ou de Montereau, mais peut-être confondent-ils avec une fromagerie de La Roche, car d'autres ont seulement le souvenir précis d'avoir acheté du fromage blanc.

Le centre de production thermique dit « de Montereau » a été édifié en deux étapes :
– deux unités de production de 125 MW mises en service en 1959 et 1960 et arrêtées définitivement en 1985 (situées sur la commune de La Grande Paroisse) ;
– deux unités de production de 250 MW fonctionnant à l'origine au charbon, mises en service en juillet 1964 et avril 1965, dont une unité de production a été mise en veille en 1995. Une seule unité de production est en exploitation en l'an 2000.

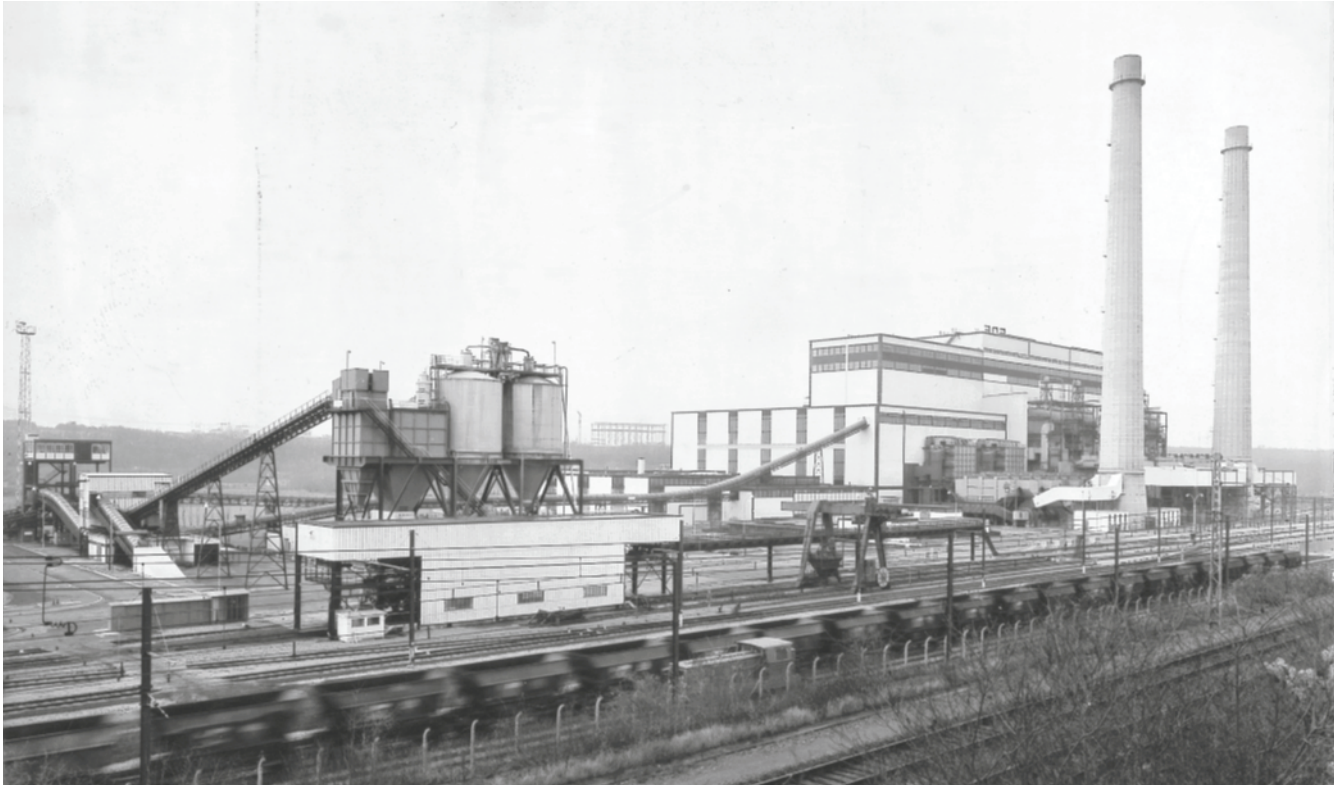
La Centrale est située sur les communes de Vernou-la Celle et de La Grande Paroisse, sur une superficie de 90 hectares environ, délimitée par la voie ferrée et la route départementale CD 39 d'une part, et la Seine d'autre part.

Le site possède un stockage fioul et un parc à charbon de grande capacité (respectivement 160 000 $m^3$ et 600 000 tonnes). Il peut également être alimenté en gaz.

Les deux unités de production les plus récentes totalisent depuis l'origine plus de 230 000 heures de fonctionnement et ont produit plus de 43 milliards de kilowattheures. L'électricité ainsi produite est évacuée par des lignes à très haute tension vers le poste du Chesnoy situé à trois kilomètres.

**1956** Première tranche de la Centrale.

**SITE DU MOULIN DES CERFS TRAVERSÉ PAR L'ANCIENNE ROUTE DE MONTEREAU**
Cet endroit deviendra, en 1960, la cité du Moulin des Serpes pour accueillir des pavillons destinés aux salariés de la Centrale EDF.



**DÉCEMBRE 1968**

Deux cheminées sont en place. Les premières années de sa mise en service, la Centrale fut source de pollution de l'air par l'importance des rejets de fumées. L'arrivée de normes de plus en plus draconiennes remédia progressivement à ces nuisances, pour le plus grand bonheur des Vernoucellois et des habitants des environs.

# L'ARRIVÉE DU GAZ DE VILLE

**1959** Passage de la conduite du gaz de Lacq au-dessus de la Seine.