

ChÃ´mage du canal Saint-Martin

Paris, dÃ©cembre 2001 - AprÃªs plusieurs mois de travaux le canal Saint-Martin a Ã©tÃ© remis en eau. En l'espace de trois mois, les travaux ont permis l'entiÃ¨re reconstruction des bassins Louis Blanc et Recollets. L'occasion de prÃ©senter l'histoire du canal. Photos de Martine LE BEC-CABON. H2o dÃ©cembre 2001.

ATMOSPHERE... de travaux

ChÃ´mage du canal Saint-Martin

Paris, dÃ©cembre 2001 - AprÃªs plusieurs mois de travaux le canal Saint-Martin a Ã©tÃ© remis en eau. En l'espace de trois mois, les travaux ont permis l'entiÃ¨re reconstruction des bassins Louis Blanc et Recollets. Les Ã©cluses ont aussi profitÃ© du "lifting" : leurs machines ont Ã©tÃ© rÃ©gÃ©nÃ©rÃ©es ; cinq double-portes ont Ã©tÃ© remplacÃ©es ainsi que tous les d'attaches.

Martine LE BEC-CABON H2o - dÃ©cembre 2001

Ã

D'ici fin avril, les peintures des ponts et passerelles auront Ã©tÃ© refaites et les berges rÃ©amÃ©nagÃ©es. Les Parisiens pourront enfin retrouver l'une de leurs promenades piÃ©tonnes favorites du week-end.

Ã

Long de 4,5 km, dont plus de 2 km en souterrain, le canal Saint-Martin relie le bassin de la Villette à la Seine amont avec une dénivellation de vingt-cinq mètres. Neuf écluses en permettent la navigation.

L'histoire du canal Saint-Martin
à

C'est à Napoléon 1er que revient en 1802 l'initiative du canal Saint-Martin. Il entendait assurer l'approvisionnement des Parisiens en eau potable et lutter contre les épidémies dues aux mauvaises conditions d'hygiène. Mais l'idée elle-même revient à Gaspard de Chabrol, le préfet de la ville de Paris ; c'est lui qui allait effectivement proposer de reprendre un projet datant du 16^{ème} siècle : la canalisation de l'Ourcq, qui prend sa source à une centaine de kilomètres au nord-est de la capitale.

Les premiers aménagements commencèrent et en 1808, l'eau du canal de l'Ourcq se déversa pour dans la fontaine des Innocents, au cœur de Paris. Cependant, les guerres et les difficultés économiques firent que les véritables travaux du canal ne commencèrent qu'en 1822. Le 4 novembre 1825, l'ouvrage était enfin inauguré.

Le canal s'étire alors sur 4,5 kilomètres, avec une dénivellation de 25 mètres et un plan parfois plus élevé que la chaussée. Disposant de neuf écluses, le canal ne pouvait à cette époque être franchi que par des ponts tournants et des passerelles.

En un demi-siècle, le quartier devint l'un des plus peuplés de Paris. Le canal apportait non seulement de l'eau potable à la ville, mais aussi des marchandises et des matériaux de construction. Deux ports principaux furent aménagés : l'Arsenal et le bassin de la Villette. Profitant d'une population bon marché qui arrivait de la campagne, les industriels organisèrent, le long des quais, des centaines d'ateliers. Les folies, petites maisons basses, étaient rachetées par des fondeurs, des menuisiers, des verriers qui, dans les jardins, élevaient des hangars en bois. Les ouvriers étaient logés le plus souvent sous les toits des usines, dans des conditions difficiles.

Sous le Second Empire, le préfet Haussmann voulant créer le boulevard du Prince-Eugène (aujourd'hui boulevard Voltaire), s'est heurté à la présence du canal qui aurait nécessité un pont mobile, chose inacceptable pour une grande voie destinée à recevoir une forte circulation. L'ingénieur Belgrand résolut le problème en faisant déplacer d'environ deux kilomètres vers l'amont l'échelle d'écluses de la Bastille, pour la reconstruire au niveau de la rue du Faubourg-du-Temple. Ceci permit d'abaisser le canal entre la Bastille et la rue du Faubourg-du-Temple d'environ cinq mètres et donc de réaliser un pont fixe pour le franchissement du nouveau boulevard.

L'approfondissement du canal créait une tranchée et supprimait tous les ports. Le préfet Haussmann décida donc de compléter l'opération par la couverture du canal au moyen d'une voûte entre la Bastille et l'avenue de la République, créant ainsi le boulevard Richard-Lenoir. L'ensemble de l'opération fut réalisé entre 1860 et 1862.

En 1890, la partie restée à ciel ouvert fut reconstruite et deux ponts mobiles - Dieu et Grange-aux-Belles - remplacèrent des ouvrages anciens en bois.

En 1906, les travaux de couverture du canal reprirent. Une nouvelle voûte, celle du Temple, fut construite dans le prolongement de la voûte Richard-Lenoir : ainsi naissait le boulevard Jules-Ferry.

La concurrence du transport routier et ferroviaire met à mal le transport fluvial dès les années 1960, causant une chute du trafic sur les canaux parisiens et, par conséquent, une disparition des usines, entrepôts et ateliers, ainsi que de la population ouvrière riveraine.

Au début des années 1970, le Conseil de Paris voulut adopter un projet d'autoroute urbaine à quatre voies devant emprunter son tracé. Ce projet fut heureusement vite abandonné.