ChÃ´mage du canal Saint-Martin

Paris, dÃ©cembre 2001 - AprÃ¨s 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.

ATMOSPHÃˆRE... de travaux

ChÃ´mage du canal Saint-Martin

Paris, dÃ©cembre 2001 - AprÃ¨s 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 maÃ§onneries ont Ã©tÃ© rÃ©gÃ©nÃ©rÃ©es ; cinq double-portes ont Ã©tÃ© remplacÃ©es ainsi que tous les s d'attaches.

Martine LE BEC-CABONH2o - dÃ©cembre 2001

Â

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.

Â

Long de 4,5 km, dont plus de 2 km en souterrain, le canal Saint-Martin relie le bassin de la Villette Ã la Seine amont avec uneÂ dÃ©nivellation de vingt-cinq mÃ¨tres. Neuf Ã©cluses en permettent la navigation.

L'histoire du canal Saint-Martin
Â

C'est Ã NapolÃ©on 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 Ã©pidÃ©mies dues aux mauvaises conditions d'hygiÃ¨ne. Mais l'idÃ©e elle-mÃªme revient Ã Gaspard de Chabrol, le prÃ©fet de la ville de Paris ; c'est lui qui allait effectivement proposer de reprendre un projet datant du 16Ã¨me siÃ¨cle : la canalisation de l'Ourcq, qui prend sa source Ã une centaine de kilomÃ¨tres au nord-est de dela capitale.

Les premiers amÃ©nagements commencÃ¨rent et en 1808, l'eau du canal de l'Ourcq se dÃ©versa pour dans la fontaine des Innocents, au cœur de Paris. Cependant, les guerres et les difficultÃ©s Ã©conomiques firent que les vÃ©ritables travaux du canal ne commencÃ¨rent qu'en 1822.Â Le 4 novembre 1825, l'ouvrage Ã©tait enfin inaugurÃ©.

Le canal s'Ã©tire alors sur 4,5 kilomÃ¨tres, avec une dÃ©nivellation de 25 mÃ¨tres et un plan parfois plus Ã©levÃ© que la chaussÃ©e. Disposant de neuf Ã©cluses, le canal ne pouvait Ã cette Ã©poque Ãªtre franchi que par des ponts tournants et des passerelles.

En un demi-siÃ¨cle, le quartier devint l'un des plus peuplÃ©s de Paris. Le canal apportait non seulement de l'eau potable Ã la ville, mais aussi des marchandises et des matÃ©riaux de construction. Deux ports principaux furent amÃ©nagÃ©s : l'Arsenal et le bassin de la Villette. Profitant d'une population bon marchÃ© qui arrivait de la campagne, les industriels organisÃ¨rent, le long des quais, des centaines d'ateliers.
Les folies, petites maisons basses, Ã©taient rachetÃ©es par des fondeurs, des menuisiers, des verriers qui, dans les jardins, Ã©levaient des hangars en bois. Les ouvriers Ã©taient logÃ©s le plus souvent sous les toits des usines, dans des conditions difficiles.

Sous le Second Empire, le prÃ©fet Haussmann voulant crÃ©er le boulevard duÂ Prince-EugÃ¨ne (aujourd'hui boulevard Voltaire), s'est heurtÃ© Ã la prÃ©sence du canal qui aurait nÃ©cessitÃ© un pont mobile,Â chose inacceptable pour une grande voie destinÃ©e Ã recevoir une forte circulation. L'ingÃ©nieur BelgrandÂ rÃ©solut le problÃ¨me en faisant dÃ©placer d'environ deux kilomÃ¨tres vers l'amont l'Ã©chelle d'Ã©cluses de la Bastille,Â pour la reconstruire au niveau de la rue du Faubourg-du-Temple. Ceci permit d'abaisser le canal entre laÂ Bastille et la rue du Faubourg-du-Temple d'environ cinq mÃ¨tres et donc de rÃ©aliser un pont fixe pour leÂ franchissement du nouveau boulevard.

L'approfondissement du canal crÃ©ait une tranchÃ©e et supprimait tous les ports. Le prÃ©fet Haussmann dÃ©cidaÂ donc de complÃ©ter l'opÃ©ration par la couverture du canal au moyen d'une voÃ»te entre la Bastille et l'avenueÂ de la RÃ©publique, crÃ©ant ainsi le boulevard Richard-Lenoir. L'ensemble de l'opÃ©ration fut rÃ©alisÃ© entre 1860 etÂ 1862.

En 1890, la partie restÃ©e Ã ciel ouvert fut reconstruite et deux pontsÂ mobiles - Dieu et Grange-aux-Belles - remplacÃ¨rent des ouvrages anciens en bois.

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

La concurrence du transport routier et ferroviaire met Ã mal le transport fluvial dÃ¨s les annÃ©es 1960, causant une chute du trafic sur les canaux parisiens et, par consÃ©quent, une disparition des usines, entrepÃ´ts et ateliers, ainsi que de la population ouvriÃ¨re riveraine.

Au dÃ©but des annÃ©es 1970, le Conseil de Paris voulut adopter un projet d'autoroute urbaine Ã quatre voies devant emprunter son tracÃ©. Ce projet fut heureusement vite abandonnÃ©. .