

UNIVERSITÉ PARIS - EST  
ÉCOLE DOCTORALE VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES  
LABORATOIRE IPRAUS / UMR AUSser 3329

## THÈSE

en vue de l'obtention du grade de  
**DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ PARIS - EST**

**Discipline : Architecture**

présentée et soutenue publiquement

par

**Solenn GUÉVEL**

le 27 janvier 2017

# Histoire des relations entre Paris et ses canaux 1818-1876 Formes, usages et représentations

Sous la direction de

M. le Professeur Pierre PINON

## JURY

M. **André GUILLERME**, Professeur Émérite d'Histoire des Techniques au CNAM (Conservatoire National des Arts et Métiers), Docteur ès Lettres et Sciences Sociales, **Rapporteur**.

M. **Simon TEXIER**, Professeur d'Histoire de l'Art Contemporain à l'Université Picardie Jules-Verne Amiens, HDR, Chercheur au Laboratoire CRAE (Centre de Recherche en Arts et Esthétique), **Rapporteur**.

M. **Emmanuel BELLANGER**, Chargé de recherche au CNRS au Centre d'Histoire Sociale du XX<sup>ème</sup> siècle à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, HDR, **Examineur**.

Mme **Florence BOURILLON**, Professeur d'Histoire Contemporaine à l'Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne, Agrégée d'Histoire, HDR, Chercheur au Laboratoire CRHEC (Centre de Recherche en Histoire Européenne Comparée), **Examineur**.

Mme **Karen BOWIE**, Professeur d'Histoire et Cultures Architecturales à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La-Villette, HDR, Chercheur au Laboratoire AHTTEP (Architecture, Histoire, Technique, Territoire, Patrimoine), **Examineur, Présidente**.

M. **Pierre PINON**, Professeur d'Histoire et Cultures Architecturales à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, Architecte DPLG, Docteur d'État en Histoire, Docteur en Archéologie, Chercheur associé au Laboratoire IPRAUS (Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique et Société), **Directeur de thèse**.

\*\*\*\*\*

Mme **Michèle LAMBERT-BRESSON**, Maître-Assistante d'Urbanisme et Projet Urbain à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, Architecte DPLG, Docteur en Architecture, Chercheur au Laboratoire IPRAUS (Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique et Société), **Invitée**.

L'université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse, considérées comme propres à son auteur.





UNIVERSITÉ PARIS - EST  
ÉCOLE DOCTORALE VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES  
LABORATOIRE IPRAUS / UMR AUSser 3329

## THÈSE

en vue de l'obtention du grade de  
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ PARIS - EST

Discipline : Architecture

présentée et soutenue publiquement

par

Solenn GUÉVEL

le 27 janvier 2017

Histoire des relations entre Paris et ses canaux 1818-1876  
Formes, usages et représentations

Sous la direction de  
M. le Professeur Pierre PINON



À Xavier

« Le canal partage avec la voie ferrée ce caractère artificiel,  
mais la présence, qui semble naturelle, de l'eau le rend ambigu.  
Et de ce contraste entre nature et artifice naît sa spécificité ».

Pierre PINON





## REMERCIEMENTS

Je souhaite tout d'abord exprimer ma profonde gratitude aux membres du jury, Mmes Florence Bourillon, Karen Bowie et Michèle Lambert-Bresson, MM. Emmanuel Bellanger, André Guillaume et Simon Texier, pour avoir accepté de participer au jugement de cette recherche, manifestant un intérêt particulier à l'égard du sujet.

Je tiens également à remercier M. Pierre Pinon, directeur de thèse, pour l'indépendance qu'il m'a laissée et la confiance qu'il m'a accordée pour mener à bien ce travail doctoral, qui a commencé maintenant depuis quelques années. Je le remercie pour sa patience, son savoir, sa rigueur et ses conseils, qui m'ont donné goût à la recherche architecturale et urbaine.

Je sais gré aux enseignants de l'ancien DEA *Projet architectural et urbain, Théories et dispositifs*, à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville et à ceux du DEA *Histoire et civilisations*, à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, et particulièrement à Mme Isabelle Backouche, de l'aide précieuse qu'ils ont pu m'apporter dans la définition du sujet et dans l'apprentissage des méthodes de recherche.

Je suis particulièrement reconnaissante à l'École doctorale Ville, Transports et Territoires d'avoir accepté un certain nombre de dérogations et d'avoir pris en compte une situation particulière, afin de finaliser ce travail. De même, je remercie l'ensemble des chercheurs du laboratoire IPRAUS et sa directrice, Mme Estelle Thibault, pour leurs encouragements, ainsi que pour les discussions échangées, sur des sujets variés ayant trait à l'architecture, à la ville et au paysage, alimentant sans cesse la réflexion. De plus, je remercie le personnel administratif de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, notamment Mme Christine Belmonte, et mes collègues enseignants, en particulier Mme Gaëlle Breton et M. Frédéric Bertrand, pour leur soutien sans faille.

Toute ma reconnaissance va aussi au Service des canaux de la Ville de Paris, qui m'a gentiment accueillie dans ses locaux pendant de nombreuses journées. Je remercie grandement M. Jean Papoul de m'avoir donné la possibilité de découvrir un nombre très important d'archives inédites. Sans lui, une partie de ce travail de recherche serait inexistante.

Je remercie encore l'ensemble de ma famille pour leurs encouragements à persévérer dans la voie que j'ai choisie et sans laquelle rien n'aurait été possible. Merci infiniment à Didier pour le temps qu'il a pris à la relecture de ce manuscrit ; merci à Kristell, à Tifenn, à Catherine et à Agnès pour leur soutien affectif.

Je remercie les amis qui m'ont continuellement soutenue et incitée à finaliser cette recherche, en particulier Marine Le Roy, Juliette Clerc, Patrick Knowlton, Andrzej Michalski, Antoine Pénin et Kerim Salom.

Enfin, je remercie infiniment Xavier et Coline pour leur aide, leur patience, leur compréhension et leur amour, qu'ils ont su m'apporter chaque jour dans ce travail de longue haleine.

## Remerciements

# SOMMAIRE

REMERCIEMENTS 001

SOMMAIRE 003

AVANT-PROPOS 009

INTRODUCTION 011

## PREMIÈRE PARTIE

L'INSCRIPTION DES CANAUX DANS LE TERRITOIRE PARISIEN (1818-1833) 035

### 1. LA RÉALISATION DES CANAUX

UNE SPÉCIFICITÉ : UN CANAL D'ALIMENTATION EN EAU ET UN CANAL NAVIGABLE 039

1.1. LES PROJETS DE CANAUX ET LE TERRITOIRE DE L'EST PARISIEN À LA FIN DU XVIII<sup>ÈME</sup> SIÈCLE 039

1.1.1. LES PROJETS DE CANAUX COMME DÉVELOPPEMENT POUR LA CAPITALE 039

1.1.1.1. La mise en relief du besoin de canaux à Paris 039

1.1.1.2. Aperçu historique des différents canaux projetés à Paris au XVII<sup>ÈME</sup> et XVIII<sup>ÈME</sup> siècles 044

1.1.1.3. Les origines du système des canaux parisiens : le canal de l'Ourcq 054

1.1.2. LE TERRITOIRE AVANT L'ARRIVÉE DES CANAUX : UNE DICHOTOMIE ENTRE LA COMMUNE DE LA VILLETTE ET PARIS 070

1.1.2.1. L'enceinte des Fermiers Généraux 070

1.1.2.2. Le territoire de La Villette 074

1.1.2.3. Le territoire de l'Est parisien 080

1.2. LA CONSTRUCTION DES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN 101

1.2.1. LE SYSTÈME DES CANAUX PARISIENS ET LES PREMIERS TRAVAUX : UN CANAL DE JONCTION À BIEF DE PARTAGE 101

1.2.1.1. Les décisions : une controverse technique quant aux caractéristiques des canaux 101

1.2.1.2. Le début des travaux pour le canal de l'Ourcq, le bassin de La Villette et le canal Saint-Denis 116

1.2.1.3. Les différents projets d'implantation pour le canal Saint-Martin : un débat quant à son tracé 123

1.2.2. LES CONCESSIONS ET L'ACHÈVEMENT DE LA RÉALISATION DES CANAUX PARISIENS : UNE ENTREPRISE PRIVÉE 142

1.2.2.1. Les compagnies privées 142

1.2.2.2. La fin de la construction des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis 146

1.2.2.3. La construction du canal Saint-Martin 150

- 2. LES CANAUX, UN NOUVEAU PAYSAGE  
UN MONUMENT POUR LE TERRITOIRE : EMBELLISSEMENT POUR LA VILLE ET SAIGNÉE DANS LES  
TISSUS EXISTANTS 161
- 2.1. LES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN COMME PAYSAGE ET COMME TERRITOIRE  
161
- 2.1.1. LES CANAUX PARISIENS COMME PAYSAGE 161
  - 2.1.1.1. Le tracé 162
  - 2.1.1.2. Une machine hydraulique territoriale 167
  - 2.1.1.3. Les plantations 185
- 2.1.2. LES CANAUX PARISIENS COMME TERRITOIRE 189
  - 2.1.2.1. Une coupure dans les réseaux viaire et parcellaire existants 189
  - 2.1.2.2. De nouveaux espaces publics 191
  - 2.1.2.3. Les formes urbaines spécifiques : les ports et la ville 211
- 2.2. LES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN COMME ARCHITECTURE ET COMME  
USAGES 221
- 2.2.1. LES CANAUX PARISIENS COMME ARCHITECTURE 221
  - 2.2.1.1. La disparition de constructions existantes 221
  - 2.2.1.2. Les architectures du canal 225
- 2.2.2. LES CANAUX PARISIENS COMME USAGES 244
  - 2.2.2.1. L'eau potable 244
  - 2.2.2.2. Le bassin de La Villette comme lieu de promenade et de divertissements 248
  - 2.2.2.3. Les premiers entrepôts 250

## DEUXIÈME PARTIE

### L'ADAPTATION DE LA VILLE AUX CANAUX PARISIENS (1833-1860) 267

- 1. LA PLACE FONDAMENTALE DES ENTREPÔTS LE LONG DES CANAUX  
UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL 271
- 1.1. LA CONSTRUCTION D'ENTREPÔTS D'UTILITÉ PUBLIQUE LE LONG DU CANAL SAINT-MARTIN : LA  
DISPARITION DE LA PLACE DES MARAIS 271
- 1.1.1. L'ENTREPÔT RÉEL DE PARIS 271
  - 1.1.1.1. Un choix difficile pour l'emplacement de l'entrepôt réel de Paris 271
  - 1.1.1.2. Le choix de deux emplacements pour l'établissement de l'entrepôt réel de Paris 283
  - 1.1.1.3. Le choix de la place des Marais 286
- 1.1.2. LA RÉALISATION DES ENTREPÔTS 290
  - 1.1.2.1. Les entrepôts construits au bassin des Marais 290
  - 1.1.2.2. Le devenir des entrepôts 309
  - 1.1.2.3. La création du bas port de l'Arsenal et la construction de magasins 311
- 1.2. LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE LA VILLETTE 319
- 1.2.1. LA TRANSFORMATION DU BASSIN DE LA VILLETTE EN PORT DE MARCHANDISES : LA DISPARITION DE LA  
PROMENADE 319
  - 1.2.1.1. Les griefs de la commune de La Villette contre la création de magasins le long des canaux 319
  - 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts 326
  - 1.2.1.3. La création de la darse du dépotoir 337
- 2. DE LA RURALITÉ À L'URBANITÉ  
UN RETOURNEMENT DE LA VILLE SUR LES CANAUX 341
- 2.1. LA TRANSFORMATION DU TISSU URBAIN 341

## Sommaire

2.1.1. DE LA TRAME AGRAIRE À LA TRAME URBAINE OU COMMENT LA VILLE SE RATTACHE AUX CANAUX ET LES CANAUX À LA VILLE	341
2.1.1.1. La construction de l'enceinte de Thiers : les canaux intégrés dans l'organisation défensive de la capitale	341
2.1.1.2. L'arrivée des chemins de fer, un allié des canaux	344
2.1.1.3. Le percement de voies nouvelles rattachant l'infrastructure à la ville	345
2.1.2. L'URBANISATION LE LONG DES CANAUX	350
2.1.2.1. L'influence du développement du transport de marchandises sur les tissus : données générales	350
2.1.2.2. Une nouvelle centralité pour la commune de La Villette	364
2.1.2.3. Le quartier neuf de La Villette	369
2.2. LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET URBAINE : DES USAGES VARIÉS	376
2.2.1. LES ACTIVITÉS SUR L'EAU ET SUR LES QUAIS	376
2.2.1.1. Les utilisations de l'eau	376
2.2.1.2. La batellerie, le trafic et les tarifs des droits de navigation sur les canaux	381
2.2.1.3. Les activités	392
2.2.2. LES ACTIVITÉS DANS LE TISSU	395
2.2.2.1. Les activités industrielles à La Villette	395
2.2.2.2. Les entreprises présentes le long du canal Saint-Martin	398
2.2.2.3. L'habitat et la population	403

## TROISIÈME PARTIE

### L'INTÉGRATION DES CANAUX PARISIENS À LA VILLE (1860-1876) 411

1. LA DISPARITION D'UNE PARTIE DU CANAL DU PAYSAGE URBAIN ET LE TARISSEMENT DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE LIÉE À LA VOIE D'EAU : LE CANAL RÉGI PAR LA VILLE	415
1.1. LES COUVERTURES SUCCESSIVES DU CANAL SAINT-MARTIN : UNE ABSORPTION RADICALE DE LA VOIE D'EAU PAR LA VILLE	415
1.1.1. LA COUVERTURE ENTRE LA PLACE DE LA BASTILLE ET LA RUE RAMPON (1859-1863) : L'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD RICHARD-LENOIR.....	415
1.1.1.1. Les raisons diverses de cette couverture	416
1.1.1.2. La réalisation de la couverture	423
1.1.1.3. L'aménagement du boulevard Richard-Lenoir	442
1.1.2. LA COUVERTURE DU BASSIN DU TEMPLE (1906-1910) : L'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD JULES FERRY	446
1.1.2.1. Un projet de couverture jusqu'à la place de l'Ourcq (1879-1881)	446
1.1.2.2. La couverture du bassin du Temple	447
1.1.2.3. L'aménagement du boulevard Jules Ferry	458
1.2. DE NOUVEAUX PAYSAGES ET USAGES AUX ABORDS DE LA PARTIE COUVERTE DU CANAL SAINT-MARTIN	464
1.2.1. LA TRANSFORMATION DU TISSU URBAIN : LE DÉBUT DE LA DISPARITION DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE	464
1.2.1.1. Les espaces publics	464
1.2.1.2. Le parcellaire et les nouvelles constructions	472
1.2.1.3. La disparition des usines utilisant la voie d'eau et les nouvelles activités	483
1.2.1.4. Le début du déclin du transport de marchandises sur le canal Saint-Martin et les travaux de rénovation	485
1.2.2. LA CRÉATION D'UN LOTISSEMENT : LA DISPARITION DES ENTREPÔTS DU PORT DES MARAIS	487
1.2.2.1. La création de nouveaux îlots	487
1.2.2.2. Le parcellaire	493
1.2.2.3. Les édifices	497
1.3. LA VOLONTÉ DE TRANSFORMER LE PORT DE L'ARSENAL : LES PROJETS DE DOCKS À DOUBLE USAGE	500

## Sommaire

1.3.1. LES PROJETS DE GARE À MARCHANDISES : LE DÉVELOPPEMENT DU PORT, SUPPORT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES	500
1.3.1.1. La situation du port de l'Arsenal à la fin du XIX <sup>ème</sup> siècle	500
1.3.1.2. Le projet de magasins et d'entrepôts de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon	503
1.3.1.3. Le projet de magasins et d'entrepôts de la Ville de Paris	510
1.3.2. LE PROJET DE FERNOUX ET MOUROT : LE DÉVELOPPEMENT DU PORT, SUPPORT D'HABITAT	516
1.3.2.1. Le projet de transformation totale du port de l'Arsenal	516
1.3.2.2. Les moyens de financement et les avis divergents	527
1.3.2.3. Les nouveaux projets autour de 1900	530
2. UNE INTÉGRATION DU CANAL DANS LE PAYSAGE URBAIN ET LA SÉGRÉGATION DES USAGES : LA VILLE RÉGIE PAR LE CANAL	535
2.1. LA TRANSFORMATION DES BASSINS DE LA VILLETTE EN PORT URBAIN	535
2.1.1. LA MODERNISATION DES CANAUX DE L'OURCQ ET SAINT-DENIS POUR CONCURRENCER LE CHEMIN DE FER	535
2.1.1.1. La situation des canaux dans la deuxième moitié du XIX <sup>ème</sup> siècle	535
2.1.1.2. Le rachat par la Ville de Paris des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis	541
2.1.1.3. Les projets de chemins de fer industriels	546
2.1.1.4. Les travaux de modernisation des canaux	559
2.1.2. L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE LA VILLETTE : UN EMBELLISSEMENT POUR LES CANAUX ET POUR LA VILLE	572
2.1.2.1. Les nouveaux entrepôts et magasins généraux	572
2.1.2.2. Les nouveaux magasins du bassin de La Villette	578
2.1.2.3. Les nouveaux édifices servant au fonctionnement de la voie d'eau	588
2.1.2.4. Les diverses améliorations techniques du port	597
2.2. LES LIENS VILLE-CANAL À LA VILLETTE	601
2.2.1. LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PONTS : UNE SOLUTION À LA COUPURE URBAINE QUE FORME LA VOIE D'EAU ET UNE AMÉLIORATION POUR LA NAVIGATION	601
2.2.1.1. Les projets de ponts	601
2.2.1.2. Les réalisations	606
2.2.1.3. Le projet d'un pont dans le prolongement de la rue Euryale Dehaynin	615
2.2.2. LE PAYSAGE AUTOUR DU PORT : UNE PRÉDOMINANCE INDUSTRIELLE	621
2.2.2.1. Les grands travaux sous le Second Empire et la III <sup>ème</sup> République	621
2.2.2.2. Les entreprises, les industries et les usines	637
2.2.2.3. Le tissu urbain aux abords des canaux	638
2.2.2.4. La vie aux bassins de La Villette	657
CONCLUSION	669
APRÈS-PROPOS	683
ANNEXES	687
GLOSSAIRE	705
CHRONOLOGIE	709
CARTOGRAPHIE	719
BIBLIOGRAPHIE	731
SOURCES - ARCHIVES	747
TABLE DES ILLUSTRATIONS	773

TABLE DES ABRÉVIATIONS 819

TABLE DES MATIÈRES 821

RÉSUMÉS 831

## Sommaire



## AVANT-PROPOS

Dans le cadre d'un mémoire de diplôme d'architecture, nous avons essayé d'appréhender et d'embrasser, d'une façon générale et sous forme de monographie, la question de la formation urbaine autour des canaux parisiens, de leurs origines jusqu'à nos jours<sup>1</sup>. Dans le cadre du projet de diplôme, nous avons travaillé sur la reconversion de friches industrielles bordant le canal Saint-Denis, à l'interface entre Paris et Aubervilliers. Souhaitant continuer et approfondir ces premiers travaux, sur la thématique ville et infrastructure, tout en leur donnant de nouvelles perspectives que celle des formes urbaines et de leurs évolutions, l'inscription dans deux DEA, respectivement en architecture<sup>2</sup> et en histoire<sup>3</sup>, permettait de croiser les disciplines. Grâce aux différents cours et séminaires suivis, une comparaison et une analyse entre la démarche de l'historien et celle de l'architecte, s'attachant tous deux à l'histoire urbaine, ont pu être appréhendées. Ainsi, ce regard croisé a permis de mettre en relief le savoir spécifique de l'architecte, à savoir le dessin, qui peut être au service de la recherche<sup>4</sup>.

De plus, l'enseignement du projet urbain et d'espace public à l'École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Bordeaux (2009-2012), puis à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville (depuis 2012), ont permis d'aborder des territoires en friches, bordant des infrastructures, tels un canal, une voie ferrée ou une voie rapide, interrogeant les liens qu'elles entretiennent ou qu'elles pourraient entretenir avec les territoires qu'elles traversent, au travers de thématiques croisées, telles que la généalogie, la morphologie, la topographie, le paysage, les milieux, les usages, les ambiances, les représentations....

Parallèlement à l'enseignement et à la recherche, la pratique professionnelle du métier d'architecte a permis d'entreprendre des réflexions sur des projets ayant trait aux canaux, comme par exemple un cahier de prescriptions architecturales et paysagères le long du canal Saint-Denis pour le compte de la Ville de Paris et

---

<sup>1</sup> GUÉVEL Solenn, MICHALSKI Andrzej, La formation urbaine autour des canaux parisiens (Le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin, depuis leur création jusqu'à nos jours et dans les limites actuelles de Paris), Mémoire de TPFE, sous la direction de BERTRAND Frédéric et MILLIEX Jean-Michel, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 2002.

<sup>2</sup> GUÉVEL Solenn, Les canaux parisiens comme éléments fondateurs de la forme urbaine au XIX<sup>ème</sup> siècle ? La place des Marais, Mémoire de DEA Projet architectural et urbain, Théories et dispositifs, sous la direction de PINON Pierre et GRESSET Philippe, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 2003.

<sup>3</sup> GUÉVEL Solenn, Les canaux parisiens au XIX<sup>ème</sup> siècle (1818-1876). Formes, usages et représentations, Mémoire de DEA Histoire et Civilisations, sous la direction de BACKOUCHE Isabelle et PROCHASSON Christophe, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2003.

<sup>4</sup> Voir, dans l'introduction, le paragraphe intitulé Une méthode cartographique.

Plaine Commune (2004-2007)<sup>5</sup>. Les questions abordées étaient les suivantes : Quels types de relations le canal Saint-Denis doit-il avoir avec les tissus qu'il traverse ? Peut-il exercer une influence sur la substitution des emprises industrielles qui le bordent ? De quelle nature est cette reconversion ? Peut-on envisager la coexistence d'activités et d'habitat ? Comment cela se traduit-il en termes de forme urbaine ? Quel rôle le canal Saint-Denis peut-il avoir aujourd'hui ? Quels usages et quels paysages donner à ses berges et à ses biefs ?...

Ainsi, la recherche, l'enseignement et la pratique professionnelle sont indissociables, s'alimentant perpétuellement, sur des sujets tels que territoires et infrastructures.

---

<sup>5</sup> Agence des Territoires et Agir en Ville, Cahier de prescriptions architecturales et paysagères pour l'aménagement des berges du canal Saint-Denis entre le parc de La Villette, à Paris, et le pont de Stains, à Aubervilliers, Ville de Paris, Plaine Commune, Phase 1 avril 2005, Phase 2 novembre 2007.

## INTRODUCTION

Le canal est une ligne, une voie d'eau qui sillonne le territoire, et qui, malgré la variété des paysages traversés, correspond à une unité de conception et souvent de réalisation, ponctuée par la répétition d'ouvrages d'art. Le canal est une infrastructure<sup>6</sup> qui obéit à des contraintes géographiques, hydrographiques, topographiques et géométriques. Il entretient ainsi un jeu conflictuel entre l'échelle territoriale et l'échelle locale<sup>7</sup>. Il s'impose comme un percement, une saignée dans les tissus existants (ruraux ou urbains) et lorsqu'il est réalisé, ses qualités spatiales sont établies pour longtemps : son tracé, son rapport à la topographie qualifient durablement le paysage. « Le canal partage avec la voie ferrée [son] caractère artificiel, mais la présence, qui semble naturelle, de l'eau le rend ambigu. Et de ce contraste entre nature et artifice naît sa spécificité »<sup>8</sup>.

Les canaux parisiens - canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis, canal Saint-Martin - traversent de nos jours des territoires et des paysages urbains variés. On y rencontre des bâtiments d'habitation anciens et de nombreuses constructions récentes aux usages et aux formes divers. Mais ils conservent aussi les traces d'un passé industriel, lié au transport de marchandises, qui se révèle par la présence d'entrepôts, d'usines, de manufactures et d'ateliers, mais aussi de friches. Cette variété de lieux, de paysages et d'usages, ne peut qu'attirer l'attention de l'observateur.

Les canaux parisiens, ouverts au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, se caractérisent par une double vocation. Ils sont à la fois voués à la navigation et à l'adduction d'eau. Ils ont longtemps tenu une place essentielle dans l'économie et dans l'évolution des territoires. Ils ont été au centre du développement et du fonctionnement d'un important tissu industriel. Mais, à partir des années 1950, ils ont en grande partie perdu leur fonction d'origine et n'ont plus eu la résonance économique d'antan. Avec la désindustrialisation et le déclin du

---

<sup>6</sup> Le Petit Robert Dictionnaire de la langue française, Paris, Le Robert, 1984. « I. 1. Parties inférieures d'une construction. [...] Ensemble des terrassements et ouvrages qui concourent à l'établissement de la plate-forme d'un chemin de fer [...], d'une route [...]. II. Philo. Structure cachée ou non remarquée, qui soutient quelque chose de visible. [...] ».

<sup>7</sup> PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-Charles, DEMORGON Marcelle, *Analyse urbaine*, Marseille, Éditions Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1999, p. 43.

<sup>8</sup> PINON Pierre, « Canaux - Histoire et architecture », Encyclopaedia Universalis, <http://www.universalis.fr/encyclopedie/canaux>.

transport de marchandises, concurrencé par le chemin de fer dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle et supplanté par l'automobile au XX<sup>ème</sup> siècle, leur devenir est en question, engageant un bouleversement pour les territoires qu'ils traversent.

À Paris, au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, les tissus industriels et artisanaux, riverains aux infrastructures, ont fait l'objet d'une large mutation, actuellement achevée. À partir des années 1990, les quais du canal Saint-Martin et du bassin de La Villette ont été réaménagés<sup>9</sup>. Ils sont aujourd'hui des lieux de détente et de promenade plantés, dédiés principalement aux loisirs<sup>10</sup>.

Les canaux Saint-Denis et de l'Ourcq traversent aujourd'hui encore de très importantes friches industrielles, qui sont des lieux d'enjeux urbains majeurs pour les différentes communes de la métropole, qui verront l'arrivée de trois lignes du Grand Paris Express entre 2022 et 2024<sup>11</sup>.

Les territoires traversés par le canal Saint-Denis ont déjà entamé leur reconversion depuis les années 2000, avec la réalisation de nombreuses ZAC<sup>12</sup> et, à venir, de nouveaux quartiers<sup>13</sup>, établis sur d'anciens sites industriels. Parallèlement, à partir de 2001, les berges de la rive droite de la voie d'eau ont été réaménagées en promenade<sup>14</sup>.

Les abords du canal de l'Ourcq vont connaître prochainement une transformation sans précédent, renouvelant en grande partie le paysage le long de son linéaire. Des projets d'aménagements aux abords de l'infrastructure, entre la ville de Pantin et celle de Noisy-le-Sec, verront le jour à l'horizon 2020<sup>15</sup>. Ils s'articuleront autour de la réalisation de cinq ZAC, qui font de l'infrastructure un enjeu majeur de la transformation des territoires, en termes de paysage, d'aménagements et d'usages<sup>16</sup>, soit l'épine dorsale de la mutation des territoires concernés.

---

<sup>9</sup> En 1989, les travaux sur les quais du bassin de La Villette étaient achevés ; la place de la Bataille de Stalingrad a été entièrement repensée selon un projet élaboré par l'Atelier Parisien d'Urbanisme et l'architecte Bernard Huet. Voir les articles de BLANCOT Christiane, GRETHER François, « Des vestiges au devenir d'un site - le bassin de La Villette » et HUET Bernard « Permanence formelle et expression singulière », *Monuments Historiques*, n° 154, décembre 1987, pp. 32-34 et pp. 34-37. En 1991, les boulevards Richard Lenoir et Jules Ferry ont été réaménagés selon le projet de Jacqueline Osty, paysagiste, et David Mangin, architecte. Voir l'article de BLANCOT Christiane, « La renaissance d'une promenade », in APUR, « Espaces publics », Paris-Projet, n°s 30-31, Paris, APUR, 1993, pp. 58-69.

<sup>10</sup> Aujourd'hui le bassin de La Villette et le canal Saint-Martin accueillent des ports de plaisance, des activités nautiques, culturelles et ludiques, comme Paris-Plage .

<sup>11</sup> Il s'agit des lignes 15, 16 et 17. Voir le site Internet de la Société du Grand Paris, <https://www.societedugrandparis.fr>.

<sup>12</sup> Zone d'Aménagement Concerté. La dernière en date est celle dénommée Canal - Porte d'Aubervilliers .

<sup>13</sup> Voir le site Internet de Plaine Commune, <http://www.plainecommune.fr>, pour visualiser les projets en cours.

<sup>14</sup> GUÉVEL Solenn, « Le Canal Saint-Denis Un espace public majeur à partager », in LEMOINE Bertrand. (dir.), *Paris en Ile-de-France Histoires communes*, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Éditions Picard, 2006, pp. 224-231. L'aménagement des berges de la rive droite du canal Saint-Denis a été réalisé par les paysagistes Catherine Mosbach et David Besson-Girard.

<sup>15</sup> Ces projets d'aménagements ont été élaborés par Est Ensemble et Sequano Aménagement. La ZAC de l'Horloge à Romainville est projetée sur d'anciennes emprises de l'industrie pharmaceutique. La ZAC dénommée Écocité-Canal de l'Ourcq est située à Bobigny, jouxtant les communes de Pantin, Romainville et Noisy-le-Sec. Les ZAC dites Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq , Rives de l'Ourcq et Port sont situées respectivement à Noisy-le-Sec, à Bondy et à Pantin. Voir notamment le site Internet d'Est Ensemble Grand Paris, <http://www.est-ensemble.fr>.

<sup>16</sup> En 2014, une charte du paysage, des usages et de l'aménagement du canal de l'Ourcq a été signée entre la Ville de Paris, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis et la Communauté d'agglomération Est Ensemble. En cohérence avec les objectifs du SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France), elle est conçue « comme un outil pour la construction d'un projet commun sur le canal qui propose à la fois la définition d'un fil directeur nécessaire à la construction du contenu du projet d'ensemble et un cadre de dialogue entre l'ensemble des acteurs ». Elle vise à révéler les identités métropolitaines du territoire, à développer l'accessibilité au canal et à redynamiser l'activité économique et renouveler l'attractivité. Voir APUR, *Canal de l'Ourcq Grand gabarit, Charte du paysage, des usages et de l'aménagement*, Paris, APUR, septembre 2014, 60 p. [http://www.apur.org/sites/default/files/documents/canal\\_ourcq\\_charte\\_septembre\\_2014.pdf](http://www.apur.org/sites/default/files/documents/canal_ourcq_charte_septembre_2014.pdf).

Ainsi, depuis plusieurs années, s'ouvre une nouvelle ère d'urbanisation faisant disparaître les grandes emprises industrielles et d'entrepôt ; elle donne lieu à une réorganisation et à une profonde transformation du tissu et à un renforcement du caractère urbain des territoires, de lieux en marge de la ville à des lieux redécouverts, accueillant une mixité fonctionnelle et programmatique. Même si, de manière générale, l'ensemble de ces projets a pour ambition commune le renouvellement urbain des territoires, l'accessibilité aux berges de l'infrastructure de tous les usagers, la pluralité d'utilisations des quais et des biefs<sup>17</sup> - en donnant la priorité aux circulations douces -, la préservation et l'implantation d'équipements portuaires (destinés à favoriser la vocation économique de la voie d'eau), la conservation et la mise en valeur de l'espace public et du paysage canal, les aménagements déjà réalisés peuvent poser question. Ces interrogations ont trait au paysage, vu seulement comme vecteur du développement de la trame verte et de la trame bleue ; aux formes bâties, qui semblent ne pas prendre en compte l'infrastructure et qui tendent vers une uniformisation de la morphologie urbaine ; aux usages, qui aspirent principalement aux loisirs (culturels, ludiques, sportifs...) ; aux représentations de la voie d'eau dans l'imaginaire mental collectif, qui en font un argumentaire de vente<sup>18</sup>, entretenant une ambiguïté entre le faire-valoir d'un passé industriel et portuaire et celui d'un futur tourné vers la mise en valeur du paysage naturel, constitué par la présence de l'eau et du végétal.

La présente recherche se propose donc d'interroger l'ensemble de ce qui lie et qui a pu un jour lier Paris à ses canaux, afin d'alimenter et d'élargir les réflexions actuelles sur les problématiques urbaines et sur la définition des modes et temps de constitution de la ville (soit sur sa fabrication) et de comprendre ainsi les liens entre ville et infrastructure.

Les canaux, ouvrages d'art utilitaires, étrangers en principe à toute gratuité, sans ambition monumentale avouée, marquent la géographie humaine et témoignent tout à la fois d'un stade de développement urbain et économique, d'un savoir-faire technique et d'une écriture architecturale. « Ce monde unidimensionnel [doit s'évader] de son écriture linéaire pour s'étendre à un territoire où son influence [peut se faire] sentir de façon visible ou cachée »<sup>19</sup>.

Outil de réflexion visant à une meilleure compréhension des liens entre ville et infrastructure, ce travail doctoral souhaite apporter des pistes de réflexions face aux interrogations actuelles sur les possibilités de tirer profit de la présence des canaux, en termes de paysage, de formes urbaines et d'usages, et sur la manière dont peuvent ou pourraient se reconstituer leurs abords.

Une bibliographie sur les canaux parisiens diverse, succincte et parcellaire

---

<sup>17</sup> Voir Le glossaire.

<sup>18</sup> Il suffit de regarder les noms des opérations en cours qui intègrent les mots canal, Ourcq, port... Voir « La ville marketing », Urbanisme, n° 344, septembre-octobre 2005.

<sup>19</sup> PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Éditions Picard, 1986, p. XVII.

La bibliographie sur les canaux de navigation en France, bien que très riche, est essentiellement ancienne. Elle date largement de l'époque où s'ouvraient de nouvelles voies d'eau et est inégalement répartie dans le temps<sup>20</sup>.

Malgré la construction de deux grands canaux de navigation au XVII<sup>ème</sup> siècle (de Briare et du Languedoc), la littérature sur les canaux ne devient consistante qu'à partir de la seconde moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Auparavant, coexistent des discours très généraux, des traités théoriques ou techniques<sup>21</sup>. Dans les années 1730-1780 apparaissent des ouvrages plus ambitieux, des traités théoriques qui sont essentiellement des exposés sur des projets de canaux<sup>22</sup>. Au XIX<sup>ème</sup> siècle suivent des monographies rédigées par des ingénieurs responsables des travaux des ouvrages et publiées éventuellement à titre posthume<sup>23</sup>. En 1829, deux références importantes paraissent, représentant les conceptions de la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle : il s'agit du manuel, plutôt technique, de Barnabé Brisson et celui, plutôt historique, de Joseph-Michel Dutens<sup>24</sup>. Le second tiers du XIX<sup>ème</sup> siècle est marqué par les débats sur le mode d'entreprise et de financement des canaux, puis par celui sur la concurrence avec le chemin de fer. Ensuite, continuent à être principalement publiées des études historiques et techniques<sup>25</sup>. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les travaux de percement de nouveaux canaux ont cessé, ou presque, et ils vivent sans grand besoin de littérature technique « au moment où ils effectuent leur entrée dans le roman et le cinéma »<sup>26</sup>.

Les synthèses et les monographies, récentes et historiquement documentées, sont rares. Les seules monographies intéressantes de ce point de vue concernent les canaux de Lorraine<sup>27</sup>, de Saint-Quentin<sup>28</sup>, de Briare<sup>29</sup>, d'Orléans<sup>30</sup> et du Midi<sup>31</sup>. Mais il s'agit, pour la plupart, de thèses de Droit centrées sur les aspects juridiques ou financiers, qui ne sont pas comparables aux monographies régionales sur les canaux anglais

---

<sup>20</sup> Ibidem, p. 392.

<sup>21</sup> Ibid. Il s'agit, par exemple, des ouvrages de BERNARD Charles, *La jonction des Mers*, Paris, 1613 ou de BÉLIDOR Bernard, *Architecture hydraulique, ou L'art de conduire, d'élever et de ménager les eaux pour les différens besoins de la vie*, Paris, C.-A. Jombert, 1737-1739, B.N.F. V 9867.

<sup>22</sup> Ibid. Il s'agit, par exemple, des ouvrages de LINGUET Simon-Nicolas-Henri, *Canaux navigables, ou développement des avantages qui résulteraient de l'exécution de plusieurs projets en ce genre pour la Picardie, l'Artois, la Bourgogne, la Champagne, la Bretagne, Amsterdam*, Paris, Impr. L. Cellot, 1769 ou LE FRANÇAIS DE LALANDE Joseph-Jérôme, *Traité des canaux de navigation et spécialement du canal du Languedoc*, Paris, Frères Debure, 1778.

<sup>23</sup> Ibid. Il s'agit, par exemple, de l'ouvrage de Emiland-Marie Gauthey écrit entre 1777 et 1785 et publié en 1816. GAUTHEY Emiland-Marie, *Mémoires sur les canaux de navigation et particulièrement sur le canal du Centre, autrefois canal du Charolais*, Paris, Impr. Firmin Didot, 1816.

<sup>24</sup> Ibid. BRISSON Barnabé, *Essai sur le système général de navigation intérieure de la France [...]*, suivi d'un *Essai sur l'art de projeter les canaux à point de partage* par MM. P.-L. Dupuis de Torcy et B. Brisson [...], Paris, Carilian Goeury, 1829, B.N.F. V 9998 (Bis). DUTENS Joseph-Michel, *Histoire de la navigation intérieure de la France : avec une exposition des canaux à entreprendre pour en compléter le système [...]*, Paris, A. Sautelet, 1829, B.N.F. V 10 000.

<sup>25</sup> Ibid. Il s'agit principalement d'articles publiés dans les *Annales des Ponts et Chaussées*.

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> VIANSSON-PONTÉ Louis-Edmond, *Histoire du canal de l'Est, 1874-1882*, Nancy, Impr. de Berger-Levrault, 1882.

<sup>28</sup> MACAIGNE René, *Le canal de Saint-Quentin*, Paris, Librairie générale de Droit & de Jurisprudence, 1936.

<sup>29</sup> PINSSEAU Pierre, *Le canal Henri IV ou canal de Briare (1604-1943)*, Orléans, R. Houzé, Paris, Clavreuil, 1943.

<sup>30</sup> PINSSEAU Hubert, *Histoire de la construction, de l'administration et de l'exploitation du canal d'Orléans de 1676 à 1954*, Paris, Clavreuil, 1963.

<sup>31</sup> MAISTRE André, *Le canal des Deux-Mers. Canal royal du Languedoc 1666-1810*, Toulouse, Privat, 1968. BERGASSE Jean-Denis (dir.), *Le canal du Midi. Des siècles d'aventures humaines*, Cessenon, Millau, 1984.

publiées par Charles Hadfield<sup>32</sup>. Les canaux comme ouvrages d'art, comme architectures, comme paysages, comme vecteurs de l'aménagement du territoire, comme acteurs économiques, comme usages, restent à étudier en profondeur. Cependant, depuis plus d'une trentaine d'années, un intérêt nouveau, touristique et historique, tournant autour de la notion de patrimoine (architectural, culturel, social), semble offrir un nouveau souffle à la bibliographie sur les canaux. Mais ces ouvrages sont généralement des livres destinés à un large public, illustrés de nombreuses photographies<sup>33</sup>. Seule une publication fait exception. Il s'agit de celle dirigée par Pierre Pinon, intitulée *Un canal... Des canaux* et publiée en 1986, devenue un ouvrage pionnier et de référence sur le sujet<sup>34</sup>.

Les ouvrages sur les canaux parisiens, très peu nombreux, sont de divers ordres.

En premier lieu, il s'agit des monographies rédigées au XIX<sup>ème</sup> siècle, soit par des ingénieurs responsables de la construction des infrastructures<sup>35</sup>, soit par l'Administration qui les gère<sup>36</sup>. Elles renferment, des notices historiques, des descriptions des ouvrages à réaliser, des devis, mais aussi les actes législatifs et administratifs, concernant leur création, leur réalisation, leurs concessions et leurs exploitations<sup>37</sup>.

En second lieu, les guides, ayant trait aux arrondissements parisiens traversés par les voies navigables, offrent des informations ponctuelles sur l'histoire des canaux<sup>38</sup>. Seul un guide est consacré aux infrastructures, mais il a une vocation touristique<sup>39</sup>. D'autres ouvrages, destinés aussi à un large public, sont centrés sur l'un des canaux et une période - principalement la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle - témoignant de la vie des habitants à l'époque concernée<sup>40</sup>. Ils sont généralement illustrés d'une iconographie importante, mettant en scène l'esthétique et l'architecture de la voie d'eau, révélant la poésie de cette dernière<sup>41</sup>.

---

<sup>32</sup> HADFIELD Charles, *British Canals*, London, Phoenix House, 1962. HADFIELD Charles, *The Canal Age*, Newton Albot, David & Charles, 1968. Ces ouvrages comprennent un certain nombre de documents iconographiques, tels des plans, des photographies...

<sup>33</sup> On peut citer les ouvrages récents suivants : PINON Pierre, LEMAÎTRE Pascal (Photographe), *Patrimoine fluvial, Canaux et rivières navigables*, Paris, Éditions Scala, *Voies Navigables de France*, 2005. MÉNAGER Philippe, *Patrimoine extraordinaire des canaux et rivières navigables de France*, Clermont-Ferrand, Éditions Christine Bonneton, Coll. « Patrimoine extraordinaire », 2015. MARCONIS Robert, MARFAING Jean-Loup, SANCHEZ Jean-Christophe, VANNIER Samuel, GIEULES Julien (Photographe), *Le canal du Midi, patrimoine culturel, patrimoine naturel*, Carbone, Nouvelles Éditions Loubatières, 2016.

<sup>34</sup> PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, op. cit.

<sup>35</sup> Il s'agit, par exemple, de l'ouvrage de Pierre-Simon Girard sur le canal de l'Ourcq. Voir GIRARD Pierre-Simon, *Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de la Seine pour l'extension du commerce de la capitale*, Paris, Carilian Goeur, 1831-1845.

<sup>36</sup> Il s'agit, par exemple, des recueils suivants : ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, *Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis*, Paris, Impr. Chaix, 1880 / Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, *Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin*, Paris, Impr. Gauthier-Villars, 1873.

<sup>37</sup> Voir La bibliographie - Les sources et les archives.

<sup>38</sup> DUCLERT Ariane, *Le guide du promeneur. X<sup>ème</sup> arrondissement*, Paris, Éditions Parigramme, 1996. MICHEL Denis, RENOU Dominique, *Le guide du promeneur. XI<sup>ème</sup> arrondissement*, Paris, Éditions Parigramme, 1993. PHILIPP Élisabeth, *Le guide du promeneur. XIX<sup>ème</sup> arrondissement*, Paris, Éditions Parigramme, 1994. FIERRO Alfred, *Vie et histoire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement [...]*, Paris, Hervas, Coll. « Vie et histoire des arrondissements de Paris », 1999.

<sup>39</sup> HERVET Jean-Pierre, MÉRIENNE Patrick, *Les canaux de Paris*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2002. Ce guide aborde les canaux sur l'ensemble de l'Île-de-France.

<sup>40</sup> BABEY Marie, *Je me souviens du canal Saint-Martin*, Paris, Éditions Parigramme, 2003.

<sup>41</sup> ROUBAUD Jacques, BABEY Marie (Photographe), *Canal Saint-Martin*, Paris, Creaphis, 2007.

En troisième lieu, les ouvrages scientifiques (ou des recherches), spécifiquement dédiés aux canaux parisiens, sont rares. Ils sont de deux ordres : ceux consacrés à une thématique et/ou à une période définie(s), et/ou à une partie de l'infrastructure, et ceux abordant une vision globale de leur histoire, de leurs origines jusqu'à nos jours.

Les premiers, qui concernent les arrondissements de la capitale traversés par les voies navigables, offrent des articles détaillés et de fond, sur un thème précis, comme celui de l'industrie<sup>42</sup>. D'autres sont axés sur l'une de leurs fonctions, comme l'alimentation en eau<sup>43</sup> ou sont centrés sur l'histoire d'un port, comme celui du bassin de La Villette<sup>44</sup>.

Les seconds se résument à deux ouvrages de références. L'un, publié en 1994 sous la direction de Simon Texier, est composé d'une série d'articles de différents auteurs (historiens, historiens d'art, architectes, urbanistes, ingénieurs, conservateurs de musées...), classés suivant la chronologie des thèmes abordés ; mais ces derniers ont parfois un caractère ponctuel (monographies de bâtiments particuliers, histoire technique des canaux ou des différentes concessions...), ne permettant pas de saisir toutes les articulations entre les sujets développés<sup>45</sup>. L'autre, publié en 1995 et rédigé par Marc Gayda, offre des informations complémentaires, mais qui doivent être vérifiées, car non référencées, reprenant parfois les connaissances déjà établies<sup>46</sup>.

Les articles consacrés aux canaux parisiens, dans diverses revues, sont peu nombreux. Ils sont centrés sur une de leurs caractéristiques (voie d'alimentation en eau et de communication), décrivant la croissance économique de Paris ou la technicité de l'infrastructure<sup>47</sup>. D'autres ont trait aux nouveaux aménagements projetés à la fin des années 1970 et au début des années 1980<sup>48</sup>.

En dernier lieu, seuls une recherche de Gilles Dupré et Pierre Pinon, intitulée *Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains* et publié en 1995<sup>49</sup>, et un article d'Isabelle Backouche,

---

<sup>42</sup> JENN Jean-Marie (dir.), *Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996. Voir, dans cet ouvrage, l'article de Florence BOURILLON intitulé *Entre habitat et industrie*, pp. 166-176.

<sup>43</sup> GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, Éditions CNRS, 2009.

<sup>44</sup> Voir le mémoire de FRANÇOIS Emmanuelle, *Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire*, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985. Voir l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, *Le bassin de La Villette*, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007.

<sup>45</sup> TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son Patrimoine », 1994, 222 p.

<sup>46</sup> GAYDA Marc, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995.

<sup>47</sup> Voir la bibliographie - Les sources et les archives. Voir, par exemple, les différents articles dans la revue *Rassegna*, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, pp. 1-88.

<sup>48</sup> Voir par exemple GUILLERME André, TABUCHI Jean-Pierre, « Quel réseau, quel dispositif technique ? » et GUILLERME André, « Tendance et changement dans les techniques urbaines » in APUR, *Étude sur le devenir du réseau d'eau non potable*, Paris, APUR, décembre 2010, pp. 107-117 et 118-119, <http://www.apur.org/sites/default/files/documents/APBROAPU524.pdf>. Voir aussi la revue *Paris-Projet*, comme le numéro consacré au canal Saint-Martin : APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », Paris Projet, n° 17, Paris, APUR, 1977.

<sup>49</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, *Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon*, Saint- Quentin et Paris, s.l., École d'architecture de Paris-La-Défense, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Plan urbain, 1995. FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989. Voir, dans cet ouvrage, l'article de Pierre Pinon intitulé *La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables ; projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution*, pp. 135-153.



ayant pour titre *Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne* et paru en 2010<sup>50</sup>, articulent ville et canal. Dans la première, l'hypothèse est qu'« il [existe] dans l'esprit des ingénieurs des Ponts et Chaussées [...] une liaison obligée entre ville et territoire qui [doit] s'exprimer par la conception de plan d'extension constituant des fragments de ville spécifiquement dessinés autour des canaux »<sup>51</sup>. Mais cette étude a trait principalement aux projets de lotissements autour du bassin de l'Arsenal au XVIII<sup>ème</sup> siècle. Dans le second, l'auteure s'inscrit « dans une problématique relative aux moteurs de la croissance urbaine parisienne, [...] [dont] les usages sont déterminants pour comprendre les processus qui affectent le territoire »<sup>52</sup>. À la croisée entre histoire locale et perspective globale, l'analyse tente, tout en prenant en compte les acteurs, « d'inscrire la dynamique urbaine [...] en mettant en valeur les transformations qui affectent à la fois les pratiques et le paysage »<sup>53</sup>. Mais cet article a trait principalement au bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle.

D'un point de vue historiographique, une recherche sur l'histoire des relations entre Paris et ses canaux et une synthèse, articulant entre eux les différents développements liés aux voies navigables, restent à faire. Il est aussi indispensable de compléter ces divers travaux historiques par une étude morphologique et cartographique approfondie, à ce jour inexistante.

Du point de vue de la méthode, la thèse tente de s'inspirer de l'ouvrage d'Isabelle Backouche, intitulé *La Trace du fleuve, La Seine et Paris 1750-1850*<sup>54</sup>. Visant à construire un objet historique, en analysant la pluralité des relations entre Paris et son fleuve, l'auteure traite, ensemble, des questions généralement abordées par des spécialistes de domaines différents, dont les travaux se rencontrent peu : histoire de l'urbanisme, de l'aménagement, de l'économie, mais aussi histoire de la vie sociale, culturelle et politique de la capitale. L'ampleur et la variété des archives mises en œuvre attestent de cette volonté de traquer dans les sources les plus diverses tout ce qui, à un titre ou un autre, permet d'éclairer l'évolution du fleuve, la façon dont ses utilisateurs et ses gestionnaires se le représentent et les relations qu'il entretient avec la ville qu'il traverse et structure.

## Le XIX<sup>ème</sup> siècle, une période peu étudiée

Même si les faits urbains sont soumis à des temporalités multiples, des limites chronologiques sont posées pour comprendre plus spécifiquement les types de relations qu'entretiennent Paris et ses canaux au cours du temps.

Au vu de l'enquête historiographique, la recherche propose de se limiter au XIX<sup>ème</sup> siècle.

---

<sup>50</sup> BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », *Histoire & mesure*, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010, pp. 47-86.

<sup>51</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, *Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris*, op. cit., p. 4.

<sup>52</sup> BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », *Histoire & mesure*, op. cit., p. 47.

<sup>53</sup> Ibidem.

<sup>54</sup> BACKOUCHE Isabelle, *La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 2000.

Le travail souhaite d'abord contribuer à l'enrichissement d'un savoir sur cette période trop peu étudiée, notamment la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>55</sup>. Même si un certain nombre de chercheurs sont engagés, depuis de longues années, au sein de différents laboratoires, dans l'étude des transformations des villes françaises<sup>56</sup> ou de Paris durant cette période, il semble opportun d'aborder celle-ci sous l'angle des infrastructures de transport, comme les canaux<sup>57</sup>.

Le choix de cette période est ensuite justifié par le fait qu'un fonds d'archives, portant principalement sur ce siècle et encore inexploité, a été découvert au Service des canaux de la Ville de Paris<sup>58</sup>.

Enfin, le XIX<sup>ème</sup> siècle représente l'époque de création et de grande prospérité pour les canaux parisiens, en même temps que moment où ils participent à l'engendrement premier des tissus ruraux et urbains.

Le cadre historique est compris plus précisément entre 1818 et 1876. Il correspond à la période où les infrastructures ont été concédées, par la Ville de Paris, à des compagnies privées<sup>59</sup>.

L'année 1818 représente une date importante dans l'histoire de Paris et de celle des canaux. Effectivement, au début de la Restauration, la situation des finances ne permettait pas à la Ville de Paris de reprendre et d'achever les travaux des canaux, arrêtés pendant les campagnes militaires<sup>60</sup>. Pierre-Simon Girard, ingénieur des Ponts et Chaussées, responsable des travaux, souhaitant ardemment les voir aboutir, a eu alors l'idée d'en confier l'exécution à des compagnies privées, évitant ainsi à l'État et à la ville de trop lourdes charges et des risques financiers. Le 19 avril 1818, approuvé par la loi du 20 mai 1818 et par une ordonnance royale du 10 juin suivant, le Comte A. de Saint-Didier et le banquier J.-C.-R. Vassal signaient avec la Ville de Paris un traité de concession<sup>61</sup>, actant de la création de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Cette dernière prenait à sa charge l'achèvement du canal de l'Ourcq et la construction du

---

<sup>55</sup> Voir l'ouvrage PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, BODY-GENDROT Sophie (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, Éditions La Découverte (Textes à l'appui. L'état des savoirs), 2000.

<sup>56</sup> Par exemple, voir l'ouvrage de BOURILLON Florence, *Les villes en France au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Éditions Ophrys, Coll. « Synthèse Histoire », 1992.

<sup>57</sup> Par exemple, voir l'ouvrage de LAMBERT-BRESSON Michèle, TÉRADE Annie (dir.), *Villes françaises dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Embellissement, Équipement, Transformations*, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 2006. Le laboratoire Ipraus, au sein de l'UMR AUSser 3329, contribue à un renouvellement des approches en matière d'analyses spatiales et historiques, au travers de l'axe de recherche intitulé *Architecture des territoires : Transports, formes urbaines, environnement - Histoire et prospective*.

<sup>58</sup> Voir, dans l'introduction, le paragraphe intitulé *Un corpus assez vaste mais centré sur un fonds d'archives inédit*.

<sup>59</sup> Cette période d'étude donne des premiers repères chronologiques, sachant que les canaux parisiens ont commencé à être percés en 1802 et ont été achevés en 1826 (les travaux pour le canal Saint-Martin ont été définitivement reçus en 1839) ; que la concession s'est réalisée en deux temps, 1818 et 1822 ; que le rachat s'est effectué aussi en deux temps, 1860 et 1876 et qu'un programme de rénovation et de modernisation des voies navigables a eu lieu à partir des années 1880. Même si le cadre historique d'étude est compris entre 1818 et 1876, la recherche s'attachera aussi à étudier les périodes antérieures et postérieures aux concessions des infrastructures.

<sup>60</sup> Le canal de l'Ourcq était ouvert de Lizy-sur-Ourcq jusqu'au bassin de La Villette, mais n'était navigable qu'entre Claye-Souilly et Paris ; la section entre Lizy et Claye était encore à sec. Les travaux pour le canal Saint-Denis étaient à peine commencés et le canal Saint-Martin n'était pas encore percé.

<sup>61</sup> La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis obtenait ainsi la jouissance desdites infrastructures pour une période de 99 ans et bénéficiait des péages, des revenus territoriaux, domaniaux et des droits d'exploitation des canaux (droits de navigation, de stationnement...). En contrepartie, la Ville de Paris se réservait 4 000 pouces d'eau par jour sur le volume amené au bassin de La Villette, employé au service des fontaines publiques et la Compagnie prenait à sa charge tous les frais d'entretien des voies navigables jusqu'à l'expiration du bail. Voir ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, *Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis*, op. cit., pp. 15-20 et DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, « Les compagnies des canaux, chronologie », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., pp. 108-115.

canal Saint-Denis ; le préfet G.-J.-G. Chabrol de Volvic acceptait l'ajournement de la concession du canal Saint-Martin.

L'année 1876 est significative pour la capitale, comme pour ses canaux. Le désintérêt de la Compagnie concessionnaire des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis pour ses infrastructures, et un manque d'argent, ont entraîné le délabrement de ces dernières. L'augmentation de la consommation de l'eau dans la capitale et les périodes de sécheresse ont mis en lutte les intérêts de la Compagnie avec ceux de la Ville<sup>62</sup>. Ce conflit de l'intérêt public contre l'intérêt privé a envenimé une situation dont l'issue ne pouvait être que le rachat des deux canaux. Ainsi, en 1876, la Ville, ne pouvant rénover les canaux sans le consentement de la Compagnie, peu disposée à l'époque à entrer dans la voie des améliorations, proposait leur rachat. Elle acquérait alors, selon un traité du 20 juin 1876, le canal de l'Ourcq, la dérivation du Clignon et la rivière d'Ourcq, depuis Port aux Perches jusqu'à son embouchure dans la Marne, le canal Saint-Denis et le bassin de La Villette<sup>63</sup>. Dans les années 1880, un grand programme de rénovation et de modernisation des canaux parisiens était lancé<sup>64</sup>.

Au vu de l'enquête historiographique, la recherche ne se limite pas à un cadre géographique. L'espace des canaux, objet à construire et à appréhender dans sa dynamique, n'a pas une délimitation fixe. À la manière des recherches d'Isabelle Backouche, les échelles d'analyse varient et évoluent au gré des questions posées, oscillant entre l'échelle locale et l'échelle territoriale<sup>65</sup>. « Les faits observés à [...] différentes échelles restituent la complexité de la dynamique d'un espace qui évolue avec les pratiques qu'il accueille et les projets qui le transforment. L'emboîtement des échelles permet [...] de mener de front la construction d'un objet d'étude en mouvement et la restitution des perceptions, en perpétuelle recomposition, de l'espace par les hommes de l'époque »<sup>66</sup>.

En revanche, pour une étude morphologique et cartographique, notamment des réseaux viaire et parcellaire, le travail s'attache à l'ensemble des territoires traversés par les canaux dans les limites actuelles de Paris, qui, bien qu'elles ne soient plus matérialisées, jouent encore un rôle dans l'évolution de la ville<sup>67</sup>. Ces territoires se trouvent aujourd'hui dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, traversé par le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Denis et le bassin de La Villette, dans le X<sup>ème</sup> arrondissement pour la partie découverte du canal Saint-Martin, dans le XI<sup>ème</sup> pour la partie couverte, et enfin, dans le IV<sup>ème</sup> et le XII<sup>ème</sup> pour les abords du bassin de l'Arsenal. Le choix de ce cadrage géographique, qui ne couvre pas la totalité du réseau des canaux, est justifié par le fait, d'une part, que les tissus ont fait l'objet d'une importante mutation au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle,

---

<sup>62</sup> Les usines, qui louaient les chutes d'eau du canal à la Compagnie, en puisaient de grande quantité pour faire fonctionner leurs machines à vapeur, nuisant à l'approvisionnement de Paris.

<sup>63</sup> Voir ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., pp. 57-114 et DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, « Les compagnies des canaux, chronologie », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., pp. 108-115. La Ville de Paris avait déjà racheté en 1860 le canal Saint-Martin pour le recouvrir et ainsi permettre le percement de l'actuel boulevard Voltaire.

<sup>64</sup> Voir HUMBLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. Chaix, 1885.

<sup>65</sup> BACKOUCHE Isabelle, *La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850)*, op. cit., p. 13.

<sup>66</sup> Ibidem.

<sup>67</sup> Ce cadrage permet de saisir les transformations des quartiers traversés par les canaux de l'Ourcq et Saint-Martin avant et après l'annexion des communes périphériques à la capitale en 1860.

passant d'un tissu rural à un tissu urbain, industriel et artisanal et, d'autre part, qu'aucun travail de recherche comparable, n'a été jusqu'à présent réalisé sur cette période et ce périmètre, qui n'est ni à l'échelle du quartier, ni à celle du territoire<sup>68</sup>.

## Des questionnements spécifiques articulés autour de différentes thématiques

Les canaux parisiens, ouverts au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, se caractérisent par une double vocation. Ils sont à la fois voués à la navigation et à l'adduction d'eau. Ils ont longtemps tenu une place essentielle dans l'économie et dans l'évolution de la ville. Ils l'ont alimentée en eau comme en marchandises. Leurs abords sont devenus une importante emprise d'activités pour la capitale, regroupant de nombreux lieux d'entreposage et de fabrication, faisant des canaux un grand axe industriel inscrit dans l'histoire de la formation de la ville.

Analyser le rôle et la place tenus par les canaux parisiens, grands ouvrages à vocation industrielle, dans les processus de constitution et d'évolution de l'espace urbain à Paris, soit des relations entre ville et voies navigables au XIX<sup>ème</sup> siècle, permettent de construire l'espace des canaux, objet historique, et supposent d'articuler entre eux différents thèmes et questionnements, permettant de saisir la complexité de la fabrication de l'espace urbain dans le temps.

## Le temps

La ville, emplie d'histoires et de mémoires, naît de processus complexes qui s'enchevêtrent dans un temps long<sup>69</sup>. Christian Devillers parle même d'un temps infini, se référant ainsi à la continuelle projection dans l'avenir qui accompagne la formation et l'évolution d'une ville, au cours de laquelle interviendrait une sélection, perpétuant des valeurs symboliques en dépit des éléments constitutifs pour produire une ville identifiable. « Il n'y a pas un temps et un espace de la ville, mais des temporalités et des spatialités relativement autonomes et emboîtées les unes dans les autres »<sup>70</sup>. Quelles sont les temporalités et les spatialités liées aux canaux parisiens ? Ainsi, le temps, dans la fabrication de l'espace urbain, est un élément majeur à prendre en compte dans la compréhension des liens entre ville et infrastructure.

## La forme de la ville

L'approche de la forme, comme paysage, comme tracés, comme tissus ruraux, urbains ou industriels, est essentielle à l'analyse et à l'appréhension de la construction de la ville<sup>71</sup>. L'approche de la forme du paysage, mais aussi de celle des tissus, constitués de la superposition et de l'imbrication de trois éléments, de plus ou moins grande pérennité, participant à l'organisation de la ville à des échelles différentes, permettent de saisir

---

<sup>68</sup> Voir, dans l'introduction, le paragraphe intitulé Une méthode cartographique.

<sup>69</sup> Voir LEPETIT Bernard, PUMAIN Denise, Temporalités urbaines, Paris, Anthropos, Coll. « Villes », 1993.

<sup>70</sup> DEVILLERS Christian, Le projet urbain, Conférence Paris d'Architectes du 4 mai 1994, Paris, Édition du Pavillon de l'Arsenal, Coll. « Les mini PA », mars 1996, n° 2, p. 31.

<sup>71</sup> Voir l'article de LÉVY Albert, « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », Espaces et Sociétés, Paris, ERES, n° 122, 2005/3, pp. 25-48, <http://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2005-3-page-25.htm>.

les interrelations entre ces différents éléments constituant le territoire<sup>72</sup> : le réseau viaire, les espaces publics sont les éléments qui vont durer et assurer la permanence la plus longue ; le découpage parcellaire a une permanence relative dans le temps et est nécessaire à la substitution partielle du bâti ; le bâti de courte durée et de faible étendue est l'élément changeant le plus rapidement dans le temps. Quels paysages et formes urbaines se façonnent le long des canaux et comment évoluent-ils ? Quelles transformations a engendrées la saignée qu'ils constituent dans les tissus existants ? Influencent-ils le percement de voies nouvelles, la création d'un parcellaire particulier ou de constructions spécifiques ? De nouvelles formes urbaines apparaissent-elles ? Ainsi, l'étude de la forme du paysage et du tissu, dans le temps, rend compte, du point de vue morphologique, des liens entre ville et canal.

### Les projets

La ville se fait par une succession de projets : qu'ils soient réalisés ou non, et quelle que soit leur échelle, ils participent continuellement à sa formation et influencent son évolution. Bruno Fortier développe cette idée dans *La Métropole Imaginaire*<sup>73</sup>, en parlant d'un plan implicite auquel la ville serait en permanence soumise. Chacun puiserait des idées, en les réinterprétant librement, dans un « stock idéal de formants »<sup>74</sup>, pour achever ce plan qui n'a jamais été dessiné. Selon lui, « la ville se [dessine] progressivement, dans la série complexe, imprévisible et fragmentaire des projets qui l'ont faite et dans le jeu concret de son renouvellement »<sup>75</sup>. La ville apparaît ainsi comme le résultat d'une croissance progressive, faite de politiques urbaines et de projets de plus ou moins grande envergure<sup>76</sup>, dont aucun, toutefois, ne peut être considéré comme celui qui l'a faite.

L'histoire des projets, mais aussi leur évolution dans le temps, entre le moment où ils ont été pensés, dessinés, réalisés, voire abandonnés, révèlent comment la ville en opère une sélection et une réinterprétation pour les insérer dans un processus de production collective : « À quelles villes en projet, la ville réelle [doit-elle] à chaque instant son dessin et son existence ? »<sup>77</sup>. Quels projets l'infrastructure inspire-t-elle ? De quelle nature sont-ils et que deviennent-ils ? Quels sont leur genèse, leurs modèles, les raisons de leur existence, de leur concrétisation ou de leur abandon ? Si ces projets ne sont pas réalisés, comment l'espace urbain, traversé par les canaux, évolue-t-il ? Ainsi, outre la mise en exergue des usages et des programmes, l'étude des projets, élaborés au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, permet d'appréhender la fabrication de l'espace urbain et des relations entre ville et voie navigable.

### Les acteurs

---

<sup>72</sup> PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-Charles, DEMORGON Marcelle, *Analyse urbaine*, op. cit., p. 75.

<sup>73</sup> FORTIER Bruno, *La Métropole Imaginaire - Un atlas de Paris*, Liège, Mardaga, 1989.

<sup>74</sup> Ibidem, p. 16.

<sup>75</sup> Ibid., p. 14.

<sup>76</sup> La notion de projet est considérée ici dans un sens très large, c'est à dire sans être spécifiquement liée au projet de paysage, de territoire ou d'architecture. Elle inclut les orientations politiques, les idées de ville, mais aussi de règlements.

<sup>77</sup> FORTIER Bruno, *La Métropole Imaginaire - Un atlas de Paris*, op. cit., p. 16.

La ville est soumise à l'action de nombreux intervenants : « [elle] n'est pas produite par qui que ce soit, [elle] est un processus de production collective avec une multitude d'acteurs qui ne peuvent pas être maîtrisés à travers une seule pensée »<sup>78</sup>. Les échelles de pensée et de production s'emboîtent, allant du particulier à l'État, en passant par les usagers des canaux, les habitants bordant les infrastructures, les compagnies concessionnaires des voies d'eau, les différentes directions et services de la Ville de Paris... Quels sont ces différents acteurs et quelles relations entretiennent-ils entre eux ? Comment participent-ils à la fabrication et aux transformations de l'espace urbain et des canaux ? Ainsi, l'étude des acteurs privés et publics, des intérêts de chacun et des rivalités qui peuvent en émaner, révèle aussi les liens entre ville et infrastructure.

### Les usages et les pratiques

Les usages et les pratiques sont déterminants pour comprendre les processus qui modèlent un territoire, à l'échelle territoriale et locale. L'étude des activités économiques et commerciales, soit le trafic sur les canaux et le type de marchandises transportées, importées ou exportées, met en relief la croissance de la ville. L'étude des usages de l'eau, des pratiques sur l'eau et des activités sur les berges, les quais et les rives, met en lumière les liens entre ville et canal, révélant notamment les conflits entre les utilisateurs des voies navigables et les habitants des quartiers traversés par ces infrastructures. Quelles activités et quels programmes se développent dans les quartiers traversés par les voies d'eau en fonction de leur destination au transport de marchandises et de quelles natures sont-ils ? Quelles sont les répercussions sur l'espace urbain ? Existe-t-il une mixité des usages sur l'eau, sur les berges et les rives ? Au cours de la croissance de Paris, les canaux sont-ils une limite et/ou un axe de développement pour la ville ? La couverture du canal Saint-Martin sous le Second Empire ne constitue-t-elle pas la manifestation du début du déclin du transport de marchandises et de la désindustrialisation de la capitale et, en tant que telle, une étape essentielle dans l'histoire des canaux de Paris ? Ainsi, l'étude des activités, des usages et des pratiques permet de déceler les liens entre ville et canal.

### Les représentations

Les représentations mentales, que se forgent les différents acteurs, gestionnaires ou usagers de l'espace urbain des canaux, permettent de saisir les éléments constitutifs de l'image des voies navigables, au cours du temps, oscillant entre embellissement et nuisance. Les représentations physiques, soit iconographiques, dépeignant les infrastructures au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, rendent compte des différents changements de visions opérés. Quelles sont les représentations de l'espace des canaux dans l'imaginaire des gestionnaires, des usagers et des habitants des quartiers traversés par les voies navigables ? De plus, comment les canaux sont-ils dépeints dans les différents documents iconographiques ? Quels types de représentation peut-on élaborer pour comprendre les évolutions et révéler les transformations et les mutations de l'espace urbain ?

---

<sup>78</sup> DEVILLERS Christian, *Le projet urbain*, op. cit., p. 31.

Quels dess(e)ins pour les canaux parisiens ? L'étude des représentations permet de confronter les perceptions et les imaginaires, à la réalité physique et au vécu, identifiant les liens entre ville et infrastructure.

Ainsi, d'une manière générale, les thématiques et les questions précédemment posées supposent d'articuler un autre niveau de questionnement, permettant d'interroger chronologiquement les relations entre Paris et ses canaux au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Dans un premier temps, pourquoi la capitale a-t-elle besoin de canaux ? Quelles sont les conditions de leurs implantations ? Quelles sont les spécificités de cette infrastructure ? Quel est son tracé ? Comment les canaux se sont-ils surimposés aux territoires ? Quels paysages ont-ils fabriqué ? Sont-ils un embellissement et un monument pour le territoire et/ou une coupure dans les tissus existants ? Quels sont les répercussions de leur percement à l'échelle territoriale et à l'échelle locale ?

Par rapport à ces questions, nous essayons de comprendre comment les canaux parisiens se sont inscrits dans le territoire.

Dans un second temps, pourquoi des entrepôts sont-ils construits le long des voies d'eau ? De quels types sont-ils ? Où se trouvent-ils ? Y-a-t-il une distinction entre ceux établis à Paris et ceux réalisés à La Villette ? Quelles transformations engendrent-ils ? Quelle place tiennent-ils dans le développement industriel et commercial de la capitale ? De plus, comment la ville s'est-elle retournée sur les canaux ? Comment le territoire s'urbanise-t-il ?

Par rapport à ces questions, nous tentons de montrer comment la ville s'est adaptée aux canaux parisiens.

Dans un troisième temps, pourquoi est-il décidé de couvrir une partie du canal Saint-Martin sous le Second Empire ? Quels sont les objectifs et les buts de cette couverture ? Quels en sont les impacts sur le transport de marchandises et l'activité industrielle bordant la voie d'eau ? Comment les trames viaire et parcellaire évoluent-elles ? Cette couverture engendre-t-elle la disparition d'édifices ou l'apparition de nouveaux types de constructions ? Des projets, liés au service de l'infrastructure et/ou de la ville, apparaissent-ils ? Alors qu'une partie du canal Saint-Martin est recouvert et que la commune de La Villette est rattachée à la capitale, pourquoi des travaux de modernisation des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis sont-ils entrepris ? Quels types de travaux sont exécutés et dans quels buts ? Quels aménagements sont réalisés ? Ces derniers sont-ils au service de la ville ou de la voie d'eau ? Comment le territoire traversé par l'infrastructure évolue-t-il ?

Par rapport à ces questions, nous essayons de mesurer comment les canaux parisiens se sont intégrés à la ville.

Nous tentons donc, dans ce travail de recherche doctorale, de comprendre comment les canaux parisiens se sont inscrits dans le territoire ; comment la ville s'est adaptée à cette infrastructure et comment cette dernière s'est intégrée à Paris. Nous essayons de montrer que de leur création à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle (1818-1876), qu'ils servent au transport de marchandises ou à l'adduction d'eau, qu'ils soient à l'air libre ou

recouverts, les canaux ont exercé une influence forte sur la formation de la ville qu'ils traversent ; ils peuvent ainsi être considérés comme des éléments fondateurs de l'espace urbain à leurs abords.

### Un corpus assez vaste mais centré sur un fonds d'archives inédit

En premier lieu, le corpus de la recherche est constitué d'ouvrages, de recherches et d'articles scientifiques traitant de l'histoire de la ville, de son évolution et de ses canaux. Ce premier corpus a permis d'établir le sujet de la recherche, une période d'étude, de rassembler une première série de données et d'informations, permettant d'en exploiter une partie pour reconstituer une histoire continue des relations entre Paris et ses canaux au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>79</sup>.

En second lieu, qu'ils portent sur les canaux parisiens proprement dits ou sur leur environnement urbain, sur la période de l'histoire parisienne correspondant à leur développement, sur les éléments marquants qui les influencent, sur les théories urbaines et architecturales, sur les débats auxquels donnent lieu l'état de la capitale et l'aménagement des canaux, ou sur les acteurs principaux de la période considérée, les études antérieures, ainsi que les écrits de contemporains, constituent des sources initiales, soit un second corpus<sup>80</sup>. Ces sources permettent, d'une part, d'établir une périodisation particulière au sujet de l'étude et, d'autre part, de rassembler une seconde série de données et d'interprétations.

Vérifier l'exactitude de ces deux premiers corpus, évaluer les interprétations proposées par leurs auteurs, suggérer valablement des analyses complémentaires, suppose, toutefois, de confronter le contenu de ces différents écrits, à un troisième corpus, constitué de sources d'archives originales, pour certaines peu ou pas connues.

Les fonds<sup>81</sup> courant et particulier explorés, pour les écrits, les représentations graphiques et cartographiques, sont aussi variés que possible<sup>82</sup> et comportent principalement ceux des Archives Nationales,

---

<sup>79</sup> Voir La bibliographie.

<sup>80</sup> Ibidem.

<sup>81</sup> Même si toute recherche sur Paris, avant 1871, se heurte à la disparition d'une masse importante de documents originaux dans l'incendie de l'Hôtel de Ville, lors de la Commune, nombre de documents restent néanmoins disponibles dans différents fonds parisiens. Voir Les sources et les archives.

<sup>82</sup> D'autres fonds d'archives ont pu être ponctuellement exploités comme ceux de la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris, de la Commission du Vieux Paris, de la Préfecture de police de Paris ou du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine. La Commission du Vieux Paris possède des dossiers classés par adresses d'édifices détruits au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle et du XX<sup>ème</sup> siècle. Certains documents, regroupant des articles de l'époque, des plans, des photographies, concernent des bâtiments remarquables ou ordinaires ayant existé le long des canaux parisiens. Les archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine conservent une collection appelée La Collection Carivenc. L.-P. Carivenc était ingénieur en chef de la Navigation et des Ports du département de la Seine durant l'entre-deux guerres. Il a manifesté un grand intérêt pour tout ce qui touchait à la navigation intérieure. Tout au long de sa carrière, il a accumulé et conservé une masse considérable d'archives. Non seulement, il a rassemblé divers documents de son époque, mais il a aussi collectionné toutes sortes de papiers trouvés à l'Inspection générale de la Navigation. Tous ces documents ont formé à sa mort une importante collection de 190 boîtes. En 1970, lors de sa vente aux enchères, l'ensemble de cette collection a été acquis par M. Beaudouin, conservateur du Musée, à l'époque. Ces archives sont d'une grande diversité : documents administratifs, notes manuscrites (notes de lectures, impressions, relevés...), bulletins et brochures, coupures de presse de toutes époques (sans mention, la plupart du temps, du nom et de la date du périodique, donc inexploitable), chapitres de livres... Trois cartons concernent plus particulièrement les canaux de la Ville de Paris. Les manuscrits y abondent : comptes, lettres, descriptions monographiques d'ouvrages ou d'aménagement, comptes rendus de conférences, documents iconographiques. Les ressources offertes par l'Atelier parisien d'Urbanisme et la Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées ont aussi été ponctuellement utilisées. Cette dernière recèle de nombreux rapports et mémoires d'ingénieurs ayant trait à l'évolution technique des canaux parisiens : tracés (écluses, biefs), franchissements (ponts), alimentations en eau (réservoirs,



des Archives de Paris, de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris et, surtout, celui des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris, qui possède un grand nombre de documents encore peu exploités<sup>83</sup>.

Nous tentons en outre d'exploiter principalement les sources que peuvent offrir la Bibliothèque nationale de France et le Musée Carnavalet pour les documents iconographiques<sup>84</sup>.

À partir de ce corpus assez vaste, chaque question posée trouve son origine et ses réponses dans le croisement de points de vue saisis dans ces sources diverses. En effet, aucun fonds d'archives ne permet à lui seul de traiter des relations entre Paris et ses canaux au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle. Nous utilisons à la fois les documents relatifs à l'histoire des canaux, à l'échelonnement de la réalisation des formes urbaines dans les territoires considérés (et ce, suivant des échelles d'approche différenciées), ainsi que parallèlement, les documents relatifs aux processus concrets de la fabrication de la ville, à l'activité des différents acteurs participant à l'urbanisation des quartiers traversés par les canaux et aux différents usages engendrés.

Nous nous appliquons ainsi à reconstituer l'histoire des évolutions urbaines, attachées aux canaux, à travers la confrontation des documents textuels, graphiques (cartes, plans historiques, géométraux...) et iconographiques (gravures, peintures, photographies ou autres représentations fidèles ou interprétées des parties de la capitale concernées).

#### Archives Nationales

Les fonds explorés aux Archives Nationales sont nombreux. La série F rassemble les versements des ministères et de leurs administrations. La série F2, intitulée Ministère de l'Intérieur : Administration départementale, regroupe des documents sur l'annexion des communes en 1860. Les séries F3 et F12, intitulées respectivement Ministère de l'Intérieur : Administration communale et Commerce et Industrie, recèlent des dossiers sur les entrepôts et docks de Paris. La série F13, intitulée Bâtiments Civils, conserve des archives sur les travaux de la capitale. La série F14, intitulée Travaux Publics<sup>85</sup>, représente un fonds important pour cette recherche. Elle recèle des documents décrivant les origines, le tracé et l'histoire des canaux à Paris. Outre des documents manuscrits (arrêtés, projets, mémoires, correspondances), les cartons contiennent des imprimés et des cartes d'un intérêt certain. La série F21 du Service des cartes et plans contient les rapports sur les percées de voies antérieures à 1850. Dans la série F31, le dépouillement des relevés de bâtiments, effectués sous la direction de Ph. Vasserot entre 1809 et 1854, permet de reconnaître

---

rigoles...). Même si ces archives concernent principalement le XVIII<sup>ème</sup> et le début du XIX<sup>ème</sup> siècles, certains rapports ont été consultés dans la série Ms. Ils permettent de comprendre que cette infrastructure, machine hydraulique territoriale, répond à diverses contraintes techniques, faisant appel à la science de l'ingénieur des Ponts et Chaussées.

<sup>83</sup> Voir, dans l'introduction, le paragraphe intitulé Archives du Service des canaux de la Ville de Paris.

<sup>84</sup> Voir La table des illustrations. D'autres fonds d'archives ont pu être exploités comme ceux de la Parisienne de Photographie et du Comité d'histoire de la Ville de Paris. Grâce au commissariat de l'exposition intitulée « Entre Promenade et Industrie / Le bicentenaire du bassin de La Villette », organisée par le Comité d'histoire de la Ville de Paris et la Mairie de Paris, du 27 mai 2009 au 27 juillet 2009 au Pavillon Paul Delouvrier (600 m<sup>2</sup>) dans le Parc de La Villette (75019), un grand nombre de documents iconographiques a pu être rassemblé.

<sup>85</sup> L'Ancien Régime a mis en place une administration des Ponts et Chaussées et des Mines, dont une partie des documents a formé le noyau initial de la série F14. Séparés à plusieurs reprises pendant les périodes révolutionnaire et impériale, les services des Ponts et Chaussées et des Mines sont regroupés de 1815 à 1830 au sein d'une Direction générale des Ponts et Chaussées et des Mines. En 1830 est créé le Ministère des Travaux Publics, dont les attributions sont routes, navigation, mines et en 1836, chemins de fer.

plus précisément la diversité et les caractéristiques des bâtiments construits, jusqu'à cette date, dans les quartiers traversés par les canaux parisiens. Pour la période haussmannienne, sont trouvés, dans la série F1A2000, les plans d'alignement des voies nouvelles créées dans l'emprise du territoire étudié.

### Archives de Paris

La section départementale des Archives de Paris renferme la série DS concernant les travaux publics du département. Plusieurs références sur les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin offrent une documentation abondante sur les concessions, les contentieux, les travaux et l'exploitation de ces voies navigables<sup>86</sup>.

La section municipale des Archives de Paris renferme plusieurs séries sur les canaux. La série O3, s'attachant au canal Saint-Martin, recèle des documents sur les entrepôts du bassin des Marais et sur les marchands fréquentant ce canal. La série V regroupe de nombreuses références sur les entrepôts construits le long des berges du canal Saint-Martin<sup>87</sup>. Dans la série VO, concernant les travaux de Paris et la voirie parisienne, les séries VO3 et VO11 sont des sources importantes pour le sujet de la recherche. Dans la série VO3 intitulée Eaux, Canaux et Égouts, les cartons sur les voies navigables sont nombreux, à caractère essentiellement administratif. Ils concernent des affaires d'ordre général, les contentieux, les locations, les adjudications etc... L'autorité préfectorale intervenant dans nombre de domaines, les cartons offrent une abondante documentation sur les innovations techniques des canaux (descriptions, plans). Mais étant plus ou moins classés, il est bien souvent difficile, à partir des sources, de connaître les tenants et les aboutissants des affaires concernées. La série VO11, qui a trait aux permis de construire de 1850 à 1920, est classée par ordre alphabétique des noms de rues. Les cartons de cette série contiennent divers rapports administratifs, plans et actes officiels relatifs, d'une part, à l'évolution des territoires étudiés (rapports sur l'échelonnement de la réalisation de certaines voies, projets municipaux de réaménagement) et d'autre part, aux relations entre certains des principaux acteurs (industriels et compagnies privées) ou entre ces derniers et la Ville. De plus, ces cartons recèlent des plans et des avis de l'administration sur les façades des bâtiments projetés postérieurement à 1856<sup>88</sup>. Dans cette série, les recherches s'attachent aux rues bordant les canaux parisiens. Enfin, la série DP contient les calepins du cadastre ; la série DQ regroupe les sommiers fonciers et la série D I P4 comporte les calepins du cadastre, classés suivant l'ordre alphabétique des noms des rues.

### Bibliothèque historique de la Ville de Paris

En plus des sources, manuscrites ou imprimées, et des ouvrages concernant Paris et ses canaux, la Bibliothèque historique de la Ville de Paris possède un fonds important de documents graphiques et cartographiques sur la capitale. Les Atlas de E. Verniquet (1774-1779) et de Th. Jacobet (1836) fournissent des données précises sur l'état du territoire ; le premier, antérieurement à son urbanisation et, le second, au

---

<sup>86</sup> Voir la série DS5 intitulée Canaux.

<sup>87</sup> Voir la série VM intitulée Entrepôts. Les archives des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, qui ont été versées aux Archives de Paris, permettent de compléter les informations recueillies dans la série V. Mais ces dernières n'ont pas été consultées.

<sup>88</sup> Date à partir de laquelle G.-E. Haussmann prescrit leur dépôt, engageant la procédure du permis de construire

tout début de celle-ci<sup>89</sup>. La série chronologique des plans généraux gravés permet une première approche de la croissance de la capitale, mais comporte souvent inexactitudes ou anticipations, compte tenu du caractère non officiel et commercial d'une partie de ces documents. D'autres plans, gravés ou manuscrits, offrent des renseignements, d'une part, sur certaines parties des canaux à différentes époques et, d'autre part, sur certains lotissements, bordant les voies navigables, à différentes étapes de leur conception et de leur réalisation. Le plan manuscrit de Ph. Vasserot et J.-M. Bellanger, qui ne comporte pas de date mais dont l'établissement peut-être supposé autour de 1845, fournit, en plus du tracé du parcellaire, des indications sur la désignation des propriétaires des terrains et des commentaires sur l'état de réalisation de certains quartiers bordant les canaux. D'autres plans sont relatifs à l'élaboration du tracé de certaines percées haussmanniennes et aux expropriations qu'elles ont nécessitées ; certains de ces derniers comportent un « tableau indicatif des propriétés à exproprier » dans lequel figurent le nom des propriétaires, la surface totale des parcelles touchées et la surface de la partie effectivement expropriée<sup>90</sup>. Enfin, des recueils de plans d'édifices publics, établis au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, renferment des géométraux des constructions réalisées sur le territoire étudié. Les exemples rassemblés étant parfois destinés à servir de modèle pour un lecteur appelé à les reproduire ou à les imiter, ces ouvrages sont nécessairement moins représentatifs des constructions courantes réalisées aux abords des canaux.

#### Archives du Service des canaux de la Ville de Paris

Les archives du Service des canaux de la Ville de Paris, fonds majeur de la recherche, où plus de 400 cartons environ sont consacrés aux canaux parisiens, complètent la série VO3 des Archives de Paris. Au commencement de la thèse, les archives étaient conservées dans les caves du bâtiment administratif du 6, quai de la Seine dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement. Elles étaient classées plus ou moins par cartons et l'étiquetage de ces derniers ne correspondait pas forcément au contenu trouvé. Au fur et à mesure du travail de la recherche, un inventaire a été entrepris grâce à M. Jean Papoul, responsable administratif chargé, à l'époque, des relations avec le public. Conscient de la valeur et de l'intérêt de ce fonds et de peur que ce dernier ne disparaisse lors du déménagement du service au 62, quai de la Marne (qui a eu lieu en février 2010), la cave a été explorée et une partie des cartons ouverts, afin de dresser un état des lieux de ce qu'ils contenaient. Ainsi, à la fin de l'année 2009, une partie du fonds a été versée aux Archives de Paris, sous la cote 2931W, soit l'ensemble des documents manuscrits, imprimés et graphiques, concernant le bassin de La Villette (série BV) et les canaux de l'Ourcq (série O), Saint-Denis (série SD) et Saint-Martin (série SM)<sup>91</sup>. Les archives ayant trait à l'ensemble des canaux (série HI) n'ont pas encore été déposées.

---

<sup>89</sup> Le délai séparant relevé et édition n'a permis d'y représenter que les tracés viaires initialement projetés.

<sup>90</sup> Les plans dits « d'alignement » sont aussi une ressource.

<sup>91</sup> Les séries HI, SM et BV ont été entièrement inventoriées et une partie a été exploitée dans ce travail doctoral. La série O n'a pas été inventoriée, comme deux tiers de la série SD. Voir Les sources et les archives où les inventaires établis sont exposés en détails. De plus, de nouveaux documents ont été découverts très récemment dans le grenier d'un édifice, dit Le Pavillon des Canaux, situé au 39 quai de la Loire. Il s'agit de quinze livres rédigés, entre 1860 et 1880, par un inspecteur de la Navigation.

Un dépouillement précis de ce grand nombre de dossiers, encore peu exploités, apporte nécessairement des renseignements sur le déroulement de la vie autour de la voie d'eau et permet de découvrir des projets, afin d'enrichir les connaissances déjà établies. Le travail d'inventaire offre ainsi la latitude de multiplier les informations sur l'histoire des canaux et de ses relations avec la ville au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle et de trouver de nombreux éléments jusque-là encore inconnus.

La série HI regroupe des données générales sur les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin. Elle a trait à la Compagnie du Canal Saint-Martin, au halage, au touage, aux affaires générales et diverses (comptabilités, rapports mensuels sur l'activité...) et aux affaires militaires de tous les canaux.

La série SM et BV regroupe des informations concernant le canal Saint-Martin et le bassin de La Villette sur différentes thématiques : les affaires générales et diverses ; l'exploitation et les règlements ; les contentieux et les contraventions ; la comptabilité ; les droits de pêche ; l'entretien de l'infrastructure (chômages, dragages, curages,...) et des ouvrages (écluses, berges, quais,...) ; les avaries et les infiltrations ; les couvertures ; les travaux divers (approfondissement de la cuvette,...) ; la construction et/ou la reconstruction de ponts, de passerelles et de bassins ; la création de gares à marchandises ; l'aménagement des ports ; l'établissements de grues ; les maisons éclusières ; les tolérances ; les locations de terrains, d'immeubles et de magasins....

Ainsi, ces archives renferment différents types de documents, sur des sujets très variés, ayant trait aux canaux parisiens depuis leur création, mettant en relief les relations entre les différents acteurs<sup>92</sup>. Les documents recueillis sont : des recours, des pétitions, des plaintes et des lettres d'habitants, d'usagers des canaux, d'industriels et d'artisans ; des ordonnances et des rapports des différents préfets de Police ; des lettres des compagnies concessionnaires aux différents services de la Ville de Paris ; des rapports, des notes, des procès-verbaux des ingénieurs des différentes directions de la capitale ; des bulletins municipaux officiels ; des ordres de service ; des demandes de renseignements ; des rapports et des détails estimatifs relatifs à la construction de divers bâtiments ; des documents graphiques décrivant des projets, réalisés ou non, de magasins et d'entrepôts, de bureaux, de gares à marchandises, de ponts et passerelles ; des descriptions d'ouvrages d'art et de maisons d'éclusiers et de pontonniers ; des dessins décrivant des hangars, des usines utilisant les chutes d'eau des écluses, des bateaux lavoirs, des grues, des biefs, des écluses...

Outre les nombreux cartons, les archives du Service des canaux de la Ville de Paris possèdent les registres des délibérations et les comptes rendus des assemblées générales, inventoriées dans des répertoires, de la Compagnie du Canal Saint-Martin et de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Elles conservent aussi des Atlas, établis par E. Belgrand, A.-L. Buffet et A. Durand-Claye, décrivant, par planches, différents éléments de chacun des canaux à différentes époques (biefs, ponts, écluses...). Elles détiennent aussi des Annales des Ponts et Chaussées, des Annuaire statistiques de la Ville de Paris, des

---

<sup>92</sup> Une part importante de ces archives concerne la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle.

affiches datées de 1832 à 1988, des plans aquarellés, des gravures, des photographies anciennes, et des documents iconographiques sur supports numériques, tirés parfois d'ouvrages publiés ou d'expositions réalisées sur les canaux<sup>93</sup>.

#### Bibliothèque nationale de France

Hormis les ouvrages de références sur Paris et les canaux parisiens détenus à la Bibliothèque nationale de France, le cabinet des estampes recèle des microfilms consacrés à la « Topographie de Paris » des IV<sup>ème</sup>, X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> arrondissements, où quelques plans concernent les voies d'eau. De plus, de nombreux documents iconographiques (gravures, lithographies...), répertoriés notamment sous les cotes Est. Va 328-329-330-331 H, présentent diverses phases de la formation de certains quartiers bordant les canaux, les ouvrages d'art construits (écluses, ponts, passerelles...) et, enfin, les activités présentes, à diverses époques, sur les berges.

#### Musée Carnavalet

Le cabinet des arts graphiques et des estampes du Musée Carnavalet offre un panel de documents iconographiques relatifs aux canaux parisiens à diverses époques, pour certains déjà reproduits dans les quelques ouvrages de références<sup>94</sup>. Les cartons archivés sous les cotes Topo PC 149-152-174-175 et GC renferment de nombreuses gravures et estampes représentant les quartiers traversés par l'infrastructure.

L'ensemble de ces documents iconographiques fournit ainsi des descriptions complémentaires sur l'atmosphère, les ambiances et les usages des canaux parisiens au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle.

#### Une méthode cartographique

Les problématiques et les hypothèses précédemment définies ont pour effet de replacer les canaux et leur développement dans des perspectives multiples : celle de la croissance urbaine globale de Paris au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, celle des évolutions touchant les formes urbaines, celle des rapports entre pouvoirs publics et acteurs privés, celle des usages et, enfin, celle des représentations qu'en ont notamment les contemporains.

La ville est à la fois durable et stable dans sa totalité (la persistance du plan) et variable et transitoire dans ses parties constitutives (les édifices). Elle est à la fois produite par la société (évoluant selon ses rythmes) et facteur de sa reproduction et de son évolution (parce qu'elle cristallise matériellement ses contradictions et conflits comme ses principes structurels, tout en laissant place au projet, c'est à dire à des choix individuels ou collectifs d'interventions). Elle est à la fois décomposable en éléments à différentes échelles et lisible à partir de ceux-ci, parce qu'ils en répercutent les caractères, tout en jouant chacun un rôle spécifique vis-à-vis

---

<sup>93</sup> Les documents originaux en double ont été versés aux Archives du Musée de la batterie de Conflans-Sainte-Honorine, comme les affiches, ou conservés aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris.

<sup>94</sup> Voir TEXIER Simon (dir.), op. cit.

de l'ensemble. Si la ville peut être conçue comme un système complexe, c'est à partir de l'analyse des formes urbaines qu'on tente d'articuler les perspectives précitées.

### L'utilité de la cartographie

À la recherche de moyens pouvant guider l'étude, la restitution cartographique est un outil nécessaire pour comprendre la ville comme lieu de sédimentation, où s'articulent la permanence, la continuité et la substitution.

« Une lecture attentive des tissus urbains permet de découvrir des figures cachées, de les reconstruire et de les nommer. Derrière ce qui peut apparaître comme le fruit du hasard ou d'une nécessité de l'Histoire, des histoires croisées, des logiques sont à l'œuvre »<sup>95</sup>.

La reconstitution diachronique du tissu urbain, à une même échelle et utilisant un même code graphique, procédant distinctement à l'identification du réseau viaire, du parcellaire et, dans la mesure du possible, du bâti, sert à mettre à plat les différentes strates d'urbanisation de la ville pour comprendre comment cette dernière s'est construite et renouvelée.

La cartographie permet, d'une part, de renseigner sur l'état des tissus, ruraux ou urbains, à diverses époques, et de suivre leurs évolutions. D'autre part, elle est un moyen de comparer et de surimposer divers fragments de plans, tant au même moment qu'à des temps différents de l'histoire, mais aussi d'approcher des projets qui n'ont pas abouti ou qui ont évolué au cours de leur réalisation. Elle est enfin un outil qui oriente les recherches, à travers le repérage de figures courantes ou exceptionnelles présentes dans les tissus à différentes époques.

Le travail de restitution cartographique, ainsi qu'une lecture du territoire par sa visite souvent réitérée et accompagnée de prises de notes et de vues photographiques, ne cessent d'alimenter les recherches. Une figure repérée en plan ou sur le terrain amène à essayer de trouver des représentations iconographiques de l'objet concerné, des plans et des écrits expliquant son origine et son évolution. La cartographie est aussi utilisée chaque fois que l'écrit ne peut, à lui seul, rendre compte de l'évolution urbaine.

La phase graphique a pour but une perspective critique au-delà de l'outil même ; l'approche cartographique est une projection dans le temps faisant resurgir les structures de la ville. Grâce à elles, la ville livre quelques-uns des aspects de son engendrement, tout en dévoilant des structures stables.

Parallèlement, au-delà de la carte, le dessin, outil spécifique de l'architecte, est employé sous différentes formes, allant du schéma, en passant par des représentations en plans et en coupes. Il est utilisé comme source, comme outil de recherche et de compréhension, comme support de spatialisation de l'écrit et comme outil d'analyse.

La reconstitution cartographique de trois états successifs représentatifs du tissu urbain concerné

---

<sup>95</sup> HUET Bernard, « Une génétique urbaine », *Urbanisme*, novembre-décembre 1998, n° 303, p. 59.

Le choix des cartes est soumis à deux contraintes majeures : d'une part, celle de l'histoire des canaux et de ses dates marquantes, et d'autre part, celle de la cartographie parisienne. Celle-ci est en effet fragmentée, ne permettant pas de restituer l'état de Paris à tout moment de son histoire, mais contraignant à un choix d'époques ou de dates.

Ainsi, la reconstitution cartographique se compose de trois états successifs représentatifs du tissu rural et urbain concerné, aux abords de l'ensemble des canaux, depuis leur entrée dans Paris jusqu'à leur jonction avec la Seine, au niveau du bassin de l'Arsenal<sup>96</sup>. L'échelle des plans décrivant le viaire et le découpage parcellaire est le 1/5000<sup>ème</sup>, dans un double objectif de commodité de lecture et de possibilité de comparaison. Les plans des masses bâties sont en revanche au 1/10000<sup>ème</sup>, pour une lecture d'ensemble plus aisée.

Toutes ces séries de plans présentent les voies de part et d'autre des canaux. Les parcelles sont figurées sur les îlots riverains et souvent au-delà, allant jusqu'à des tracés importants situés dans le voisinage. Quant au bâti, il se limite aux propriétés bordant les quais. Il n'est représenté qu'à deux époques, le but étant de montrer l'évolution de l'occupation des terrains qui forment les façades de l'infrastructure. La première série de plans, qui précède la réalisation des canaux, n'inclut donc pas le bâti.

La première série de plans fait ainsi état des territoires avant la réalisation des voies d'eau<sup>97</sup>. La seconde présente les territoires quelques dizaines d'années plus tard, avant les grands travaux entrepris par G.-E. Haussmann, dont, entre autres, la couverture du bas du canal Saint-Martin<sup>98</sup>. La troisième série fait un premier bilan des actions engagées par Napoléon III et poursuivies au cours de la III<sup>ème</sup> République, même si

---

<sup>96</sup> Voir La cartographie. Les plans des territoires traversés par les canaux parisiens sont accompagnés d'explications plus amples quant à la manière dont ils ont été réalisés, de références d'archives, ainsi que de notices faisant le point sur chaque époque représentée.

<sup>97</sup> Le plan 1a, représentant le territoire de La Villette, a été réalisé à partir de la référence suivante : ROULEAU Bernard, Carte des territoires de La Chapelle et de La Villette en 1758 (Reconstitution du viaire et du parcellaire « à partir des plans terriers de l'Atlas de la censive de Saint-Lazare (notamment A.N. N4 Seine 40, N3 Seine 328 et N3 Seine 313) pour le secteur comprenant l'agglomération de La Villette proprement dite, et toute la partie au sud des rues Ordener et Riquet, et des plans de la censive de Saint-Denis (A.N. N1 Seine 62) pour toute la partie au nord [...] »), échelle 1/5000<sup>ème</sup>, APUR. Le plan 1b, représentant le territoire qui sera traversé par le canal Saint-Martin, a été établi à partir des documents suivants : VERNIQUET Edme, Atlas général de la Ville de Paris, 1774-1779, échelle 1/1700<sup>ème</sup>, Planches 14-15-22-23-30-31-38-39-46, B.H.V.P. Gr 40AT6. Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses-Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup>, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 a-c. Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III.

<sup>98</sup> Le plan 2a, sur le territoire de La Villette, a été réalisé à partir des références suivantes : JACOBET Théodore, architecte, Atlas général de la Ville de Paris, des faubourgs et des monuments de Paris, 1836, échelle 1/2000<sup>ème</sup> et 1/5000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel. Plan cadastral parcellaire des communes annexées (loi du 16 juin 1859), 1840-1849, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Section A dite de la Grande Villette, Section B dite de la Maladrerie, Section C dite de la Petite Villette, Section D dite de la Clôture de Rouvray, Section E dite des Fonds de Rouvray, Section F dite des Rieux, B.H.V.P. F AT121. LEFÈVRE Théodore-Onisime, Atlas communal du département de la Seine, Plan général de la zone de Paris comprise entre les deux enceintes, 1854-1875, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, B.N.F. Ge 11 1170 (3) ou APUR. Le plan 2b, représentant le territoire traversé par le canal Saint-Martin, a été établi à partir des documents suivants : Cadastre napoléonien, Plan cadastral de Paris à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux, soit 12 arrondissements et 48 quartiers, 5<sup>ème</sup> arrondissement / quartier de la porte Saint-Martin (1818-1821), 6<sup>ème</sup> arrondissement / quartier du Temple, 1807-1821, Planches publiées et aquarellées, A.N. F/31/1-2. VASSEROT Ph., architecte des hospices, expert du cadastre, BELLANGER J.-M., architecte, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot (Plan détaillé de la Ville de Paris dédié à M. Le Comte de Chabrol), 1827-1836, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel. JACOBET Théodore, architecte, Atlas général de la Ville de Paris, des faubourgs et des monuments de Paris, op. cit. BRESSAC Olivier, BRUGEL François, Autour du canal Saint-Martin, Mémoire de TPFE, sous la direction de FEUGAS Jean-Pierre, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 1989, échelle 1/2000<sup>ème</sup>, Planches Va, Vb et Vc.

l'état représenté ne correspond à aucun moment clé dans l'histoire des canaux, ni dans celle de l'évolution de la capitale<sup>99</sup>.

Ainsi, de façon diachronique, la continuité de l'évolution du territoire, traversé par les canaux parisiens, est reconstituée. De façon synchronique, sont restitués, à partir des sources d'archives précitées, quelques états intermédiaires de l'urbanisation de certains quartiers bordant les canaux, ceux-ci étant pris dans leur ensemble ou dans leurs parties les plus significatives, en regard de leur stade de développement. À cette fin, peuvent servir, non seulement les documents graphiques contemporains, mais aussi les données tirées de documents écrits.

### Un plan chronologique abordant l'échelle territoriale et l'échelle locale

L'objectif est d'interroger le rôle des canaux dans les processus de constitution et de fabrication de l'espace urbain parisien au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le repérage des archives montre l'importance de la documentation mobilisable dans le souci de croiser les transformations de la forme urbaine, avec celles des usages et des représentations, à l'échelle territoriale et à l'échelle locale.

Rappelons que la période retenue, qui va de la concession des canaux à leur rachat par la Ville de Paris, constitue un épisode particulier des relations entre infrastructure et ville, celui de la mainmise des compagnies concessionnaires sur la destinée des canaux et de leurs abords, à la mesure aussi des espérances économiques que suscite ce réseau. Le choix de la période permet ainsi d'interroger les logiques à l'œuvre dans la croissance urbaine, mais aussi les conflits qui naissent de la polyvalence fonctionnelle des canaux et de la place accordée à la ville industrielle.

À partir du dépouillement des archives et de la lecture de sources imprimées et manuscrites et de leurs analyses, trois grandes parties, thématiques et chronologiques, faisant varier les échelles d'analyse en fonction des questions posées, constituent le plan de la thèse.

La première partie est intitulée L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833). Elle s'attache, en premier lieu, à la réalisation des canaux, comme infrastructure spécifique ; canal d'alimentation en eau et canal navigable. En second lieu, elle a trait au nouveau paysage engendré, entre embellissement pour la ville et saignée dans les tissus existants.

La seconde partie a pour titre L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860). Elle est relative, en premier lieu, au développement de l'activité industrielle et commerciale par l'établissement d'entrepôts le

---

<sup>99</sup> Les plans 3a et 3b s'appuient sur les références suivantes : FAURE M.-L., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Alphand, Paris, L. Wuhler, 1895, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches, B.H.V.P. F AT18-19. BECK M.-P., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Bouvard, Paris, L. Wuhler, 1900, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches, B.H.V.P. F AT20. Direction municipale du Cadastre, Cadastre de Paris de 1900-1903, Plan parcellaire de la Ville de Paris, 1904, échelle 1/500<sup>ème</sup>, 762 feuilles, BHVP F AT22.



long des canaux. En second lieu, elle concerne le retournement de la ville sur les voies d'eau, soit le passage d'une ruralité à une urbanité.

La troisième partie est intitulée L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876). Elle s'attache à la disparition d'une partie du canal du paysage urbain et au tarissement de l'activité industrielle liée à la voie d'eau, ou comment le canal est régi par la ville. En second lieu, elle a trait à l'intégration du canal dans le paysage urbain et à la ségrégation des usages, ou comment la ville est régie par l'infrastructure.

La périodisation de chacune de ces parties correspond à des dates charnières de l'histoire de Paris dans sa globalité, mais aussi à celle des canaux. Elles correspondent à l'émergence de faits urbains, déterminant une réorientation de l'évolution de la ville, mais aussi de celle du développement des infrastructures.

L'année 1833 est significative pour la capitale, comme pour ses canaux. Dans les années 1830, l'activité économique redevenant florissante, une loi a accordé aux villes la liberté de fonder un système de bâtiments d'utilité publique consacrés à l'approvisionnement. Cette loi, votée dans l'intérêt de la capitale le 27 février 1832, permettait d'apporter, à la population et au commerce, les avantages d'un entrepôt réel<sup>100</sup> des douanes et de devenir une "ville d'entrepôts". Son but essentiel était de favoriser le commerce des marchandises assujetties aux droits de douane et de procurer à l'industrie des denrées coloniales. Ainsi, en 1833, l'entrepôt réel des douanes, l'entrepôt d'octroi, l'entrepôt des sucres indigènes et celui des sels, voués au commerce et à l'approvisionnement de la capitale, ont été construits le long du canal Saint-Martin.

L'année 1860 est significative à plus d'un titre. Dans l'histoire générale de Paris, elle correspond à l'extension des limites de la capitale à l'enceinte de Thiers par l'annexion des communes périphériques. Dans l'histoire des canaux parisiens, elle correspond à la couverture d'une partie du canal situé dans le XI<sup>ème</sup> arrondissement et de ce fait, au rachat par la ville de la Compagnie du Canal Saint-Martin. À cette date, les canaux ont subi de profondes modifications dans leur aspect et leur nature, sous l'effet d'une nouvelle politique urbaine d'embellissement, entreprise par G.-E. Haussmann<sup>101</sup>. Le canal Saint-Martin a été couvert pour permettre le percement du boulevard Voltaire, artère d'un ensemble de voies nouvelles devant organiser les quartiers de l'Est de Paris et créer une liaison directe entre le cœur de la ville et les faubourgs.

Visant à construire un objet historique, en analysant la pluralité des relations entre Paris et ses canaux au XIX<sup>ème</sup> siècle, cette thèse souhaite mener une enquête à partir de questionnements divers qui empruntent à d'autres disciplines. La problématique posée s'attache aux questions de la forme, des usages et des représentations. Les illustrations, accompagnant le texte sont étroitement liées à celui-ci, permettant à elles seules d'expliquer certains des propos tenus et d'en valider d'autres.

---

<sup>100</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 132. Il existait les entrepôts réels et fictifs. L'entrepôt réel était un magasin public spécialisé, voué aux dépôts de marchandises qui devaient être réexportées, soit réexpédiées. L'adjectif réel se rapporte à « re », la chose en latin et aux « droits réels » (droits directs ou accessoires sur une chose). Il s'agissait alors de lieu de stockage pour marchandises conservées en garantie : gages, nantissements, warrants...

<sup>101</sup> Voir BOURILLON Florence, « Des relectures d'Haussmann » Histoire urbaine, Société française d'histoire urbaine, n°5, 2002/1, pp. 189-199.



## PREMIÈRE PARTIE

### L'INSCRIPTION DES CANAUX DANS LE TERRITOIRE PARISIEN (1818-1833)



Dans cette première partie, afin de comprendre comment des canaux s'étaient inscrits dans le territoire parisien, il convient d'appréhender, dans un premier temps, leurs réalisations. Quelles spécificités pour cette infrastructure ? Dans un second temps, il convient d'analyser le paysage créé par les canaux. Étaient-ils un embellissement et un monument pour le territoire ou une coupure dans le tissu existant ? Quels sont les répercussions de leur percement à l'échelle territoriale et à l'échelle locale ? De manière sous-jacente, quels dess(e)ins pour les canaux ? Quels usages ? Quelles représentations les acteurs de la construction de cette infrastructure se faisaient-ils de cette réalisation ? Comment ces voies navigables étaient-elles dépeintes dans les documents iconographiques ?

Par rapport à ces questions, nous tenterons de démontrer que les canaux parisiens, ouvrage d'art spécifique - canal d'alimentation en eau et canal navigable - s'étaient inscrits dans le territoire parisien comme monument, créant un paysage nouveau, entre embellissement pour la ville et saignée dans les tissus existants.



## 1. LA RÉALISATION DES CANAUX UNE SPÉCIFICITÉ : UN CANAL D'ALIMENTATION EN EAU ET UN CANAL NAVIGABLE

Afin de comprendre pourquoi des canaux ont été réalisés au début du XIX<sup>ème</sup> siècle à Paris, il convient, d'appréhender, dans un premier temps, les projets antérieurs de voies navigables dessinés, mais aussi la structure des territoires de l'Est parisien à la fin XVIII<sup>ème</sup> siècle. Pourquoi la capitale avait-elle besoin de canaux ? Quelles étaient leurs origines ? Pourquoi les projets projetés au XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles n'ont-ils pas été réalisés ? Quelles étaient leurs conditions d'implantation et dans quelle mesure le tracé définitif de cette infrastructure était-il le résultat d'un compromis, combinant les éléments successifs de différents projets ? De quelle nature étaient constitués les tissus urbains de l'Est parisien ? Quelles activités existaient ? Dans un second temps, il convient de comprendre le choix du type de canaux entrepris et la manière dont ceux-ci ont été réalisés. Quelle spécificité pour ce réseau navigable ? Quels tracés ? Quels moyens de financement ? Comment la construction de ces voies d'eau s'est-elle déroulée dans le temps ?

### 1.1. LES PROJETS DE CANAUX ET LE TERRITOIRE DE L'EST PARISIEN À LA FIN DU XVIII<sup>ÈME</sup> SIÈCLE

#### 1.1.1. LES PROJETS DE CANAUX COMME DÉVELOPPEMENT POUR LA CAPITALE<sup>1</sup>

##### 1.1.1.1. La mise en relief du besoin de canaux à Paris

###### a. La Seine

À l'origine, dix siècles environ avant notre ère, le cours primitif de la Seine décrivait une large courbe, une ligne septentrionale, partant de l'actuel bassin de l'Arsenal, dans l'ancien fossé de l'enceinte de Paris du XIV<sup>ème</sup> siècle, pour suivre ensuite les actuels grands boulevards, au pied des collines de Charonne, de Belleville et de Montmartre, par la Grange-Batelière jusqu'à l'actuelle rue Drouot. Ce bras rejoignait ensuite le cours moderne après l'Alma, au pied de la colline de Chaillot, laissant émerger entre la Montagne Sainte-

---

<sup>1</sup> Ce premier chapitre s'appuie principalement sur des ouvrages de références.

Geneviève et les hauteurs de Ménilmontant quelques îlots comme les monceaux Saint-Gervais ou Saint-Merry. Ce cours, alimenté régulièrement par les eaux de ruissellement des collines de Ménilmontant, Montmartre, Monceau et Chaillot, avait une vitesse ralentie, propice aux dépôts alluvionnaires, qui, au bout de quelques siècles, avaient surélevé le fond du fleuve. Ainsi, au lendemain d'une crue, la Seine a-t-elle quitté son lit inadapté et s'est retrouvée dans son lit moderne<sup>2</sup>. Le dessèchement de l'étendue primitive, de l'ancien lit, s'est prolongé pendant quelques siècles : une longue ligne de marécages difficile à franchir, formés par les eaux des crues successives du fleuve, a fait place aux pâturages, puis aux cultures<sup>3</sup>. La Seine a alors supporté le trafic de la batellerie et a constitué la principale ressource des Parisiens.

#### b. Les problèmes de navigation, d'alimentation en eau et d'espaces pour les marchandises

Au fil des siècles, par l'action de l'homme, la Seine, au niveau de Paris, est devenue un obstacle à la navigation commerciale, montante et avalante, dû à des conflits d'usages<sup>4</sup>. La ville a progressivement étranglé le fleuve.

Ayant, en aval, servi pendant des siècles à la mise en œuvre de moyens défensifs pour la ville contre les incursions par bateaux<sup>5</sup>, le lit du fleuve a été ensuite encombré par les piles de nombreux ponts habités, gênant ainsi son cours<sup>6</sup>. La navigation était périlleuse entre les ponts Notre-Dame et au Change<sup>7</sup> : ces ouvrages empêchaient les bateaux de progresser sous voile, en créant des courants au droit des piles et en limitant le tirant d'air. Son lit était aussi enserré de constructions latérales comme les machines flottantes (pompes à eau, moulins, lavoirs...). Le bras sud n'étant plus navigable depuis le Moyen Âge, le bras nord de la Seine, le plus utile pour la navigation, était utilisé comme source d'énergie hydraulique et était encombré par des moulins à eau. Par ailleurs, les quais ne permettaient guère de pratiquer le halage dans la traversée de la ville.

Mais les obstacles à la navigation n'étaient pas seulement liés à la présence de la ville. La Seine présentait naturellement certains obstacles, comme des bancs calcaires<sup>8</sup>.

---

<sup>2</sup> LÉRI Jean-Marc, « Les canaux de Paris », in PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Éditions Picard, 1986, p. 309.

<sup>3</sup> GARRETA Jean-Claude, « De la Seine à la Bastille », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 29.

<sup>4</sup> Voir BACKOUCHE Isabelle, *La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 2000, 431 p.

<sup>5</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., pp. 69-70. Pour empêcher les Vikings d'entrer dans Paris, Charles Le Chauve a construit des ponts fortifiés pour lutter contre les incursions. Par exemple, le pont fortifié, dont la tête était le Châtelet, était une herse fluviale produisant un effet de barrage avec une chute d'eau et une accélération du courant. Ce dispositif a été ensuite assorti d'une série de moulins obstruant chaque arche, ce qui a accentué l'effet de barrage. Les différents rois ont continué à mettre en œuvre des ouvrages défensifs : jusqu'au XVI<sup>ème</sup> siècle le Louvre de Philippe Auguste, qui verrouillait le chemin de halage, et les ouvrages défensifs, qui l'enveloppaient successivement vers l'aval.

<sup>6</sup> GAYDA Marc, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p. 8. Au niveau du Châtelet, des cabestans permettaient de haler les bateaux qui ne pouvaient remonter le fleuve en raison des courants résultants des ouvrages construits dans le lit du fleuve.

<sup>7</sup> Voir sur l'histoire de la navigation parisienne, BEAUDOUIN François, *Paris et la batellerie du XVII<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècles*, Paris, Édition Maritimes et d'Outre-Mer, 1979, 32 p. et BEAUDOUIN François, *Paris / Seine ville fluviale : son histoire des origines à nos jours*, Paris, Édition de La Martinière, 1993, 192 p.

<sup>8</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, *Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon*, Saint-Quentin et Paris, s.l., École d'architecture de Paris-La-Défense, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Plan urbain, 1995, pp. 83-84. P. Patte, architecte, avait notamment demandé l'arasement d'un banc entre le Cours la Reine et Chaillot, car ce dernier faisait barrage, retenant les sables, graviers et immondices, entraînant une montée du lit de la Seine, donc des inondations. Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, selon les souhaits renouvelés de l'Académie des Sciences (1731, 1766 et 1767), Ph. Buache, ingénieur



La Seine avait ainsi une double fonction : tirer les bateaux dans la ville et puiser l'eau nécessaire pour la ville<sup>9</sup>.

Très rapidement, les besoins en eau, assurés par le fleuve et les pompes, ne suffirent plus à la demande de la capitale en pleine croissance. La Seine alimentait en boisson la population parisienne, mais n'était plus « la belle et limpide rivière », mais plutôt « un fleuve aux eaux polluées »<sup>10</sup>.

À l'origine, les premiers habitants, installés sur l'île de la Cité, trouvaient l'eau en abondance, présente dans de nombreux puits. Les Romains ont ensuite cherché l'eau sur les hauteurs méridionales, aux environs de Rungis et l'ont amenée au cœur de la ville au moyen d'aqueducs, comme les eaux de Chaillot qu'ils ont conduites à un réservoir situé à l'emplacement de l'actuel Palais Royal. Au Moyen Âge, les monastères ont capté et canalisé à leur profit, les eaux de Belleville, de Beauregard et des hauteurs avoisinantes, qui ruisselaient depuis tout temps vers Paris<sup>11</sup>. Ces dernières, comme celles du Pré-Saint-Gervais, qui alimentaient les fontaines publiques créées par Philippe Auguste (Maubée, des Innocents, des Halles)<sup>12</sup> ont servi pendant trois siècles à l'alimentation des Parisiens. Les deux siècles qui ont alors suivi, ont apporté de nouvelles fontaines aux Parisiens, mais le volume global de l'eau n'a pas augmenté. Le règne d'Henri IV et la régence de Marie de Médicis ont amélioré la situation. En 1609, le premier a approuvé l'établissement sur le Pont Neuf de la pompe de la Samaritaine. La seconde a fait reconstruire l'aqueduc d'Arcueil, abandonné depuis plus de neuf siècles<sup>13</sup>.

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, pour l'alimentation en eau, il y avait donc les eaux des puits, de qualités diverses, les eaux de quelques fontaines disséminées dans la ville, les eaux de sources de Belleville, du Pré-Saint-Gervais, l'aqueduc d'Arcueil, et les eaux de la Seine pompées à la Samaritaine, à Chaillot et au Gros Caillou, grâce aux pompes à feu de J.-C. Périer, qui alimentaient quatre réservoirs<sup>14</sup>. Toutes ces eaux s'avéraient insuffisantes pour une ville comme Paris, puisqu'en l'an IX, l'ingénieur hydraulicien du département de la Seine, F.-J. Bralle, estimait les besoins en eau de la capitale à 56 000 000 litres par jour.

---

hydraulicien, avait dessiné une « Carte du cours de la Seine de Paris à Rouen contenant un détail de tous les objets importants et les plus nécessaires à connaître pour la navigation de ce fleuve ».

<sup>9</sup> Ibidem, p. 82.

<sup>10</sup> TULARD Jean, Nouvelle Histoire de Paris. Le Consulat et l'Empire, Paris, Éditions Hachette, 1970, p. 285.

<sup>11</sup> Voir GAILLARD Marc, « Le château d'eau de Paris », in JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996, pp. 43-44. À partir du XII<sup>ème</sup> siècle, les eaux de Belleville, du Pré-Saint-Gervais, de Romainville et des Lilas ont été captées pour alimenter les trois grands établissements religieux de la rive droite : Saint-Martin-des-Champs, Saint-Lazare et le Temple. Avant l'arrivée du canal de l'Ourcq, pendant plusieurs siècles, les eaux de sources du Nord-Est ont joué un rôle important dans l'approvisionnement en eau de Paris.

<sup>12</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, op. cit., p. 33. L'écoulement des eaux de ces collines était surveillé, à certains endroits, par des regards, édifices en pierre, qui s'échelonnaient le long des rues, comme celui dit de la Lanterne, rue de Belleville.

<sup>13</sup> LÉRI Jean-Marc, « Les canaux de Paris », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 309. En 1671, une nouvelle machine hydraulique a été établie sous le pont Notre-Dame, mais mal entretenue, elle n'a jamais offert le volume d'eau nécessaire.

<sup>14</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 96. Il a été suggéré de remplacer toutes les pompes à eau par des pompes à feu, machines à vapeur plus régulières et plus puissantes. En 1781, les frères Périer installaient une machine conçue par J. Watt et M. Boulton à Chaillot, un système de distribution d'eau courante avec adduction à domicile amenant l'eau courante. En 1778, entré en service la pompe à feu du Gros Caillou. Sur l'initiative des frères Périer se créait la Compagnie des Eaux de Paris, destinée à coordonner l'activité de ces différentes installations.

Les ports ou les entrepôts existants dans la ville, espace de stationnement et de déchargement des marchandises sur les berges du fleuve, étaient trop encombrés et ne suffisaient plus. Les capacités de stockage étaient limitées.

Depuis le Moyen Âge et jusqu'au XVIII<sup>ème</sup> siècle, l'économie, clef de l'organisation urbaine de la capitale, connaissait une distinction entre rive droite et rive gauche, mais aussi entre amont et aval. En effet, la Seine représentait un des principaux moyens d'accès des marchandises. « Les régions les plus cultivées et les plus riches étaient situées en amont des villes fluviales [...] pour la raison naturelle que le courant fluvial descendant constituait pour l'acheminement des produits d'amont un moteur, un avantage énergétique et économique »<sup>15</sup>. Ainsi, les rivières et les canaux de navigation apportaient les denrées et les matières premières aux grandes villes que « la campagne environnante ne [pouvait] plus nourrir ». L'Est parisien, recevant la majeure partie des produits nécessaires à la vie urbaine, était important pour le ravitaillement de Paris. « Le bois du Morvan, le blé des plateaux du sud-est, le vin de l'Auxerrois [arrivaient en amont de la Seine] par l'Yonne, la Haute-Seine, les canaux de Briare et du Loing »<sup>16</sup>. Tous ces arrivages ont entraîné l'établissement de chantiers de bois et d'entrepôts divers, où nombre d'activités se sont développées. Sur l'île Louviers et à Bercy, les bateaux et les trains de bois de chauffage étaient débarqués<sup>17</sup>. La rive droite servait ainsi principalement de port. Mais les principaux ports étaient saturés. Il en était ainsi du port de la Grève, servant au débarquement du foin, des grains, du charbon, port économique, artisanal, industriel autour duquel la capitale s'était organisée, comme du port Saint-Paul utilisé par les coches d'eau (bateaux assurant le transport de marchandises et de voyageurs) ou du port Saint-Nicolas<sup>18</sup>. « Cette prédominance commerciale et industrielle de l'amont a d'ailleurs eu une grande importance pour la différenciation durable d'un Est parisien laborieux et populaire et un Ouest aristocratique »<sup>19</sup>, même si le charbon de terre arrivait à partir de la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, surtout du Nord, en navigation montante.

### c. Les solutions requises

Le fleuve était alors plus que jamais un enjeu dans l'aménagement et le développement de Paris, d'où l'élaboration de projets d'envergure à la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle et au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle pour résoudre toutes les difficultés, comme maîtriser la navigation, tendre vers un meilleur usage de l'eau et développer les espaces de stockage pour les marchandises.

La première décision pour améliorer la navigation a été de dégager et de régulariser les berges en établissant des quais. En 1769, une décision ordonnait la suppression de toutes les constructions empiétant

---

<sup>15</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 69.

<sup>16</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la révolution », in FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 138.

<sup>17</sup> GAYDA Marc, *Les canaux parisiens*, op. cit., p. 21. La voie d'eau était attractive pour le trafic avalant qui permettait de pratiquer des transports sur radeaux.

<sup>18</sup> Ibidem, p. 12.

<sup>19</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, *Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris*, op. cit., p. 113.

sur la rivière<sup>20</sup>. Ainsi, à la veille de la Révolution, les quais de Gesvres et Desaix avaient été dégagés, sans modifier sensiblement le profil du fleuve. Sous le Consulat et l'Empire, la Seine a bénéficié d'importants travaux à la suite de graves crues survenues en 1801, 1802 et 1806. Trois kilomètres de quais ont alors été aménagés : sur la rive droite, les quais du Louvre, de la Grève, de l'Hôtel de Ville, de la Mégisserie, de l'École et des Tuileries, et sur la rive gauche, les quais Montebello, Saint-Louis, des Orfèvres et du Marché Neuf. L'île de la Cité a été entourée de nouveaux de quais et les maisons ont commencé à disparaître des ponts.

Le problème qui fallait aussi résoudre était celui du maintien de la navigation toute l'année sur le fleuve, y compris en montant (en allant d'aval en amont). « La canalisation des grands fleuves [allait] devenir possible après l'invention du barrage mobile éclusé, et celle de la Seine effective après l'installation de celui de la Monnaie [...] »<sup>21</sup>.

Améliorant la navigation, Napoléon a voulu restructurer les communications entre les deux rives. Il a tout d'abord dégagé l'accès du pont au Change et lancé ensuite la construction des ponts des Arts (1803), de la Cité (1804), d'Austerlitz (1806) et d'Iéna (1813)<sup>22</sup>. En 1815, sur 1800 mètres de cours de la Seine dans le centre de la capitale, on comptait quatorze ponts. Mais il a fallu attendre la destruction de tous les anciens ponts et leur reconstruction sur des arches plus amples pour songer à organiser une navigation moderne sur la Seine.

Au vu de l'affluence des marchandises, de nombreux projets de gares d'eau, de nouveaux ports spécialisés, mais aussi des projets d'entrepôts et de halles<sup>23</sup>, ont été dessinés en amont de la ville<sup>24</sup>, recelant, pour la plupart, une dimension urbaine forte.

Mais, parallèlement, il a été suggéré, pour résoudre ces divers problèmes, de créer de nouvelles voies de navigations intérieures, par le Nord ou l'Ouest de Paris, par l'Oise ou l'Ourcq, en provenance de Dieppe, des plateaux du Vexin ou de la Brie. Elles devaient compléter les courants de trafics vers Paris, qui existaient déjà, avec le canal de Bourgogne, construit en 1773 et reliant l'Yonne à la Saône, mais aussi avec le canal du Nivernais, réalisé en 1784<sup>25</sup>. Un canal à Paris avait alors pour but de résoudre le problème d'un bassin fluvial

---

<sup>20</sup> Ibidem, p. 83. Voir aussi BACKOUCHE Isabelle, *La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850)*, op. cit.

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 16.

<sup>23</sup> Ibidem, p. 14. En effet, sur la rive gauche, des entrepôts pour les vins et alcools ont été construits, comme la halle du quai Saint-Bernard ou sur le site de l'ancienne abbaye Saint-Victor. Toutefois ces terrains situés dans la ville s'étaient trouvés rapidement en concurrence avec les Entrepôts de Bercy sur la rive droite qui, construits sur les terrains du château de Bercy, se trouvaient en dehors des limites de l'enceinte des Fermiers Généraux et échappaient donc à l'octroi.

<sup>24</sup> PINON Pierre, « Canaux et villes au siècle des Lumières », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 30, avril 1986, p. 101. DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., pp. 113-114. Le principal projet a été la gare d'eau de la Salpêtrière, dans la plaine d'Ivry. Mais, même si certains plans l'ont représentée comme plus ou moins achevée, elle n'a jamais été réalisée (Plan de J.-R. Perronet pour le canal de l'Yvette vers 1775 et plan de J. Junié en 1786). Ce projet, lié à celui d'une nouvelle halle au blé, qui a été construite entre 1763 et 1766, présentait une halle et une gare. Le bassin semi-circulaire, séparé du fleuve par une digue et entouré de plantations d'alignement, devait accueillir la navigation avalante. Le 25 novembre 1762, les frères Oblin, financiers et promoteurs, obtenaient les lettres patentes pour la halle et la gare. De plus, même si le problème était d'aménager des ports en amont de la ville, des projets proposaient l'aménagement de ports en aval de la ville. En 1783, A.-L. Lefebvre de Caumartin, prévôt des marchands, consultait le Comte d'Angiviller, directeur des Bâtiments du Roi, sur la possibilité d'établir un dépôt de charbon du Hainaut au pied de la terrasse des Tuileries. Il lui expliquait que le manque de bois nécessitait d'encourager l'usage d'un nouveau combustible dont il fallait organiser l'arrivée à Paris.

<sup>25</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 16.

géographiquement continu, mais, du point de vue navigabilité et économique, séparé en deux parties par les aléas de l'histoire<sup>26</sup>.

En effet, aux XVIII<sup>ème</sup> et XIX<sup>ème</sup> siècles, l'idée première était un projet de canaux latéraux pouvant doubler le fleuve, mais aussi apporter à la capitale d'autres eaux que celles de la Seine pour renflouer ses étiages ou pour la remplacer dans son rôle d'alimentation domestique et industrielle<sup>27</sup>. La seconde idée était de créer un canal de dérivation ou de jonction à point de partage, pouvant couper les méandres de la Seine, contourner le "verrou parisien" et trouvant un moyen artificiel d'alimentation en eau, en l'occurrence des sources à capter ou des ruisseaux à dériver<sup>28</sup>.

La toile de fond des projets de canaux, équipements stimulant le commerce, qui allait se tisser autour de Paris avait alors les objectifs suivants : éviter à la navigation la traversée difficile du fleuve à l'intérieur de la capitale, apporter les équipements nécessaires au stockage des marchandises, développer la batellerie, clef de la vie économique de la ville qui était en pleine voie d'expansion et amener l'eau nécessaire aux besoins (les gouvernements successifs craignant d'être rendus responsables, par la population, des difficultés d'approvisionnement ; celles-ci pouvaient entraîner des émeutes). L'histoire de l'approvisionnement parisien, réclamant voies navigables et systèmes d'alimentation en eau était ainsi partie prenante dans celle des aménagements urbains, même si les premiers projets étaient muets sur ce thème de l'embellissement<sup>29</sup>.

#### 1.1.1.2. Aperçu historique des différents canaux projetés à Paris aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles<sup>30</sup>

##### a. Les canaux en France aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles

Il faut rappeler, qu'au cours des XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles, les pouvoirs successifs ont projeté et réalisé de nombreux canaux de jonction, afin d'unir les différents bassins fluviaux et les rivières de France, qui assuraient grâce à leur débit des possibilités de navigation plus du tiers de l'année (ce qui à cette époque était convenable). Cependant, la toute première raison de la plupart de ces entreprises était d'ordre stratégique : d'une part, mettre les adversaires hors d'état d'interrompre la circulation économique interrégionale maritime et, d'autre part, faciliter la défense des frontières grâce à une infrastructure logistique puissante. Mais, ce développement de vastes projets de navigation intérieure s'expliquait aussi par la mauvaise qualité et la lenteur des acheminements par route, qui ne facilitaient guère les échanges et un aménagement à l'échelle souhaitée par les aménageurs. « En 1796 paraissait un Essai sur les moyens

---

<sup>26</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », op. cit., p. 69.

<sup>27</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 82. Au XVII<sup>ème</sup> siècle, un des objectifs du canal d'Orléans, drainant la forêt qu'il traversait au profit du Loing, affluent de la Seine, était d'apporter l'eau au fleuve. Cette eau était non seulement nécessaire pour les étiages estivaux, mais aussi pour limiter le gel en accélérant le courant.

<sup>28</sup> Ibidem, p. 84. Comme de nombreuses marchandises descendaient de l'Oise, l'idée d'ouvrir un canal de jonction d'Oise en Seine, entre Conflans-Sainte-Honorine et Paris, permettait de résoudre le problème difficile de la navigation montante dans Paris.

<sup>29</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 81.

<sup>30</sup> Ce chapitre se réfère principalement à l'ouvrage DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., 150 p. et à la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, pp. 1-88. Un travail de recherche approfondi pourrait être mené spécifiquement sur les projets de canaux dessinés à Paris du XVII<sup>ème</sup> siècle au XX<sup>ème</sup> siècle et leurs relations avec le territoire.

Voir aussi le roman de VERNE Jules, « Une promenade au port de Grenelle », in Paris au XX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Hachette, Le Cherche Midi, Collection « Le Livre de Poche », 1994 (1860), pp. 111-115.

d'arriver à une hydrographie complète de la République, dont le titre résumait assez bien les rêves de transparence territoriale et de circulation aisée qui se cristallisaient autour de la question des canaux »<sup>31</sup>.

Ainsi, au cours du temps, grâce à ces canaux, s'était établie, à travers le territoire, une circulation économique nouvelle, des flux commerciaux se prolongeant par-delà les frontières naturelles. Les grandes batelleries existantes atteignaient un développement grâce à cette intensification des échanges inter bassins, comme les activités de production correspondantes<sup>32</sup>. Au siècle des Lumières, l'essor commercial a ainsi donné une place majeure à la voie d'eau et, grâce aux progrès techniques et à la maîtrise des lois de l'hydraulique<sup>33</sup>, les projets d'ouvrages ont été de plus en plus nombreux et de plus en plus ambitieux [01]. Ainsi de 1770 à 1789, une trentaine de projets de canaux à travers la France, ouvrage territorial et monumental contrairement aux routes, faisaient l'objet d'études. Mais le manque de crédits a limité les réalisations et l'Etat a dû souvent intervenir avec les Parlements provinciaux pour apporter des dotations budgétaires complémentaires, soit pour renflouer les entreprises au bord de la faillite compte tenu des coûts des travaux, soit pour permettre le démarrage des chantiers<sup>34</sup>. L'économiste et ingénieur des Ponts et Chaussées A.-L. Chaumont de La Millière estimait alors « qu'avant de se déterminer à entreprendre des ouvrages dans ce genre, il faudra tout d'abord concevoir et arrêter un plan général de toutes les navigations en France, au moyen duquel elles puissent se lier et se correspondre entre elles sous les rapports les plus avantageux, tant au royaume en général qu'aux provinces qu'elles traversent. Ce plan, une fois arrêté, serait ensuite exécuté progressivement et partiellement, soit d'après le degré d'utilité des ouvrages, soit d'après les contributions particulières consenties par les provinces »<sup>35</sup>.

L'idée de dériver une rivière de la région parisienne pour alimenter Paris remontait au XVII<sup>ème</sup> siècle. En effet, la dérivation d'une rivière, pensée comme alimentation d'un canal à point de partage, coupant les méandres de la Seine était le résultat d'une combinaison de différents types de projets de canaux<sup>36</sup>. Les uns ceinturaient Paris et les autres entreprenaient la dérivation de l'Oise ou de la Marne.

#### b. Les canaux de ceinture

Les projets de canaux de ceinture à Paris peuvent être présentés par ordre chronologique. H. Cosnier proposait en 1611-1612, un canal de ceinture reliant les Tuileries à l'Arsenal. L'année 1629 voyait l'apparition de deux autres projets : « un canal d'enceinte de Paris composé de deux branches (un canal de Chaillot suivant le Grand Égout Nord (rue de Provence) et un canal de Saint-Louis débouchant sur le premier, en

---

<sup>31</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 99.

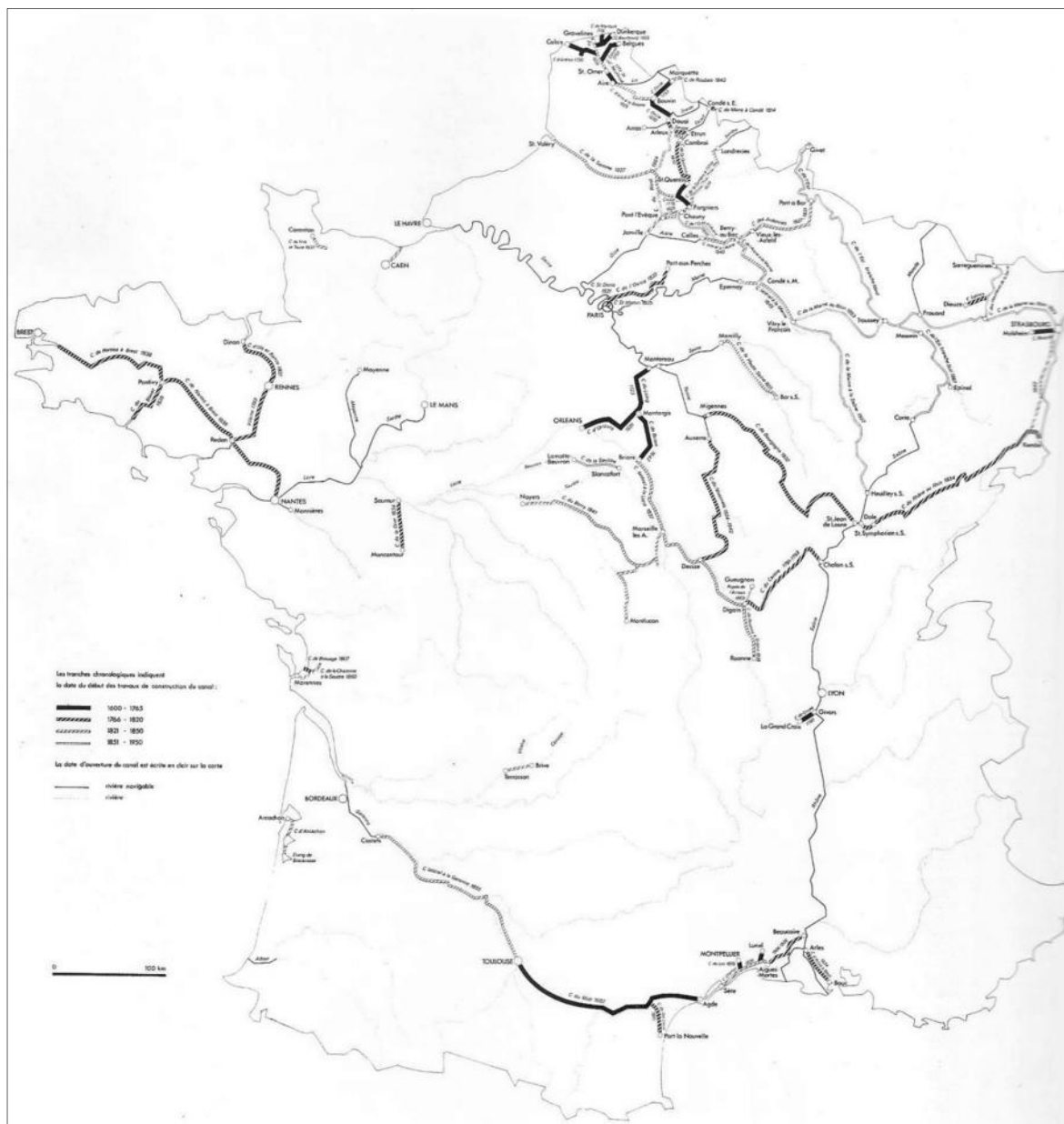
<sup>32</sup> BEAUDOUIN François, « Histoire de France de la navigation intérieure », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 93.

<sup>33</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 100. En matière d'hydraulique, les applications du XVIII<sup>ème</sup> siècle se limitaient toutefois à quelques contributions, dont le caractère contrastait avec les grandes synthèses théoriques de L. Euler et J.-L. Lagrange.

<sup>34</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 14.

<sup>35</sup> Ibidem, p. 15.

<sup>36</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 87.



01- Carte chronologique de construction des canaux en France, 1600-1950.

Publié dans l'ouvrage de PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Éditions Picard, 1986, p. 362.

Document P. Pinon.

provenance de la Marne (à la hauteur de Gournay) et passant par Villemonble et Bobigny) »<sup>37</sup> et un canal de l' Arsenal à Chaillot, proposé par P. Hanecart. En 1637, l'entrepreneur M. Villedo dessinait un canal de dérivation de l' Arsenal à Chaillot, en 1651, la Ville de Paris proposait un canal reliant Créteil à Chaillot et en 1729, Boisson suggérait de relier l' Arsenal à Chaillot<sup>38</sup>.

Le canal de H. Cosnier, large de 20 mètres, muni de plusieurs écluses et de six ports contournait les fortifications au nord, de l' Arsenal aux Tuileries<sup>39</sup>. En effet, il suivait l'enceinte de Charles V de la Bastille à la porte Saint-Denis, puis la nouvelle enceinte commencée par Henri IV, reliant la porte Saint-Denis au Louvre<sup>40</sup>. Il demandait comme conditions, pour la réalisation de son entreprise, 300 000 livres au roi, la propriété des anciens remparts et fossés et un droit de péage sur les bateaux et les trains de bois pendant 99 ans<sup>41</sup>. En 1612, les travaux ont commencé mais ont été rapidement arrêtés car le pouvoir jugeait les avantages accordés à H. Cosnier excessifs.

M. Villedo a proposé un canal de l' Arsenal à Chaillot de simple dérivation au cardinal Richelieu en 1637, dont Poncet de La Grave écrivait « qu'il aurait pu constituer "un rempart pour la ville qui se trouverait par là en partie entourée par la rivière de Seine" »<sup>42</sup>.

La Ville de Paris, en 1651, proposait un canal latéral à la Seine dont l'objectif était explicite : « Le véritable avis présenté au roy [...] le 27 juillet 1651 touchant le canal qui est à faire pour empêcher la crue des eaux et commencera au-dessous de Créteil, viendra rendu à la porte du Temple d'où il renvoie l'eau de tous costez où il en sera besoin tant pout netoyer les principales rues, pour monter les basteaux et bois flottés venant de Seine, et pour décharger la grande crue des eaux vers Chaillot »<sup>43</sup>.

Le canal dessiné en 1729 par l'ingénieur du roi Boisson, intitulé « Plan général du canal de Paris projeté depuis l' Arsenal jusqu'à Chaillot [...] »<sup>44</sup> était une dérivation de la Seine entre l' Arsenal et Chaillot, à l'emplacement de l'Égout nord (à l'emplacement actuel des boulevards entre la Bastille, la République et la rue de Provence) [02]. Le tracé qui suivait approximativement le lit fossile de la Seine était large de plus de 50 mètres et comprenait deux échelles d'écluses, bordés d'établissements industriels (tanneries, échaudoirs)<sup>45</sup>. Mais la question de l'alimentation en eau de ce canal n'était pas résolue.

### c. Les projets de dérivation de rivières

Les nombreux projets de dérivation de rivières peuvent être présentés toujours par ordre chronologique.

---

<sup>37</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 79. DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., pp. 87-88. « À côté des projets de dérivation de Seine en Seine, nous trouvons, avec le projet de Canal Saint-Louis, la première solution imaginée pour alimenter un canal de ceinture plus élevé que la Seine ». Le canal de Saint-Louis devait relier la Marne à la Seine par Bobigny.

<sup>38</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 86. Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/185 : Projet de canal de l' Arsenal à Chaillot et F/14/10117 : Canal de Paris de l' Arsenal à Chaillot.

<sup>39</sup> Ibidem, p. 87. H. Cosnier, entrepreneur, avait abandonné le chantier du canal de Briare en 1611.

<sup>40</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, Paris, Hazan, 1999, p. 81.

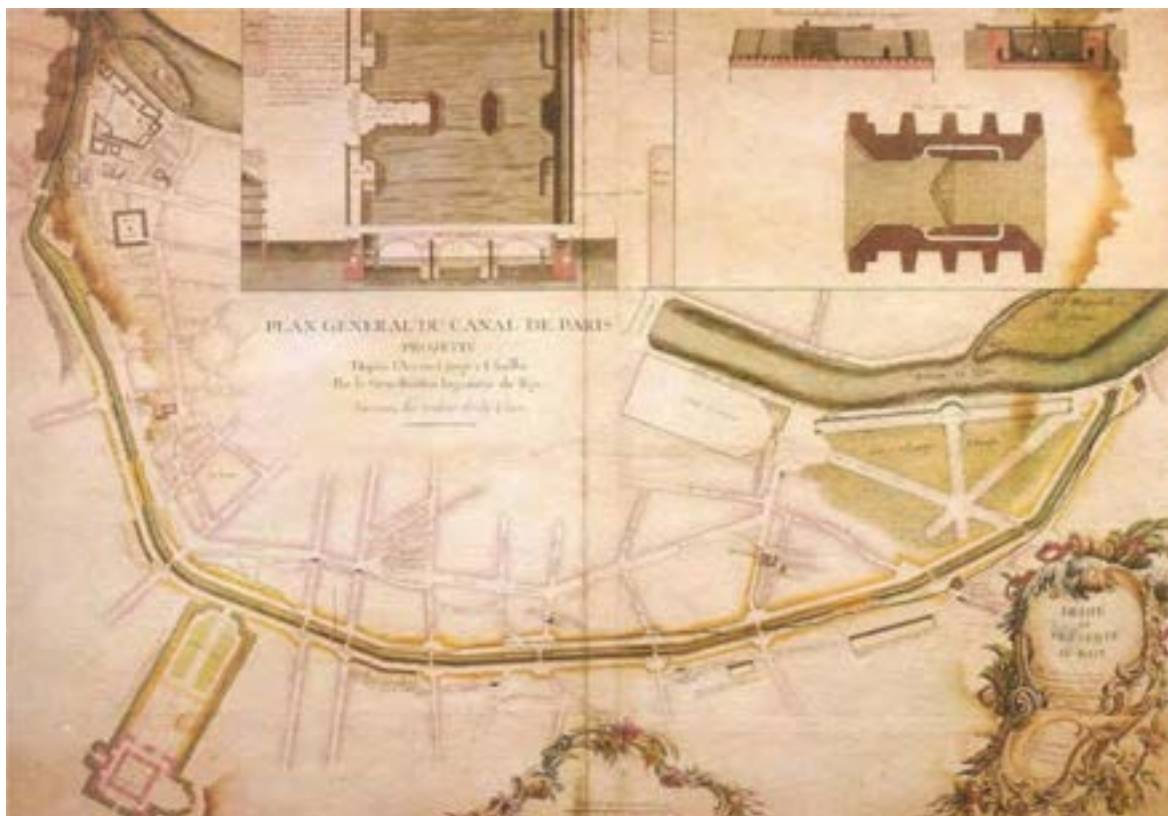
<sup>41</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 78.

<sup>42</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 87.

<sup>43</sup> Ibidem, p. 88.

<sup>44</sup> Ibid.

<sup>45</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 80.



02- Canal de l'Arsenal à Chaillot, Sieur Boisson, 1729.

BOISSON, Plan général du canal de Paris projeté depuis l'Arsenal jusqu'à Chaillot par le Sieur Boisson, ingénieur du Roy, suivant les ordres de la Cour, dédié et présenté au Roy par son très humble et très obéissant et très fidèle serviteur sujet Boisson, ingénieur de sa Majesté, dessiné et gravé par J.-F. Blondel, 1729, échelle en toises, (Plan, profil et élévation d'une écluse), Archives Nationales (A. N.) F/14/10117.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 1.

Cliché J. Musy.

Ce projet de canal de Paris était une dérivation de la Seine entre l'Arsenal et Chaillot, à l'emplacement de l'Égout nord (aujourd'hui boulevards entre la Bastille et la République et la rue de Provence). Un projet de magasins entre la rue du Faubourg du Temple et la rue Saint-Martin était dessiné, associant l'hôpital Saint-Louis. Ce dernier, perpendiculaire au canal (à l'extérieur de Paris) présentait des bâtiments symétriquement établis autour d'une place. L'eau dérivée du canal entourait le projet. De plus, quelques bâtiments, en relation directe avec le canal projeté, étaient implantés.



03- Canal de Bourbon, J.-N. Le Roy de Jumelle, 1725.

LE ROY DE JUMELLE J.-N., Carte particulière du nouveau projet du canal de Saint-Denis à Paris projeté par M<sup>r</sup> le Comte de Jumelle, levée par ordre du Roy en février 1725 par le Sieur de la Vigne, ingénieur géographe de sa Majestée [sic], dessiné par Cleret ingénieur, gravée par F. Bailleuil, 1725, échelle en toises, Bibliothèque nationale de France (B.N.F.)

GeD 14799 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406563882>) ou A.N. F/14/10125.

Cliché B.N.F.



Noblet et P. Petit proposaient un canal de Saint-Denis à Paris en 1658<sup>46</sup>, J. de Manse et P.-P. Riquet établissaient une dérivation de l'Ourcq en 1676, et J.-N. Le Roy de Jumelle et Daudet, géographes, dessinaient un canal dit de « Bourbon » ou de « Conti » en 1724, alimenté par une dérivation du Croult<sup>47</sup>.

J.-N. Le Roy de Jumelle et Daudet proposaient en 1724 (cinq années avant Boisson), pour résoudre les problèmes d'alimentation en eau, une communication de l'Oise, en aval de l'Isle Adam, à Saint-Denis par la vallée du Croult, ayant l'avantage d'en utiliser les eaux pour alimenter un canal de ceinture [03-04]. Son principe était proche de celui qui sera réalisé pour la dérivation de l'Ourcq<sup>48</sup>. Cependant, ce projet, qui avait été approuvé par le Conseil d'État, n'a jamais été réalisé<sup>49</sup>.

Le mathématicien A. de Parcieux proposait un projet de canal dit de l'Yvette en 1767-1768, à savoir une dérivation des eaux de l'Yvette prise à Chevreuse, menée au moyen d'un canal maçonné à un réservoir près de l'Observatoire, servant de château d'eau<sup>50</sup>. Sa proposition permettait d'accroître considérablement la quantité d'eau disponible à Paris « qui ne disposait que de 200 à 230 pouces d'eau par jour »<sup>51</sup>. Son projet, salué comme devant « renouveler en quelque sorte la magnificence de l'ancienne Rome »<sup>52</sup> apportait donc 40 000 mètres cubes d'eau chaque jour, servant à la consommation et au nettoyage des rues et des égouts, foyers permanents d'infections<sup>53</sup>.

En 1769, les ingénieurs J.-R. Perronet<sup>54</sup>, directeur des Ponts et Chaussées, et A. de Chézy ont été chargés d'examiner la proposition de canal de l'Yvette, projet de captage des eaux de l'Yvette et de la Bièvre, afin d'alimenter Paris en eau. Ils apportaient une contribution notable à la recherche du problème de l'écoulement des eaux et proposaient en 1775 un projet dessiné et chiffré à 8 millions de livres environ. Reprenant le projet de A. de Parcieux, ils imaginaient un canal long de 17 000 toises amenant l'eau de ces deux rivières au réservoir d'Arcueil [05-06]. Il comportait une partie à l'air libre et une partie souterraine, ainsi qu'un aqueduc de pierre.

Ce projet de canal de l'Yvette de J.-R. Perronet faisait fusionner pour la première fois la technique et l'esthétique : le thème de l'embellissement apparaissait alors pour s'intégrer dans le projet technique<sup>55</sup>. L'ouvrage d'art tenait son esthétique du dessin de la forme et non de décorations, devenant œuvre en soi. Il semblait « avoir été favorisé par la dimension spatiale, territoriale, donnée à bien des problèmes par les

---

<sup>46</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 88. Noblet était maître des fontaines de la Ville de Paris et P. Petit était intendant des fortifications. À la même époque, au XVII<sup>ème</sup> siècle, un projet comparable d'un anonyme proposait un canal à point de partage, de l'Arsenal à Saint-Denis, alimenté par un réservoir (situé à Crèveceur, au nord de Saint-Denis, et lui-même alimenté par une rigole captant le Croult) et desservant un château d'eau servant de port, situé entre l'hôpital Saint-Louis et le faubourg Saint-Martin.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Ibid.

<sup>49</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 25.

<sup>50</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 81. Il passait en souterrain de Palaiseau à Massy et franchissait la Bièvre à Arcueil.

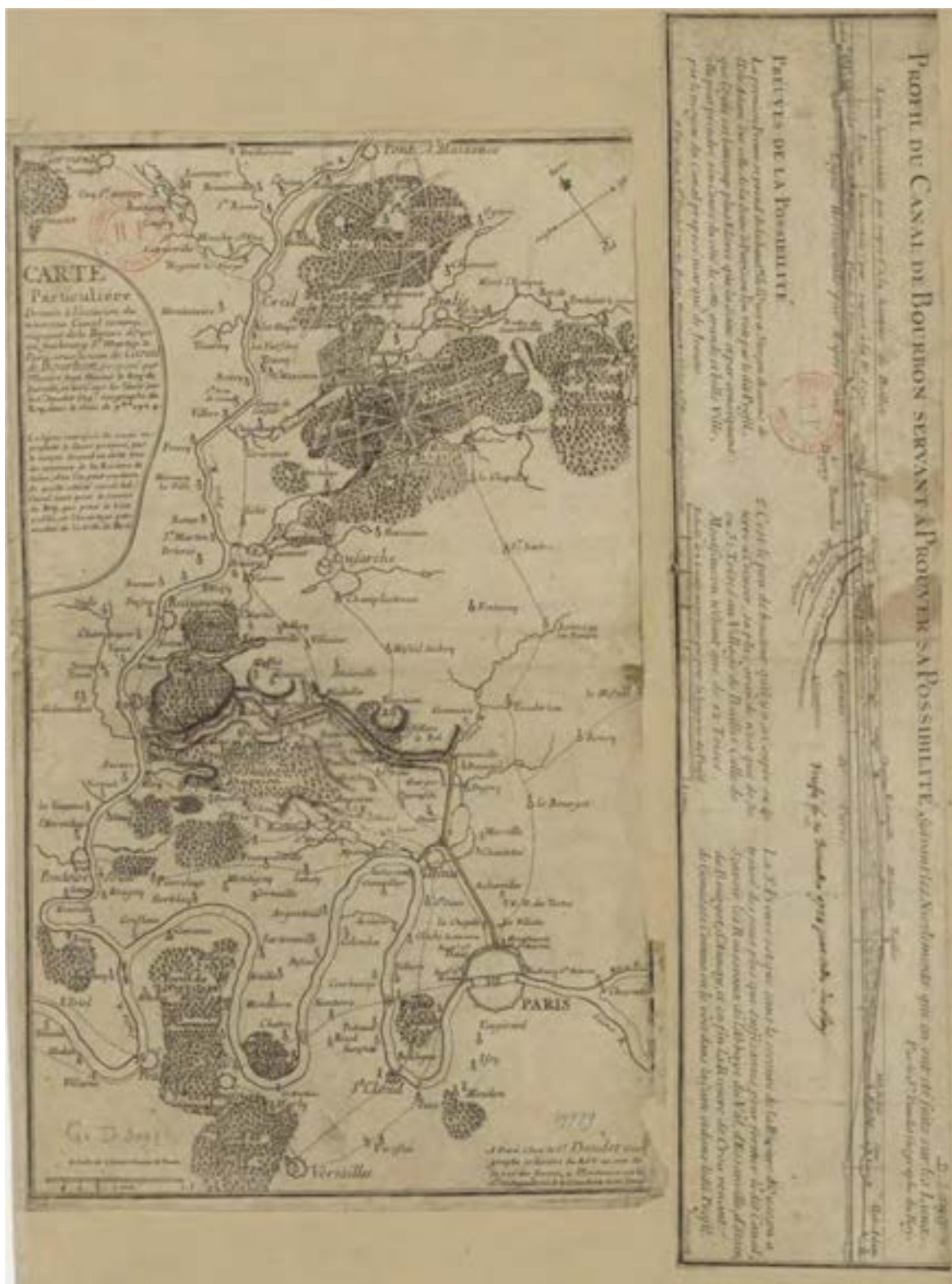
<sup>51</sup> PICON, Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 96.

<sup>52</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 82.

<sup>53</sup> Ibidem, p. 81. A. de Parcieux a rédigé un mémoire sur « la possibilité d'amener à Paris, à la même hauteur à laquelle y arrivent les eaux d'Arcueil, mille à douze cents pouces d'eau, belle et de bonne qualité, par un chemin facile et par un seul canal ou aqueduc ».

<sup>54</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 98. Dans les années 1770, J.-R. Perronet s'est occupé du canal de Bourgogne avant de céder la place à É.-M. Gauthey et de s'occuper du projet de l'Yvette.

<sup>55</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 81.



04- Canal de Bourbon, J.-N. Le Roy de Jumelle et Daudet, 1724.

LE ROY DE JUMELLE J.-N., Daudet, Carte particulière dressée à l'occasion du nouveau canal communiquant de la rivière d'Osye au faubourg Saint-Martin à Paris, sous le nom de canal de Bourbon, proposé par Messire Jean-Nicolas Le Roy de Jumelle et levé sur les lieux par le Sieur Daudet, ingénieur géographe du Roy dans le mois de septembre 1724 (Profil du canal de Bourbon servant à prouver sa possibilité suivant les nivelements qui en ont été faits sur les lieux), B.N.F. GeD 3099 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407296049>).

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 12.

Cliché B.N.F.

« La ligne marquée de jaune représente le canal proposé par le moyen duquel on évite tous les contours de la rivière de Seine, d'où l'on peut conclure de quelle utilité servoit le dit canal, tant pour le service du Roy que pour le bien public et l'avantage particulier de la ville de Paris ».



05- Canal de l'Yvette, J.-R. Perronet, 1775.

PERRONET J.-R., Plan général du canal projeté par Monsieur Perronet pour conduire à la hauteur de l'Estrapade à Paris une partie de l'eau des rivières d'Yvette et de Bièvre, dont environ 1 000 pouces à prendre au village de Saint-Rémy-sur-Yvette et 480 pouces au village de Bièvre. Le tout lors des basses eaux, milieu XVIII<sup>ème</sup> siècle, 1775, B.N.F. GeD 4878 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40725020x>).

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 78.

Cliché B.N.F.



06- Canal de l'Yvette, J.-R. Perronet, 1775.

PERRONET J.-R., Plan du projet pour le canal de l'Yvette, 1775, A.N. F/14/10144.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 23.

Cliché J. Musy.

médecins, les économistes, les architectes, les ingénieurs »<sup>56</sup>. Mais des critiques ont été formulées, comme en témoignait une lettre de N. de Condorcet à N. de Fer de la Nouerre en 1782 : « M. Perronet s'est asservi aux premières idées de M. de Parcieux, et n'a fait qu'y ajouter différents objets de dépense qui contribueraient à la beauté et à la perfection du monument, mais qui évidemment ne sont rien qu'indispensables, sont même indépendants des travaux nécessaires, et peuvent être ajoutés quand on le voudra [...] »<sup>57</sup>.

De plus, un tel projet appelait des justifications, concernant principalement le débit d'eau qui pouvait être amené à Paris. Même si le savoir de l'ingénieur est demeuré traditionnel, dans sa formulation, comme dans ses ambitions jusqu'à la Révolution<sup>58</sup>, A. de Chézy a entrepris une série d'expériences et a donné pour la première fois « la formule fondamentale de l'écoulement uniforme, reliant la vitesse de l'eau à la pente, à l'aire de la section [d'écoulement] et au périmètre mouillé de celle-ci »<sup>59</sup>. Il a été capable d'estimer la vitesse atteinte par l'eau dans le canal projeté, soit d'un pied par seconde, dont le débit était de 2 000 pouces environ. Si A. de Chézy a donné la première formule expérimentale de l'écoulement uniforme, sa contribution était cependant passée presque inaperçue à l'époque<sup>60</sup>.

Mais, ce projet, approuvé par le roi, n'a pas eu de suite et a été abandonné à la Révolution, inspirant cependant fortement les ingénieurs qui ont entrepris le canal de l'Ourcq<sup>61</sup>.

En 1782, N. de Fer de la Nouerre<sup>62</sup> élaborait un projet concurrent de celui de la dérivation de l'Yvette [07]. Il proposait en effet, devant l'Académie des Sciences, de détourner le cours de la Bièvre, réduisant ainsi des 9/10<sup>ème</sup> (soit un million de livres) les dépenses du projet de J.-R. Perronet<sup>63</sup>. L'exécution des travaux, aux frais de N. de Fer de la Nouerre, a alors commencé très rapidement, lorsque le tracé et la concession ont été approuvés en 1788. Mais ils ont été tout aussi rapidement interrompus devant les plaintes des tanneurs et des teinturiers du faubourg Saint-Marceau qui voyaient déjà la Bièvre à sec. De plus, un arrêté du Conseil d'État du 11 avril 1789 suspendait les travaux, les événements politiques ayant empêché une reprise correcte<sup>64</sup>. Confronté à des difficultés techniques et financières, il a renoncé à son entreprise en 1793.

Les principes de A. de Parcieux, J.-R. Perronet et N. de Fer de la Nouerre restaient les mêmes : ils

---

<sup>56</sup> Ibidem, p. 82.

<sup>57</sup> Ibid. Un ingénieur reprochait même à J.-R. Perronet d'avoir « été prodigue dans la beauté de ses constructions ».

<sup>58</sup> PICON Antoine, « De l'hydrostatique à l'hydrodynamique, la théorie hydraulique au siècle des lumières », in PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, op. cit., p. 184.

<sup>59</sup> Ibidem. En 1775, A. de Chézy a relaté ses expériences dans son « Mémoire sur la vitesse de l'eau conduite dans une rigole donnée ».

<sup>60</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 100. En 1779, P. du Buat, ingénieur hydraulicien, dans ses *Principes d'hydraulique*, reprenait le problème de l'écoulement uniforme dans une rigole ou un canal, élaborant une formule théorique et une formule pratique proche de celle de A. de Chézy. Ses écrits étaient une référence et son nom allait passer à la postérité contrairement à celui de A. de Chézy. En 1800, C. Coulomb a publié ses *Expériences* destinées à déterminer la cohérence des fluides et les lois de leurs résistances.

<sup>61</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 85.

<sup>62</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 99. N. de Fer de la Nouerre a publié en 1786 sa *Science des canaux navigables*, dont le premier volume était consacré à « la possibilité de faciliter l'établissement général de la navigation intérieure du royaume ».

<sup>63</sup> Ibidem, p. 96. N. de Fer de la Nouerre prenait par exemple la dérivation de la source de Chadwell et de la rivière de Lew qui alimentait Londres depuis 1608, dont le coût avait été modeste.

<sup>64</sup> LÉRI Jean-Marc, « Les canaux de Paris », in PINON Pierre (dir.), op. cit., p. 310.



07- Canal de l'Yvette, N. de Fer de la Nouerre, deuxième moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle, vers 1772.  
FER DE LA NOUERRE N., Cours de la rivière d'Yvette, de celle de Bièvres ou des Gobelins, et du canal qui doit mener à Paris l'eau de l'Yvette. Prise à Vaugien, gravé par Dussy, 1762-1772, B.N.F. GeD 17944 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb4077781k>).  
Cliché B.N.F.

misaient sur des travaux hydrauliques de grande ampleur, certes plus coûteux, mais plus fiables que des machines sujettes à des avaries et au vieillissement<sup>65</sup>.

En effet, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, Paris connaissait une multiplication des projets de deux systèmes d'alimentation en eau : l'aqueduc et la pompe à feu (ou machine à vapeur) se faisaient concurrence<sup>66</sup>.

Vu l'accroissement des besoins, l'Académie des Sciences et le bureau de la Ville ont alors opté pour une alimentation en eau par gravitation (système des aqueducs ou canaux de dérivation) plutôt que par élévation (machines à feu)<sup>67</sup>. Cependant, au moment où J.-R. Perronet achevait son projet pour l'Yvette, le Conseil accordait aux frères Périer le privilège demandé de franchises sur les combustibles (charbon de terre, tourbe, bois) et deux emplacements pour leurs pompes à feu, au Gros Caillou et à Chaillot<sup>68</sup>.

En définitive, le point commun de tous ces projets était, pour la première fois, d'envisager d'alimenter la capitale en eau par une dérivation. Certains projets tendaient à créer une voie navigable à l'est de l'agglomération parisienne, reliant la Seine en amont de Paris, à la Basse Seine. Par cette voie, il s'agissait d'alimenter en eau la capitale, une eau qui ne soit plus tirée exclusivement de la Seine et qui permette, notamment, d'accroître fortement dans la ville le nombre de fontaines et de réservoirs.

### 1.1.1.3. Les origines du système des canaux parisiens : le canal de l'Ourcq

#### a. La rivière de l'Ourcq et les travaux entrepris au cours des siècles précédents

La rivière de l'Ourcq, environnée de marais et de tourbières, prenait sa source dans la forêt de Retz, à proximité de Fère-en-Tardenois. Alimentée de ruisseaux, elle rejoignait la Marne, au-dessous de Lizy-sur-Ourcq, après un parcours de 87 kilomètres environ<sup>69</sup>.

---

<sup>65</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 96.

<sup>66</sup> Ibidem. PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 81. Les deux systèmes opposaient « une conception "passive", traditionnelle, celle de la gravitation naturelle d'eaux de source par un aqueduc à la mode des Romains [défendue par A.-L. de Lavoisier, H.-G. Riqueti de Mirabeau, J.-R. Perronet, L. Bruyère], à une autre, "active", moderniste, faisant appel à une force artificielle, relevant du monde nouveau de l'industrie naissante [défendue par D. Diderot et P.-A. Caron de Beaumarchais] ». En 1765, Cl.-F.-J. d'Auxiron publiait un mémoire « sur les moyens de fournir à la Ville de Paris des eaux saines ». Il voulait pomper l'eau de la Seine, qu'il considérait comme saine, par quatre machines à feu implantées à l'entrée de la capitale. En 1787, A.-A. Parmentier publiait une Dissertation sur la nature des eaux de la Seine, dans laquelle il disait que l'eau du fleuve suffisait largement aux besoins des Parisiens. Il écrivait aussi que les qualités de l'eau, liées au mouvement, (celle-ci pouvant se purifier des matières et dépôts de toutes natures qui s'y accumulaient), étaient satisfaisantes, quelles que soient les machines élévatoires employées, contrairement aux petites rivières qu'il trouvait plus polluées. Les partisans de l'aqueduc ou d'une dérivation expliquaient que les machines élévatoires consommaient trop de charbon, qu'il fallait faire venir à grand frais du Nord, en navigation montante, navigation qui était justement gênée par la présence de trop nombreuses machines sur la Seine. Comme L.-S. Mercier, ils dénonçaient aussi la saleté de ce fleuve. Les partisans des machines élévatoires expliquaient qu'une dérivation de l'Yvette, qui avait un régime irrégulier, pouvait entraîner une perte d'eau par infiltration.

<sup>67</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la révolution », in FAUCHERRE Nicolas (dir.), Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire, op. cit., p. 138.

<sup>68</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 81. Les frères Périer ont alors supplanté par exemple Cl.-F.-J. d'Auxiron, Capron, auteurs d'un projet de machines hydrauliques avec roues à aubes en 1766, les Sieurs Pinson ou De Forge, auteurs de machines hydrauliques suspendues captant l'eau de la Seine quel qu'en soit le niveau et sans gêner la navigation.

<sup>69</sup> LÉRI Jean-Marc, « Les canaux de Paris », op. cit., p. 310.

Cette rivière, dont les eaux étaient plus abondantes que celle de la Marne ou de l'Yvette, a été au centre des réflexions sur l'alimentation en eau de la capitale. Elle a fait l'objet de travaux et d'études poussées au cours des XVI<sup>ème</sup>, XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles.

Dès 1528, la Ville de Paris a pour la première fois envisagé de rendre la rivière navigable, sans qu'il soit pour autant question d'un canal. L'objectif était d'améliorer les communications entre le Valois et la capitale, de faciliter le flottage des bois, servant au chauffage ou à la construction, provenant de la forêt de Villers-Cotterêts. En 1529, François I<sup>er</sup> autorisait par lettres patentes le Prévôt des Marchands de Paris et les échevins à « faire curer, nettoyer et rendre navigable [...] les rivières de Seine, Vanne, Morin et Ourcq »<sup>70</sup>. De 1529 à 1636, sous l'impulsion des monarques successifs, notamment Henri IV, l'Ourcq a bénéficié de travaux, entre Silly-la-Poterie et sa confluence avec la Marne, améliorant le débit irrégulier et la navigation en toutes saisons : des ouvrages de canalisation, barrages et redressement du lit naturel ont été entrepris, afin de faciliter le transport de matériaux. Ainsi, au milieu du XVI<sup>ème</sup> siècle, les premiers bateaux en provenance de La Ferté-Milon atteignaient Paris, puis la Marne, après avoir descendu l'Ourcq aménagée<sup>71</sup>. La rivière ayant été entièrement canalisée par L. de Foligny en 1632-1634, l'usage de ce cours d'eau a été soumis à des droits : privilèges et péages ont alors été concédés à perpétuité, le 15 novembre 1661, au frère du roi, puis à Philippe de France, Duc d'Orléans, de Valois et de Chartres, par lettres patentes du Roi, enregistrées au Parlement, le 2 juillet 1665<sup>72</sup>. Ce prince, en retour des avantages qui lui étaient accordés, avait la charge de perfectionner la navigation de la rivière avec le droit de diminuer ou de changer le cours des eaux<sup>73</sup>.

En 1676, J. de Manse et P.-P. Riquet, ingénieur du canal du Languedoc, ont proposé une solution audacieuse, en amenant les eaux de l'Ourcq à Gesvres ou Lizy par un canal navigable jusqu'au pied de l'arc de triomphe de la place du Trône (actuelle place de la Nation). Pour la première fois, il était envisagé d'abandonner le lit naturel de la rivière au profit d'un canal d'amenée jusqu'à Paris, reliant l'Ourcq à la Seine. P.-P. Riquet précisait que le canal devait permettre l'établissement d'une voie navigable, dont une partie des eaux devait servir à « entretenir de nouvelles fontaines, à embellir les jardins publics, à faire marcher les usines et à laver les égouts »<sup>74</sup>. L'auteur du premier véritable projet de dérivation de l'Ourcq, soutenu par J.-B. Colbert, obtenait en 1676 par lettres patentes, la concession de l'entreprise et le droit d'acquérir les terrains nécessaires<sup>75</sup>. Les travaux ont alors été engagés à proximité de Lizy-sur-Ourcq, selon un tracé proche de l'actuel canal, dans un site géologique difficile. Mais le projet, recelant un inconvénient majeur, a avorté. En

---

<sup>70</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 22.

<sup>71</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 96.

<sup>72</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, p. 10, Archives du Service des canaux de la Ville de Paris (A.S.C.V.P.).

<sup>73</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. Chaix, 1880, p. 1, A.S.C.V.P. ou Bibliothèque nationale de France (B.N.F.) 8Z Le Senne 5587. « Ces droits et charges [ont été] l'objet de plusieurs jugements des commissaires nommés par le roi pour la réformation des eaux et forêts du duché de Valois, arrêtés à Crespy les 28 janvier, 1<sup>er</sup> et 5 février 1672, actes émanant des délégués de l'autorité souveraine, et qui [étaient] à la fois des ordonnances d'expropriation, des arrêts judiciaires et des règlements administratifs. Le roi [a confirmé] ces jugements en Conseil d'État le 16 novembre 1672 ».

<sup>74</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 22.

<sup>75</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, op. cit., p. 11.

effet, les eaux de l'Ourcq arrivaient à un point bas de la capitale et ne pouvaient alimenter largement les autres points de Paris, nécessitant l'établissement de pompes coûteuses et difficiles à entretenir<sup>76</sup> ; d'autant qu'une enquête réalisée auprès des éventuels utilisateurs (marchands de bois et de grains de la Brie) qui utilisaient la Marne pour leur transport, avait conclu à l'inutilité d'un tel canal<sup>77</sup>. Même si ce projet n'a pas été réalisé à cause du décès de P.-P. Riquet en 1680 et de la disgrâce de J.-B. Colbert, son protecteur, mort en 1683<sup>78</sup>, une canalisation de l'Ourcq et des travaux d'adduction ont commencé sous sa direction en 1676 et ont été poursuivis les siècles suivants<sup>79</sup>.

Au cours du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le canal étant entré dans l'apanage d'Orléans, l'ingénieur L. de Règemorte<sup>80</sup>, au service de cette maison, a estimé, lors d'une visite effectuée en 1748, que certains ouvrages étaient à refaire<sup>81</sup>. Entre 1749 et 1756, des biefs plus courts ont été ouverts et de nouvelles écluses construites à Mareuil, à La Ferté-Milon, à Crouy, à Viron et à Lizy, au confluent de la Marne<sup>82</sup> [08-09]. Mais, finalement, rien n'a été entrepris à Paris même. Il a fallu attendre la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle pour que l'idée du canal de l'Ourcq soit reprise, lorsque les lois révolutionnaires du 6 avril 1791, relatives à la confiscation des biens, ont fait entrer dans le domaine de l'Etat, le Duché de Valois avec la forêt de Retz et la rivière de l'Ourcq, qui avaient été intégrés à l'apanage du duché le 7 décembre 1766<sup>83</sup>.

#### b. Les premiers projets du canal de l'Ourcq

Avant la Révolution, un certain nombre de projets de canaux dits « de Paris » ou « de Dieppe », menant de l'Arsenal à la mer, sans retourner dans la vallée de la Seine, ont été promus par S.-S.-C. Lemoyne, puis par J.-P. Brullée et, enfin, par L. Solages et Fr.-G. Bossu, même si la première idée de canal de Paris débouchant à Dieppe revenait à J.-B. Colbert et à S. Le Prestre de Vauban<sup>84</sup>. À une époque, où les projets de navigation parallèle à la Seine se multipliaient, ils proposaient le percement de canaux de Paris à Dieppe ou de Paris au Havre<sup>85</sup>.

---

<sup>76</sup> LÉRI Jean-Marc, op. cit., p. 310.

<sup>77</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 22.

<sup>78</sup> LEMOINE Bertrand, « Le Paris des ingénieurs », in LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), Paris d'ingénieurs, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1995, p. 16. En 1679, J.-B. Colbert a mis en place un service chargé des ponts, du réseau des routes royales et des canaux. Après la création d'un corps d'ingénieurs militaires en 1691, ce service est devenu, en 1713 ou 1716, le corps des Ponts et Chaussées, dirigé par une douzaine d'inspecteurs généraux, tous architectes ou ingénieurs, chargés, pendant le siècle des Lumières, de la politique d'aménagement du territoire et principalement des routes. En 1747, J.-R. Perronet, ingénieur militaire et architecte créait l'École des Ponts et Chaussées et entérinait la différenciation entre ingénieurs et architectes.

<sup>79</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), op. cit., p. 37.

<sup>80</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 89.

<sup>81</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 22. L'auteur écrit qu'en 1748, l'ingénieur J.-P. Brullée, responsable de l'Ourcq canalisée jusqu'à la Marne, déplorait le manque d'entretien des installations. Il a alors obtenu des crédits pour réaliser d'importants travaux pour une modernisation des portes d'écluses, dont la hauteur de chute pouvait être augmentée, ce qui pouvait réduire les temps de parcours.

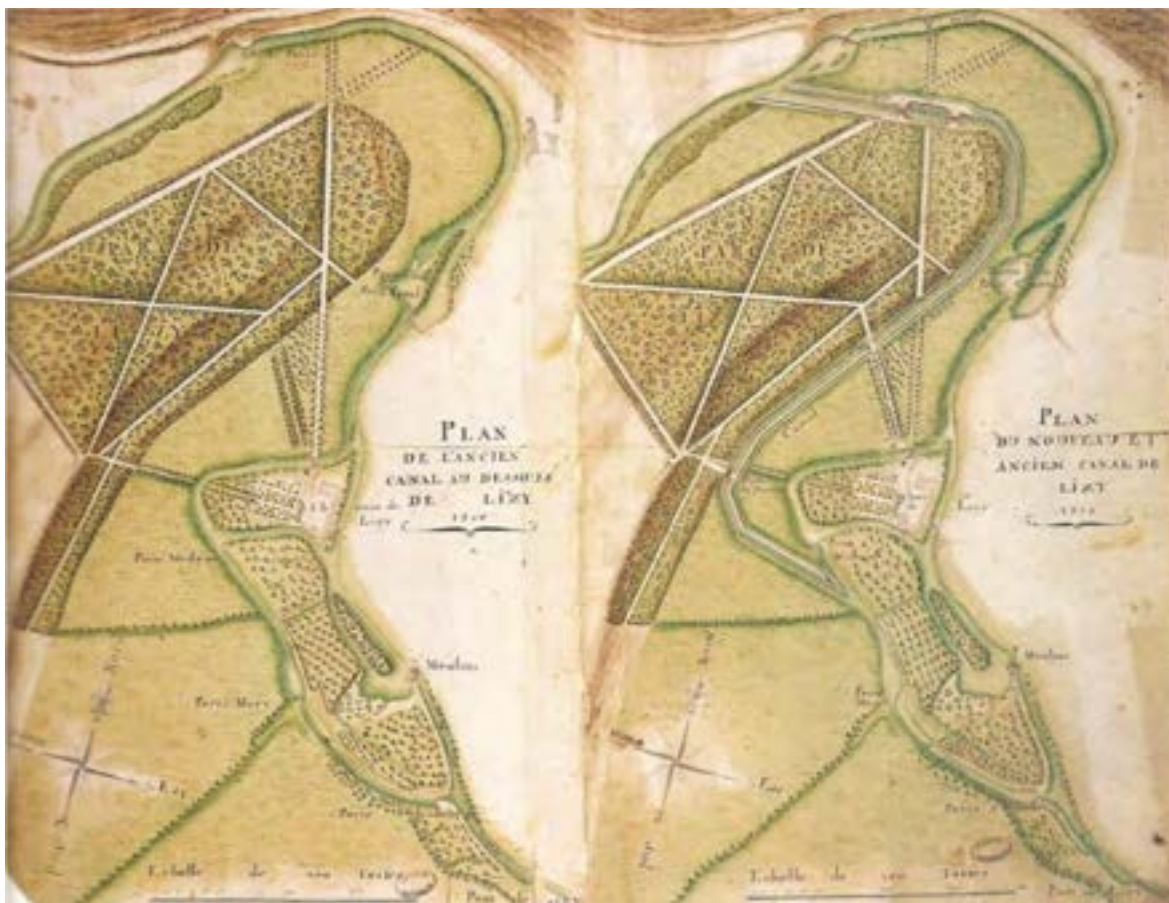
<sup>82</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 104.

<sup>83</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 24.

<sup>84</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 90. En 1791, l'architecte J.-D. Le Roy rédigeait Canaux de la Manche indiqués pour ouvrir à Paris deux débouchés sur la mer.

<sup>85</sup> Ibidem, p. 91. La fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle était marquée par une multiplication de projets de canaux : « Canal de Paris à Rouen par la Bièvre, l'Yvette, la Vesgre et l'Eure » présenté par A.-N. Isnard, ingénieur ; « Canal de la Manche », de Paris à Dieppe par la Seine et l'Epte, proposé par l'architecte J.-D. Le Roy. De nombreux autres projets de canaux virent ensuite le jour durant les premières décennies du XIX<sup>ème</sup> siècle, de Paris à Dieppe ou latéraux à la Seine. Voir par exemple aux Archives Nationales la cote F/14/10118 : Canal de Paris au Rhin à canal du Poitou.





08- Travaux de canalisation de l'Ourcq, 1756.

Anonyme, Plan de l'ancien canal au-dessous de Lizy / Plan du nouveau et ancien canal de Lizy, 1756, A.N. NIII Seine et Marne 107. Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 17. Cliché J. Musy.



09- Rivière d'Ourcq entre Mareuil-sur-Ourcq et Crouy-sur-Ourcq, 1770.

Anonyme, Cours de la rivière d'Ourcq depuis Lisy-sur-Ourcq où cette rivière jette dans la Marne, jusqu'au Port aux Perches au-dessus de la Ferté-Milon, 1770, B.N.F GeC 9901 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406427640>), Extrait. Cliché B.N.F.

Sous l'Ancien Régime, en 1773, S.-S.-C. Lemoine, maire de Dieppe, concevait un canal de Dieppe à Paris, franchissant les obstacles du relief. Assisté de l'architecte Capron, il proposait un canal passant par la vallée de la Béthune, qui franchissait un seuil de partage à Forges-les-Eaux, suivait l'Epte jusqu'à Gournay et empruntait la vallée de l'Avelon. Il traversait ensuite Beauvais, empruntait le Thérain pour arriver à l'Oise<sup>86</sup>. En 1778, S.-S.-C. Lemoine obtenait des lettres patentes qui n'ont cependant jamais été enregistrées par le Parlement. Il a alors constitué une première compagnie d'actionnaires<sup>87</sup> qui a commencé à creuser le canal de Dieppe jusqu'à Arques-la-Bataille. Mais les travaux ont été arrêtés à la Révolution. En 1793, il relançait son projet devant l'Assemblée Nationale. Son projet était ensuite approuvé par le Conseil général de la Seine Inférieure, qui l'a soumis ensuite à la Convention Nationale<sup>88</sup>.

Parallèlement, J.-P. Brullée, ingénieur, entrepreneur de charpente et responsable de l'Ourcq canalisée, assisté de Sercaille, ingénieur des Ponts et Chaussées, proposait un canal de Paris à Dieppe, traversant le Vexin et le pays de Bray. Son canal empruntait la vallée de la Viosne, à partir de Pontoise, franchissait un premier point de partage pour arriver au Troesne. Là, il menait à Gisors, remontant l'Epte jusqu'à Haussez, pour passer enfin dans la Béthune après un second seuil de partage<sup>89</sup>. Ce projet de canal était censé raccourcir le parcours de plusieurs jours de Paris à la mer. Même si J.-P. Brullée n'avait pas vraiment étudié les nivellements, indispensables à l'établissement de l'alimentation en eau, il multipliait les plans de financements et développait ses idées dans de nombreuses brochures : « Par la multiplicité des canaux, la France va faire jouir ses habitants des trésors de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. Le canal [de Paris] exécuté, Paris deviendra l'émule de Londres commerçante »<sup>90</sup>.

Le 24 mai 1786, sous Louis XVI, J.-P. Brullée proposait un canal de jonction à alimentation indépendante, en continuité avec l'Ourcq canalisée, reprenant d'ailleurs les projets antérieurs successivement élaborés depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle. Par une rigole d'alimentation, il dérivait la Beuvronne, affluent de l'Ourcq, à Claye « pour en conduire les eaux au Faubourg Saint-Martin par un tracé proche de celui étudié par P.-P. Riquet pour la partie terminale de son projet [...] »<sup>91</sup>, soit jusqu'à un bief de partage entre l'hôpital Saint-Louis et La Villette. « [...] L'objet principal de ce projet [était] d'établir un canal de navigation de la Seine à la Seine à travers la plaine Saint-Denis (de la Haute-Seine en amont de Paris à la Basse-Seine, en aval de la ville). Ce canal [devait] partir de la Haute-Seine au bassin de l'Arsenal, passer devant l'hôpital Saint-Louis et rejoindre la Basse-Seine à Saint-Denis [...]. La partie élevée comprise depuis l'hôpital Saint-Louis jusque vers le milieu de la plaine de Paris à Saint-Denis [...] [devait former] le bief de partage-réservoir qui [devait] être alimenté par les eaux de la Beuvronne grâce à une rigole depuis le pont de Souilly près de Claye [...] ». Intitulé « Canal

---

<sup>86</sup> Ibid., p. 90.

<sup>87</sup> Ibid. S.-S.-C. Lemoine a créé une seconde compagnie d'actionnaires en 1786.

<sup>88</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 80. Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10117 : Canal de Paris à Dieppe.

<sup>89</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 90.

<sup>90</sup> Ibidem, p. 91.

<sup>91</sup> Ibid., p. 89.

royal de Paris »<sup>92</sup>, ce projet a été examiné par l'Académie royale des Sciences, composée notamment de J.-C. de Borda, A.-L. de Lavoisier, N. de Condorcet, J.-R. Perronet et de l'abbé C. Bossut, et approuvé, même si cette dernière émettait implicitement des réserves sur le plan commercial<sup>93</sup>.

Le 13 septembre 1788, J.-P. Brullée, dessinant une variante de son projet. Il proposait un canal, amenant les eaux de l'Ourcq, prises à Lizy-sur-Ourcq, depuis sa confluence avec la Marne jusqu'à un bief de partage ou réservoir, déjà dénommé "de La Villette"<sup>94</sup>. L'ouvrage était prolongé dans deux directions différentes, alimentant deux autres canaux navigables, l'un vers Pontoise et Conflans-Sainte-Honorine, l'autre se dirigeant vers le bassin de l'Arsenal<sup>95</sup>. Il écrivait alors : « l'objet principal de cette étude est d'établir un canal de navigation de la Seine à la Seine à travers la plaine Saint-Denis.[...] On a lieu de penser que les provinces de Bourgogne et de Champagne (en amont de Paris) et de Flandre, d'Artois, du Hainaut (en aval) feront leur commerce par la Marne, la Seine, l'Oise et l'Escaut lorsque leurs négociants pourront éviter la traversée actuelle de Paris, les sinuosités de la Seine, les dangers de ses ponts et pertuis, la longueur et la lenteur de la navigation. Le canal ouvrira à tout le commerce une navigation continue, égale dans tous les temps qui remplacera une navigation intermittente interrompue une partie de l'année, soit par une surabondance, soit par une pénurie des eaux [...] »<sup>96</sup>.

Le 26 mai 1790, appuyé par J.-R. Perronet, premier ingénieur du roi et A. de Chézy, l'Académie des Sciences se prononçait sur ce projet additionnel. En octobre, l'Assemblée Nationale élaborait un décret accordant à J.-P. Brullée la faculté de creuser son canal, sanctionné ensuite par le roi le 30 janvier 1791. L'Académie des Sciences reconnaissait au « Canal de Paris » deux fonctions principales : une voie de circulation économique concernant une grande partie du territoire de la France et un équipement portuaire parisien<sup>97</sup> : « [...] Le canal fournira au Commerce un port utilisable en tout temps et commode, c'est à dire une « gare » permanente pour le stationnement et le déchargement des bateaux, des quais et des magasins pour la manutention et la mise à l'abri des marchandises [...] »<sup>98</sup>. De plus, elle pensait que le surplus des eaux, emmagasiné à La Villette, pouvait être réservé à l'alimentation en eau potable et à l'entretien des rues<sup>99</sup>. En janvier 1791, deux experts furent nommés pour inspecter le tracé de ce « Canal de Paris » : l'abbé C. Bossut de l'Académie des Sciences et J.-D. Le Roy de l'Académie d'Architecture<sup>100</sup>.

---

<sup>92</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », op. cit., p. 69. Extrait d'un rapport de l'Académie des Sciences.

<sup>93</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 93. En 1786, la Ville de Paris consultait l'Académie des Sciences qui avait déjà effectué des nivellements en 1778. L'avis des commissaires était « que, nonobstant la moindre qualité de l'eau de la Beuvronne relativement à celle de la Seine, le projet [devait] être soutenu ».

<sup>94</sup> Ibidem, p. 92.

<sup>95</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 37. J.-P. Brullée poursuivait la canalisation au-delà de Lizy-sur-Ourcq pour l'amener au plateau de La Villette d'où partaient deux canaux, l'un vers le sud-est où il rejoignait la Seine à l'Arsenal, l'autre vers le nord-ouest où il rejoignait également la Seine peu après Saint-Denis, et la basse vallée de la Seine en aval de Paris, avec un prolongement vers Conflans-Sainte-Honorine et Pontoise.

<sup>96</sup> GAYDA Marc, op. cit., pp. 14 et 24.

<sup>97</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », op. cit., p. 69.

<sup>98</sup> Ibidem. Extrait d'un rapport de l'Académie des Sciences.

<sup>99</sup> GIRARD Pierre-Simon, Mémoire pour servir d'introduction au devis général des ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris, Paris, Impr. Impériale, 1812, 329 p., A.N. F/14/7013.

<sup>100</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 92. Le 29 avril 1791, les deux experts constataient que des ouvriers étaient en train de creuser une excavation pour connaître la nature des terrains.

Ce projet, préfigurant un canal à point de partage d'où partiraient les futurs canaux Saint-Martin et Saint-Denis, était d'importance puisque qu'il envisageait un ensemble hydraulique à la fois avec une perspective d'aménagement du territoire (facilitant les liaisons commerciales entre la province et Paris) et avec l'objectif de contribuer à la création d'équipements commerciaux dans Paris (construction de gares tout le long du canal facilitant les échanges de marchandises), en réglant le problème de la navigation en amont et en aval de la ville. En effet, en amont, le canal prenait aisance dans la Marne, dont il court-circuitait les bas méandres, où la navigation était malaisée. En aval, il se prolongeait jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine et Pontoise avec des avantages techniques du même ordre<sup>101</sup>. Ce projet permettait aux marchandises de l'Est parisien d'arriver commodément dans la capitale et mettait en relation, avec les entrepôts, les arrivages de la Basse Seine, ce qui était alors très difficile en raison des obstacles dans la traversée de Paris<sup>102</sup>.

Mais, ne pouvant réunir les capitaux nécessaires, il dut abandonner son entreprise, non sans en céder les droits<sup>103</sup>. Les difficultés économiques de la fin du siècle, dues à la Révolution, n'ont point permis à J.-P. Brullée de conduire à bien son idée<sup>104</sup>.

À partir de l'an V (1797), L. Solages, entrepreneur et homme d'affaires, a acquis et racheté les droits de J.-P. Brullée et les a fait valoir dès 1799. Il se disait cessionnaire du projet autorisé par la loi du 30 janvier 1791, qui consistait en une dérivation de l'Ourcq, de Lizy à Paris, de la Beuvronne et de la Théroutte, alimentant un canal navigable de l'Arsenal à Pontoise.

S'attachant de plus près à la distribution de l'eau dans Paris, il apportait au projet de J.-P. Brullée des écluses sèches et proposait de conduire et de distribuer 40 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour, à condition de pouvoir vendre cette eau à toutes les fontaines marchandes et de gérer les établissements hydrauliques de la capitale. En 1800, il demandait au premier Consul l'autorisation de dériver 120 000 m<sup>3</sup> d'eau par 24 heures pris dans la Beuvronne, la Théroutte et l'Ourcq, servant pour moitié à l'alimentation de Paris, pour l'autre à l'alimentation de ce qu'il baptisait le canal de Pontoise<sup>105</sup>.

Parallèlement, en l'an VII, les autorités sont intervenues par un message du Directoire du corps législatif, proposant le vote d'une nouvelle loi, autorisant la dérivation de l'Ourcq. Le 13 nivôse an VIII, une commission spéciale de l'Institut reconnaissait l'importance et l'utilité d'une telle dérivation. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, É.-M. Gauthey et G.-M. Riche de Prony, ont alors été invités à procéder à la vérification des nivellements du canal de L. Solages<sup>106</sup>. En avril 1802, devant l'imprécision du projet, les deux experts confiaient à l'ingénieur en chef L. Bruyère le soin d'étudier le tracé et la pente du canal.

---

<sup>101</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », op. cit., p. 72.

<sup>102</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 22.

<sup>103</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 12.

<sup>104</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 93. J.-P. Brullée était l'entrepreneur du « Canal de Dieppe », mais aussi du « Canal de Pontoise ». Ces deux projets étaient d'ailleurs liés, le premier étant le prolongement du second. Commencé sous la Révolution, puis abandonné, le canal de Pontoise a été attaqué par L. Bruyère, qui a constaté que la dénivellation de 8 mètres entre biefs haut et bas, établie par J.-P. Brullée, était en fait de 30 mètres. Il pensait alors qu'il valait mieux améliorer la navigation de la Seine. En 1829-1836, le canal de Pontoise a été repris par l'ingénieur des Ponts et Chaussées L. Cordier et par deux entrepreneurs MM. Piard et De Beaupuy. Une première proposition, qui passait par Épinay, a été remplacée par une variante contournant la butte de Sannois par le nord, par Villeteuse et Enghien.

<sup>105</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 12.

<sup>106</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », in FAUCHERRE Nicolas (dir.), op. cit., p. 140. DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., pp. 93-94.

La proposition de L. Solages a été ainsi écartée pour plusieurs raisons. D'une part, dans un rapport sur les moyens de fournir l'eau nécessaire à la Ville de Paris<sup>107</sup>, L. Bruyère mettait en évidence les faiblesses du projet, à savoir la faible dénivellation du canal. Il était d'avis de faire des captages plus en amont et de remplacer le canal à ciel ouvert par un aqueduc en maçonnerie, exclusivement réservé à l'eau potable<sup>108</sup>. D'autre part, la fusion en une seule compagnie de tous les établissements hydrauliques parisiens n'était pas envisageable.

Au même moment, Fr.-G. Bossu, ingénieur hydraulicien des Ponts et Chaussées, qui avait suivi les premiers travaux du canal du Nivernais en 1785, reprenait le projet de J.-P. Brullée et élaborait un « Canal de Paris » [10]. Il proposait aussi des écluses sèches<sup>109</sup>, afin d'économiser l'eau nécessaire à l'alimentation d'un canal de Seine en Oise (de l'Arsenal à Méry-sur-Oise par La Villette), réservant ainsi une plus grande partie de la dérivation non navigable de l'Ourcq, prise depuis Lizy-sur-Ourcq, à la consommation de Paris en eau potable<sup>110</sup>. Fr.-G. Bossu a alors formé une compagnie d'actionnaires et faisait approuver par le Directoire ces projets de canaux de Paris à Dieppe, passant de l'Oise à l'Epte par le Sausseron et le Troesne, et de Paris à Cambrai<sup>111</sup>.

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, L. Solages et Fr.-G. Bossu reprenaient donc le projet de J.-P. Brullée, un « Canal de Paris » débouchant dans le bassin de l'Arsenal et préfigurant le canal de l'Ourcq réalisé. Mais tous ces projets ont échoué, le Consulat ayant décidé, en 1802, d'ouvrir à ses frais, un canal de dérivation de l'Ourcq, selon le projet de P.-S. Girard<sup>112</sup>.

« Tous ces projets [formaient] la cohorte qui [assaillait] les instances Révolutionnaires, tant [était] alors grande la croyance selon laquelle seul l'archaïsme des institutions monarchiques freinait l'ouverture de nouveaux canaux artificiels »<sup>113</sup>.

---

Dans une lettre du 2 prairial IX (22 mai 1801) adressée à E. Crétet, directeur des Ponts et Chaussées, L. Solages, toujours actif, sollicitait une décision pour confirmer les capitaux étrangers qu'il prétendait être capable de rassembler. Dans un projet de soumission du 11 thermidor an X (30 juillet 1802), il expliquait, pour défendre ses écluses sèches, que les écluses du canal du Creusot, conçu par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Ch. Forey en 1801, étaient « trop petites pour démontrer tous les avantages de ce système ». Mais J.-P. Brullée, mécontent de se voir dérober son projet, continuait à se défendre. Dans une lettre qu'il adressait le 27 mai 1810 à C. de Montalivet, ministre de l'Intérieur, il rappelait ses projets depuis 1786.

<sup>107</sup> BRUYÈRE Louis, Rapport du 9 Floréal an X sur les moyens de fournir l'eau nécessaire à la Ville de Paris, et particulièrement sur la dérivation des rivières d'Ourcq, de la Beuvronne, de l'Yvette, de la Bièvre et autres, Paris, Impr. Courcier, an XII (1804), 48 p.

<sup>108</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 97.

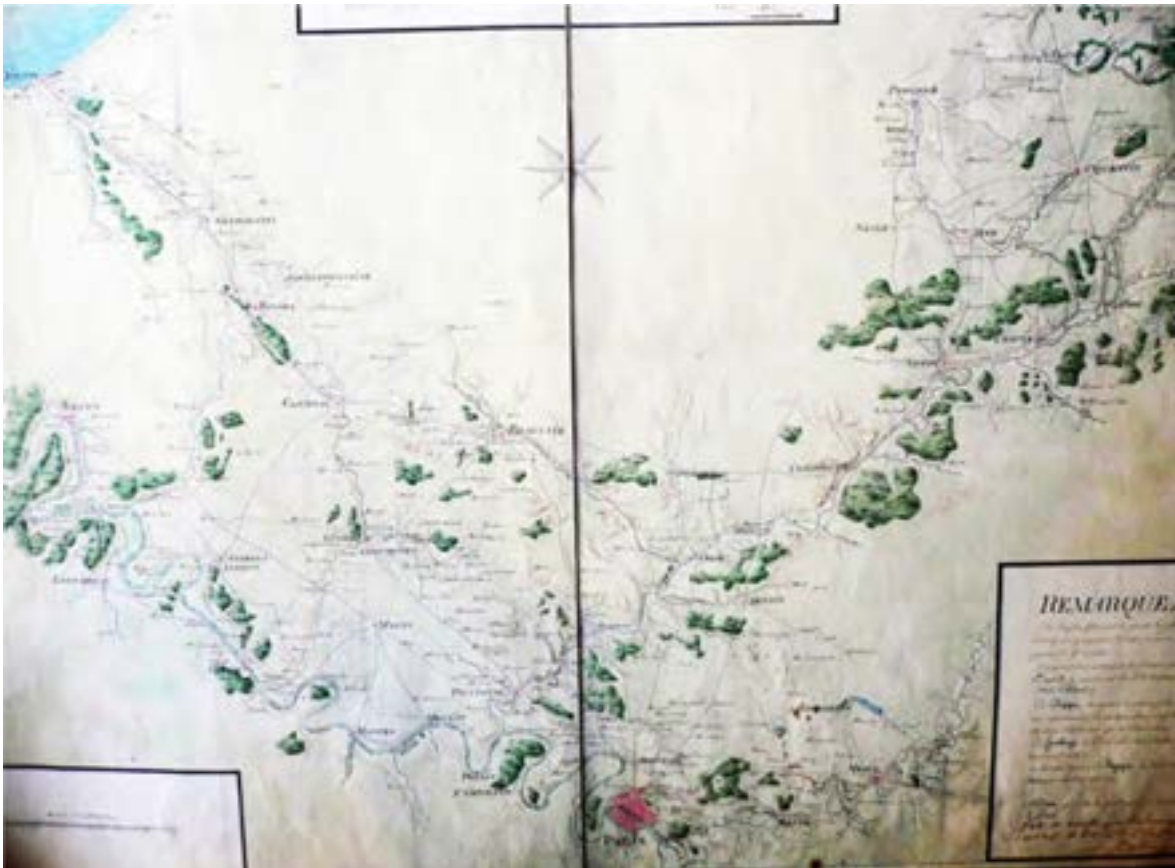
<sup>109</sup> PINON Pierre, « Notes sur quelques ouvrages et chantiers », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 190. Parallèlement, dans le cadre d'une étude pour un canal de Paris à Tours, jamais réalisé, Fr.-G. Bossu a étudié les écluses à sas, tendant toujours à les améliorer.

<sup>110</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., pp. 94-95. Les frères Vachette, auteurs d'un projet de dérivation de l'Ourcq adressé à N. Bonaparte, mettaient Fr.-G. Bossu au défi de réaliser rapidement son canal, alors que le canal du Nivernais sur lequel il travaillait, n'était toujours pas achevé.

<sup>111</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 80.

<sup>112</sup> Ibidem.

<sup>113</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 95.



10- Canal de Paris, Fr-G. Bossu, 1798.

BOSSU Fr.-G., Plan général des canaux de Paris présenté au conseil des Cinq Cents [...], 1798, Bibliothèque historique de la Ville de Paris (B.H.V.P.) G 126.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 81.

Cliché S. Guével.

Ce projet préfigure le futur tracé des canaux de Paris.

c. Les différents projets pour le fossé de l'Arsenal et la place de la Bastille à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et au début du XIX<sup>ème</sup> 114

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, nombre de projets sont apparus, posant le problème de la constitution d'une place pour la Bastille et de l'utilisation du fossé de l'Arsenal comme gare d'eau pour la Seine ou lit d'un canal navigable. L'aménagement du fossé, lié à celui de la place, reposait sur les théories du siècle des Lumières, qui préconisaient la commodité, la circulation des personnes, des voitures, de l'eau et de l'air, et l'embellissement de la ville, par le percement de rues droites et de nouvelles places.

Avant la Révolution, les ingénieurs savaient déjà que l'Arsenal devait être supprimé (1788), car il était trop proche du centre de la capitale, que l'île Louviers ne pouvait rester une île, que les Célestins, étant partis pour Marcoussis en 1778, leur couvent était à réapproprier, que la prison de la Bastille gênait la porte Saint-Antoine, que la gare d'eau de la Salpêtrière se comblait d'alluvions<sup>115</sup> et qu'un canal venant de Dieppe, de Saint-Denis ou de Meaux, devait déboucher dans les fossés de l'Arsenal. De toutes ces circonstances, une place devait être aménagée et une nouvelle gare d'eau devait abriter les bateaux en provenance de l'amont de la Seine et d'un futur canal<sup>116</sup>. En effet, l'Est parisien étant le débouché des produits de la consommation, l'espace disponible, proche des ports existants et point de départ de tous les projets pour un canal navigable, a inspiré des projets de bassins. Ils étaient simultanément des projets de fragments urbains, incluant les anciens terrains des Célestins, de l'Arsenal et de la prison de la Bastille<sup>117</sup>.

À la veille de la Révolution, les premiers projets se préoccupaient principalement de l'utilisation et de la réappropriation des Célestins et des fossés de l'Arsenal. Ainsi, en 1756, G. Poncet de La Grave proposait la création d'un port au niveau de la porte Saint-Antoine. Quant à Jaillot, en 1778, il envisageait un port et un entrepôt sur le quai des Célestins.

Le 30 novembre 1784, le Bureau de la Ville sollicitait des projets de création d'une gare d'eau. Il se préoccupait essentiellement de tout ce qui touchait à la Seine, à la navigation et à l'approvisionnement en bois de la capitale<sup>118</sup>. De nombreux projets ont alors commencé à apparaître, tous dans l'idée générale qu'il fallait aménager l'Est de Paris, soit le quartier où arrivaient les produits de consommation.

Deux projets d'embellissement pour ce quartier ont été immédiatement dessinés. Le premier était de L. Corbet<sup>119</sup>, inspecteur des bâtiments de la Ville, le deuxième était de Leclère (ou Le Clère), architecte

---

<sup>114</sup> Ce chapitre se réfère principalement aux ouvrages suivants : PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., pp. 135 à 153, DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., pp. 82-130 et à la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », op. cit., pp. 1-88. Il permet de donner un premier aperçu du rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains.

<sup>115</sup> La gare de la Salpêtrière avait été entreprise entre 1750 et 1755. Mais après enquête de l'Académie des Sciences, le chantier avait dû être abandonné, car située au même niveau que la Seine, la gare était sujette à des atterrissements.

<sup>116</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., pp. 135 à 153.

<sup>117</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 97.

<sup>118</sup> Ibidem, p. 104.

<sup>119</sup> Ibid., p. 115. Le projet de L. Corbet, intitulé « Projet d'une place publique à la gloire de Louis XVI sur l'emplacement de la Bastille, ses fossés et dépendances, avec la continuation du rempart jusqu'à la rivière, sur partie des fossés de la Bastille » était avant tout axé sur le prolongement du boulevard Saint-Antoine, jusqu'à la Seine et à un nouveau pont projeté. Voir à la Bibliothèque nationale de France la cote GeD 5493.

ingénieur. Ce dernier<sup>120</sup> proposait l'ouverture d'un bassin à creuser dans les fossés de l'Arsenal, au-dessus du niveau de la Seine, qui s'étendait jusqu'aux jardins des Célestins, englobant l'île Louviers, rattachée à la rive droite [11]. Cette gare d'eau était destinée à abriter 400 bateaux et à les protéger des glaces de l'hiver. Ce « bassin du commerce » était relié à la Seine par trois écluses parallèles, alimenté « d'eaux abondantes »<sup>121</sup>. De plus, une place circulaire était centrée sur l'emplacement de la prison de la Bastille.

À la même époque, deux plans non signés et non datés<sup>122</sup>, mais du même auteur, présentaient des caractéristiques identiques<sup>123</sup>. Ces projets proposaient un pont reliant le boulevard de l'Hôpital à un nouveau boulevard créé et intégraient, dans un vaste lotissement, l'Arsenal, les Célestins et une partie du faubourg Saint-Antoine. Le premier proposait une place circulaire entre les Quinze-Vingt et la Seine, et un bief au droit du petit bras de l'île Saint-Louis, qui se divisait en deux, pour atteindre les fossés de la Bastille au nord et rejoindre la Seine au sud [12]. Le second dessinait une place sur la Bastille et un vaste « bassin [...] destiné à servir de gare pour la Ville de Paris », alimenté par une dérivation prise en amont de la Seine [13].

À la Révolution, les projets concernant l'aménagement de la place de la Bastille se sont multipliés<sup>124</sup>. Par exemple, en 1789, A.-TH. Brongniart, dessinait trois projets. Il prolongeait, dans toutes ses propositions, les boulevards jusqu'à la Seine. Un des projets proposait, à l'emplacement de la prison, une place circulaire de 160 mètres de diamètre, centrée sur un monument et bordée d'arcades, de colonnes, mais aussi d'habitations pour des particuliers. La même année, L. Combes suggérait de construire un « Palais de la Nation » circulaire, couvert d'une coupole à l'emplacement de la Bastille<sup>125</sup>. Il redressait la rue du Faubourg-Saint-Antoine et ouvrait un « boulevard de l'Arsenal » vers la Seine, pour mettre en scène les quatre péristyles d'entrée de son palais. Mais aucun de ces projets ne tenait compte de la possibilité d'établir une gare d'eau au bassin de l'Arsenal ; cette dernière était soit rejetée sur la rive gauche, avec les chantiers, comme dans le projet de L. Corbet, soit supprimée, comme dans le projet de L. Combes.

Mais des projets proposant une gare d'eau allaient apparaître avec l'arasement de la prison de la Bastille, terminé en 1792. Ainsi, É.-L.-D. Cathala, architecte en charge de la démolition pour le compte de la Ville de Paris, dessinait, en 1790, deux projets d'aménagement pour ce quartier<sup>126</sup>. Ces projets, intitulés « Projet

---

<sup>120</sup> Ibid., p. 116. Ce projet de Leclère illustre un mémoire intitulé « Mémoire sur l'établissement d'un bassin de commerce et de gare à Paris [...] ».

<sup>121</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., pp. 137-138. Leclère parlait d'eaux abondantes, mais sans préciser lesquelles. Pierre Pinon pose la question suivante : « Aucune dérivation particulière ne venant le relier à la Seine, peut être ces eaux auraient-elles été pompées dans le fleuve par des machines attenantes aux écluses ? ».

<sup>122</sup> PINON Pierre, « Navigare, dissetare, lavare : acqua per Parigi », Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », op. cit., pp. 7-36. Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10258 : Mémoire et plans d'un projet de gare d'eau à l'île Louviers, 1787-1788.

<sup>123</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., p. 138.

<sup>124</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., pp. 99-100. Voir aux Archives Nationales la cote NIV Seine 87.

<sup>125</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., p. 141. Voir aux Archives Nationales la cote NIV Seine 87/12-14 : Plan général d'une place et d'un palais de la Nation (pour la tenue de l'Assemblée Nationale) projetés sur l'emplacement de la Bastille, 1789.

<sup>126</sup> Ibidem, p. 142.

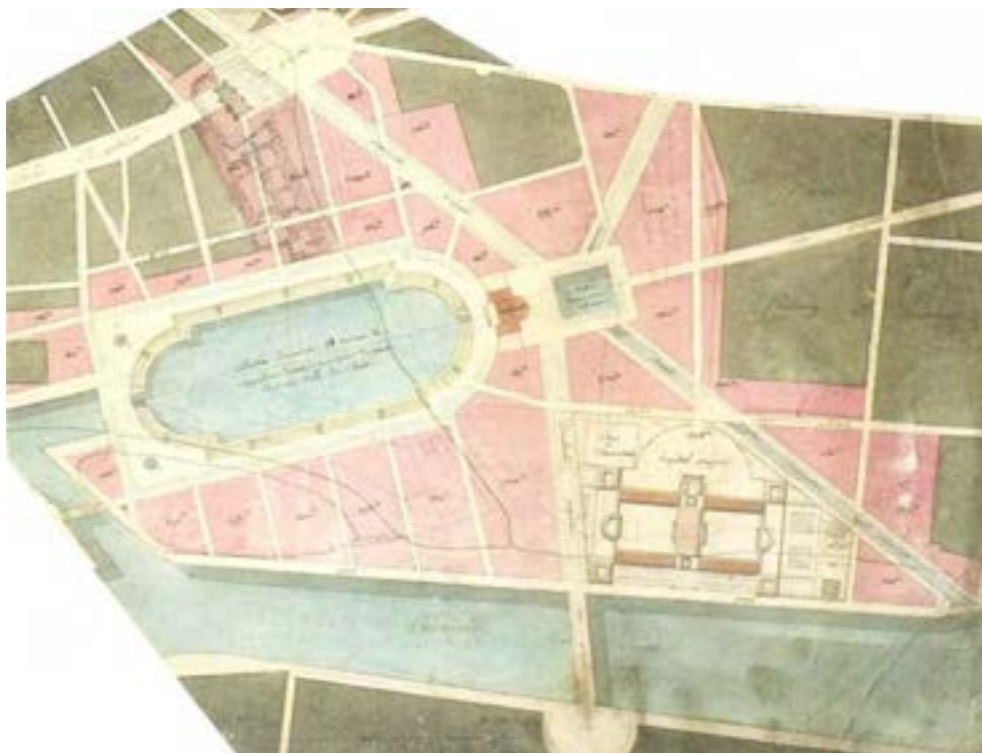




11- Projet d'un bassin du commerce dans les fossés de l'Arsenal, Leclère ou Le Clère, 1784.  
LECLÈRE ou LE CLÈRE, Projet de bassin ou gare d'eau à creuser dans les fossés de l'Arsenal, 1784, A.N. F/14/10178/18.  
Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 30.  
Cliché J. Musy.



12- Projet d'un bief au droit du petit bras de l'île Saint-Louis, se divisant en deux pour atteindre les fossés de la Bastille, au nord, et la Seine, au sud, anonyme, autour de 1780-1790.  
Anonyme, Projet d'aménagement proposant une place circulaire entre les Quinze-Vingts et la Seine, et un bief au droit du petit bras de l'île Saint-Louis, qui se divisait en deux, pour atteindre les fossés de la Bastille, au nord, et rejoindre la Seine, au sud, sans date, A.N. F/14/10258.  
Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 31.  
Cliché J. Musy.



13- Projet d'un bassin au droit du petit bras de l'île Saint-Louis, autour de 1780-1790.

Anonyme, *Projet d'aménagement proposant une place sur la Bastille et un vaste « bassin [...] destiné à servir de gare pour la Ville de Paris » alimenté par une dérivation prise en amont de la Seine*, sans date, A.N. NIII Seine 761.

Publié dans la revue *Rassegna*, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 31.

Cliché J. Musy.



14- *Projet d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal*, É.-L.-D. Cathala, 1790.

CATHALA É.-L.-D., *Projet d'une place sur l'emplacement de la Bastille avec une colonne au centre semblable à celle de Trajan à Rome avec celui d'une gare*, gravure de A.-J. Gaitte, 1790, B.N.F. GeD 27585 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405924808>) ou A.N. NIII Seine 762/1.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 143.

Cliché B.N.F.

d'une place sur l'emplacement de la Bastille », avaient en commun une place de forme rectangulaire. Un des deux se contentait d'un boulevard planté pour relier la Seine ; l'autre, postérieur, reprenait l'idée de Leclère d'une gare d'eau [14]. É.-L.-D. Cathala écrivait ses ambitions dans un mémoire : « La démolition de la Bastille a laissé à la Ville de Paris la libre disposition d'un vaste et superbe emplacement à l'entrée du faubourg Saint-Antoine. C'est aux artistes surtout qu'il appartient de diriger le goût du public et d'offrir à l'administration des projets qui tendent soit à l'embellissement, soit à l'utilité commune [...]. Il s'est présenté à mon esprit deux idées. La première est celle d'une grande place, avec la continuation des boulevards jusqu'à la rivière, sur laquelle on construirait un pont de communication, vis à vis de ceux de l'Hôpital. La seconde est de se servir des fossés qui règnent le long du jardin de l'Arsenal, pour faire une gare [...]. J'ai adopté la forme quadrangulaire pour la place, parce qu'elle m'a paru préférable et s'adapter avec la situation des rues »<sup>127</sup>.

À la même époque, grâce aux concours de l'an II, concours d'architecture de la période révolutionnaire, de nouveaux projets ont été dessinés pour la place de la Bastille. Par exemple, Ch.-M. Capron proposait une place du « Commerce » circulaire, centrée sur un obélisque, intitulé « Projet de marché de 100 toises de diamètre que le canal de Dieppe doit traverser pour communiquer à la Seine par les fossés de l'Arsenal »<sup>128</sup>.

Après la Révolution, à part l'arasement de la Bastille achevé, on l'a vu, en 1792, aucun chantier n'a été réalisé à part l'édification de la fontaine de la Régénération, statue néo-égyptienne, érigée et inaugurée le 10 août 1793. Elle a été rasée en 1802.

Mais dans tous ces projets, l'articulation entre un monument, une place irrégulière et les différentes rues qui y aboutissaient était difficilement résolue. Il a fallu attendre les travaux de la Commission des Artistes pour qu'un projet précis se concrétise, correspondant à la loi de 1792, votée par l'Assemblée législative, et prévoyant seulement : « [...] sur la pétition du Patriote Palloy [...] il sera formé sur l'ancien terrain de la Bastille une place, qui portera le nom de la Place de la Liberté [...] ». Les 31 mars et 5 avril 1796, la Commission des Artistes présentait au Comité des Finances de la Convention Nationale les « nouvelles rues qui ont un rapport direct avec la division des domaines »<sup>129</sup>. Elle précisait : « La vente du domaine de l'Arsenal et de ses dépendances a été ordonnée par un décret spécial ; la Commission de division a en conséquence proposé d'y comprendre les Célestins, les cy-devant Filles Sainte-Marie, le fossé qui borde la courtine du magasin à poudre, une partie de l'Île Louviers et le bras de rivière qui la sépare du parapet du continent. Sur la demande du citoyen Lemoyne [ou Lemoine], auteur du canal de Dieppe à Paris, l'assemblée a été d'avis qu'il fallait suspendre l'aliénation du fossé et réserver dans l'emplacement du jardin de l'Arsenal et

---

<sup>127</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 101. É.-L.-D. Cathala écrivait pour se justifier : « Des grandes lignes droites s'offrent à l'œil qui n'est pas inquiet d'en définir la forme ; il la saisit aisément ; toutes les rues y arrivent dans différents points, ce qui n'occasionne pas le désagrément des carrefours, tel que celui de Bussy. La forme circulaire n'est bonne qu'autant qu'elle n'est pas divisée. Les anciens romains ne l'ont jamais employée dans leurs places. J'ai parcouru toute l'Italie, et je n'en ai trouvé aucun exemple. Nous ne pouvons rien faire de mieux que de marcher sur leurs traces [...] ». De plus, il écrivait : « La maison de Monsieur Beaumarchais, à laquelle on adapteroit des galeries, forme l'alignement d'un des grands côtés [de la place] ».

<sup>128</sup> Ibidem.

<sup>129</sup> Ibidem, p. 102. Extrait du Compte rendu au Comité des Finances de la Convention Nationale des opérations faites par les Commissaires Artistes proposés pour la division des Domaines, l'embellissement et l'assainissement de Paris.

sur toute sa longueur jusqu'à la rivière un espace de 24 mètres de large [...]. Cette Commission a proposé de donner une forme circulaire à la place comme étant celle qui faciliterait le plus le raccordement des anciennes et nouvelles rues qui doivent y aboutir ; elle devrait avoir 72 mètres de rayon et il a paru convenable d'en établir le centre au point d'intersection de la ligne capital du Louvre avec le prolongement de l'axe du boulevard et une autre ligne tendante au milieu de la demi-lune qui précède la nouvelle barrière de Vincennes. Mais en admettant la possibilité d'y faire déboucher le canal de Dieppe, il serait peut-être nécessaire d'en augmenter le diamètre et de lui donner 184 mètres pour que le bassin puisse avoir 60 mètres de rayon et que les quais qui seraient réservés au pourtour aient chacun 32 mètres de large. [...] Il a paru également convenable pour la symétrie et pour faciliter la décoration de la place d'y faire correspondre le milieu du canal qui doit déboucher dans la rivière et le diriger sur l'ancien fossé parallèlement au parapet de la courtine »<sup>130</sup>.

Le 10 mai 1796, les conclusions de la Commission des Artistes ont été entérinées par les Conseils des Ponts et Chaussées et des Bâtiments Civils. Ils arrêtaient le principe d'un concours pour le monument qui devait être érigé au centre de la place dès 1796. Toutes les données du problème de la place de la Bastille étaient ainsi officiellement posées, mais rien ne se passait.

Seuls quelques projets ont été dessinés à cette époque. En 1796, dans un troisième projet, É.-L.-D. Cathala proposait un bassin elliptique, qui occupait la place de la Bastille, en prolongement de la gare d'eau, envisageant le débouché d'un canal, selon la direction qui sera celle tracée<sup>131</sup> [15]. À l'automne 1798, profitant de la destruction de la Bastille, Leclère proposait un second projet intitulé « Plan d'un bassin de commerce et de gare et d'une halle aux boissons sur l'emplacement des jardins de l'Arsenal, jardins des ci-devant Célestins et Isle Louviers, d'une grande Place publique avec douze rues convergentes à son centre sur le terrain de la Bastille et de ses fossés, d'un monument à la gloire des Armées françaises et occupant le centre de la Place, enfin d'un pont établissant communication entre les Faubourgs Antoine et Marceau ». Depuis son projet de 1784, le bassin avait changé de géométrie [16]. La place était circulaire<sup>132</sup>, bordée de portiques (avec une rue arrière pour régulariser l'arrivée des voies du quartier)<sup>133</sup>.

Il allait falloir attendre la décision de la réalisation des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, pour que les projets d'aménagement de la place de la Bastille et des fossés de l'Arsenal avancement.

---

<sup>130</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., p. 145. Extrait du Compte rendu au Comité des Finances de la Convention Nationale des opérations faites par les Commissaires Artistes préposés pour la division des Domaines, l'embellissement et l'assainissement de Paris. De plus, « La maison Beaumarchais pourrait néanmoins rester dans l'état où elle se trouve, parce qu'il resterait encore entre son mur de face et la circonférence du cercle du bassin une largeur suffisante pour la circulation publique ».

<sup>131</sup> Ibidem. Voir aux Archives Nationales la cote NIII Seine 1253.

<sup>132</sup> PINON Pierre, « La maison Caron de Beaumarchais », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 35. Leclère installait devant la façade de la maison de Beaumarchais un bâtiment permettant de dessiner une place de la Bastille circulaire.

<sup>133</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 104. Voir aux Archives Nationales la cote F/14/6729.



15- Projet d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal et d'un bassin place de la Bastille, É.-L.-D. Cathala, 1796.

CATHALA É.-L.-D., *Projet d'une place sur l'emplacement de la Bastille*, gravure de Gaitte, 1796, A.N. NIII Seine 1253.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 144.

Cliché J. Musy.



16- Projet d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal, Leclère ou Le Clère, 1798.

LECLÈRE ou LE CLÈRE, *Plan d'un bassin de commerce et de gare et d'une halle aux boissons sur l'emplacement des jardins de l'Arsenal, jardins des ci-devant Célestins et isle Louviers, d'une grande Place publique avec douze rues convergentes à son centre sur le terrain de la Bastille et de ses fossés, d'un monument à la gloire des Armées françaises et occupant le centre de la Place, enfin d'un pont établissant communication entre les Faubourgs Antoine et Marceau*, 1798, A.N. F/14/6729.

Publié dans la revue *Rassegna*, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 32.

Cliché J. Musy.

## 1.1.2. LE TERRITOIRE AVANT L'ARRIVÉE DES CANAUX : UNE DICHOTOMIE ENTRE LA COMMUNE DE LA VILLETTE ET PARIS<sup>134</sup>

### 1.1.2.1. L'enceinte des Fermiers Généraux

À partir de 1785, la mise en place du mur des Fermiers Généraux allait modifier et délimiter le territoire entre Paris et la commune de La Villette. Cette enceinte, haute de 3 mètres 20, flanquée d'un boulevard extérieur<sup>135</sup>, planté de trois rangées d'arbres, et d'un boulevard intérieur qui lui sera ajouté plus tard, s'appuyait à la fois sur le tracé de la route de Flandre et sur celui de la route d'Allemagne. Carrefour important, le mur l'a donc contourné. Au sud, en se dirigeant vers le bas de Belleville et la Courtille, le tracé a eu aussi à tenir compte d'un obstacle, l'enclos du « Combat du Taureau », lieu de distraction, qui se situait dans l'angle formé actuellement par la rue de Meaux et l'avenue Mathurin-Moreau. Cette légère déviation a renforcé la symétrie que présentait le tracé du mur par rapport à l'angle formé par les routes de Flandre et d'Allemagne<sup>136</sup>.

La Villette était reliée à Paris, de la rue d'Aubervilliers à la rue de Belleville, par six barrières ouvertes dans l'enceinte fiscale des Fermiers Généraux. Ces derniers étaient chargés de la perception des droits d'entrée de la ville, portant sur les vins et autres boissons, les bestiaux, la paille, le bois, le charbon, les fruits cuits, la viande dépecée, le gibier, la volaille. Du produit de ces droits, ressource essentielle, les deux tiers allaient à l'État, le reste à la Ville. Mais la fraude étant importante et l'agglomération échappant à l'imposition, l'argent rentrait fort mal.

La barrière de La Villette ou Saint-Martin, au débouché de la route de Flandre, prévue pour le trafic important qui passait entre Paris et La Villette, était encadrée de deux pavillons [17]. Au-delà, le tracé du mur s'infléchissait vers le Sud, où, sur le passage de la route d'Allemagne, s'ouvrait la barrière de Pantin, flanquée d'un pavillon. Ces deux barrières servaient au « service actif » et faisaient partie des 24 barrières principales, où résidaient un receveur et plusieurs contrôleurs<sup>137</sup>. À égale distance entre ces deux barrières, sur la place de l'Ourcq, Claude-Nicolas Ledoux avait édifié la Rotonde de La Villette<sup>138</sup>, reliée à la barrière de La Villette et à celle de Pantin par une grille et contrôlant les deux voies principales. En arrière, un mur en arc de cercle, derrière lequel passait le chemin de ronde, formait une cour qui devait la desservir. « La rotonde n'a pas été édifiée pour flanquer une barrière mais pour former, à la convergence des deux routes et à la pointe extrême

---

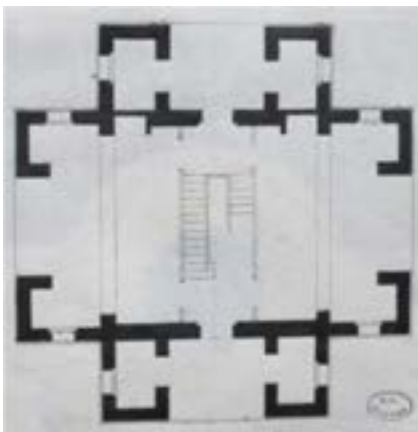
<sup>134</sup> Voir les plans 1a (1758) et 1b (1821) reconstituant le viaire et le parcellaire avant le percement des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin. Voir le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

<sup>135</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 36. Le boulevard qui longeait le mur vers l'extérieur, portait des noms différents d'Aubervilliers à Belleville : boulevard de La Villette jusqu'à la barrière de Pantin, puis boulevard de la Butte-Chaumont jusqu'à la barrière du Combat, boulevard du Combat jusqu'à la barrière de la Chopinette, enfin boulevard de la Chopinette jusqu'à la barrière de Belleville.

<sup>136</sup> Ibidem, p. 37.

<sup>137</sup> FLEURY Michel, « La rotonde de la Villette », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 50. Certains contrôleurs étaient logés sur place pour que la surveillance puisse être effectuée en permanence. Une troupe assurait la sécurité des commis devant les fraudeurs, d'où la présence de corps de garde, d'un terrain d'exercice ou de cantonnement. De plus, un espace était prévu pour les marchandises saisies, qui étaient provisoirement entreposées.

<sup>138</sup> Ibidem, p. 46. La rotonde était une combinaison de deux volumes : un cylindre enfoncé dans un cube. Le plan a été inspiré de la villa Rotonda de Palladio, la combinaison de la croix, du carré et du cercle. Elle présentait dans son pourtour quatre péristyles en saillies, ornés de huit pilastres carrés ; au-dessus, une galerie circulaire, composée de quarante colonnes accouplées, soutenait des arcades. Une colonnade élevée en alternance avec des arcatures cintrées courait tout autour du cylindre central. Au premier étage, l'édifice était couronné par une corniche d'ordonnance dorique. Le bâtiment comportait une cour circulaire.



17- Plan du rez-de-chaussée des pavillons de part et d'autre de la route de Flandre, 1791.

Anonyme, État de situation des travaux de la clôture de Paris et des bâtiments destinés au service des barrières, 1791, B.H.V.P. C.P. 3134.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 58.  
Cliché B. Potier.



18-1- Plan du rez-de-chaussée, 1791.



18-2- Plan du premier étage, 1791.

18- Plans de la rotonde de La Villette, 1791.

Anonyme, État de situation des travaux de la clôture de Paris et des bâtiments destinés au service des barrières, 1791, B.H.V.P. C.P. 3134.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 59.  
Clichés B. Potier.



19- Vue de la rotonde de La Villette et de la barrière Saint-Martin, vers 1815.

SWEBACH B.-E. (1800-1870), La barrière de La Villette ou barrière Saint-Martin, sans date, Musée Carnavalet (M.C.), Parisienne de Photographie (P.P.).  
Cliché P.P.

de l'avancée du mur vers le nord-est, un signal à caractère monumental »<sup>139</sup>.

En octobre 1785, l'architecte a implanté la rotonde sur la bissectrice de l'angle formé par les routes de Flandre et d'Allemagne<sup>140</sup>. Le 2 juin 1786 était approuvé le devis de 180 000 livres et, en septembre 1787, les étages circulaires étaient construits. Mais en 1788, la dépense excédait 500 000 livres. C.-N. Ledoux, pour expliquer les dépassements du budget, prétextait le besoin de grands locaux. Mais ce dernier, à cause de ses dépenses excessives fut remplacé par MM. Antoine et Raymond. Jugeant les travaux trop avancés, ils n'ont pu rogner que sur la multiplicité des perrons et le luxe des grilles<sup>141</sup>. En 1791, même si un état des lieux décrivait le bâtiment avec deux étages sur entresol, les travaux n'étaient pas achevés [18-(1-2)-19]. En effet, en juillet 1789, les marchands de vin ont assailli, pillé et démoli, les principaux bâtiments de l'enceinte, pour y introduire des convois de marchandises de contrebande. En 1804, la Rotonde devint propriété de la Ville et elle servit de caserne, tandis que depuis 1797, les barrières elles-mêmes étaient utilisées par l'octroi.

De part et d'autre des barrières de La Villette et de Pantin, se trouvaient, à l'ouest, la barrière des Vertus, au débouché de la rue de Château-Landon et face au chemin de Paris à Aubervilliers, dénommée aussi chemin des Vertus, où un pavillon en forme de croix grecque prenait place, et, à l'est, la barrière du Combat (ou barrière du Combat-du-Taureau en raison de la présence d'une arène), devant l'entrée de la rue de Meaux, où s'élevait un pavillon. De là, le mur filait en droite ligne vers le sud-est et, au niveau des rues du Buisson Saint-Louis et Rébeval, s'ouvrait la barrière étroite de la Chopinette, accompagnée d'un pavillon rectangulaire. Plus loin, au débouché du Faubourg du Temple, s'ouvrait la barrière de Belleville avec une large ouverture, encadrée de deux importantes constructions.

La zone non taillable, mais soumise aux droits d'entrée, avançait auparavant jusqu'à la rue Riquet [20]. La mise en place du mur l'a alors diminuée fortement, réduisant du même coup les limites de Paris et séparant nettement l'agglomération de La Villette de celle de Paris<sup>142</sup>. En contrepartie, la formation du boulevard extérieur a donné une limite stable à la capitale et constitué une voie de liaison large et continue entre les agglomérations et faubourgs formés de part et d'autre du mur. Cette rocade a alors attiré des constructions de plus en plus nombreuses le long de ce boulevard extérieur. Au-delà du mur des Fermiers Généraux, l'enceinte allait provoquer un développement systématique des faubourgs, sous des formes et des processus divers.

---

<sup>139</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 35.

<sup>140</sup> Voir POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome I 102 p., Tome II Annexes 116 p.

<sup>141</sup> FLEURY Michel, « La rotonde de la Villette », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 51.

<sup>142</sup> La création du mur des Fermiers Généraux lui a annexé en 1785 tout le territoire des faubourgs de Paris situé à l'extérieur de ce mur, compris entre les actuelles rues d'Aubervilliers, Riquet, Euryale Dehaynin et de Meaux.





20- Plan de la circonvallation de Paris, 1789.

Anonyme, Plan de la circonvallation de Paris, Paris, 1789, B.N.F. GeAA 556 (RES) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40626551n>), Extrait.

Cliché B.N.F.



21- Vue de Montmartre prise de Saint-Chaumont, vers 1815.

Anonyme, Recueil. Topographie de Paris, XIX<sup>ème</sup> arrondissement, 76<sup>ème</sup> quartier, Tome 1 Buttes-Chaumont, sans date, B.N.F. Réunions des Musées Nationaux H94176.

Cliché B.N.F.



22- Vue de la plaine Saint-Denis prise de Saint-Chaumont, fin XVIII<sup>ème</sup> siècle.

MICHEL G. (1763-1843), Paysage de la Plaine Saint-Denis, vers 1830, Musée du Domaine départemental de Sceaux (M.D.D.S.). Cliché M.D.D.S., P. Lemaitre.

### 1.1.2.2. Le territoire de La Villette<sup>143</sup>

#### a. La géographie et le tissu urbain

Jusqu'à l'extension de Paris en 1860, la commune de La Villette était séparée « de La Chapelle, par la rue d'Aubervilliers<sup>144</sup>, et de Belleville, par une ligne idéale que jalonnaient de nos jours les rues des Carrières d'Amérique et Manin, la rue d'Hautpoul jusqu'à sa rencontre avec la rue Compans, un chemin sinueux coupant le nord du parc des Buttes Chaumont jusqu'à la rue Cavendish, la lisière ouest de cette rue jusqu'à la rue de Meaux et cette rue jusqu'à la place du colonel Fabien »<sup>145</sup>.

Le relief de ce territoire était marqué. Au nord, le site du village de La Villette s'inscrivait dans un paysage plat, prédisposé à être un lieu de passage [21-22]. Les altitudes ne variaient que faiblement entre 44 et 53 mètres, de la rue des Vertus (rue d'Aubervilliers) à la route d'Allemagne (avenue Jean-Jaurès). En revanche, au sud, au-delà de cette dernière, le relief culminait à 95 mètres au niveau du futur parc des Buttes Chaumont et à 120 mètres en haut de la rue de Belleville. Dans ce relief escarpé, au flanc de la colline, et principalement du côté nord face à La Villette, mais aussi à l'est et au sud, se creusaient, dans les masses de gypse, des carrières de plâtre. La composante topographique délimitait ainsi deux régions et deux paysages différents<sup>146</sup>.

Le village de La Villette est né avec la voie romaine, qui reliait en droite ligne le cœur de Paris à la région des Flandres et des pays du nord de l'Europe, des rues Saint-Martin et du Faubourg Saint-Martin à la route de Flandre pour aller, par Louvres, à Senlis, Péronne et Compiègne. Le noyau du village se trouvait à la hauteur de la rue Saint-Jacques (rue de Nantes)<sup>147</sup>, le long de la route de Flandre, principale voie du village, d'où est née vers 1198 la Ville Neuve Saint-Ladre, devenue vers 1374 la Petite Ville Saint-Ladre et, vers 1426, La Villette-Saint-Ladre-lez-Paris<sup>148</sup>.

Jusqu'à la Révolution, le territoire du village de La Villette était partagé en trois juridictions religieuses différentes, soit respectivement le bailliage de La Villette Saint-Lazare, le bailliage de La Chapelle-Saint-Denis et enfin la prévôté de Saint-Laurent<sup>149</sup>. En réalité, La Villette a dépendu principalement de la première de ces

---

<sup>143</sup> Voir le plan 1a (1758) qui reconstitue le viaire et le parcellaire avant la création du canal de l'Ourcq et du bassin de La Villette. Voir les documents suivants : ROULEAU Bernard, Carte des territoires de La Chapelle et de La Villette en 1758 (Reconstitution du viaire et du parcellaire « à partir des plans terriers de l'Atlas de la censive de Saint-Lazare (notamment A.N. N4 Seine 40, N3 Seine 328 et N3 Seine 313) pour le secteur comprenant l'agglomération de La Villette proprement dite, et toute la partie au sud des rues Ordener et Riquet, et des plans de la censive de Saint-Denis (A.N. N1 Seine 62) pour toute la partie au nord [...] »), échelle 1/5000<sup>ème</sup>, Atelier parisien d'Urbanisme (APUR) / ROUSSEL, Paris, ses faubourgs et ses environs [...], Paris, Jaillot, 1730-1739, B.N.F. GeDD 2987 798 Extraits Feuilles 2 et 3 / Carte topographique des environs de Versailles dite Carte des chasses du Roi, 1764-1774, échelle 1/28800<sup>ème</sup>, Institut Géographique National (I.G.N.). Cette dernière carte, publiée au début du XIX<sup>ème</sup> siècle seulement, a été remise à jour d'après le plan de Edme Verniquet et des projets ont été ajoutés. En effet, elle indiquait notamment le tracé du canal de l'Ourcq comme pratiquement achevé et celui du canal Saint-Martin qui n'était pas encore commencé / Cadastre napoléonien des communes annexées, Paris, 1808-1825, échelle 1/2500<sup>ème</sup>, A.N. CP/F/31.

<sup>144</sup> HILLAIRET Jacques, Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France, Paris, Coll. « Le club français du livre », 1965, p. 584. La rue d'Aubervilliers était connue en 1730 sous le nom de chemin des Vertus.

<sup>145</sup> Ibidem, p. 579.

<sup>146</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 31.

<sup>147</sup> HILLAIRET Jacques, Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France, op. cit., p. 584. La rue de Nantes s'était appelée au XVII<sup>ème</sup> siècle la rue de l'Église de La Villette.

<sup>148</sup> Ibidem, p. 579.

<sup>149</sup> Ibid., p. 580. Ces bailliages et prévôtés représentaient respectivement le supérieur général de la Maison de Saint-Lazare, l'abbé de Saint-Denis et le chapitre de l'église Notre-Dame de Paris (la justice royale avait reçu délégation de la justice religieuse).

trois juridictions, dont le siège, la maison de justice, la geôle et le poteau de justice sont restés installés jusqu'en 1771, à côté de l'église du village, l'église Saint-Jacques-Saint-Christophe.

Le noyau de ce village, d'abord à cheval sur la route de Flandre, se situant au niveau du passage de Flandre au sud jusqu'à la rue Saint-Jacques (rue de Nantes) au nord, s'est étendu, à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, jusqu'à la route d'Allemagne<sup>150</sup> (avenue Jean-Jaurès), plantée de deux rangées d'arbres en 1777 [23-24]. Le village s'est ensuite développé de part et d'autre de cette dernière<sup>151</sup>, qui se continuait vers Paris par la rue de Meaux et la rue de la Grange aux Belles, pour aboutir aux portes de la capitale, dans les faubourgs Saint-Laurent et Saint-Martin<sup>152</sup>. En effet, d'après la carte des Chasses du Roi, le village s'est construit en direction de Paris, le long des routes de Flandre et d'Allemagne, et le long des rues transversales, comme la rue Riquet<sup>153</sup> qui raccordait ces deux dernières.

En 1777, les rues étaient peu nombreuses : la rue des Vertus (rue d'Aubervilliers), la rue de Flandre, le nouveau chemin de Meaux (partie de l'avenue Jean-Jaurès), l'ancien chemin de Meaux (rue de Meaux), la rue de la Chapelle (devenue rue Riquet en 1865 par la fusion de la rue de La Chapelle et du Havre), la rue Saint-Jacques (rue de Nantes), le chemin de La Villette à Belleville (devenue rue d'Hautpoul en 1865) et la rue de Cambrai, ancienne sente du vivier de 1707, dite aussi sente des Postes<sup>154</sup>.

Le territoire de La Villette a été marqué, dès l'origine, par son voisinage à Paris, cité par rapport à laquelle il semblait se déployer en éventail. Ainsi, le long des grandes pénétrantes, des principales voies d'accès à la ville, se trouvaient des alignements plus ou moins discontinus de bâtiments d'habitations. Le bâti était essentiellement lié à ce lieu de passage qui en avait fixé l'implantation et le liait directement aux quartiers centraux. Il apparaissait comme une sorte de composante de la ville, un prolongement local de cette dernière vers sa périphérie. En 1724, lorsque des opérations de bornage de la capitale ont été effectuées, La Villette était si proche de Paris, qu'elle était considérée comme en faisant partie. Huit bornes ont été apposées dans le village même, aux numéros 67, 70, 183 et 184 rue de Flandre, aux 7 et 8 rue Riquet et aux 15 et 16 rue de Nantes<sup>155</sup>.

Le faubourg, apparaissant comme un phénomène linéaire, peu étendu et entouré lui-même par une occupation agricole de l'espace<sup>156</sup>, était donc un lieu de passage, de transit, avec toutes les conséquences que cette position entraînait quant à sa structure, sa population et ses activités<sup>157</sup> [25-26].

---

<sup>150</sup> Ibid., p. 584. La route d'Allemagne partait en 1731 d'un rond-point situé à l'intersection de l'actuelle avenue Jean-Jaurès et de la rue de Crimée, où aboutissait la rue de Meaux actuelle, vieux chemin qui conduisait de Paris à Meaux, Verdun et Strasbourg. En 1768, la rue de Meaux est devenue le nouveau chemin de Meaux, qui prolongeait en droite ligne la route d'Allemagne vers Paris.

<sup>151</sup> PHILIPP Élisabeth, « Le village de la Villette », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 54.

<sup>152</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 31. La route d'Allemagne, obligée de contourner les premières pentes de Belleville, est venue se raccorder à la route de Flandre par le prolongement, réalisé au XIX<sup>ème</sup> siècle, de la rue La Fayette.

<sup>153</sup> La route d'Allemagne a été directement raccordée au cours du XVIII<sup>ème</sup> siècle à la route de Flandre, par une voie nouvelle que prolongeait la partie de la rue Riquet, actuellement comprise entre le quai de la Seine et l'avenue de Flandre.

<sup>154</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 580.

<sup>155</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 32.

<sup>156</sup> Ibidem, p. 15.

<sup>157</sup> Ibid. Par la route d'Allemagne, La Villette a vu un certain nombre de cortèges entrer ou sortir de Paris, comme le retour de Varennes de Louis XVI les 20 et 28 juin 1791.



23- Plan de Paris et de ses environs, 1731-1740.

ABBÉ DE LA GRIVE, Plan de Paris et de ses environs, échelle 1/17280<sup>ème</sup>, 1731-1740, Institut Géographique National (I.G.N.), Extrait.

Cliché I.G.N.



24- Commune de La Villette, 1730-1739.

ROUSSEL, Paris, ses faubourgs et ses environs [...], Paris, Jaillot, 1730-1739, B.N.F. GeDD 2987 798 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405848752>), Extraits Feuilles 2 et 3.

Cliché B.N.F.



25- Village de La Villette, vers 1750.  
TRUDAINE D.-C., Atlas dit de Trudaine, 1745-1780, échelle 1/8981<sup>ème</sup>, A.N. F/14/8449 Planche 4.  
Cliché A.N.



26- Territoires de La Chapelle et de La Villette en 1758.  
ROULEAU B., Carte des territoires de La Chapelle et de La Villette en 1758, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, Atelier parisien d'Urbanisme (APUR).  
Reconstitution du viaire et du parcellaire « à partir des plans terriers de l'Atlas de la censive de Saint-Lazare (notamment A.N.N4 Seine 40, N3 Seine 328 et N3 Seine 313) pour le secteur comprenant l'agglomération de La Villette proprement dite, et toute la partie au sud des rues Ordener et Riquet, et des plans de la censive de Saint-Denis (A.N. N1 Seine 62) pour toute la partie au nord [...] ».  
Cliché APUR.

b. Les activités et la population

Les surfaces cultivées se sont développées dans les villages suburbains grâce à la conjonction de plusieurs facteurs : la présence du marché parisien, la régression des cultures à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux en raison de l'urbanisation, les progrès techniques permettant de se libérer des conditions naturelles et d'exploiter des terrains de qualité moyenne<sup>158</sup>. Ainsi, comme La Villette, les villages suburbains ont joué un rôle de premier plan dans l'approvisionnement de la capitale et ont contribué à fournir les produits agricoles (céréales, fruits, légumes, viande, lait, vin, fleurs).

La Villette ne comportait que quatre établissements agricoles isolés. La ferme de Rouvray (actuellement située au nord-est dans la courbe du canal de l'Ourcq) était en 1777 une importante exploitation maraîchère. La ferme du Pressoir-des-Champs était située au bout de la rue de Nantes. La ferme du Reposoir était sur la route de Meaux, à l'angle actuel de la rue de Crimée et de l'avenue Jean-Jaurès et la ferme Bissoline était située route de Flandre<sup>159</sup>.

En 1724, l'arpentage des surfaces cultivées, attribuait au terroir 424 arpents, soit environ 148 hectares, sur lesquels 81% étaient occupés par les cultures et 12% par les jardins d'agrément, les potagers, les vergers et les vignes<sup>160</sup>. Les alentours du village de La Villette, où coexistaient différents types de cultures étaient composés de maraîchers (culture de l'asperge) et de champs de froment et de blé, principales productions, qui au XVIII<sup>ème</sup> siècle s'étendaient jusqu'à la rue de Nantes, au cœur même de la localité, en bordure de la route de Flandre<sup>161</sup>.

Pendant la Révolution, la culture de la garance, dont les racines donnaient une poudre servant à teindre les étoffes en rouge, a été introduite à La Villette. De plus, l'élevage d'agneaux, de vaches, de porcs et de volailles était pratiqué : les bouchers parisiens possédaient des troupeaux qu'ils laissaient paître dans les prairies entourant Paris<sup>162</sup>.

Le site de La Villette de par ses champs, ses jardins, son aqueduc qui amenait les eaux du Pré-Saint-Gervais à la Maison Saint-Lazare située rue du Faubourg-Saint-Denis à Paris<sup>163</sup>, ses cinq remises à gibiers réservées aux chasses royales, a accueilli des Parisiens qui sont venus y installer leurs maisons de campagne. Des personnages de la Cour et des Finances, des magistrats ou des cardinaux possédaient de riches demeures, au voisinage tant de la rue de Nantes que de la route de Flandre.

---

<sup>158</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Les cultures dans les villages suburbains », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999, pp. 110-111.

<sup>159</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 32.

<sup>160</sup> Ibidem. Par comparaison avec le territoire de Belleville, la vigne représentait 52% des terres cultivées, le reste se partageant entre les terres de labours (21%) et les jardins (23%). Le vignoble était la culture dominante, car les collines étaient bien exposées au soleil. Ces propriétés, partagées à chaque succession, donc très morcelées, étaient divisées en longues parcelles étroites très caractéristiques.

<sup>161</sup> Voir OUDIETTE Charles, Dictionnaire topographique des environs de Paris [...], Paris, J.-L. Chanson, 1821, 458 p., B.N.F. 8-H-457.

<sup>162</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Le rôle économique des villages », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, op. cit., pp. 112-113.

<sup>163</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 580.

De plus, La Villette, village rue, bénéficiait d'activités commerciales habituellement implantées le long des grandes voies d'accès. Ainsi, s'était installée le long de la route de Flandre une population vivant du roulage, activité liée au passage : des loueurs de voitures, des maréchaux-ferrants, des rouliers, des forgerons, des carrossiers, des aubergistes et des cabaretiers.

En effet, comme la commune était à cheval sur les routes de Flandre et d'Allemagne, de nombreuses auberges et guinguettes s'étaient implantées le long de ces voies de passage<sup>164</sup>. À partir de 1670, et jusqu'en 1787, sur la route de Flandre, on trouvait bon nombre de guinguettes. Elles se multipliaient car le vin, provenant au XVIII<sup>ème</sup> siècle de la Marne ou de l'Aisne, n'était pas soumis aux droits d'octroi et était donc peu cher<sup>165</sup>.

Après la création du mur des Fermiers Généraux, des établissements de loisirs, cabarets, restaurants, bals et hôtels, activités de distractions, s'étaient installés dans les parages immédiats des barrières, autour du double carrefour, dont la rotonde de C.-N. Ledoux marquait le centre et à la barrière du Combat, animant la commune les dimanches et jours de fêtes.

En somme, la création de l'enceinte avait déplacé une grande partie de la vie et des activités parisiennes vers les limites de la capitale et de ses faubourgs.

La Villette comptait vers 1750 près de 650 habitants et, en 1788, d'après une enquête, elle comptabilisait 72 foyers, chiffre nettement inférieur à celui de Belleville ou de Ménilmontant. En 1797, sa population comptait 1 800 habitants<sup>166</sup>.

### c. Les équipements

La Villette accueillait au XVIII<sup>ème</sup> siècle quelques établissements religieux, ayant un rôle social, et la grande voirie de Montfaucon.

En premier lieu, La Villette possédait de 1648 à 1742 un important monastère de religieuses, le couvent Sainte-Périne, situé en bordure de la rue de Flandre, de l'actuel n° 61 au n° 65 et s'étendant jusqu'aux abords de l'actuelle rue de Tanger<sup>167</sup>. Ces religieuses étaient des chanoinesses d'un ordre de Saint-Augustin dit de Saint-Jean-des-Vignes ou de Sainte-Périne, fondé dans le diocèse de Soissons, par Philippe le Bel. En 1742, en raison de difficultés, cette communauté a fusionné avec une autre maison d'Augustines. Après sa fermeture, l'ancien couvent a été occupé en 1748 par une manufacture de rubans, appelée la manufacture royale de Sainte-Périne de La Villette. En 1757, le bâtiment et le terrain ont été rachetés par la princesse Marie-Louise de Rohan Soubise qui les a mis à la disposition d'une sœur, appelée Malo, ancienne supérieure des Filles de la Charité de la paroisse de la Madeleine. Jusqu'à la Révolution, la nouvelle communauté de la Sainte-Famille du Sacré-Cœur-de-Jésus de La Villette a recueilli des jeunes filles pauvres.

---

<sup>164</sup> Ibidem, pp. 582-583.

<sup>165</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Le rôle économique des villages », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, op. cit., pp. 112-113.

<sup>166</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 580.

<sup>167</sup> Ibidem, p. 582.

En second lieu, La Villette accueillait une église, construite au XV<sup>ème</sup> siècle à l'intersection des rues de Flandre et de Nantes (actuel n° 132 de l'avenue de Flandre)<sup>168</sup>. Le premier cimetière se trouvait au chevet de cette église primitive. Il est resté plus de trois siècles en service, jusqu'à l'ouverture, vers 1770, d'un second cimetière situé devant l'église, à l'angle des rues de Flandre et de Nantes. En 1806, ces deux cimetières ont fermé et leurs terrains ont été vendus. Ils ont alors été remplacés par un troisième cimetière situé en bordure de la route de Flandre, à la hauteur des n°s 1 à 7 de l'actuelle avenue Corentin Cariou<sup>169</sup>.

De plus, depuis la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle, un cimetière israélite, notamment pour les Juifs portugais et allemands, se trouvait au n° 44 de l'actuelle avenue de Flandre<sup>170</sup>. Le 7 mars 1780, par ordonnance royale, était établi, dans un jardin clos, contigu au premier, un nouveau cimetière<sup>171</sup>. Mais cette nécropole a été fermée le 18 février 1810, après que les cimetières parisiens avaient été ouverts aux israélites<sup>172</sup>. Le 23 septembre 1813, le Consistoire vendait une partie du nouveau terrain acheté, où aucune inhumation n'avait été faite.

Enfin, à partir 1763, était installé à La Villette la première voirie et dépôts d'immondices provenant de Paris, aux abords du chemin d'Aubervilliers. La commune, souffrant déjà de cet établissement, la situation s'est alors aggravée lorsque le voisinage du second gibet de Montfaucon, dressé en 1760, à la hauteur du n° 46 actuel de la rue de Meaux, a été utilisé comme voirie. En effet, lorsque ce gibet et le cimetière ont été démolis et fermés au début de la Révolution, son voisinage a été affecté à la grande voirie, à la fois réceptacle de vidanges et clos d'équarrissages pour les animaux âgés et blessés.

### 1.1.2.3. Le territoire de l'Est parisien<sup>173</sup>

#### a. Une urbanisation difficile des quartiers

Pour diverses raisons, « l'espace compris entre la Bastille et la Rotonde de La Villette, correspondant aux parties occidentales du XI<sup>ème</sup> et orientale du X<sup>ème</sup> arrondissement, avant que Napoléon I<sup>er</sup> ne décide d'y faire passer un canal, fut longtemps en marge de l'histoire de l'urbanisme parisien »<sup>174</sup>. En effet, les quartiers de l'Est parisien allaient s'urbaniser difficilement<sup>175</sup>.

---

<sup>168</sup> Ibid., p. 580.

<sup>169</sup> Ibid., p. 581.

<sup>170</sup> FLEURY Michel, « Le cimetière juif de la rue de Flandre », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 64. Voir cet article sur l'histoire détaillée de ce cimetière.

<sup>171</sup> Ibidem.

<sup>172</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., pp. 581-582.

<sup>173</sup> Voir le plan 1b (1821) qui reconstitue le viaire et le parcellaire avant la création du canal Saint-Martin. Voir les documents suivants : VERNIQUET Edme, Atlas général de la Ville de Paris, 1774-1779, échelle 1/1700<sup>ème</sup>, A.N. F/14/10255 ou Bibliothèque historique de la Ville de Paris (B.H.V.P.) Gr 40AT6 Planches 14-15-22-23-30-31-38-39-46 / Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses-Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup>, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 a-c / Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi du 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III Canaux de la Ville de Paris : Canal Saint-Martin / BRESSAC Olivier, BRUGEL François, Autour du canal Saint-Martin, Mémoire de TPFE, sous la direction de FEUGAS Jean-Pierre, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 1989, 159 p. (Voir les cartes).

<sup>174</sup> TEXIER Simon, « De la Bastille à la Rotonde, un espace à conquérir », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 38.

<sup>175</sup> Ibidem, pp. 38-35. Le texte reprend en majeure partie cet article.



Au XVI<sup>ème</sup> siècle<sup>176</sup>, Paris s'était développé principalement vers le nord, puisqu'il n'existait, à l'Est, point de porte reliant la capitale à sa périphérie, exceptée la rue du Temple qui conduisait à un faubourg de petite importance. La croissance de la ville, due en grande partie au commerce<sup>177</sup>, s'était alors développée selon trois axes majeurs, qui étaient le cours de la Seine, la rue Saint-Antoine et les rues Saint-Martin et Saint-Denis, qui se prolongeaient au-delà des limites de la capitale et « qui [laissaient] peu de marge pour une expansion autre [...] »<sup>178</sup>. L'exploitation agricole des terres, résultant de l'assèchement des marais, qui suivaient le tracé de l'ancien lit primitif de la Seine<sup>179</sup>, expliquait aussi, pour partie, la faible urbanisation des faubourgs du Nord-Est parisien<sup>180</sup>.

Ainsi, au début du XVII<sup>ème</sup> siècle, ce territoire était principalement rural, ne présentant que quelques maisons, cabarets, moulins à vent et établissements agricoles, faisant pâle figure au regard des faubourgs Saint-Denis ou Saint-Honoré. Il n'y avait aucune activité particulière mis à part le gibet de Montfaucon, le couvent des Récollets et l'hôpital Saint-Louis. En revanche, le hameau de La Courtille, du fait de sa relation avec le Temple, bien que dépendant de Belleville jusqu'au XVIII<sup>ème</sup> siècle, se développait peu à peu autour du carrefour actuel des rues du Faubourg du Temple et de la Folie Méricourt<sup>181</sup>. Les Marêts du Temple (aux alentours de l'actuel boulevard du Temple) étaient, quant à eux, vierges de constructions et le hameau Popincourt, ancien terrain de chasse, ne s'était que très légèrement agrandi autour de son manoir, à l'angle actuel des rues du Chemin Vert et de la Folie Méricourt<sup>182</sup>.

Dans la première moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle, le territoire concerné n'avait presque pas évolué. Au Nord, de nombreux champs étaient toujours séparés par des chemins et, du couvent des Récollets aux Marêts du Temple, le tissu n'était constitué que de petites parcelles cultivées<sup>183</sup> [27]. Seul le couvent des religieuses des Annonciades du Saint-Esprit s'installait, en août 1636, sur un terrain de 8 hectares, à Popincourt<sup>184</sup>.

Dans la seconde moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle, même si Louis XIV avait voulu faire de la capitale une ville ouverte en entreprenant des opérations architecturales importantes, l'Est de Paris n'avait pas été concerné par cet urbanisme royal et a fortiori, ne connaissait toujours pas de croissance urbaine<sup>185</sup>. Néanmoins, le

---

<sup>176</sup> Ibid., p. 39. Voir les plans suivants : BRAUN Georges, Paris vers 1530, Plan dit « Aux trois personnages », Paris, A. Taride, 1908, B.N.F. GeD 5742 et le plan de Paris dit « Plan de la tapisserie », daté du XVI<sup>ème</sup> siècle, B.N.F. EST Va419.

<sup>177</sup> Ibid.

<sup>178</sup> Ibid.

<sup>179</sup> Ibid., p. 38. Les noms actuels des rues illustrent ce passé agricole.

<sup>180</sup> GARRETA Jean-Claude, « De la Seine à la Bastille », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 29.

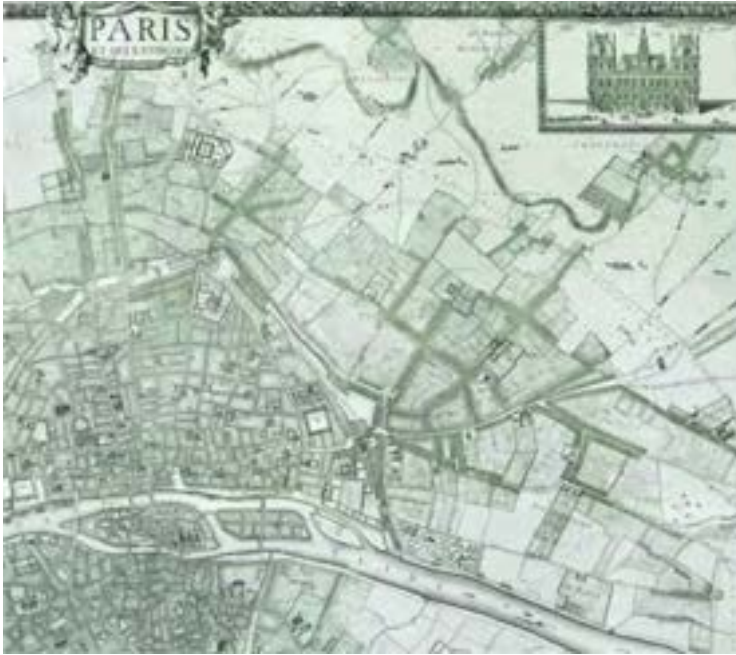
<sup>181</sup> TEXIER Simon, « De la Bastille à la Rotonde, un espace à conquérir », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 39. Le hameau de la Courtille était limité par les actuelles rues du Faubourg du Temple, Saint-Maur et de la Fontaine au Roi. Les courtils étaient des jardins clos de haies ou de murs attenants aux maisons et étaient exploités par les religieux du Temple.

<sup>182</sup> Ibidem, p. 38. Le hameau Popincourt, situé aux environs du carrefour formé par le croisement actuel de la rue de la Folie Méricourt et du boulevard Voltaire, était aussi appelé Propincourt ou Pincourt, du nom du premier président au Parlement de Paris sous Charles VI. Voir les plans suivants : TRUSCHET Olivier et HOYAU Germain, Plan de Paris sous le règne de Henri II, 1551-1552, Paris, H. Champion, 1877, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.N.F. GeC 9034he et MÉRIAN Mathieu, Plan de Paris sous Louis XIII, 1615, Paris, A. Taride, 1908, B.N.F. GeC 3735.

<sup>183</sup> Ibid., p. 39.

<sup>184</sup> Ibid. À l'emplacement de leur chapelle Notre-Dame de Protection, une église était achevée en 1659.

<sup>185</sup> Ibid., p. 40. Les plans de cette époque ne représentaient que très rarement les faubourgs. Par exemple, le plan de J.-F. Blondel et Bulet de 1676 témoignait de la non intégration des faubourgs de l'Est à la capitale. BULLET Pierre, Paris de 1670 à 1676, Paris, 1870, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeSH 18PF37DIV3P58. Voir aussi le plan suivant : DE FER Nicolas, Paris en 1697, Paris, Ch. Chardon aîné, 1870, échelle 1/10000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeSH 18PF37DIV3P61.



27- Territoire de l'Est parisien, 1672.

JOUVIN DE ROCHEFORT A., Paris et ses environs en 1672, Paris, Ch. Chardon aîné, échelle 1/6500<sup>ème</sup>, 1870, B.N.F. GeSH 18PF37DIV3P60 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb42296707r>), Extrait.  
Cliché B.N.F.



28- Territoire de l'Est parisien, 1730-1739.

ROUSSEL, Paris, ses fauxbourgs et ses environs [...], Paris, Jaillot, 1730-1739, B.N.F. GeDD 2987 798 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405848752>), Extrait Feuille 5 Paris intramuros.  
Cliché B.N.F.

faubourg Saint-Antoine avait bénéficié de réalisations diverses et les bases d'une extension future avaient été projetées, puisque le fossé asséché de l'enceinte de Charles V avait été aménagé en promenade plantée, formant au XVIII<sup>ème</sup> siècle, les boulevards du Temple (actuels boulevards du Temple et Filles du Calvaire) et Saint-Antoine (actuel boulevard Beaumarchais)<sup>186</sup>.

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, en raison de la présence toujours importante de l'eau, due aux ruisseaux du Pré Saint-Gervais, de Belleville et de Ménilmontant<sup>187</sup>, qui perturbaient la stabilité du sol, la différence de degré d'urbanisation était incontestable, entre cette étendue et les quartiers Saint-Martin et Saint-Antoine. Néanmoins, même si la ville avait été divisée en vingt quartiers au lieu de seize, rattachant le faubourg du Temple aux lieux dits la Courtille et Popincourt au 14<sup>ème</sup> quartier<sup>188</sup>, ce territoire allait tout de même connaître une faible croissance<sup>189</sup> [28-29]. Ainsi, le hameau de la Courtille, rendu célèbre par ses nombreuses guinguettes, et la rue du Faubourg du Temple, se développaient lentement en direction de Belleville. La rue des Fontaines (actuelle rue de la Fontaine au Roi) s'étendait, quant à elle, progressivement jusqu'à l'actuelle rue Saint-Maur.

Mais, jusqu'à cette époque, outre l'existence des marais, d'autres raisons, qui n'étaient que des prétextes, contribuaient à ne point favoriser la croissance et le développement urbain de ces faubourgs : « Il y en [avait] d'alimentaires : que deviendra le ravitaillement en légumes si les marais et les maraîchers qui [enserraient] étroitement la ville [étaient] repoussés au-delà du faubourg du Temple ou vers Chaillot ?<sup>190</sup>. Il y en [avait] d'administratives, la police, éperdue, se déclarant incapable d'assurer l'ordre et la sécurité sur des territoires aussi énormes ! Il y en [avait] d'hygiéniques, les faubourgs infinis ne pouvant engendrer que le mauvais air. Il y en [avait] de morales, car enfin, les faubourgs [étaient] la perte de la jeunesse à tout point de vue. Il y en [avait] une plus profonde, peut-être, qui [tenait] au cœur des corporations marchandes et artisanales, maîtresses de la cité, et qui [était] la concurrence redoutable des faubourgs exempts de sujétions corporatives (et) centre d'appel pour la main-d'œuvre [...] »<sup>191</sup>. Si tous ces prétextes étaient recevables, en revanche, les successives interdictions de bâtir ne pouvaient expliquer le retard accumulé par le Nord-Est. En effet, elles n'ont jamais été respectées puisque l'Ancien Régime, qui avait fixé ces limites fictives de 1548 à 1765, percevait une taxe sur les constructions illicites. Il allait alors falloir attendre l'enceinte des Fermiers Généraux (1784-1790) pour donner à la capitale une limite fiscale et architecturale concrète. Mais, les données n'étaient plus les mêmes : « il ne s'agissait plus d'endiguer un processus de constructions

---

<sup>186</sup> TEXIER Simon, « De la Bastille à la Rotonde, un espace à conquérir », op. cit., p. 40.

<sup>187</sup> Ibidem, p. 42. Ces ruisseaux étaient importants car ils alimentaient l'Est de la capitale. Un ruisseau servant d'égout, entre la rue des Récollets et l'ancienne rue Saint-Maur, traversait, du Nord au Sud, le champ des Vinaigriers. Le ruisseau de Ménilmontant, qui suivait approximativement le tracé de l'actuelle rue Jean-Pierre Timbaud pour se jeter dans le bras mort de la Seine, au niveau du coude de l'actuel boulevard Richard-Lenoir, avait été transformé au Moyen-Âge en égout et un réservoir avait été établi dans les fossés du Temple.

<sup>188</sup> Le 14<sup>ème</sup> quartier était limité à l'Ouest, par la rue du Faubourg du Temple et, à l'Est, par la rue du Chemin-Vert.

<sup>189</sup> TEXIER Simon, op. cit., pp. 39 et 42. Voir le plan suivant : TURGOT Michel-Étienne, BRETEZ Louis, Paris au XVIII<sup>ème</sup> siècle, 1734-1739, B.N.F. GeSH 18PF37DIV3P56, 20 planches.

<sup>190</sup> Les terres étaient cultivées afin d'alimenter Paris en céréales et en légumes.

<sup>191</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 42. Citation de DEBIDOUR Élie, « Le développement de Paris », L'illustration, n° 4969, 28 mai 1938, p. 9.



29- Territoire de l'Est parisien, 1762.

JAILLOT B.-A., Plan de la ville de Paris et de ses faubourgs dédié au roi, Paris, 1762, B.N.F. GeDD 2987 817 B

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40584890z>), Extrait Feuille 1.

Cliché B.N.F.

incontrôlé, mais d'inclure tous les faubourgs dans lesquels la Ferme [voulait] percevoir l'impôt »<sup>192</sup>.

L'époque, entre la Révolution et l'arrivée du canal Saint-Martin, a été bénie pour les constructeurs et les spéculateurs, qui profitaient non seulement de la bonne situation financière du royaume, mais aussi du besoin du clergé de rentabiliser ses terrains<sup>193</sup>. Le territoire, avec l'établissement de l'enceinte des Fermiers Généraux, allait ainsi définitivement changer de physionomie et s'urbaniser progressivement par le percement de nombreuses rues et le lotissement de terrains agricoles<sup>194</sup>, comme par exemple avec la création de la « Nouvelle Ville d'Angoulême » sur les Marêts du Temple [30-31].

Enfin, d'une manière générale, les constructions restaient très éparses et les intérieurs d'îlots étaient peu lotis, dont certains n'étaient même pas encore délimités par du bâti<sup>195</sup>.

#### b. Le tissu urbain

Le réseau viaire et le fossé de l'Arsenal

Avant l'arrivée du canal Saint-Martin, le territoire, compris entre l'enceinte des Fermiers Généraux, à la hauteur de la rotonde de La Villette, et la rue du Faubourg du Temple (correspondant à l'actuel X<sup>ème</sup> arrondissement), avait encore un caractère rural. Les rues étaient peu nombreuses ; certaines existaient depuis quelques siècles, d'autres ont été percées au cours des XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles<sup>196</sup>. La rue Saint-Maur, puis rue des Morts, était un ancien chemin qui conduisait jadis de l'abbaye Saint-Denis à l'abbaye Saint-Maur les Fossés. Elle était composée de plusieurs sections, telles que les actuelles rues Juliette Dodu des Écluses Saint-Martin et Eugène Varlin. La rue des Récollets et celle des Vinaigriers dataient du XVII<sup>ème</sup> siècle. La seconde, du nom du lieu-dit, ancienne ruelle appelée successivement de l'Héritier et du Carême-Prenant permettait de rejoindre l'entrée de l'hôpital Saint-Louis. La rue de Lancry, ouverte en 1777, était prolongée, quant à elle, par la rue de la Grange aux Belles (ancienne rue de l'hôpital Saint-Louis), partie de l'ancienne route de Meaux, qui aboutissait à son extrémité nord à la place du Combat (actuelle place du Colonel Fabien). L'axe ainsi formé par les rues de Lancry, de la Grange aux Belles et de Meaux, voie liée à la topographie, partait d'une butte située le long de l'actuel boulevard Saint-Martin, passait ensuite en contrebas des hauteurs du plateau de Belleville, pour rejoindre enfin la route d'Allemagne (actuelle avenue Jean-Jaurès). Ce tracé reliait alors les grandes routes<sup>197</sup>. La rue Alibert existait sous divers noms depuis 1740 et la rue des Marais, appelée ensuite rue des Entrepôts (actuelle rue Yves Toudic) unissait, depuis 1652, les rues du Faubourg Saint-Martin et du Faubourg du Temple. La rue de Bondy, appelée jadis rue des Fossés

---

<sup>192</sup> Ibidem.

<sup>193</sup> Ibid.

<sup>194</sup> Ibid., pp. 42 et 45. Les plans de Maurille-Antoine Moithey de 1771 et de Edme Verniquet de 1796 illustraient cette évolution brutale. Certaines cultures loties appartenaient ainsi à la Couture-du-Temple, d'autres, provenaient soit d'anciens fiefs, comme Popincourt, soit de folies, comme celle de la Folie Méricourt.

<sup>195</sup> Ibid., pp. 44-45. Les noms des rues ont changé pendant la période révolutionnaire.

<sup>196</sup> Voir principalement l'ouvrage de HILLAIRET Jacques, op. cit., pp. 447-452.

<sup>197</sup> PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-Charles, DEMORGON Marcelle, Analyse urbaine, Marseille, Éditions Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1999, p. 22.



30- Territoire de l'Est parisien, 1771.

MOITHEY M.-A., Plan de la ville et faubourgs de Paris [...], Paris, Crepy, 1771, B.N.F. GeD 2887 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40724963f>), Extrait.  
Cliché B.N.F.



31- Territoire de l'Est parisien, 1790.

VERNIQUET E., Atlas du plan général de la Ville de Paris, Paris, 1790, B.H.V.P. Gr 40AT6.  
Cliché APUR.

Saint-Martin (actuelle rue René Boulanger) a été prolongée, à partir de 1770, jusqu'à la rue du Faubourg du Temple, en rue Basse Saint-Martin. Enfin, la rue du Faubourg du Temple, déjà évoquée, aboutissait au point de rencontre des actuels boulevards de La Villette et de Belleville, où se trouvait une barrière de l'enceinte des Fermiers Généraux.

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le territoire, compris entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille (correspondant à l'actuel XI<sup>ème</sup> arrondissement), était majoritairement constitué de longues parcelles en lanière. Entre les boulevards du Temple et Saint-Antoine et la rue de la Folie Méricourt et Popincourt, il était quadrillé par six chemins principaux : trois perpendiculaires au mur des Fermiers Généraux, soit les rues du Faubourg du Temple, de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf) et du Chemin Vert, et trois parallèles à la même enceinte, soit les rues des Fossés du Temple (actuelle rue Amelot), de la Folie Méricourt, prolongée par la rue Popincourt, et Saint-Maur<sup>198</sup>.

Le carrefour de la rue du Faubourg du Temple et du boulevard du Temple formait, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, une place appelée du Château d'Eau, du nom de la fontaine dessinée et installée, en 1811, par P.-S. Girard. Un ancien bastion recouvrait alors la moitié des immeubles situés du côté pair, du primitif boulevard du Temple<sup>199</sup>. La rue de la Fontaine au Roi a été amorcée en 1652 et s'appelait vers 1750, rue des Fontaines, appellation qui lui venait des conduites qui, depuis Philippe Auguste, amenaient, dans Paris, les eaux des hauteurs de Belleville. La rue de la Pierre Levée a été ouverte en 1782 ; la rue des Trois Bornes datait de la fin du XVII<sup>ème</sup> siècle. La rue Saint-Sébastien, appelée aussi Saint-Étienne et bordée de parcelles en lanière, ouverte au milieu du XVII<sup>ème</sup> siècle, conduisait au hameau Popincourt<sup>200</sup>. L'actuelle rue Saint-Ambroise a été, quant à elle, percée en 1783, sur le terrain du couvent des Annonciades du Saint-Esprit. Enfin, la rue du Chemin Vert, existant depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle, était un ancien chemin bordé de marais potagers<sup>201</sup> et la rue Saint-Sabin, qui suivait le tracé de l'ancien bastion de l'enceinte de Charles V, a été ouverte en 1777, pour être prolongée ensuite entre les rues du Chemin Vert et de la Roquette, sous le nom de rue de la Contrescarpe.

Au XVIII<sup>ème</sup>, le territoire compris entre la place de la Bastille et la Seine (correspondant à l'actuel XII<sup>ème</sup> arrondissement), était marqué par le faubourg Saint-Antoine, qui à partir de 1670 s'était développé vers l'est avec la création du cours de Vincennes<sup>202</sup>. Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, ce territoire<sup>203</sup> était un des plus vastes

---

<sup>198</sup> Voir principalement l'ouvrage de HILLAIRET Jacques, op. cit., pp. 454-460.

<sup>199</sup> Ibidem, p. 455.

<sup>200</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 44. L'impasse Amelot, entre la rue du Chemin Vert et la rue Saint-Sébastien, était, de 1772 à 1877, la ruelle ou le cul de sac des Jardiniers.

<sup>201</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 459. La rue des Amandiers Popincourt (actuelle rue du Chemin Vert) aboutissait, au mur des Fermiers Généraux, à la barrière des Amandiers, située à l'intersection des actuels boulevards de Ménilmontant, avenues Gambetta et de la République. La Folie Genlis, hôtel particulier de la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, se trouvait au n° 76 de la rue du Chemin Vert (au niveau de l'actuelle avenue Parmentier).

<sup>202</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 40.

<sup>203</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Le faubourg Saint-Antoine », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, op. cit., pp. 100-101. Le faubourg Saint-Antoine en 1739, d'après le plan de M.-É. Turgot, s'étendait au nord jusqu'aux actuelles rues Oberkampf, du Chemin Vert, Saint-Maur et au sud, jusqu'à la Seine. À l'ouest, il allait jusqu'aux actuelles place de la Nation, avenues

faubourgs de Paris. Il était traversé de huit rues principales (rues de Charonne, de Montreuil, du faubourg Saint-Antoine, de Charenton, de Reuilly, de Picpus), des actuels quais de la Rapée et de Bercy, où étaient entreposés le bois et les matériaux de construction arrivés du fleuve, et d'une trentaine de rues secondaires, comme les actuelles rues Moreau et Saint-Nicolas, ouvertes au XVII<sup>ème</sup> siècle<sup>204</sup>.

L'artère principale était bâtie dans sa totalité jusqu'à la place du Trône<sup>205</sup>, et les constructions aux abords des rues de la Roquette et de Charonne commençaient à se densifier, comme le long des voies transversales, qui n'avaient été jusqu'alors que de simples sentiers. Mais la densité la plus importante était à l'entrée du faubourg, à proximité de la Bastille jusqu'à l'abbaye Saint-Antoine des champs. Il était l'un des faubourgs les plus peuplés de Paris, en raison des privilèges accordés aux artisans ébénistes<sup>206</sup>. Les jardins ont ainsi été rapidement remplacés par des cours réservées au stockage du bois et des passages ont été percés, facilitant des liaisons d'une rue importante à l'autre, comme le passage de la Boule Blanche, percé en 1700 ou la cour de l'Étoile d'Or<sup>207</sup>. Malgré son développement industriel, le faubourg conservait de grands espaces couverts d'arbres, de prairies, de jardins potagers et de jardins d'agrément, propriétés de plaisance.

De plus, le quadrilatère actuellement délimité par la rue de Bercy, la Seine et le boulevard de Bercy était une partie d'un ancien fief qui a donné naissance aux domaines du château de Bercy et du Petit Bercy, qui a ensuite accueilli l'Entrepôt des Vins. La rue de Bercy allait alors jusqu'à la hauteur de l'actuelle rue Nicolai ; elle était l'artère principale du village de Bercy<sup>208</sup>.

L'actuelle place de la Bastille correspondait, à peu de chose près, au terrain de l'ancien bastion qui s'avancait en proue vers le faubourg et non à l'emplacement de la forteresse de Charles V, qui a disparu en 1792<sup>209</sup>.

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, la place Saint-Antoine (actuelle place de la Bastille) était un vaste carrefour où débouchaient cinq rues appelées actuellement rues Saint-Antoine, du Faubourg Saint-Antoine, de la Roquette, de Charenton et boulevard Beaumarchais.

---

du Docteur Arnold Netter et du Général Michel Bizot, rue des Meuniers et la Seine ; à l'est jusqu'aux actuels rue Amelot et boulevard de la Bastille.

<sup>204</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 470.

<sup>205</sup> Ibidem, p. 469. La place de la Nation, située sur la route qui allait de Paris à Vincennes, a été appelée place du Trône de 1660 à 1880. Cette dernière s'est trouvée adossée ultérieurement au mur des Fermiers Généraux dont le tracé a donné naissance aux boulevards de Charonne et de Picpus. C.-N. Ledoux a édifié en 1787, pour la barrière du Trône, dite aussi de Vincennes, des propylées.

<sup>206</sup> Sous l'Ancien Régime, ce quartier n'était pas soumis aux contraintes réglementaires des corporations.

<sup>207</sup> « Le faubourg Saint-Antoine », op. cit., pp. 100-101. Par exemple, au n° 75 rue du faubourg Saint-Antoine, dans la cour de l'Étoile d'Or, des ateliers d'artisans, des hangars et des apprentis ont été élevés en 1737 pour entreposer le bois. En 1780, le propriétaire, loueur de carrosses, a fait percer un passage pour les voitures.

<sup>208</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 470.

<sup>209</sup> Voir FUNCK BRENTANO Frantz, Bastille et Faubourg Saint-Antoine, Paris, Hachette, Coll. « Pour connaître Paris », 1925, p. 53. Voir HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 7. La forteresse primitive, datant aux alentours de 1370, était une citadelle militaire, qui répondait à un triple objectif : renforcer du côté Est l'enceinte de Charles V, défendre la porte Saint-Antoine et protéger l'Hôtel Royal Saint-Paul. À son achèvement, elle formait un rectangle d'environ 66 mètres de longueur pour une hauteur d'environ 24 mètres. Flanquée de huit tours, la citadelle était entourée d'un fossé de 24 mètres de large par 8 mètres de profondeur, confondu avec le fossé de l'enceinte de Charles V, qui aboutissait à la Seine (actuel bassin de l'Arsenal). Son entrée était située rue Saint-Antoine, presque en face de la rue des Tournelles. Le rôle militaire de la Bastille a pris fin après le règne d'Henri IV, au cours duquel le duc de Sully l'utilisa pour abriter le trésor royal. Elle est devenue prison sous le cardinal de Richelieu. Elle a ainsi été transformée en prison d'État. En 1784, J. Necker, qui avait déjà fermé le donjon de Vincennes pour raison d'économies, avait songé à supprimer la Bastille et à créer à son emplacement une place publique.



Depuis le XV<sup>ème</sup> siècle, la rue Saint-Antoine conduisait vers l'abbaye Saint-Antoine des Champs, située hors les murs<sup>210</sup>. En 1674, la porte Saint-Antoine était construite par J.-F. Blondel. La rue de la Roquette<sup>211</sup>, datée du XVII<sup>ème</sup> siècle, était l'ancien chemin conduisant au couvent de la Roquette, qu'il contournait ensuite après quatre coudes à angle droit pour aboutir à la Folie-Régnault<sup>212</sup>. De plus, en mai 1777, par une lettre patente royale, au niveau de la place Saint-Antoine, la Ville de Paris a été autorisée à démolir le bastion du même nom, construit sous Henri II, pour ouvrir de nouvelles rues. La rue Amelot longeait ainsi l'extérieur du fossé alors compris entre l'ancienne enceinte médiévale et le bastion en demi-lune du XVI<sup>ème</sup> siècle. La Ville, qui avait initialement prévu de transformer en promenade plantée le fossé de l'ancienne enceinte de Charles V, a aménagé le boulevard Saint-Antoine (futur boulevard Beaumarchais)<sup>213</sup>.

Le fossé de l'Arsenal correspondait à l'ancienne amorce du lit primitif de la Seine et était alimenté par les eaux descendant du Père-Lachaise par la rue de la Roquette et par les crues hivernales du fleuve<sup>214</sup>.

Au milieu du XIV<sup>ème</sup> siècle, Paris se développant sur la rive droite et subissant les incursions de Charles de Navarre et des Anglais, Charles V, roi depuis 1364, a souhaité améliorer les fortifications de la capitale. Ainsi, des travaux de fortifications ont été entrepris sur la rive droite entre 1366 et 1368 : réparations des murs, approfondissement des fossés déjà creusés autour des faubourgs et construction, sur les fossés, de murs. Le tracé du fossé partait de la Seine là où le ruisseau esquissait déjà une défense naturelle pour le monastère des Célestins<sup>215</sup> qui avait succédé aux Carmes. De plus, le roi devait s'installer entre l'enceinte du XII<sup>ème</sup> siècle et les Célestins, à l'hôtel Saint-Paul. L'enceinte s'élevait alors de la porte des Barrés, remontait la Seine jusqu'au ruisseau, protégeant ainsi la résidence du roi et gagnait la Bastille. L'aspect des abords de l'Arsenal était donc fixé pour quelques siècles.

Au XVI<sup>ème</sup> siècle, le mur d'enceinte était peuplé de maisons. Mais, avec l'avance de Charles Quint jusqu'à Château-Thierry en 1544, François I<sup>er</sup> a chargé le duc de Guise de protéger par des remparts les faubourgs du Temple, de Montmartre et de Saint-Antoine. Ainsi le 19 octobre 1552, des lettres royales signées du cardinal de Bourbon ordonnaient au bureau de la ville de fortifier la ville « entre le lieu où était la Tour de Billy [tour d'angle du rempart située côté Seine] et le boulevard de la rivière de Seine au-dessus de l'île Louviers »<sup>216</sup>. Des travaux ont été exécutés en 1553 tout le long de l'enceinte et une muraille a été construite en retour d'équerre à l'ouest de la tour de Billy, où étaient entreposées les poudres. Les deux fossés de

---

<sup>210</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 10. La rue Saint-Antoine, à l'emplacement d'une ancienne voie romaine, a été formée au XIV<sup>ème</sup> siècle par la réunion de plusieurs rues, dont la rue de la Porte Baudoyer (actuelle rue François Miron) jusqu'à l'enceinte de Philippe Auguste, puis jusqu'à l'enceinte de Charles V. Au XV<sup>ème</sup> siècle, les noms ont fusionné pour donner la rue Saint-Antoine.

<sup>211</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 42 et p. 44. La rue de la Roquette était marquée par la présence, aux n<sup>os</sup> 1 à 17, du jardin des Arbalétriers, compagnie royale des Chevaliers de l'Arbalète et de l'Arquebuse de Paris, installée en 1671. Ce jardin occupait une parcelle triangulaire, délimitée par les actuelles rues Saint-Sabin et de la Roquette. En 1716, une voie, la rue de Lappe (appelée aussi rue Gaillard), a été aménagée au tout début de la rue de la Roquette, recevant débris et immondices.

<sup>212</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 462. Au début du XVII<sup>ème</sup> siècle, le couvent des Hospitalières de la Roquette se trouvait au centre d'un domaine de forme rectangulaire, délimité de nos jours par les rues du Chemin Vert, de la Folie-Regnault, Mercœur et de Popincourt. En 1790, cette communauté a été supprimée. Le prolongement de la rue de la Roquette a alors été percé en 1818 au travers de cet établissement, permettant la traversée de cet ancien couvent.

<sup>213</sup> PINON Pierre, « La maison Caron de Beaumarchais », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 34.

<sup>214</sup> GARRETA Jean-Claude, « De la Seine à la Bastille », op. cit., p. 29. La rue de Sully marquait à peu près son tracé jusqu'à la porte des Barrés de l'enceinte de 1180.

<sup>215</sup> Rue du Petit Musc, se trouvait le couvent des Célestins. En 1799, cette communauté a été supprimée.

<sup>216</sup> GARRETA Jean-Claude, op. cit., p. 31.

Charles V ont été réunis en un seul, creusé à fond de cuve, avec des parois verticales et un revêtement de pierres du côté de l'escarpe<sup>217</sup>. Cette fortification bastionnée<sup>218</sup> prenait alors le nom d'Arsenal<sup>219</sup>.

Au XVII<sup>ème</sup> siècle, en dépit des crues périodiques de la Seine qui inondaient la rive droite, le rôle militaire du fossé de l'Arsenal a été remplacé par une activité commerciale en pleine expansion<sup>220</sup>. Sur le rempart, bordant les hangars et les ateliers du Petit Arsenal qui s'étendaient jusqu'à la Bastille, des allées d'arbres ont été plantées<sup>221</sup> [32-33]. De plus, comme il n'y avait pas de pont en amont du pont Marie et du pont de la Tournelle, un bac permettait de gagner le jardin des Plantes depuis le bastion d'angle. Ce fossé marécageux, qui, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, était envahi d'herbes, n'était traversé que par un mince cours d'eau qu'un ponceau franchissait au niveau de son embouchure<sup>222</sup>.

#### Un lotissement représentatif : La Nouvelle Ville d'Angoulême

Comme déjà évoqué, aux Marêts du Temple, sur un terrain découpé de parcelles en lanière, vierge de constructions, un lotissement, dit la « Nouvelle Ville d'Angoulême »<sup>223</sup>, a été réalisé, représentant un épisode de la croissance urbaine des faubourgs de l'Est parisien avant la Révolution<sup>224</sup>.

En 1777, le chevalier Emmanuel de Crussol, administrateur du Grand Prieuré de France, régissant les possessions du Temple au nom du Duc d'Angoulême, décidait de la réalisation d'un lotissement sur les terrains des Marêts du Temple, afin de mieux les exploiter<sup>225</sup>. Ses réserves foncières offraient la possibilité d'une opération immobilière fructueuse. L'architecte, F.-V. Pérard de Montreuil, proposait alors un premier projet, constitué de quatre rues, d'une place ponctuée en son centre d'une fontaine circulaire et d'un marché situé « entre deux bâtiments symétriquement disposés et pourvus d'une rotonde [...] »<sup>226</sup>. Le 26 août 1781, A.-J. Amelot, secrétaire d'État, adressait à A.-L. Lefebvre de Caumartin, prévôt des marchands, un mémoire de E. de Crussol, qui demandait la permission de donner les terrains à bail emphytéotique pour y ouvrir finalement cinq rues<sup>227</sup>. En effet, à cette époque, le projet initial était révisé et modifié. Le marché n'était plus

---

<sup>217</sup> Ibid. Ce mur du fossé de la Bastille, dont le port de l'Arsenal suit le tracé, soutient encore actuellement le boulevard Bourdon.

<sup>218</sup> Ibid., p. 32.

<sup>219</sup> Ibid.

<sup>220</sup> Ibid. Les crues du fleuve de 1649, 1651, 1658 et 1690, ont fait naître les premiers projets d'un canal pour diminuer la hauteur des crues.

<sup>221</sup> Le quai, qui bordait l'arsenal avait été endommagé lors de l'explosion d'une des tours. Henri IV le reconstruisit, l'embellit en 1594 et le transforma en promenade. Sous Louis XIV, la fabrication de la poudre, ayant été transférée à la Salpêtrière, l'Arsenal devint un magasin d'armes et servit de chambre de justice. En 1757, une bibliothèque a été créée par le bailli de l'artillerie, qui a été achetée en 1785 par le comte d'Artois, futur roi Charles X.

<sup>222</sup> Ibid.

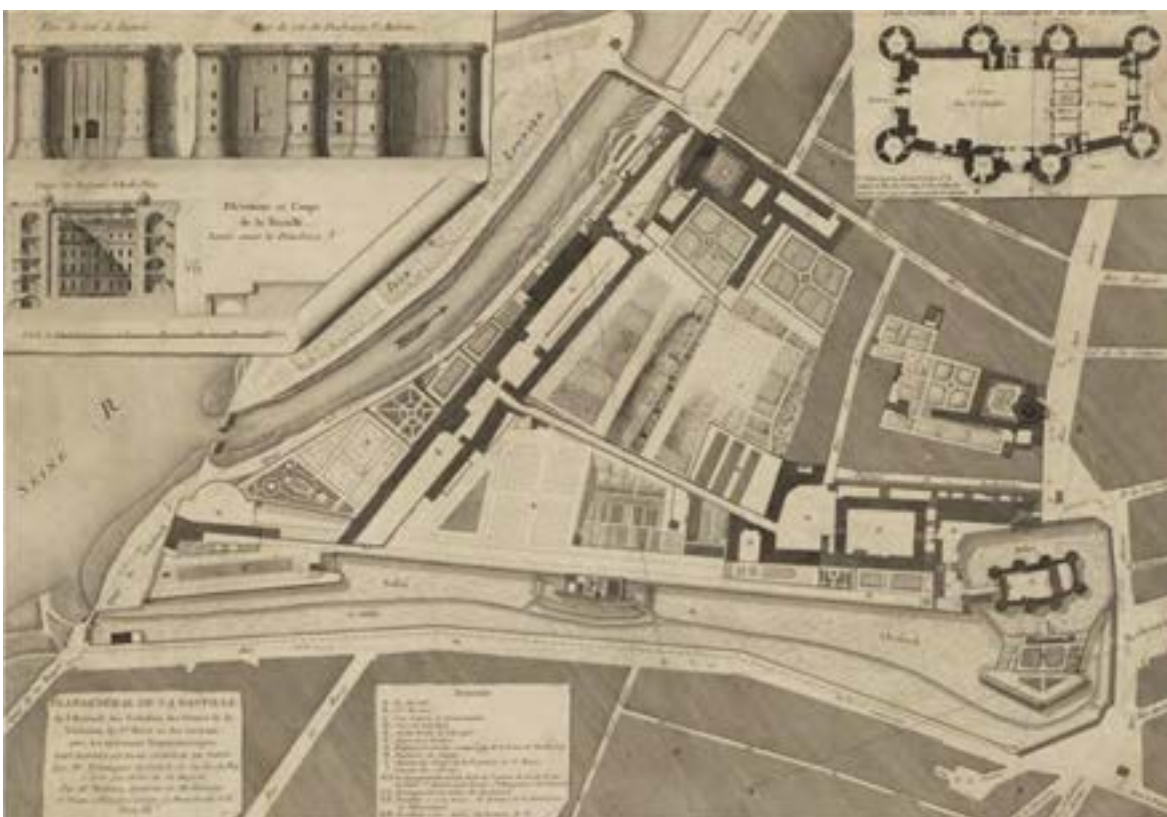
<sup>223</sup> Voir PRONTEAU Jeanne, « Le lotissement de la « Couture » extérieur du Temple à Paris et la formation de la nouvelle ville d'Angoulême (1777-1792) », Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Île de France, Paris, Librairie d'Argences, 1982, pp. 47-115, fig. 7-24.

<sup>224</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 43.

<sup>225</sup> HAROUËL Jean-Louis, L'embellissement des villes, l'urbanisme français au XVIII<sup>ème</sup> siècle, Paris, Édition Picard, Coll. « Villes et Sociétés », 1993, p. 177.

<sup>226</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 43. D'après J.-M. Roy, un marché, sur les terrains des marais du Temple, avait été construit en 1615 au lieu appelé la « place de France », en souvenir d'un projet avorté d'Henri IV.

<sup>227</sup> HAROUËL Jean-Louis, L'embellissement des villes, l'urbanisme français au XVIII<sup>ème</sup> siècle, op. cit., pp. 177 et 311. E. de Crussol souhaitait louer les parcelles pour 99 ans, avec l'obligation de construire.



32- Plan du fossé, de la Bastille, de l'Arsenal et des Célestins, vers 1790.

MATHIEU A.-J., Plan général de la Bastille, de l'Arsenal, des Célestins, des Dames de la Visitation Sainte-Marie et des environs [...] d'après le plan [...] que E. Verniquet [...] a levé [...], Paris, vers 1790, B.N.F. GeD 3704 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40760463x>).

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 44. Cliché B.N.F.



33- Vue du fossé de l'Arsenal, 1797.

Anonyme, *Voyages pittoresques de la France*, Paris, 1797, Bibliothèque de l'Arsenal (B.A.) Est. 241Fo103.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 29. Cliché B.A.

prévu et « la ruelle des Marais, conduisant à la rue du Faubourg du Temple, condamnée en 1777 pour être lotie, réapparaissait »<sup>228</sup>. Le 29 août, un avis préconisait alors que la place, appelée d'Angoulême, ait une dimension de 35 toises sur 25, que la rue principale de même nom (actuelle rue Jean-Pierre Timbaud) ait 36 pieds de large et que les autres rues projetées, soit la rue du Grand Prieuré, du Marais du Temple (actuelle rue de Malte), de Crussol et de La Tour (actuelle rue Rampon), aient 30 pieds de largeur<sup>229</sup>. Reprises dans un avis du Bureau de la Ville le 7 septembre, les dimensions de ces nouvelles voies ont été adoptées le 13 octobre 1781 par lettres patentes<sup>230</sup>, mettant à la charge du Grand Prieuré leurs pavages<sup>231</sup>.

Ce lotissement était délimité par les rues de la Folie Méricourt, des Fossés du Temple (actuelle rue Amelot), du Faubourg du Temple et de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf) existantes. La rue de la Folie Méricourt<sup>232</sup> était indiquée dès 1662 et se prolongeait jusqu'à la rue du Faubourg Saint-Antoine sous les noms de Popincourt, entièrement construite en 1672, Bas-Froid et Saint-Bernard, joignant la Courtille du Temple à l'abbaye Saint-Antoine. La rue des Fossés-du-Temple (actuelle rue Amelot), large de 36 pieds et en contrebas du boulevard du Temple, a été créée en 1779 par le comblement du fossé de l'enceinte de Louis XIII (ancien chemin de la Contrescarpe). En effet, en mai 1777, des lettres patentes ont permis, au prévôt des marchands et aux échevins, de disposer des anciennes fortifications, depuis la porte Saint-Antoine jusqu'à la rue du Calvaire, pour ouvrir les rues Amelot, Saint-Pierre et Saint-Sabin et pour exécuter d'importants travaux d'équipements, tels que la réalisation d'un égout collectant les eaux des quartiers de l'Est, le pavage des rues et la plantation d'arbres<sup>233</sup>. Enfin, la rue du Faubourg du Temple était un ancien chemin, conduisant de la porte du Temple aux hauteurs de Belleville et la rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf), dont la pente raide et escarpée a été adoucie en 1782, conduisant à un village<sup>234</sup>.

Ce nouveau quartier a alors été quadrillé par le percement, entre 1781 et 1783, de deux rues parallèles, soit du Grand Prieuré et du Marais du Temple (actuelle rue de Malte) et par l'ouverture des rues de Crussol, d'Angoulême (actuelle rue Jean-Pierre Timbaud)<sup>235</sup> et de la Tour (actuelle rue Rampon), toutes perpendiculaires aux deux premières [34]. Le projet a été confirmé en 1783. Mais en 1789, cette opération de

---

<sup>228</sup> TEXIER Simon, *op. cit.*, p. 43.

<sup>229</sup> HAROUËL Jean-Louis, *op. cit.*, p. 177.

<sup>230</sup> *Ibidem*.

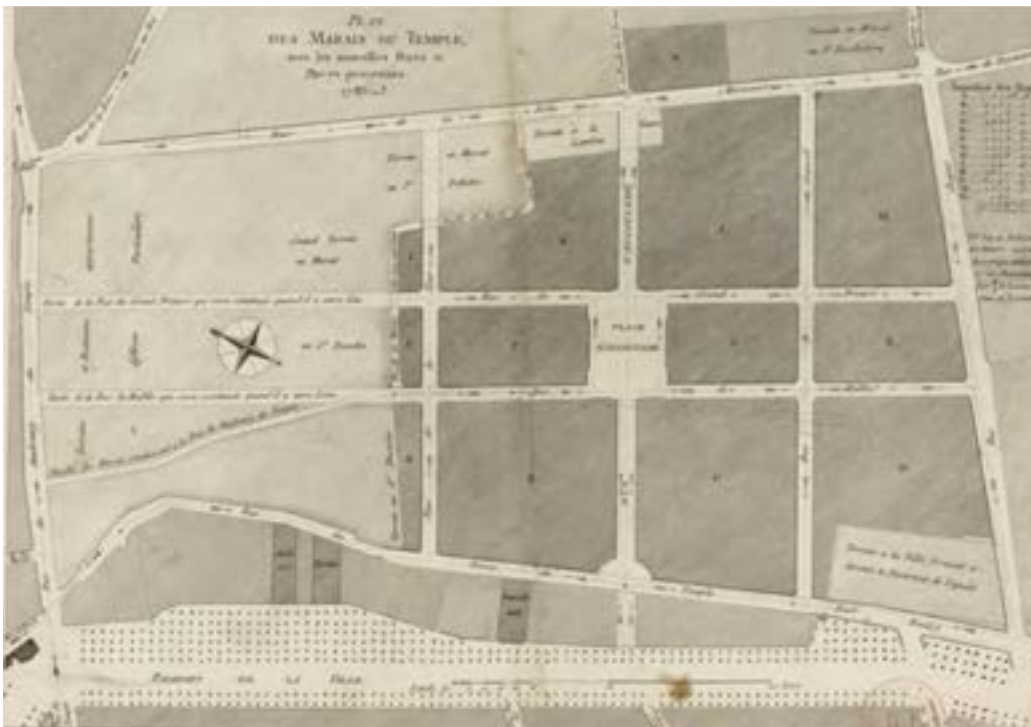
<sup>231</sup> *Ibid.*, p. 303.

<sup>232</sup> HILLAIRET Jacques, *op. cit.*, p. 460. La rue de la Folie Méricourt devait son nom à une ancienne maison de campagne, propriété d'un certain Marcaut, maître de la corporation des épiciers apothicaires, dont le nom avait été déformé en Méricourt.

<sup>233</sup> Le boulevard du Temple, tracé de 1656 à 1705, a été planté de cinq rangées d'arbres, trois au nord et deux au sud, séparées par une large allée. Il est devenu très rapidement une promenade à la mode, où des cabarets s'installaient. À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, de nombreux théâtres, remplaçant des baraques de toile et de bois, des cafés, des pâtisseries, se sont installés principalement du côté pair de ce boulevard. Ils disparaîtront ensuite sous le Premier et Second Empire.

<sup>234</sup> HILLAIRET Jacques, *op. cit.*, p. 458.

<sup>235</sup> La rue d'Angoulême a pris le nom de Jean-Pierre Timbaud en 1945, du nom du dernier des grands prieurs du Temple.



34- Plan de la « Nouvelle Ville d'Angoulême », 1783.

PÉRARD DE MONTREUIL F.-V., Plan des Marais du Temple avec les nouvelles rues et places projetées, Paris, 1783, B.N.F. GeD 5558 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40734136j>).  
Cliché B.N.F.



35- Plan parcellaire et viaire du quartier de la Nouvelle Ville d'Angoulême autour de 1821.  
Document S. Guével.

spéculation a été un échec, même si « la Nouvelle Ville d'Angoulême » a fait l'objet de différents projets<sup>236</sup>. Effectivement, en premier lieu, en raison de la Révolution, le percement, le nivellement et le pavage des voies n'étaient pas entièrement terminés et la place n'était pas réalisée. En second lieu, du fait de la sévérité des clauses de vente, seul un quart des lots avait été vendu à des acquéreurs tels que des menuisiers, des maçons et des marchands de vins et de bois ; l'entreprise de ce lotissement était destinée à une clientèle peu fortunée. En dernier lieu, l'architecte principal, n'étant pas aussi connu que A.-T. Brongniart, C.-N. Ledoux ou F.-J. Bélanger, ce quartier n'a jamais pu vraiment voir le jour<sup>237</sup>. Ainsi, en 1789, seules cinq parcelles étaient occupées entre les rues de la Folie Méricourt, d'Angoulême, de Malte et de Ménilmontant. Dans la rue des Fossés du Temple, d'après le plan de E. Verniquet de 1796, s'élevaient tout de même la manufacture de faïence, d'Outrequin de Montarey, la plus importante de Paris<sup>238</sup> et un réservoir de 60 000 hectolitres, alimenté par les eaux de Ménilmontant. Ce dernier avait été construit, de 1737 à 1740, par J. Beausire, afin de constituer la chasse d'eau nécessaire au nettoyage du Grand Égout de la ville, qui longeait le côté ouest de cette rue<sup>239</sup>.

Même si la place d'Angoulême n'a jamais été réalisée, elle a été représentée sur différentes cartes de Paris, jusqu'au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, dans son état d'origine, telle qu'elle avait été prévue<sup>240</sup>. Ainsi, la « Nouvelle Ville d'Angoulême » n'a été qu'un quartier « mort-né »<sup>241</sup>, ne se réalisant jamais [35].

Une habitation remarquable : L'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais

En 1787, P.-A. Caron de Beaumarchais acquérait par adjudication de la Ville de Paris, un terrain situé à l'emplacement d'un ancien bastion de l'enceinte de Charles V, dans un ancien fossé de la ville, proche de la Bastille, entre le boulevard Saint-Antoine et la rue Amelot<sup>242</sup>. Il confiait la construction de son hôtel à l'architecte P.-G. Lemoyne. Les travaux ont alors commencé dès 1787<sup>243</sup> et se sont pratiquement achevés au

---

<sup>236</sup> Voir TEXIER Simon, op. cit., pp. 43-44. D'après cet article, un premier projet, ni daté ni signé, présentant une place carrée avec quatre immeubles en coin, était composé des rues de Crussol, Saint-Quentin, de la Tour et d'Artois ; un second proposait une place circulaire et prévoyait le découpage parcellaire des îlots. Enfin, deux derniers plans étaient, a priori, des contre-propositions, dessinées à la suite de l'échec de celui prévu par F.-V. Pérard de Montreuil. À la différence des précédents, ils ne prenaient pas « la place d'Angoulême pour centre, mais se [limitaient] à l'aménagement d'un petit quart Sud-Est de la couture extérieure, entre les rues de la Folie Méricourt, d'Angoulême, de Malte et du Mesnilmontant (ou Chapus) ». Le premier, non daté mais signé de François-Jacques Delannoy (architecte du Grenier de Réserves et de la galerie Vivienne) et Baptiste Blondel, dessinait deux halles au charbon, d'inégales importances, séparées par la rue du Grand Prieuré. Le second présentait une place d'Angoulême, telle qu'elle avait été pressentie en 1777. Huit rues devaient desservir une place octogonale, plantée de quatre rangées d'arbres et quatre théâtres étaient disposés à ses extrémités. En son centre, un Vauxhall circulaire avait été construit.

<sup>237</sup> Ibidem, p. 43. F.-V. Pérard de Montreuil avait construit quelques hôtels particuliers à la Chaussée d'Antin et rues d'Anjou, de Provence et des Petites Écuries.

<sup>238</sup> Ibidem, p. 44. Un dépôt d'immondices était aussi attesté à l'angle des rues de Ménilmontant et de la Folie Méricourt.

<sup>239</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., pp. 457-458. Voir ROBERT DE VAUGONDY Didier, Plan de la ville et des faubourgs de Paris, divisé en ses vingt quartiers, Paris, 1760, échelle 1/9400<sup>ème</sup>, B.N.F. (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40623728z>). Ce réservoir, situé au n° 110 de l'actuelle rue Amelot, témoignage de l'importance séculaire de l'Est parisien dans le réseau d'approvisionnement en eau de la capitale, a été démolie en 1811, lorsqu'a été mis en place un nouveau réseau d'égouts.

<sup>240</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 43. À partir de 1806, sur différents plans, la place a été représentée raccourcie.

<sup>241</sup> Ibid.

<sup>242</sup> FREDET Jacques, « Maison Caron de Beaumarchais, boulevard et porte Saint-Antoine, bâtie par Le Moyne Lejeune, architecte », in PINON Pierre (dir.), Paris, formes urbaines et architectures, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 1998, p. 67.

<sup>243</sup> PINON Pierre, « La maison Caron de Beaumarchais », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 34.

début de l'année 1789, où il ne manquait plus que la pose de la charpente<sup>244</sup>.

La configuration du terrain était particulière. Au sud, les limites de la parcelle îlot s'arrêtaient en bordure de la place de la porte Saint-Antoine (actuelle place de la Bastille) et au nord, à la hauteur de l'actuelle rue du Pas de la Mule. Le terrain était allongé, plus étroit au nord qu'au sud, et mesurait 243 mètres de long par 37 mètres de large<sup>245</sup> [36].

Au sud, en bordure de la place de la porte Saint-Antoine, s'élevait l'hôtel. Révélant la forme du terrain, il était composé d'un corps de logis principal : l'architecte avait tiré parti de la déclivité du terrain et de la réutilisation partielle des ouvrages de soutènement des remparts. Ce bâtiment, n'étant pas perpendiculaire au boulevard et à la rue Amelot, l'architecte a résolu cette irrégularité de la forme en créant une cour intérieure circulaire « bordée de colonnes portant des arcades, constituée par une aile en hémicycle et par un portique ajouré côté jardin »<sup>246</sup>. L'articulation entre cette cour et le corps de logis s'effectuait par des cages d'escaliers circulaires<sup>247</sup>. « Côté de la place de la porte Saint-Antoine, l'architecte réutilisait partiellement la structure d'un édifice préexistant et il y aménageait la partie locative [indépendante de l'hôtel] : boutiques et logements attenants dans les niveaux bas, appartements locatifs au-dessus, avec entrée par une cour particulière rue Amelot. Côté boulevard, avec ses alignements d'arbres en allées et contre-allées, et au voisinage de la place, se trouvait l'accès principal »<sup>248</sup>. Sur la rue Amelot, une entrée secondaire était disposée pour les remises, les écuries et les communs.

Les jardins avaient été conçus et dessinés par l'architecte François-Joseph Bélanger. Suspendus et encaissés, formant entre les murailles une vallée artificielle, ces jardins étaient de type « anglo chinois »<sup>249</sup>.

L'hôtel annonçait le jardin et inversement le jardin pénétrait dans le bâti par la cour portique<sup>250</sup>. Cette dernière opérait la fusion de l'ensemble de l'hôtel et du jardin par sa forme cylindrique, sa taille et sa position centrale<sup>251</sup>. L'ensemble formait donc une sorte de continuum de l'espace [37].

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, les projets d'ouverture d'un canal contournant Paris et de remaniements de la place de la Bastille allaient condamner la maison de P.-A. Caron de Beaumarchais, même si, au gré des projets, les architectes et les ingénieurs hésitaient sur le destin de cette construction<sup>252</sup>.

L'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais a donc été remarquable de par son implantation dans un ancien fossé de la ville, de par son architecture et son caractère mixte (habitation et commerce).

---

<sup>244</sup> Ibidem, pp. 34-35.

<sup>245</sup> FREDET Jacques, « Maison Caron de Beaumarchais, boulevard et porte Saint-Antoine, bâtie par Le Moyne Lejeune, architecte », op. cit., p. 67.

<sup>246</sup> PINON Pierre, « La maison Caron de Beaumarchais », op. cit., p. 35.

<sup>247</sup> Ibidem.

<sup>248</sup> FREDET Jacques, op. cit., p. 68.

<sup>249</sup> PINON Pierre, op. cit., p. 35.

<sup>250</sup> FREDET Jacques, op. cit., p. 72.

<sup>251</sup> Ibidem, p. 73. La cour d'honneur, entre corps de bâti principal et jardin, devenait en quelque sorte l'extrémité prolongée du jardin. Inversement, les corps de bâtiments se prolongeaient latéralement en terrasses hautes.

<sup>252</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.2.1.1. La disparition de constructions existantes.



36- Plan de situation de l'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais, 1816.

MAIRE N.-M., Plan de la ville de Paris, dédié et présenté au Roi, Paris, 1816, échelle 1/9677<sup>ème</sup>, B.H.V.P., A 405, Extrait.  
Publié dans l'ouvrage de PINON Pierre (dir.), Paris, formes urbaines et architectures, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 1998, p. 68.  
Cliché B.H.V.P.



37- Plan de l'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais et vues des jardins, 1795.

Anonyme, Plan du jardin et de la maison du citoyen Caron de Beaumarchais près de la Bastille à Paris (Vue du petit temple de Bacchus - Vue du côté de la Maison), Paris, 1795, B.N.F. GeD 1620 (Res) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40729683f>).  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 35.  
Cliché B.N.F.



### c. Les équipements et les activités

Avant l'arrivée du canal Saint-Martin, les équipements étaient peu nombreux, excepté le couvent des Récollets, jouant un rôle social, et l'hôpital Saint-Louis.

#### Le couvent des Récollets

Le 14 décembre 1603, des cordeliers réformés de l'ordre de Saint-François, l'ordre des Récollets, du couvent de Montargis, s'installaient à Paris, dans une propriété du faubourg Saint-Martin, en face de l'église Saint-Laurent<sup>253</sup>. En 1606, Henri IV leur accordait un terrain, de 9 arpents, contigu au premier, et les autorisait à amener une dérivation, de 195 litres par jour, de l'eau qui provenait du canal qui passait devant leur propriété<sup>254</sup>. Le 30 août 1614, la première pierre d'une chapelle dédiée à « l'Annonciation de la Sainte-Vierge » était posée par Marie de Médicis<sup>255</sup>. Ensuite, tout en conservant le caractère de pauvreté, propre à cette congrégation, le couvent s'était agrandi grâce à des donations de bienfaiteurs ; la première pierre du cloître était posée le 1<sup>er</sup> mai 1619 par l'archidiacre de Cluny.

Le couvent, qui allait s'agrandir principalement avant 1730, faisant l'objet de travaux de modifications et d'ajouts divers, était simplement composé d'« une chapelle orientée à nef unique, surmontée d'un clocheton pointu et chevet plat percé d'une grande fenêtre, aile au retour du chevet au Nord avec un premier étage et toit à deux pentes »<sup>256</sup>. Du côté du faubourg, au nord de la chapelle, des bâtiments de même nature entouraient le cloître.

À la Révolution, comme tous les autres établissements religieux, les Récollets ont été réquisitionnés pour y loger la commune du district. Les lieux claustraux ont alors été transformés en caserne pour grenadiers de la garde nationale ; les moines s'installaient dans l'aile de l'apothicairerie. Le 10 juin 1790, un décret a mis la totalité du couvent à la disposition de la municipalité, pour y établir un atelier de charité, destiné à la filature du chanvre, afin de venir en aide aux femmes et enfants sans ressources<sup>257</sup>. Mais en décembre, il ferma et les treize moines restants furent expulsés<sup>258</sup>. L'ensemble a été ensuite affecté à un hospice de vieillards, dont la vocation a été définitivement entérinée par un décret, le 17 juillet 1794, réunissant aux Récollets, l'ancien hospice du Saint-Nom-de-Jésus, fondé par Saint-Vincent-de-Paul en 1653, situé à côté de la foire Saint-Laurent. En 1802, auparavant destiné aux deux sexes, l'hospice prenait le nom d'hospice des incurables hommes<sup>259</sup>.

---

<sup>253</sup> ETIENNE Pascal, « Le couvent des Récollets », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 57. L'ordre des Récollets était né en 1531 de l'une des multiples réformes de l'ordre de Saint-François. D'abord en Italie, la congrégation s'était implantée en France, à Nevers, en 1592, puis à Montargis en 1597. Le rôle des Récollets était de former des aumôniers. Desservants de la chapelle de l'hôpital Saint-Louis et soignants bénévoles aux côtés des humbles, ils ont joué un rôle prépondérant dans ces faubourgs ruraux et peuplés du Nord et de l'Est de Paris.

<sup>254</sup> Ibidem, p. 58. Ce canal était l'une des conduites des sources captées, dès le Moyen Âge, sur les hauteurs de Belleville et de Ménilmontant afin d'alimenter la ville et les établissements religieux.

<sup>255</sup> Ibidem. Au début du XVII<sup>ème</sup>, un cimetière était réalisé au niveau de l'actuel n° 160 de la rue du Faubourg Saint-Martin.

<sup>256</sup> Ibid.

<sup>257</sup> Ibid. Après quelques aménagements sommaires, effectués par Bernard Poyet, architecte du Roi et contrôleur des Bâtiments de la Ville, l'atelier a commencé à fonctionner en août 1790.

<sup>258</sup> Ibid., p. 60.

<sup>259</sup> Ibid., p. 61.

## L'hôpital Saint-Louis

En raison d'épidémies de peste ayant ravagé Paris en 1605 et 1606, Henri IV décidait, par un édit daté du 19 mai 1607, de doubler l'Hôtel Dieu par un second hôpital. Envisageant le développement et la modernisation de la capitale à partir d'un réseau en étoile, convergeant vers le centre, il a alors implanté ce nouvel équipement, hors de la ville, entre les portes du Temple et Saint-Martin, sur les hauteurs de Belleville, afin de répondre « à des exigences sanitaires qui, [correspondaient] à une logique urbaine [...] »<sup>260</sup>. Ce terrain isolé, qui permettait de constituer un sanitat empêchant la contagion de la ville, posait cependant quelques problèmes d'accessibilité : « la route vers Saint-Louis [devait]-elle être une voie sans issue, uniquement affectée au transport des malades, ou comme toute voie de communication, ouverte à tous les trafics et mouvements de population ? »<sup>261</sup>. Laissant de côté les exigences sanitaires, les raisons économiques et religieuses ont plaidé pour la seconde solution, établissant l'entrée perpendiculairement au chemin de Belleville.

La construction de l'hôpital Saint-Louis, destiné aux pestiférés puis aux patients atteints de maladies contagieuses, a été à la charge et sous l'administration de l'Hôtel Dieu<sup>262</sup>. En juillet 1607, la première pierre était posée et les travaux, dirigés par Claude Vellefaux, d'après les plans dessinés par Claude Chastillon, se terminaient quatre ans plus tard. Ce nouvel établissement, entourant une cour, était composé de quatre bâtiments de 120 mètres de long, élevés d'un rez-de-chaussée voûté et d'un étage, dont les milieux et les extrémités étaient ponctués d'avant-corps plus élevés. Ils étaient entourés de doubles cours, de doubles jardins et d'une double enceinte, empêchant toute communication avec l'extérieur<sup>263</sup>. Les logements du personnel et des religieuses étaient construits symétriquement autour du premier mur d'enceinte et les cuisines, les offices et les boulangeries étaient disposés autour du second<sup>264</sup>.

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, avec la croissance de la ville et l'affaiblissement des épidémies, le mode de fonctionnement a été transformé, reportant l'entrée de l'hôpital, avec accès frontal, sur la façade donnant sur la ville<sup>265</sup>. Une rue, qui doublait l'ancienne voie de circulation entre le faubourg et l'agglomération, a alors été créée. En effet, la ville se densifiant, de nouveaux axes et réseaux de dessertes locales devaient être ouverts, afin de permettre la circulation de la périphérie vers le centre, mais aussi de faubourgs à faubourgs<sup>266</sup> [38-39].

## Les autres établissements

Les autres équipements et activités, qui étaient présents sur le territoire, entre la rotonde de La Villette et le bassin de l'Arsenal, avant l'arrivée du canal Saint-Martin, étaient divers : cimetières, marchés, salles de

---

<sup>260</sup> SAINTE-FARE GARNOT Nicolas, « L'hôpital Saint-Louis et l'arrivée du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 55.

<sup>261</sup> Ibidem.

<sup>262</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 452. L'Hôtel Dieu a perçu en échange, pendant une quinzaine d'années, une somme sur la quantité de sel vendu à Paris.

<sup>263</sup> Ibidem. Une partie des eaux de Belleville ont alimenté l'hôpital.

<sup>264</sup> Ibid.

<sup>265</sup> SAINTE-FARE GARNOT Nicolas, « L'hôpital Saint-Louis et l'arrivée du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 55.

<sup>266</sup> Ibidem, p. 56. Mais dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, lorsque le canal Saint-Martin sera construit, les préfets successifs de Paris élaboreront des projets, afin de structurer l'îlot de l'hôpital, qui apparaissait comme un obstacle difficile à contourner. Mais ils ne parviendront jamais à une solution idéale. L'hôpital restera alors dans son état d'origine, faisant seulement l'objet de quelques constructions et améliorations.



38- Vue de l'hôpital Saint-Louis, 1620.  
MERIAN M., Paris en 1620, Gravure du XIX<sup>ème</sup> siècle, P.P., Collection H. Roger-Viollet 43427-9.  
Cliché P.P.



39- Couvent des Récollets et l'hôpital Saint-Louis, vers 1775.  
VERNIQUET E., Atlas général de la Ville de Paris, Paris, 1774-1779, échelle 1/1700<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Gr 40AT6, Extrait.  
Cliché S. Guével.

spectacles, casernes, hôpitaux, hospices, couvents, industries diverses...

En 1762, était construit un cimetière pour protestants étrangers à l'angle des actuelles rues des Écluses Saint-Martin et de la Grange aux Belles, en remplacement du gibet de Montfaucon, qui avait cessé d'être utilisé vers 1627, par mesure de salubrité imposée par l'arrivée de l'hôpital Saint-Louis<sup>267</sup>. De plus, à la même date, un marché était construit entre les rues du Faubourg Saint-Denis et Saint-Martin (sur l'actuelle gare de l'Est), à l'emplacement de la foire Saint-Laurent, installée en 1663, qui avait fermé pour cause d'atteinte aux mœurs et en raison du développement important des boulevards. Enfin, dans la rue Samson, appelée ensuite rue de la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux), ouverte en 1782, s'installaient un diorama et en 1785, le nouveau Wauxhall d'Été, construit par les architectes Mellan et Moench. Lieu de plaisirs, de spectacles, de fêtes et de jeux, il remplaçait celui situé à l'angle du boulevard Saint-Martin et de la rue de Lancry, qui avait disparu en 1777 lors du percement de cette dernière<sup>268</sup>. En 1802, était réalisée une caserne de garde française, rue du Faubourg du Temple, entre les rues de la Folie Méricourt et Saint-Maur, au niveau de l'actuelle rue des Goncourt<sup>269</sup> ; une autre était construite, en 1787, sur une partie du terrain du couvent des Annonciades du Saint-Esprit<sup>270</sup>.

Au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le faubourg Saint-Antoine, déjà important sous Charles V et dont le noyau était l'abbaye Saint-Antoine des Champs, connaissait un développement économique, grâce à l'essor de l'industrie du bois, lancée par Louis XI<sup>271</sup>. Toutes les industries y ont été pratiquées. « Aussi ce faubourg était-il renommé dès le début du XVIII<sup>ème</sup> siècle par la prodigieuse quantité d'ouvriers en tous genres qui y étaient établis, menuisiers, ébénistes, chaudronniers, par ses importantes manufactures de glaces, de faïence, de porcelaine, de velours frappé, d'étain et de cuir, et plus tard, parcelles de papiers peints et de coton »<sup>272</sup>. Par exemple, en 1802, Richard et Lenoir installaient rue de Charonne, à l'emplacement du couvent de Notre-Dame de Bon Secours, couvent fermé en 1790 (au nos 95-97-99 rue de Charonne), la première filature de coton de France<sup>273</sup>.

Dans ce faubourg, en raison de la croissance de la population, de nombreux équipements s'étaient implantés : la caserne des Mousquetaires noirs<sup>274</sup> construite en 1707 au 28 rue de Charenton, à laquelle a succédé en 1780 l'institution des Quinze-Vingts, l'hospice des Enfants trouvés<sup>275</sup> construit en 1774, au 106-108 rue du Faubourg Saint-Antoine (emplacement de l'actuel square Trousseau) et treize couvents, dont celui

---

<sup>267</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 451.

<sup>268</sup> Voir le plan GIRARD Pierre-Simon, Plan général des abords du Marais, 1813, A.N. F/14/10125 III. De 1811 à 1824, au n° 32, la mairie de l'ex V<sup>ème</sup> arrondissement s'y installait.

<sup>269</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 44.

<sup>270</sup> Ibidem, p. 39. Le couvent des religieuses des Annonciades du Saint-Esprit se situait au sud de l'actuel emplacement de l'église Saint-Ambroise, qui sera construite par T. Ballu en 1863-1869.

<sup>271</sup> TEXIER Simon, op. cit., p. 39. L'exemption pour les artisans des réglementations corporatives, renouvelée au XVII<sup>ème</sup> siècle, a permis de favoriser le développement de l'industrie du meuble dans le faubourg Saint-Antoine.

<sup>272</sup> HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 461.

<sup>273</sup> Ibidem, p. 464. Cet établissement est devenu une école des Arts Industriels et du Commerce en 1832, un hospice en 1846 et a servi à un temple protestant en 1863.

<sup>274</sup> Ibid., p. 469.

<sup>275</sup> Ibid., p. 468.

des bénédictines de la Madeleine de Traisnel au 100 rue de Charenton, l'abbaye royale de Saint-Antoine des Champs située au n° 184 du faubourg, couvent de femmes, affecté à un hôpital en 1795 (actuel hôpital Saint-Antoine)<sup>276</sup> ou le couvent des Filles Anglaises de la Conception, situé aux n°s 40 à 60 rue de Charenton, installé en 1660 et vendu en 1800, après avoir servi de prison<sup>277</sup>. En 1781, un marché, réclamé par les religieuses de l'abbaye Saint-Antoine, était ouvert, avec le percement des rues Beccaria, de Cotte, d'Aligre, afin d'éviter les inconvénients liés à la présence de vendeurs sur la voie principale du faubourg<sup>278</sup>.

À partir de 1614, un chantier de bois flotté à brûler s'installait sur la contrescarpe, car l'île Louviers<sup>279</sup>, affectée à cet usage, ne suffisait plus aux besoins. Des dépôts de bois se sont établis alors le long du fleuve, au quai de la Rapée, et sur les terrains qui s'étendaient vers le faubourg Saint-Antoine.

## 1.2. LA CONSTRUCTION DES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN

### 1.2.1. LE SYSTÈME DES CANAUX PARISIENS ET LES PREMIERS TRAVAUX : UN CANAL DE JONCTION À BIEF DE PARTAGE

#### 1.2.1.1. Les décisions : une controverse technique quant aux caractéristiques des canaux

- a. Le choix d'un canal afin de résoudre les problèmes de navigation et d'alimentation en eau de la capitale

Dès la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, l'accroissement du trafic fluvial, réalisé de pair avec l'intensification des échanges économiques, rendait nécessaire le « franchissement du verrou parisien »<sup>280</sup>. Les voies navigables traditionnelles de la Seine et de la Marne étaient en effet trop chargées. De nouvelles devaient être créées, dans la continuité des projets esquissés au cours du XVIII<sup>ème</sup> siècle, qui menaient directement de l'Arsenal à la mer sans retourner dans la vallée de la Seine<sup>281</sup>, afin de réaliser et de développer de nouveaux échanges pour le commerce.

Le développement sensible de la population parisienne et corrélativement de ses besoins en eau potable, en ravitaillement et en matières premières, et les débuts de l'industrialisation avec le développement des machines à vapeur, nécessitaient des solutions. L'eau constituait, depuis plusieurs siècles, un problème crucial à Paris. Non seulement elle était de qualité médiocre, mais elle coûtait cher aux Parisiens et était

---

<sup>276</sup> Ibid.

<sup>277</sup> Ibid., p. 470.

<sup>278</sup> Ibid. Le marché a été établi sur des terrains que l'abbesse de Saint-Antoine avait mis, en 1776, à la disposition de la population. En 1843, l'architecte de la Ville, Marc Gabriel, a reconstruit le marché, appelé d'Aligre.

<sup>279</sup> GARRETA Jean-Claude, op. cit., p. 32. Le boulevard Morland, qui était un ancien bras de la Seine jusqu'en 1843, délimitait l'île Louviers au Nord et à l'Est. L'extrémité de la rue des Fossés Saint-Antoine ou de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) vers la Bastille se nommait au XVIII<sup>ème</sup> siècle rue Saint-Nicolas. Sur cette rive se trouvaient la rue de la Rapée (actuelle rue de Bercy), la rue du Fumier, la rue des Marais (actuelle rue Lacuée).

<sup>280</sup> BEAUDOUIN François, Paris et la batellerie du XVII<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècles, op. cit., p. 18.

<sup>281</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 86.

distribuée en quantité insuffisante par les 56 fontaines qui ne coulaient qu'à certaines heures de la journée. Napoléon Bonaparte a alors jugé cette situation indigne d'une grande ville et a voulu améliorer la qualité, la distribution et donner de l'eau « le jour et la nuit, de manière à pourvoir non seulement aux services publics et aux besoins particuliers, mais encore à rafraîchir l'atmosphère et à laver les rues »<sup>282</sup> et « [...] qu'on cesse d'y vendre l'eau, et que chacun puisse en prendre autant qu'il en veut [...] »<sup>283</sup>.

Au départ, pour résoudre les problèmes d'alimentation, des moyens techniques comme les pompes à eau ou à feu ont été mis en concurrence avec le système d'un canal ou d'un aqueduc. Mais aux yeux de l'ingénieur L. Bruyère la persistance des « machines mues par l'eau, le vent, le feu ou les animaux, afin d'élever les eaux au-dessus de leur niveau naturel [était] un abus [auquel il fallait remédier]. [...] Les canaux, aqueducs et conduites [devaient] avoir la préférence sur tous les autres moyens [pour faire parvenir de l'eau dans les quartiers de la capitale] »<sup>284</sup>.

Mais, si le premier souci était un souci de salubrité, salubrité d'une eau consommable, de la rue lavée, l'accent était mis sur un fait essentiel : embellir Paris. En effet, un certain volume d'eau devait être consacré aux « objets d'utilité générale et d'embellissement »<sup>285</sup>. Le canal, gloire toute romaine à l'image qu'en donnait les Ponts et Chaussées sous le Consulat et l'Empire, devait donner à la capitale l'eau nécessaire pour la rendre digne de Rome : « [...] Comme il est reconnu que l'on ne peut pas procurer à une grande ville des monuments qui annoncent davantage sa magnificence que l'établissement de fontaines publiques fournissant une grande quantité d'eau, je pense que le Gouvernement ne manquera pas d'établir dans cette ville des fontaines jaillissantes qui formeront des gerbes, de grandes nappes d'eau, et des cascades dans le genre de celles de Rome »<sup>286</sup>.

Il fallait donc nécessairement mettre en œuvre une politique urbaine fondée sur de grands projets, étroitement liée à une véritable politique édilitaire pour satisfaire aux besoins d'une ville qui ne cessait de s'étendre.

#### b. Le canal de dérivation de la rivière d'Ourcq et le système des canaux parisiens

« Nous n'avons que trop agi comme les Romains qui, avant les beaux jours de la république et des empereurs, avoient été trop tourmentés par les guerres pour songer à faire de grands établissements publics de chemins, de canaux et de grandes fontaines. Heureusement nous nous trouvons à-peu-près dans le même cas où se trouva Auguste après avoir donné la paix à son vaste empire. Aussi depuis la paix générale

---

<sup>282</sup> GIRARD Pierre-Simon, *Recherches sur les eaux publiques de Paris, les distributions successives qui en ont été faites et les divers projets qui ont été proposés pour en augmenter le volume*, Paris, Imprimerie Impériale, 1812, p. 290, B.N.F. 4Z Le Senne 1143 (1) Extrait du décret impérial (Titre I<sup>er</sup>, art. 1<sup>er</sup>) qui ordonne l'exécution de quinze nouvelles fontaines, daté de 1806.

<sup>283</sup> Correspondance de Napoléon I<sup>er</sup> publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III, Paris, Imprimerie Impériale, 1858-1869, Tome XII, p. 323, B.N.F.

<sup>284</sup> BRUYÈRE Louis, *Rapport du 9 Floréal an X sur les moyens de fournir l'eau nécessaire à la Ville de Paris, et particulièrement sur la dérivation des rivières d'Ourcq, de la Beuvronne, de l'Yvette, de la Bièvre et autres*, op. cit., pp. 4-5.

<sup>285</sup> *Ibidem*, p. 13.

<sup>286</sup> GAUTHEY Émiland-Marie, *Projet de dérivation jusqu'à Paris des rivières d'Ourcq, Théroutte et Beuvronne d'une part, et des rivières d'Essonne, Juine, Orge, Yvette et Bièvre de l'autre*, Paris, H.-L. Perronneau, an XI (1803), pp. 6-7, A.N. F/14/7012. Cité aussi par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 29.

donnée par la France à l'Europe, voyons-nous commencer les plus grands travaux en canaux, et en chemins à travers les plus hautes montagnes [...] »<sup>287</sup>.

Après la Révolution, en 1802, les Ponts et Chaussées lançaient une campagne de grands travaux à travers la France, poursuivant le percement de canaux. Bonaparte allait ajouter 200 kilomètres aux 1 000 kilomètres du réseau de voies navigables déjà existant. Avec les constructions de fortifications et les aménagements des ports, l'ouverture de canaux constituait l'un des grands chantiers de l'âge préindustriel. Ainsi, les projets envisagés par le siècle des Lumières, ébauchés puis abandonnés, ont été repris par l'Empereur et le vieux projet de dérivation de la rivière d'Ourcq allait enfin aboutir. Les contemporains jugeaient alors que « jamais il n'y eut d'époque plus favorable pour l'exécution de ce canal »<sup>288</sup> garante de paix sociale.

Bonaparte, pour se faire une idée précise du problème d'un canal alimentant Paris, s'est rendu à Mareuil-sur-Ourcq entre le 28 février et le 1<sup>er</sup> mars 1802<sup>289</sup>. Souhaitant pallier le manque d'eau chronique de la capitale, il a alors choisi de dériver le cours de la rivière Ourcq par un canal jusqu'à un bassin près de La Villette, afin d'alimenter les fontaines et d'apporter aux Parisiens l'eau qui leur était nécessaire.

Sous le Consulat, le 29 floréal an X (19 mai 1802), le Corps Législatif, sur un rapport de E. Crétet, directeur des Ponts et Chaussées, reprenant et s'inscrivant dans le large éventail des projets proposés au XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles, votait un décret et promulguait par une loi l'ouverture de canaux à Paris, qui allaient contribuer à la prospérité, au développement commercial et à l'aménagement de la capitale. Bonaparte prenait donc cette décision, conseillé par N. Frochot, préfet de la Seine, et incité par J.-A. Chaptal, ministre de l'Intérieur, qui lui avait présenté le projet comme l'une des priorités pour développer l'équipement de la capitale. Pierre-Simon Girard (1765-1836)<sup>290</sup>, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ancien membre de l'expédition d'Égypte, qui avait retrouvé la France le 13 novembre 1801<sup>291</sup>, était chargé du dossier.

Ainsi, sur décision consulaire et après de nouvelles études, l'ouverture du canal de dérivation de la rivière Ourcq a été approuvée quoi qu'il en fut de son tracé et de ses dimensions, essayant de résoudre avec une plus grande acuité le problème qui se posait sur la rive droite, la plus densément peuplée et la plus défavorisée. Une loi précédait l'élaboration d'un projet affiné et l'ambiguïté du texte rendait possible toutes les interprétations.

« Au nom du Peuple Français, Bonaparte, premier Consul de la République, proclame loi de la République le décret suivant, rendu par le Corps législatif le 29 Floréal an X, conformément à la proposition faite par le Gouvernement le 27 du même mois, communiquée au Tribunat le même jour :

---

<sup>287</sup> Ibidem, p. 3.

<sup>288</sup> BERTHELOMET, Précis historique des canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Maur, à Paris [...], Paris, Impr. H. Tilliard, 1802, p. 4, A.S.C.V.P.

<sup>289</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 104.

<sup>290</sup> JOUDIOU Gabrielle, « Du Nil à la Seine, Pierre-Simon Girard », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 90. Né à Caen en 1765, Pierre-Simon Girard est entré à l'École nationale des Ponts et Chaussées en 1784 et a été reçu ingénieur en 1789. Il a ensuite écrit, par exemple, Le traité analytique sur la résistance des solides en 1798. Ainsi connu pour divers travaux, il a été appelé à participer à l'expédition d'Égypte et allait consacrer sa vie, durant le Premier Empire, au canal de l'Ourcq. Voir cet article résumant l'histoire et le parcours de Pierre-Simon Girard.

<sup>291</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 97. Pierre-Simon Girard a été sous-directeur des Ponts et Chaussées de l'expédition de Napoléon Bonaparte. Il a fait partie de l'Institut créé au Caire, rédigeant de nombreux mémoires.

Article premier - Il sera ouvert un canal de dérivation de la rivière d'Ourcq ; elle sera amenée à Paris à un bassin près de La Villette.

Article 2 - Il sera établi une dérivation qui partira de la Seine au-dessous du bastion de l'Arsenal, se rendra dans les bassins de partage de La Villette et continuera par Saint-Denis, la vallée de Montmorency, et aboutira à la rivière d'Oise près de Pontoise.

Article 3 - Les terrains appartenant à des particuliers et nécessaires à la construction seront acquis de gré à gré ou à dire d'expert »<sup>292</sup> [40].

Ce projet, appelé initialement canal de Pontoise, de l'Oise à la Seine, prévoyait non seulement la coupure du premier méandre du fleuve, mais aussi du second par un canal à bief de partage empruntant la vallée de Montmorency [41]. Ce dernier n'a pas été réalisé pour diverses raisons, mais principalement à cause des insuffisances de crédits après la chute de l'Empire, de la canalisation de l'Oise à un gabarit plus important et du problème d'adduction d'eau dans le bief de partage<sup>293</sup>. Il a été convenu à la Restauration, que seule la coupure du premier méandre serait réalisée par l'ensemble formé par le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Martin et le canal Saint-Denis ; ce dernier s'arrêtait à la hauteur du fort de la Briche à Saint-Denis au lieu de couper une nouvelle fois la boucle de la Seine pour rejoindre Conflans-Sainte-Honorine, comme il avait été envisagé initialement [42-(1-2)]. De plus, il convient de rappeler que le canal de l'Ourcq, qui trouvait son origine dans le département de l'Aisne, a été imaginé pour se raccorder ultérieurement au réseau national des voies navigables du Nord de la France par Saint-Quentin<sup>294</sup>.

Le 25 thermidor an X (13 août 1802), un arrêté du Premier Consul précisait la date d'ouverture des travaux. En effet, la réalisation de l'ouvrage devait commencer le 1<sup>er</sup> vendémiaire an XI (23 septembre 1802) et en l'an XIII, les eaux de l'Ourcq devaient arriver à La Villette, sans que le projet général, les caractéristiques, les détails et les devis aient été décidés et arrêtés. Par un arrêté du 26 mai 1803<sup>295</sup>, les travaux devaient être financés par des crédits venant du budget de l'État et par une taxe complémentaire, prélevée sur les produits ou les revenus de l'octroi, à savoir un droit additionnel de 1,20 francs par hectolitre de vin et de spiritueux entrant à Paris<sup>296</sup>. Ainsi, le budget du département de la Seine était divisé en trois parties : le budget ordinaire soumis au Conseil général des Ponts et Chaussées, le budget extraordinaire dont les recettes de l'octroi et le budget de l'Ourcq.

---

<sup>292</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., p. 11, A.S.C.V.P.

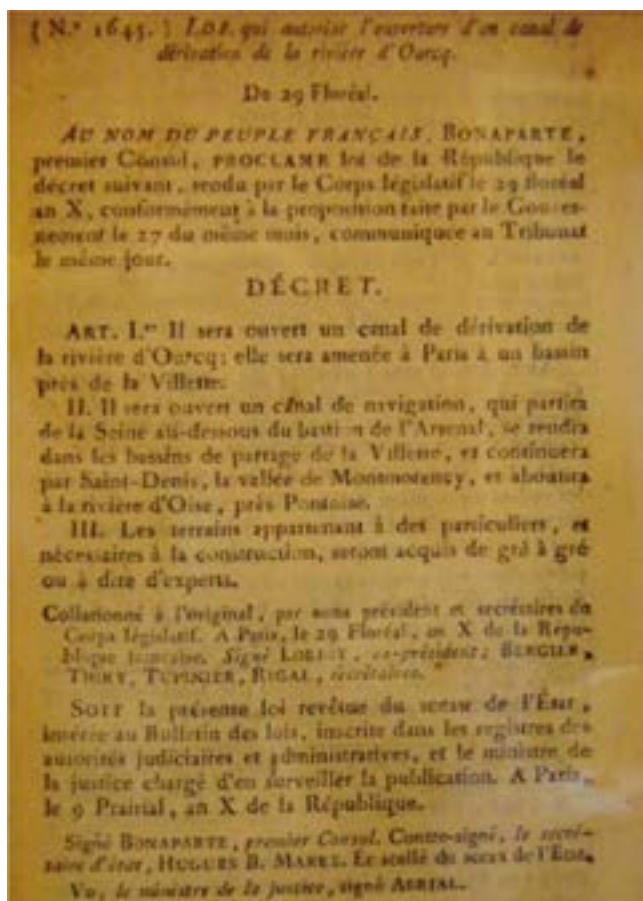
<sup>293</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Création des canaux Saint-Denis et Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 105. GAYDA Marc, op. cit., p. 34. Il était impossible de trouver en effet des rivières dont le débit aurait permis de maintenir une alimentation en eau de cette dérivation. Il aurait fallu prélever de l'eau en Seine à La Briche, au moyen d'une usine élévatrice, ce qui aurait encore augmenté le budget des travaux.

<sup>294</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 27.

<sup>295</sup> GAILLARD Marc, « Le château d'eau de Paris », in JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, op. cit., p. 46.

<sup>296</sup> GAYDA Marc, op. cit., pp. 28-29. PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 98. Les dépenses du canal étaient donc financées par une taxe spéciale et étaient inscrites sur le budget de la Direction générale des Ponts et Chaussées. Les frais ont été ensuite supportés par la Ville.





40- Décret du 29 floréal an X portant création des trois canaux, 19 mai 1802.  
Fac-Similé, Archives du Service des canaux de la Ville de Paris (A.S.C.V.P.).  
Cliché A.S.C.V.P.



41- Carte géographique du canal de l'Ourcq, depuis Mareuil et Lisy jusqu'à Paris, 1812.  
HOUARD DEVERT, B.-A., Plan de Paris, nouveau, réduit géométriquement, s'étendant au-delà de ses limites fixées depuis le règne de Napoléon I<sup>er</sup> [...], Paris, Demoraine et Debray, 1812, B.N.F., 4Z Le Senne 2795 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32258198s>), Extrait.  
Cliché B.N.F.  
Ce plan représente le tracé du canal de l'Ourcq, initialement prévu, devant rejoindre Conflans-Sainte-Honorine et Pontoise.



42-1- Plan de Paris et Plan de la banlieue de Paris avec un projet de six canaux, 1803.



42-2- Plan de Paris de Paris avec un projet de six canaux, 1803, Extrait.

42- Plan de Paris et Plan de la banlieue de Paris avec un projet de six canaux, 1803.

HOUARD DEVERT, B.-A., Plan de Paris, nouveau, réduit géométriquement, s'étendant au-delà de ses limites fixées depuis le règne de Napoléon I<sup>er</sup> [...], Paris, Demoraine et Debray, 1812, B.N.F., 4Z Le Senne 2795 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32258198s>), Extrait.

Cliché B.N.F.

« Plan de Paris où sont indiqués 5 nouveaux ponts + monuments publics commerciaux et plusieurs bassins pour ports et gares, 2 canaux de navigation qui se partagent chacun en deux parties ; plusieurs rues, places et autres objets utiles et nécessaires au commerce et à la salubrité de cette grande Ville. Le tout tel qu'il est plus amplement expliqué et détaillé aux articles mentionnés aux I<sup>er</sup>, II<sup>ème</sup> et III<sup>ème</sup> volumes du Recueil Polytechnique, an 1803 et année suivante, sous le règne de Napoléon I<sup>er</sup> ».

Ce plan indique un projet de canaux dans Paris. Le canal de l'Ourcq projeté, dessiné entre la route des Vertus (actuelle rue d'Aubervilliers) et celle de Flandre, formait un bassin rectangulaire. Il se prolongeait dans Paris pour former une gare d'eau circulaire entre les rues du Faubourg Saint-Denis et du Faubourg Saint-Martin. Il se divisait ensuite en deux branches. La première branche, vers l'Est, se jetait dans la Seine au niveau du bassin de l'Arsenal ; deux gares d'eau étaient projetées, l'une de forme carrée, entre les rues du Faubourg du Temple et de Ménilmontant, l'autre, de forme circulaire, sur la place de la Bastille. La seconde branche, vers l'Ouest, se jetait dans la Seine en aval des Tuileries, face au Gros Caillou ; deux gares d'eau étaient dessinées, l'une de forme carrée, au nord de la rue Saint-Lazare et à l'ouest de la rue de Clichy, l'autre, de forme circulaire, sur l'actuelle place Franklin D. Roosevelt.

Il en était de même pour le canal de l'Orge et de l'Yvette, projeté, qui se prolongeait dans Paris au niveau de l'actuelle place Denfert-Rochereau pour former une gare circulaire. Il se divisait ensuite deux branches, l'une vers l'Est et l'autre vers l'Ouest pour rejoindre la Seine. Ces deux dernières étaient chacune ponctuées d'une gare d'eau de forme carrée.

Les travaux ont été confiés au préfet du département de la Seine, chargé de l'administration générale de l'ouvrage, même pour la partie située hors du département, et aux ingénieurs des Ponts et Chaussées qui en dirigeraient l'exécution<sup>297</sup>. Sous la pression de Bonaparte, le 28 fructidor an X (15 septembre 1802), P.-S. Girard était nommé, par le préfet, directeur des Eaux de Paris et ingénieur en chef pour la direction technique des travaux entre Paris et Claye-Souilly. Mais, très rapidement, la conduite de l'opération a été source de tension entre les services de la Ville de Paris, dont relevait P.-S. Girard, et ceux de l'État, dont relevait le Conseil général des Ponts et Chaussées. Ce dernier, qui supervisait le travail de l'ensemble des ingénieurs du corps<sup>298</sup>, dont P.-S. Girard était issu et qui était traditionnellement en charge de ce type de travaux, n'a jamais pardonné à l'Empereur la nomination de cet ingénieur qui, sous les ordres du préfet, devait rendre compte de la situation tous les dix jours.

Effectivement, les échanges étaient vifs. L'ingénieur, soutenu par Bonaparte, s'affranchissait des contrôles et de la tutelle exercés par le Conseil général sur ses membres. Ce dernier soulignait même aux autorités la volonté de P.-S. Girard de ne pas se conformer aux avis des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées et stigmatisait ses refus de communiquer informations, rapports, devis et plans pour les soumettre à son approbation. Mais P.-S. Girard, sachant que c'était le Premier Consul personnellement qui prenait les décisions, convoquant au gré de ses besoins les techniciens et fonctionnaires qu'il jugeait compétents, ne voulait pas prendre parti dans ces querelles<sup>299</sup>.

### c. Canal ou aqueduc ?<sup>300</sup>

S'inspirant des projets de J.-P. Brullée, repris par L. Solages et Fr.-G. Bossu, P.-S. Girard entamait les travaux immédiatement, avant qu'un système définitif n'ait été fixé<sup>301</sup>. Pendant une période de trois ans, de violentes discussions ont eu lieu entre P.-S. Girard officiellement chargé du projet, É.-M. Gauthey, ingénieur des Ponts et Chaussées, membre de la Commission nommée pour suivre les travaux du canal et L. Bruyère, directeur des Travaux de Paris. « Ces débats [...] portaient sur le tracé du canal (en ligne droite mais en fosse ou en courbe et sans fosses ?), sur son alimentation (Ourcq seulement, ou Beuvronne, Théroutanne ?), sur ses caractéristiques [ses dimensions] (à petit gabarit -type anglais- ou à grand gabarit -type français- ?, navigable ou simple aqueduc ?) »<sup>302</sup>. Deux systèmes étaient donc préconisés : soit la construction d'une simple rigole d'adduction d'eau potable (aqueduc découvert conduisant l'eau par gravité), soit celle d'un canal de petite navigation permettant à l'avenir de relier Paris aux rivières et canaux du Nord et de l'Est de la France<sup>303</sup>.

---

<sup>297</sup> LÉRI Jean-Marc, op. cit., p. 311.

<sup>298</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 97. Les Ponts et Chaussées étaient organisés en un corps unique depuis le début du XVIII<sup>ème</sup> siècle et leur revenaient la conception et l'exécution des routes, ponts et canaux. Ils possédaient une instance de coordination et de contrôle technique, avec l'Assemblée des Ponts et Chaussées, rebaptisée Conseil général des Ponts et Chaussées en 1804.

<sup>299</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 26.

<sup>300</sup> Voir l'article de PICON Antoine, « Il canal de l'Ourcq. Una controversia tecnica », Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », op. cit., pp. 49-60.

<sup>301</sup> JOUDIOU Gabrielle, « Du Nil à la Seine, Pierre-Simon Girard », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 92.

<sup>302</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 105.

<sup>303</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 25.

Le 24 brumaire an XI (15 novembre 1802), P.-S. Girard était reçu à l'Assemblée des Ponts et Chaussées pour présenter son projet de dérivation de la rivière d'Ourcq et les plans d'une première section entre La Villette et Bondy. À la suite de son exposé, l'Assemblée nommait trois rapporteurs, P.-J. Besnard, G.-M. Riche de Prony et G. Le Père, pour examiner les pièces remises par l'ingénieur, sans que cette procédure puisse entraîner la suspension des travaux<sup>304</sup>. Le 8 nivôse an XI (29 décembre 1802), les experts rendaient un premier rapport, demandant quelques modifications au projet, et surtout des précisions sur la conduite ultérieure des travaux.

Lorsque l'ingénieur P.-S. Girard<sup>305</sup> a représenté, en 1803, à l'Assemblée des Ponts et Chaussées, son projet, pensé au départ comme simple rigole d'adduction d'eau potable et d'embellissement pour les fontaines publiques, les préoccupations de l'Administration étaient de déterminer le volume d'eau que ce futur canal pouvait amener au bassin de La Villette. Les discussions et les controverses concernaient alors principalement l'évaluation du mètre cube d'eau et non le tracé et les dimensions de ce canal [43-44-(1-2)].

Mais très rapidement, des querelles et des débats surgirent quant à savoir s'il était préférable d'établir un aqueduc ou un canal navigable. Le débat était alors concentré sur le problème suivant : « une eau utilisée par des navires pouvait-elle servir aussi à l'alimentation de la capitale ? »<sup>306</sup>. En effet, comme à cette époque on parlait déjà de pollution<sup>307</sup>, certains ingénieurs des Ponts et Chaussées s'interrogeaient sur la double fonction de ce canal, qui leur paraissait incompatible.

Le 22 nivôse an XI (12 janvier 1803), L. Bruyère, hostile à toute idée de navigation, préconisait la dérivation de la Beuvronne, plus haute que l'Ourcq, prise à Lizy-sur-Ourcq, par un aqueduc, opinion à laquelle se rangeaient de nombreux ingénieurs. Après avoir achevé un mémoire appelé Observations sur la dérivation de l'Ourcq, il reprenait alors les conclusions de son rapport du 9 floréal an X (29 avril 1802)<sup>308</sup>.

Mais, aux défenseurs de l'aqueduc en plein air, simple rigole d'adduction d'eau potable alimentant le canal de l'Arsenal à Saint-Denis, allaient s'opposer les partisans d'un canal de navigation, ouvert vers le réseau des voies navigables déjà existant.

En premier lieu, É.-M. Gauthey, spécialiste reconnu des canaux, intervenait devant la Commission pour proposer un projet de dérivation de l'Ourcq par un canal navigable de grande navigation. Cherchant à contrecarrer P.-S. Girard, car il ne s'était pas vu confier le projet, il dénonçait l'inexactitude des nivellements effectués par son rival et le prenait violemment à parti l'accusant d'avoir manqué gravement aux règles de l'art, en ne communiquant aucun document<sup>309</sup>.

En second lieu, parmi ces partisans, il y avait l'ingénieur P.-S. Girard lui-même qui, en dessinant un

---

<sup>304</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 98.

<sup>305</sup> PICON Antoine, « De l'hydrostatique à l'hydrodynamique, la théorie hydraulique au siècle des Lumières », in PINON Pierre (dir.), op. cit., p. 185. GIRARD Pierre-Simon, Rapport à l'Assemblée des Ponts et Chaussées sur le projet général du canal de l'Ourcq, Paris, Impr. de la République, an XII (1803).

<sup>306</sup> LÉRI Jean-Marc, op. cit., p. 311.

<sup>307</sup> Le mot "pollution" ne devait pas encore être utilisé comme aujourd'hui, mais le phénomène et ses effets étaient déjà dénoncés.

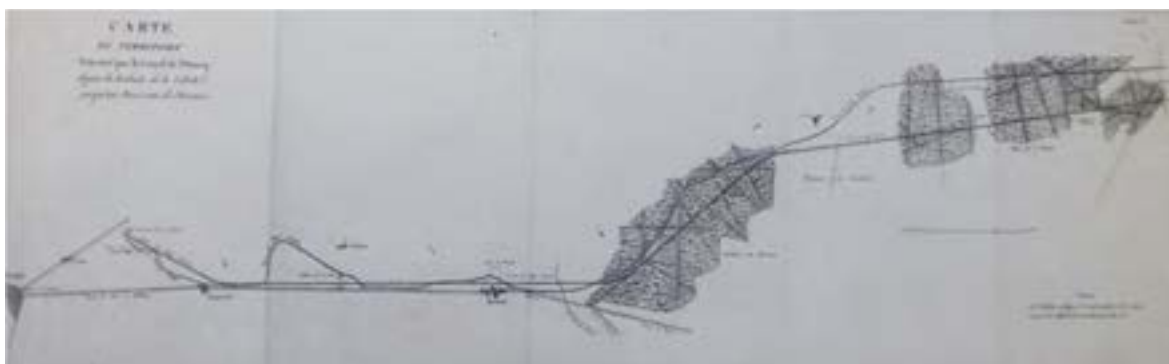
<sup>308</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 98. Voir BRUYÈRE Louis, Rapport du 9 Floréal an X sur les moyens de fournir l'eau nécessaire à la Ville de Paris, et particulièrement sur la dérivation des rivières d'Ourcq, de la Beuvronne, de l'Yvette, de la Bièvre et autres, op. cit., 48 p.

<sup>309</sup> Ibidem.

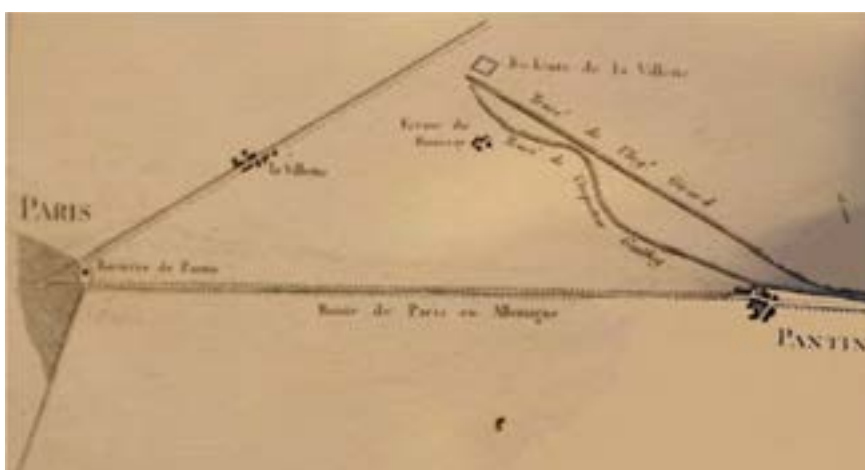


43- Plan du tracé du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard, 1803.

GIRARD P.-S., « Carte du territoire que doit traverser le canal de dérivation de la rivière d'Ourcq depuis le village de Mareuil jusqu'à Paris avec le tracé de ce canal », in GIRARD Pierre-Simon, Rapport à l'Assemblée des Ponts et Chaussées sur le projet général du canal de l'Ourcq, Paris, Impr. de la République, an XII (1803), A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.



44-1- Plan des tracés du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard et de É.-M. Gauthey, 1803.



44-2- Plan des tracés du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard et de É.-M. Gauthey, 1803, Extrait centré sur La Villette et Pantin.

44- Plan des tracés du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard et de É.-M. Gauthey, 1803.

GIRARD P.-S., « Carte du territoire traversé par le canal de l'Ourcq depuis la redoute de de La Villette jusqu'au ruisseau de l'Arneuse », in GIRARD Pierre-Simon, Rapport à l'Assemblée des Ponts et Chaussées sur le projet général du canal de l'Ourcq, Paris, Impr. de la République, an XII (1803), A.S.C.V.P.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 55.

Clichés J. Musy (44-1) et S. Guével (44-2).

La grande ligne droite du projet de P.-S. Girard contraste avec le tracé sinueux proposé par É.-M. Gauthey.

aqueduc, comme il le lui avait été commandé, entendait bien le rendre navigable. Sa position, résumée dans ses Notes sur la question de savoir s'il était avantageux de rendre le canal de l'Ourcq navigable depuis Mareuil jusqu'à Paris, se rapprochait de celle de É.-M. Gauthey<sup>310</sup>. Influencé par les réalisations anglaises de canaux à petits gabarits, dont les coûts de construction étaient économiques, il préconisait donc, contrairement à É.-M. Gauthey, un canal navigable à petite section<sup>311</sup>. Ce système de petite navigation semblait annoncer ce que serait l'attitude des ingénieurs sous la Restauration et la Monarchie de Juillet, cherchant à imiter l'Angleterre dans ses réalisations peu coûteuses et efficaces. Au canal plus traditionnel et monumental prévu par É.-M. Gauthey, s'opposait une vision plus souple de l'aménagement<sup>312</sup>.

Pendant toutes ces polémiques sur les caractéristiques techniques du canal, les travaux se poursuivaient. En mars 1803, les ingénieurs<sup>313</sup> étaient au centre des nouvelles institutions qui se mettaient en place pour aménager et gérer l'espace parisien. Bonaparte reconnaissait alors le trajet du canal jusqu'à Mareuil, où devait commencer la prise d'eau<sup>314</sup>. Mais, le 26 vendémiaire an XII (19 octobre 1803), le directeur général des Ponts et Chaussées décidait de recueillir l'avis de tous les membres du Conseil général des Ponts et Chaussées<sup>315</sup>. Il s'ensuivit une floraison de rapports et de mémoires se partageant entre les différentes solutions proposées, sur les caractéristiques de navigabilité, les capacités d'écoulement et le tracé, que devait présenter le canal de l'Ourcq. Ces débats et querelles se situaient encore dans les préoccupations de la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle<sup>316</sup>.

À côté des problèmes de programmation, des rivalités administratives et des perspectives économiques, le débat sur l'Ourcq concernait également la science de l'ingénieur, dont l'hydraulique constituait une branche maîtresse<sup>317</sup>. Dans les années 1803-1805, les principaux progrès de l'hydraulique ont été réalisés progressivement grâce aux études et recherches faites autour du canal de l'Ourcq.

É.-M. Gauthey, qui envisageait une assez grande section et la dérivation de plusieurs rivières comme la Thérouranne, proposait de concentrer les retenues dans la partie supérieure du canal projeté, pour laisser l'eau s'écouler librement aux environs de Paris. Suivant les formules de A. Chézy et P.-L.-G. du Buat, cette solution était réalisable puisque la vitesse du fluide était proportionnelle à la section.

P.-S. Girard, qui envisageait une petite section et la dérivation de l'Ourcq et de la Beuvronne, ne proposait aucune écluse dans la partie inférieure du canal. Cette solution, critiquée par É.-M. Gauthey, ralentissait le mouvement de l'eau, lui faisant perdre de sa pureté. Parallèlement, même si des mesures avaient été

---

<sup>310</sup> Voir l'ouvrage de GRABER Frédéric, *Paris a besoin d'eau : Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2009, 417 p.

<sup>311</sup> GAYDA Marc, *op. cit.*, p. 26.

<sup>312</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », *op. cit.*, p. 100.

<sup>313</sup> LEMOINE Bertrand, « Le Paris des ingénieurs », in LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), *Paris d'ingénieurs*, *op. cit.*, p. 17. Face au Conseil des Bâtiments Civils, qui examinait les projets de bâtiments publics, le service des Ponts et Chaussées, dirigé par F.-L. Becquey de Beaupré à partir de 1803, s'occupait des ouvrages d'art, de l'aménagement de la voirie. Un décret du 4 septembre 1807 rattachait le service des Eaux, des Égouts et de la Voirie de Paris au ministère de l'Intérieur.

<sup>314</sup> JOUDIQUO Gabrielle, « Du Nil à la Seine, Pierre-Simon Girard », *op. cit.*, p. 92.

<sup>315</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », *op. cit.*, p. 98.

<sup>316</sup> *Ibidem.*

<sup>317</sup> *Ibid.*, p. 100.

effectuées à plusieurs reprises sur le terrain, les avis des experts divergeaient sur la question de savoir si l'Ourcq possédait un débit suffisant pour alimenter un canal comportant peu de retenues. De plus, depuis la parution de la Dissertation sur la nature des eaux de la Seine [...] de A.-A. Parmentier<sup>318</sup>, rien n'était venu contredire l'idée selon laquelle « l'une des causes qui [concouraient] le plus efficacement à la pureté et à la salubrité des eaux courantes [était] leur vitesse », comme le rappelaient les commissaires chargés en l'an XII de l'examen du projet de P.-S. Girard<sup>319</sup>.

Cet ingénieur, qui appartenait à cette génération qui cherchait à faire coïncider calcul et expérience, proposait alors, pour répondre aux critiques dont il faisait l'objet, une nouvelle théorie. Dans son Essai sur le mouvement des eaux courantes, et la figure qu'il convient de donner aux canaux qui les contiennent<sup>320</sup>, rédigé en 1803 et publié l'année suivante, il reprenait le problème de l'écoulement à pente constante de A. Chézy et P.-L.-G. du Buat, en s'interrogeant, cette fois, sur la pente "naturelle" de cet écoulement. Utilisant l'hypothèse moléculaire de P.-S. de Laplace, il en venait à comparer l'écoulement d'un fluide au mouvement d'une chaîne glissant sur une surface<sup>321</sup>. Au terme de ses calculs, P.-S. Girard trouvait que la courbe correspondant à un régime uniforme était identique à l'arc de chaînette « et qu'en général il [convenait] de tracer en ligne droite les canaux artificiels destinés à recevoir des eaux courantes »<sup>322</sup>. Il donnait ainsi l'une des premières expressions du rapport entre la pente et la vitesse du fluide faisant intervenir le carré de cette dernière, afin de tenir compte des effets de surface<sup>323</sup>. « Le canal de l'Ourcq diffère essentiellement de tous les canaux qui ont été exécutés jusqu'à présent parce qu'il remplira en même temps les fonctions d'un aqueduc et celles d'un canal de navigation. Envisagé sous le premier point de vue, le canal de l'Ourcq doit amener les eaux salubres dans la capitale, et pour être telles, leur vitesse ne peut être moindre de 35 centimètres par seconde. Considéré comme navigable, le canal de l'Ourcq doit conserver sur toute sa longueur une hauteur d'eau constante sans le secours d'écluses ni d'aucun autre barrage »<sup>324</sup>.

L'application de ces différents résultats au projet de l'Ourcq lui permettait enfin de répondre aux objections, même si sa démarche semblait sujette à caution. Son Essai participait d'une stratégie de justification, qui semblait étrangère à toute approche scientifique rigoureuse<sup>325</sup>. Mais en dépit du scepticisme de É.-M. Gauthey, loin d'être convaincu, l'affaire de l'Ourcq faisait tout de même progresser la science de l'ingénieur. À ce moment-là, la controverse entre les ingénieurs se déplaçait des questions de tracé aux problèmes posés par l'innovation scientifique. Il marquait aussi une rupture entre deux générations, celle des

---

<sup>318</sup> PARMENTIER Antoine-Augustin, *Dissertation sur la nature des eaux de la Seine, avec quelques observations relatives aux propriétés physiques et économiques de l'eau en général*, Paris, Buisson, 1787, 176 p., B.N.F.

<sup>319</sup> Ibid.

<sup>320</sup> GIRARD Pierre-Simon, *Essai sur le mouvement des eaux courantes, et la figure qu'il convient de donner aux canaux qui les contiennent*, Paris, Imprimerie de la République, an XII, 1804, 60 p.

<sup>321</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 100. Dans son rapport à l'Assemblée des Ponts et Chaussées sur le projet général du canal de l'Ourcq, P.-S. Girard se référait aussi aux recherches de C.-A. Coulomb pour proposer une expression de la résistance exercée sur les corps immergés faisant intervenir la vitesse et son carré.

<sup>322</sup> Ibidem.

<sup>323</sup> Ibid., p. 101. Cet Essai a été repris par la suite par G.-M. Riche de Prony, spécialiste reconnu des problèmes d'hydraulique, dans ses *Recherches physico-mathématiques sur la théorie des eaux courantes* de 1804, également rédigées à l'occasion de la construction du canal de l'Ourcq, pour tenter d'en estimer le débit. RICHE DE PRONY Gaspard-Marie, *Recherches physico-mathématiques sur la théorie des eaux courantes*, Paris, Impr. Impériale, an XII (1804), 130 p.

<sup>324</sup> BERTHELOMET, *Précis historique des canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Maur*, à Paris [...], op. cit., p. 4.

<sup>325</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 100.

ingénieurs se réclamant d'un art perfectionné et celle qui savait désormais manipuler l'analyse mathématique, voyant dans la science un principe d'innovation qui transcendait les idées reçues.

Mais, le tracé et le profil en long du canal, liés au problème d'alimentation en eau, qui devaient être étudiés pour préserver la qualité des eaux de la rivière de l'Ourcq, étaient aussi sujets à débat. L. Bruyère, qui préconisait un aqueduc écrivait : « Si l'objet du canal [...] est plutôt d'amener des eaux à Paris potables et salubres que d'y établir une navigation, comme il est assez constant que les eaux courantes sont meilleures que les eaux dormantes [...] il paraît que l'on ne peut guère se dispenser de donner au canal une pente assez considérable qui ne doit cependant pas être assez grande pour forcer l'eau à couler sur peu d'épaisseur. [... De même] lorsqu'on a fait choix d'une eau pure, saine et qui doit être consacrée aux usages de la vie, il est si important pour la santé, l'agrément même de ceux pour qui elle est destinée, de conserver à cette eau ses qualités primitives que l'on ne saurait prendre trop de précautions pour la conduire jusqu'aux fontaines publiques »<sup>326</sup>. Mais P.-S. Girard, toujours sûr de l'appui de Bonaparte répondait : « Pour avoir de l'eau salubre, elle ne doit pas stagner [...] la pente du canal est d'autant plus grande que son développement est moindre »<sup>327</sup>. D'après lui, le canal permettait obligatoirement de supprimer les désagréments des eaux dormantes.

Les critiques et les griefs continuaient sur les investissements et le coût. « Le canal ne serait pas fait selon l'art, ni sous le rapport de l'économie [...]. Un trajet rectiligne entraîne trop de terrassements onéreux de déblais et de remblais »<sup>328</sup>. En effet, la solution proposée par L. Bruyère était économique et rentable. La construction d'un aqueduc réduisait au minimum les acquisitions foncières et le prix des ouvrages. Mais les ingénieurs P.-S. Girard et É.-M. Gauthey, défendant un canal navigable, argumentaient : « [...] ne néglige-t-on pas de la sorte une occasion de drainer vers Paris les produits de sa région, en abaissant le coût des transports et en stimulant ainsi la consommation ? »<sup>329</sup>. Mais, au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, la notion de rentabilité de l'investissement et de l'économie dans l'aménagement n'était pas maîtrisée. Il a fallu attendre les calculs d'amortissement, qui ont commencé à se généraliser à la veille de la Restauration, et les travaux de Jules Dupuit, pour que l'économie puisse fournir à l'ingénieur des outils quantitatifs fiables<sup>330</sup>.

L'aménagement du canal de l'Ourcq révélait une faiblesse des aménageurs français, portant leur attention exclusivement sur la terre, source de richesses, l'agriculture et le commerce, au détriment des réalités manufacturières. Évoquant le blé et le seigle des bords de Marne, ainsi que les productions maraîchères des environs de la capitale, la note sur la question de savoir s'il était avantageux de rendre le canal de l'Ourcq navigable était à cet égard révélatrice<sup>331</sup>. Même si à cette époque le territoire était peu industrialisé, l'entreprise du canal de l'Ourcq se voulait une mise en valeur de l'Est parisien dans son intégralité, la voie

---

<sup>326</sup> BRUYÈRE Louis, Rapport du 9 Floréal an X sur les moyens de fournir l'eau nécessaire à la Ville de Paris [...], op. cit., p. 8.

<sup>327</sup> Joudiou Gabrielle, op. cit., p. 92.

<sup>328</sup> Ibidem. É.-M. Gauthey pensait que le tracé en ligne droite du canal de P.-S. Girard était contraire aux règles traditionnelles de l'art.

<sup>329</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 99.

<sup>330</sup> Ibidem.

<sup>331</sup> Ibid.



d'eau "fécondant" toutes les terres qu'elle traversait<sup>332</sup>. Incertitude sur la rentabilité du canal, attention excessive portée aux problèmes fonciers et agricoles, ces éléments se retrouveront, par la suite, dans l'échec du plan L. Becquey de 1820, prévoyant l'achèvement du réseau des canaux français.

Le 17 mars 1805, selon P.-S. Girard, l'Empereur Napoléon I<sup>er</sup>, fidèle à sa méthode, a profité d'une chasse en forêt de Bondy pour inspecter les lieux et le chantier, et il aurait déclaré qu'en faisant un simple aqueduc, on se serait « mépris sur la grandeur de ses vues »<sup>333</sup>. Sur la remarque qu'un tel choix allait alourdir les travaux, Napoléon Bonaparte aurait répondu, lors d'un conseil d'administration restreint réuni dans son cabinet : « [...] c'est le temps qui manque pour tout. Au surplus, si nous n'en avons pas assez pour achever le canal de l'Ourcq, nos successeurs le continueraient ; ou, s'ils en abandonnaient l'exécution, c'est qu'ils n'en auraient pas compris l'utilité et qu'ils vaudraient moins que nous »<sup>334</sup>.

Il décidait alors de la double destinée de la voie d'eau, canal d'alimentation en eau et canal navigable, ouvrage de salubrité et instrument de prospérité. Le 8 mars, Napoléon I<sup>er</sup> tranchait en faveur des conceptions de P.-S. Girard<sup>335</sup> et au vu des relations qu'ils entretenaient depuis longtemps, il le confirmait dans ses fonctions, lui confiant l'intégralité de l'entreprise.

Cette décision allait donner au canal un relief économique au bénéfice de la batellerie et de la Ville de Paris, auquel le projet initial ne l'avait pas destiné. Le tracé et le profil, permettant le passage de bateaux de moyenne grandeur, entre Mareuil et La Villette, étudiés et défendus par P.-S. Girard, recevaient le soutien de la Chambre de commerce de Paris, favorable à l'idée d'une petite navigation. Le but était ainsi d'établir une voie navigable entre l'Ourcq et Paris (canal de l'Ourcq), et de former à La Villette un bassin alimentant deux voies navigables, aboutissant l'une vers le nord, à Saint-Denis (canal Saint-Denis) et l'autre vers le sud, au bassin de l'Arsenal (canal Saint-Martin) [45]. Canal de jonction à bief de partage de la Seine à la Seine, il évitait à la navigation les dangers, les difficultés et les lenteurs de la traversée dans Paris, et permettait aux batelleries d'amont, celles de la Marne, de la Haute Seine et de l'Yonne et, par conséquent, aux régions économiques correspondantes, de communiquer avec les batelleries et les régions d'aval de Paris, de la Basse Seine et d'Oise<sup>336</sup>. « Paris [...] est la capitale de l'Europe : ce ne sont pas des embellissements ordinaires qui la rendront digne de ce rang et de notre époque. Il faut que ses revenus soient enfin utilement employés et qu'on puisse y arriver par eau de tous les côtés. On ne bâtira jamais de magasins sur le quai du Louvre ; le commerce de la Seine doit être porté sur d'autres quartiers. Quand on aura rendu le canal de l'Ourcq navigable, on le prolongera jusqu'à celui de Saint-Quentin, qui sera achevé dans trois ans, et l'on

---

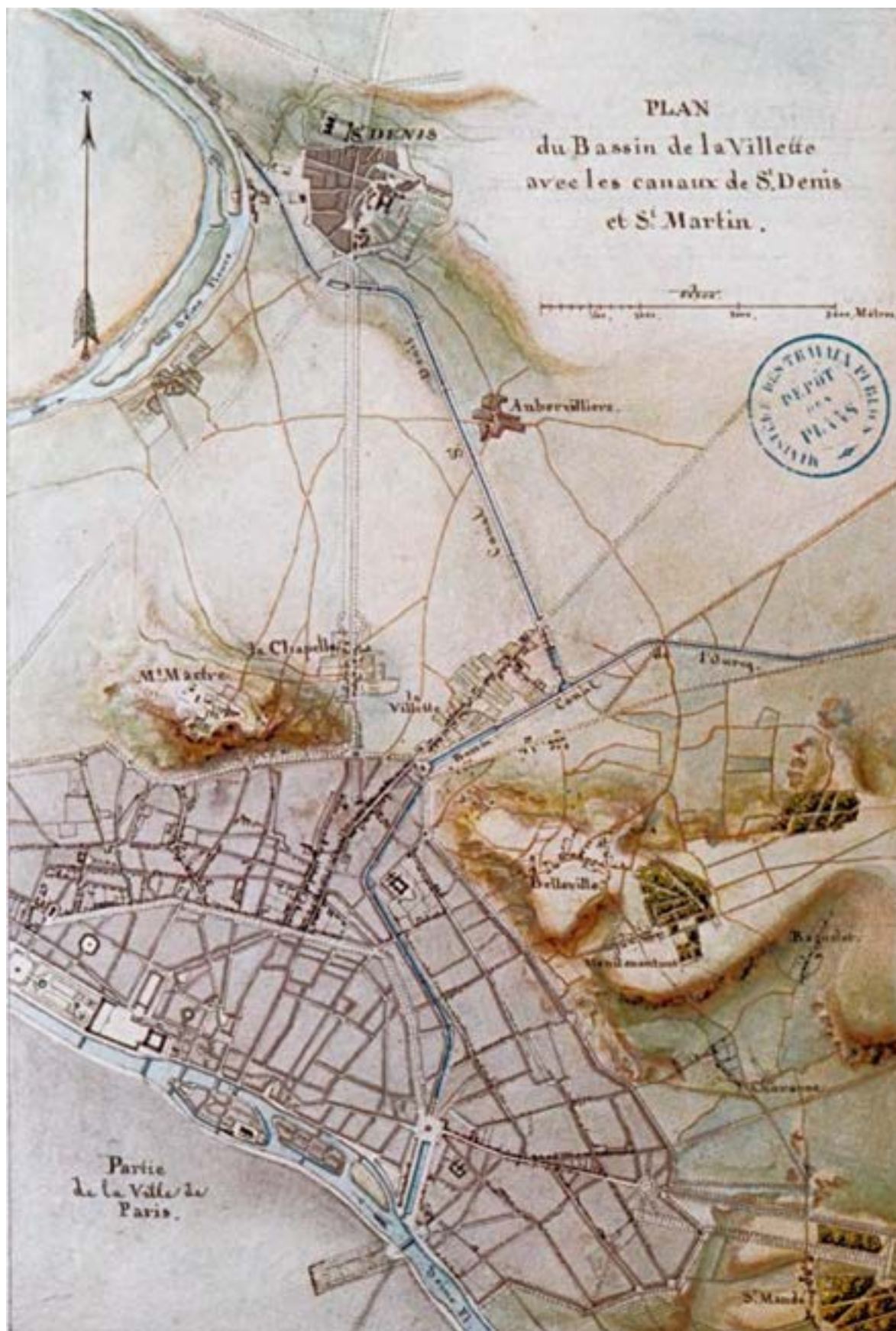
<sup>332</sup> Ibid. Voir l'article de KRIEGEL Anne, PINON Pierre, « L'achèvement des canaux sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », *Les annales des Ponts et Chaussées*, n° spécial 150<sup>ème</sup> anniversaire, n° 19, 3<sup>ème</sup> trimestre 1981, pp. 72-83.

<sup>333</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 105.

<sup>334</sup> Ibidem. PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 98. Voir FERRY Thomas-Claude-Joseph, *Bulletin des sciences géographiques, Économie publique, Voyages*, Paris, Treuttel et Würtz, 1831, Tome 26, p. 21.

<sup>335</sup> JOUDIOU Gabrielle, op. cit., p. 92. En 1807, P.-S. Girard, jouissant de la confiance de l'Empereur, recevait la direction de toutes les Eaux de Paris, qui regroupait l'ensemble des services d'approvisionnement de la capitale (eaux anciennes, les deux pompes à feu des Périer, aqueducs, eaux nouvelles de l'Ourcq).

<sup>336</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », op. cit., p. 69.



45- Plan des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle.  
Anonyme, Plan du Bassin de la Villette avec les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle, A.N. F/14/10125/II.  
Cliché S. Guével.

aura une communication directe entre Paris et Anvers, en attendant qu'il s'en établisse une autre par l'Aisne et la Meuse, entre Paris et Rotterdam »<sup>337</sup>.

Les eaux de la Beuvronne, de la Théroüanne et de l'Ourcq, captées par le futur canal de l'Ourcq résolvaient ainsi les problèmes de navigation, mais aussi les problèmes d'alimentation en eau. Elles allaient alimenter les fontaines publiques et les réservoirs destinés à la population, servir au nettoyage des rues et des égouts et embellir la capitale<sup>338</sup>. À usage industriel, « on pourra établir sur ce canal, dans l'intérieur de la ville, toutes sortes de manufactures, bains, abreuvoirs, lavoirs, chantiers, entrepôts de commerce et magasins, d'après l'assurance qu'on a que les eaux de l'Ourcq seront très bonnes à tous les usages, et abondantes en toute saison »<sup>339</sup>.

Mais J.-P. Brullée, dont le projet n'avait pu aboutir, a contesté le caractère excentré du bassin de La Villette du projet de P.-S. Girard, qu'il jugeait dangereux et inutile : « M. Girard a fixé l'arrivée des eaux du canal près de la Rotonde, entre les routes de Meaux et de Senlis [respectivement avenue Jean-Jaurès, avenue de Flandre], dans le fond d'un cul de sac : là il se propose de construire un bassin environné de quais, sur lesquels les denrées qu'on transportera seront mises en dépôt. Cette position est contraire à l'intérêt public par son grand éloignement de la ville. On sait qu'un port doit être placé le plus près possible du centre d'une ville, afin de donner correspondance d'égale distance avec tous les quartiers habités »<sup>340</sup>. Mais grâce à sa ténacité, P.-S. Girard ne s'était pas laissé démonter par les rivalités. Il marquait ainsi l'aboutissement des réflexions du siècle des Lumières dans le domaine de la conduite des eaux, pour le projet du canal de l'Ourcq et publiait en 1806 son Devis général du canal de l'Ourcq<sup>341</sup>, qui dressait enfin l'inventaire complet des ouvrages, comme les ponts, et les tâches à réaliser, depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin<sup>342</sup>.

Toutes ces querelles ont ainsi contribué « à révéler certains problèmes essentiels, comme une sorte de répétition générale de l'aménagement du siècle dernier, avec ses forces et ses faiblesses. Il [a] fallu la volonté d'un empereur et la ténacité d'un de ses ingénieurs, pour que le canal de l'Ourcq soit finalement réalisé en dépit des incertitudes des hommes de l'art »<sup>343</sup>. « Le débat passionné que [suscitait] le nouvel équipement parmi les techniciens [posait] des questions essentielles, comme les rapports entre l'aménagement des canaux et les doctrines économiques, ou ceux qui se [tissaient] entre science et

---

<sup>337</sup> GIRARD Pierre-Simon, Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de La Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian-Goeury, 1831-1845, Tome 1, p. 61, A.N. F/14/10116 Canal de l'Ourcq. Propos de l'Empereur.

<sup>338</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 78.

<sup>339</sup> BERTHELOMET, op. cit., p. 6.

<sup>340</sup> BRULLÉE J.-P., Mémoire sur les principaux vices et dangers que présente l'exécution des plans de M. Girard pour le canal de l'Ourcq, (s.l.), Impr. de Beraux, an XIII (1804-1805), p. 1, B.N.F. Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 26.

<sup>341</sup> GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin, Paris, Vve Courcier, 1819 (1806), A.S.C.V.P.

<sup>342</sup> PICON Antoine, « Le canal de l'Ourcq, une controverse technique révélatrice », op. cit., p. 101.

<sup>343</sup> Ibidem, p. 102.

applications dans la définition des grands ouvrages. [...] Les positions des différents ingénieurs concernés par la construction du canal de l'Ourcq [permettaient] ainsi de repérer certains traits de l'aménagement du siècle dernier, de mieux qualifier sa recherche d'un équilibre entre le projet et les déterminations générales qui s'y [rapportaient] »<sup>344</sup>.

#### 1.2.1.2. Le début des travaux pour le canal de l'Ourcq, le bassin de La Villette et le canal Saint-Denis<sup>345</sup>

##### a. Les premiers travaux et la main d'œuvre

P.-S. Girard a pris le soin de faire relever, par un ingénieur de son service, Stanislas Léveillé, le chantier et les divers travaux à réaliser pour la construction du canal de l'Ourcq<sup>346</sup> : les modes de terrassement, les déblaiements, les fouilles, ... mais aussi la vie qu'il y avait sur le chantier [46-(1-2)]. Par exemple, il décrivait la réalisation d'une rigole de dessèchement. L'enlèvement des terres était effectué grâce à des levées successives, qui formaient, selon le profil en long, un grand escalier. L'accès s'effectuait par une série de rampes, sur lesquelles les terres étaient transportées sur des brouettes avant d'être déposées aux bords supérieurs de l'excavation<sup>347</sup>.

S. Léveillé indiquait même avec minutie l'impact du canal sur l'espace rural, décrivant les terrains assainis et drainés (permettant des moissons plus abondantes), « comme si le trait et surtout le lavis étaient mis au service d'un projet où l'ouvrage et son site seraient inséparables l'un de l'autre »<sup>348</sup>.

Dès le 13 août 1802, les travaux du canal de l'Ourcq furent entamés par P.-S. Girard alors que les caractéristiques propres de l'infrastructure n'étaient pas encore définies. Le 23 septembre, J.-A. Chaptal donnait le premier coup de pioche au bassin de La Villette et le 24 commençait le piquetage du tracé du canal entre La Villette et Claye-Souilly<sup>349</sup>. Rapidement, une tranchée était ouverte dans la forêt de Bondy, dans les bois de Sablons et à Saint-Denis, des affiches annonçant les déblaiements sur 4200 mètres de Sevran à Mitry, au Raincy, à Bondy et les terrassements dans la plaine de Trilport, à Trillbardou, à Charmentray, et dans la plaine de Varedes.

En avril 1807, étaient adjugés les ouvrages de terrassement et murs de soutènement pour la construction du bassin ou port de débarquement de La Villette, commencé en 1806 et destiné à recevoir, près de la barrière des Fermiers Généraux, les eaux du canal de l'Ourcq. Parallèlement, les études pour le canal Saint-Denis ont été approuvées en 1807. Le gabarit retenu différait du précédent : il devait correspondre à la

---

<sup>344</sup> Ibid., p. 95.

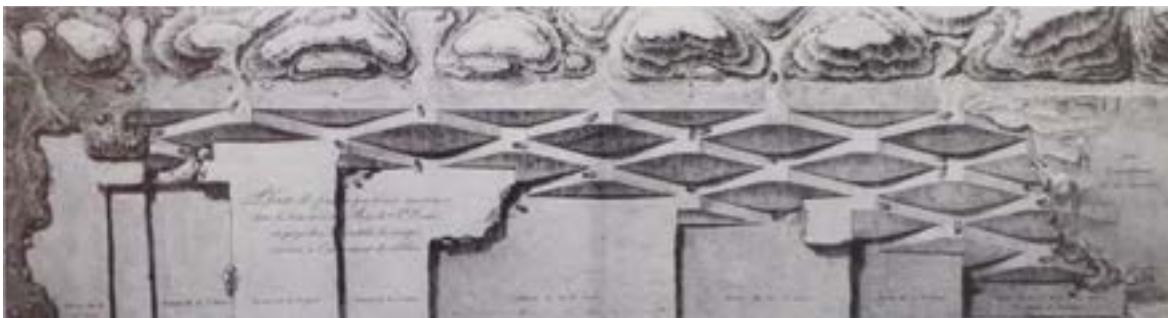
<sup>345</sup> Une série de cotes a été répertoriée aux Archives Nationales, dont la cote F/14/10125 : Plans généraux des canaux de la Ville de Paris, Canaux Saint-Martin, Saint-Denis et Ourcq et la cote F/14/10116 : Canal de l'Ourcq. Voir HUMBLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 6 (Plan général du canal de l'Ourcq, échelle 1/100000<sup>ème</sup>). L'auteur décrit aussi les ouvrages d'art avant leur reconstruction, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Voir PINON Pierre, « Navigare, dissetare, lavare : acqua per Parigi », op. cit., pp. 7-36.

<sup>346</sup> PINON Pierre, « Notes sur quelques ouvrages et chantiers », in PINON Pierre (dir), Un canal... Des canaux..., op. cit., pp. 186-193.

<sup>347</sup> Ibidem, p. 190.

<sup>348</sup> KRIEGER Anne, « Les ingénieurs paysagistes », in PINON Pierre (dir), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 267.

<sup>349</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 105.



46-1- Plan des fouilles par levées successives dans la tranchée des bois de Saint-Denis et projection horizontale des rampes servant à l'enlèvement des déblais, vers 1802-1815.



46-2- Coupe longitudinale des fouilles par levées successives dans la tranchée des bois de Saint-Denis et projection verticale des rampes servant à l'enlèvement des déblais, vers 1802-1815.

46- Chantier de creusement du canal de l'Ourcq, vers 1802-1815.

GIRARD P.-S., Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux ; sur le dessèchement et l'assainissement de Paris, et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de la Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian Goeury, 1831-1845, A.S.C.V.P.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, pp. 52-53.

Clichés J. Musy.

batellerie la plus nombreuse de Seine et d'Oise de l'époque, permettant de faire entrer dans un même sas deux bateaux de type margotas ou flûtes<sup>350</sup>. En juin 1808, le gros œuvre du bassin de La Villette achevé, un pont à bascule en bois franchissait ce plan d'eau, à son extrémité est, pour permettre le passage de l'actuelle rue de Crimée. La même année, P.-S. Girard faisait entreprendre les travaux de l'aqueduc de ceinture.

Un nombre important d'ouvriers, se trouvant au chômage depuis la crise de 1805-1806, a été mobilisé pour les travaux de l'ouvrage, soit 75 000 personnes employées, d'après une évaluation du ministre de l'Intérieur J.-B. Nompère de Champagny. Ainsi, pour deux francs journaliers, se faisait-on terrassier sur le chantier, quand on n'était pas rémunéré à la tâche (pour une fouille, la charge ou le transport d'un mètre cube de terre)<sup>351</sup>. Mais, lors des moissons, cette main d'œuvre d'origine rurale délaissait les travaux pour rejoindre les champs, désorganisant le chantier. La méthode de P.-P. Riquet, qui avait été confronté à cette difficulté lors de la construction du canal du Midi, et qui avait trouvé une solution consistant à octroyer des salaires importants, à payer les jours chômés et à assurer la prise en charge des soins et maladies, a été alors appliquée et adoptée par les ingénieurs, contribuant à la stabilisation de la main d'œuvre.

Dans les années 1810, pour donner une nouvelle impulsion aux travaux du canal de l'Ourcq, qui s'étaient ralentis faute de crédits, la Ville a été autorisée, selon le décret du 20 février 1810 et la loi du 22 mars 1810, à emprunter 7 millions de francs<sup>352</sup>. Elle pouvait aussi régler les indemnités dues aux propriétaires expropriés. En effet, dès les premiers travaux, les canaux ont suscité des hostilités dans les communes traversées par le canal de l'Ourcq : il était une rupture et donnait lieu à d'innombrables expropriations, coupant les chemins et entravant l'exploitation des propriétés. Des pétitions émanant de particuliers étaient de tous ordres, évoquant les dégâts (inondations) et les pertes de matériels causés par le creusement<sup>353</sup>.

Parallèlement, les Ponts et Chaussées ont suggéré à l'Administration de la Guerre l'emploi comme main d'œuvre de prisonniers et soldats prussiens, pour accélérer la construction des canaux, considérée par Napoléon I<sup>er</sup> comme prioritaire pour les besoins du pays. Tout au long de l'Empire, l'utilisation de ces derniers a été très réglementée. Le décret impérial du 23 février 1811 répartissait les détenus en trente bataillons, dont chacun comptait 400 personnes environ : quinze étant affectés à la construction des ouvrages et fortifications des places fortes et quinze autres étant mis à la disposition des Ponts et Chaussées pour la construction des canaux français (travaux de déblais, de terrassements, de construction de ponts, de pavages de quais, de plantations d'arbres sur les rives), tous surveillés par des territoriaux et des gendarmes. À côté de ces prisonniers de guerre, le Premier Empire a également fait appel à des "droits communs", à des condamnés aux travaux forcés. Toute cette main d'œuvre était alors mise à la disposition des ingénieurs, qui la prêtaient

---

<sup>350</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Création des canaux Saint-Denis et Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 105.

<sup>351</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 14.

<sup>352</sup> Ibidem, p. 16. Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10116 : Plan de situation des travaux du canal de l'Ourcq en 1809.

<sup>353</sup> Ibid., p. 38.

aux entreprises adjudicataires des travaux, qui possédaient aussi leurs propres ouvriers salariés, et qui se devaient de leur fournir, en contrepartie, les outils et la nourriture<sup>354</sup>.

Les travaux du canal Saint-Denis ont seulement débuté en décembre 1811, mais pendant trois ans ils ont été intensifs<sup>355</sup>. Pour les terrassements et le dragage, quelques machines ont été employées comme des bateaux dragueurs<sup>356</sup>.

#### b. L'aqueduc de ceinture<sup>357</sup>

Pour établir le réseau de distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans Paris et les aqueducs souterrains destinés à alimenter les fontaines publiques, P.-S. Girard s'était fondé sur le plan topographique de E. Verniquet, dressé en 1796.

La construction de l'aqueduc de ceinture, appelé aussi du Nord, établi sur les terrains appartenant à la Ville, a été entreprise le 11 août 1808. Devant recevoir les eaux de l'Ourcq amenées par les travaux du canal, il avait une longueur de 4 350 mètres et une largeur de 40 pieds [47-48]. Parfaitement horizontal, conservant l'eau au même niveau que celui du bassin de La Villette, il contournait Paris par le nord, longeant le coteau, en direction d'un réservoir situé à l'angle actuel du boulevard des Batignolles et de la rue Monceau. « Par le devis général de cette distribution [...] on voit que du bassin de La Villette [...] les eaux à distribuer dans les différents quartiers de Paris, devront être dérivées dans un aqueduc en maçonnerie qui se soutiendra à la même hauteur, et contournera la partie septentrionale de Paris jusqu'à la plaine de Monceau »<sup>358</sup>.

À 24 ou 26 mètres au-dessus du niveau de la Seine, il permettait d'alimenter par gravité et par un système souterrain de canalisations une grande partie de la rive droite<sup>359</sup>. « Pierre-Simon Girard avait imaginé d'installer des conduites forcées dans des galeries construites à cet effet, ou encore dans les égouts, afin d'éviter les inconvénients des tranchées et ruptures »<sup>360</sup>. Trois embranchements principaux devaient donc amener l'eau aux nombreuses fontaines du centre de la capitale<sup>361</sup> [49-50-51].

La première branche, appelée galerie Saint-Laurent, se dirigeait sur 900 mètres vers le quartier du même nom. Elle se divisait ensuite en deux galeries secondaires : l'une vers le boulevard de Bondy afin d'alimenter la fontaine du Château d'Eau, puis la place des Vosges, l'autre vers la rue Saint-Denis, approvisionnant la

---

<sup>354</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 27.

<sup>355</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 II 23 à 35 : Canaux de la Ville de Paris : Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Cette série renferme un certain nombre de documents concernant les travaux réalisés entre 1811 et 1812 sur les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, comme les terrassements, les ponts,...

<sup>356</sup> DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, p. 26, A.S.C.V.P. Ancien collaborateur et ami de P.-S. Girard, il donnait dans cet ouvrage tous les éléments descriptifs des canaux Saint-Denis et Saint-Martin. Les dragueurs employés à dévaser l'entrée du chenal du canal Saint-Denis ont été payés à raison de 1 franc 50 par mètre cube. « On a fourni pour les travaux du canal Saint-Denis, du sable dragué dans la Seine, et rendu sur berge à raison de 90 c. le mètre cube ».

<sup>357</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10116 : Plans, coupes et élévations du regard de prise d'eau à construire à la tête de l'aqueduc de ceinture, 1810. Ces planches présentent les différents projets.

<sup>358</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, 63 p., Archives de Paris (A.P.) VO3 767. DUTENS Joseph-Michel, Histoire de la Navigation intérieure de la France, Paris, 1829, Tome I, p. 569. Il traite de la distribution des eaux apportées à Paris par le canal de l'Ourcq.

<sup>359</sup> GAILLARD Marc, « Le château d'eau de Paris », in JENN Jean-Marie (dir.), op. cit., p. 46.

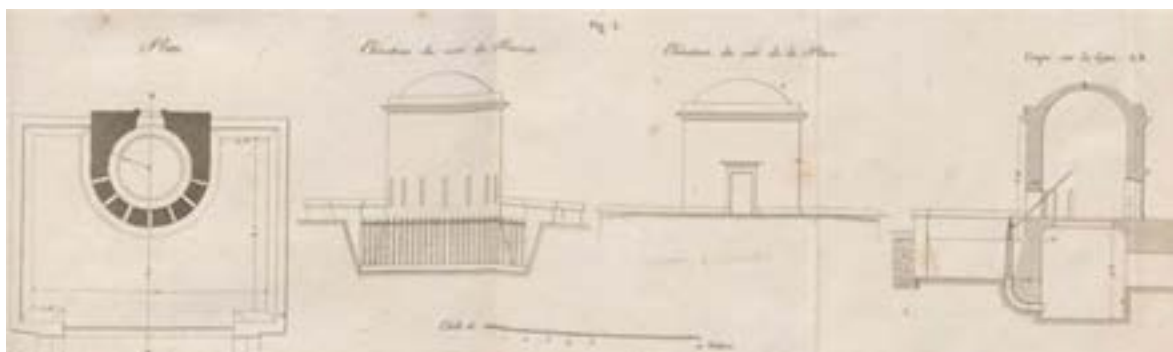
<sup>360</sup> Ibidem.

<sup>361</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 37.



47- Plan général de la distribution des eaux du canal de l'Ourcq à l'intérieur de Paris, 1812.

GIRARD P.-S., Description générale des différents ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis détaillé de ces ouvrages, Paris, Impr. Impériale, 1812, p. 153, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.



48- Plan, coupe et élévations de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture, 1812.

GIRARD P.-S., Description générale des différents ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis détaillé de ces ouvrages, Paris, Impr. Impériale, 1812, p. 154, A.S.C.V.P. ou <http://www.e-rara.ch/zut/content/pageview/5301316>. Cliché S. Guével.

La forme de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture est représentée de manière différente selon les documents, de forme cylindrique ou parallélépipédique. Il est difficile de savoir quel type d'édifice a finalement été réalisé.





49- Vue de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture du canal de l'Ourcq et de la rotonde de La Villette, vers 1815.  
COURVOISIER H.-V., Vue de la barrière de La Villette et du regard du canal de l'Ourcq, vers 1815, M.C. GC 45C, Collection H. Roger-Viollet 42474-13.  
Cliché Comité d'histoire de la Ville de Paris (C.H.V.P.).



50- Vue de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture du canal de l'Ourcq, de la rotonde de La Villette et de la barrière Saint-Martin, vers 1820.  
CIVETON C., Barrière Saint-Martin et canal de La Villette, 1829, B.N.F. Reserve FoL Ve 53 (C) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40311578r>).  
Cliché B.N.F.



51- Vue de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture du canal de l'Ourcq, de la rotonde de La Villette et de la barrière Saint-Martin, 1819.  
PALAISEAU J.-L.-G.-B., Barrière Saint-Martin, 1819, n° 18, B.N.F. Reserve FoL Ve 53 (C) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40311538h>).  
Cliché B.N.F.

fontaine des Innocents et traversant la Seine, au niveau du pont au Change, pour rejoindre un réservoir situé à l'École de Médecine, rue Racine.

La deuxième, appelée galerie des Martyres, suivait une rue du même nom. Elle se divisait ensuite en trois galeries secondaires : la première se dirigeait vers Bonne Nouvelle, la seconde vers le marché des Jacobins et la place Vendôme, la troisième vers la rue Montmartre, alimentant en deux branches le palais du Louvre et le palais Royal<sup>362</sup>.

La troisième, appelée galerie de Monceaux, se divisait en deux galeries : la première, longeant le Grand Égout, alimentait la place de l'Étoile, la seconde, approvisionnant sur son passage le jardin des Tuileries, traversait la Seine au niveau du pont de la Concorde, pour rejoindre un réservoir à Grenelle, place de Breteuil.

Ainsi, ces trois embranchements principaux, issus de l'aqueduc de ceinture, rassemblaient douze conduites maîtresses alimentant douze quartiers<sup>363</sup>.

Cependant, un quatrième système était envisagé pour la desserte ultérieure des secteurs situés à l'est du futur canal Saint-Martin. Depuis La Villette, un embranchement, appelé galerie Saint-Antoine, devait alimenter le faubourg du même nom, puis devait traverser la Seine au niveau du pont d'Austerlitz, afin d'approvisionner un réservoir situé dans le quartier Saint-Victor<sup>364</sup>.

Après 1808, lors de la mise en place de cet aqueduc, dirigeant et distribuant les eaux du bassin de La Villette par des conduites en fonte dans les quartiers inférieurs de la capitale, les captages des eaux de sources de Belleville ou de Ménilmontant ont été abandonnés et les terrains correspondants vendus. L'eau industrielle des pompes à feu, privée et payante, a alors été supplantée par l'arrivée du canal<sup>365</sup>.

### c. Les premières inaugurations

L'ingénieur P.-S. Girard a toujours fait coïncider les inaugurations des ouvrages terminés avec les fêtes impériales, en hommage à Napoléon I<sup>er</sup>, qui contribuait, par ses grands travaux, à la prospérité de la capitale.

Le 2 décembre 1808, jour anniversaire du sacre de l'Empereur, le bassin de La Villette était inauguré et mis en service, alors qu'en amont, le canal n'avait pas encore rejoint l'Ourcq. Les eaux de la Beuvronne, un affluent de cette rivière, arrivaient ainsi à Paris, où une manifestation imposante eut lieu. « [...] Le Ministre de l'Intérieur s'est transporté à 9h30 du matin sur l'esplanade avoisinant le bassin de La Villette. Il était accompagné de MM. Frochet [préfet de la Seine], Dubois [préfet de police] et MM. les maires et adjoints des douze arrondissements de Paris. M. Girard, ingénieur en chef, directeur du canal de l'Ourcq a rendu compte, à son Excellence, des travaux qui lui ont été confiés. Au signal donné par M. Girard, on a rompu la digue qui

---

<sup>362</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 30.

<sup>363</sup> GAILLARD Marc, « Le château d'eau de Paris », op. cit., p. 46. En effet, les secteurs de Paris compris entre les ponts d'Austerlitz et de la Concorde étaient divisés en douze quartiers : sur la rive droite, un premier secteur comprenait les quartiers situés entre la place de la Bastille et les Halles, un second, les quartiers compris à l'ouest jusqu'à la place Vendôme, un troisième, les quartiers des Tuileries, de la Concorde, des Champs-Élysées ; sur la rive gauche, les Invalides, l'École Militaire, le faubourg Saint-Germain.

<sup>364</sup> Ibidem, p. 46. L'hôpital Saint-Louis sera doté d'une nouvelle alimentation.

<sup>365</sup> PINON Pierre, « Projets de canaux », op. cit., p. 81.

retenait les eaux du canal ; aussitôt l'eau s'est précipitée dans le bassin aux acclamations d'une multitude de spectateurs qui en couvraient les bords. Son excellence le Ministre de l'Intérieur s'est ensuite avancé vers le lieu de l'esplanade où doit être placé le premier arbre [...] des quinconces qui décoreront les abords de bassin »<sup>366</sup> [52-53]. Mais le bassin a été définitivement achevé l'année suivante.

Le 15 août 1813, le canal de l'Ourcq était mis en service et livré à la navigation entre Claye-Souilly, débouché de la Beuvronne, et Paris, sur 27 kilomètres. L'inauguration de cette voie navigable, a été très symbolique : une batellerie chargée de marchandises, partie de Pantin, a rejoint le bassin de La Villette : « Devant une quantité de peuple, descendirent dans le bassin de la Villette, partis de Pantin à 5 h. du soir au signal de boîtes d'artillerie, un bateau de 16 mètres par 3 mètres 50 chargé [...] de chaux, tourbe et farine, ponté et gréé comme une galiote avec mât à bascule, voitures et aubans, dix margotats chargés de tourbe et un passe cheval transportant du foin »<sup>367</sup>.

### 1.2.1.3. Les différents projets d'implantation pour le canal Saint-Martin : un débat quant à son tracé

Rappelons que, sous le Consulat, le 29 floréal an X (19 mai 1802), le Corps Législatif, reprenant et s'inscrivant dans le large éventail des projets proposés au XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles, votait un décret et promulguait par une loi<sup>368</sup> l'ouverture de canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, qui allaient contribuer à la prospérité, au développement commercial et à l'aménagement de la capitale<sup>369</sup>. Ce projet, dessiné par Pierre-Simon Girard, intégrait des fonctions différentes et était fondé sur deux idées principales : « la construction du canal de l'Ourcq [avait] pour but, outre un rôle de navigation, d'acheminer l'eau à Paris ; la création d'un ensemble de canaux coupant une boucle de la Seine, [évitait] ainsi à la navigation la traversée délicate de Paris au niveau des îles et [permettait] l'établissement de ports situés en contre-haut de la moyenne partie de l'agglomération »<sup>370</sup>. Ainsi, en ce qui concernait le canal Saint-Martin, l'Académie des Sciences avait écrit : « [...] le canal depuis la pointe de l'Arsenal jusqu'à La Villette, offrira une "gare" au commerce qui en manque, et des magasins pour le dépôt des marchandises ; il donnera à la capitale, des ports dont elle a besoin »<sup>371</sup>.

---

<sup>366</sup> D'après le Journal de l'Empire cité par TULARD Jean, Nouvelle Histoire de Paris. Le Consulat et l'Empire, op. cit., p. 176. Voir FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 15.

<sup>367</sup> Ibidem, p. 16.

<sup>368</sup> APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », Paris Projet, n° 17, Paris, APUR, 1977, p. 9. Rappelons que le décret avait été précisé, dans ses modalités, par un arrêté de Napoléon Bonaparte en date du 25 Thermidor an X (13 août 1802).

<sup>369</sup> TEXIER Simon, « De la Bastille à la Rotonde, un espace à conquérir », op. cit., p. 45.

<sup>370</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Création des canaux Saint-Denis et Saint-Martin », op. cit., p. 105.

<sup>371</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », op. cit., p. 69. Extrait d'un rapport de l'Académie des Sciences.



52- Vue du bassin de La Villette, 1810.

BINELLI DEL M., Vue de la barrière Saint-Martin et du bassin du canal de l'Ourcq : Buttes-Chaumont, Villette, 1810, B.N.F. Ve 2160 (9) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb424488530>).  
Cliché B.N.F.



53- Médaille napoléonienne commémorant l'achèvement des travaux du bassin de La Villette, 1809.

Monnaie de Paris.  
Cliché C.H.V.P.

a. Les projets pour le bassin de l'Arsenal et la place de la Bastille

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'aménagement de la place de la Bastille et du bassin de l'Arsenal dépendait du projet de tracé du canal Saint-Martin. De plus, le projet pour la place de la Bastille n'avancé pas car il dépendait d'une triple tutelle : celle du Conseil des Bâtiments Civils comme voie publique urbaine, celle des Ponts et Chaussées comme passage d'un canal et celle de la Classe des Beaux-Arts de l'Institut pour le monument à ériger<sup>372</sup>. En 1802, C. Lamandé, ingénieur des Ponts et Chaussées, proposait un projet qui devait faire intervenir les trois autorités. Il prévoyait le prolongement du boulevard Saint-Antoine et l'implantation d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal, sans en changer la forme, en conservant les murs de fortifications existants. Il dessinait aussi une place carrée à l'emplacement de la Bastille, centrée sur l'intersection de la gare, de la rue du faubourg et du boulevard Saint-Antoine, ainsi qu'une nouvelle rue, percée à travers les jardins des Célestins, visant elle aussi le monument destiné à occuper le centre de la place<sup>373</sup>.

À partir de 1803, les projets s'étaient multipliés, grâce à l'arrêté du 11 frimaire an XII (3 décembre 1803) signé par Napoléon I<sup>er</sup> et J.-A. Chaptal, qui décidait que la place de la Bastille (ordonnée par la loi de 1792) était complétée par « un canal destiné à la réception des eaux de l'Ourcq, établi dans le fossé de l'Arsenal », entre la Bastille et la Seine. « C'est surtout en ce moment qu'on travaille à la construction du canal de l'Ourcq qu'il importe d'examiner les projets de gare, afin de s'assurer si l'exécution de ce canal ne pourrait pas concourir à la formation d'une gare » écrivait le préfet de la Seine au Ministre de l'Intérieur<sup>374</sup>.

Ainsi, à cette date, il a été décidé de réaliser « une place circulaire au milieu de laquelle sera construit un bassin de même forme, orné, à son pourtour, d'une double rangée d'arbres »<sup>375</sup>. Pour le reste, la topographie du quartier était régularisée et symétrisée : « le canal destiné à la réception des eaux de l'Ourcq », établi dans les fossés de l'Arsenal, sera parfaitement rectiligne, l'« entrée de la rue du faubourg Saint-Antoine sera reportée de l'est au sud-est de sa position » afin de « la faire arriver symétriquement sur la place, en face de la rue Saint-Antoine, avec laquelle elle ne formera qu'une seule rue »<sup>376</sup>. Mais ce projet, certainement dessiné par l'architecte Jacques Cellier, dépendant du Conseil des Bâtiments Civils, restait suspendu. Aucune compagnie privée, qui devait se dédommager par les expropriations et les travaux de voirie pour le lotissement des terrains de l'Arsenal, ne s'était présentée. En revanche, la réaction des Ponts et Chaussées ne s'était pas faite attendre. En janvier 1804, F.-L. Becquey de Beaupré assurait que le projet de C. Lamandé « devait être préféré à celui de Cellier »<sup>377</sup>. Ce à quoi, le ministre de l'Intérieur Lucien Bonaparte répondait qu'un plan avait été arrêté le 3 décembre 1803 et qu'il fallait maintenant l'exécuter [54]. En février 1806, le

---

<sup>372</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 106.

<sup>373</sup> Ibidem, p. 106. La proposition de C. Lamandé était relatée dans un document intitulé Mémoire sur les moyens d'utiliser les fossés et le terrain de l'Arsenal, ainsi que sur les changements que la construction du Pont du Jardin des Plantes nécessite dans la disposition des abords, 15 vendémiaire an XI (07 octobre 1802), A.N. F/14/911.

<sup>374</sup> Ibid., p. 117.

<sup>375</sup> Ibid., p. 106. Extrait des registres des délibérations du Gouvernement de la République, Paris, 11 frimaire an XII (03 décembre 1803), A.N. F/14/911.

<sup>376</sup> Ibid., p. 107.

<sup>377</sup> Ibid. Mémoire de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de la Seine sur la formation d'une place sur le terrain de la Bastille et sur une Gare projetée à la suite, 30 nivôse an XII (21 janvier 1804), A.N. F/14/911.



54- Projet pour la place de la Bastille et les fossés de l'Arsenal, 3 décembre 1803.

CELLIER (?), Plan annexé à l'arrêté du 3 décembre 1803, 3 décembre 1803, A.N. F/14/911.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 147.

Cliché J. Musy.

La place de la Bastille a une forme quadrangulaire et le bassin de l'Arsenal prend en compte l'état existant des fossés.



55- Vue d'un projet d'aménagement de la place de la Bastille avec la fontaine en forme d'éléphant, vers 1808.

Anonyme, *Projet d'aménagement de la place de la Bastille*, Collection H. Destailleur, vers 1808, B.N.F. Reserve FoL Ve 53

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40311596p>).

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 15. Cliché B.N.F.



56- Projet pour la place de la Bastille et le bassin de l'Arsenal, J. Cellier, 2 décembre 1808.

CELLIER J., *Projet pour la place de la Bastille et le bassin de l'Arsenal*, 2 décembre 1808, A.N. NIII Seine 1151.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 148.

Cliché J. Musy.

La place de la Bastille a une forme circulaire, mais le bassin central a disparu.

débat était relancé et C. Lamandé rappelait son projet à E. Crétet. Parallèlement, F.-L. Becquey de Beaupré dessinait, le 10 février 1806, un projet intitulé « Communication à ouvrir par le jardin de l'Arsenal entre le boulevard Saint-Antoine et la rivière »<sup>378</sup>. Il prévoyait une place de la Bastille carrée et un bassin de l'Arsenal calqué sur celui de C. Lamandé. Au même moment, l'ingénieur F.-L. Becquey de Beaupré rédigeait des projets qui allaient aboutir à l'exécution du bassin de l'Arsenal<sup>379</sup>.

Mais un nouvel élément intervenait dans le débat. Le décret impérial du 14 février 1806 approuvait la création d'« une gare de sûreté dans les fossés de l'Arsenal », conservant les murs d'escarpe et de contrescarpe<sup>380</sup>. De plus, il prévoyait 500 000 francs pour la réalisation d'un arc de triomphe à l'entrée des boulevards, à peu près à l'emplacement de la Bastille. Les choses se compliquaient alors : « la malheureuse place de la Bastille dont on ne savait pas vraiment si elle devait être ronde ou carrée, qui recevait déjà tant d'axes différents, qui devait être traversée par un canal, se retrouvait dans l'obligation d'accueillir un monument, axé s'il en est »<sup>381</sup>. Après plusieurs projets d'arcs, proposés par le Conseil des Bâtiments Civils et la Classe des Beaux-Arts de l'Institut<sup>382</sup>, E. Crétet optait, au printemps 1806, pour un arc de triomphe à élever entre les deux colonnes de la barrière du Trône. En effet, comme pour J.-B. Nompère de Champagny, ministre de l'Intérieur, aucune des propositions présentées n'était vraiment satisfaisante<sup>383</sup>.

Le 26 octobre 1808, l'Empereur tranchait et souhaitait, plutôt qu'un arc, que soit érigée, au centre de la place de la Bastille, une fontaine représentant un éléphant surmonté d'une tour. Le 2 décembre 1808, jour anniversaire du sacre de l'Empereur et en honneur de l'arrivée à Paris des eaux de l'Ourcq, la première pierre de la fontaine à construire était posée au milieu de la place<sup>384</sup> [55]. Parallèlement, à la même date, J. Cellerier proposait un nouveau projet au ministre de l'Intérieur. Au milieu d'une place circulaire se trouvait la fontaine ; la rue Saint-Antoine était redressée et rétrécie pour se retrouver dans l'axe du faubourg, dont l'entrée était elle aussi redressée, permettant ainsi la constitution d'un grand axe allant du Louvre à la barrière du Trône<sup>385</sup> [56].

---

<sup>378</sup> Ibid., p. 117.

<sup>379</sup> Ibid.

<sup>380</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Paris, Impr. Gauthier-Villars, 1873, p. 8, A.S.C.V.P.

<sup>381</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 108.

<sup>382</sup> Ibidem. En effet, le 11 mars, les membres du Conseil des Bâtiments Civils proposaient deux projets pour l'arc. Le premier, situé à l'intersection des axes des boulevards Saint-Antoine et Bourdon, était plus ou moins en face de la rue Saint-Antoine et du faubourg, mais il nécessitait des expropriations. Le second, établi dans les anciens fossés de la Bastille, avait face d'équerre au boulevard Saint-Antoine. De plus, la commission formée des architectes membres de la Classe des Beaux-Arts de l'Institut, proposait aussi un projet, un arc carré à quatre piles, prétendant résoudre la prise en compte de la multiplicité des axes.

<sup>383</sup> Ibid., pp. 108-109. Le 22 mars 1806, J.-B. Nompère de Champagny demandait l'avis de E. Crétet pour choisir entre les projets proposés.

<sup>384</sup> Ibid. Voir aussi HILLAIRET Jacques, op. cit., p. 9. La maquette de l'éléphant, grandeur nature (24 mètres de haut par 16 mètres de long), qui devait répandre un abondant jet d'eau par sa trompe, a été bâtie en bois et en plâtre par l'architecte J.-A. Alavoine et le sculpteur C.-A. Bridan. Abandonnée, elle se dégradait et constituait un danger pour les riverains qui réclamaient l'édification de la véritable fontaine. Elle est restée là jusqu'à la Restauration, où le projet a été abandonné.

<sup>385</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., p. 148. Le projet de J. Cellerier était intitulé Plan d'une fontaine publique à ériger sur les ruines de la Bastille [...].

Il allait falloir attendre l'avancée sur les projets de tracé du canal Saint-Martin pour qu'une décision soit enfin prise sur la forme de la place de la Bastille et sur celle du bassin de l'Arsenal, arrêtée, dans sa présentation définitive en 1808<sup>386</sup>.

b. Le projet de 1808<sup>387</sup>

Rappelons qu'après de nombreuses études, le décret impérial du 14 février 1806 approuvait la construction du canal Saint-Martin qui devait passer par les faubourgs de la capitale, afin d'engendrer un développement de la ville<sup>388</sup>. La réalisation de ce dernier, qui avait déjà fait l'objet de quelques tranchées et qui devait être à l'origine le premier des trois canaux à être mis en service, a été en réalité le dernier. Effectivement, « le choix initial a été fortement commandé par le souci d'assurer la rentabilité de l'opération grâce à une meilleure revente des terrains industriels situés aux abords ; mais ce parti eut au contraire pour résultat de multiplier les obstacles, dans la mesure où la proximité du centre, si elle valorisait les sols, suscitait les multiples difficultés juridiques inhérentes aux procédures d'expropriation »<sup>389</sup>. Ainsi, au cours des vingt premières années du XIX<sup>ème</sup> siècle, un certain nombre de projets pour le tracé de ce canal, se sont succédé.

Le 28 juin 1808, alors que tous les efforts avaient été portés sur le percement du canal de l'Ourcq, Pierre-Simon Girard proposait à l'Empereur un plan d'achèvement du système des canaux parisiens, soit la réalisation des canaux Saint-Denis et Saint-Martin, indispensables à l'achèvement du réseau.

Le tracé du canal Saint-Martin, longeant la ville, devait remplir diverses conditions : être court, faciliter la navigation et la distribution de l'eau, engendrer une activité industrielle et conserver dans leur intégralité les dépendances de l'hôpital Saint-Louis et de la caserne du Temple<sup>390</sup>. P.-S. Girard insistait sur le fait que le canal Saint-Martin devait engendrer des activités industrielles, en développant des prises d'eau pour le service des usines. Il écrivait : « Une partie du volume d'eau destinée à l'entretien du canal Saint-Martin devant être consacrée au service d'un certain nombre d'usines, il pourra être fait des dérivations de chaque

---

<sup>386</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 117. En 1808, F.-L. Becquey de Beaupré proposait un projet aménageant le quartier de la Rapée, approuvé par le ministre de l'Intérieur C. de Montalivet. Il dessinait un mail parallèle à la Seine, comprenant deux bandes de maisons. Il appliquait ainsi les instructions données par Napoléon Bonaparte lui-même pour le canal de l'Ourcq, d'acquérir « un espace suffisant pour avoir de larges quais et construire de droite et de gauche de belles maisons ». Mais à l'été 1810, ce projet de « Promenade de la Rapée » a été abandonné, même si il avait été reconnu comme compatible avec le commerce du bois. F.-L. Becquey de Beaupré avait aussi projeté, en 1803, une gare entre l'Île des Cygnes et le Gros Caillou. Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, a été dessiné un projet de docks dans la Plaine de Grenelle, à Gentilly et au Jardin des Plantes, avec un bief desservant la nouvelle halle aux vins, reliés par un canal de navigation partiellement souterrain.

<sup>387</sup> Voir la reconstitution du projet de 1808 de P.-S. Girard.

<sup>388</sup> APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », Paris Projet, op. cit., p. 9. Voir BORGET Marie-Catherine, Le canal Saint-Martin, Mémoire de DES de Géographie, Paris, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Paris, 1966, 118 p.

<sup>389</sup> Ibidem.

<sup>390</sup> GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal Saint-Martin, Paris, Mme Vve Courcier, 1820, 40 p., B.H.V.P. 129949. Voir BOUR Yves, Un canal pour Paris : le canal Saint-Martin, Mémoire de TPFE, sous la direction de DE TOURTIER Bertrand, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La-Villette, 1982, 207 p., A.N. EA06 11267. Voir pp. 56-60.



bief, sur lesquelles les roues motrices de ces usines seront installées [...]. L'eau motrice dérivée d'un bief supérieur rentrera dans le bief inférieur, en passant sous les quais de ce canal »<sup>391</sup>.

Il a alors établi un projet de canal à flanc de coteaux, à mi-hauteur du plateau de Belleville et de Ménilmontant, passant à l'Est de l'hôpital Saint-Louis et se courbant en deux arcs de sens contraire, afin d'approvisionner en marchandises tous les quartiers. Long de 4 467 mètres et large de 20 mètres, pour une emprise totale de 60 mètres, il reliait le bassin de La Villette au bassin de l'Arsenal et permettait le stationnement de bateaux le long de chaque quai et leur circulation dans les deux sens [57].

En premier lieu, P.-S. Girard proposait onze écluses, chacune longue de 60 mètres et large de 5 mètres 20, permettant le passage de bateaux, de 40 mètres par 5 mètres, et accusant la dénivellation d'environ 25 mètres entre le bassin de La Villette et la Seine. Les deux premières écluses se situaient au niveau du bassin de La Villette. Les cinq suivantes s'espaciaient régulièrement jusqu'à l'actuelle rue Oberkampf, pour laisser ensuite un long bief jusqu'à la place de la Bastille. Là, juste avant la voûte de la place, trois écluses accolées rachetaient le niveau du bassin de l'Arsenal. Enfin, la onzième écluse se situait à l'embranchement avec la Seine. Elles devaient donc toutes être disposées « de manière à ce qu'elles soient suffisamment abaissées au-dessous des principales rues qui y aboutissent, pour que l'on puisse établir des ponts fixes [...] sans changer le niveau actuel du pavé des rues en prolongement desquelles les ponts seront construits »<sup>392</sup>.

En second lieu, puisque le canal devait couper dix-huit rues (chemins et places), des ponts étaient seulement prévus dans le prolongement des voies principales ou à l'intersection de plusieurs d'entre-elles. Leur espacement devait être le plus régulier possible ; la circulation intense des quartiers voisins exigeait qu'ils soient fixes et en maçonnerie. La largeur du premier pont, dans le prolongement de la route d'Allemagne, à l'intersection du boulevard de l'enceinte des Fermiers Généraux, en aval des deux premières écluses, devait être suffisante « pour que l'intersection des routes se trouve en son milieu, servant ainsi au maintien des communications »<sup>393</sup>. 825 mètres plus loin, un second pont en plein cintre prolongeait la rue de la Grange aux Belles. L'axe de ce dernier n'étant pas exactement dans l'axe de la rue, une place circulaire de 54 mètres de rayon était projetée, sur laquelle quatre rues débouchaient. De la même manière, afin de raccorder l'axe du pont de la rue du Faubourg du Temple, à 713 mètres du précédent, à l'axe de la rue du même nom « on ménagera sur la droite du canal, une place rectangulaire de 44 mètres de large sur 60 mètres de long, parallèlement aux quais »<sup>394</sup>. Un quatrième pont, à 630 mètres de celui de la rue du Faubourg du Temple, reliait les rues de la Folie Méricourt et d'Oberkampf actuelles. Le cinquième pont, long de 180 mètres, éloigné du précédent, car le canal traversait une zone de marais peu habitée, était à la hauteur déterminée par le soubassement de la future fontaine monumentale à ériger sur la place de la Bastille. Enfin, le dernier pont, au niveau de la Seine, facilitait la circulation sur le quai de la Rapée.

---

<sup>391</sup> Ibidem, p. 59.

<sup>392</sup> Ibid., p. 57. Voir GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal Saint-Martin, op. cit.

<sup>393</sup> Ibid., p. 58. Le pavé se trouvait deux mètres plus haut que le bassin de La Villette, bien que la voûte soit surbaissée au un tiers.

<sup>394</sup> Ibid.



57- Projet pour le tracé du canal Saint-Martin, P.-S. Girard, 11 juillet 1808.

GIRARD P.-S., Plan et profil du canal Saint-Martin dont la direction a été approuvée par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 11 juillet 1808, 11 juillet 1808, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.

En troisième lieu, P.-S. Girard proposait des quais, pavés de grès et plantés d'arbres tous les 5 mètres, se raccordant aux ponts par des rampes, dont la pente ne devait pas excéder 1/20<sup>ème</sup> de leur longueur. Il écrivait alors que si le canal Saint-Denis « [parcourait] dans toute sa longueur des champs en culture où l'industrie manufacturière n' [était] point encore venue se fixer [...] », le canal Saint-Martin « [traversait] des faubourgs de Paris déjà habités par une population industrielle [...]. Beaucoup plus court, [il devait] présenter entre ses deux extrémités un développement continu de quais, le long desquels [s'établiraient] rapidement de nombreux magasins que le commerce de Paris [réclamait] depuis longtemps, et qu'on ne [pouvait] espérer se voir former sur les rives de la Seine, à cause de l'excessive valeur des terrains qu'ils pourraient y occuper »<sup>395</sup>. Face à cette constatation, l'Empereur proposait l'acquisition d'une bande de terrains, de 24 mètres de large de chaque côté du canal, destinée à l'établissement de magasins et d'habitations. Les lots, revendus aux enchères publiques après construction, auraient ainsi permis, grâce à leurs plus-values, d'indemniser la ville et de constituer un véritable "boulevard" destiné au commerce. Mais cette idée sera abandonnée, faute d'argent et de volonté politique.

En dernier lieu, P.-S. Girard pensait que la réalisation de son projet devait engendrer des "prolongements" sur la ville [58]. « Divers projets d'amélioration et d'embellissement pour la ville de Paris se rattacheront naturellement au tracé du canal Saint-Martin [...] et pourront être exécutés successivement quand les circonstances le permettront »<sup>396</sup>. Ainsi, il proposait le percement d'une rue, tangente à la première courbe du canal, entre la place du Château d'Eau (actuelle place de la République) et la barrière de Pantin qui « fournira une communication directe entre ce boulevard, [...] le bassin de La Villette et le canal Saint-Denis »<sup>397</sup>. Sur la place circulaire, au niveau de l'hôpital Saint-Louis, il disposait deux fontaines publiques de part et d'autre du pont, afin d'alimenter en eau les quartiers avoisinants. Une nouvelle avenue, symétrique de l'actuelle rue de la Grange aux-Belles et longue de 100 mètres, allant de la nouvelle rue aboutissant à la place du Château d'Eau à l'enceinte des Fermiers Généraux, aboutissait à cette place, permettant aux quartiers septentrionaux et orientaux des faubourgs Saint-Martin et du Temple d'accéder facilement à cet hôpital. De la place rectangulaire du pont de la rue du Faubourg du Temple, ponctuée d'une fontaine publique, il perceait également une nouvelle rue, qui rejoignait, près de l'hôpital, celle du Carême Prenant remaniée (actuelle avenue Richerand), qui devait rejoindre la nouvelle rue aboutissant à la place du Château d'Eau. Enfin, au niveau de la place de la Bastille, il dessinait « un nouveau boulevard, dont l'axe dirigé au milieu de la fontaine monumentale, fera avec l'axe du canal, un angle égal à celui que forme avec le même axe, l'alignement actuel du boulevard Saint-Antoine »<sup>398</sup>. Il concluait alors : « au moyen de ces dispositions, les quais du canal Saint-Martin offriront la communication la plus directe entre les routes du midi et du nord de la France, par le pont du jardin du Roi [pont d'Austerlitz] et la barrière de La Villette, et les divers quartiers, que le canal traversera, pourront accéder à ses quais par un certain nombre de rues nouvelles »<sup>399</sup>.

---

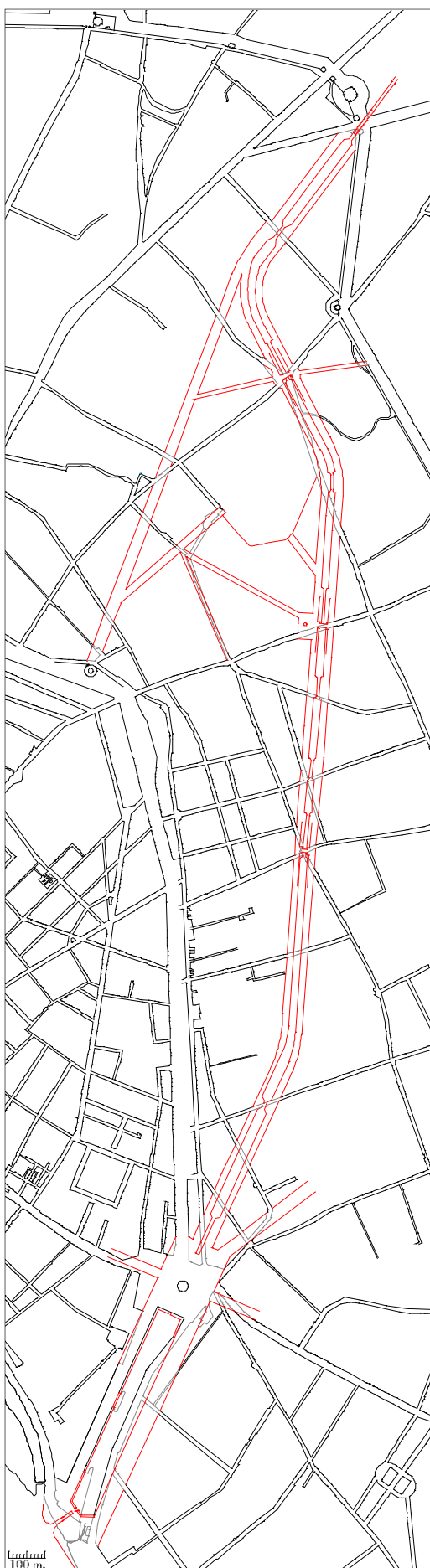
<sup>395</sup> Ibid., p. 56.

<sup>396</sup> Ibid., p. 59.

<sup>397</sup> Ibid.

<sup>398</sup> Ibid.

<sup>399</sup> Ibid.



58- Carte décrivant le projet de tracé pour le canal Saint-Martin de P.-S. Girard du 11 juillet 1808.

D'après GIRARD P.-S., Plan et profil du canal Saint-Martin dont la direction a été approuvée par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 11 juillet 1808, 11 juillet 1808, A.S.C.V.P.

----- Canal et espaces publics projetés.

Ce projet a été dessiné à partir du fond de plan de référence 1b.

Document S. Guével.

Pour intégrer le canal dans le tissu, P.-S. Girard créait un véritable système urbain : places, rues reliant le canal à la ville, monuments et mise en valeur de l'hôpital Saint-Louis.

Outre une infrastructure autonome, P.-S. Girard dessinait donc un axe commercial et urbain, irriguant le territoire et engendrant le percement de nouvelles voies, le mettant en relation étroite, non seulement avec les quartiers voisins mais aussi avec la ville. À l'origine d'un véritable système urbain, même s'il coupait le tissu, il utilisait les éléments existants de la ville, tels que les barrières des Fermiers Généraux ou le portail de l'hôpital Saint-Louis, pour composer et créer de nouveaux espaces publics, tels que des places, afin de donner une impulsion au développement de ce territoire<sup>400</sup>. Le 27 juillet 1808, un décret impérial approuvait le plan du canal Saint-Martin<sup>401</sup>. Le 22 septembre 1809, ce tracé, proposé par P.-S. Girard, était entériné par décret. En clair, c'était son projet pour le bassin de l' Arsenal qui était accepté.

Parallèlement, le 25 octobre 1809, le ministre de l'Intérieur créait une « commission chargée de compléter et de mettre en accord les projets de la place de la Bastille [et] de la gare [...] »<sup>402</sup>. Le 17 avril 1810, elle présentait ses travaux au Conseil des Bâtiments Civils. Son premier objectif était de faire que les axes de la rue Saint-Antoine remaniée, de la gare d'eau, du canal, du boulevard Saint-Antoine et du faubourg du même nom « correspondissent au centre de la place et au monument qui doit y être érigé ». Or, tous ces axes ne correspondaient pas au même point d'intersection<sup>403</sup>. Ce projet pour la place accusait un désaxement, d'un angle de moins de un degré. Étant à la charge d'une commission composée d'architectes et d'ingénieurs, les membres du Conseil, comme B. Poyet, ne pouvaient faire échouer ce projet et pensaient qu'un tel désaxement était négligeable donc acceptable. Cependant le projet de J. Cellierier, assisté de F.-L. Becquey, adopté le 26 juin 1809, devait être modifié<sup>404</sup>.

Le 21 juin 1810, les membres de la Commission revenaient devant le Conseil et jugeaient que la grandeur de la place devait être réduite pour que ses bords s'alignent sur les plantations devant être faites sur les rives de la gare d'eau<sup>405</sup>. J. Cellierier était alors invité à présenter rapidement un nouveau projet. Le 2 août, il exposait alors celui d'une place de 180 mètres sur 150 mètres<sup>406</sup>. Mais, le 11 avril 1812, J. Cellierier, lassé d'avoir à modifier sans cesse son projet et en proie à l'hostilité de L. Bruyère, démissionnait<sup>407</sup>. Le projet de P.-S. Girard intitulé « Plan général de la Place de la Bastille et du canal souterrain qui doit la traverser » consistait en une place rectangulaire axée sur le bassin de l' Arsenal et l'arrivée du canal Saint-Martin. Celui-ci

---

<sup>400</sup> Ibid., p. 60.

<sup>401</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 9.

<sup>402</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 110.

<sup>403</sup> Ibidem. Le centre était a priori celui où se rencontraient l'axe du Louvre à la Bastille et celui du boulevard Saint-Antoine. Or, ce centre ne se trouvait pas sur l'axe de la gare, si l'on donnait à cette dernière « la largeur qui lui était nécessaire ». En conséquence, il fallait déplacer ce centre vers le sud-est, selon la direction du boulevard pour rester sur son axe. Mais dans ce cas, l'axe de la Bastille au Louvre ne pouvait plus être exactement perpendiculaire à la colonnade du Louvre.

<sup>404</sup> Ibid., p. 111. Cette modification d'axe pouvait entraîner, lors du percement de la « rue Impériale », à savoir l'axe du Louvre à la Bastille, des destructions imprévues, comme celle de la tour Saint-Jacques.

<sup>405</sup> Le projet qui était discuté en 1810 reposait sur l'idée d'une place quadrangulaire, idée lancée par É.-L.-D. Cathala, reprise par C. Lamandé et F.-L. Becquey de Beaupré.

<sup>406</sup> Ibid. J. Cellierier était parallèlement engagé dans la conception et la réalisation de l'Éléphant, sous la direction de Vivant Denon. De plus, d'après la décision prise en 1802 de faire déboucher le canal de l'Ourcq sur la place de la Bastille, la maison de P.-A. Caron de Beaumarchais devait être détruite. Elle se trouvait sur l'axe du canal prévu, comme le montrait le plan dressé par l'architecte J. Cellierier en 1809-1810. Il était envisagé pendant un moment de conserver le corps de logis faisant face à la place, le canal passant dessous.

<sup>407</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., p. 149.

a été alors définitivement accepté et arrêté officiellement le 5 septembre 1812<sup>408</sup> [59]. Mais cela ne signifiait pas qu'il devait nécessairement être réalisé, les expropriations, tant pour l'ouverture de la rue Impériale (l'axe du Louvre à la Bastille) que pour le dessin de la place, étant d'un coût important, à savoir 5 000 000 francs environ.

En 1811, J. Cellierier, assisté de P.-S. Girard, a alors élaboré des projets d'exécution. C. de Montalivet, ministre de l'Intérieur, réclamait les dessins et devis au directeur des Travaux de Paris, L. Bruyère. Mais ceci était difficile, car il fallait prévoir de faire passer sous l'Éléphant « la partie voûtée du canal de l'Ourcq », soit une voûte, un chemin de halage, un escalier d'accès depuis le souterrain vers la base de l'Éléphant<sup>409</sup> [60].

Les travaux ont alors duré jusqu'à la fin de l'année 1812, mais la voûte du souterrain était limitée à l'assiette de la fontaine, les arrachements restant en attente des voûtes à construire « en amont et en aval, pour fermer le sol de la place au-dessus du canal », alors que J. Cellierier souhaitait que la voûte soit entièrement achevée<sup>410</sup>. La place de la Bastille est restée pendant dix ans éventrée par ces deux fosses béantes, seulement ornée, à partir de 1813, de l'éléphant en plâtre.

Mais en 1816, le tracé du canal Saint-Martin était toujours à l'étude.

### c. Le projet de 1816

Malgré l'approbation par Napoléon I<sup>er</sup>, le 27 juillet 1808<sup>411</sup>, du projet de P.-S. Girard, soit d'un canal Saint-Martin empruntant les fossés de l'Arsenal et s'écartant progressivement du centre en contournant l'hôpital Saint-Louis par l'Est<sup>412</sup>, et les décrets impériaux du 20 février et 27 juillet 1810, autorisant la Ville à emprunter 7 millions, le démarrage des travaux a été lent<sup>413</sup> ; la Ville de Paris n'avait acquis qu'un petit nombre de terrains<sup>414</sup>. De plus, en 1814, les revers des armées françaises et les campagnes militaires ont retardé considérablement les chantiers des canaux et ont motivé la suspension des travaux, « alors qu'il restait à creuser les canaux Saint-Martin et Saint-Denis, indispensables à l'amélioration du transport des marchandises »<sup>415</sup>. Ainsi, le projet du canal Saint-Martin n'a été repris qu'au début de la Restauration<sup>416</sup>,

---

<sup>408</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 III Plan général de la place de la Bastille et du canal souterrain qui doit la traverser dressé par P.-S. Girard, 1812. Plan de la place de la Bastille et du canal. Souterrain dit de la Bastille triade. Triade du canal souterrain à exécuter sur la place de la Bastille pour former la jonction du canal avec la gare de l'Arsenal dressé par P.-S. Girard, 1812. Gare de l'Arsenal, projet de pont en fer à établir sur l'écluse d'entrée de la gare, dressé par P.-S. Girard, 1813.

<sup>409</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 111.

<sup>410</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 17. D'après l'article 17, complémentaires du cahier des charges d'adjudication des travaux et concession du canal, le 20 mars 1813, le Sieur Michau, entrepreneur en maçonnerie, était chargé de la réalisation de la partie voûtée du canal Saint-Martin qui traverse la place de la Bastille.

<sup>411</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 III : Plan général du canal de navigation à ouvrir dans l'intérieur de Paris depuis le bassin de La Villette jusqu'à la gare de l'Arsenal suivant le décret impérial du 27 juillet 1808.

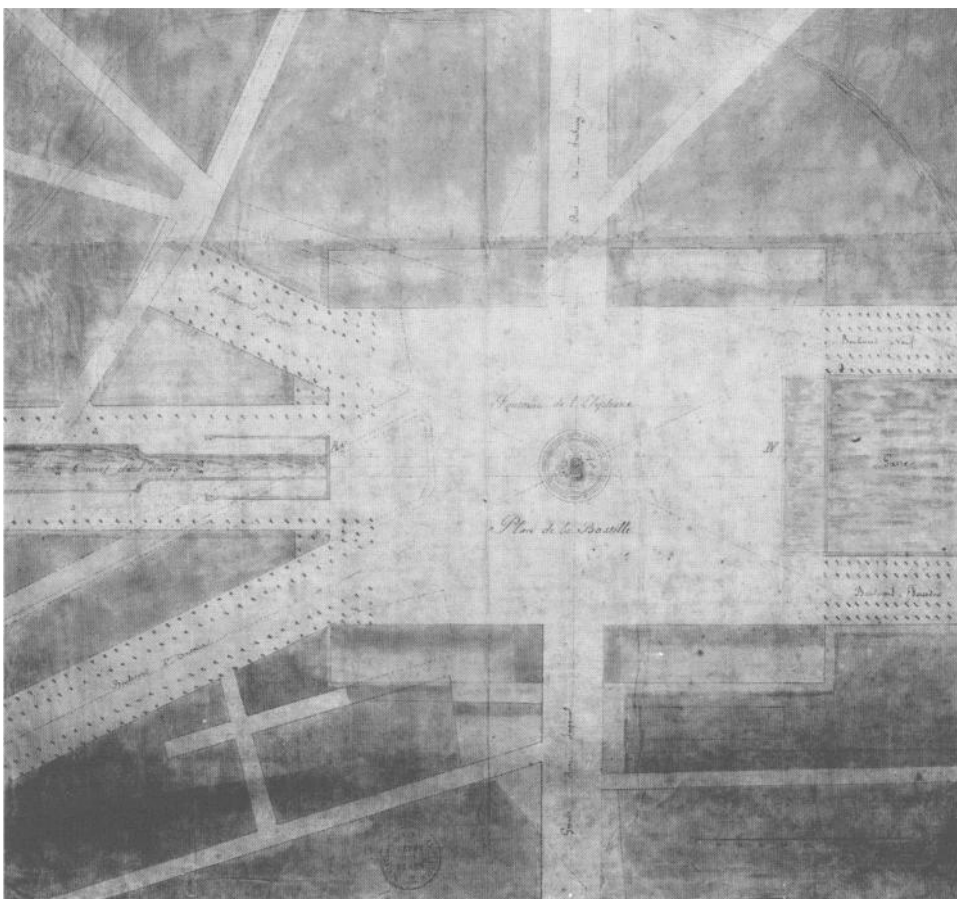
<sup>412</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., p. 5.

<sup>413</sup> JOUDIQU Gabriel, op. cit., p. 93.

<sup>414</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, « Les compagnies des canaux : chronologie », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 108.

<sup>415</sup> LÉRI Jean-Marc, op. cit., p. 311. Le canal Saint-Martin était ébauché au niveau du bassin de La Villette et du bassin de l'Arsenal ; la voûte de la place de la Bastille était construite sur une longueur de 90 mètres.

<sup>416</sup> HARTMANN Georges, « Le boulevard Richard-Lenoir et le canal Saint-Martin », La Cité, Bulletin trimestriel de la Société Historique et Archéologique du IV<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Impr. Champion, n° 149, janvier 1939, p. 218, B.H.V.P. 704038.

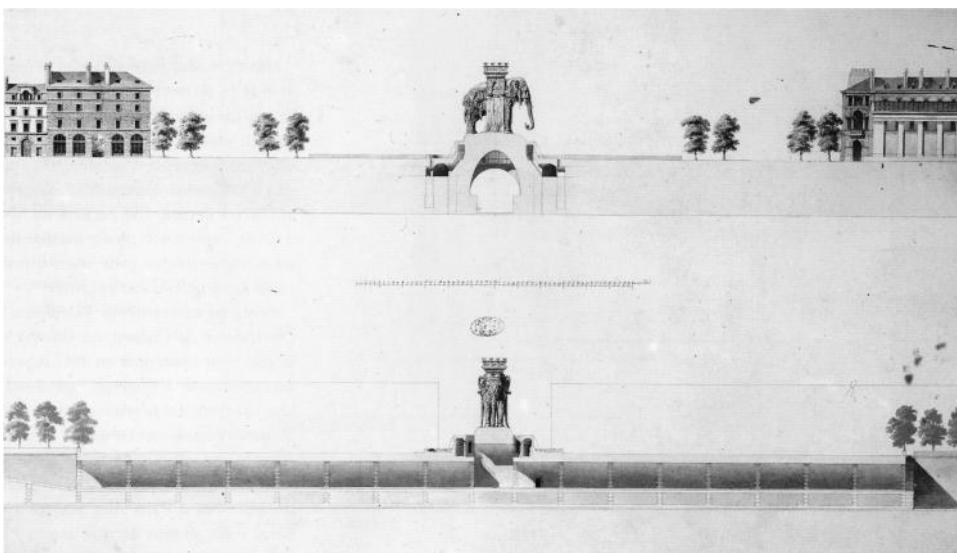


59- Projet pour la place de la Bastille, P.-S. Girard, 5 septembre 1812.

GIRARD P.-S., Plan général de la place de la Bastille et du canal souterrain qui doit la traverser, 5 septembre 1812, A.N. F/14/10125/12.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 149.

Cliché J. Musy.



60- Coupes sur la place de la Bastille et le souterrain du canal Saint-Martin, avec la fontaine éléphant projetée, J.-A. Alavoine, C.-A. Bridan, D.-V. Denon, vers 1812.

ALAVOINE J.-A., BRIDAN C.-A., DENON D.-V., *Projet de fontaine pour la place de la Bastille*, vers 1812, Archives de Paris (A.P.).

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 159.

Cliché J. Musy.

lorsqu'une commission a confirmé son utilité et remis en cause son tracé. Un nouveau projet, datant de 1816, abandonnait les ambitions urbaines de la proposition précédente en établissant un canal longeant les collines de Ménilmontant et de Charonne<sup>417</sup> [61]. Mais, pour diverses raisons, ce dernier projet n'a ni été retenu ni réalisé. Effectivement, dans un premier temps, les vicissitudes, résultant de la chute de l'Empire, et les difficultés financières ne permettaient pas à la Ville de Paris d'achever les travaux, entraînant très rapidement leur arrêt, alors qu'ils venaient tout juste de démarrer. Par ailleurs, à la suite de retards dus à de nombreux procès, aux problèmes d'expropriations et aux modifications de tracé<sup>418</sup>, qui ont alors conduit à un projet à l'extérieur de Paris, le canal Saint-Martin ne répondait plus à la volonté d'établir une voie d'eau engendrant un axe industriel et commercial.

Parallèlement, devant les difficultés financières, un traité de concession était signé, le 19 avril 1818, avec la Ville de Paris, afin d'achever la construction des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, le préfet G.-J.-G. Chabrol de Volvic ajournant la concession du canal Saint-Martin<sup>419</sup>. Mais à la même époque, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, nouvellement créée, a saisi le ministre de l'Intérieur, proposant ses services pour la réalisation du canal Saint-Martin, qui n'était pas vraiment encore commencée. Elle émettait également des souhaits dépassant les termes de la loi du 29 floréal an X (19 mai 1802) et du décret du 27 juillet 1805, en soumettant l'implantation le long du canal Saint-Martin d'usines et d'entrepôts, sur lesquels elle voulait percevoir des droits<sup>420</sup>, et en remettant en cause la dimension des écluses envisagée. Prétendant « qu'il sera toujours bien plus facile de construire des bateaux pour des petites écluses que d'ouvrir des canaux propres à la navigation de la Seine »<sup>421</sup>, elle souhaitait leur donner le gabarit ayant cours sur les canaux de Bourgogne et de Saint-Quentin. En outre, elle s'engageait avant un an, à étudier et à présenter un projet, précis et chiffré, pour la réalisation du canal Saint-Martin.

#### d. Les projets de 1819

En 1819, le tracé du canal Saint-Martin n'étant toujours pas défini, de nombreux débats s'animaient autour de trois projets en concurrence, respectivement attribués à P.-S. Girard, J.-D.-A. Coïc et L.-C. Boistard<sup>422</sup> [62]. Les deux premiers ingénieurs des Ponts et Chaussées proposaient un canal débouchant dans les fossés de l'Arsenal, rejoignant la Seine avec variante au niveau de l'hôpital Saint-Louis (à l'Est ou à l'Ouest) ; le troisième traçait un canal passant par la barrière du Trône (actuelle place de la Nation) et débouchant au quai de la Rapée. Ainsi, une commission du Conseil général des Ponts et Chaussées a-t-elle été chargée d'examiner et de comparer les trois solutions<sup>423</sup>.

---

<sup>417</sup> Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Paris, Impr. Royale, 1819, 208 p., B.N.F., 4Z Le Senne 1140. Voir APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », op. cit., p. 9. Le projet de 1816 correspondrait à celui de Louis-Charles (?) Boistard.

<sup>418</sup> Ibidem.

<sup>419</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 1.2.2.1. Les compagnies privées.

<sup>420</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, « Les compagnies des canaux : chronologie », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 109.

<sup>421</sup> Ibidem.

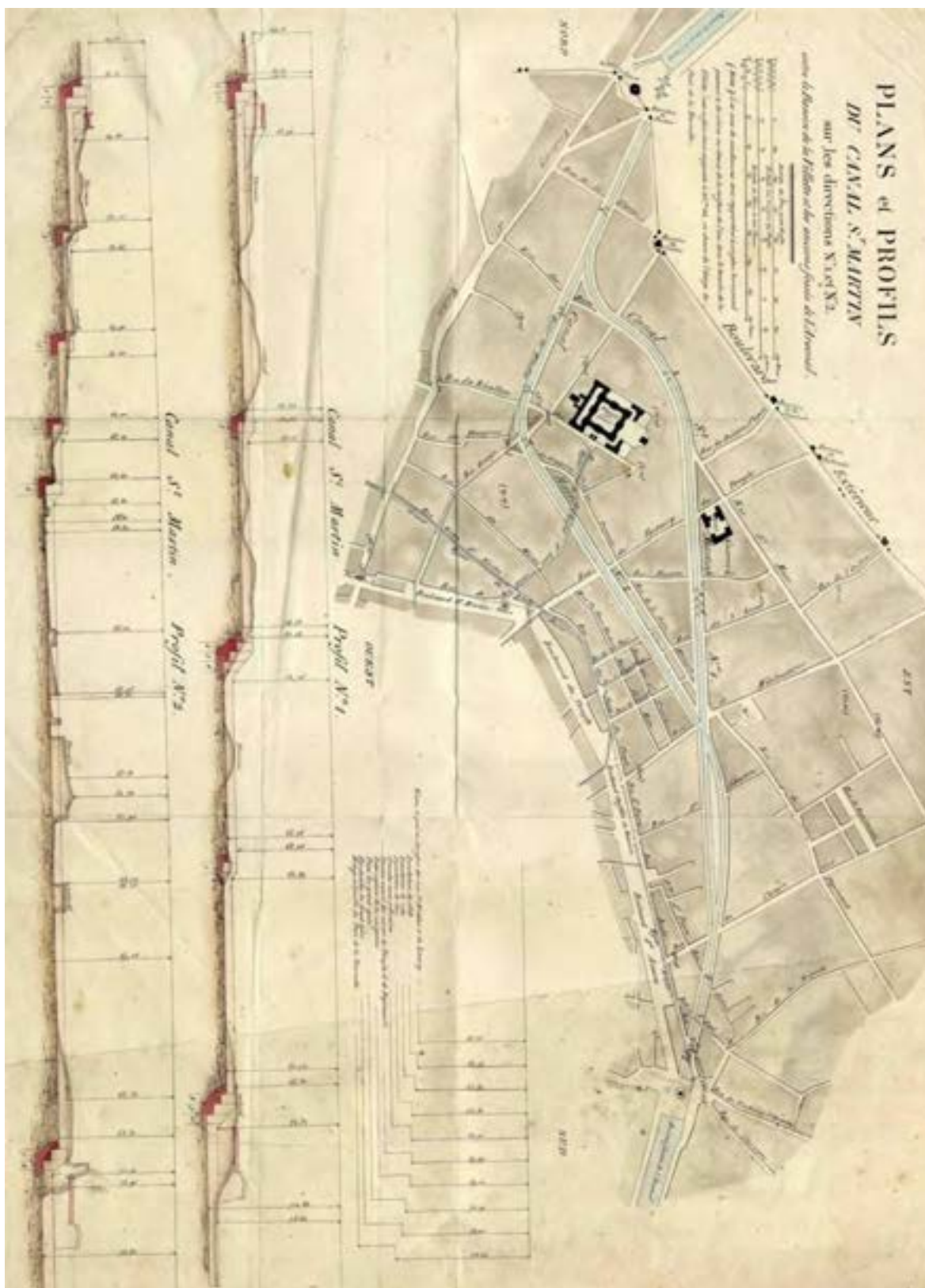
<sup>422</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la révolution », op. cit., p. 150.

<sup>423</sup> BOUR Yves, Un canal pour Paris : le canal Saint-Martin, op. cit., p. 73.





61- Projet pour le tracé du canal Saint-Martin, L.-C. Boistard, 1<sup>er</sup> janvier 1816.  
Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 2.  
Cliché B.N.F.



62- Plan et profils des deux projets de tracé pour le canal Saint-Martin, P.-S. Girard et J.-D.-A. Coïc, 1819.  
 GIRARD P.-S., Nouvelles observations sur le canal Saint-Martin et supplément au devis général qui en a été publié, par P.-S. Girard, [...], Plans et profils du canal Saint-Martin sur les directions n° 1 et n° 2 entre le bassin de La Villette et les anciens fossés de l' Arsenal, Mme Vve Courcier, 1821, 43 p., A.S.C.V.P.  
 Cliché S. Guével.  
 Le tracé et le profil n° 1 représentent le projet de 1819 proposé par P.-S. Girard. Le tracé et le profil n° 2 représentent le projet de 1819 proposé par J.-D.-A. Coïc.

Le premier ingénieur, P.-S. Girard, proposait une modification de son projet de 1808, portant la largeur de son canal à 24 mètres<sup>424</sup>. Il partait toujours du bassin de La Villette et traversait en souterrain la route d'Allemagne (actuelle avenue Jean-Jaurès). Ensuite, sur des terrains où le sol était de bonne qualité mais où de nombreuses parcelles étaient habitées (surtout autour de la rue des Morts (actuelle rue Saint-Maur)), la voie d'eau contournait l'hôpital Saint-Louis par l'Est, passait ensuite sous la place de la Bastille, pour déboucher enfin dans l'axe des anciens fossés de l' Arsenal. Mais contrairement au projet initial, les écluses, élargies à 7 mètres 80 comme sur le canal Saint-Denis, étaient espacées plus régulièrement, permettant de mieux raccorder le niveau des quais à celui des rues. Ainsi, de l'amont vers l'aval, il n'y avait plus que dix écluses, soit une échelle de deux écluses au niveau du bassin de La Villette, une écluse isolée au niveau de l'hôpital Saint-Louis, une échelle de trois écluses entre la rue de la Fontaine au Roi et la rue des Trois Bornes, suivie d'une écluse isolée et pour terminer, une échelle de trois écluses avant le franchissement de la place de la Bastille<sup>425</sup>. De plus, les talus des rampes d'accès aux ponts n'étaient plus gazonnés mais maçonnés « pour ne point nous exposer au blâme d'offrir aux yeux, dans les ouvrages du canal Saint-Martin, des disparités choquantes avec le mode de construction des monuments qui pourront l'avoisiner »<sup>426</sup>.

Le second ingénieur, J.-D.-A. Coic<sup>427</sup>, proposait un projet modifiant sensiblement celui proposé par P.-S. Girard<sup>428</sup>. Au lieu de contourner l'hôpital Saint-Louis par l'Est et de construire un canal à mi-côte, nécessitant de nombreux remblais, il profitait de la petite vallée, située entre les rues du Faubourg Saint-Martin et de l'hôpital Saint-Louis. Son tracé différait donc par un contournement par l'Ouest de l'hôpital et par la présence d'une courbe, au niveau de la traversée de la rue Saint-Sébastien<sup>429</sup>. Ce projet conservait les deux premières écluses du premier tracé, mais il prévoyait quatre autres écluses isolées situées à proximité de l'hôpital Saint-Louis et une échelle de deux écluses avant le franchissement de la place de la Bastille, soit huit écluses au total au lieu de dix dans le premier tracé<sup>430</sup>. Moins coûteux du fait du passage du canal sur des terrains marécageux peu bâtis<sup>431</sup> et du nombre d'écluses, J.-D.-A. Coic établissait alors un bassin élargi « formant un port très heureusement placé pour le commerce »<sup>432</sup>, bordé au sud d'une réserve de terrains de 300 mètres de long sur 150 mètres de large, permettant d'y établir des entrepôts, destinés au stockage des marchandises. Ainsi, un port dans la plaine des Marais, plus rapprochée de la ville « de sorte que la ligne serait plus marchande », était le grand avantage de ce tracé. Mais, seule la proximité de l'hôpital Saint-Louis

<sup>424</sup> GIRARD Pierre-Simon, Nouvelles observations sur le canal Saint-Martin et supplément au devis général qui en a été publié, par P.-S. Girard, [...], Mme Vve Courcier, 1821, 43 p., B.H.V.P. 129951. Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 III 8 et 9 : Extrait du plan général du canal proposé par l'ingénieur en chef P.-S. Girard, 1819.

<sup>425</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 106.

<sup>426</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 73. Voir GIRARD Pierre-Simon, Nouvelles observations sur le canal Saint-Martin et supplément au devis général qui en a été publié, par P.-S. Girard, op. cit.

<sup>427</sup> Étant donné que J.-D.-A. Coic faisait partie de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, on peut supposer qu'il s'agissait bien du projet de cette dernière, qui s'était engagée en 1818 à remettre une esquisse précise et chiffrée pour la réalisation du canal Saint-Martin.

<sup>428</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 III : COÏC Jean-Désiré-Abel, Profil en long pris sur l'axe du canal depuis son origine au bassin de La Villette jusqu'à son débouché en Seine, 1819.

<sup>429</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 106.

<sup>430</sup> Ibidem, p. 107. Le premier tracé était celui de P.-S. Girard.

<sup>431</sup> La zone marécageuse des faubourgs du Temple et Saint-Martin était de moindre valeur foncière.

<sup>432</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 73. Voir GIRARD Pierre-Simon, Nouvelles observations sur le canal Saint-Martin et supplément au devis général qui en a été publié, par P.-S. Girard, op. cit.

pouvait faire obstacle à son existence : une telle masse d'eau stagnante pouvait, en outre, exhiler des « miasmes pernicieux », dangereux pour les malades<sup>433</sup>.

D'après les avis émis par la Commission du Conseil général des Ponts et Chaussées de 1816, le troisième ingénieur, L.-C. Boistard, proposait quant à lui, un canal totalement à l'Est, joignant le bassin de La Villette à un bassin circulaire situé à la barrière du Trône, qui devait être « un des plus beaux ornements de ce projet »<sup>434</sup> [63]. Toutes les écluses étaient regroupées entre cette barrière et le quai de la Rapée, permettant ainsi de constituer des biefs courts mais larges, formant des bassins où pouvaient se garer de nombreux bateaux. Ce projet était séduisant à bien des égards : il était économique (il l'aurait été si les quelques travaux au bassin de La Villette et au bassin de l'Arsenal n'avaient pas été réalisés) ; il permettait une distribution simple de l'eau ; il évitait aux bateaux le passage du pont d'Austerlitz et l'estacade de l'île Louviers ; il accroissait l'industrie des faubourgs en débouchant près de l'Entrepôt des vins et permettait de disposer des fossés de l'Arsenal pour y faire soit une gare supplémentaire, soit un nouveau quartier, soit une promenade<sup>435</sup>. Cependant, outre son éloignement de la ville, il présentait un inconvénient majeur : il nécessitait l'établissement d'un pont mobile au carrefour de la route d'Allemagne et des boulevards extérieurs de l'enceinte des Fermiers Généraux. L.-C. Boistard avait alors proposé au nord du bassin de la Villette un pont fixe, afin de faire passer la route d'Allemagne au-dessus du canal de l'Ourcq. Mais, la commission du Conseil général des Ponts et Chaussées, pourtant chargée d'examiner les projets en fonction de leur utilité, ne pouvait admettre une telle solution : « Ce moyen nous paraît inadmissible. Il ferait renoncer à tous les avantages d'une disposition d'ensemble d'un grand effet. Le bassin de La Villette et la Rotonde n'ont été conçus qu'en raison de l'angle formé par les deux routes ; et si le tracé de route projeté par M. Boistard eut existé primitivement, on en demanderait aujourd'hui la suppression, pour obtenir la direction même qu'il propose de supprimer. Nous pensons qu'il faut bien se garder de détruire l'état actuel des lieux »<sup>436</sup>.

Le 13 août 1819, la commission du Conseil général des Ponts et Chaussées, ménageant les susceptibilités, rendait un rapport<sup>437</sup>, choisissant « la direction projetée par M. Girard, avec la modification indiquée par M. Coïc ». Bien que le projet de L.-C. Boistard parût le plus conforme aux intérêts de la ville et que les raisons financières, même si elles étaient déterminantes, n'étaient pas les seules invoquées, la

---

<sup>433</sup> Ibidem, p. 75.

<sup>434</sup> Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], op. cit., p. 67.

<sup>435</sup> Le projet de L.-C. Boistard conservait la maison de Beaumarchais située place de la Bastille.

<sup>436</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 73.

<sup>437</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/7033 : Canal Saint-Martin, Seine, 1813-1839. Ce dossier contient un document sur la discussion du tracé du canal, un examen comparatif des projets du canal Saint-Martin dans la navigation intérieure du département de la Seine (rapporteur de M. Tarbé), un rapport faisant suite à celui du 31 juillet 1819 sur divers projets relatifs au tracé du canal Saint-Martin (exposé - questions - réponses), un rapport du 13 août 1819 d'une commission composée de MM. de Prony, Sganzin, Tarbé, inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, M. Drapin, inspecteur divisionnaire et M. Bérigny, ingénieur en chef, sur divers projets relatifs au tracé du canal Saint-Martin (exposé - projet de M. Girard - projet de M. Boistard - projet de M. Coïc - comparaison des tracés de M. Coïc et M. Girard - comparaison des tracés de M. Coïc et M. Boistard (estimations comparatives des dépenses et des quantités) - les écluses - les ponts - les maisons d'éclusiers et de pontonniers - les biefs - le port du Marais - la gare de l'Arsenal - les écluses de garde sur le bord de Seine - les égouts, le pavé des quais et les plantations - les prises d'eau pour les usines - estimations de la dépense - résumé et avis).



63- Projet pour le tracé du canal Saint-Martin, L.-C. Boistard, 1819.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Extrait Planche 2. Cliché B.N.F.

Le projet pour le tracé du canal Saint-Martin proposé en 1819 par L.-C. Boistard reprenait celui dessiné en 1816. D'après ce document, L.-C. Boistard proposait différentes variantes de tracés pour le canal Saint-Martin, passant à l'Est de la capitale, parallèlement à l'enceinte des Fermiers Généraux. À la hauteur de la rue du Chemin Vert, il proposait deux projets de tracé. Le premier, parallèle à cette dernière, rejoignait le bassin de l'Arsenal. Le deuxième aboutissait à la place du Trône, en suivant le mur de l'enceinte. À cette place, deux propositions de tracé rejoignaient la Seine, l'une au niveau du quai de la Rapée, l'autre au niveau du quai de Bercy.

commission considérait « que les constructions de la fontaine et de la place de la Bastille ont été entreprises dans l'hypothèse du maintien de cette direction et que de l'ensemble de ce projet, il résultera pour la capitale des embellissements qu'il est juste de payer »<sup>438</sup>.

Mais à la suite de nombreuses réclamations émises par P.-S. Girard, protestant contre l'altération de son projet, et de craintes de voir le port des Marais emplis de miasmes, l'avis d'une commission de salubrité<sup>439</sup>, présidée par J.-A. Chaptal, a été demandé. En février 1820, cette dernière jugeait que « le canal avec un port serait insalubre ». Mais, devant les intérêts en jeu et le besoin pressant de la réalisation du canal Saint-Martin, la commission de salubrité se réunissait à nouveau en juillet. À la question « dans le cas que (sic) le canal serait insalubre, faudrait-il l'abandonner ? », elle répondait cette fois « les craintes d'une légère insalubrité [disparaissent] devant le grand objet d'une utilité générale ». Il a donc fallu faire appel à des hommes de science pour conférer au canal une légitimité inattaquable et pour mettre fin aux querelles. Même si les impératifs économiques ont conduit à contourner l'hôpital Saint-Louis par l'ouest, dans un secteur particulièrement mal drainé et marécageux, il n'était pas envisageable d'abandonner le port des Marais, facteur essentiel de rentabilité du canal<sup>440</sup>.

## 1.2.2. LES CONCESSIONS ET L'ACHÈVEMENT DE LA RÉALISATION DES CANAUX PARISIENS : UNE ENTREPRISE PRIVÉE

### 1.2.2.1. Les compagnies privées

#### a. La concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>441</sup>

En 1814, les revers des armées françaises et les campagnes militaires ont retardé et paralysé considérablement la fin du chantier du canal de l'Ourcq et ont motivé la suspension des travaux alors qu'il restait à creuser les canaux Saint-Martin et Saint-Denis<sup>442</sup>.

Au début de la Restauration, la situation des finances locales ne permettait pas à la Ville de Paris de reprendre et d'achever les travaux. En effet, en 1818, le canal de l'Ourcq était ouvert de Lizy-sur-Ourcq jusqu'au bassin de La Villette, mais n'était navigable qu'entre Claye-Souilly et Paris ; la section entre Lizy et Claye, longue de 42 kilomètres, était donc encore à sec. Quant au canal Saint-Denis, seuls les terrassements généraux et les fondations du pont de la route de Flandres étaient à peu près terminés.

P.-S. Girard, responsable des travaux, souhaitant ardemment les voir aboutir, a eu alors l'idée d'en confier l'exécution à des compagnies privées, évitant ainsi à l'État et à la Ville de Paris de trop lourdes charges et des risques financiers. Le préfet de la Seine, G.-J.-G. Chabrol de Volvic, appuyait même ce recours à la

---

<sup>438</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 75.

<sup>439</sup> Avis de la Commission de salubrité et document sur le problème de salubrité et d'hygiène dû aux problèmes d'égouts ou de l'eau croupissante du canal : lettres de riverains, A.N. F/14/7033 Canal Saint-Martin, Seine, 1813-1839.

<sup>440</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 75.

<sup>441</sup> Voir l'article très complet de DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, « Les compagnies des canaux : chronologie », op. cit., pp. 108-117. Un travail de recherche approfondi pourrait être mené sur l'histoire des Compagnies concessionnaires des canaux parisiens.

<sup>442</sup> LÉRI Jean-Marc, op. cit., p. 311. Le canal Saint-Martin était ébauché au niveau du bassin de La Villette et du bassin de l'Arsenal. La voûte de la place de la Bastille était construite sur une longueur de 90 mètres.

concession privée « seul système propre à ne pas obérer plus lourdement les finances publiques »<sup>443</sup>. En 1816-1817, l'ingénieur faisait appel à des compagnies étrangères. Mais celles-ci refusèrent de se charger des travaux du canal de l'Ourcq au prix fixé par la commission des Ponts et Chaussées. De plus, elles demandaient la jouissance, pendant un certain nombre d'années, du privilège exclusif de concéder à « prix d'argent » aux habitants, le volume d'eau nécessaire à leurs besoins, et étaient réservées quant à l'achèvement du reste du projet<sup>444</sup>.

Laissant de côté les compagnies étrangères, et s'étant entouré depuis quelques temps de P.-L. Hainguerlot et J.-P. Folloppe pour les travaux des canaux Saint-Denis et Saint-Martin, P.-S. Girard leur proposait de se charger de la réalisation du canal de l'Ourcq, en créant leur propre compagnie<sup>445</sup>. Acceptant, mais désirant disposer de garanties financières et de fonds privés, ils ont fait appel A. de Saint-Didier et J.-C.-R. Vassal, respectivement homme d'affaires et banquier. Ces quatre personnes ont alors créé la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. P.-L. Hainguerlot sera le principal artisan de la réussite des travaux<sup>446</sup>.

Étant donné les investissements nécessaires, les problèmes financiers étaient presque insolubles avant la création des compagnies financières ou des banques du XIX<sup>ème</sup> siècle. La rareté des crédits laissait toujours douter de l'achèvement des travaux, la durée de ces derniers renvoyant à longtemps l'espoir de retrouver les investissements dans des bénéfices potentiels<sup>447</sup>.

Dès 1818, alors que la Compagnie n'était pas encore formée, P.-L. Hainguerlot saisissait le ministre de l'Intérieur, proposant ses services pour la réalisation des canaux Saint-Martin et Saint-Denis<sup>448</sup>. Il émettait également des souhaits, qui dépassaient les termes de la loi du 29 floréal an X (19 mai 1802), comme l'implantation le long des canaux, d'usines et d'entrepôts sur lesquels la future Compagnie voulait percevoir des droits. Dans le même temps, devant les difficultés rencontrées pour la réalisation du canal de l'Ourcq, il proposait à la Ville de Paris plusieurs possibilités pour les résoudre : « soit de prêter les sommes nécessaires pour mener à bien les travaux ; soit de faire les avances et les travaux pour le compte de la Ville de Paris ; soit d'achever le canal moyennant une somme fixée par la commission spéciale des Ponts et Chaussées »<sup>449</sup>.

Le 19 avril 1818, approuvé par la loi du 20 mai 1818 et par une ordonnance royale du 10 juin suivant, le Comte A. de Saint-Didier et le banquier J.-C.-R. Vassal ont signé avec la Ville de Paris un traité de concession, moyennant, aux termes du contrat, une subvention de 7 500 000 francs, versée en bons par la Ville de Paris<sup>450</sup>. La Compagnie prenait à sa charge l'achèvement du canal de l'Ourcq et la construction du canal Saint-Denis, le préfet G.-J.-G. Chabrol de Volvic acceptant l'ajournement de la concession du canal Saint-

---

<sup>443</sup> Ibidem.

<sup>444</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 108.

<sup>445</sup> Ibidem, p. 109.

<sup>446</sup> Ibid., pp. 109 et 112.

<sup>447</sup> PINON Pierre, « Voyages pittoresques sur les canaux », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 3. Dans l'entreprise des canaux, les ingénieurs n'engageaient aucune somme.

<sup>448</sup> P.-L. Hainguerlot a convaincu les autorités de tutelle d'adopter, pour le canal Saint-Denis, le gabarit retenu pour celui de Bourgogne, qui sera compatible, par la suite, avec les péniches du type Freycinet.

<sup>449</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 109.

<sup>450</sup> Ibidem, pp. 109-110. La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis (ou Compagnie des Canaux) a été aussi appelée Compagnie Vassal et Saint-Didier car seuls ces deux derniers signaient l'ensemble des actes et traités.

Martin. La Compagnie s'engageait donc : « Article premier - [...] à exécuter à ses frais, risques et périls, et au profit de la ville de Paris, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 1823, tous les travaux et ouvrages d'art nécessaires pour la confection du canal Saint-Denis. Article 10 - [...] à terminer [...] le canal de dérivation de la rivière d'Ourcq »<sup>451</sup>.

Le 20 avril 1818, la Commission, chargée d'analyser le traité de concession, se réunissait et émettait d'importantes réserves en ce qui concernait la durée de la concession, fixée à 99 ans. Mais, le 22 avril, le Conseil général adoptait le projet de concession des canaux par 13 voix contre 7, même si le 27 du même mois, le projet était vivement critiqué par les financiers, comme J.-C. Périer ou J. Lafitte, qui stigmatisaient l'absence de concurrence. La Chambre des Pairs se joignait au concert de reproches, condamnant la navigation qui risquait de rendre l'eau de l'Ourcq non potable à la consommation. La Compagnie s'engageait alors oralement à supprimer toute navigation si les eaux devenaient insalubres<sup>452</sup>.

Le 15 mai, le projet de loi sur le canal était adopté par 83 voix contre 27. Le traité de concession, qui actait de la création de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis a été approuvée par la loi du 20 mai 1818. La Compagnie Vassal et Saint-Didier obtenait ainsi la jouissance desdits canaux pour une période de 99 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1823 et bénéficiait des péages, des revenus territoriaux, domaniaux et des droits d'exploitation des canaux (droits de navigation, de stationnement...), à condition que cette dernière termine la construction de ces deux voies d'eau à la date souhaitée<sup>453</sup>. En contrepartie, la Ville de Paris se réservait 4 000 pouces d'eau par jour sur le volume amené au bassin de La Villette, employés au service des fontaines publiques et la Compagnie prenait à sa charge tous les frais d'entretien des voies navigables jusqu'à l'expiration du bail<sup>454</sup>. Le 1<sup>er</sup> juillet 1818, à la suite d'un arrêté du 17 juin précédent, elle a été mise en possession des deux canaux, les statuts ont été déposés en 1819 et les actes ont été enregistrés le 19 janvier 1819<sup>455</sup>.

Pour permettre la reprise des travaux, la Compagnie a alors mis en place un conseil consultatif, choisi parmi les membres des Ponts et Chaussées, composé de G.-M. Riche de Prony, J.-M. Sganzin, inspecteur général des Travaux Maritimes, F.-L. Becquey de Beaupré, ancien ingénieur en chef du département de la Seine et P.-S. Girard<sup>456</sup>. Le Comte G.-J.-G. Chabrol de Volvic est intervenu pour que l'achèvement des travaux soit réalisé sous la direction de ce dernier, assisté de J.-D.-A. Coïc et R.-É. De Villiers<sup>457</sup>, ingénieurs des Ponts et Chaussées<sup>458</sup>. Ainsi, J.-D.-A. Coïc, ingénieur en chef, était chargé des travaux du canal de l'Ourcq. Il percevait un traitement de 12 000 francs par an et bénéficiait d'une participation aux bénéfices, dès la

---

<sup>451</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., pp. 15-16. Voir pp. 15-20 Concession des canaux / Traité de concession / 1- Texte du traité, 19 avril 1818. Les travaux du canal Saint-Martin ont été cédés en 1822.

<sup>452</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 110.

<sup>453</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 4.

<sup>454</sup> Ibidem, p. 16. La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis se servait du reste de l'eau pour faire fonctionner les écluses et les usines.

<sup>455</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 110.

<sup>456</sup> Ibidem. J.-C.-R. Vassal était nommé caissier.

<sup>457</sup> DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, op. cit., p. 5. « Je puis, au contraire, donner avec quelque confiance la description du canal de la Seine à la Seine, que je n'ai pas perdu un seul instant de vue, depuis leur origine jusqu'à leur entier achèvement ».

<sup>458</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 106. P.-S. Girard était rémunéré par l'État et la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Ses assistants étaient salariés de la Compagnie. Leurs projets étaient contrôlés au nom de l'État, tuteur de la Ville de Paris, par le conseil consultatif des ingénieurs des Ponts et Chaussées.



réception des travaux. R.-É. De Villiers, ingénieur, s'occupait, quant à lui, des travaux du canal Saint-Denis, avec un traitement de 7 500 francs par an. Enfin, J.-B. Tarbé de Vauxclairs, inspecteur général des Ponts et Chaussées, était nommé commissaire de la Ville de Paris, chargé de surveiller l'exécution des travaux<sup>459</sup>.

b. La concession du canal Saint-Martin<sup>460</sup>

Le 5 août 1821, une loi autorisait l'exécution du canal Saint-Martin par un traité de concession ; la Ville de Paris devait trouver les moyens pour le financer et le réaliser<sup>461</sup>. Le 15 du même mois, une ordonnance du roi approuvait le tracé définitif du canal Saint-Martin<sup>462</sup>. Ainsi, entre le 16 septembre et le 9 octobre 1821, les journaux de la capitale annonçaient que la concurrence était ouverte pour l'entreprise du canal Saint-Martin : « Les personnes qui veulent concourir sont invitées à adresser au Préfet de la Seine, jusqu'au 25 du mois d'octobre, une déclaration portant qu'elles sont dans l'intention de soumissionner l'entreprise du canal Saint-Martin, aux clauses et conditions imposées par l'Administration »<sup>463</sup>. Le 29 octobre, la commission du Conseil municipal admettait six concurrents pour l'adjudication des travaux, dont la mise à prix, fixée par la Ville de Paris, était de 5 500 000 francs : « 1- MM. Vassal et C<sup>ie</sup>, banquiers à Paris ; 2- MM. Thuret et C<sup>ie</sup>, banquiers à Paris ; 3- M. Berard, tant en son nom qu'en ceux de MM. Laffitte et C<sup>ie</sup>, et A. Cottier, banquiers à Paris ; 4- le Comte de Saint-Didier ; 5- Lettré, banquier à Paris, 6- Destors, propriétaire, entrepreneur de bâtiments »<sup>464</sup>. Le 12 novembre suivant, la commission se réunissait et, après un rabais, l'adjudication de la concession de l'entreprise du canal Saint-Martin était attribuée à A. de Saint-Didier et à J.-C.-R. Vassal, représentant de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, pour une somme de 5 470 000 francs<sup>465</sup> : « Le Conseil municipal, dûment autorisé, [décidait] d'en adjuger le façonnage au rabais afin de piquer les convoitises et de rabattre les prétentions de la Compagnie »<sup>466</sup>. La Compagnie du Canal Saint-Martin était alors immédiatement créée<sup>467</sup>. Ainsi, elle s'engageait à exécuter à ses frais, risques et périls, et au profit de la Ville de Paris, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1826, tous les travaux et ouvrages d'art nécessaires pour la réalisation du canal Saint-Martin et de ses dépendances, depuis le bassin de La Villette jusqu'à son débouché en Seine<sup>468</sup>.

---

<sup>459</sup> Ibidem, p. 110.

<sup>460</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/7033 : Concession du canal. Voir l'article très complet de DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., pp. 108-117. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote HI 022 Concession du canal Saint-Martin (A.P. 2931 W).

<sup>461</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., pp. 9-10. « Article 1<sup>er</sup> : La Ville de Paris est autorisée, conformément à la délibération du Conseil municipal du 7 juin 1821, à créer 400 000 francs de rentes et à les négocier, avec publicité et concurrence, dans la proportion des besoins, pour acquitter : 1- La valeur des propriétés à acquérir sur la ligne du canal Saint-Martin ; 2- Le prix des travaux nécessaires à l'ouverture et à la confection de ce canal ».

<sup>462</sup> Ibidem, pp. 10-11. Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 1.2.2.3. La construction du canal Saint-Martin / a. Le tracé définitif.

<sup>463</sup> Ibid., p. 19. Procès-verbal des opérations faites pour parvenir à l'adjudication de l'entreprise du canal Saint-Martin, 12 novembre 1821.

<sup>464</sup> Ibid., p. 20.

<sup>465</sup> Ibid., p. 21. En effet, le 12 novembre 1821, la liste des concurrents s'était réduite passant de six à quatre. A. de Saint-Didier, faisant partie de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis s'était rallié J.-C.-R. Vassal, comptable de cette dernière. Il en était de même pour J.-F.-H. Destors et I. Thuret.

<sup>466</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 107.

<sup>467</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 110.

<sup>468</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., pp. 11-17. Voir Adjudication des travaux et concession du canal Saint-Martin I- Cahier des charges 12 novembre 1821 - II- Articles complémentaires du cahier des charges 1<sup>er</sup> mars 1822.

La Compagnie du Canal Saint-Martin se composait de six membres, issus de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, comme P.-L. Hainguerlot, J.-C.-R. Vassal et A. de Saint-Didier et de nouveaux actionnaires, comme I. Thuret, banquier et Consul général de sa majesté le Roi de Hollande, J.-F.-H. Destors et S. Berard, membre de la Chambre des Députés<sup>469</sup>.

Le 11 décembre 1821, par ordonnance royale, l'adjudication de la concession de l'entreprise du canal Saint-Martin était ratifiée, donnant à cette nouvelle compagnie financière la jouissance et l'exploitation dudit canal pour une durée de 99 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1823<sup>470</sup>. Le 1<sup>er</sup> mars 1822, un arrêté préfectoral ordonnait la mise à exécution du traité<sup>471</sup>. Ainsi, ce fut une société privée<sup>472</sup>, qui allait mener à bien les travaux de construction du canal Saint-Martin.

### 1.2.2.2. La fin de la construction des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis

#### a. Les travaux

Rappelons qu'en 1814, lors de la campagne de France des Cent jours et l'avancée vers Paris des troupes ennemies, le chantier des canaux a été interrompu. Cet événement a engendré des travaux de fortifications en terre le long du canal Saint-Denis, qui ont servi de ligne de défense, empêchant un an plus tard, les troupes de la coalition d'entrer dans la capitale par le Nord-Est<sup>473</sup>. La tranchée du canal et la construction sur cette ligne de retranchements d'un bastion sur le passage de la route des Flandres, ont donc joué un rôle défensif<sup>474</sup>.

Après la chute de l'Empire, en raison du traité de concession de 1818, les travaux pour l'achèvement du canal de l'Ourcq ont repris le 1<sup>er</sup> janvier 1819 et devaient se terminer au plus le 1<sup>er</sup> janvier 1823<sup>475</sup> [64]. Ces travaux étaient divisés en quatre sections : 1- depuis Claye jusqu'à Paris et depuis la prise d'eau de la Théroienne jusqu'aux carrières de Poincy ; 2- depuis les carrières de Poincy jusqu'à Charmentray ; 3- depuis Charmentray jusqu'à Claye et depuis la Théroienne jusqu'au village de Vernelle ; 4- depuis Vernelle jusqu'à

---

<sup>469</sup> Ibidem, pp. 114-115. Les membres de la nouvelle Compagnie étaient ceux qui avaient soumissionné à l'adjudication de la concession de l'entreprise du canal. Il faut ajouter que S. Berard représentait aussi J. Lafitte, chevalier de la Légion d'Honneur et membre de la Chambre des Députés et que E. André et F. Cottier, banquiers, étaient propriétaires d'un autre tiers d'actions (J. Lafitte, E. André et F. Cottier ont été admis à siéger au Conseil d'administration de la Compagnie le 25 août 1826). De plus, le fonds capital de la Compagnie était constitué de 3 600 actions, divisées en 3 600 parts de 1 000 francs, appelées « actions en capital » auxquelles s'ajoutaient 3 600 actions de 1 000 francs, appelées « actions de jouissance », qui étaient remboursables au bout de 50 ans. La société était administrée par un conseil de 12 membres, qui étaient choisis parmi les sociétaires possédant au moins vingt parts d'intérêts ou quarante « actions de jouissance ».

<sup>470</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., pp. 22. Voir Ordonnance royale approuvant l'adjudication de la concession du canal, 11 décembre 1821. Voir MILLARD Jean, Paris Histoire d'un port, Du port de Paris au Port autonome de Paris, Paris, Éditions L'Harmattan, 1994, p. 22.

<sup>471</sup> Ibidem, pp. 23-24. Voir Arrêté préfectoral ordonnant la mise à exécution du traité, 1<sup>er</sup> mars 1822.

<sup>472</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., pp. 108-117. Le 21 juin 1826, MM. Tripiet et Juge ont été chargés de rédiger un projet d'acte de société entre les actionnaires de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et les actionnaires de la Compagnie du Canal Saint-Martin. Le 31 août 1830, après plusieurs modifications, l'acte de société entre les actionnaires des deux Compagnies, qui avait été présenté à J.-C.-R. Vassal, J. Lafitte et S. Berard en 1827, a été finalisé et déposé le 14 avril 1831.

<sup>473</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 33.

<sup>474</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 42.

<sup>475</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 17. Concession des canaux, Traité de concession, 19 avril 1818.



64- Plan du canal de l'Ourcq, 1816.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 1. Cliché B.N.F.

la prise de la rivière d'Ourcq<sup>476</sup> [65]. Parallèlement, l'aqueduc de ceinture était en place sur 3 300 mètres ; les galeries Saint-Laurent et des Martyres étaient achevées et de nombreuses bornes fontaines étaient en place<sup>477</sup>.

Parallèlement, en 1818, seuls les terrassements du canal Saint-Denis et le pont supportant la route des Flandres étaient totalement achevés, sans que les eaux de la Beuvronne l'emplissent et que le trafic fluvial soit assuré. La plupart des ouvrages d'art, comme les ponts et les écluses, n'étaient pas commencés. Les travaux ont alors repris à un rythme modéré sous la conduite de l'ingénieur René-Edouard De Villiers du Terrage. Quelques changements au tracé du canal proprement dit ont été apportés [66]. Le chantier s'est déroulé sans trop de difficultés. Des batardeaux mobiles ont été employés pour les travaux des écluses. Étant indépendant du fond et des côtés du canal ou de l'écluse, se soutenant lui-même, ce système était avantageux car il permettait de ne pas dégrader les parois de l'ouvrage<sup>478</sup>. Mais en 1820, une crue a submergé les travaux et menacé d'empêcher la pose des portes de la 12<sup>ème</sup> écluse avant l'hiver. Les eaux s'étant ensuite abaissées, les épaissements ont été repris avec vigueur jusqu'à la fin novembre. Une noria, une pompe et cinq vis d'Archimède ont permis les épaissements, de remettre les travaux à découvert et de les terminer.

Les travaux pour le canal de l'Ourcq ont été très rapidement achevés et, en avril 1822, de Mareuil à Paris, la voie d'eau était entièrement livrée à la navigation.

Mais, à cette époque l'alimentation du canal de l'Ourcq par les eaux de la rivière posait problème. En effet, le duc d'Orléans, propriétaire du cours d'eau, maintenait la navigation sur le cours inférieur de la rivière, empêchant, de ce fait, l'alimentation en eau. En avril 1824, par délibération du Conseil municipal, la Ville de Paris faisait l'acquisition de l'ensemble des droits et biens du duc sur la rivière<sup>479</sup>. La Compagnie, souhaitant alors des dommages et intérêts pour compenser le manque à gagner entraîné par cette situation, demandait à la Ville de Paris la concession de l'ensemble de la rivière, depuis Port-aux-Perches jusqu'à la Marne, ainsi que les terrains et habitations y afférents. Le 23 juin 1824, une ordonnance royale était signée entre d'une part le duc d'Orléans et la Ville de Paris, et d'autre part entre la Ville et la Compagnie<sup>480</sup>.

Les travaux imposés à la Compagnie ont été reçus définitivement le 21 juin 1839.

---

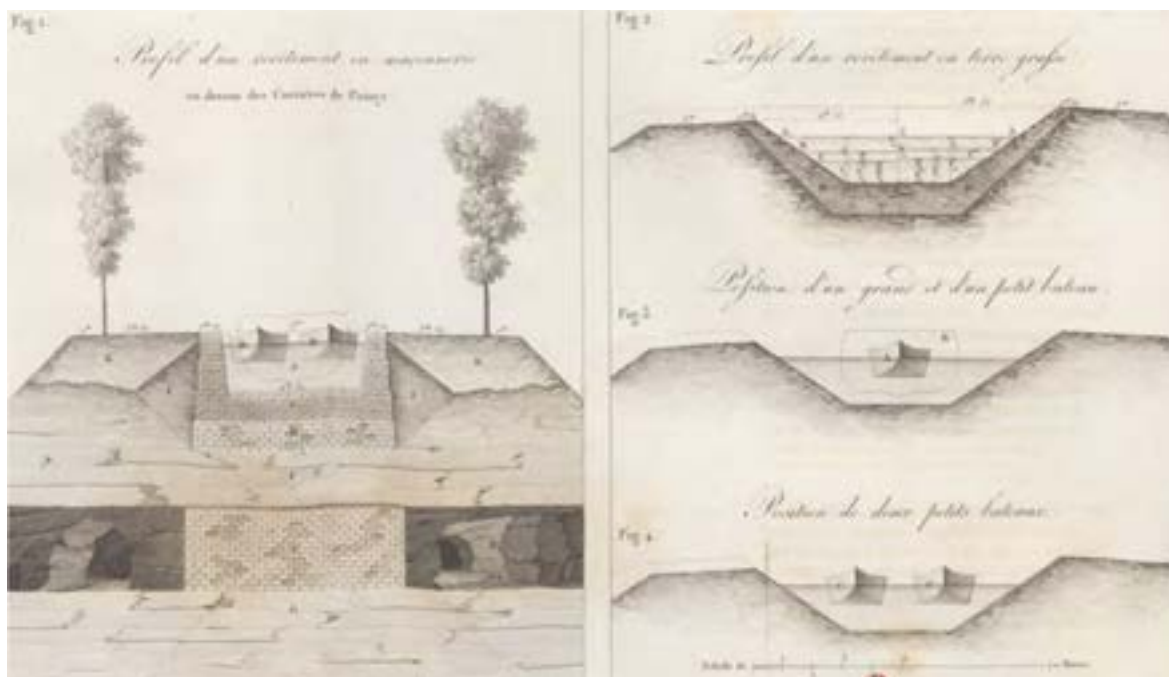
<sup>476</sup> Ibidem.

<sup>477</sup> GAILLARD Marc, op. cit., p. 46.

<sup>478</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 13. Un batardeau se composait de fermes que l'on multipliait selon la longueur ; chaque ferme était composée de deux montants qui s'élevaient à un ou deux mètres au-dessus de l'eau, d'une moise horizontale placée aussi au-dessus de l'eau et d'une entretoise horizontale destinée à empêcher dans le haut le rapprochement des montants ; le bas était garni de madriers ou de planches jointives.

<sup>479</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 10.

<sup>480</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 4.

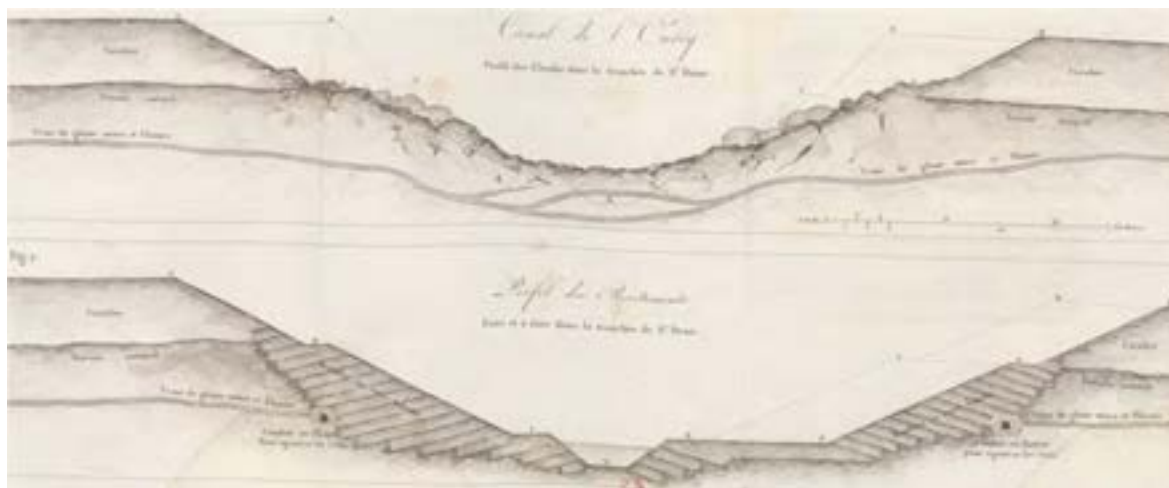


65- Profils du canal de l'Ourcq, 1816.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 5.

Cliché B.N.F.

Fig. 1 Profil d'un revêtement en maçonnerie au-dessus des carrières de Poincy - Fig. 2 Profil d'un revêtement en terre grasse - Fig. 3 Position d'un grand et d'un petit bateau.



66- Profils du canal Saint-Denis, 1816.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 4.

Cliché B.N.F.

Fig. 1 Profil des éboulis - Fig. 2 Profil des revêtements.

b. L'inauguration du canal Saint-Denis

Le dimanche 13 mai 1821, à l'occasion du baptême de Monseigneur le duc de Bordeaux, le canal Saint-Denis a été inauguré et livré à la navigation, bien que l'achèvement de l'ensemble du dispositif eût été fixé, initialement, à l'année 1817. La fête inaugurale du canal, donnée par la Ville et la Compagnie, rompait avec le cérémonial des précédentes inaugurations. Il s'agissait de la première fête nautique du quartier de La Villette, la première fête de l'eau, qui allait se renouveler chaque année [67]. « Dès le matin la foule s'était portée au bassin de la Villette où se tenait une véritable escadre de barques et gondoles pavoisées »<sup>481</sup>. Un cortège formé du comte de G.-J.-G. Chabrol de Volvic, du corps municipal et d'ingénieurs, monté sur un bateau ponté, se portait à l'extrémité du bassin de La Villette pour accueillir, dès leur descente de voitures, les personnes de la Cour (duc et duchesse d'Angoulême, duchesse de Berry...). Ces dernières étaient ensuite installées dans des loges devant la rotonde et des amphithéâtres encadrant le bassin. Un discours était prononcé formulant le désir de voir achever la communication navigable, avec le canal Saint-Martin. Après remise d'une médaille aux personnalités, la fête commençait : « le long des avenues, des jeux, des danses, des mâts de cocagne ». À la suite d'exercices nautiques, la duchesse de Bourbon et le duc de Richelieu s'embarquaient dans une gondole décorée. Quatre bateaux salons et des embarcations diverses se dirigeaient alors vers la gare circulaire où eut lieu la bénédiction, par le curé de La Villette, de la première écluse. Après le passage des écluses, les bateaux ont descendu le canal jusqu'à Saint-Denis, sous le regard admiratif de spectateurs amassés sur les rives. La fête s'est terminée par un banquet, des jeux, des danses, des illuminations et des feux d'artifices<sup>482</sup>. Mais il a fallu attendre 1826, pour que le canal Saint-Denis soit entièrement achevé.

1.2.2.3. La construction du canal Saint-Martin

a. Le tracé définitif

Parallèlement à la signature du traité de concession pour la réalisation du canal Saint-Martin, le tracé définitif a été en fait le résultat d'un compromis, combinant les éléments successifs des différents projets élaborés en 1808, 1816 et 1819<sup>483</sup>. Ainsi, ce fut le projet de J.-D.-A. Coic modifié<sup>484</sup>, qui fut approuvé par le directeur général des Ponts et Chaussées le 11 août 1821, peut être grâce à l'appui de G.-J.-G. Chabrol de

---

<sup>481</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 19. Voir la collection L.-P. CARIVENC, Archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine (A.M.B.C.S.H.).

<sup>482</sup> RUGGIERI Claude-Fortuné, Précis historique sur les fêtes, les spectacles et les réjouissances publiques [...], Paris, 1830, pp. 348-349. Repris par JOUDIOU Gabrielle, op. cit., pp. 93-94.

<sup>483</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/7033 : Tracé du canal et modifications.

<sup>484</sup> Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III. Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 15 août 1821, Tracé du canal porté sur la feuille n° 6 de l'Atlas de la Ville de Paris, 1821, A.N. F/14/10125 III. Ce plan est du même type que le précédent. Plan général du canal Saint-Martin sur la feuille n° 6 de l'Atlas national de la Ville de Paris, Projet de M. Girard et projet de M. Coic, 1824, A.N. F/14/10125 III. Ce plan superpose, par un système de couleurs, les différents projets et les diverses démolitions à réaliser. Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III.



67- Vue du bassin de La villette décrivant la fête pour l'inauguration du canal Saint-Denis, 13 mai 1821.

BEUGEAN A. (d'après HITTORFF J.-I.), Vue du bassin de La Villette pour la fête du 13 mai 1821, Bibliothèque des Arts Décoratifs de Paris (B.A.D.P.), Collection Maciet 14710.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 90.

Cliché J.-C. Doerr.

Volvic, préfet de la Seine, qui le connaissait, l'ayant eu sous ses ordres à Savone, pendant l'Empire<sup>485</sup>. Au vu du décret du 27 juillet 1808, qui approuvait la direction du canal Saint-Martin entre le bassin de La Villette et les fossés de l'Arsenal, de l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 13 août 1819, qui proposait de modifier une partie du tracé, de la délibération du 7 juin 1821 du Conseil général du département de la Seine et du Conseil municipal de la Ville de Paris, qui adhéraient aux modifications, le 15 août 1821, une ordonnance du roi approuvait le nouveau plan du canal Saint-Martin [68] : « Art. 1<sup>er</sup>. Les travaux du canal Saint-Martin et de ses dépendances, y compris la place des Marais et les bâtiments au pourtour, seront exécutés [...] par [le] Directeur général de Ponts et Chaussées et des Mines »<sup>486</sup>. Mais une ordonnance du roi a fixé le tracé définitif, le 20 février 1825 [69]. Le 25 novembre 1824, le préfet de la Seine avait proposé différentes modifications pour le tracé, notamment au niveau de la place des Marais<sup>487</sup>, qui avaient recueilli un avis positif de la part du Conseil des Ponts et Chaussées le 11 décembre suivant<sup>488</sup>.

Ainsi, traversant les zones marécageuses les moins urbanisées des faubourgs du Temple et Saint-Martin, d'après le tracé définitif approuvé, le canal Saint-Martin faisait un premier coude afin de contourner l'hôpital Saint-Louis par l'ouest et continuait son chemin jusqu'à un second coude, au niveau de la rue Saint-Sébastien, pour se retrouver ensuite dans l'axe du bassin de l'Arsenal. Comportant finalement neuf écluses, il possédait alors, comme les trois projets initiaux, deux écluses au niveau du bassin de la Villette. Ensuite, il détenait trois échelles de deux écluses, dont la dernière permettait le franchissement en souterrain de la place de la Bastille, et enfin, une neuvième écluse se situait au débouché en Seine<sup>489</sup>. N'étant qu'une des branches d'un canal à deux versants, dont les eaux se partageaient au bassin de La Villette<sup>490</sup>, il réunissait ainsi le bief aval du canal de l'Ourcq à la Seine, au niveau du débouché des anciens fossés de l'Arsenal.

#### b. Les expropriations<sup>491</sup>

L'achat des parcelles nécessaires à la construction de la voie d'eau, ne devait pas être onéreux, puisque le canal, même s'il était établi à l'intérieur de Paris, traversait une zone de terrains morcelés et peu urbanisés, destinés principalement aux cultures. Mais, leurs prix s'étaient avérés relativement élevés par rapport à ceux des terrains concernés par la construction des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>492</sup>. En effet, le nombre de terrains à exproprier étant important, une loi a autorisé la Ville de Paris, le 5 août 1821, à lancer un emprunt,

---

<sup>485</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », op. cit., p. 150. On peut supposer que l'approbation du tracé de J.-D.-A. Coïc, malgré les quelques modifications, a été soutenue par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.

<sup>486</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., pp. 10-11.

<sup>487</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.1.2.3. Les formes urbaines spécifiques : les ports et la ville / c. Le port et la place des Marais.

<sup>488</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., pp. 24-25.

<sup>489</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 107.

<sup>490</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 5.

<sup>491</sup> Voir aux Archives de Paris les cotes : VO 40356 et 6 AZ 1647 : Canal Saint-Martin et expropriations. Voir Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), op.cit. Voir la loi du 8 mars 1810 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

<sup>492</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 106.





68- Plan du canal Saint-Martin, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III.  
Cliché S. Guével.

Ce plan aquarellé, cadré de l'enceinte des Fermiers Généraux à la Seine, esquisse les projets de tracé pour le canal Saint-Martin, de P.-S. Girard et de J.-D.-A. Coïc. Il renseigne sur le relief, les rues à supprimer, à percer ou à redresser, le parcellaire, les bâtiments à démolir, les égouts à créer et les plantations.



69- Plan du canal Saint-Martin, 1824.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III.

Cliché S. Guével.

Ce plan montre la surimposition du projet pour le canal Saint-Martin de J.-D.-A. Coïc, mais aussi celui de P.-S. Girard, sur le tissu existant. En rouge, sont indiqués les nouveaux alignements, les nouveaux percements et l'emplacement des maisons éclusières. En jaune, sont indiqués les parcelles et les bâtiments supprimés.

afin d'indemniser les propriétaires<sup>493</sup>. Ainsi, pour pouvoir acquérir les terrains indispensables à l'établissement de ce canal, 6 153 783 francs d'indemnités ont été versés à plus d'un millier d'expropriés, soit 168 propriétés<sup>494</sup> [70-(1-2-3)-71].

Opération laborieuse et coûteuse, R.-É. De Villiers écrivait alors : « Ce canal devait être construit en quatre ans, et pour cela il a fallu faire l'acquisition des terrains sur lesquels il devait passer, en suivant toutes les formalités prescrites par la loi, en épuisant tous les degrés de juridiction, et en subissant tous les délais dont l'intérêt particulier [savait] si bien profiter, lorsqu'il [espérait] obtenir, par l'importunité et l'opiniâtreté, les avantages auxquels il n'[avait] pas droit. En un mot, il a fallu exproprier des mineurs et des gens accoutumés à spéculer sur les terrains, à une époque où la fièvre de ces sortes d'opérations était arrivée à son plus haut [point...]. Cette tâche difficile était celle de l'administration de la Ville de Paris [et] a été remplie avec un succès inespéré »<sup>495</sup>.

### c. Les travaux et l'inauguration

Les travaux du canal Saint-Martin, confiés à la Compagnie du Canal Saint-Martin<sup>496</sup>, sous la direction de R.-É. De Villiers, s'étaient déroulés parallèlement à ceux du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis, avec cependant un certain décalage dans le temps. Le chantier, ayant débuté simultanément à chaque extrémité, à l'amont, par la construction des deux premières écluses et du souterrain de la barrière de Pantin (actuellement dénommé voûte La Fayette) et à l'aval, par la construction de la neuvième écluse et du pont Morland<sup>497</sup>, G.-J.-G. Chabrol de Volvic, préfet de la Seine, posait la première pierre le 3 mai 1822, au niveau du bassin de Pantin<sup>498</sup>.

Mais, les travaux ont posé rapidement des problèmes techniques aux ingénieurs. En raison du relief et de la nature du sol composée de gypse, des fontis<sup>499</sup> se formaient au contact de l'eau. Ainsi, les fondations des neuf écluses, sur un sol instable, allaient être établies sur un radier d'environ 1 mètre 50<sup>500</sup>.

Le 4 novembre 1825, malgré les nombreuses difficultés, le canal Saint-Martin était inauguré par le Corps municipal, pour la fête du roi Charles X et mis en eau le 23 décembre suivant, complétant ainsi le réseau de voies navigables parisiennes<sup>501</sup>. Mais en janvier 1826, les travaux de l'écluse en Seine n'étaient toujours pas

---

<sup>493</sup> HARTMANN Georges, « Le boulevard Richard-Lenoir et le canal Saint-Martin », op. cit., pp. 214-225.

<sup>494</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 36. À cette époque, n'était expropriée que la partie de terrain nécessaire à la construction du canal. Le propriétaire conservait alors sa parcelle, moins la partie expropriée. Sous G.-E. Haussmann, ce sera la parcelle dans son ensemble qui sera expropriée.

<sup>495</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 61.

<sup>496</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 114. J.-D.-A. Coic, détaché auprès de la Compagnie du Canal Saint-Martin, recevait un prélèvement de 1/10<sup>ème</sup> sur les intérêts. J.-C.-R. Vassal recevait, quant à lui, 1/10<sup>ème</sup> des bénéfices sur les frais de construction et le Sieur Lettré 1/20<sup>ème</sup>.

<sup>497</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 107.

<sup>498</sup> FÉLIX Lazare, Dictionnaire administratif et historique des rues de Paris et de ses monuments, Paris, Félix Lazare, 1844, p. 419.

<sup>499</sup> Éboulement de terre, affaissement du sol d'après ROBERT Paul, Le Petit Robert Dictionnaire de la langue française, Paris, Le Robert, 1984. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 048 Avaries (A.P. 2931 W).

<sup>500</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., pp. 58-60. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>501</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 3.



70-1- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin entre la barrière de La Villette et la rue des Récollets, début XIX<sup>ème</sup> siècle.



70-2- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin entre la rue des Récollets et la rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf), début XIX<sup>ème</sup> siècle.

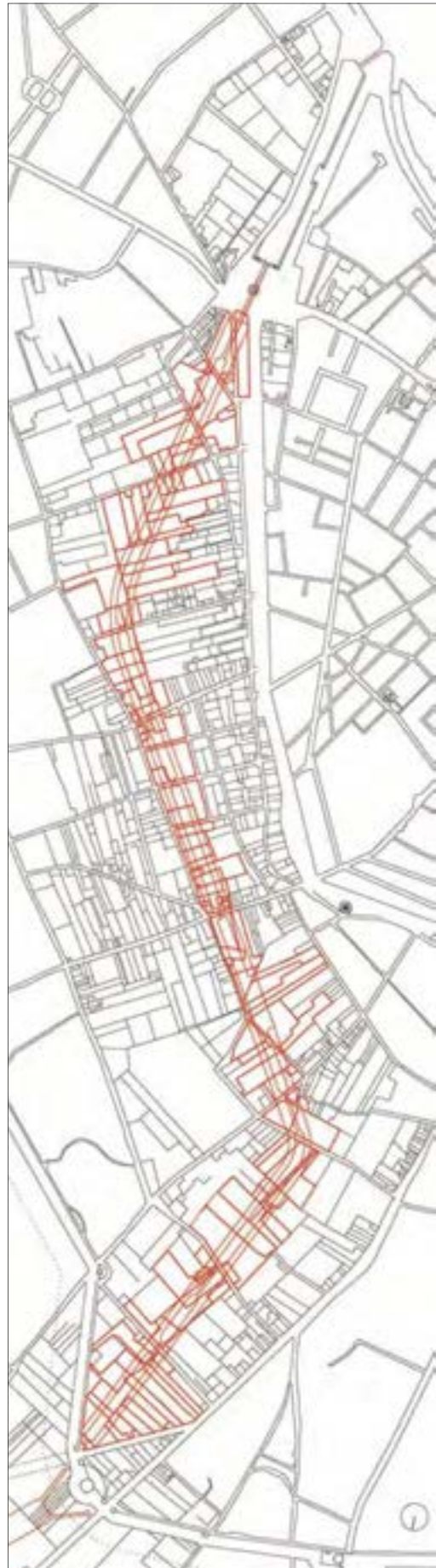


70-3- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin entre la rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf) et la place de la Bastille, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

70- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 a-c.

Clichés S. Guével.



71- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

D'après Anonyme, Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 a-c.

Document S. Guével.

168 terrains ont été expropriés pour le percement du canal Saint-Martin, qui comprenait la cuvette et les espaces publics attenants.

terminés et les bâtiments projetés de chaque côté de la place des Marais étaient encore à construire. Le préfet de Police, voulant activer la fin des travaux (qui ne pouvaient commencer, pour diverses raisons, qu'au printemps), demanda alors à la Compagnie du Canal Saint-Martin de faire évacuer immédiatement ses matériaux de construction entreposés sur cette place, qui empêchaient, en outre, la réalisation d'entrepôts. La Compagnie concessionnaire, devant supporter des frais pour les déplacer, demanda donc un délai pour terminer le chantier ; ce qui a été accepté<sup>502</sup>.

Le 15 novembre 1826, la navigation était entièrement ouverte et les quais, tous deux équipés d'égouts<sup>503</sup>, recevaient, côté ouest, le nom de Louis XVIII et, côté est, celui de Charles X<sup>504</sup>. Mais après quelques problèmes, notamment les plaintes et réclamations de divers riverains, la réception des travaux du canal Saint-Martin a, en réalité, été adjugée le 31 octobre 1827<sup>505</sup>, provisoirement reçus les 3 novembre 1827 et 26 février 1830 et définitivement le 9 septembre 1839<sup>506</sup> [72].

#### d. Les plaintes des riverains

En juin 1827, des plaintes concernant les nouveaux alignements par le percement du canal Saint-Martin<sup>507</sup> émanaient de propriétaires riverains. Par exemple, Huchereau, propriétaire d'une maison située au n° 5 rue des Récollets, dont une portion était en saillie sur le quai rive gauche du canal, portait plainte [73]. Il faisait tout d'abord remarquer, que le quai appuyé contre l'angle de sa propriété et l'amoncellement de terres, nuisaient à sa solidité. Ensuite, il expliquait que, par suite de l'exhaussement du quai, sa maison se trouvait enterrée de 9 pieds et n'était plus accessible aux voitures. Au vu de cette plainte, le préfet faisait alors rappeler à la Compagnie du Canal Saint-Martin, que d'après le projet approuvé pour le nivellement du quai, elle devait absolument construire un mur provisoire de soutènement afin d'empêcher les terres de s'ébouler. En revanche, pour ce qui concernait la réclamation relative à l'exhaussement du quai, le préfet faisait observer, qu'aux termes de la décision du Directeur général des Ponts et Chaussées, portant sur l'approbation des modifications apportées au projet du canal, depuis la barrière de La Villette jusqu'à la rue de la Grange aux Belles, la Compagnie devait supporter le supplément d'indemnités, auquel ces modifications pourraient donner lieu<sup>508</sup>. Ainsi, les terres déposées contre la maison furent déblayées ; un talus fut établi

---

<sup>502</sup> Séance du mercredi 18 janvier 1826 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-C.-R. Vassal (Étaient présents MM. Bérard, Coïc, Destors, Hainguerlot, Saint-Didier, Thuret et Vassal), concernant La réclamation de la Compagnie contre l'évacuation demandée des matériaux déposés sur la place des Marais, A.S.C.V.P. Délibérations Livre B.

<sup>503</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 6.

<sup>504</sup> HARTMANN Georges, op. cit., pp. 214-225. En 1830, au renversement des Bourbons, les quais ont été renommés, évoquant la mémoire des batailles gagnées en 1792 par les Français contre les Autrichiens et les Prussiens. Le quai Charles X était alors nommé quai de Jemmapes et le quai Louis XVIII, quai de Valmy.

<sup>505</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 114.

<sup>506</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 3.

<sup>507</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/7033 : Alignements. Des documents présentent des cadrages sur certaines parties du canal (parcelles et noms), des alignements et des modifications (exemple du bassin Louis-Blanc).

<sup>508</sup> Séance du mercredi 13 juin 1827 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-C.-R. Vassal (Étaient présents MM. Bérard, Coïc, Destors, Hainguerlot, Lettré, Thuret et Vassal), concernant Les plaintes de Huchereau, A.S.C.V.P. Délibérations Livre B. Si la Compagnie devait payer une indemnité au Sieur Huchereau, elle devait y contribuer proportionnellement.



72- Vue du chantier du canal Saint-Martin, vers 1825.

ADAM H., L'hôpital Saint-Louis et les buttes Chaumont, 1830, [http://www.wikigallery.org/wiki/painting\\_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830](http://www.wikigallery.org/wiki/painting_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830).

Publié dans l'ouvrage de JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996, p. 186.

Cliché [http://www.wikigallery.org/wiki/painting\\_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830](http://www.wikigallery.org/wiki/painting_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830).

Ce tableau dépeint le chantier du canal Saint-Martin au niveau de l'hôpital Saint-Louis. On aperçoit, au premier plan, les pierres servant à la construction de l'ouvrage et au second plan, deux maisons vouées à la démolition. En arrière-plan, l'hôpital Saint-Louis et la butte de Chaumont illustrent le paysage de l'époque.



73- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin au niveau des rues des Récollets et de la Grange aux Belles, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 b., Extrait.

Cliché S. Guével.

et un mur de soutènement, appuyé à l'angle de la maison, fut construit, de manière à lui prêter un soutien. En revanche, le préfet pensait que l'inconvénient, qui résultait de l'exhaussement du quai et qui présentait une différence de 2 mètres 36 entre le seuil de la maison et la crête du mur de soutènement, ne devait donner lieu à une indemnité. Il préférait que la Ville fasse l'acquisition de cette maison, afin de donner au quai du canal, la largeur qu'il devait avoir uniformément sur toute la ligne et qui était indiquée sur le projet général du canal<sup>509</sup>.

\*\*\*

Si le XVIII<sup>ème</sup> siècle avait rêvé d'un système général de navigation intérieure, le XIX<sup>ème</sup> siècle envisageait sa réalisation effective : « monument de la technique sous l'Ancien Régime, le canal [devenait] un équipement à partir du moment où ses caractéristiques et sa rentabilité [pouvaient] s'évaluer »<sup>510</sup>.

Les lois de 1821 et 1822 prévoyaient, en effet, l'achèvement des canaux en France, mais les réalités économiques et financières ont conduit à une révision à la baisse de ce programme<sup>511</sup>.

Les canaux parisiens ont tout de même été réalisés. Canal de jonction à point de partage, ils étaient une exception<sup>512</sup> : seul et même ouvrage d'art, les canaux Saint-Denis et Saint-Martin réunissaient le même bassin fluvial et le canal de l'Ourcq alimentait la capitale en eau. Il était donc formé de trois parties indissociables, mais distinctes : les canaux Saint-Denis et Saint-Martin se rejoignaient au col, soit au bassin de La Villette, où ils recevaient les eaux nécessaires à leur fonctionnement, grâce au canal de l'Ourcq, alimenté par la rivière du même nom et par ses affluents<sup>513</sup>. Canal de la Seine à la Seine, ils réunissaient ce fleuve à son cours supérieur, au niveau du bassin de l'Arsenal et, à son cours inférieur, près de Saint-Denis. Ces voies navigables, de 12 kilomètres environ, permettaient ainsi de couper les méandres du fleuve et d'abrèger le voyage de 18 kilomètres pour les bateaux. Elles évitaient le passage difficile de ponts, sous quelques-uns desquels le courant était trop important pour permettre le remontage<sup>514</sup>.

Cette infrastructure spécifique, canal d'alimentation en eau et canal navigable, a pu ainsi être réalisée grâce à des initiatives publiques, qui avaient fait émerger le projet, puis privées, qui l'avaient construite et pour partie financée, mais aussi grâce à sa conception technique, pensée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées<sup>515</sup>.

---

<sup>509</sup> Séance du mercredi 20 juin 1827 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-C.-R. Vassal (Étaient présents MM. Bérard, Coic, Destors, Hainguerlot, Lettré, Thuret et Vassal), concernant Les plaintes de Huchereau, A.S.C.V.P. Délibérations Livre B.

<sup>510</sup> PICON Antoine, « De l'hydrostatique à l'hydrodynamique, la théorie hydraulique au siècle des Lumières », op. cit., p. 185.

<sup>511</sup> Ibidem.

<sup>512</sup> PINON Pierre, Canaux, Rivières des hommes, R.E.M.P.A.R.T., Desclée De Brouwer, Coll. « Patrimoine Vivant », 1995, p. 88. Il existe aussi une autre exception, le canal du Berry, allant de Loire en Loire.

<sup>513</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », op. cit., p. 68.

<sup>514</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 36. La Seine n'était navigable, en moyenne, que 160 jours par an. Mais avec l'arrivée des premières écluses sur le fleuve en 1837, le temps de la navigation allait être considérablement amélioré.

<sup>515</sup> PINON Pierre, « Les canaux en monographies », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 281.



## 2. LES CANAUX, UN NOUVEAU PAYSAGE UN MONUMENT POUR LE TERRITOIRE : EMBELLISSEMENT POUR LA VILLE ET SAIGNÉE DANS LES TISSUS EXISTANTS

Les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin constituent un canal de jonction à point de partage et sont une ligne, une voie d'eau qui sillonne le territoire, et qui, malgré la variété des paysages traversés, correspond à une unité de conception et de réalisation, ponctuée par la répétition d'ouvrages d'art. C'est une infrastructure qui obéit à des contraintes géographiques, hydrographiques, topographiques et géométriques. Elle entretient ainsi un jeu conflictuel entre l'échelle territoriale et l'échelle locale. Elle s'impose comme un percement, une saignée dans les tissus existants (ruraux ou urbains) et lorsqu'elle est réalisée, ses qualités spatiales sont établies pour longtemps : son tracé, son rapport à la topographie qualifient durablement le paysage. « Le canal partage avec la voie ferrée [son] caractère artificiel, mais la présence, qui semble naturelle, de l'eau le rend ambigu. Et de ce contraste entre nature et artifice naît sa spécificité »<sup>516</sup>.

À l'échelle territoriale, comment les canaux parisiens s'étaient-ils surimposés au territoire existant ? Quel paysage ont-ils fabriqué ? Quelles transformations morphologiques a engendrées la percée qu'ils constituaient ? Influençaient-ils alors l'ouverture de voies nouvelles, la création d'un parcellaire particulier ? De nouvelles formes urbaines apparaissaient-elles ? À l'échelle locale, quelles étaient les architectures des canaux ? Étaient-elles spécifiques ? Quels usages la nouvelle infrastructure commençait-elle à engendrer et de quelles natures étaient-ils ?

### 2.1. LES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN COMME PAYSAGE ET COMME TERRITOIRE

#### 2.1.1. LES CANAUX PARISIENS COMME PAYSAGE

Un canal est une rivière artificielle, une infrastructure. Il consiste, d'une part, à rassembler et à conduire des eaux artificiellement, dans un lieu, où elles ne parviendraient pas naturellement. Le principe est d'établir un tracé pour la cuvette, qui conduit les eaux et qui peut soutenir la navigation, puis de réunir ces eaux en un

---

<sup>516</sup> PINON Pierre, « Canaux Histoire et architecture », Encyclopaedia Universalis, CD-ROM.

ou plusieurs points du canal<sup>517</sup>. Un canal n'est pas une ligne d'eau isolée. Il met en communication d'autres eaux, parce que la circulation par voie d'eau ne peut se concevoir qu'en réseau, et que les eaux, après avoir été rassemblées et conduites, doivent être écoulées. Le canal est donc un complément de la rivière<sup>518</sup>.

Les canaux parisiens, canal de l'Ourcq, canal Saint-Denis et canal Saint-Martin, sont un seul même système, à savoir un canal de jonction à point de partage, permettant la navigation et l'adduction d'eau.

En principe, un canal à point de partage est un canal à deux pentes, reliant deux rivières, en passant d'un versant à un autre d'un relief qui les sépare. La difficulté, pour ce type de canal, est de rassembler les eaux. Il faut donc chercher des eaux indépendamment des deux rivières pour alimenter le canal<sup>519</sup>. De plus, ces eaux doivent être réunies à une altitude supérieure à la ligne de partage des eaux, plus précisément au point de partage du canal, afin qu'elles y descendent par simple gravitation et coulent vers l'aval des deux versants, à partir de ce seuil<sup>520</sup>. Ces eaux sont généralement celles de rivières, de ruisseaux ou d'étangs, captées et réunies artificiellement.

Un canal à point de partage, ou seuil de partage, se compose donc de deux canaux, alimentés par une source unique, rassemblée à ce point de partage<sup>521</sup>. Le principe du franchissement d'un seuil de partage des eaux est donc d'en trouver un le moins élevé possible. Cela diminue le nombre des écluses et permet de trouver plus facilement des eaux à capter, qui doivent se situer à une altitude supérieure à ce seuil, pour y descendre par gravitation<sup>522</sup>. De plus, un canal est toujours à la recherche de l'horizontalité, ou d'une pente faible, qui permet d'économiser l'eau et les écluses<sup>523</sup>.

Les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin ont été réalisés selon un tracé répondant à une organisation du territoire à grande échelle. De par leurs eaux, leurs ouvrages d'art et leurs plantations, ils ont été conçus comme un embellissement pour la ville, créant ainsi un paysage nouveau.

#### 2.1.1.1. Le tracé<sup>524</sup>

Un canal est la seule voie de communication qui, à la fois, est liée aux contraintes du relief et utilise comme support un élément naturel, l'eau. « Le tracé des canaux obéit donc, comme toutes les autres voies terrestres, à des impératifs de destination - relier des bassins fluviaux ou des villes - et de franchissement - de

---

<sup>517</sup> PINON Pierre, *Canaux, Rivières des hommes*, op. cit., p. 7.

<sup>518</sup> *Ibidem*.

<sup>519</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>520</sup> *Ibid.*

<sup>521</sup> *Ibid.*, p. 88.

<sup>522</sup> *Ibid.*

<sup>523</sup> *Ibid.*, p. 90.

<sup>524</sup> Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10125 I : Plans généraux des canaux de la Ville de Paris : Canaux Saint-Martin, Saint-Denis et Ourcq, I-1 : BECQUEY L., Plan des trois canaux, 1827, I-2 : Plan général des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, I-3 : Carte des départements traversés par les canaux. F/14/10125 II-17 : Plan du bassin de La Villette avec les canaux de l'Ourcq et Saint-Martin. F/14/10146 : Collection des canaux ouverts sous l'administration de L. Becquey, conseiller d'État, Directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines. Dépôt des Ponts et Chaussées par ordre de L. Becquey, Plan d'ensemble, plan des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, 1827.

reliefs -, mais aussi à des nécessités d'alimentation »<sup>525</sup>. Le tracé d'un canal est ainsi intimement lié à son alimentation.

Tracer la ligne d'un canal, c'est négocier avec une géographie, comprenant des rivières à joindre ou à longer, des reliefs à contourner ou à couper, et des sources à capter et à conduire<sup>526</sup>.

a. Le canal de l'Ourcq<sup>527</sup>

Le canal de l'Ourcq, long de 107 kilomètres 914, se composait de deux parties [74].

La rivière de l'Ourcq était canalisée sur 11 kilomètres 191 de Port-aux-Perches à Mareuil-sur-Ourcq, au barrage déversoir. Elle traversait Silly-la-Poterie et La Ferté-Milon dans l'Aisne, Marolles et Mareuil dans l'Oise. Elle accusait une dénivellation de 6 mètres 60, passant de la cote 67 mètres 35 à celle de 60 mètres 75, par rapport au niveau de la mer<sup>528</sup>.

Le canal proprement dit, de Mareuil-sur-Ourcq<sup>529</sup> à la première écluse du canal Saint-Martin, à l'aval du bassin de retenue de La Villette, était construit sur 96 kilomètres 723. Il traversait Mareuil-sur-Ourcq, Neufchelles et Varinfroy dans l'Oise, May, Echampeu, Lizy, Congis, Varedes, Poincy, Meaux, Crégy, Villenoy, Iles-les-Villenois, Vignely, Trilbardou, Charmentray, Précly, Fresne, Claye-Souilly, Messy, Villeparisis et Mitry-Mory en Seine et Marne, Tremblay, Villepinte, Sevran et Aulnay en Seine et Oise, Bondy, Noisy-le-Sec, Bobigny, Pantin et La Villette dans la Seine. Il accusait une dénivellation de 8 mètres 75, passant de la cote 60 mètres 75 à celle de 52 mètres, par rapport au niveau de la mer<sup>530</sup>.

Le bassin de La Villette, situé à 52 mètres par rapport au niveau de la mer, occupait une sorte de col et se situait sur la ligne de partage des eaux. Réservoir et bief de partage des eaux, il se divisait en trois branches : une première vers le canal Saint-Denis, une deuxième vers le canal Saint-Martin et la dernière vers l'aqueduc de ceinture ou du Nord<sup>531</sup>.

Le tirant d'eau de la rivière canalisée et du canal allait de 1 mètre 50 à 1 mètre 70. À partir de la gare demi-circulaire, en amont du bassin de La Villette, au croisement du canal Saint-Denis, il était de 2 mètres.

Le tracé du canal de l'Ourcq était constitué d'une séquence tortueuse, qui s'insérait successivement dans les vallées de l'Ourcq et de la Marne, aux nivellements desquelles il s'adaptait, puis de plusieurs séquences

---

<sup>525</sup> PINON Pierre, *Canaux, Rivières des hommes*, op. cit., p. 85.

<sup>526</sup> *Ibidem*.

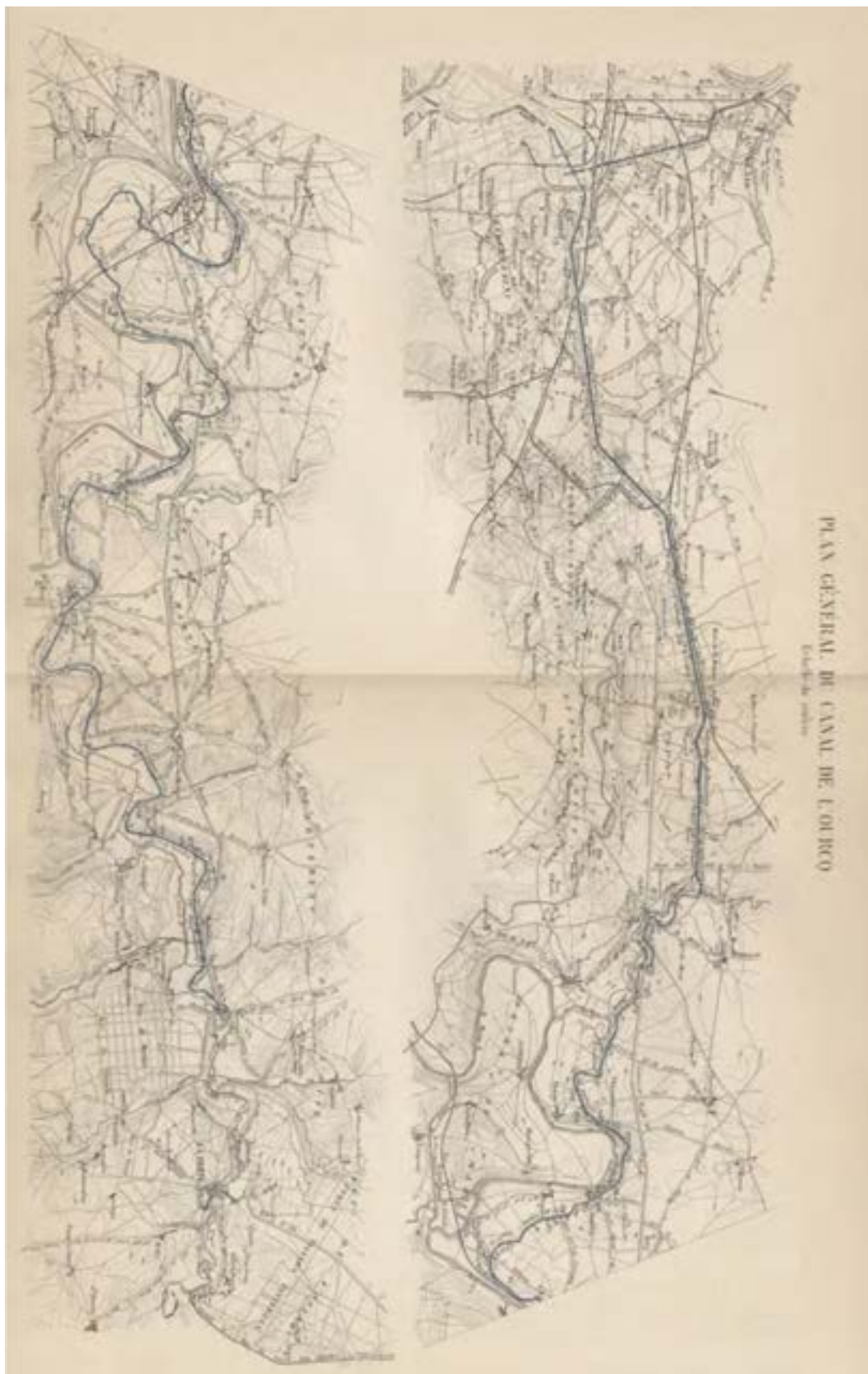
<sup>527</sup> Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10125 II-2 : Plan sur calque d'une partie du canal de l'Ourcq, II-3 : Profils en travers du canal de l'Ourcq.

<sup>528</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 5.

<sup>529</sup> GIRARD Pierre-Simon, *Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, op. cit., p. 7. La rivière d'Ourcq était captée dans le bief supérieur du moulin de Mareuil, dans l'Oise.

<sup>530</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 5.

<sup>531</sup> Cet aqueduc, d'une longueur de 4 kilomètres environ, conduisait les eaux prises dans le bassin de La Villette à des réservoirs, redistribuées ensuite essentiellement sur la rive droite par un système d'aqueducs et de canalisations pour alimenter de nouvelles fontaines. Voir la première partie *L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)*, chapitre 1.2.1.2. Le début des travaux pour le canal de l'Ourcq, le bassin de La Villette et le canal Saint-Denis / b. L'aqueduc de ceinture.



74- Plan général du canal de l'Ourcq, 1884.

HUUBLLOT F.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. A. Chaix, 1885, échelle 1/100000<sup>ème</sup>, Planche 1, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.

Même si ce plan date des années 1880, il permet de comprendre le tracé du canal de l'Ourcq dans sa globalité et son insertion dans la topographie.

rectilignes<sup>532</sup>.

Dans la première séquence, le tracé du canal de l'Ourcq, depuis la prise d'eau à Mareuil jusqu'à Claye-Souilly, s'appuyait sur les bords plus ou moins escarpés des vallées où coulaient l'Ourcq, la Marne et la Beuvronne. Les inflexions des coteaux et des plaines commandaient le tracé du canal<sup>533</sup> [75].

Dans la deuxième séquence, le canal de l'Ourcq, après avoir reçu les eaux de la Beuvronne, suivait un tracé rectiligne depuis le marais de l'Arneuse jusqu'à la forêt de Bondy. Jusqu'à la rotonde de La Villette, il était aussi constitué d'alignements rectilignes, raccordés entre-eux par de grands arcs de cercle<sup>534</sup>.

À l'approche de La Villette, le tracé du canal de l'Ourcq s'infléchissait, permettant au réservoir d'eau d'être dessiné sur la bissectrice de l'angle formé par les routes de Flandre et d'Allemagne<sup>535</sup> (dont les tracés avaient été modifiés pour la circonstance), visant en droite ligne la rotonde de l'enceinte des Fermiers Généraux, édifiée par C.-N. Ledoux<sup>536</sup>. La rue de Crimée allait recouper perpendiculairement ce triangle régulier à l'extrémité du bassin de La Villette, joignant les routes de Flandre et d'Allemagne. Le canal de l'Ourcq, à La Villette, était donc un axe de symétrie [76].

Le bassin de retenue était composé de deux plans d'eau : le premier, dit bassin fermé ou grand bassin, était situé entre la rotonde de C.-N. Ledoux et la rue de Crimée ; le deuxième, dit bassin élargi<sup>537</sup>, était situé dans le prolongement du précédent, entre la rue de Crimée et le rond-point des canaux, au carrefour du canal Saint-Denis. Le bassin fermé, le plus vaste élément du réseau des canaux, mesurait 70 mètres de large sur 700 mètres de long<sup>538</sup>. Le bassin élargi mesurait 30 mètres de large sur 636 mètres de long.

---

<sup>532</sup> Voir GIRARD Pierre-Simon, *Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, op. cit., pp. 7-15, Section Première - Chapitre Premier - Tracé du canal. Ce chapitre décrit dans le détail le projet de tracé du canal de l'Ourcq.

<sup>533</sup> *Ibidem*, pp. 13-14. « Dans cette partie, les inflexions de ces coteaux et des plaines commandent tellement le tracé du canal, qu'il est impossible de s'écarter beaucoup de la ligne indiquée par la distribution des pentes [...]. Si on ne l'a pas constamment suivie, c'est parce qu'il a paru nécessaire, dans beaucoup de circonstances, de donner un plus grand développement aux courbes qui servent de raccordement aux différentes directions du canal, et de s'assujettir à la condition de creuser la cuvette dans le terrain naturel des coteaux, pour éviter les pertes d'eau qui pourraient avoir lieu à travers des terres remblayées ».

<sup>534</sup> *Ibid.*, p. 14. « Enfin depuis la sortie de la forêt de Bondy jusqu'à la barrière de Pantin, le canal est établi sur le dessus des collines qui bordent la droite de la Seine. La superficie de ce plateau ne présente que de légères inflexions : ainsi la direction la plus naturelle à adopter pour l'axe du canal devait être formée d'alignements rectilignes les plus longs possible (sic), raccordés entre eux par de grands arcs de cercle, là où des considérations particulières ont obligé de briser ces alignements ».

<sup>535</sup> *Ibid.*, p. 13. « Arrivé à la hauteur de Pantin, le canal, pour éviter d'en traverser plusieurs habitations, se détournera vers la plaine, sous un angle de 150 degrés environ. Il traversera, en se dirigeant sur la redoute de La Villette, le chemin dit des Petits-Ponts, conduisant à Aulnay et à Bois-le-Vicomte ; il passera derrière la ferme de Rouvray, qu'il enfermera entre les côtés d'un angle de 135 degrés raccordés par une courbe. Enfin, il se dirigera, par un dernier alignement, sur le milieu de la rotonde construite pour servir de barrière à la nouvelle enceinte de Paris, entre les routes de Flandre et d'Allemagne. Cet alignement, perpendiculaire à la façade de la rotonde, sera terminé par un bassin rectangulaire [...], destiné à remiser les bateaux qui feront la navigation du canal de l'Ourcq, et à servir de port pour le faubourg de La Villette ».

<sup>536</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10116 : Plan du canal de l'Ourcq (Ce plan indique l'emplacement du bassin de La Villette qui n'était alors pas sur la bissectrice de l'angle formé par les deux rues principales de la commune). Plan figuratif du défaut de parallélisme des abords du bassin de La Villette avec les arrêtes intérieures des murs de ces deux plus grands côtés mais mesurés aux sommets intérieurs des angles saillants de son périmètre. GIRARD Pierre-Simon, *Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de La Seine pour l'extension du commerce de la capitale*, op. cit. Une série de plans, coupes et élévations décrit le bassin de La Villette.

<sup>537</sup> Il sera nommé bassin élargi à partir des années 1880 lorsque la ville entreprendra des travaux de modernisation.

<sup>538</sup> GIRARD Pierre-Simon, *Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, op. cit., p. 13 et p. 21. Dans ce devis, à l'origine, le grand bassin devait avoir pour dimension 720 mètres de long et 60 mètres de large. Le côté de ce bassin, parallèle à la façade de la rotonde de C.-N. Ledoux, devait être éloigné de 115 mètres.



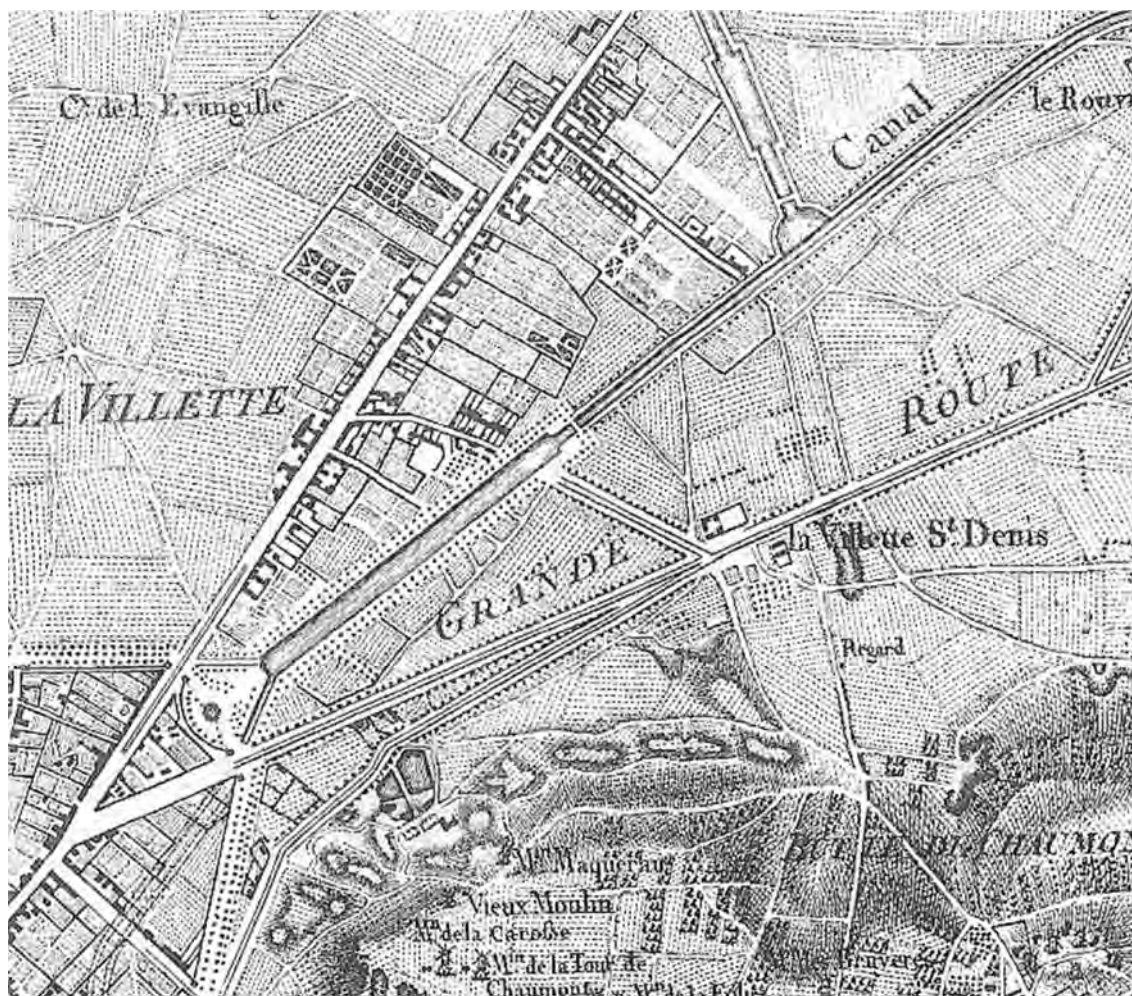
75- Vue du canal de l'Ourcq au tracé sinueux, vers 1820.

MADELEINE Y., « Vue du canal de l'Ourcq, Compans », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, Planche 12, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 102.

Cliché A.S.C.V.P.

Ce dessin, réalisé dans les années 1870, représente le paysage du canal de l'Ourcq au moment de sa création.



76- Tracé du bassin de La Villette à la bissectrice de l'angle formé par les routes de Flandre et d'Allemagne, vers 1808.

LAMBEAU L., Histoire des communes annexées à Paris en 1859, La Villette, Paris, Édition Ernest Leroux, 1926, Extrait.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 54.

Cliché J.-C. Doerr.

b. Le canal Saint-Denis<sup>539</sup>

Le canal Saint-Denis, long de 6 647 mètres 50, traversait les communes de La Villette, d'Aubervilliers et de Saint-Denis. Il accusait une dénivellation de 28 mètres 80, passant de la cote 52 mètres à celle de 23 mètres 20, par rapport au niveau de la mer<sup>540</sup> [77]. Son tirant d'eau était de 2 mètres.

Il mettait en relation Paris avec Rouen et le Havre, et établissait un lien entre la Basse Seine et la Haute Seine, par le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Martin. Il faisait la liaison entre la boucle de la Seine, à La Briche, à l'Ouest de la ville de Saint-Denis, et le canal de l'Ourcq, légèrement en amont du bassin de La Villette, à la gare d'eau demi-circulaire. Appelée aussi rond-point des canaux, cette dernière servait de prise d'eau pour le canal Saint-Denis et facilitait la manœuvre des bateaux<sup>541</sup>.

L'ingénieur Pierre-Simon Girard a choisi pour le canal Saint-Denis, tant pour son coût que pour sa majesté, un tracé à pente régulière le plus rectiligne possible à travers les terrains agricoles. Il était constitué d'une longue section rectiligne, qui visait en droite ligne, d'un côté la colline de Belleville et de l'autre, la basilique Saint-Denis. Le contournement de la ville de Saint-Denis s'effectuait par l'implantation d'un bassin en arc de cercle.

c. Le canal Saint-Martin<sup>542</sup>

Le canal Saint-Martin, long de 4 553 mètres, traversait Paris à l'est. Il accusait une dénivellation de 25 mètres 20, passant de la cote de 52 mètres à celle de 26 mètres 80, par rapport au niveau de la mer [78]. Son tirant d'eau était de 2 mètres.

Il réunissait le bief aval du canal de l'Ourcq, à la Seine, au niveau du débouché des anciens fossés de l'Arsenal.

Le canal Saint-Martin se composait de trois sections droites articulées par deux arcs de cercle : le premier contournait l'hôpital Saint-Louis, le second rattrapait l'axe du bassin de l'Arsenal, visant la place de la Bastille.

Les lignes de composition du tracé des canaux étaient donc nettes et affirmées, créant un paysage nouveau et révélant une vision nouvelle du territoire [79].

### 2.1.1.2. Une machine hydraulique territoriale

Les canaux sont des machines hydrauliques à l'échelle du territoire. L'alimentation en eau de ces

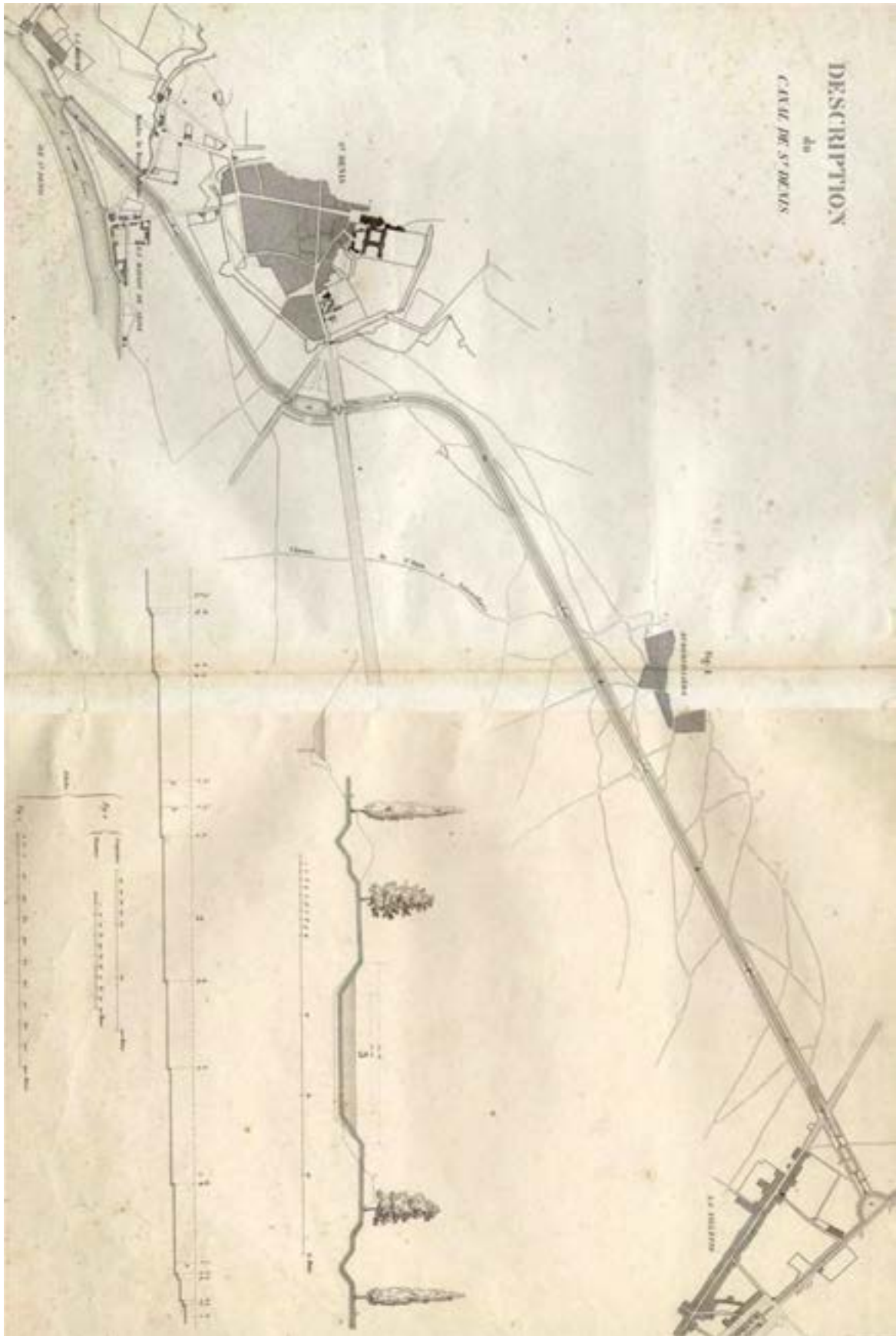
---

<sup>539</sup> Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10125 II-12 : Plan du canal Saint-Denis : plan de la partie comprise entre l'embouchure du canal et la route de la maison de Seine, 28 juin 1831, II-18 : Profil en travers sur le canal Saint-Denis en deux points différents, II-19-20 : DE VILLIERS R.-É. ou GIRARD P.-S. Girard, Dérivation de l'Ourcq : canal Saint-Denis, profils en travers du n° 18 au n° 120, approuvés par le conseiller d'État, préfet de la Seine N.-T.-B. Frochot et le maître des requêtes A. de Laborde, II-40 : DE VILLIERS R.-É., Canal Saint-Denis : embouchure à la Seine, (plans et coupes), 1819.

<sup>540</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., pp. 8-9.

<sup>541</sup> Les bateaux de 7 mètres 80, qui naviguaient sur le canal Saint-Denis, devaient manœuvrer facilement.

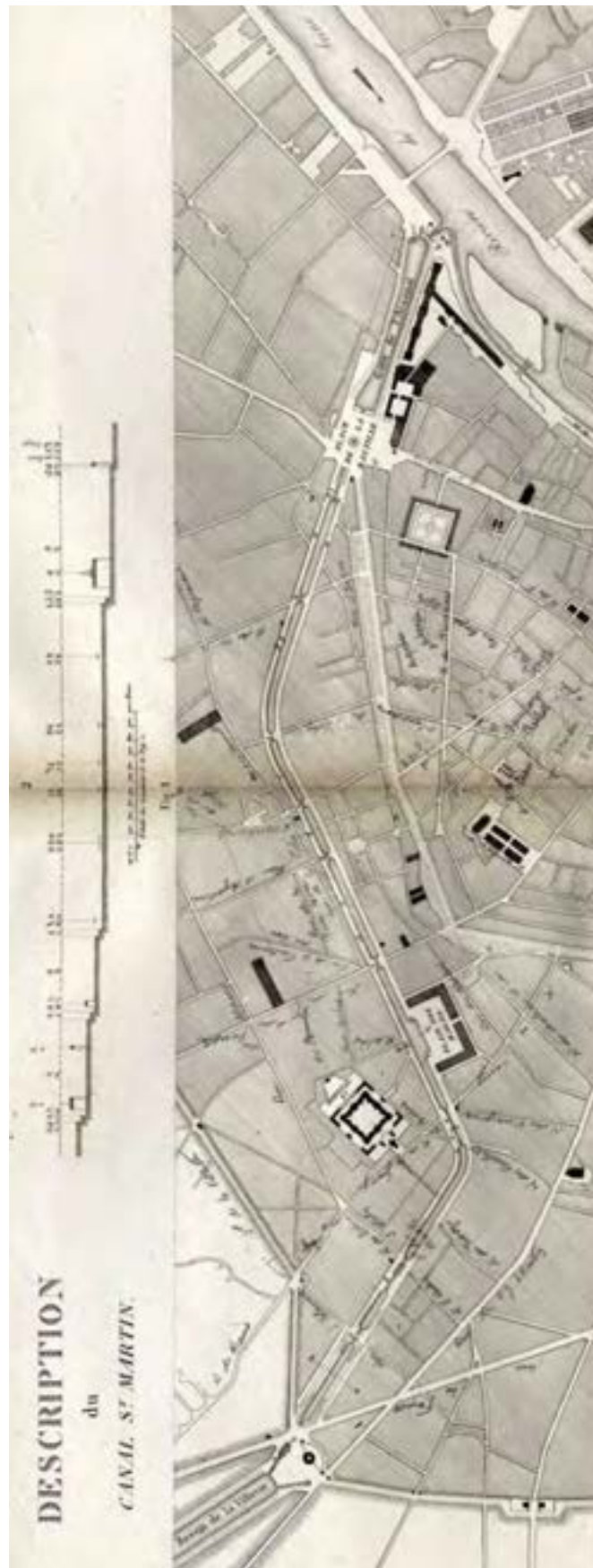
<sup>542</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 III-6 : Plan du canal Saint-Martin et de l'ensemble du réseau des voies navigables.



77- Plan général du canal Saint-Denis, 1826.

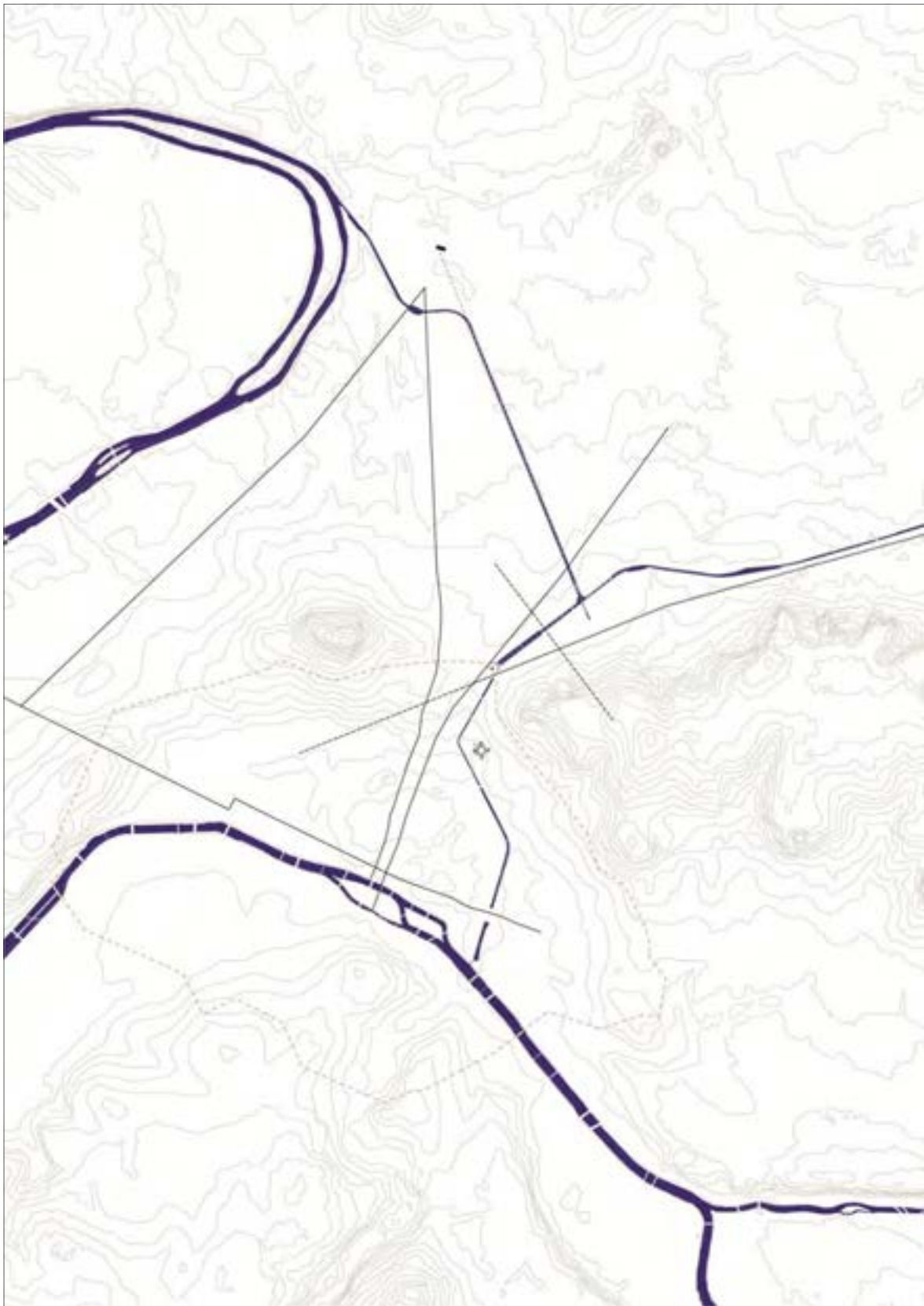
DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.





78- Plan général du canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Martin, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



79- Schéma de composition du tracé des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin.  
Document S. Guével.



infrastructures est intimement liée à leurs tracés<sup>543</sup>. Pour les canaux à point de partage, le problème de l'alimentation s'effectue de manière artificielle par la construction d'ouvrages spécifiques, que sont les réservoirs, les barrages, les rigoles, les aqueducs<sup>544</sup>, pour amener l'eau dans les biefs et les écluses.

Les rivières et les ruisseaux captés impliquent, en raison des variations saisonnières, de constituer souvent des étangs artificiels, des réservoirs, soutenus par des barrages. Ces eaux, recueillies ou rassemblées à une certaine distance de l'infrastructure, sont conduites, jusqu'aux biefs, par des rigoles, aux tracés souvent sinueux, s'adaptant au relief<sup>545</sup>. De plus, l'eau peut être abondante. Pour évacuer les trop-pleins, des déversoirs ou des épanchoirs sont construits.

#### a. L'alimentation en eau

Le canal de l'Ourcq<sup>546</sup> était alimenté par les eaux détournées de la rivière d'Ourcq, prises à Mareuil, mais aussi par les affluents de l'Ourcq et de la Marne, rivières et ruisseaux, qu'il croisait sur son parcours<sup>547</sup> : la Collinance, la Gergogne, la Théroienne et la Beuvronne<sup>548</sup> [80].

Afin d'alimenter ce canal par les différentes rivières et ruisseaux, des ouvrages d'art, comme les rigoles, les aqueducs et les déversoirs à siphon pour les prises d'eau ont été construits<sup>549</sup>. D'après le devis établi par P.-S. Girard, les aqueducs principaux, implantés sur les lits des affluents de l'Ourcq et de la Marne, étaient au nombre de quatre, soit dans les vallées de la Collinance, de la Gergogne, de la Théroienne [81] et de la Beuvronne<sup>550</sup> [82]. Les déversoirs à siphon étaient au nombre de trois pour les prises d'eau de la Collinance, de la Gergogne et de la Beuvronne<sup>551</sup>. Quant à celle de la Théroienne, qui pouvait être navigable pour de petits bateaux, la rigole de dérivation, qui conduisait les eaux dans le canal, était terminée par une écluse<sup>552</sup>.

De plus, le canal de l'Ourcq devant servir à la fois à la navigation et à l'adduction d'eau (premier canal à

---

<sup>543</sup> PINON Pierre, *Canaux, Rivières des hommes*, op. cit., p. 95.

<sup>544</sup> Nous ne détaillerons pas, dans ce travail, l'ensemble, des réservoirs, barrages, rigoles et aqueducs construits pour alimenter le canal de l'Ourcq. Voir GIRARD Pierre-Simon, *Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, op. cit.

<sup>545</sup> PINON Pierre, *Canaux, Rivières des hommes*, op. cit., p. 95 et p. 98. Ces rigoles sont souvent dotées de deux petites retenues, une à leur source, dite à la prise d'eau et, une autre, à proximité du bief, dite de dépôt.

<sup>546</sup> Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10116-11 : Plan du canal de l'Ourcq, 71 : Plan général du territoire traversé par le canal de l'Ourcq depuis la prise d'eau à Mareuil jusqu'au bassin de La Villette. Tracé du canal. (Document très abîmé).

<sup>547</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., pp. 6-7. « Les jaugeages faits pendant les basses eaux de 1804, une des années les plus humides, [...], du commencement de siècle, ont donné, pour produits de la rivière d'Ourcq et des affluents du canal, les chiffres suivants : Rivière d'Ourcq à Mareuil 138 000 m<sup>3</sup>, La Collinance 11 500 m<sup>3</sup>, Le Clignon, 23 000 m<sup>3</sup>, La Gergogne 20 100 m<sup>3</sup>, La Théroienne 11 500 m<sup>3</sup>, La fontaine de Grégy 300 m<sup>3</sup>, La Beuvronne 18 800 m<sup>3</sup>, soit ensemble 223 200 m<sup>3</sup>, soit 175 000 m<sup>3</sup>, en tenant compte des pertes par évaporation et infiltration ».

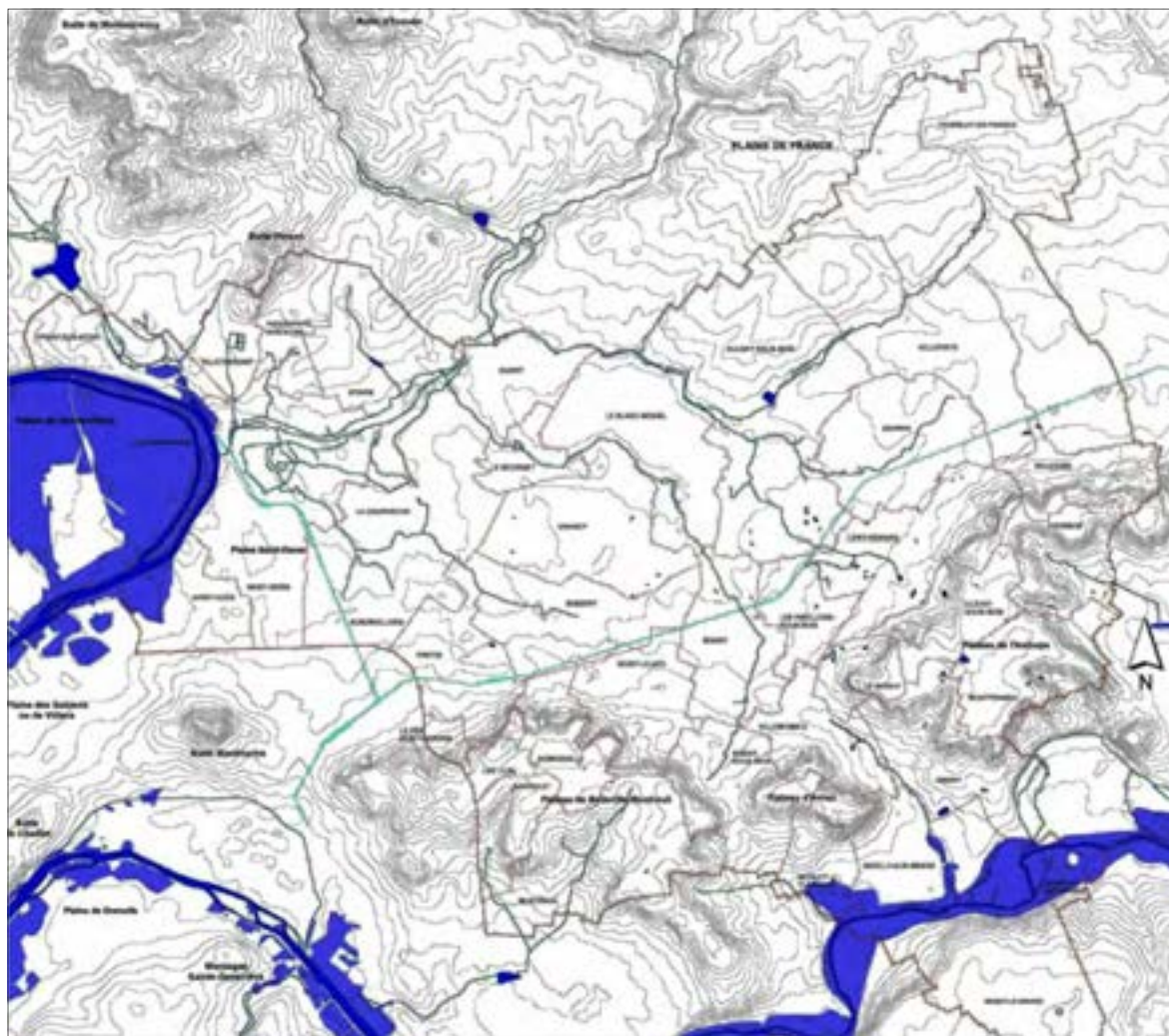
<sup>548</sup> Le Clignon et la fontaine de Grégy ont été captées durant le XIX<sup>ème</sup> siècle, dans les années 1840, pour augmenter les quantités d'eau. Il était mentionné dans le devis « Indépendamment de ces rivières et ruisseaux [Ourcq, Collinance, Gergogne (affluents de l'Ourcq), Théroienne, Beuvronne (affluents de la Marne)], le canal recevra encore le produit de diverses sources, qui seront mises à jour dans les tranchées du vallon de l'Arneuse, des bois de Saint-Denis et de la forêt de Bondy ». Voir GIRARD Pierre-Simon, *Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, op. cit., p. 23. Section Première - Chapitre III - Prises d'eau. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.1. Les utilisations de l'eau / a. L'eau potable et les travaux d'adduction.

<sup>549</sup> *Ibidem*, pp. 44-45.

<sup>550</sup> *Ibid.*, p. 60. Douze autres aqueducs ont été construits sur les lits de ruisseaux.

<sup>551</sup> *Ibid.*, pp. 63-64. Afin d'éviter les ensablements et les dépôts qui pouvaient se former à la jonction du canal de l'Ourcq et de ses affluents, les rigoles de dérivation des affluents étaient fermées à leurs extrémités inférieures, où se trouvait un déversoir à siphon. Les rigoles de dérivation avaient 1 mètre 50 de largeur pour 1 mètre 50 de profondeur.

<sup>552</sup> *Ibid.*, p. 67.

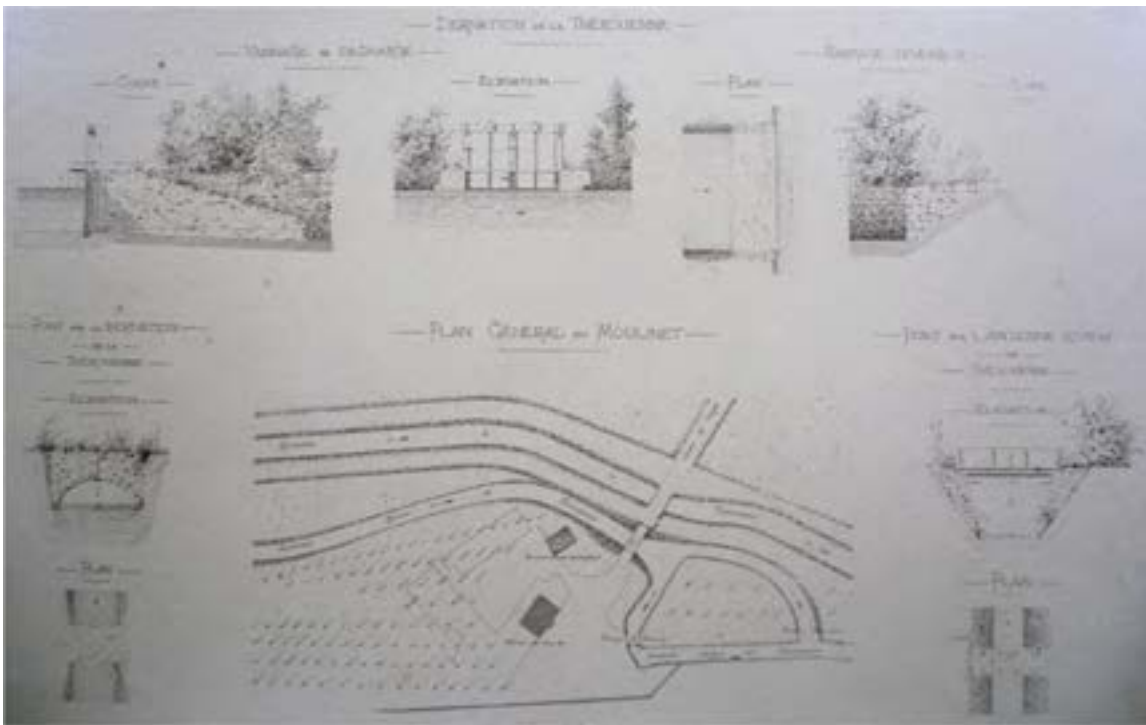


80- Orographie et hydrographie des territoires traversés par les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin au début du XIX<sup>ème</sup> siècle.

HÉRON Cl., Carte de l'orphographie et hydrographie (état début XIX<sup>ème</sup> siècle) de la Seine-Saint-Denis, Département de la Seine-Saint-Denis, DCJS, Bureau du Patrimoine, Service du Patrimoine Culturel de la Seine-Saint-Denis, 23 novembre 2005, échelle 1/50000<sup>ème</sup>, ([http://www.atlas-patrimoine93.fr/pg-html/bases\\_doc/biblio/fichebiblio.php?idbiblio=3508](http://www.atlas-patrimoine93.fr/pg-html/bases_doc/biblio/fichebiblio.php?idbiblio=3508)).

Document C. Héron.

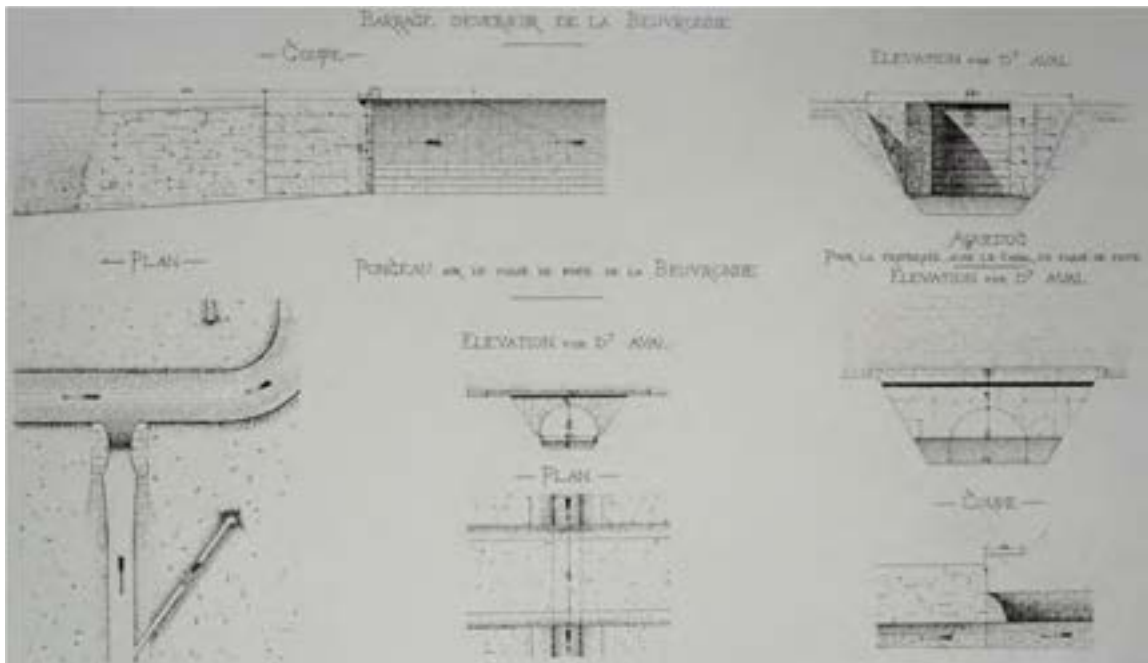
En bleu foncé, les fleuves, les rivières, les rus et les plans d'eau. En bleu clair, les eaux les plus hautes connues (crues au XX<sup>ème</sup> siècle).



81- Dérivation de la Thérourne à Congis, vers 1820.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Congis, Dérivation de la Thérourne, Coupe et élévation du vannage de décharge - Plan et coupe du barrage déversoir - Plan et élévation du pont sur la dérivation de la Thérourne - Plan général du Moulinet - Plan et élévation du pont sur l'ancienne rivière de la Thérourne, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 58, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.



82- Barrage déversoir de la Beuvronne à Gressy, vers 1820.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Gressy - Messy, Barrage déversoir de la Beuvronne, Plan, coupe et élévation vue d'aval du barrage déversoir de la Beuvronne - Plan et élévation vue d'aval du ponceau sur le fossé de fuite de la Beuvronne - Coupe et élévation vue d'aval de l'aqueduc pour la traversée, sous le canal, du fossé de fuite, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre pour les élévations, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, Planche 25, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

devoir remplir ce double objectif), la distribution de la pente totale de l'infrastructure entre la prise d'eau à Mareuil et le bassin de La Villette était primordiale. Après diverses études, il avait été décidé que la vitesse moyenne de l'eau devait être de 35 centimètres par seconde<sup>553</sup>. D'après P.-S. Girard, pendant les 3/4 de l'année, la quantité d'eau devait s'élever jusqu'à 25 000 pouces, soit 13 500 pouces en moyenne, soit 260 820 kilolitres par jour<sup>554</sup>.

Les canaux Saint-Denis et Saint-Martin étaient alimentés par le canal de l'Ourcq via la gare demi-circulaire et le bassin de La Villette.

Hormis les 4 000 pouces d'eau prélevés par la Ville, notamment pour le service des fontaines publiques, le surplus du volume d'eau amené à La Villette était à la disposition de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis pour alimenter de façon équivalente le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin. Si le volume d'eau, après le prélèvement, ne s'élevait pas à 1 500 pouces pour chacun des deux canaux, celui de Saint-Denis avait droit au quart du volume total des eaux amenées au bassin. Cette dernière disposition ne pouvait être réclamée par la Compagnie, seulement s'il était prouvé que le canal ne pouvait fournir 7 000 pouces d'eau en temps d'étiage d'une année type<sup>555</sup>.

#### b. Les écluses, les biefs, les ports

Un canal à écluses est composé de chutes, les écluses, séparées par des plans d'eau, les biefs. L'écluse, qui ne constitue qu'une partie d'un canal, est un ouvrage qui le synthétise. Elle permet de régulariser les chutes d'eau quand la pente est importante, de retenir les eaux qu'il faut rassembler artificiellement et de permettre de passer d'un plan d'eau à un autre<sup>556</sup>. Chaque bief est un bassin sans courant ou presque, donc facile à naviguer. Quant aux écluses, leurs chutes sont intermittentes, le temps du passage d'un bief à un autre.

Une écluse se compose de deux éléments entourant le bassin : les bajoyers et les portes. Les bajoyers sont les murs latéraux de soutènement réalisés généralement en maçonnerie. Aux deux extrémités du sas sont placées les portes. Il existe des échelles d'écluses, à savoir une multiplication d'écluses, quand la pente à franchir est forte<sup>557</sup>.

#### Le canal de l'Ourcq

La rivière canalisée et le canal de l'Ourcq accusait une dénivellation de 15 mètres 35 [83]. Cette pente a été rachetée par la pente même des biefs, qui variaient de 0 mètre 0625 à 0 mètre 12366 par kilomètre. Ainsi, une écluse de 1 mètre 112 de chute devait être construite à l'extrémité inférieure du canal venant de Mareuil

---

<sup>553</sup> Ibid., p. 27.

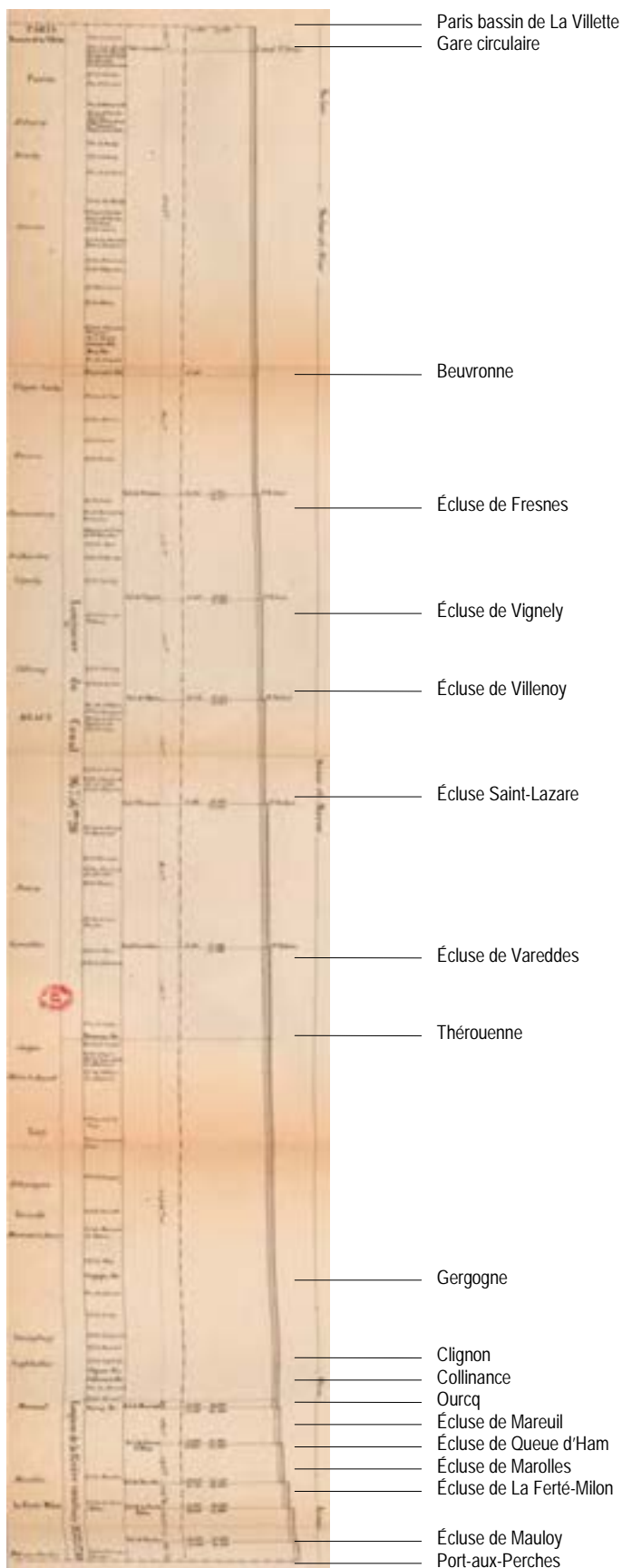
<sup>554</sup> Ibid., p. 25.

<sup>555</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 16. Concession des canaux / Traité de concession / 1- Texte du traité, 19 avril 1818, Article 4. Les chutes d'eau des écluses étaient louées à l'industrie, comme une usine située aux 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Denis.

<sup>556</sup> PINON Pierre, Canaux, Rivières des hommes, op. cit., p. 69.

<sup>557</sup> Ibidem, pp. 70-72.

Première partie - L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)



En italique, les écluses et les dérivations de rivières réalisées dans les années 1840 afin d'améliorer la ligne de navigation du canal de l'Ourcq.

83- Profil en long sur le canal de l'Ourcq et la rivière canalisée, 1880.

ALPHAND J.-C.-A., BUFFET A.-L., DURAND-CLAYE A., Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. A. Chaix, 1880, pp. 4-6 et p. 245, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8Z Le Senne 5587 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33569873g>), Extrait. Cliché B.N.F.

au bassin de Lizy. Trois autres écluses, accolées de 2 mètres 74 de chute devaient être réalisées à l'extrémité supérieure de la portion de canal descendant du bassin de Lizy dans la rivière d'Ourcq<sup>558</sup>.

D'après le devis établi par Pierre-Simon Girard en 1806, il devait y avoir vingt gares sur le canal de dérivation de l'Ourcq [84]. Elles avaient un double objectif en fonction de l'emplacement qu'elles occupaient. À proximité des villages, des abords des grandes routes ou des chemins vicinaux, elles devaient servir de ports pour embarquer et débarquer des marchandises. Sinon, elles servaient de lieux de stationnements pour les bateaux circulant entre les portions de canal à grande et à petite sections<sup>559</sup>.

#### Le canal Saint-Denis<sup>560</sup>

Le canal Saint-Denis, long de 6 647 mètres 50, possédait douze écluses<sup>561</sup>, dont certaines étaient groupées par échelle de deux, permettant le franchissement d'une dénivellation totale de 28 mètres 80<sup>562</sup>, soit quatre écluses doubles [85] et quatre écluses simples [86]. Les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses accolées, comme les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup><sup>563</sup>, situées en amont du pont de la route de Flandre, avaient 2 mètres 50 de chute d'eau chacune. La 5<sup>ème</sup> écluse, située en amont du 3<sup>ème</sup> bief, la 6<sup>ème</sup> et la 7<sup>ème</sup> écluses, se trouvant respectivement en amont et en aval du 4<sup>ème</sup> bief dit d'Aubervilliers, la 8<sup>ème</sup> écluse se tenant en amont du 6<sup>ème</sup> bief, toutes simples, et les 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> écluses accolées, situées en amont du 7<sup>ème</sup> bief, avaient 2 mètres 30 de chute d'eau chacune.

<sup>558</sup> GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin, op. cit., pp. 57. Dans les années 1840, dix écluses seront construites. Cinq écluses échelonnées seront réalisées sur la rivière canalisée, dont les chutes varieront entre 0 mètre 90 et 1 mètre 80. La largeur de ces écluses sera de 5 mètres entre les bajoyers et leurs sas auront une longueur de 63 mètres par 6 mètres 90. Cinq écluses groupées, dont les chutes varieront entre 0 mètre 60 et 0 mètre 70, seront établies sur le canal proprement dit, là où la pente du lit était la plus importante. Elles seront formées de deux sas, accolés latéralement, de 58 mètres 80 de longueur et de 3 mètres 20 de largeur. Voir ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., pp. 4-6. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.1. Les utilisations de l'eau. Des recherches plus approfondies devraient être menées pour savoir ce qui a été effectivement réalisé entre le début et la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. En effet, le document n° 83 montre des incohérences avec le texte

<sup>559</sup> Ibidem, pp. 20-21. « Placées entre les portions de canal en grande et en petite section, elles [servaient] de raccordement à ces sections différentes, et [formaient] autant de points de repos où les plus grands bateaux [pouvaient] rester stationnaires, jusqu'à ce que ceux de même dimension qui [pouvaient] se trouver dans la portion de canal en petite section et qui [naviguaient] en sens contraire, en soient sortis ».

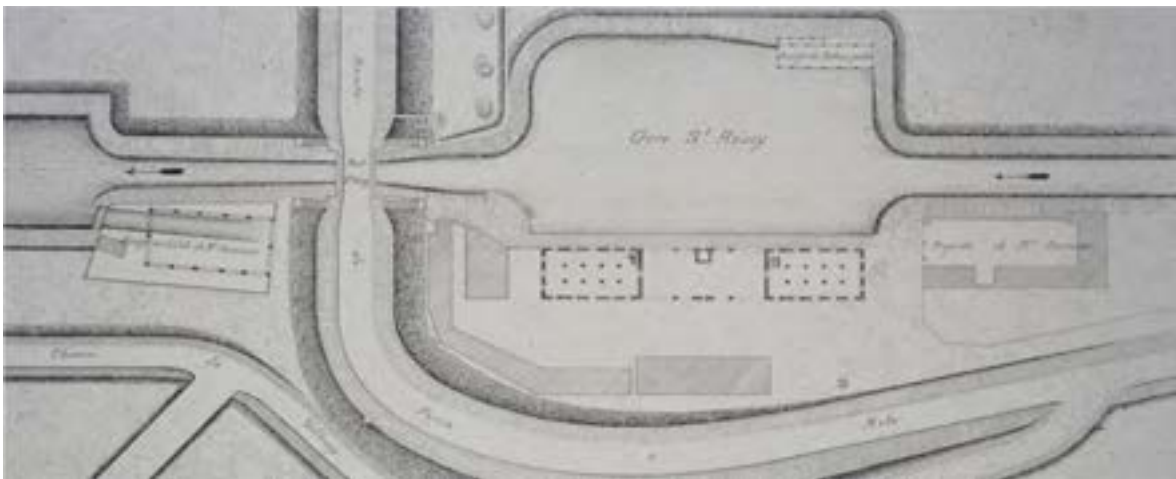
<sup>560</sup> Voir pour la description du canal Saint-Denis DE VILLIERS R.-É., op. cit., pp. 7-26. Cet ouvrage est intéressant car l'auteur donne pour chacun des canaux (Saint-Denis et Saint-Martin) le plan et le nivellement général, mais aussi des plans et des coupes des écluses, des détails sur leurs portes, des plans et des coupes sur les ponts mobiles et fixes. Le texte renferme, outre les explications des planches dessinées, des observations sur les fondations et quelques détails de construction, des renseignements sur les machines employées pour la fabrication du mortier, sur les dragages et les épaissements. Il fait connaître aussi les matériaux qui ont été mis en œuvre, les accidents qui sont survenus pendant l'exécution des travaux et les modifications apportées au projet général. Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10125 II-1 : Plan détaillé du canal Saint-Denis, II-2 : DE VILLIERS R.-É. ou GIRARD P.-S., Plan général du canal Saint-Denis, du canal de l'Ourcq à la Seine, 1811 (Ce plan est intéressant car il présente le parcellaire agricole et les différentes cultures exploitées), II-3 : Plan général du canal Saint-Denis et de ses abords, de sa jonction avec le canal de l'Ourcq et du bassin de la Villette, profils en long et en large, II-4 : Profil en long du canal Saint-Denis, avec indication des ouvrages d'art, II-5 : DE VILLIERS R.-É., Canal Saint-Denis : dérivation de l'Ourcq, profil en long depuis le canal de l'Ourcq jusqu'à la Seine et 4 profils en travers en amont et en aval, août 1811.

<sup>561</sup> Voir aux archives Nationales les cotes : F/14/10125 II-36 : Écluse à double sas, plan, II-37 : Écluse double, coupe et plan, II-38 : Portes d'écluse, II-39 : Ventail rive gauche et porte d'amont, II-41 : Écluses, plans et coupes, 1819, II-42 : Écluses contiguës, plans et coupes, 1819, II-43 : 12<sup>ème</sup> écluse, travaux accessoires, 1819-1821, II-44 : DE VILLIERS R.-É., Écluse, élévation des têtes et coupe en large, 1819-1821, II-45 : Écluses de 2 mètres 30 de chute : portes, 1819.

<sup>562</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 11. « Le plan de niveau auquel les cotes [étaient] rapportées, [était] à la hauteur du chemin de halage du canal de l'Ourcq. La ligne d'eau de ce canal étant à un mètre au-dessous du chemin de halage, sa cote [était] de 1 mètre et celle du fond du canal de l'Ourcq à 2 mètres 50. La chute totale des écluses [était] de 28 mètres 80 en sorte que la cote du fond du chenal de la 12<sup>ème</sup> écluse [était] de 31 mètres 30. Le fond du chenal de 12<sup>ème</sup> écluse était à 1 mètre 15 au-dessous de l'étiage, en sorte que la cote de l'étiage [était] de 30 mètres 15. La différence de hauteur des eaux du canal de l'Ourcq et de la Seine, en temps d'étiage, [était] donc de 29 mètres 15 ».

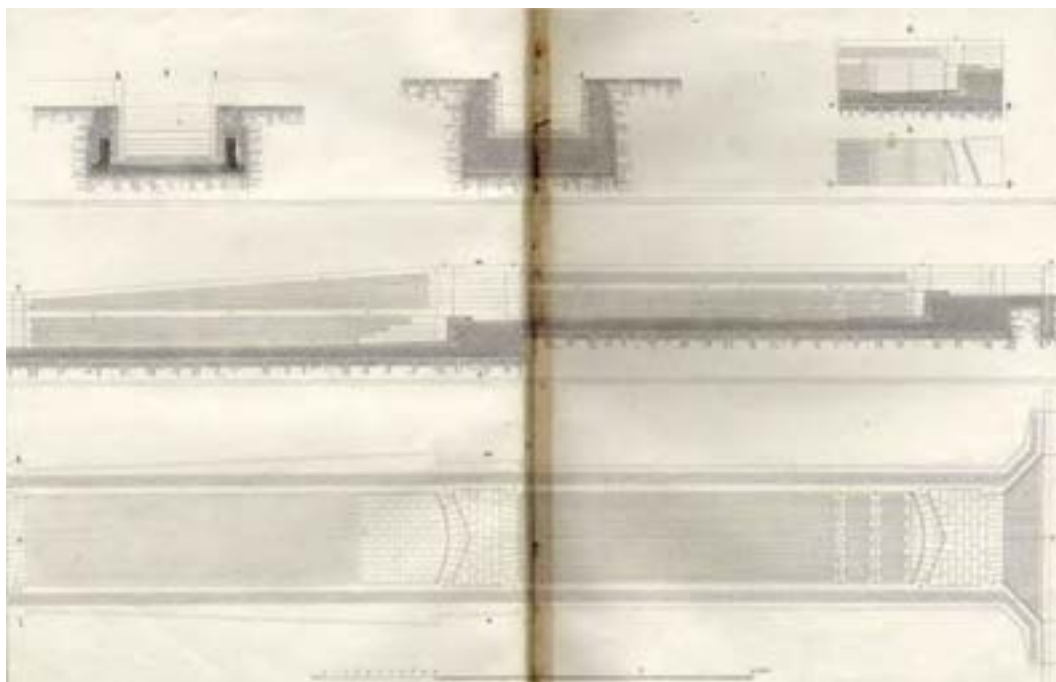
<sup>563</sup> Ibidem, p. 7. À la suite de la 4<sup>ème</sup> écluse était un chenal qui s'étendait jusqu'au pont de la route de Flandre.





84- Plan général de la gare Saint-Rémy à Villenoy, vers 1820 (?).

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Villenoy, Plan général de la gare Saint-Rémy, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre, Extrait Planche 39, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

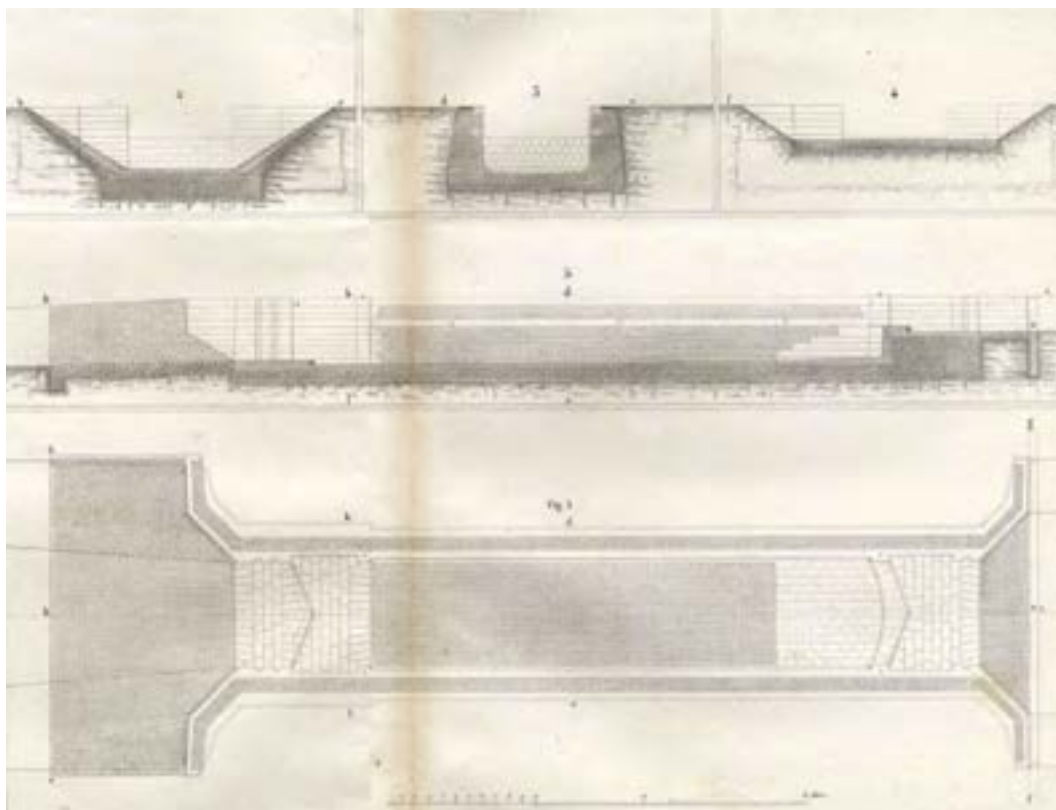


85- Type d'écluse double sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 4 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1- Plan d'une écluse double - 2- Coupe transversale KL - 3- Coupe transversale MN - 4- Coupe longitudinale RS - 5- Plan d'un doublage en charpente - 6- Élévation du doublage.



86- Type d'écluse simple sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 3 Canal Saint-Denis, 1 à 5 Écluse simple, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1- Plan d'une écluse simple - 2- Coupe transversale BC - 3- Coupe transversale DE - 4- Coupe transversale FG - 5- Coupe longitudinale HI.

Les 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> écluses accolées avaient respectivement 2 mètres 30 et 2 mètres 70 de chute d'eau et se trouvaient au niveau du débouché en Seine.

Toutes les écluses avaient une largeur de 7 mètres 80 entre les bajoyers et leurs sas avaient une longueur de 42 mètres<sup>564</sup>. Des règlements d'administration publique ont déterminé la dimension de ces dernières, mais aussi celle des ouvrages d'art, qui devaient rendre plus praticables les passages difficiles de la Basse Seine.

Le canal Saint-Denis était constitué de sept biefs [87-88]. Le premier, long de 136 mètres 20, a été élargi par rapport aux plans d'origine pour des raisons techniques et formait une gare rectangulaire. La faible longueur du bief l'avait en effet rendu sensible aux variations de volume d'eau provoquées par chaque bassinée<sup>565</sup> ; il avait donc été nécessaire d'accroître le volume total du bief en augmentant sa largeur [89]. Le deuxième bief, long de 808 mètres 90 (comme le troisième, long de 1 088 mètres et le quatrième, long de 673 mètres 40) a été élargi, en 1815, de trois mètres sur la rive gauche, aux dépens du chemin de halage, depuis l'extrémité des rampes d'aval du pont de la route de Flandre jusqu'à la 5<sup>ème</sup> écluse. Les terres provenant de ces déblais ont alors servi à élever un parapet, qui faisait partie du système général des fortifications de Paris<sup>566</sup>. Le cinquième bief, long de 1 309 mètres sur la rive droite et de 1 334 mètres sur la rive gauche, a été aussi élargi de trois mètres en 1815. Mais les terres provenant de la démolition du parapet ont été remises à leur place d'origine et le canal a été rétabli dans sa largeur primitive. Le sixième bief, dont faisait partie le bassin de Saint-Denis, avait une longueur de 1 370 mètres sur la rive droite et 1420 mètres sur la rive gauche<sup>567</sup> ; enfin, le septième bief avait une longueur de 482 mètres 55 [90].

Sur toute la longueur du canal Saint-Denis étaient donc dessinés deux ports. Le premier, rectangulaire, était situé au Nord de La Villette entre le canal de l'Ourcq et le pont de Flandre. Le second était situé à Saint-Denis entre la grande avenue de Saint-Denis, qui faisait partie de la route royale n° 1 de Paris à Calais et la route royale n° 14, dite de la Révolte, route de Paris au Havre. Cette gare d'eau, ou bassin en arc de cercle, de 40 mètres de largeur, était destiné au dépôt de marchandises, au commerce de la ville de Saint-Denis et à son embellissement<sup>568</sup>.

### Le canal Saint-Martin

En raison du relief, les écluses du canal Saint-Martin, destinées à accuser la différence naturelle de

---

<sup>564</sup> Ibid., pp. 12-13. « La largeur [d'une] écluse entre les bajoyers [était] de 7 mètres 80, et sa longueur de 37 mètres entre les pilastres d'amont et d'aval. Le pilastre d'aval [avait] 1 mètre, et la flèche de l'arc du mur de chute 1 mètre, ainsi le sas [avait] réellement 39 mètres. Les portes d'aval en s'ouvrant [laissaient] encore de la place derrière les bateaux, en sorte qu'un bateau de la Seine marqué à 42 mètres [pouvait] entrer dans les écluses [...] ».

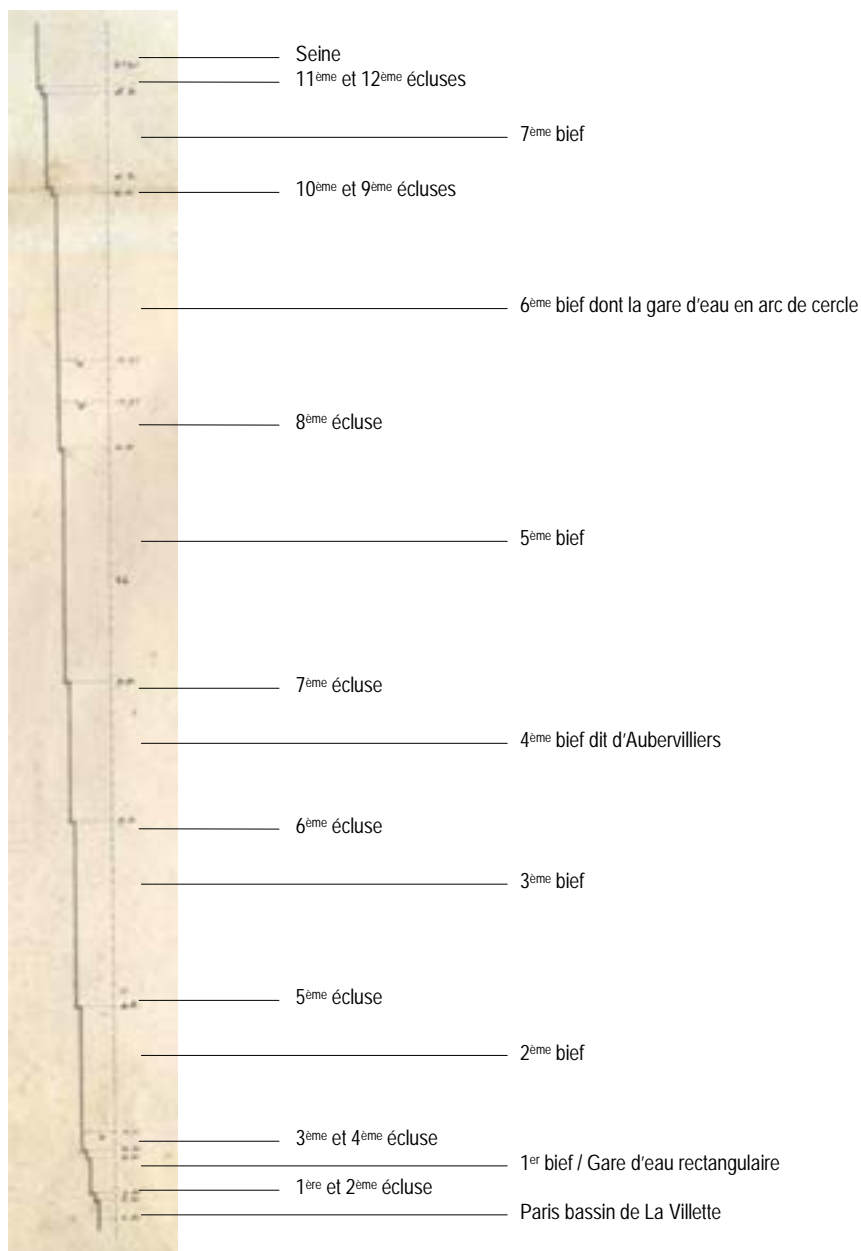
<sup>565</sup> Une bassinée était la quantité d'eau nécessaire à la manœuvre d'une écluse pour le passage d'un bateau.

<sup>566</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit, p. 8 et pp. 11-12. « On a tracé par des lignes ponctuées 1- le parapet construit dans quelques parties du canal en 1815, avec des terres prises dans la berge ; 2- le revêtement du 7<sup>ème</sup> bief, le nouveau lit du Crou, et la digue qui les sépare ; 3- la coupe du perré construit en face de la reillère du moulin de Brise Échalas ».

<sup>567</sup> Ibidem, p. 9.

<sup>568</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.1.2.3. Les formes urbaines spécifiques : les ports et la ville / b. La gare d'eau de Saint-Denis et les routes royales.

Première partie - L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)



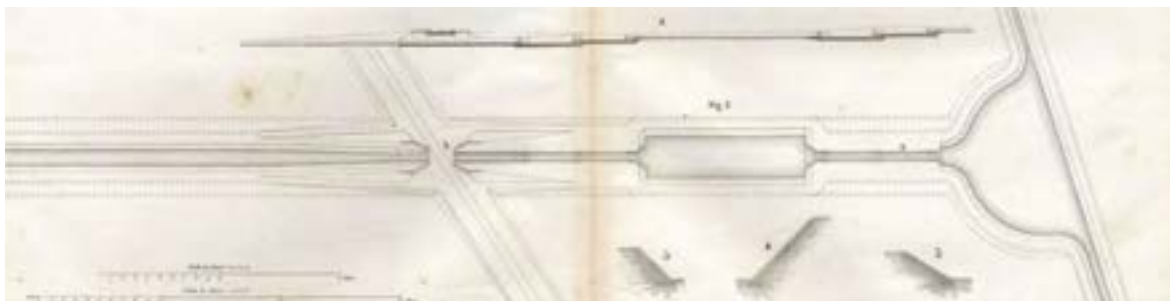
87- Profil en long du canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



88- Profil en long du canal Saint-Denis, 1884.

HUMBLLOT F.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. A. Chaix, 1885, Extrait Planche 1, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



89- Plan du premier bief du canal Saint-Denis entre la gare demi-circulaire et le pont de la route de Flandre, 1826. DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Denis, 1 Premier bief, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.

1- Plan de l'embouchure du canal Saint-Denis dans le canal de l'Ourcq, des quatre premières écluses, du premier bief et du pont de la route de Flandre - 2- Coupe longitudinale - 3- Coupe des perrés en amont de la 1<sup>ère</sup> écluses - 4- Coupe des perrés en aval de la 2<sup>ème</sup> écluses - 5- Coupe des perrés en amont de la 3<sup>ème</sup> écluses.



90- Plan du projet du septième bief du canal Saint-Denis, 1812-1813.

DE VILLIERS R.-É., Canaux Saint-Denis et Saint-Martin, Travaux d'Art, Plan général du canal Saint-Denis, 1812-1813, A.S.C.V.P., Extrait. Cliché S. Guével.

niveau de 25 mètres<sup>569</sup>, entre le plan d'eau de La Villette et la Seine, étaient réparties sur 4 553 mètres.

Neuf écluses ponctuaient le canal Saint-Martin, réparties de la manière suivante [91-92] : les écluses n° 1 et 2 accolées, de 6 mètres 20 de chute<sup>570</sup>, se situaient au niveau du bassin de La Villette, à l'extérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux ; les écluses n°s 3 et 4 accolées de 2 mètres 80 de chute chacune<sup>571</sup>, se trouvaient en aval du bassin du Combat ; les écluses n°s 5 et 6 accolées de 2 mètres 80 de chute<sup>572</sup>, se tenaient en aval du bassin des Récollets ; les écluses n°s 7 et 8 accolées, situées à 314 mètres du pont de la rue du Chemin Vert, respectivement de 2 mètres 80 et de 2 mètres 74 de chute, étaient établies en aval du bassin Saint-Antoine<sup>573</sup>, juste avant le franchissement du canal en souterrain de la place de la Bastille ; l'écluse n° 9 de 1 mètre 86 de chute, mesurée d'un busc à l'autre<sup>574</sup>, se plaçait au niveau du débouché en Seine<sup>575</sup>. Toutes les écluses avaient 7 mètres 80 de large.

Le canal Saint-Martin était constitué du chenal de prise d'eau dans le bassin de La Villette, de quatre biefs, soit de dix bassins, dénommés successivement d'amont en aval : bassin de Pantin (actuel bassin Louis Blanc), bassin du Combat<sup>576</sup>, bassin des Récollets, port des Marais, constitué d'une gare d'eau et de deux cales (actuel bassin des Marais), bassin du Temple, bassin d'Angoulême, bassin de Ménilmontant, bassin Saint-Sébastien, bassin Saint-Antoine (tous actuellement recouverts par les voûtes Richard-Lenoir et du Temple) et gare de l'Arsenal qui s'étendait jusqu'à la Seine (actuel bassin de l'Arsenal)<sup>577</sup>.

Le canal Saint-Martin était constitué de trois parties nettement différenciées. La première, de la place de l'Ourcq à la rue du Faubourg du Temple, au relief prononcé, descendait la pente du sol par le jeu de quatre plans d'eau et de six écluses à double sas. La seconde, de la rue du Faubourg du Temple à la place de la Bastille, était constituée de cinq bassins et de deux écluses à double sas, constituant un unique plan d'eau,

<sup>569</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., pp. 30-31. « La ligne d'eau du canal de l'Ourcq [était] à 1 mètre [et] celle du fond de ce canal à 2 mètres 50. La chute totale des écluses du canal Saint-Martin [était] de 25 mètres 20, en sorte que la cote du fond du chenal de la 12<sup>ème</sup> écluse [était] de 27 mètres 70. Le fond du chenal [était] à 1 mètre 62, au-dessous de l'étiage ordinaire, et la cote du busc d'aval de la 9<sup>ème</sup> écluse à 1 mètre 32, en sorte que la cote de cet étiage [était] de 26 mètres 08. La différence des hauteurs des deux niveaux des eaux du canal de l'Ourcq et de la Seine, en temps d'étiage ordinaire, [était] donc de 25 mètres 08. De l'embouchure du canal Saint-Martin dans la Seine, à celle du canal Saint-Denis, la hauteur des étiages [différait] donc de 4 mètres 07. Et, en supposant celui de Saint-Denis un peu trop bas, [...] cette différence [était] encore de 3 mètres 77, si on [prenait] pour point de comparaison l'étiage du pont de Neuilly ; et de 3 mètres 67 si on s'en [rapportait] à celui du pont Louis XVI ».

<sup>570</sup> Ibidem, p. 27. « Cette chute [était] celle qui [existait] d'un plafond de canal à l'autre. Entre les buscs il n'y [avait] que 5 mètres 90, parce que le busc d'amont de la première écluse [avait] été mis de niveau avec celui de la première écluse du canal Saint-Denis, et avec le fond du canal de l'Ourcq. Entre les surfaces des eaux il y [avait] 6 mètres 10, de différence, l'établissement du canal de l'Ourcq étant à 1 mètre 50 de hauteur d'eau, et celui du canal Saint-Martin à 1 mètre 60 ».

<sup>571</sup> Ibid., p. 32.

<sup>572</sup> Ibid., p. 33.

<sup>573</sup> Ibid., p. 29. « La chute de la 8<sup>ème</sup> écluse [était] mesurée d'un busc à l'autre. La différence entre les surfaces des eaux [était] variable, suivant l'état de la Seine, dont les crues se [faisaient] sentir dans la gare de l'Arsenal ».

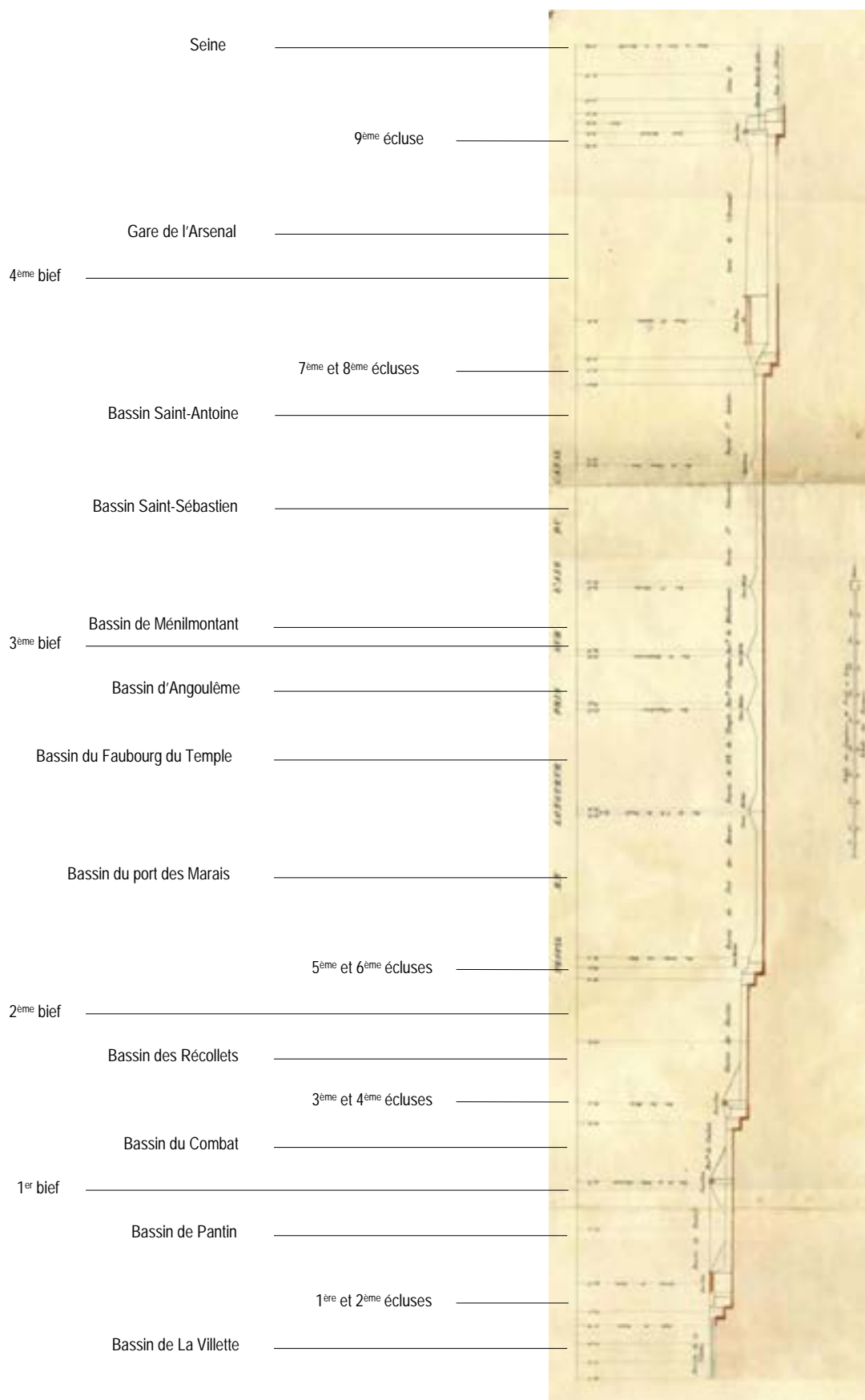
<sup>574</sup> Ibid. « La différence entre les surfaces des eaux [était] continuellement variable, suivant l'état de la Seine ».

<sup>575</sup> Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10125 III-21 : Écluse en Seine, 1822, II-22 : Coupe en travers du pont Morland et coupe en long de l'écluse d'embouchure en Seine, III-23 : Plan, coupe et élévation du débouché en Seine comprenant la 9<sup>ème</sup> écluse (pont par-dessus les maisons éclusières et l'égout latéral de décharge), III-27 : Plan et coupe d'une écluse.

<sup>576</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., pp. 27-28. Le premier bief, entre les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses et les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses, était constitué des bassins de Pantin et du Combat, et mesurait 409 mètres de long. Le deuxième bief, entre les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses et les 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses, était constitué du bassin des Récollets, et mesurait 433 mètres de long. Le troisième bief, entre les 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses et les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses, était constitué des bassins des Marais, du Temple, d'Angoulême, de Ménilmontant, Saint-Sébastien et Saint-Antoine. Le quatrième bief était la gare de l'Arsenal. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 023 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

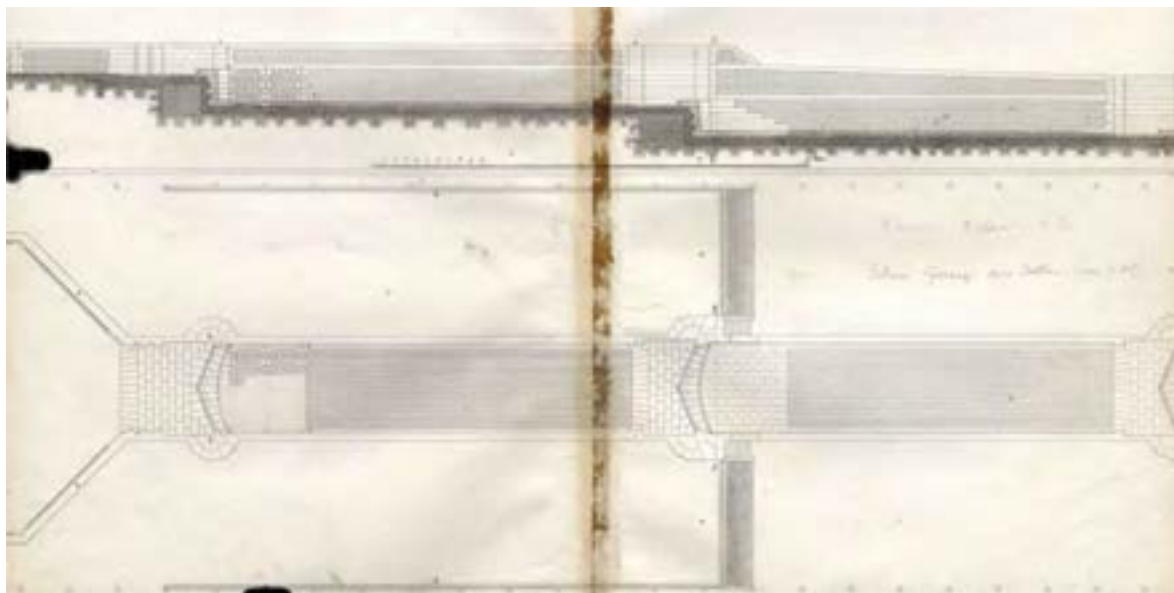
<sup>577</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, op. cit., p. 107.

Première partie - L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)



91- Profil en long du canal Saint-Martin, 1827.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup> (3 millimètres pour dix mètres du plan), B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.  
Cliché S. Guével.

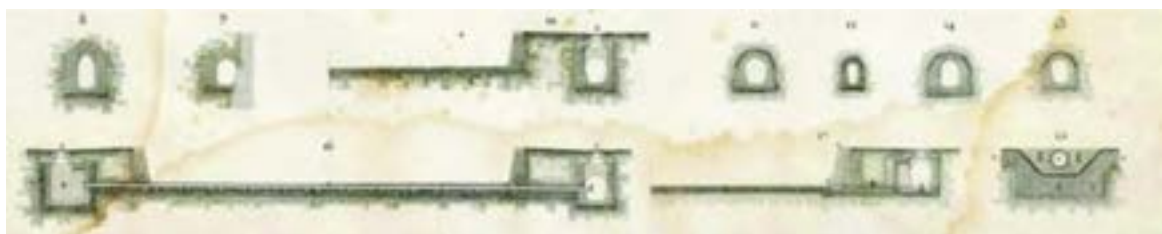


92- Type d'écluse double sur le canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 3 Canal Saint-Martin, 1 à 2 Écluse double, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1- Plan d'une écluse double type - 2- Coupe longitudinale sur l'axe de l'écluse.



93- Profils des égouts, de l'aqueduc sous le canal Saint-Martin et de la décharge de fond, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 6 Canal Saint-Martin, 8 à 14- Égouts, 15 et 16- Aqueduc sous le canal, 17- Décharge de fond, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

8- Profil en travers de l'égout latéral à son embouchure dans la Seine - 9- Profil en travers de l'égout en amont de la gare - 10- Profil en travers de l'égout sur un de ses regards et sur une partie du canal - 11- Profil en travers de l'égout en grande section commençant au ruisseau de la rue Saint-Louis - 12- Profil en travers de l'égout en petite section depuis la rue Saint-Louis jusqu'à la rue des Récollets, à l'origine de l'égout latéral - 13- Profil en travers de l'égout en moyenne section construit sous la rue Daval pour conduire directement à l'égout latéral les eaux de celui de la Roquette - 14- Profil en travers d'une partie d'égout construit en amont de la gare - 15-16- Coupes transversale et longitudinale d'un des aqueducs en fonte, destinés à conduire dans l'égout latéral de la rive gauche du canal, les eaux pluviales et ménagères de la rive droite, qui ne peuvent pas avoir d'écoulement par les rues de ce côté - 17- Profil en travers sur la décharge du fond du canal dans l'égout latéral.



affleurant le niveau du sol. La troisième partie était constituée du bassin de l'Arsenal, qui rejoignait la Seine au moyen d'une écluse.

Sur toute la longueur du canal Saint-Martin étaient donc dessinés deux ports, le port des Marais et la gare de l'Arsenal<sup>578</sup>.

Parallèlement, à la réalisation du canal Saint-Martin, il a fallu aussi repenser le système des égouts<sup>579</sup> [93]. Le nouvel égout construit était situé rive gauche, entre la 5<sup>ème</sup> écluse et la 7<sup>ème</sup> écluse. En aval de la rue Saint-Sabin, il passait rive droite pour rejoindre la Seine<sup>580</sup>.

En amont de la 5<sup>ème</sup> écluse, sur la rive gauche, au niveau de la rue des Récollets, se trouvait l'origine de l'égout latéral de petite section. À cet endroit, un empellement, soit une vanne, servait à introduire de l'eau dans la conduite. Au niveau de la rue de la Grange aux Belles, il rencontrait une conduite destinée à l'évacuation des eaux de la voirie de Montfaucon, qui devait être supprimée quand cette dernière serait déplacée. Cet égout de petite section s'arrêtait entre les actuelles avenue Richerand et rue Alibert, où l'égout de grande section commençait et où il recevait les eaux de l'hôpital Saint-Louis. En aval de la rue du Faubourg du Temple et en aval de la rue Saint-Sébastien se trouvaient une décharge du fond du canal dans l'égout. En amont et en aval de la rue d'Angoulême (actuelle rue Jean-Pierre Timbaud), en aval de la rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf) et en amont de la rue du Chemin Vert, quatre aqueducs en fonte permettaient l'écoulement des eaux de la rive droite du canal dans l'égout de la rive gauche. Au niveau de la rue du Chemin Vert, l'égout latéral rencontrait celui de cette rue, dont il recevait les eaux provenant en grande partie de l'abattoir Popincourt<sup>581</sup>. En aval de la rue Saint-Sabin, rive droite, l'égout de la rue Amelot a été détourné pour être conduit au niveau de la 7<sup>ème</sup> écluse, où il rencontrait l'égout latéral de grande section, après que ce dernier avait traversé le canal<sup>582</sup>. Les eaux de la rue de la Roquette étaient conduites à l'égout latéral, au niveau de la 7<sup>ème</sup> écluse, rive gauche, par une nouvelle conduite. Au niveau de la rue Jean Beausire, la conduite longeant le canal rejoignait l'égout principal. Le débouché se situait en Seine, rive droite, en aval de la 9<sup>ème</sup> écluse<sup>583</sup>.

### 2.1.1.3. Les plantations

Le canal, avec ses divers ouvrages, s'inscrivait dans un territoire et dans une logique de gestion de ce dernier. Les plantations en faisaient partie, dessinant des paysages spécifiques.

---

<sup>578</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.1.2.3. Les formes urbaines spécifiques : les ports et la ville / c. Le port et la place des Marais / d. Le bassin de l'Arsenal.

<sup>579</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., pp. 29-30.

<sup>580</sup> Ibidem, p. 28.

<sup>581</sup> Ibid., p. 30. L'égout de la rue du Chemin Vert joignait celui de la rue Amelot.

<sup>582</sup> Ibid. En aval de la rue Saint-Sabin, rive gauche, le nouvel égout rencontrait l'ancien égout de la rue Amelot, qui passait sous la place de la Bastille. Cette conduite, non utilisée, pouvait cependant encore conduire les eaux de la place, au niveau de la 7<sup>ème</sup> écluse.

<sup>583</sup> Ibid. Le débouché de l'égout en Seine était à 1 mètre environ au-dessus des basses eaux de l'été et avait les mêmes caractéristiques que le grand égout qui descendait de la rue des Fossés du Temple à la Seine.

Les plantations, pensées par les ingénieurs, au même titre que les ouvrages d'art, jouaient différents rôles. Soulignant l'infrastructure à l'échelle du grand territoire, elles permettaient la consolidation de l'infrastructure. Elles étaient aussi parfois exploitées pour le bois de chauffage ou de construction, devenant ainsi des sortes de pépinières<sup>584</sup>. Enfin, à certains endroits, elles marquaient un ouvrage spécifique (bief de partage, gare d'eau, pont...) par un traitement particulier, comme une promenade.

a. Le canal de l'Ourcq et la promenade du bassin de La Villette

Les deux rives du canal de l'Ourcq étaient bordées de plantations sur toute leur longueur. Les arbres forestiers, tels que le chêne, l'orme, le frêne, le châtaignier, le hêtre, le platane et l'érable, étaient les essences privilégiées. De plus, d'après le devis établi pour ce canal, il était spécifié : « on s'attachera moins [aux espèces] qui, par la rapidité de leur accroissement, promettent une prompte jouissance, qu'à celles d'un emploi plus général et plus utile dans la charpente, le charronnage, etc... »<sup>585</sup>.

Ainsi, les terrains acquis par Paris pour le canal de l'Ourcq, les chemins de halage, les talus des escarpements des tranchées et plates-formes, les dépôts de remblais, et, en général, la propriété dépendante de cette infrastructure étaient limités par une ou plusieurs rangées d'arbres, disposées suivant que le canal était creusé en plaine, en remblai, sur le revers de coteaux ou dans le fond d'une tranchée<sup>586</sup>. Par exemple, en plaine, les arbres étaient plantés à 1 mètre en dehors des contre-fossés, au-dessous des chemins de halage. En tranchée, la plantation était à 2 mètres de la cuvette et à certains endroits, comme dans la forêt de Bondy ou dans la plaine de Sevrans, elle était double, pour former deux allées de 10 mètres de largeur<sup>587</sup>.

De plus, afin de consolider les talus des escarpements des tranchées et des plates-formes sur les coteaux, ces derniers étaientensemencés de gazon ou de luzerne, là où il n'y avait ni perrés, ni murs de soutènements<sup>588</sup>.

À La Villette, les quais étaient respectivement plantés de deux rangées d'arbres, mettant en relief la composition urbaine et accentuant la mise en perspective, à l'échelle du territoire. La limite du grand bassin était visuellement limitée, d'un côté, par la rotonde du mur des Fermiers Généraux et, de l'autre, par cinq rangées d'arbres, implantées sur deux places, assurant la transition entre le bassin fermé et le bassin élargi [94].

b. Les essences d'arbres le long des canaux Saint-Denis et Saint-Martin

Les plantations, devant jouer plusieurs rôles, des études avaient été menées sous l'Empire afin de rechercher les meilleures essences. À l'origine, pour le canal Saint-Denis, les saules avaient été retenus,

---

<sup>584</sup> PINON Pierre, *Canaux, Rivières des hommes*, op. cit., pp. 112-114.

<sup>585</sup> GIRARD Pierre-Simon, *Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin*, op. cit., p. 78.

<sup>586</sup> *Ibidem*, p. 76.

<sup>587</sup> *Ibid.*, pp. 76-78. Voir la Section Quatrième - Chapitre Premier - Ensemencement des talus, plantation des berges... pour tout le descriptif.

<sup>588</sup> *Ibid.*, p. 76.



94- Plan du bassin de La Villette et de ses plantations, vers 1825.

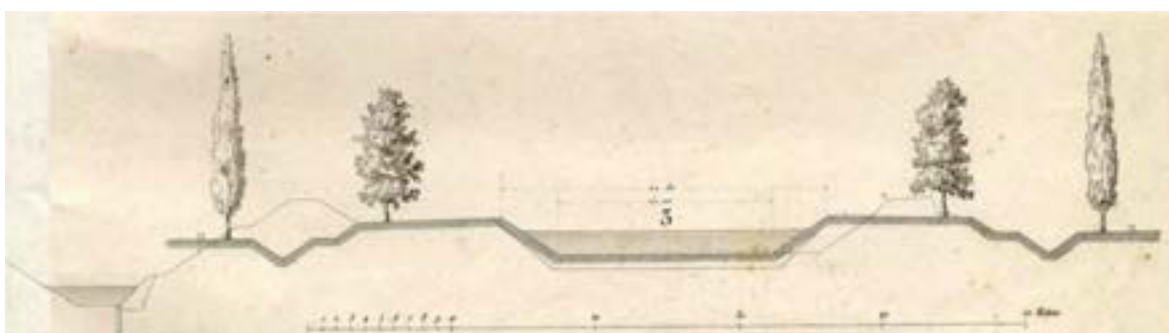
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Plan profil et vue du bassin de La Villette avec ses abords, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planches 14-15, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



95- Profil en travers du canal Saint-Denis, 1819.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Profil en travers du canal Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, Extrait Planche 6 figure 1, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>).  
Cliché B.N.F.

En 1819, les dimensions projetées du canal Saint-Denis étaient différentes. La cuvette, de 20 mètres de large et de 2 mètres 60 de profondeur, était bordée, de chaque côté, d'une berge, plantée de deux rangées d'arbres : la première à 8 mètres des francs bords du canal, la deuxième à 20 mètres. La largeur, entre l'infrastructure et les limites de propriétés, était de 21 mètres de part et d'autre.



96- Profil en travers du canal Saint-Denis et de ses plantations, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

Le canal Saint-Denis réalisé avait 15 mètres de large en fond de cuvette et 22 mètres 80 au niveau des talus.

mais les peupliers et les ormes se sont avérés le mieux convenir<sup>589</sup>. Ainsi, en premier lieu, ces arbres contribuaient à signaler l'ouvrage et à cerner les limites de propriétés domaniales. En second lieu, leurs racines servaient à ralentir l'évaporation de l'eau et à assurer un drainage des sols. En troisième lieu, ils étaient destinés à protéger la navigation du vent pour limiter les dérives des bateaux et à assurer l'ombrage de la voie d'eau et du chemin de halage<sup>590</sup>. En dernier lieu, ces plantations d'alignement ont été rentabilisées par la vente de coupes de bois, utilisées pour la fabrication d'allumettes et d'emballages, créant ainsi des pépinières<sup>591</sup>. En effet, par exemple, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis avait le droit d'exploiter, à son profit, les plantations du canal Saint-Denis<sup>592</sup>.

Sur toute sa longueur, les berges du canal Saint-Denis, en terre battue, étaient plantées de quatre rangées d'arbres. Les deux rangées intérieures étaient constituées d'ormes et les deux rangées extérieures de peupliers<sup>593</sup> [95-96]. À certains endroits, comme au septième bief, les talus étaient plantés de saules et d'osiers pour retenir les terres<sup>594</sup>.

Le domaine fluvial était limité par une rigole de 30 centimètres de profondeur, destinée à recevoir une plantation de haies vives<sup>595</sup>. À toutes les inflexions et à tous les points remarquables de la ligne de la voie d'eau, se trouvaient des bornes carrées, placées moitié sur le terrain appartenant à la voie d'eau, moitié sur le terrain riverain. De plus, sur le chemin de halage de la rive droite, dans la ligne des ormes, étaient placées, tous les 500 mètres, des bornes indiquant la distance jusqu'au canal de l'Ourcq.

Comme le canal Saint-Denis, le canal Saint-Martin était planté, de part et d'autre, d'une rangée d'arbres à 5 mètres des murs de quai<sup>596</sup>. Au niveau de la gare de l'Arsenal, les boulevards Bourdon et de la Contrescarpe étaient bordés de deux rangées d'arbres, de part et d'autre de chaque chaussée.

---

<sup>589</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 93.

<sup>590</sup> Ibidem.

<sup>591</sup> Ibid. Des recherches plus approfondies devraient être menées pour valider les propos de Marc Gayda.

<sup>592</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 17 Concession des canaux / Traité de concession / 1- Texte du traité, 19 avril 1818, Article 9. « [La Compagnie] remplacera tous [les arbres] qui auront péri ou qu'elle aura coupés, et elle ne pourra plus en abattre après la quatre-vingtième année de sa concession ».

<sup>593</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 10.

<sup>594</sup> Ibidem., p. 9. En effet, à cet endroit, des infiltrations d'eau avaient lieu en raison du nouveau lit du Crou (ou Croult), provoquant des éboulis. L'ancien lit du Crou avait été remblayé et un lit avait été creusé, débouchant dans la Seine, en aval du canal Saint-Denis.

<sup>595</sup> Ibid., pp. 10-11. Sur la rive droite, en amont des 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> écluses, et sur la rive gauche, en amont de la 6<sup>ème</sup> écluse, dans les parties où le canal était en remblai, il a été ouvert des contre-fossés, placés entre les deux lignes d'arbres, qui versaient dans les biefs inférieurs les eaux de filtrations. À leurs extrémités inférieures, ils se retournaient, perpendiculairement à leur direction, et étaient terminés par des pierrées couvertes, qui passaient sous les chemins de halage.

<sup>596</sup> Ibid., p. 27. Les essences plantées le long du canal Saint-Martin étaient principalement des peupliers et des trembles.

## 2.1.2. LES CANAUX PARISIENS COMME TERRITOIRE

### 2.1.2.1. Une coupure dans les réseaux viaire et parcellaire existants

#### a. Les rues et les chemins coupés par l'arrivée de l'infrastructure

L'arrivée des canaux a coupé un certain nombre de voies et de chemins existants, dont les communications n'ont pas été rétablies par un ouvrage de franchissement.

Sur le territoire étudié, le percement du canal de l'Ourcq a coupé trois rues importantes, joignant les routes de Flandre et d'Allemagne : l'actuelle rue Riquet, dont la partie située au nord de la route d'Allemagne a été effacée par les remembrements engendrés par l'arrivée de la rue de Crimée<sup>597</sup>, et les actuelles rues de Nantes et Rouvet [97]. De plus, une partie de l'actuelle rue de Rouen a disparu et l'actuelle rue de Thionville sera coupée par la réalisation de la darse du Dépotoir dans les années 1840.

Parallèlement, le percement du canal Saint-Denis a coupé une quinzaine de voies et chemins, dont les actuelles rues Archereau et de Cambrai au niveau de la commune de La Villette.

L'arrivée des canaux à La Villette, perçus comme une tranchée coupant les trames rurales existantes, a donc séparé et isolé deux territoires. Seul le pont de la rue de Crimée allait franchir cette infrastructure, prouvant que cette dernière était un obstacle et une frontière. Si, autrefois, il y avait la Grande Villette (autour de la route de Flandre) et la Petite Villette (autour de la route de Meaux), désormais, il y avait le nord et le sud du canal, qui allait entraîner une urbanisation différente sur chacune des deux rives [Plan 1a].

Le bassin de La Villette imposait alors des limites topographiques évidentes : au cœur de cet éventail des voies importantes, les rives du plan d'eau apparaissaient comme les limites extérieures de deux quartiers. Mais en réalité, les limites de ce territoire étaient, en les incluant, la route de Flandre au nord, la route d'Allemagne au sud, et la place de l'Ourcq.

Le percement du canal Saint-Martin a aussi coupé un certain nombre de voies existantes, comme les actuelles rues des Récollets, Jean Poulmarch, Rampon, Crussol, Saint-Sabin, Daval et Amelot [98] [Plan 1b].

#### b. Le parcellaire coupé par les canaux

D'une manière générale, le percement des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin constituait une saignée nette dans le parcellaire existant.

---

<sup>597</sup> Seule une partie de l'actuelle rue de Lorraine conserve encore le tracé de la rue Riquet.



97- Plan décrivant le percement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et la voirie existante coupée par les infrastructures, vers 1810.

----- Bassin de La Villette, Canal de l'Ourcq, Canal Saint-Denis.

----- Réseau viaire existant en 1758.

Document S. Guével.

Voir le plan 1a dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



98- Plan décrivant le percement du canal Saint-Martin et la voirie existante coupée par l'infrastructure, vers 1821.

----- Canal Saint-Martin.

----- Réseau viaire existant en 1821.

Document S. Guével.

Voir le plan 1b dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



Avant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, seules les structures permanentes de l'organisation urbaine, à savoir les routes de Flandre et d'Allemagne, étaient bordées de constructions<sup>598</sup>. Le découpage parcellaire était dense, de part et d'autre des actuelles rues Riquet, de Nantes et Rouvet. Il était constitué de parcelles étroites et peu profondes rue de Nantes et de parcelles étroites et longues rues Riquet et Rouvet. Le village de La Villette, situé au niveau des rues de Nantes et de Flandre, était ainsi entouré principalement de larges et longues parcelles agricoles [Plan 1a]. Lorsque le bassin de La Villette a été percé à l'écart de l'agglomération, à la bissectrice de l'angle formé par les routes de Flandre et d'Allemagne, le parcellaire rural en lanière existant a été coupé [99-100]. La commune allait alors s'étendre presque uniquement en direction de Paris et le long des boulevards de l'enceinte des Fermiers Généraux, conservant de part et d'autre du bassin de vastes espaces non bâtis.

Avant l'arrivée du canal Saint-Martin, le parcellaire avait un caractère rural. Seules les rues du Faubourg du Temple, de Ménilmontant, du Chemin Vert, des Fossés du Temple, de la Folie Méricourt, prolongée par les rues Ponpincourt et Saint-Maur, étaient plus ou moins bordées de constructions [Plan 1b]. Le percement du canal Saint-Martin a coupé de manière franche le parcellaire existant [101]. La Nouvelle Ville d'Angoulême<sup>599</sup>, jamais achevée, a été sacrifiée par le percement de cette infrastructure, qui l'a coupée de part en part, du nord au sud, dans sa partie orientale. Les îlots engendrés sur la rive gauche, résidus des îlots du lotissement d'origine, étaient de faible épaisseur ; ils étaient la résultante du percement. En effet, entre la rue du Faubourg du Temple et la rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf), le canal Saint-Martin avait été tracé dans la même géométrie que ce lotissement, perpendiculairement aux rues existantes [102].

D'une manière générale, le tracé des canaux n'a pas engendré la création d'un parcellaire spécifique. Il n'a pas eu d'influence immédiate sur le découpage parcellaire des îlots longeant ces voies d'eau. Il restait de grande dimension le long de la voie d'eau et de petite dimension le long des voies transversales voisines.

### 2.1.2.2. De nouveaux espaces publics

#### a. Les quais et les voies attenantes à l'infrastructure

Le canal de l'Ourcq<sup>600</sup>

La largeur de l'emprise totale du canal de l'Ourcq variait en fonction des territoires traversés<sup>601</sup>. D'une manière générale, la cuvette, de forme trapézoïdale, de la rivière canalisée et du canal proprement dit, avait

---

<sup>598</sup> Les constructions occupaient l'espace compris entre la rue de Meaux et la route d'Allemagne, et le carrefour entre cette dernière et l'actuelle rue de Crimée.

<sup>599</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 1.1.2.3. Le territoire de l'Est parisien / b. Le tissu urbain - Un lotissement représentatif : La Nouvelle Ville d'Angoulême.

<sup>600</sup> N'est développée ici que la partie du canal de l'Ourcq, située sur le territoire étudié. Une recherche pourrait être menée sur tous les territoires traversés par le canal de l'Ourcq.

<sup>601</sup> Voir GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin, op. cit., pp. 15-23, Section Première - Chapitre II - Dimensions principales du canal de l'Ourcq et de ses dépendances.



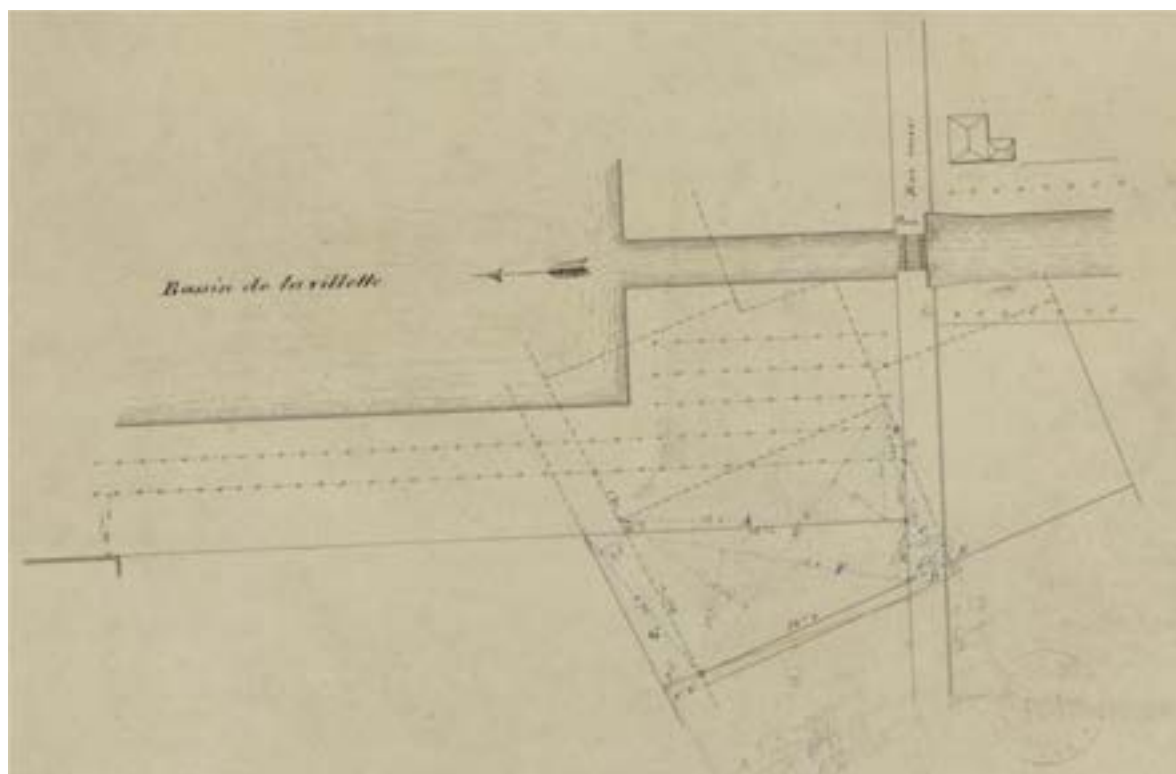
99- Plan décrivant le percement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, la voirie et le parcellaire existants coupés par les infrastructures, vers 1810.

----- Bassin de La Villette, Canal de l'Ourcq, Canal Saint-Denis.

----- Réseau viarie et parcellaire existants en 1758.

Document S. Guével.

Voir le plan 1a dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



100- Plan des parcelles coupées par le percement du bassin de La Villette au niveau de la rue de Crimée, vers 1805.

MONGELARD F.-S., géomètre, Plan d'un terrain situé au bassin de La Villette, 18 (?), B.N.F. GeD 4775

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407298145>).

Cliché B.N.F.





101- Plan décrivant le percement du canal Saint-Martin, la voirie et le parcellaire existants coupés par l'infrastructure, vers 1821.

----- Canal Saint-Martin.

----- Réseau viaire et parcellaire existants en 1821.

Document S. Guével.



Voir le plan 1b dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



102- Plan de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le percement du canal Saint-Martin, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

entre 3 mètres 50 et 5 mètres de largeur en fond de cuvette et 10 mètres 50 à 12 mètres de large <sup>602</sup> [103]. Cette cuvette était accompagnée d'un chemin de halage et de contre-halage, tous deux d'une largeur moyenne de 3 mètres. Entre Lizy-sur-Ourcq et La Villette, soit sur une longueur de 76 kilomètres environ, le chemin de halage était empierré sur une largeur de 1 mètre 90 à 2 mètres<sup>603</sup> [104].

À La Villette, au niveau du grand bassin, l'emprise totale était de 140 mètres de large. La cuvette du canal, de forme rectangulaire, large de 70 mètres, était bordée, de chaque côté, d'un trottoir, d'une voie et d'un quai, planté de deux rangées d'arbres, de 25 mètres de large<sup>604</sup>. La largeur, entre l'infrastructure et les limites de propriétés, était de 35 mètres de part et d'autre [105]. Au niveau du bassin élargi, l'emprise totale de l'infrastructure était de 60 mètres. La cuvette, de forme rectangulaire, large de 30 mètres, était aussi bordée, de chaque côté, d'un trottoir, d'une voie et d'un quai, planté d'une rangée d'arbres. La largeur, entre l'infrastructure et les limites de propriétés était de 15 mètres de part et d'autre [106].

Au niveau du bassin fermé, les quais se dénommaient, rive droite, quai de la Seine et, rive gauche, quai de la Loire<sup>605</sup>. Au niveau du bassin élargi, les quais se nommaient rive droite, quai de l'Oise et, rive gauche, quai de la Marne.

#### Le canal Saint-Denis

L'emprise totale du canal Saint-Denis était de 65 mètres environ de large. La cuvette, de forme trapézoïdale, avait 15 mètres de largeur en fond de cuvette et entre 22 mètres et 25 mètres de largeur, en moyenne, à la hauteur de la ligne de flottaison<sup>606</sup>.

Il était bordé de part et d'autre de chemins de halage et de contre-halage. La largeur du chemin de halage était de 6 mètres environ, sur lesquels 3 mètres étaient empierrés sur toute sa longueur. Ce chemin se réduisait parfois à 2 mètres sous quelques ponts. Le contre-halage, de même largeur, n'était pas pavé et était complètement interrompu à certains ponts<sup>607</sup>.

Sur la rive gauche, depuis la route de Flandre jusqu'à la route de Calais, entre les deux lignes d'arbres, un chemin de servitude en terre était établi, destiné à remplacer, sur les territoires de La Villette, d'Aubervilliers et de Saint-Denis, les communications interceptées par le canal. Il a été classé parmi les chemins vicinaux du département de la Seine, depuis la route de Flandre jusqu'à celle d'Aubervilliers à Saint-Ouen<sup>608</sup>.

De plus, la route, qui conduisait de la Maison de Seine au moulin de Brise Échalas, a été supprimée et remplacée par une route latérale établie sur la rive droite du canal, depuis le pont de la 10<sup>ème</sup> écluse jusqu'au

---

<sup>602</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 6.

<sup>603</sup> Ibidem.

<sup>604</sup> GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin, op. cit., p. 18. Les déblais des fouilles du grand bassin ont servi à construire les quais.

<sup>605</sup> Les rues latérales projetées au bassin ont été réalisées sous l'égide de la Compagnie concessionnaire en 1839. Délibération du 15 octobre 1839 de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, A.S.C.V.P. Délibérations 003.

<sup>606</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 9.

<sup>607</sup> Ibidem.

<sup>608</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit, p. 11. Dans le courant de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, une voie, longeant l'actuel quai de la Charente, sera percée.



103- Profils en travers sur le canal de l'Ourcq et la rivière canalisée, 1880.

ALPHAND J.-C.-A., BUFFET A.-L., DURAND-CLAYE A., Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. A. Chaix, 1880, p. 245, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8Z Le Senne 5587 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33569873g>), Extrait.

Cliché B.N.F.

Rivière d'Ourcq supérieure : 5 mètres de largeur en fond de cuvette, 11 mètres de large, 2 mètres de profondeur et 1 mètre 50 de tirant d'eau.

Canal de l'Ourcq en amont de Lizy : 3 mètres 50 de largeur en fond de cuvette, 10 mètres 50 de large, 2 mètres de profondeur et 1 mètre 50 de tirant d'eau.

Canal de l'Ourcq en aval de la Beuvronne : 3 mètres 50 de largeur en fond de cuvette, 12 mètres de large, 2 mètres 50 de profondeur et 1 mètre 70 de tirant d'eau.



104- Profil en travers type du chemin de halage sur le canal de l'Ourcq, 1880.

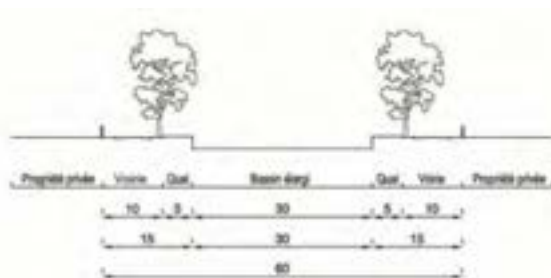
ALPHAND J.-C.-A., BUFFET A.-L., DURAND-CLAYE A., Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. A. Chaix, 1880, p. 245, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8Z Le Senne 5587 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33569873g>), Extrait.

Cliché B.N.F.



105- Coupe transversale sur le grand bassin à La Villette, 1820.

Document S. Guével.



106- Coupe transversale sur le bassin élargi à La Villette, 1820.

Document S. Guével.

moulin<sup>609</sup> [107].

Parallèlement, des rampes ont été construites afin de joindre les quais de l'infrastructure à l'espace public.

Au niveau du pont de Flandre, quatre rampes, deux en amont et deux en aval, permettaient la communication des chemins de halage du canal Saint-Denis avec la route du même nom<sup>610</sup>.

Au niveau de la gare d'eau en arc de cercle, sur la rive gauche, deux rampes, de 15 mètres de largeur, joignaient respectivement les routes de Saint-Denis (route royale n° 1 de Paris à Calais) et de la Révolte (route royale n° 14 de Paris au Havre) au chemin de halage : « [Elles] pourraient, au besoin, remplacer provisoirement ces routes, si l'un des deux ponts se trouvait coupé »<sup>611</sup>. De plus, quatre rampes (deux en amont et deux en aval) au niveau des ponts de la route de Saint-Denis et de celle de la Révolte permettaient de relier les quais du canal à ces deux routes<sup>612</sup> [108].

### Le canal Saint-Martin

L'emprise totale du canal Saint-Martin était de 60 mètres de large, sauf entre les ponts de Pantin et de la Butte Chaumont, où elle était de 100 mètres de large.

La cuvette du canal, de forme rectangulaire, large de 27 mètres<sup>613</sup>, était bordée, de chaque côté, d'un trottoir, d'une voie et d'un quai planté d'une rangée d'arbres, à 5 mètres de distance de l'eau, permettant de laisser libre les berges. La largeur, entre l'infrastructure et les limites de propriétés, était de 16 mètres 50 de part et d'autre<sup>614</sup> [109-110].

Le quai, rive droite, a pris le nom de Louis XVIII (actuel quai de Valmy) ; celui, rive gauche, de Charles X (actuel quai de Jemmapes).

Parallèlement, en raison du relief prononcé, des escaliers et des rampes ont été réalisés afin de joindre les quais de l'infrastructure à l'espace public.

Entre le pont fixe de la route de Meaux et celui de la Butte Chaumont, le canal était encaissé entre deux berges élevées. Deux quais, à la hauteur de 2 mètres 60 au-dessus du fond du canal, soit à 1 mètre au-dessus du niveau de l'eau, et deux rues élevées à la hauteur des ponts de Pantin (rue de Meaux) et de la Butte Chaumont, ont été réalisés. Les quais et ces rues communiquaient entre eux par six rampes, deux au pont de Pantin et quatre au pont de la Butte Chaumont (deux en amont et deux en aval)<sup>615</sup> [111]. Des escaliers permettaient aussi de mettre en relation le pont de Pantin et les quais du premier bief.

---

<sup>609</sup> Ibidem, p. 9.

<sup>610</sup> Ibid., p. 8.

<sup>611</sup> Ibid., p. 9.

<sup>612</sup> Ibid., pp. 8-9. Il y a des différences entre le dessin et l'écrit. D'après le plan établi par R.-É. De Villiers, seules quatre rampes étaient respectivement établies : deux en amont du pont de la route de Saint-Denis et deux en aval du pont de la Révolte.

<sup>613</sup> La hauteur, entre la cuvette du canal et le quai, était de 2 mètres 50.

<sup>614</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 27.

<sup>615</sup> Ibidem. Ces rues permettaient de relier le pont de Pantin avec celui de la Butte Chaumont.



107- Plan du canal Saint-Denis à la hauteur de la Maison de la Seine et du Moulin de Brise Échalas, 1826.  
DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



108- Plan des rampes établies au niveau de la gare d'eau (6<sup>ème</sup> bief) du canal Saint-Denis, 1826.  
DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Denis, 6 Bassin Saint-Denis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.  
6- Plan de la 8<sup>ème</sup> écluse, des deux ponts et du bassin Saint-Denis.

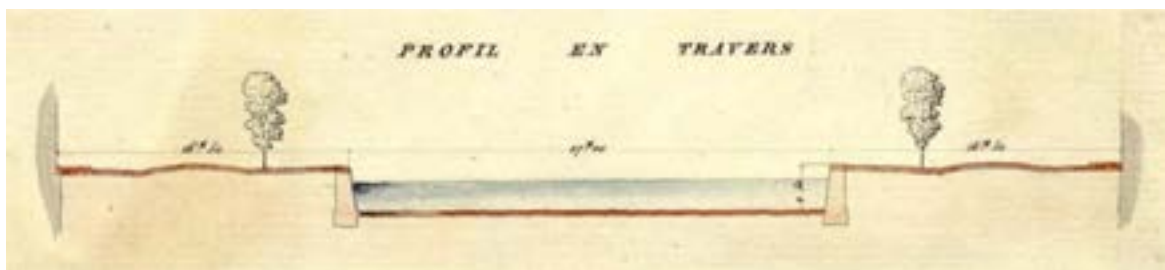


109- Profil en travers du canal Saint-Martin, 1819.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Profil en travers du canal Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, Extrait Planche 6 figure 2, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>).

Cliché B.N.F.

En 1819, les dimensions projetées du canal Saint-Martin étaient différentes. La cuvette, de 20 mètres de large et de 2 mètres 60 de profondeur, était bordée, de chaque côté, d'un trottoir de 9 mètres de large, planté d'une rangée d'arbres à 5 mètres de distance de la chaussée, d'une voie de 6 mètres de large et d'un quai de 5 mètres. La largeur, entre l'infrastructure et les limites de propriétés, était de 20 mètres de part et d'autre.



110- Profil en travers du canal Saint-Martin, 1827.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.

La cuvette du canal réalisé, de 27 mètres de large et de 2 mètres 50 de profondeur, était bordée, de chaque côté, d'un trottoir, d'une voie et d'un quai planté d'une rangée d'arbres, à 5 mètres de distance de l'eau. La largeur, entre l'infrastructure et les limites de propriétés, était de 16 mètres 50 de part et d'autre.



111- Plan des rampes et des escaliers établis au niveau du bassin de Pantin du canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Martin, 1<sup>er</sup> Premier bief, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1- Plan du canal entre le bassin de La Villette et le deuxième bief.

Au niveau du pont de la rue des Morts, deux rampes permettaient de relier cette rue aux quais du deuxième bief. Au niveau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses, deux rampes joignaient aussi les berges, à la place de la Bastille. Enfin, des escaliers permettaient de relier cette place aux chemins de halage de la gare de l'Arsenal.

Ainsi, dans Paris et à La Villette, le percement de la cuvette s'est accompagné de deux voies carrossables (de deux nouveaux espaces publics) réalisées tout le long du canal Saint-Martin, du bassin fermé et du bassin élargi (entre le rond-point des canaux et la place de l'Ourcq). Elles allaient permettre à la ville de se constituer une façade sur le canal, contrairement à certaines sections du canal Saint-Denis et du canal de l'Ourcq<sup>616</sup>.

#### b. Les ponts et les passerelles

Un certain nombre de ponts et de passerelles ont été construits, permettant d'assurer la continuité de certaines voies transversales, coupées par le percement de l'infrastructure.

#### Le canal de l'Ourcq

D'après le devis établi par P.-S. Girard, des ponts fixes en pierre et des ponts fixes et mobiles en bois devaient être établis perpendiculairement à l'axe du canal de l'Ourcq.

Cinq ponts fixes en pierre devaient être réalisés : le premier à Trilport à 110 mètres de la Marne, le deuxième entre la ferme de Beauval et la chapelle Saint-Lazare à côté de Meaux, le troisième en amont d'une gare d'eau sur le chemin de Villenoy, à la sortie du faubourg Saint-Rémy de Meaux, le quatrième au-dessus du village de Claye et le cinquième en amont du bassin fermé de La Villette (pont de la rue de Crimée qui sera mobile)<sup>617</sup> [112].

Cinq ponts fixes en bois, composés chacun d'une seule arche, devaient aussi être construits. Ils se situaient respectivement sur la route de Meaux à la Ferté Milon dans le village de Mareuil, sur le chemin conduisant de Lizy à la route de Meaux, sur le chemin de Mitry et de Bois-le-Vicomte, sur le chemin de Vaujours à Villepinte et, enfin, sur la route conduisant de Livry à Sevran<sup>618</sup>. Ils étaient établis sur les routes de 3<sup>ème</sup> classe et sur les chemins vicinaux, lorsque le canal était creusé dans une tranchée de 4 mètres de

---

<sup>616</sup> Aujourd'hui, le domaine des canaux est un domaine public fluvial ; il ne répond pas aux règles des espaces publics de voirie. Les voies d'eau sont inscrites à la nomenclature des voies navigables et flottables. Il s'agit d'un réseau artificiel domanial assujéti à la réglementation générale de police des voies de navigation intérieures. La domanialité publique fluviale de ce domaine conduit à rendre les berges imprescriptibles, inaliénables et donc insaisissables. La mission assignée à ce domaine est d'être utilisée pour l'exploitation des voies d'eau qu'il borde. De ce fait, elles ne peuvent être grevées d'aucune servitude. Il est fait application de la législation découlant généralement des codes civil et de l'urbanisme. Les parcelles riveraines ne peuvent pas ouvrir des vues directes sur les berges ou utiliser la berge pour leur desserte. Des terrains ne peuvent pas être lotis s'ils n'ont que la berge pour garantir leur accessibilité. Ainsi, actuellement, soit les nouveaux immeubles sont établis en retrait de 2 mètres par rapport à la limite du domaine public fluvial (la dimension de ce recul varie d'ailleurs d'une commune à l'autre en fonction des différents PLU établis) pour pouvoir ouvrir des vues et l'accessibilité aux parcelles se fait à partir du système de voirie communale ; soit un espace public est créé permettant l'ouverture directe et la prise de vues vers le canal. Il se serait intéressant de mener une recherche plus approfondie sur les différentes réglementations sur la domanialité fluviale en vigueur au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle et du XX<sup>ème</sup> siècle.

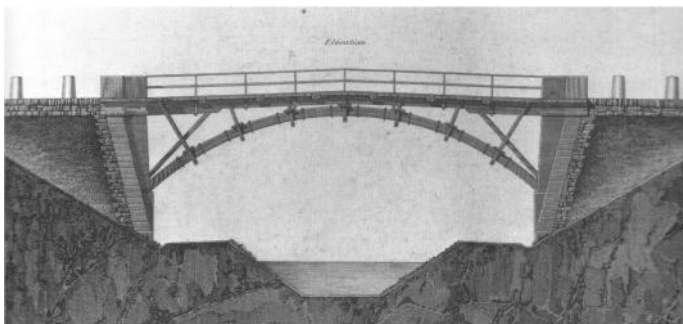
<sup>617</sup> GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin, op. cit., pp. 45-46. Le canal à son passage sous les ponts devait être réduit à 5 mètres 50 de largeur, laissant un chemin de halage de 2 mètres 25.

<sup>618</sup> Ibidem, p. 52.



112- Pont fixe en pierre type sur le canal de l'Ourcq, vers 1820.

MADELEINE Y., « Vue du canal de l'Ourcq, Trilbardou », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 11, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



113- Pont fixe en bois type à construire sur le canal de l'Ourcq, vers 1820.

GIRARD P.-S., Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de La Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian-Goeury, 1831-1845, Atlas Extrait Planche XI Élévation, A.N. F/14/10116 Canal de l'Ourcq.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 99.  
Cliché J.-C. Doerr.



114- Pont mobile type sur le canal de l'Ourcq, vers 1820.

MADELEINE Y., « Vue du canal de l'Ourcq, La Forêt », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 13, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 103.  
Cliché S. Guével.



profondeur minimum, à partir du terrain naturel jusqu'au niveau du chemin de halage<sup>619</sup> [113].

Trente-cinq ponts mobiles devaient aussi être réalisés sur le canal de l'Ourcq, afin d'établir ou de conserver des communications entre les deux rives<sup>620</sup>. Ils étaient de deux natures différentes, les pont-levis et les ponts à bascule ; ces derniers étaient plus faciles à manœuvrer. Ils devaient être implantés au niveau des chemins vicinaux ou d'exploitation, là où les berges se trouvaient au niveau du terrain naturel ou à plus ou moins 1 mètre de ce niveau<sup>621</sup> [114-115]. À La Villette, un pont-levis a été construit en aval du grand bassin<sup>622</sup>.

Ainsi, quarante-cinq ponts devaient être construits sur le canal de l'Ourcq<sup>623</sup>.

### Le canal Saint-Denis

Les difficultés, auxquelles P.-S. Girard s'était trouvé confronté, étaient le contournement de la ville de Saint-Denis et la coupure des routes à fort trafic, comme la route de Flandre, la grande avenue de Saint-Denis qui faisait partie de la route royale n° 1 de Paris à Calais et la route royale n° 14, dite de la Révolte, route de Paris au Havre<sup>624</sup>. Les trois ponts, qui franchissaient le canal, à ces endroits, étaient fixes et en maçonnerie [116].

Le pont de la route de Flandre, fondé sur un tuf dur et pierreux, était large pour permettre à cette dernière, qui coupait le canal en diagonale, de rester rectiligne et au pont d'être perpendiculaire à l'axe du canal. Sous ce pont, il existait deux chemins de halage, dont les murs étaient construits en mortier de chaux grasse et ciment, rejointoyés en chaux hydraulique et sable, en continuation de ceux du canal. Pour les deux autres ponts, ceux de la route de Saint-Denis et de la route de la Révolte, P.-S. Girard a résolu le problème en courbant la voie d'eau de façon à ce que les axes des routes soient perpendiculaires à celui du canal, tout en contournant la ville de Saint-Denis. Entre les deux routes, il dessinait une gare d'eau en arc de cercle<sup>625</sup>. Un ouvrage d'art servait donc d'amorce à d'autres projets. Au niveau du Crou (ou Croult), le pont en fer établi sur l'ancien lit a été réinstallé sur le nouveau lit, permettant de conserver la liaison avec le chemin de halage de la Seine.

De plus, trois ponts-levis maintenaient les communications entre les deux rives [117]. Le premier se situait sur les bajoyers de la 6<sup>ème</sup> écluse, à l'aval, servant à relier le village d'Aubervilliers au territoire situé sur la rive gauche du canal, rejoignant la route aboutissant à Paris<sup>626</sup>. Le deuxième se trouvait sur les bajoyers de la 10<sup>ème</sup> écluse, à l'aval, servant de communication entre Saint-Denis et le hameau de la Maison de Seine, situé

---

<sup>619</sup> Ibid., pp. 48-49.

<sup>620</sup> Ibid., pp. 56-57. Voir le détail des emplacements.

<sup>621</sup> Ibid., p. 52.

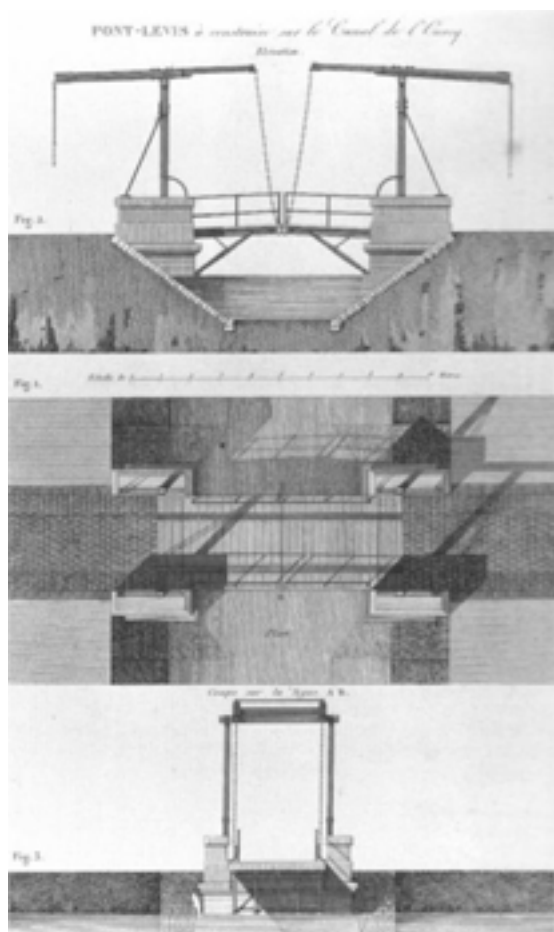
<sup>622</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

<sup>623</sup> En 1880, il y avait 74 ponts : 61 ponts fixes, 9 ponts mobiles à bascule, 1 pont tournant, 1 pont levant et 2 passerelles. La hauteur minimum des ponts fixes, au-dessus du plan d'eau, était de 3 mètres 50 et de 5 mètres 20 pour les cinq ponts fixes existants dans Paris. Voir ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 6. Il y a des différences sur le nombre de ponts construits entre le devis général établi par P.-S. Girard en 1806 et le recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris réalisé notamment par J.-C.-A. Alphand en 1880. Des recherches plus approfondies devraient être menées pour savoir ce qui a été effectivement réalisé entre le début et la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

<sup>624</sup> Ibidem, p. 9.

<sup>625</sup> Ibid.

<sup>626</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit, p. 8.

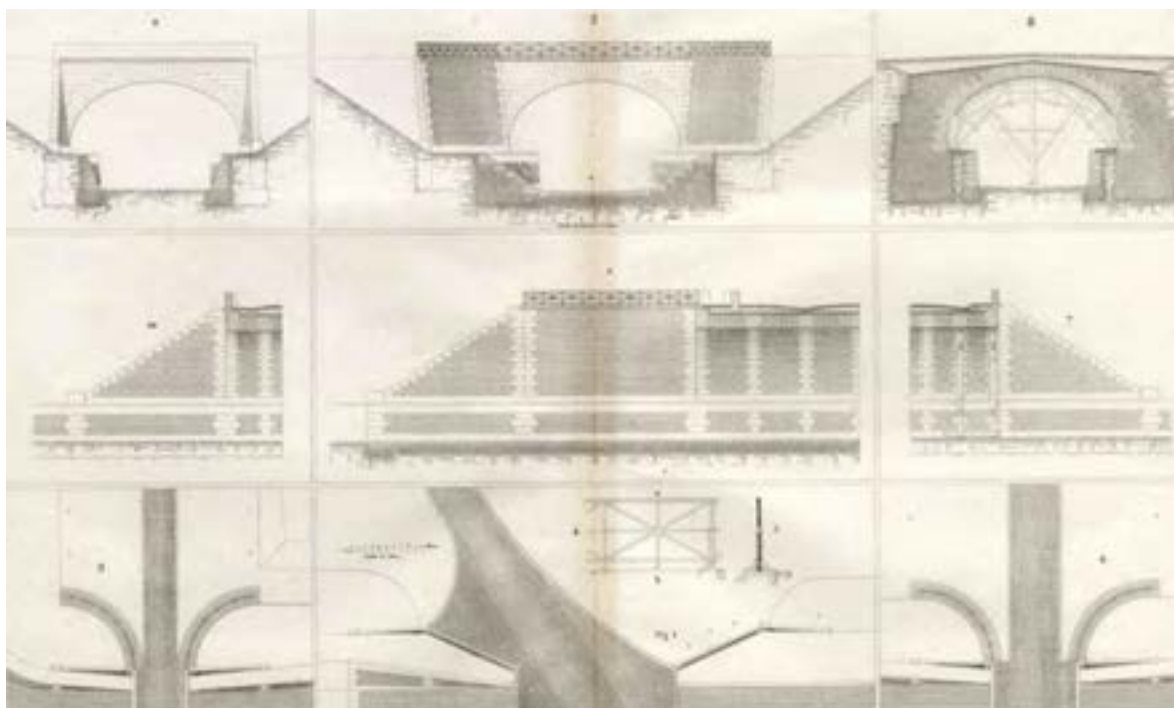


115- Pont-levis type à construire sur le canal de l'Ourcq, vers 1810.

GIRARD P.-S., Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de La Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian-Goeury, 1831-1845, Atlas Planche XIII Élévation, plan, coupe, A.N. F/14/10116 Canal de l'Ourcq.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 101.

Cliché J.-C. Doerr.

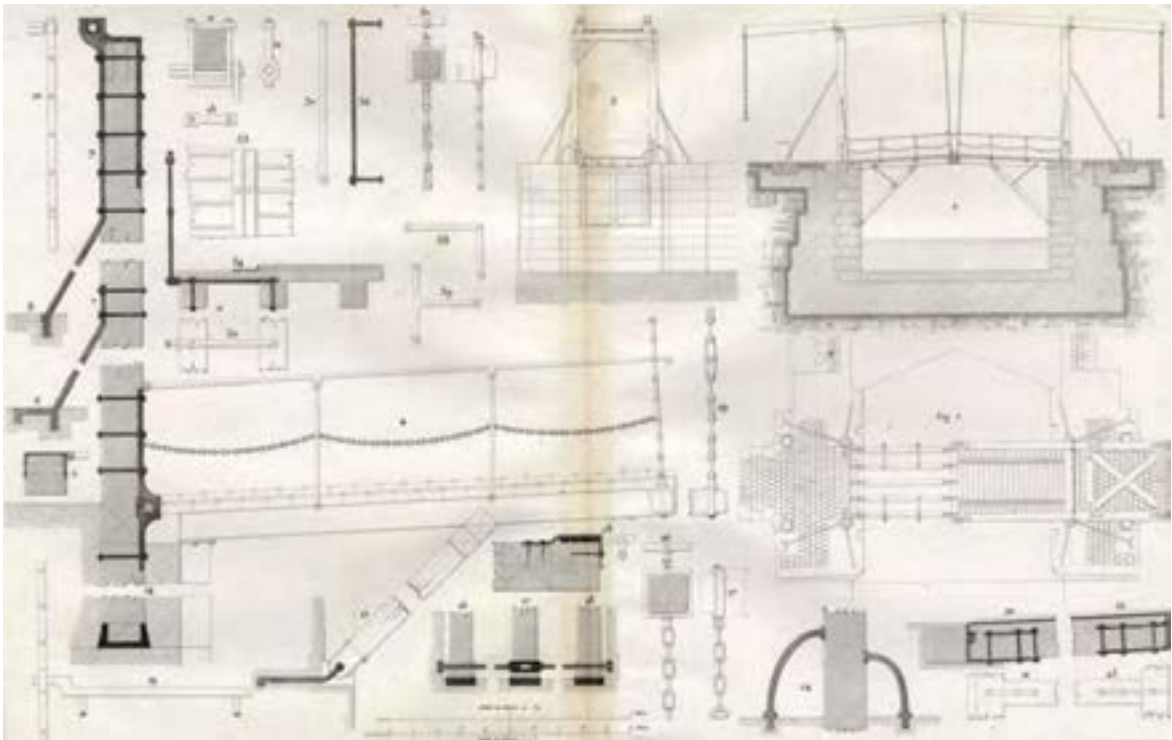


116- Les trois ponts fixes en pierre sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 8 Canal Saint-Denis, Ponts fixes en pierre, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1-2-3- Pont sur la route de Flandre (Plan, coupe, élévation) - 6-7-8- Pont de la route de Calais (Plan, coupe, coupe en travers commune aux trois ponts, perpendiculairement à l'axe du canal) - 9-10-11- Pont de la route de la Révolte (Plan, coupe, élévation commune au pont de la route de Calais).



117- Pont-levis type sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 7 Canal Saint-Denis, Pont-levis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1-2-3- Plan, coupe transversale et élévation des ponts-levis placés sur les bajoyers des 6<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> écluses, prolongés en aval des portes d'aval.

en face de l'île Saint-Denis, sur les bords du fleuve. Le troisième était établi pour le service du chemin de halage de la Seine, sur les bajoyers de la 12<sup>ème</sup> écluse, à l'aval<sup>627</sup> [118].

Enfin, une passerelle en fer forgé, pour les piétons, a été construite sur les portes d'amont de la 1<sup>ère</sup> écluse, établissant une communication entre les deux rives du canal<sup>628</sup> [119].

Grâce à l'établissement de trois ponts fixes, trois ponts-levis et une passerelle, les communications principales entre les deux rives étaient maintenues, malgré les nombreux chemins coupés par l'arrivée du canal Saint-Denis<sup>629</sup>.

#### Le canal Saint-Martin<sup>630</sup>

Le canal Saint-Martin était entrecoupé par un ensemble de ponts, qui assuraient la continuité de certaines voies transversales<sup>631</sup> [120].

Cinq ponts fixes en pierre<sup>632</sup>, qui étaient, pour certains, surélevés par rapport aux rues avoisinantes, étaient établis, d'amont en aval [121] : à la hauteur de la barrière de Pantin, à la rencontre de la route de Meaux et des boulevards extérieurs (actuelle voûte La Fayette longue de 70 mètres)<sup>633</sup> ; dans le prolongement de la rue de la Butte Chaumont (actuelle rue Louis Blanc)<sup>634</sup> [122] ; au niveau de la rue des Morts (actuelle rue des Écluses Saint-Martin)<sup>635</sup> ; place Saint-Antoine<sup>636</sup> (actuelle place de la Bastille, voûte la Bastille) ; et, enfin, en aval du bassin de l' Arsenal (actuel pont Morland), à la suite de la 9<sup>ème</sup> écluse. Il mettait en communication les quais de la Seine, les boulevards de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) et Bourdon, ainsi que le pont du Jardin du Roi (actuel pont d'Austerlitz)<sup>637</sup>.

---

<sup>627</sup> Ibidem, p. 18. « Cette disposition [permettait] de laisser le pont fermé pendant qu'un bateau [était] dans le sas, et durant toute la manœuvre, ce qui ne [pouvait] pas avoir lieu, si le pont [avait été] au milieu du sas, à moins que le pont et ses abords ne fussent beaucoup exhausés, ce qui [était] incommode et [coûtait] plus que le prolongement des bajoyers ». De plus, un chenal de 125 mètres de long, en aval de la 12<sup>ème</sup> écluse, était ouvert.

<sup>628</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 II-46 : Passerelle à construire sous les portes d'amont de la première écluse du canal Saint-Denis, 1819-1821.

<sup>629</sup> En 1880, il y avait onze ponts fixes, toujours deux ponts mobiles et une passerelle. Voir ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 9. Il y a, en effet, des différences sur le nombre de ponts construits entre la description établie par R.-É. De Villiers en 1826 et le recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris réalisé notamment par J.-C.-A. Alphand en 1880. Des recherches plus approfondies devraient être menées pour comprendre, plus précisément, l'évolution de la construction de ponts, au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, sur le canal Saint-Denis.

<sup>630</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 III-26 : Plan de la tête d'amont d'un pont, élévation de face et de profil de la tête d'amont, 1822.

<sup>631</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 055 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

<sup>632</sup> APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », op. cit., p. 11. Ces ponts allaient constituer des "goulots d'étranglement" dans les relations entre le centre de la ville et les quartiers de l'Est parisien.

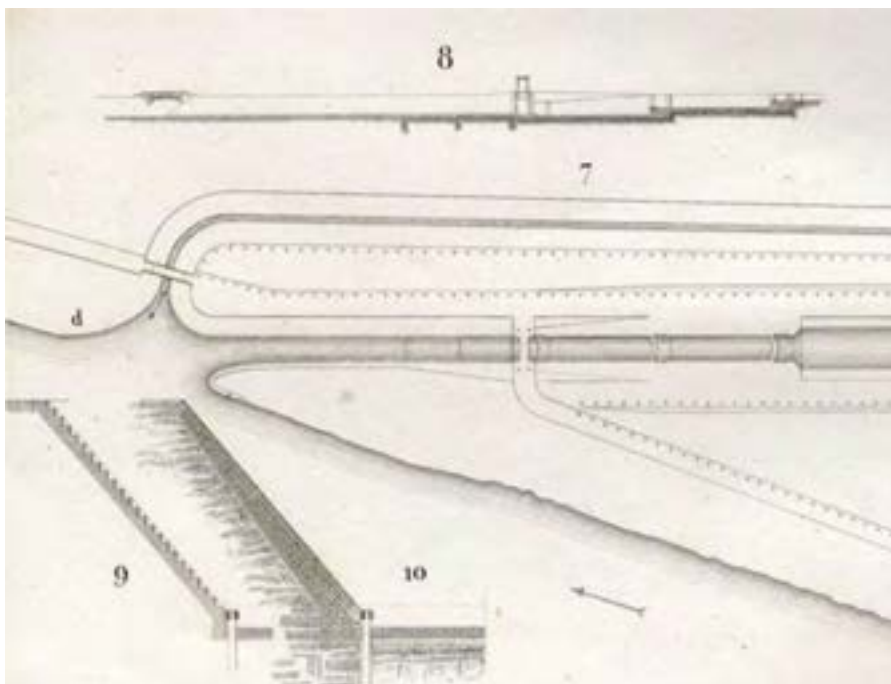
<sup>633</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit, p. 27. Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 II : Pont tunnel de la place de l'Ourcq, Plan, coupe et élévation.

<sup>634</sup> Ibidem. Ce pont était large de 12 mètres. À l'origine, il devait être construit, à cet endroit, une simple passerelle pour les piétons.

<sup>635</sup> Ibid., p. 28. Une partie des eaux du faubourg Saint-Martin et du nouveau quartier Poissonnière s'écoulaient par la rue des Morts (actuelle rue Eugène Varlin), grâce à un petit fossé, qui aboutissait, rive gauche, à l'angle du canal Saint-Martin et de la rue des Récollets, et qui recevait aussi les eaux de cette rue. Ces eaux traversaient ensuite le canal, grâce à un caniveau, qui aboutissait à la rue des Vinaigriers. La construction du pont de la rue des Morts a changé ce système. Les eaux coulaient alors par une rue nouvelle (actuelle rue Robert Blache), partant de celle des Morts, et par le quai de la rive droite du canal jusqu'à la rue des Vinaigriers.

<sup>636</sup> Ibid., p. 29. Ce passage, sous la place Saint-Antoine (actuelle place de la Bastille), mesurait 180 mètres de long. Le canal avait 11 mètres de largeur et était bordé, de part et d'autre, d'un chemin de halage de 1 mètre 50.

<sup>637</sup> Ibid. Ce pont était large de 12 mètres.

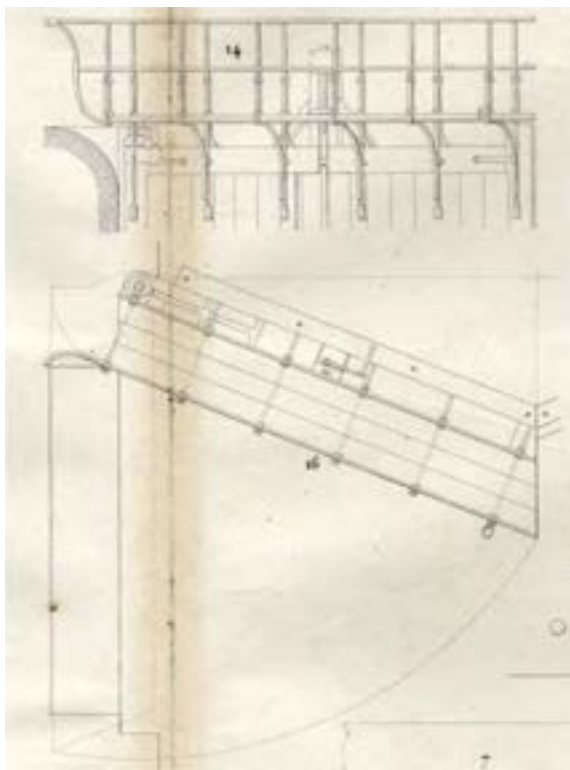


118- Plan et coupe du pont-levis établi au niveau de la 12<sup>ème</sup> écluse et du pont fixe reconstruit au-dessus du Crou, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Denis, Embouchure du canal Saint-Denis dans la Seine, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

7- Plan de l'embouchure du canal Saint-Denis et du Crou dans la Seine et des 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> écluses - 8- Coupe longitudinale - 9- Coupe des escaliers en aval de la 12<sup>ème</sup> écluse - 10- Coupe des perrés et du radier du chenal en aval de la 12<sup>ème</sup> écluse.

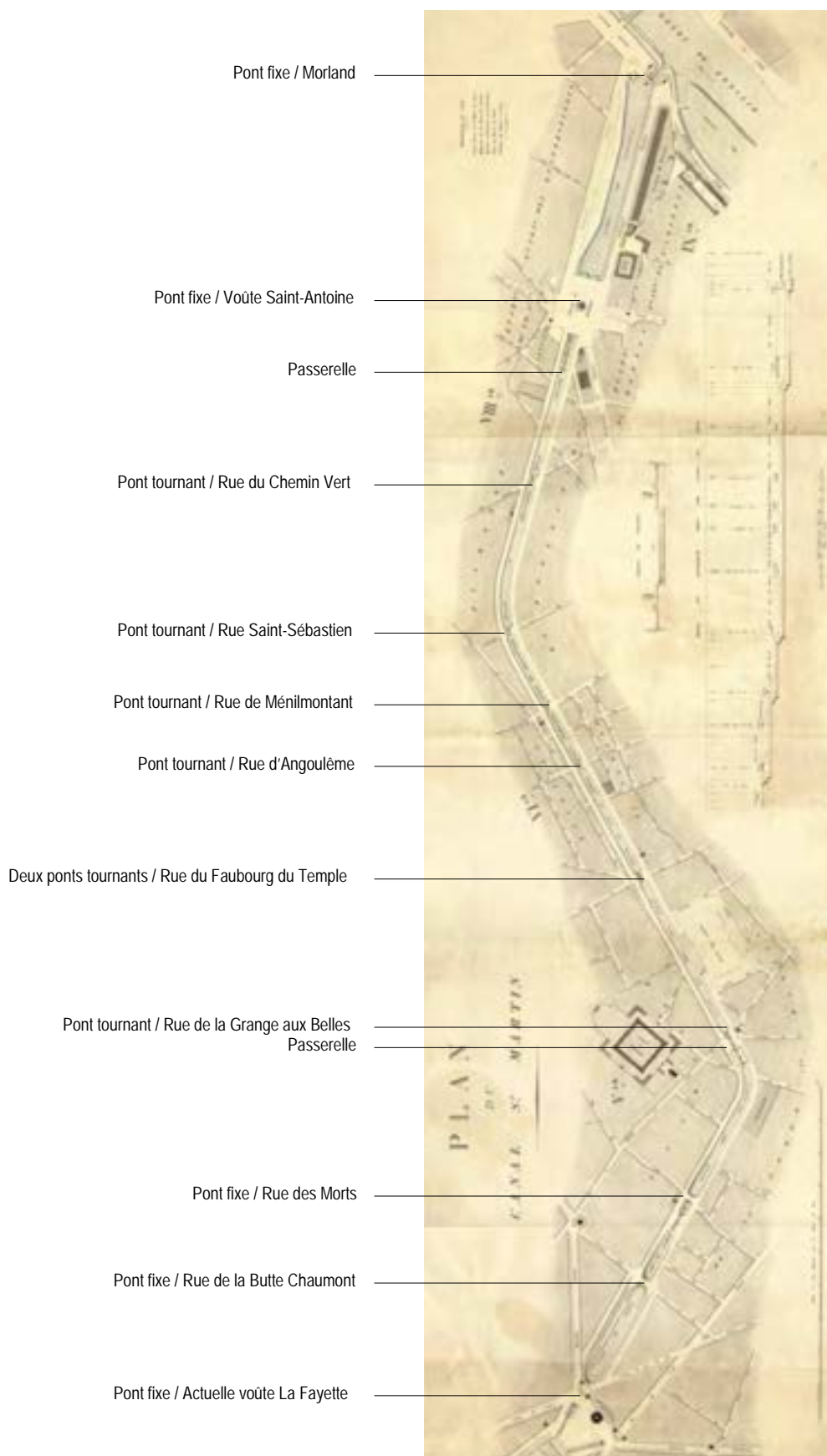


119- Passerelle sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 6 Canal Saint-Denis, Passerelle, A.S.C.V.P.

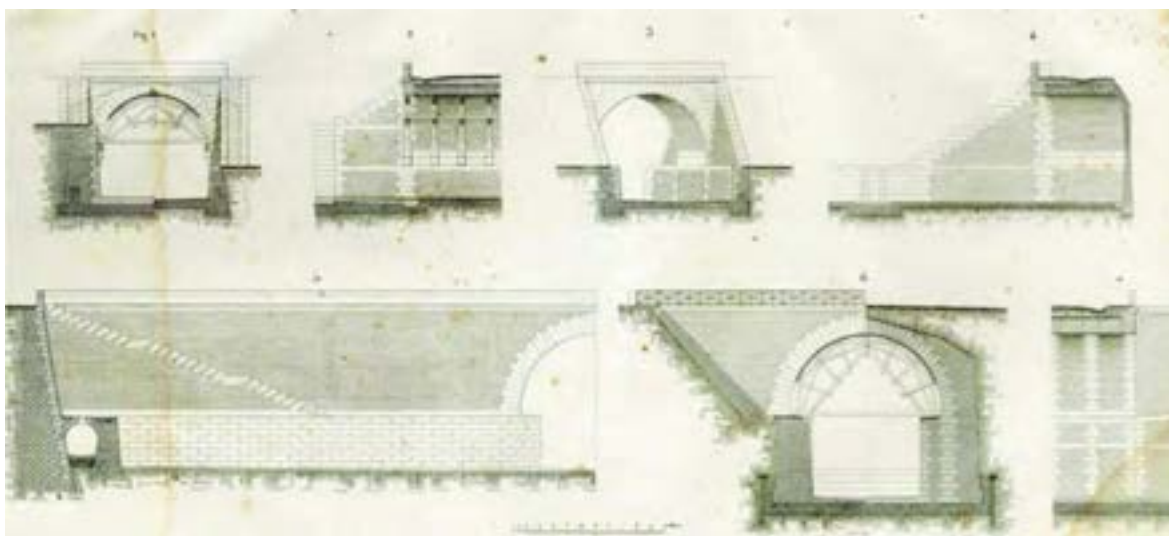
Cliché A.S.C.V.P.

14- Élévation - 16-. Plan de la passerelle en fer forgé placée sur les portes d'amont de la 1<sup>ère</sup> écluse.



120- Plan du canal Saint-Martin et des ponts construits, 1826.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

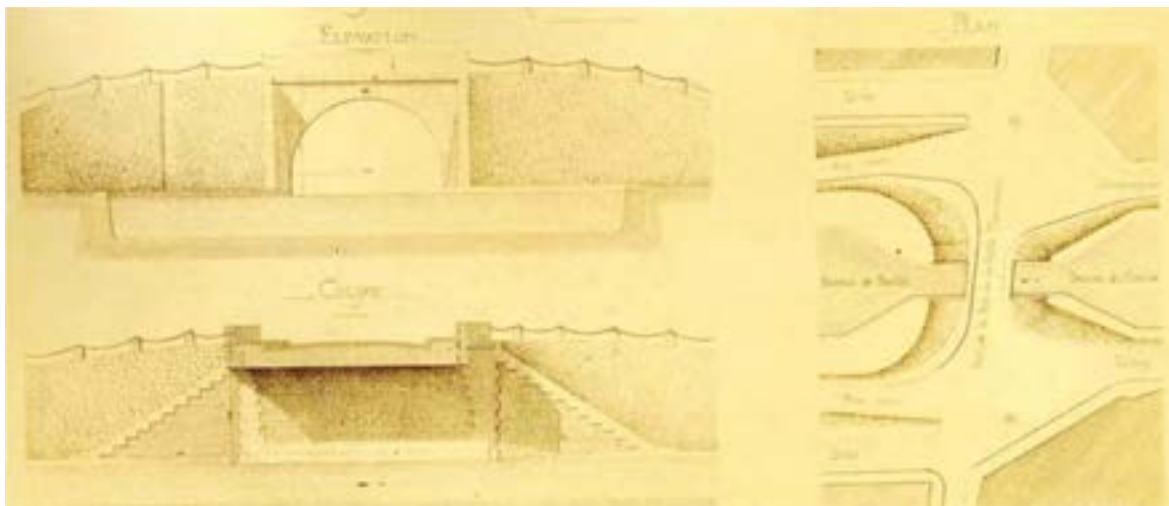


121- Ponts fixes en pierre type sur le canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 6 Canal Saint-Martin, 1 à 7- Ponts en pierre, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1- Élévation du pont de Pantin (gauche : tête en amont, droite : tête en aval) et du pont des Morts sans les escaliers - 2- Coupe longitudinale d'une partie du pont de Pantin et du pont des Morts sans les escaliers - 3- Élévation du pont de la Butte Chaumont - 4- Coupe longitudinale d'une partie du pont de la Butte Chaumont - 5- Élévation de la moitié de la tête aval du pont de la Bastille - 6- Tête amont du pont de la Bastille (gauche : élévation, droite : coupe) et tête aval du pont sur l'écluse en Seine (gauche : élévation, droite : coupe) - 7- Coupe longitudinale sur la moitié du pont de l'écluse en Seine.



122- Pont fixe de la rue de la Butte Chaumont, vers 1830.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Pont de la rue de la Butte Chaumont, Plan, coupe transversale et élévation du pont, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre, Extrait Planche 6, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

De plus, sept ponts tournants en bois et fer maintenaient les communications entre les deux rives [123]. Ils se situaient respectivement dans le prolongement de la rue de la Grange aux Belles, à la suite des portes aval de la 6<sup>ème</sup> écluse<sup>638</sup> [124] ; rue du Faubourg du Temple, à 579 mètres du précédent, où deux ponts avaient été construits car la rue était très fréquentée<sup>639</sup> ; rue d'Angoulême (actuelle rue Jean-Pierre Timbaud), à 337 mètres en aval des précédents ; rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf), à 161 mètres du précédent ; rue Saint-Sébastien, à 224 mètres du précédent ; et, enfin, rue du Chemin Vert, à 426 mètres du précédent<sup>640</sup>. En effet, la Compagnie du Canal Saint-Martin n'avait pas retenu comme principe de franchissement, le système de pont-levis mis en place sur le canal Saint-Denis ou celui de pont mobile établi à cette époque rue de Crimée, car ils se fermaient trop lentement lors de passages de bateaux, gênant le trafic routier. Ainsi, suivant les études menées par l'ingénieur A.-J.-C. Duleau en Belgique, Hollande et Angleterre, elle a choisi la mise en œuvre de ponts tournants ou mobiles à une seule volée, qui pouvaient constituer un bénéfice pour la circulation et ne point couper en deux les quartiers actifs de l'Est<sup>641</sup>.

Enfin, deux passerelles pour les piétons ont été construites : une première, sur les portes d'amont de la 5<sup>ème</sup> écluse, au niveau de la rue des Récollets, et une seconde, en aval du bassin Saint-Antoine, sur les portes d'amont de la 7<sup>ème</sup> écluse<sup>642</sup> [125].

Grâce à l'établissement de cinq ponts fixes, sept ponts tournants et deux passerelles, la continuité des artères remontant les pentes de l'Est parisien (rues de Meaux, des Buttes Chaumont, des Morts, de la Grange aux Belles, du Faubourg du Temple, d'Angoulême, de Ménilmontant, Saint-Sébastien, du Chemin Vert, de la place Saint-Antoine et des quais de la Seine), était, pour partie, maintenue.

#### c. Le percement de voies nouvelles rattachant l'infrastructure à la ville

Bien que les canaux soient destinés au service de la ville, leurs tracés, qui répondaient à des impératifs techniques et qui posaient des problèmes d'expropriations, n'ont pas permis de les faire passer « dans des positions avantageuses relativement à elle »<sup>643</sup>. Ils ont alors généré le percement de voies nouvelles, rattachant l'infrastructure au territoire existant.

#### Le bassin de La Villette

Avec le creusement du bassin de La Villette, la voie majeure, qui a été pensée pour joindre l'infrastructure à la ville, était l'actuelle rue de Crimée, percée, en 1822, perpendiculairement au réservoir et mettant en relation la route de Flandre avec celle d'Allemagne, qui avait été prolongée en 1768 jusqu'au mur des Fermiers Généraux [126-127].

---

<sup>638</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/10125 III-10 : Détails du pont tournant de la rue de la Grange aux Belles.

<sup>639</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 28.

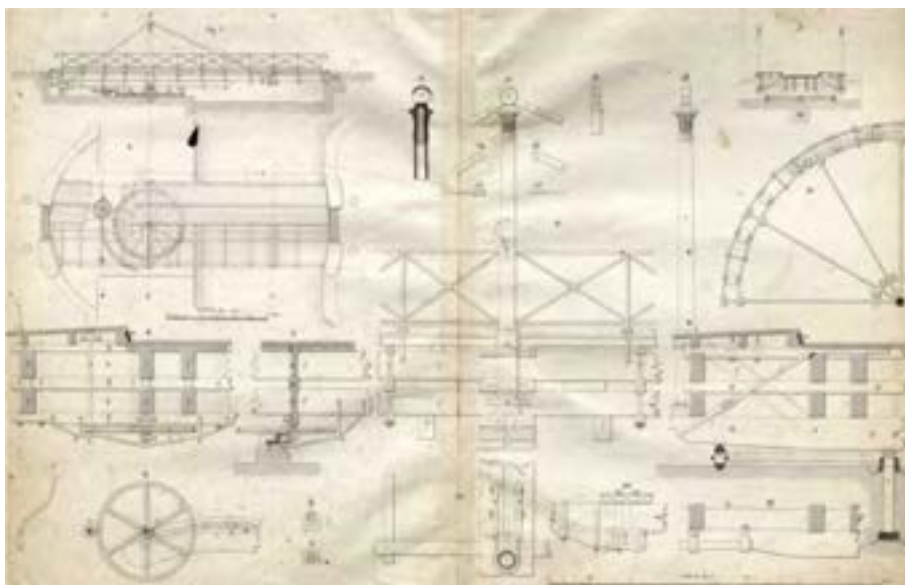
<sup>640</sup> Ibidem, pp. 28-29.

<sup>641</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 36.

<sup>642</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., pp. 28-29.

<sup>643</sup> PINON Pierre, Canaux, Rivières des hommes, op. cit., p. 114.





123- Pont tournant type sur le canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 5 Canal Saint-Martin, Pont tournant, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

1-2-3- Élévation, plan et coupe transversale sur un pont tournant, type celui de la rue de la Grange aux Belles.



124- Pont tournant de la rue de la Grange aux Belles et écluse n° 6 du canal Saint-Martin, vers 1840.

Anonyme, Vue du canal Saint-Martin et des entrepôts de la Douane, M.C. Topo PC 149L.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 126.

Cliché Cl. Toumazet.



125- Passerelle en aval du bassin Saint-Antoine, au niveau de la 7<sup>ème</sup> écluse, vers 1840.

MARTIAL A., Vue du canal Saint-Martin, M.C. Topo PC 149L ou A.S.C.V.P.

Cliché J.-C. Doerr.



126- Plan de la commune de La Villette, 1824.

MONGELARD F.-S., géomètre à Saint-Denis, Plan de la commune de La Villette, Section B Plan du village de La Villette à son emplacement original avec le bassin, 1824, B.H.V.P. Réserve Gr 4 AT 106.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 10.

Cliché S. Guével.

Ce plan décrit, en dehors du percement de la rue de Crimée, le projet d'ouverture de trois voies parallèles à cette dernière (en jaune), joignant le quai de la Loire à la route d'Allemagne. Elles ne seront pas réalisées.



127- Plan décrivant l'arrivée du canal de l'Ourcq et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1758 et 1840-1849.

— Canal de l'Ourcq et voies pensées et réalisées avec le percement de l'infrastructure.

----- Voies nouvelles apparues entre 1758 et 1840-1849.

----- Réseau viaire persistant entre 1758 et 1840-1849.

----- Réseau viaire disparu entre 1758 et 1840-1849.

Document S. Guével.

Voir le plan 2d dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



À la même époque, d'autres voies ont été élargies ou redressées, comme l'actuelle rue de Nantes, et certaines ont été ouvertes. Les actuelles rues de l'Argonne et Dampierre ont été réalisées en 1825 et l'actuelle rue Barbanègre, percée en 1812, a été prolongée jusqu'au canal Saint-Denis et à la rue de Nantes. La rue La Fayette a été ouverte en 1823 entre les rues du Faubourg Saint-Martin et du Faubourg Poissonnière et l'actuelle rue Louis Blanc a été prolongée, à partir de 1828, jusqu'à l'actuelle rue du Château Landon.

#### Le canal Saint-Martin

D'après les plans approuvés<sup>644</sup>, le canal Saint-Martin était accompagné du percement de voies nouvelles, mettant en relation la nouvelle voie d'eau et la ville<sup>645</sup>. Ainsi, au niveau du bassin du Combat, côté quai Louis XVIII, l'actuel passage Delessert et les actuelles rues Pierre Dupont et Alexandre Parodi (anciennement rue du canal) étaient projetées. Cette dernière joignait le canal à la rue du Faubourg Saint-Martin. À la hauteur du bassin des Récollets, côté quai Charles X, étaient dessinées l'actuelle rue de l'Hôpital Saint-Louis, reliant cet équipement à la voie d'eau et, côté quai Louis XVIII, l'actuelle rue Robert Blache, parallèle à l'infrastructure. Au port des Marais, rive gauche, le percement de l'actuelle rue Jacques Louvel-Tessier était proposé [128].

Parallèlement, à la même période, des rues ont été ouvertes. Rive droite, la rue des Vinaigriers a été redressée et les premiers tronçons de la rue Lucien Sampaix ont été entrepris. Rive gauche, l'actuelle avenue Claude Vellefaux a été percée, en 1825, entre l'hôpital Saint-Louis et la barrière du Combat du mur des Fermiers Généraux. Les actuelles rues Bichat et Vicq d'Azir ont été créées. La première a été ouverte, en 1824, entre les rues du Faubourg du Temple et l'impasse Saint-Louis (actuelle rue Alibert)<sup>646</sup>. La deuxième a été ouverte, en 1825, entre la rue de la Grange aux Belles et le chemin de ronde de la barrière de la Chopinette<sup>647</sup>. La rue Biscornet, au niveau de la place de la Bastille, a été percée en 1826.

#### 2.1.2.3. Les formes urbaines spécifiques : les ports et la ville

Passant souvent en coulisse de la ville, le tracé des canaux a fixé des projets de quartiers nouveaux, des formes urbaines spécifiques, alliant gares d'eau et ville.

##### a. Le bassin de La Villette

À La Villette, la composition urbaine formait une patte d'oie. À l'époque de sa création, le grand bassin a beaucoup été représenté, accentuant souvent la perspective créée sur la rotonde de C.-N. Ledoux et

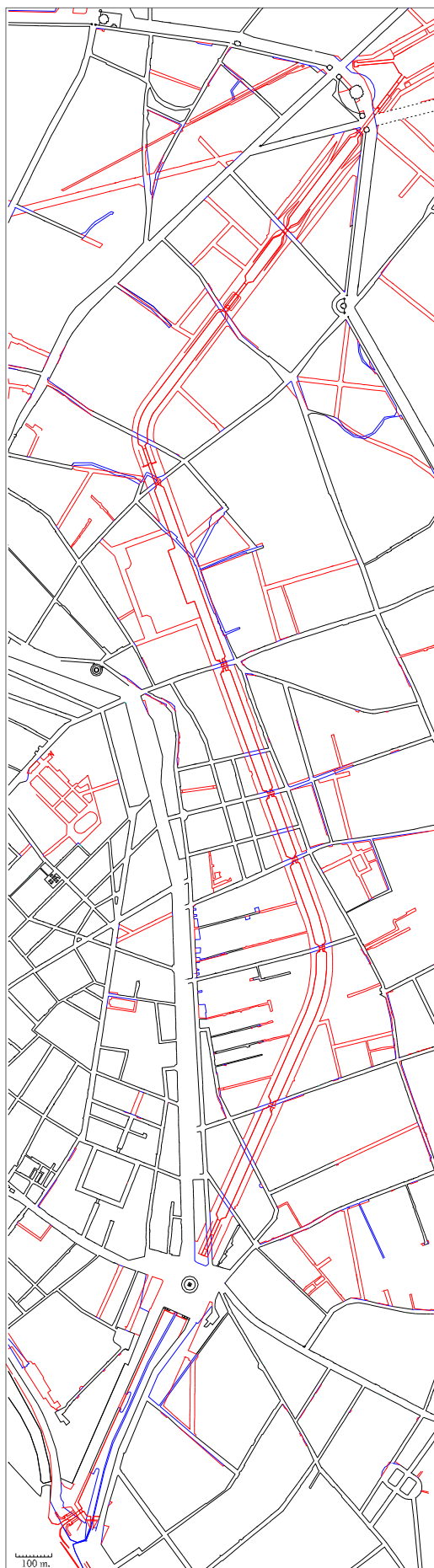
---

<sup>644</sup> MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup> (3 millimètres pour dix mètres du plan), B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P.

<sup>645</sup> L'arrivée du canal Saint-Martin n'a pas réussi à restructurer l'îlot de l'hôpital Saint-Louis. Seul l'architecte J.-J. Huvé imaginera une réorientation de l'équipement, dont l'accès aurait été sur le boulevard de La Villette, en récupérant du terrain sur les parcelles avoisinantes. Mais en raison de son coût, ce projet ne verra jamais le jour. Voir SAINTE-FARE GARNOT Nicolas, « L'hôpital Saint-Louis et l'arrivée du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 55.

<sup>646</sup> HILLAIRET Jacques, Dictionnaire historique des rues de Paris, Paris, Les Éditions de Minuit, 1985, p. 194.

<sup>647</sup> Ibidem, p. 626.



128- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1821 et 1827-1836.

— Canal Saint-Martin, voies et place pensées et réalisées avec le percement de l'infrastructure.

..... Voies nouvelles apparues entre 1821 et 1827-1836.

..... Réseau viaire persistant entre 1821 et 1827-1836.

..... Réseau viaire disparu entre 1821 et 1827-1836.

Document S. Guével.

Voir le plan 2e dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

déformant les proportions. « À son extrémité, du côté de Paris, [s'élevait] d'une manière pittoresque la belle barrière de Pantin qui [semblait] avoir été placée là tout exprès pour embellir la charmante perspective qu' [offrait] cette immense pièce d'eau »<sup>648</sup>. En effet, cet objet repère, regardé autrefois comme une affirmation autoritaire de la royauté sur la ville assumait son rôle de monument. Se définissant par sa situation exceptionnelle, son échelle relative, sa géométrie et sa symbolique particulière<sup>649</sup>, il accentuait la perspective.

Le bassin de La Villette a beaucoup été représenté. La majeure partie de ces dessins, peintures ou gravures, le représentait de façon centrée sur la rotonde de C.-N. Ledoux depuis le pont de la rue de Crimée, avec une ligne d'horizon positionnée à 1 hauteur  $\frac{1}{2}$  de la barrière. Le dessin des arbres, souvent accentué dans les hauteurs, permettait de mettre en relief ce nouveau lieu, dédié à la promenade et aux divertissements.

Ces différentes représentations révélaient ainsi la monumentalité de l'ouvrage créé, embellissant le territoire et révélant le décor verdoyant, les jardins et domaines des hauteurs de la Petite Villette<sup>650</sup> [129-130-131-132-133-134-135-136-137] : « Une telle stylisation [manifestait] la place du bassin à la périphérie de Paris, dans l'imaginaire de l'époque en tant qu'espace radicalement opposé à la ville »<sup>651</sup>.

#### b. La gare d'eau de Saint-Denis et les routes royales

Au canal Saint-Denis, au niveau de la grande avenue de Saint-Denis, qui faisait partie de la route royale n° 1 de Paris à Calais et de la route royale n° 14, dite de la Révolte, route de Paris au Havre, se trouvait la gare d'eau en arc de cercle. « L'angle formé par les deux routes, [était] divisé en deux parties égales par une avenue plantée de quatre rangées d'arbres, qui [établissait] une communication directe entre le port et la ville de Saint-Denis. Si cette avenue était prolongée dans Saint-Denis, elle passerait devant la Maison royale de la Légion d'Honneur et sur la place de la Basilique. Elle produirait un très bon effet ; tôt ou tard elle s'exécutera, car elle [était] d'un intérêt général<sup>652</sup>. Les terrains existans entre la route de Calais et de la Révolte et qui [n'étaient] pas occupés par l'avenue, [étaient] aussi des dépendances du canal, et [étaient] réservés pour des établissements à fonder dans les intérêts de la navigation et du commerce »<sup>653</sup> [138-139].

Ainsi, le percement du canal Saint-Denis a généré une forme urbaine spécifique, reliant un port à la ville.

#### c. Le port et la place des Marais

En 1821, d'après le plan approuvé du tracé du canal Saint-Martin, J.-D.-A. Coic dessinait, entre les rues du Faubourg du Temple et de la Grange aux Belles, un bassin élargi, avec deux cales pour le tirage des

---

<sup>648</sup> VERNES Michel, « Histoire d'une solitude : La Villette », Architecture, n° 402, avril 1977, pp. 34-39.

<sup>649</sup> MANGIN David, PANERAI Philippe, Le temps de la Ville, l'économie raisonnée des tracés urbains, Versailles, École Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles, Laboratoire de recherche « Histoire architecturale et urbaine, Sociétés », septembre 1988, p. 184.

<sup>650</sup> Seules les gravures et les peintures révélaient le caractère de promenade du bassin de La Villette. En effet, les écrits décrivaient principalement le début de l'industrialisation.

<sup>651</sup> BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010, p. 61.

<sup>652</sup> Cette rue (actuelle rue de la Légion d'Honneur) a été percée au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle.

<sup>653</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit, p. 9.



129- Vue du bassin de La Villette, vers 1808.

Anonyme, Vue de la barrière Saint-Martin et du bassin du canal de l'Ourcq, Paris, Veuve Chéreau, début XIX<sup>ème</sup> siècle, M.C. Topo PC 174A ou A.S.C.V.P.  
Cliché C.H.V.P.



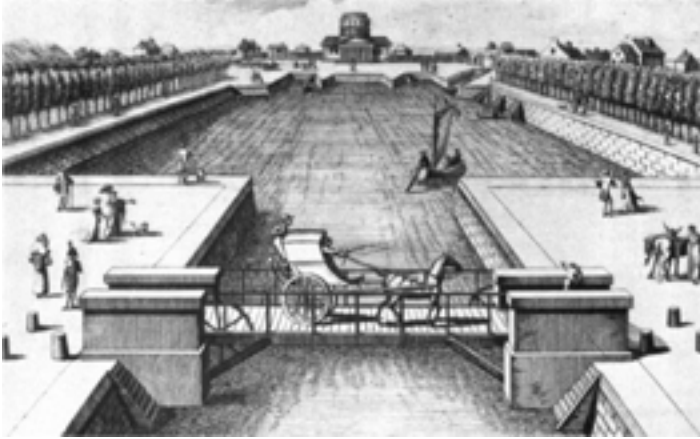
130- Vue du bassin de La Villette, vers 1810.

TOUSSAINT, Vue du bassin du nouveau canal de l'Ourcq prise sur le premier pont à bascule, Chapuy graveur, vers 1810-1820, M.C. Topo PC 174A ou P.P. n° 42456-6.  
Cliché P.P.



131- Vue du bassin de La Villette, vers 1810.

Anonyme, Le canal Saint-Martin à La Villette, vers 1810, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 13549-5.  
Publié dans l'ouvrage de l'APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », Paris Projet, nos 15-16, 1976, p. 10.  
Cliché P.P.



132- Vue du bassin de La Villette, vers 1810.  
Anonyme, Le canal de l'Ourcq, vers 1810, A.S.C.V.P.  
Cliché J.-C. Doerr.



133- Vue du bassin de La Villette, 1815.  
DAMANE-DEMARTRAIS M.-Fr., Vue du bassin de La Villette, 1815, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



134- Vue du bassin de La Villette, 1820.  
Anonyme, Vue du bassin du canal de l'Ourcq à La Villette près de Paris, Paris, Basset, 1820, M.C. Topo PC 174A.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 48.  
Cliché C.H.V.P.



135- Vue du bassin de La Villette depuis le quai de la Loire, vers 1820.  
NOËL A.-J., Le bassin de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle, Galerie Kugel Paris.  
Cliché C.H.V.P.



136- Vue du bassin de La Villette depuis le quai de la Loire, vers 1820.  
MADELEINE Y., « Bassin de La Villette », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 16, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.  
Publié dans l'ouvrage de Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996, p. 45.  
Cliché A.S.C.V.P.

Ce dessin réalisé par Yves Madeleine en 1877 représente une vue du bassin de La Villette vers 1820, reprenant celle peinte par Alexandre-Jean Noël au début du XIX<sup>ème</sup> siècle. Il modifie les proportions et remet à l'échelle les promeneurs et les embarcations.



137- Vue du bassin de La Villette depuis le quai de La Loire, vers 1820.  
Anonyme, Le canal de l'Ourcq, vers 1820, A.S.C.V.P.  
Cliché J.-C. Doerr.





138- Plan du projet de l'avenue devant relier la gare d'eau du canal Saint-Denis à la basilique, 1812-1813.  
DE VILLIERS R.-É., Canaux Saint-Denis et Saint-Martin, Travaux d'Art, Plan général du canal Saint-Denis, 1812-1813, A.S.C.V.P.,  
Extrait.  
Cliché S. Guével.  
Dans cette esquisse, une place de forme circulaire devait articuler la voie projetée et les routes de Calais et de la Révolte.



139- Plan du projet de l'avenue devant relier la gare d'eau du canal Saint-Denis à la basilique, 1826.  
DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal  
Saint-Denis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.  
La gare d'eau, les deux routes royales ainsi que l'avenue projetée (qui sera réalisée dans le courant du XIX<sup>ème</sup> siècle)  
forment ainsi une composition urbaine en patte d'oie, reliant l'infrastructure à la ville.

trains de bois de charpente<sup>654</sup>, « formant un port très heureusement placé pour le commerce »<sup>655</sup>. Le long de ce dernier, sur la rive droite, une réserve de terrain de 300 mètres de long sur 150 mètres de large était prévue. Cette vaste place rectangulaire, appelée « Place du Marais », dont le côté le plus long était parallèle au quai, avait été pensée comme un espace de déchargement des marchandises, occupant « le cœur d'un grand îlot dont seules les rives étaient bâties (rue des Marais [actuelle rue Albert Thomas], rue du Faubourg du Temple, rue de la Grange aux Belles [rue de Lancry]) »<sup>656</sup>. Elle devait accueillir en son centre une fontaine et devait être scindée de bâtiments « formant une ordonnance régulière »<sup>657</sup>, destinés au stockage des marchandises. Une rue, parallèlement à l'actuelle rue Alibert, était projetée en droite ligne sur la fontaine, devant relier visuellement la rue Saint-Maur et la rue des Marais. L'actuelle avenue Richerand était dessinée, reliant le canal à l'entrée de l'hôpital ; elle était plantée et visait la place des Marais [140].

Ainsi cette première esquisse tentait d'organiser un quartier industriel et commercial sur les bords de ce canal.

En 1824, la place était délimitée par les actuelles rues de Marseille, Léon Jouhaux et Yves Toudic projetées<sup>658</sup>. Des magasins de stockage en forme de L étaient construits, scindant le vide projeté. L'actuelle avenue Richerand et la voie parallèle à l'actuelle rue Alibert, étaient toujours projetées, suivant les mêmes configurations que le projet de 1821 [141].

En 1827, la place était réalisée<sup>659</sup>. Ainsi, la création du canal Saint-Martin a généré un espace majeur [142-143].

#### d. Le bassin de l'Arsenal<sup>660</sup>

Élevé au rang de voie navigable par la création du canal Saint-Martin, le bassin de l'Arsenal a été aménagé en une grande gare d'eau. Long de 586 mètres et large de 40 à 70 mètres, le bassin, utilisant les contreforts des fossés de l'Arsenal, élargis et débarrassés des constructions anciennes, avait son plan d'eau à 3 mètres au-dessus du niveau moyen du fleuve. Ce nouveau port allait pouvoir accueillir sept à huit bateaux en stationnement qui chargeaient ou déchargeaient, dans les entrepôts alentour, blé, bois et vins, et laissait un passage aux embarcations en transit<sup>661</sup>. Une cale a été réalisée, à l'angle du nouveau boulevard de la Contrescarpe et du pont en Seine, servant à la construction ou à la réparation de bateaux et permettant aux voitures d'accéder au bassin. Au-dessus, se trouvait une arche en pierres servant de passerelle pour les

---

<sup>654</sup> Ibidem, p. 33.

<sup>655</sup> Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple [...], 1821, op.cit.

<sup>656</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 147.

<sup>657</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 120.

<sup>658</sup> Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821 [...], 1824, op.cit.

<sup>659</sup> MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, op. cit. Dans les années 1830, des entrepôts seront construits sur la place des Marais : entrepôt réel des douanes, hôtel de la douane... Entre la fin du chantier du canal Saint-Martin et la construction de ces magasins, en lieu et place du vide créé, il ne s'écoulera que huit ans. Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.2.2.3. Les premiers entrepôts / b. Les entrepôts le long du canal Saint-Martin. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.1. La construction d'entrepôts d'utilité publique le long du canal Saint-Martin : La disparition de la place des Marais.

<sup>660</sup> Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10125 III-18 : DE VILLIERS R.-É, Plan de la gare de l'Arsenal, 1822, III-20 : DE VILLIERS R.-É, Tête d'aval de la gare de l'Arsenal, 1822, III-24 : Coupe en long du canal près du pont Morland.

<sup>661</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 36.



D'après le traité de concession du canal Saint-Martin, les magasins devaient avoir 25 mètres de large.

140- Plan du projet de la place des Marais, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.  
Cliché S. Guével.



Dans ce projet, la rue projetée, parallèlement à l'actuelle rue Alibert, ne se trouvait plus dans l'axe de la place, de dimensions plus petites.

141- Plan du projet de la place des Marais, 1824.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III, Extrait.  
Cliché S. Guével.

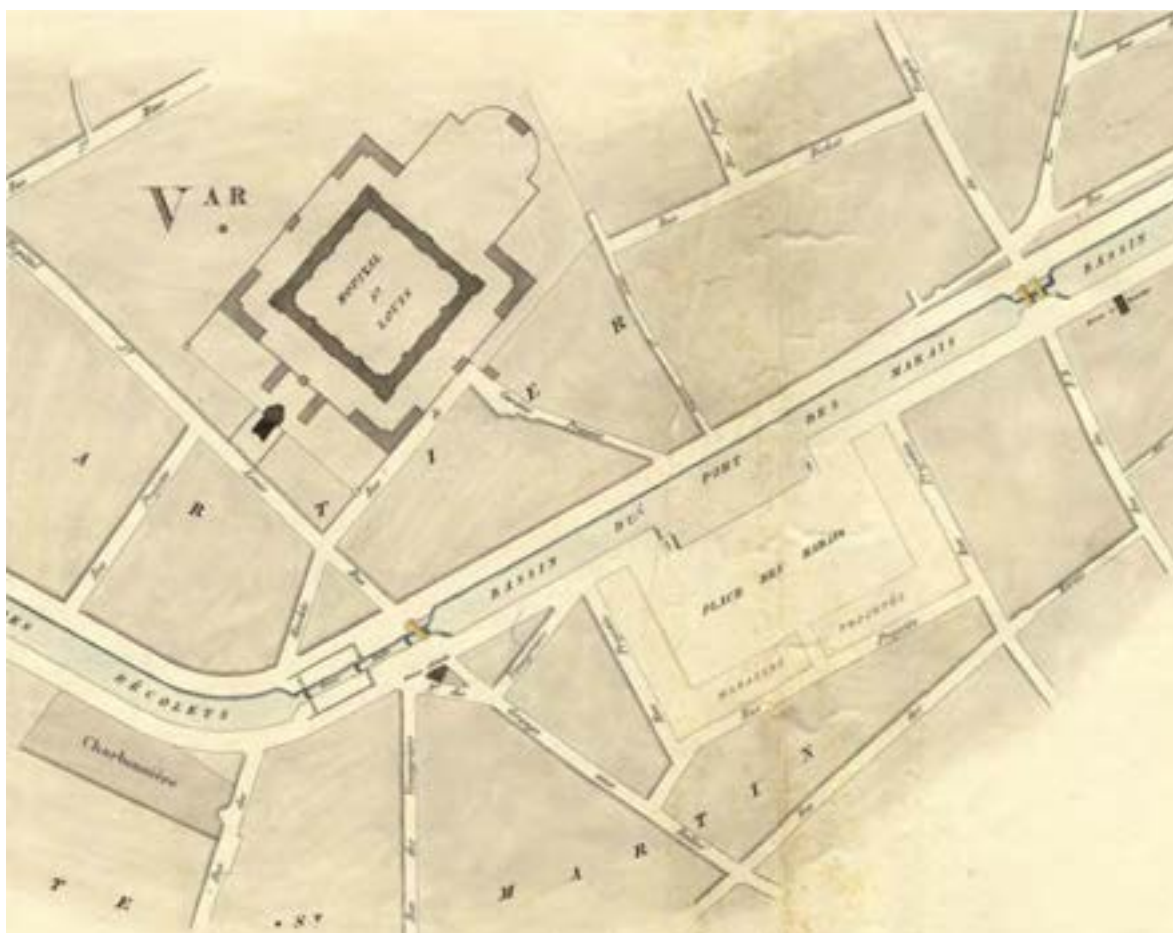


142- Plan de la place des Marais réalisée, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Martin, 2 Place des Marais, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

2- Plan de la portion de canal comprenant les 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses, la place des Marais et les ponts du Faubourg du Temple.



143- Plan de la place des Marais réalisée, 1827.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.

La rue Bichat, ouverte en 1824, sera prolongée, en suivant l'enceinte de l'hôpital Saint-Louis, en 1836, rejoignant la rue du Carême Prenant (actuelle avenue Richerand) redressée la même année. L'impasse Saint-Louis (actuelle rue Alibert) sera prolongée jusqu'à la rue Saint-Maur en 1855.

piétons<sup>662</sup>.

D'après le plan de 1827<sup>663</sup>, le boulevard de la Contrescarpe devait être percé et le boulevard Bourdon redressé. Rive droite, même si l'île Louviers n'était pas encore rattachée au quai, l'actuelle rue Crillon était projetée et rive gauche, dans le prolongement du pont du jardin du Roi (actuel pont d'Austerlitz), étaient dessinées la future avenue Ledru-Rollin et la place Mazas. De plus, la place de la Bastille devait être redessinée, prenant une forme rectangulaire, et la rue Saint-Antoine redressée, afin de se retrouver dans le prolongement de la rue du faubourg du même nom [144-145-146-147].

## 2.2. LES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN COMME ARCHITECTURE ET COMME USAGES

### 2.2.1. LES CANAUX PARISIENS COMME ARCHITECTURE

Les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin ont été réalisés selon un tracé répondant à une organisation du territoire à l'échelle locale.

#### 2.2.1.1. La disparition de constructions existantes

À La Villette, les parcelles édifiées expropriées étaient très peu nombreuses. Elles étaient constituées de quelques constructions éparées, servant majoritairement à l'exploitation des terres agricoles.

En revanche, lors du percement du canal Saint-Martin, sur les 168 parcelles expropriées, environ 95 d'entre-elles étaient construites. Elles se situaient, pour la majeure partie, le long des voies historiques, comme les rues des Morts (actuelle rue des Écluses Saint-Martin), des Récollets, de la Grange aux Belles, du Faubourg du Temple et du Chemin Vert<sup>664</sup> [148]. Elles étaient constituées d'immeubles ou de maisons d'habitation, mais aussi, pour certaines, d'ateliers et d'entrepôts.

L'édifice remarquable, qui a disparu avec l'arrivée de la voie d'eau, était l'hôtel particulier de P.-A. Caron de Beaumarchais, située place de la Bastille, entre la rue Amelot et le boulevard Saint-Antoine<sup>665</sup>. Elle se situait au-dessus de l'entrée amont du souterrain passant sous la place. L'édifice a été détruit en 1829 [149] ;

---

<sup>662</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 10.

<sup>663</sup> MONVOISIN, op. cit.

<sup>664</sup> Voir Plan terrier du canal Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle, op. cit.

<sup>665</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 1.1.2.3. Le territoire de l'Est parisien / b. Le tissu urbain - Une habitation remarquable : L'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais.



144- Plan du projet du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

Dans ce projet, la place de la Bastille est redessinée pour prendre une forme rectangulaire. La gare de l'Arsenal est laissée dans son état originel.



145- Plan du projet du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1824.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

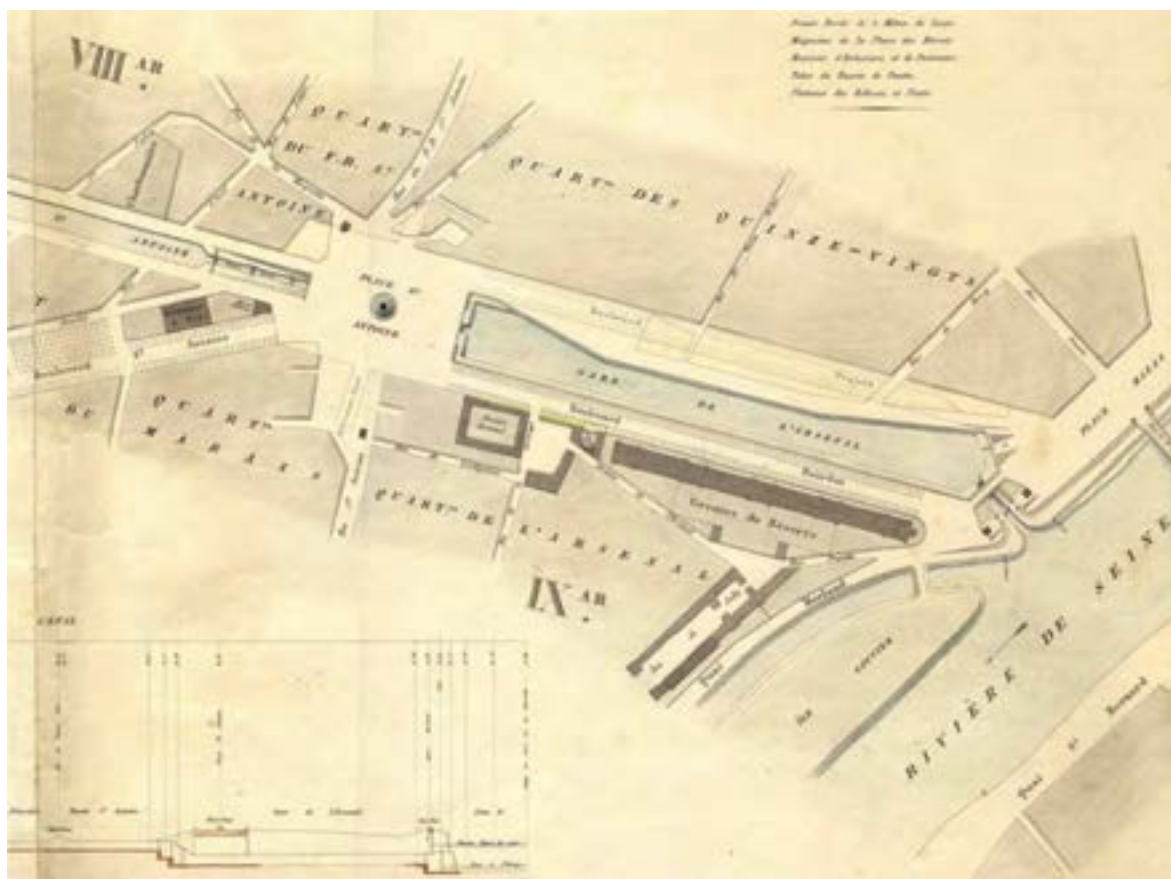


146- Plan du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Martin, 3 Bassin de l'Arsenal, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

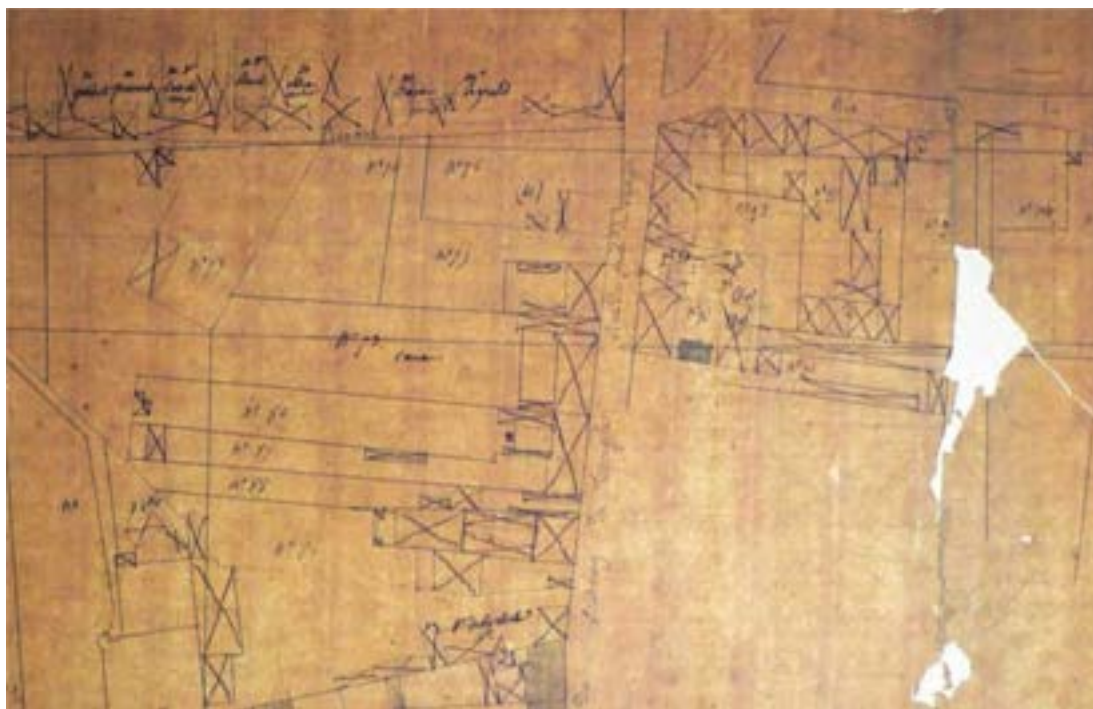
3- Portion du canal comprenant les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses, la place de la Bastille, la gare de l'Arsenal et l'écluse en Seine.



147- Plan du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1827.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.



148- Plan des terrains lotis expropriés pour le percement du canal Saint-Martin au niveau de la rue du Faubourg du Temple, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Plan terrier du Canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 b., Extrait.

Cliché S. Guével.



149- Plan de l'emplacement de l'hôtel P.-A. de Beaumarchais détruit par le percement du canal Saint-Martin, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.



seule la partie nord des jardins subsistait<sup>666</sup>.

### 2.2.1.2. Les architectures du canal

#### a. Les architectures des ouvrages

Les canaux ont généré l'architecture de leurs ouvrages annexes, mais aussi l'architecture de leurs propres ouvrages techniques. En effet, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont apporté un soin architectural particulier aux ouvrages d'art (ponts, rampes, escaliers, perrés...) par l'emploi de matériaux identiques et de modénatures propres.

Par exemple, les murs de la cuvette du canal Saint-Martin étaient élevés en meulières smillées du côté de l'eau et en moellons parementés du côté des terres. Ils étaient recouverts d'une tablette en pierre de taille de 30 centimètres de hauteur. Un pavé ou un cailloutis constituait les quais<sup>667</sup>.

De plus, au niveau de certaines écluses, des escaliers ont été réalisés, afin de faciliter les manœuvres. Il y avait des perrés autour de la 2<sup>ème</sup> et de la 4<sup>ème</sup> écluses, aux extrémités desquels étaient des escaliers pour communiquer avec le dessus des bajoyers de ces dernières<sup>668</sup>. Pour relier le terre-plein de la 5<sup>ème</sup> écluse à celui de la 6<sup>ème</sup> écluse, un escalier avait été aussi construit. Enfin, au niveau de la 9<sup>ème</sup> écluse, quatre escaliers (deux rive droite et deux rive gauche) permettaient de joindre les quais hauts et les quais bas pour le service de navigation en Seine<sup>669</sup>.

#### b. Les maisons éclésières et pontonnières

Chaque ouvrage d'art d'un canal, nécessitant des manœuvres, tels que les écluses ou les ponts tournants, était accompagné d'un logement pour le personnel. Les maisons éclésières ou pontonnières, dont l'architecture était déterminée par des directives générales et par les possibilités en termes de matériaux de construction et de pratiques constructives disponibles, s'inscrivaient dans les modes architecturaux du moment.

À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, s'était élaborée une typologie spécifique des maisons éclésières et/ou pontonnières<sup>670</sup>. À partir de cette période, les maisons, implantées sur les berges

---

<sup>666</sup> À l'emplacement de l'hôtel ont été construits une maison éclésièrre et un entrepôt des Sels. Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.2.1.2. Les architectures du canal / b. Les maisons éclésières et pontonnières et chapitre 2.2.2.3. Les premiers entrepôts / b. Les entrepôts le long du canal Saint-Martin. En 1841, l'ensemble a été démoli et le terrain a été vendu en 1842 pour être loti en immeubles de rapport, édifiés le long de l'actuel boulevard Beaumarchais. Voir FREDET Jacques, op. cit., p. 68.

<sup>667</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 35.

<sup>668</sup> Ibidem, p. 32.

<sup>669</sup> Ibid., p. 33 et p. 35.

<sup>670</sup> PINON Pierre, « Architecture et paysage », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 221. « Antérieurement, les maisons liées aux canaux, maisons d'ingénieurs, de contrôleurs, tribunaux du canal..., [...] ne différaient pas des habitations rurales ou urbaines. À partir de la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle les ingénieurs [projetèrent] une architecture qui [utilisait] les matériaux locaux (pierre, pierre et brique...) mais se [référait] essentiellement aux styles urbains. Pour le canal de Bourgogne par exemple, les maisons éclésières dessinées par Perronet, Montfeu et Forey [possédaient] une architecture spécifiquement bourgeoise, et celles réalisées en rase campagne [surprenaient] par ce décalage. Sous le Premier Empire, Hayeau [imposait] une architecture néo-classique

des voies d'eau, étaient toutes dessinées sur le même modèle et comprenaient généralement un ou deux niveaux plus un comble, parfois habitable. Elles étaient répétées à l'identique le long des canaux, faisant ainsi partie intégrante de l'infrastructure, au même titre que les écluses ou les ponts. En effet, quand un projet de canal était confié à un ingénieur, il l'était dans tous ces aspects : tracé, ouvrages, d'art, plantations, édifices liés au fonctionnement et à la gestion de l'infrastructure...

André Guibout, nommé le 1<sup>er</sup> janvier 1826 inspecteur du canal Saint-Martin<sup>671</sup>, était responsable du personnel nécessaire au bon fonctionnement de la voie d'eau (surveillance, entretien, manœuvre des ouvrages d'art). Il a fait construire par la Compagnie concessionnaire, entre 1826 et 1831, neuf maisons, afin d'accueillir les logements des éclusiers et des pontonniers. Mais, par rapport à celles établies habituellement le long des voies d'eau (comme sur les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis)<sup>672</sup>, faisant partie intégrante de l'infrastructure et toutes dessinées sur le même modèle et répétées à l'identique [150-151], celles du canal Saint-Martin ont été différentes pour plusieurs raisons. En premier lieu, de par leur proximité avec les faubourgs et la ville, la Compagnie décidait de leur donner de plus grandes dimensions, afin de louer des pièces supplémentaires à des particuliers. En second lieu, en raison des contraintes dues à leur insertion dans un parcellaire existant, qui avait été coupé par le percement du canal, les terrains, devant les accueillir, avaient des tailles et des formes variables, ne permettant pas d'avoir l'uniformité préconisée par les ingénieurs. Le préfet de la Seine a alors autorisé « l'élévation à plus d'un étage des maisons d'éclusiers et de pontonniers à condition de conserver au rez-de-chaussée et en façade le caractère distinctif qui leur a été donné, de ne changer, sous aucun prétexte la destination des emplacements affectés au logement des pontonniers et de soumettre à son approbation un projet détaillé pour la construction de chacune de ces maisons »<sup>673</sup>.

La maison éclusière n° 1, pour le service des écluses nos 1 et 2, situées au niveau du bassin de La Villette, à l'extérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux, a été la dernière à être construite, puisqu'en 1829, l'Administration de la Ville de Paris n'avait toujours pas désigné de terrain<sup>674</sup>. À cette époque, elle devait être établie sur une parcelle longeant le quai de la Loire. En 1831, après de nombreux projets, elle a été finalement érigée sur le quai, contrairement à d'autres maisons pontonnières et/ou éclusières établies sur des

---

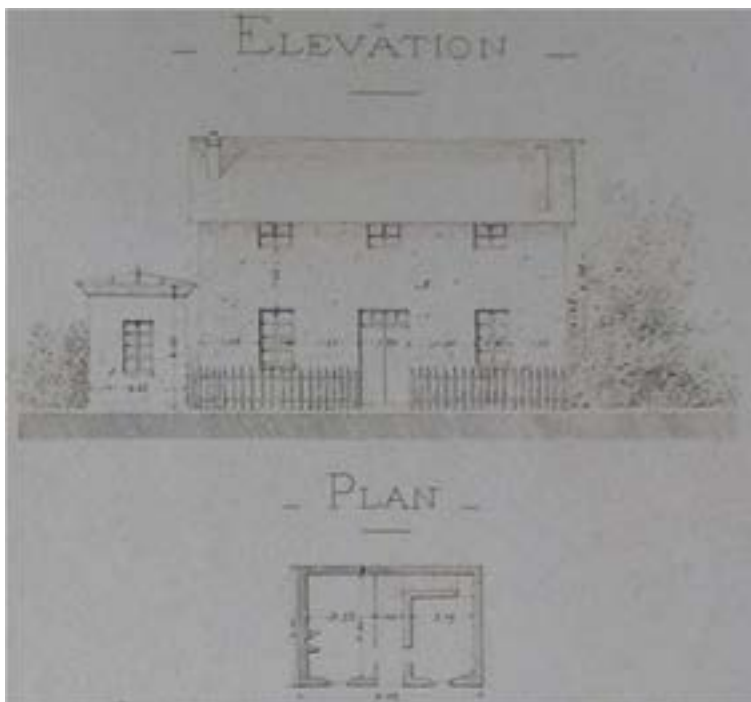
italianisante aux maisons éclusières des canaux alors projetées dans l'actuelle Belgique. À la même époque Gayant et Lenglier [restaient] plus ruraux. Cependant, s'il n'y [avait] pas de règles stylistiques strictes, la répétitivité imposée, par tronçon au moins, [modifiait] la lecture des architectures même si elles [étaient] d'inspiration locale. Avec le second tiers du XIX<sup>ème</sup> siècle, les maisons éclusières se [normalisaient] à l'échelle du territoire, et bientôt [étaient] rejointes par leurs sœurs, les maisons de gardes barrières ».

<sup>671</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 114. Le 24 août 1830, André Guibout, dirigeant aussi la police de navigation, démissionnait.

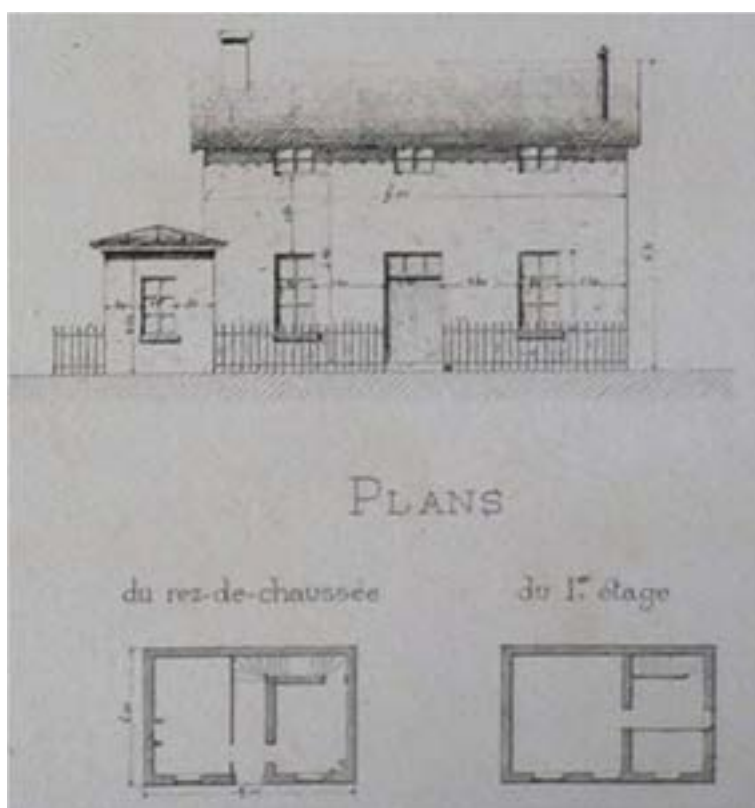
<sup>672</sup> Ici n'est développé qu'un propos sur les maisons éclusières du canal Saint-Martin. Un travail serait à mener sur les maisons éclusières et pontonnières des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.

<sup>673</sup> Séance du 17 mai 1826 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-F.-H. Destors (Étaient présents MM. Bérard, Coïc, De Villiers, Destors, Hainguerlot, Saint-Didier, Thuret et Vassal), concernant Les maisons d'éclusiers et de pontonniers - Autorisation de les élever à plus d'un étage, A.S.C.V.P. Délibérations Livre B.

<sup>674</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, 24 décembre 1829, A.S.C.V.P. SM 044 Maisons éclusières et SM 081 Entretien (A.P. 2931 W).



150- Maison éclésièr de la 8<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Denis, vers 1830.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Maison éclésièr de la 8<sup>ème</sup> écluse, Plan et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 17, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



151- Maison éclésièr des 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Denis, vers 1830.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Maison éclésièr des 9<sup>ème</sup> écluse et 10<sup>ème</sup> écluse, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> étage) et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 18, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

parcelles existantes longeant la voie d'eau<sup>675</sup>.

Son terrain, de forme irrégulière, accueillait la maison, une cour pavée de pierres et un jardin privé, scindé par un mur de clôture, construit en moellons et plâtre [152-153]. De plan carré, le bâtiment était élevé d'une cave, d'un rez-de-chaussée surélevé et d'un étage lambrissé sous comble.

La façade principale, au sud-ouest, donnant sur le jardin, était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percée d'une baie de porte, à laquelle un escalier de quelques marches menait et, de chaque côté, d'une baie. Les façades au nord-ouest et au sud-est étaient, quant à elles, percées chacune d'une baie. Par analogie avec la construction du canal, suivant le mode uniformément adopté pour désigner ces logements, les façades étaient constituées de meulières rocaillées. Les maçonneries étaient hourdées en mortier de chaux et de sable. La pierre de taille était utilisée pour le soubassement et les chaînes jambétrières ; la pierre de roche était employée pour les angles et les piedroits de la porte d'entrée. L'étage sous comble, formé d'une charpente en chêne, était percé d'une tabatière du côté de la façade principale. La toiture à deux pentes était couverte de tuiles de Bourgogne. À l'époque, tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite<sup>676</sup> [154-155].

La maison éclésièrè n° 2, pour le service des écluses n°s 3 et 4, situées en aval du bassin du Combat, était bâtie sur un terrain situé quai Charles X (actuel quai de Jemmapes), vis à vis de la 4<sup>ème</sup> écluse, en amont de la rue des Morts (actuelle rue des Écluses Saint-Martin).

Le terrain, de 105 mètres carrés de superficie, avait une forme rectangulaire et était fermé sur le quai par une ligne, formant avec les mitoyennetés en retour, un angle de 76° d'ouverture<sup>677</sup>. La parcelle avait alors, d'une ligne mitoyenne à l'autre, 7 mètres de largeur et 15 mètres de profondeur, occupée respectivement par le bâtiment principal (7 mètres 50 de largeur), une cour (3 mètres 50 de largeur) et un hangar couvert en appentis (4 mètres de largeur) [156]. L'édifice principal était élevé d'une cave, d'un rez-de-chaussée, d'un étage courant et d'un étage lambrissé sous comble.

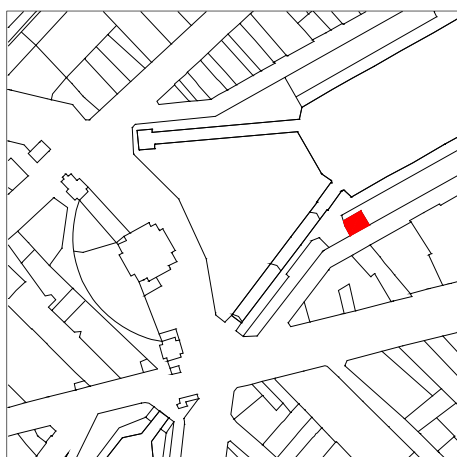
Sur le quai, la façade était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percée de deux baies de croisées et d'une baie de porte. Les matériaux employés étaient identiques à ceux employés pour la maison éclésièrè n° 1. Le premier étage, avec exhaussement pour l'étage sous comble, en charpente de chêne couverte de tuiles de Bourgogne, était percé de trois baies et était constitué de moellons hourdés de plâtre, avec entablement en pierre de taille [157]. En revanche, la façade sur cour était construite en pan de bois sur parpaings, avec des appuis de fenêtres en pierre de taille.

---

<sup>675</sup> Voir aux Archives Nationales la cote F/14/7033 : Constitution d'une maison éclésièrè près des écluses n° 1 et n° 2.

<sup>676</sup> Pour des raisons inconnues, elle a été détruite et reconstruite, au même emplacement, probablement au cours du XX<sup>ème</sup> siècle. De plus grande dimension, la maison est aujourd'hui de plan rectangulaire, fondée sur caves éclairées par des soupiraux, et élevée d'un rez-de-chaussée surélevé auquel un escalier mène, d'un étage courant et d'un comble à deux pans. Présentant une façade ordonnancée et symétrique, elle est percée, dans la hauteur du rez-de-chaussée, de quatre baies et en son milieu d'une baie de porte ; à l'étage, quatre baies, dont une plus large, sont ménagées. La façade est constituée de briques monochromes enduites ; le soubassement, les appuis et les linteaux des fenêtres sont en béton.

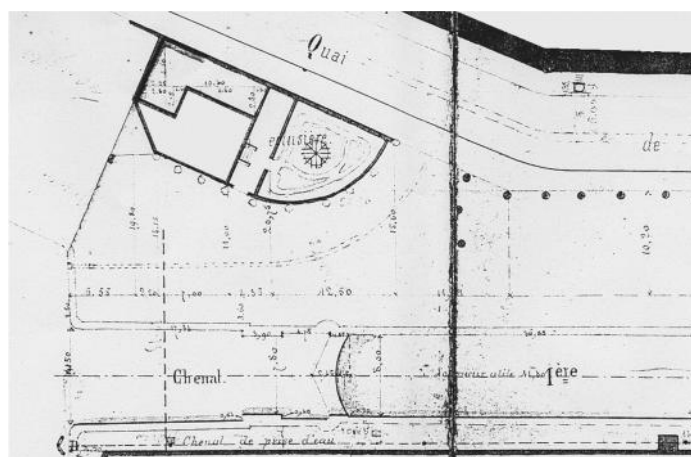
<sup>677</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit. Le terrain était attenant à gauche, à la propriété du Sieur Ballu, à droite et au fond à celle du Sieur Thuret. Les murs mitoyens établis à son pourtour étaient bâtis de moellons.



152-



153-

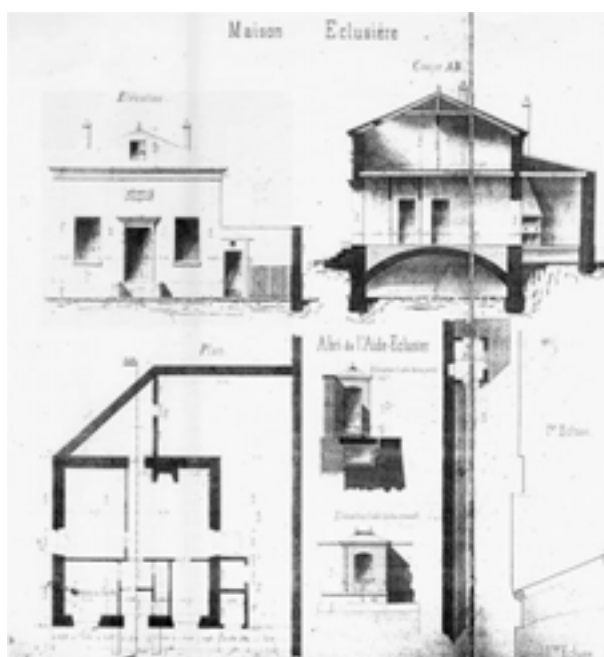


152- Plan de situation de la maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison éclésièrre n° 1 pour le service des écluses n° 1 et n° 2 du canal Saint-Martin, vers 1830.  
Document S. Guével.

153- Parcelle de la maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, vers 1850.

Anonyme, Plan des écluses n° 1 et n° 2 du canal Saint-Martin, sans date, vers 1850, A.S.C.V.P. SM 044 Maisons éclésièrres et SM 081 Entretien (A.P. 2931 W), Extrait.  
Cliché S. Guével.



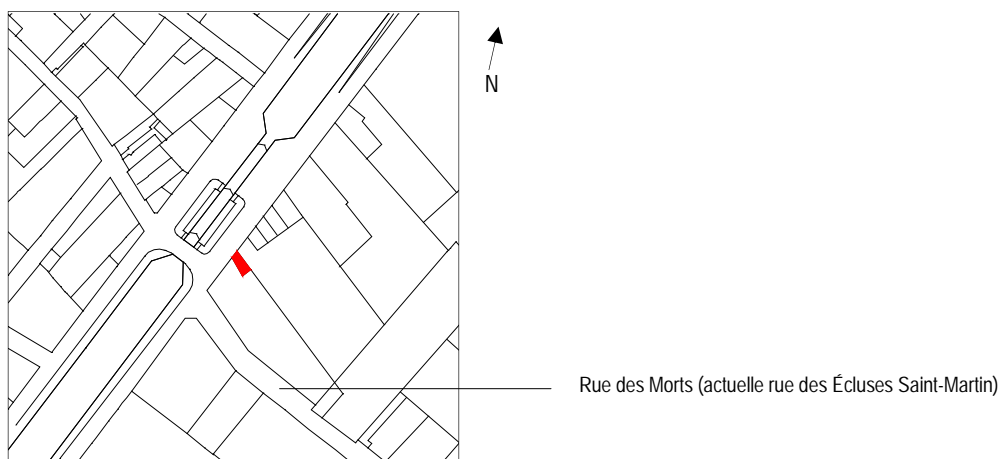
154- Maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, vers 1830.

Anonyme, Projet de la maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, Plans, coupes et élévations de la maison éclésièrre et de la croisée de l'abri de l'aide éclésièrre, sans date, vers 1830, A.S.C.V.P., SM 044 Maisons éclésièrres et SM 081 Entretien (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



155- Maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.  
Elle est située au même emplacement que celle construite en 1831.



156- Plan de situation de la maison éclésièrre n° 2 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison éclésièrre n° 2 pour le service des écluses n° 3 et n° 4 du canal Saint-Martin, 1830.  
Document S. Guével.



157- Maison éclésièrre des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Maison éclésièrre des 3<sup>ème</sup> écluse et 4<sup>ème</sup> écluses, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> étage), coupe et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévation et la coupe, Extrait Planche 9, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

Deux refends en pan de bois, dont l'un était parallèle aux murs pignons et l'autre formait la cage d'escalier, constituaient la structure intérieure de la maison. Le passage menant à la cour pavée de grès était dallé en pierre de taille et tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite. De plus, au-devant de la façade principale, sur toute sa longueur, un trottoir de 2 mètres de large, en lave d'Auvergne avec bordure en granit de Normandie, était établi<sup>678</sup>.

La maison n° 3, pour le service des écluses n°s 5 et 6, situées en aval du bassin des Récollets, et du pont tournant de la rue de la Grange aux Belles, était érigée sur un terrain situé quai Louis XVIII (actuel quai de Valmy), vis à vis de la 6<sup>ème</sup> écluse, à l'angle des rues des Vinaigriers et de Lancry.

Le terrain, de 190 mètres carrés 88 de superficie, était de forme trapézoïdale, présentant une façade de 6 mètres 85 de longueur sur la rue de Lancry, de 20 mètres 10 sur le quai, de 3 mètres au droit de l'escalier pratiqué dans le mur de soutènement et de 16 mètres sur la rue des Vinaigriers (actuelle rue Jean Poulmarch)<sup>679</sup>. À l'angle de cette dernière et du quai, était construite la maison éclusière, qui avait 7 mètres 50 de longueur sur le canal, 3 mètres au niveau de l'escalier et 7 mètres sur la rue des Vinaigriers [158]. Elle était élevée sur le quai d'un rez-de-chaussée, d'un étage courant et d'un étage lambrissé sous comble.

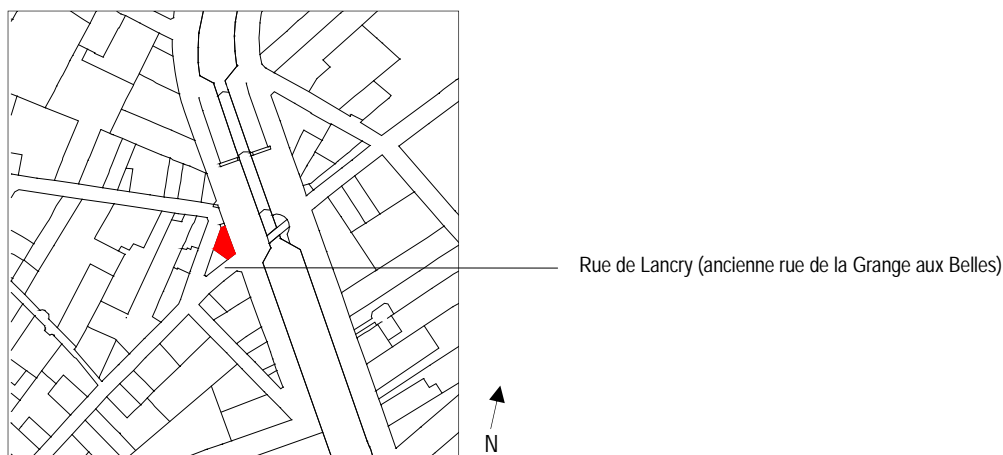
Côté canal, la façade du bâtiment était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percée d'une baie de porte et, de chaque côté, d'une baie de croisée. À l'étage, elle était ouverte de trois baies avec appuis en pierre de roche, volets en bois et bandeau continu. Les matériaux employés étaient identiques à ceux de la maison n° 2. L'étage sous comble, formé d'une charpente en chêne, à deux pentes avec croupe, recouverte de tuiles de Bourgogne, était percé de deux lucarnes sur le quai. Le pan coupé en pierre de taille, en retour sur la rue des Vinaigriers, était, quant lui, percé à rez-de-chaussée d'une baie, aujourd'hui comblée. Côté rue des Vinaigriers, la façade du rez-de-chaussée en pierre de taille était percée de deux baies de croisées et d'une baie de porte et, à l'étage, de trois baies [159]. Des refends en pan de bois constituaient la structure intérieure de la maison. À l'époque, tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite et le passage, menant à la cage d'escalier en chêne, était dallé en pierres de taille.

Le périmètre du terrain restant, formant la cour pavée de pierres, était alors, tant sur le quai que sur les deux rues, fermé par un mur de clôture, construit en moellon et plâtre. De plus, comme précédemment, au-devant de la façade, sur le quai, et dans toute sa longueur, un trottoir de 2 mètres de largeur, en lave

---

<sup>678</sup> Cette maison a fait l'objet de projets de restructuration dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle ; l'appentis donnant sur la cour a été surélevé d'un étage. Elle a probablement été détruite lors de la réalisation de la ZAC Jemmapes-Grange aux Belles dans les années 1977.

<sup>679</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit. Le terrain était contigu à la propriété du Sieur Hulot.



158- Plan de situation de la maison éclésièrre n° 3 du canal Saint-Martin, 1830.  
Carte décrivant l'emplacement de la maison n° 3 pour le service des écluses n° 5 et n° 6 et du pont tournant de la rue de la Grange aux Belles du canal Saint-Martin, 1830.  
Document S. Guével.



159- Maison éclésièrre des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 1877.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Propriété de la Ville 85-87 quai de Valmy, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> étage, 2<sup>ème</sup> étage), coupe et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévation et la coupe, Extrait Planche 9, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.  
Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la cour, attenante à la maison éclésièrre (située ici à gauche), a été lotie.



160- Maison éclésièrre n° 3 du canal Saint-Martin, 2010.  
Cliché S. Guével.



d'Auvergne avec bordure en granit de Normandie, était établi<sup>680</sup> [160].

La maison pontonnière n° 4, pour le service des ponts mobiles de la rue du Faubourg du Temple, était implantée sur un terrain, situé quai Louis XVIII, en aval de cette rue.

Le terrain, d'une superficie de 105 mètres carrés, avait une forme rectangulaire de 7 mètres de largeur sur 15 mètres de profondeur<sup>681</sup> [161]. Le bâtiment, élevé d'un rez-de-chaussée, d'un entresol, de deux étages courants, d'un étage en attique et d'un étage lambrissé sous comble, se composait d'un corps de bâti en double profondeur sur le quai, d'une aile en retour formant la cage d'escalier et d'un corps de simple profondeur, tous éclairés par une cour de forme semi-octogonale. Une cave occupait la surface totale du terrain.

Sur le quai, la façade du bâtiment était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percée de deux baies de croisées et d'une baie de porte, constituée de meulières rocaillées, aujourd'hui enduite. Dans les étages, constitués de moellons hourdés de plâtre, au niveau de l'entresol, des étages courants et en attique, elle était percée, à chaque niveau, de trois baies de croisées, avec des appuis en pierre de roche. Deux bandeaux soulignaient l'étage en entresol et une corniche saillante en pierre de taille, constituée de consoles régulières, marquait le retrait de l'étage en attique [162]. Les façades sur cour étaient, quant à elles, construites en pan de bois. L'étage sous comble, formé d'une charpente en chêne, était percé, en façade, de trois tabatières. La toiture à deux pentes était couverte de tuiles de Bourgogne.

Cinq refends en pan de bois constituaient la structure intérieure de la maison. Initialement, tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite et le passage, menant de la cour et à la cage d'escalier en chêne, était dallé en pierres de taille, afin d'évacuer les eaux ménagères. Dans la cour pavée de pierres, un puits en moellon, attenant au mur mitoyen, était construit. De plus, au-devant de la façade principale, était établi un trottoir, de 2 mètres de largeur, en lave d'Auvergne et bordure en granit de Normandie<sup>682</sup> [163].

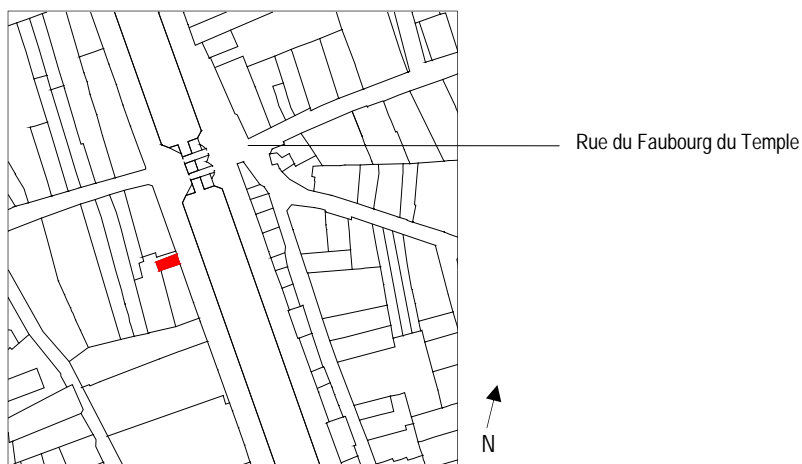
La maison pontonnière n° 5, pour le service des ponts mobiles des rues d'Angoulême (actuelle rue Jean-Pierre Timbaud) et de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf), était située sur un terrain quai Charles X, en amont de la rue de Ménilmontant, entre les bassins d'Angoulême et de Ménilmontant.

---

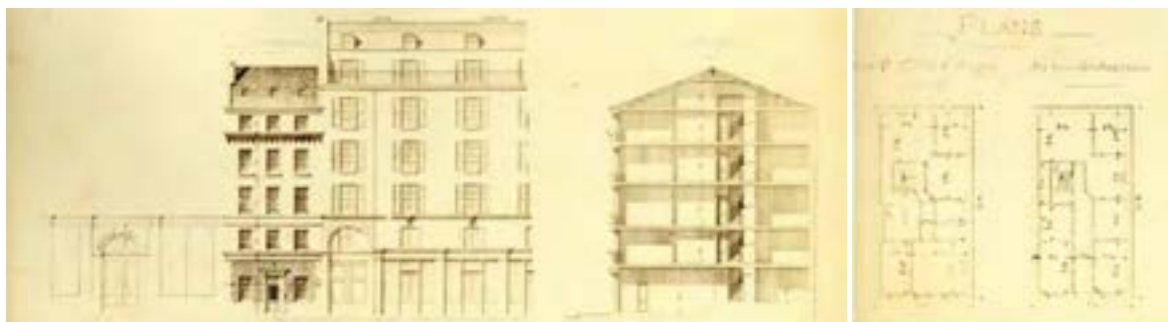
<sup>680</sup> Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la cour de cet édifice a été lotie. En premier lieu, un nouveau bâtiment, pour loger le garde éclusier, a été créé à l'angle de l'actuelle rue de Lancry et du quai. Élevé d'un rez-de-chaussée et d'un comble à une pente avec lucarne, il était et est encore percé d'une baie de porte sur le canal et de deux baies sur la rue de Lancry. Dans les années 1880, un projet proposait d'exhausser d'un niveau ce bâtiment. En second lieu, un atelier à rez-de-chaussée a été construit en fond de cour, le long de la limite mitoyenne. En dernier lieu, un magasin a été réalisé rue des Vinaigriers, dans le prolongement de la maison éclusière, qui a accueilli les bureaux de contrôle et de la recette du canal Saint-Martin. Cette maison est toujours présente dans le tissu urbain. Voir la note du Service des Eaux et Canaux, concernant Le Détail estimatif des travaux à exécuter pour l'installation à rez-de-chaussée de la maison éclusière quai de Valmy des bureaux du contrôle et de la recette pour l'exploitation du canal Saint-Martin ; logement du garde éclusier à créer au petit bâtiment en appentis à l'angle de la rue de Lancry et du quai Valmy, 17 mai 1882, A.S.C.V.P. SM 044 Maisons éclusières et SM 081 Entretien (A.P. 2931 W).

<sup>681</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit. Le terrain était contigu aux propriétés du Sieur Melerio.

<sup>682</sup> Aujourd'hui, toujours présente dans le tissu urbain, elle abrite des logements. En raison du manque de données et de sources historiques, on peut seulement présumer que l'intérieur de la maison pontonnière a été sujet, au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle et du XX<sup>ème</sup> siècle, à des projets de modifications et à des travaux de rénovations.



161- Plan de situation de la maison pontonnière n° 4 du canal Saint-Martin, 1830.  
Carte décrivant l'emplacement de la maison pontonnière n° 4 pour le service des ponts mobiles de la rue du Faubourg du Temple du canal Saint-Martin, 1830.  
Document S. Guével.



162- Maison pontonnière n° 4 du canal Saint-Martin, 1877.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Maison éclusière n° 25 quai de Valmy, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> étages), coupe et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévation et la coupe, Extrait Planche 14, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



163- Maison pontonnière n° 4 du canal Saint-Martin, 2010.  
Cliché S. Guével.

Le terrain, de forme rectangulaire, d'une superficie de 111 mètres carrés 30, ayant façade sur le quai et sur la rue de la Folie-Méricourt, présentait une longueur de 15 mètres 90 et une largeur de 7 mètres<sup>683</sup> [164]. Le bâtiment était élevé d'un rez-de-chaussée, d'un entresol, de deux étages courants, d'un étage en attique et d'un étage lambrissé sous comble. Une cave, éclairée par des soupiraux situés à l'aplomb des baies du rez-de-chaussée et constituée de quatre voûtes en berceau, occupait la surface totale du terrain et possédait, le long du mur mitoyen nord-ouest, un puits et une fosse d'aisance.

La façade sur le quai présentait les mêmes caractéristiques que celles décrites ci-dessus. Elle était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percée de deux baies de croisées et d'une baie de porte. Au niveau de l'entresol et dans les étages courants et en attique, la façade, constituée de moellons hourdés de plâtre, était percée, à chaque niveau, de trois baies, avec des appuis en pierre de roche. Trois bandeaux soulignaient l'étage en entresol et les deux étages courants ; une corniche saillante en pierre de taille, constituée de consoles régulières, marquait le retrait de l'étage en attique [165]. L'étage sous comble, formé d'une charpente en chêne, était percé, en façade, de trois tabatières, et était tronqué, dans sa partie supérieure, d'une terrasse, pénétrée d'une lanterne éclairant la cage d'escalier. La toiture à deux pentes était couverte de tuiles de Bourgogne. En revanche, la façade sur la rue de la Folie Méricourt était constituée, dans la hauteur du rez-de-chaussée, de pierres de taille et dans les étages, de moellons hourdés de plâtre, aujourd'hui enduite. Elle était percée, à chaque niveau, de deux baies, soulignées par des bandeaux.

Cinq refends en pans de bois, dont un formait la cage d'escalier, constituaient la structure intérieure de cet édifice. De plus, les revêtements de sols étaient identiques à ceux réalisés pour la maison n° 4. À l'époque, tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite et le passage, menant à la cage d'escalier en chêne, était dallé en pierres de taille, afin d'évacuer les eaux ménagères. De plus, au-devant de la façade principale, était toujours établi un trottoir, de 2 mètres de largeur, en lave d'Auvergne et bordure en granit de Normandie<sup>684</sup>.

La maison pontonnière n° 6, pour le service des ponts mobiles des rues Saint-Sébastien et Chemin Vert, était édifiée sur un terrain situé quai Charles X, en aval de la rue du Chemin Vert, entre les bassins Saint-Sébastien et Saint-Antoine.

Le terrain, d'une superficie de 105 mètres carrés, avait une forme triangulaire de 17 mètres de longueur sur 12 mètres 40 de profondeur<sup>685</sup>. Le bâtiment avait alors une longueur de 7 mètres 50 pour une largeur de 5 mètres 50 [166]. Il était élevé d'une cave, d'un rez-de-chaussée, d'un étage courant et d'un étage sous comble.

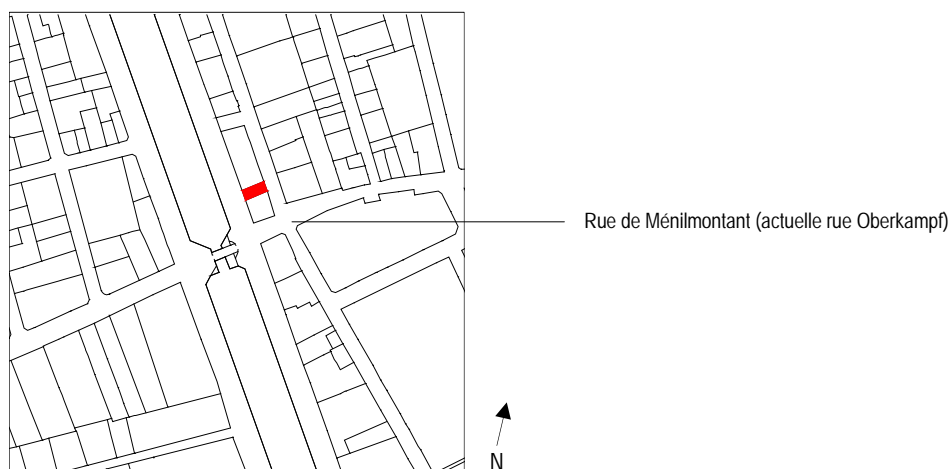
La façade sur le quai était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percée de trois baies, dont une baie de porte, et était constituée de pierres de taille et de meulières rocaillées, suivant le mode uniformément adopté. L'étage était en moellon hourdé de plâtre, suivant le même système adopté pour les maisons précédentes. Il

---

<sup>683</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit. Le terrain était contigu à droite à un terrain appartenant aux hospices de Paris et à gauche, à un terrain dépendant de l'hospice de Charenton.

<sup>684</sup> Aujourd'hui toujours présente dans le tissu urbain, elle abrite un hôtel.

<sup>685</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit.



164- Plan de situation de la maison pontonnière n° 5 du canal Saint-Martin, 1830.  
Carte décrivant l'emplacement de la maison pontonnière n° 5 pour le service des ponts mobiles des rues d'Angoulême et de Ménilmontant, 1830.  
Document S. Guével.



165- Maison pontonnière n° 5 du canal Saint-Martin, 2010.  
Cliché S. Guével.  
Après la couverture du canal Saint-Martin et la destruction des ponts mobiles, cette maison pontonnière a été louée pour des durées de trois à neuf années. En juin 1869, un certain Servant, pharmacien, a loué dans cette maison, quatre caves, deux boutiques ayant leurs entrées sur la rue de la Folie Méricourt, une arrière-boutique ayant une entrée sur le boulevard Richard-Lenoir, une pièce à usage de salle à manger, un logement à l'entresol comprenant trois pièces éclairées sur le boulevard et deux pièces sur la rue de la Folie Méricourt (A.S.C.V.P.). Aujourd'hui, elle abrite un hôtel.

était percé de trois baies, avec des volets en bois et des appuis en pierre de roche, soulignées par un bandeau continu. L'étage sous comble, marqué par une corniche saillante en pierres de taille et formé d'une charpente en chêne, était percé, en façade, d'une lucarne et d'un œil de bœuf [167]. La toiture à deux pentes était couverte de tuiles de Bourgogne. La façade sur cour était, en revanche, constituée de parpaings en pierre de taille hourdés. Des refends en pan de bois constituaient la structure intérieure de la maison et tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite.

Le périmètre du reste du terrain, formant la cour pavée de pierres, était fermé par un mur de clôture, construit en moellons et plâtre. Une baie de porte, pratiquée dans ce dernier, faisant suite à la maison et délimitant la parcelle, conduisait à l'escalier en chêne, attenant au pignon nord-ouest et distribuant le premier étage<sup>686</sup>.

La maison éclusière n° 7, pour le service des écluses 7 et 8, situées en aval du bassin Saint-Antoine, était positionnée sur un terrain situé à l'angle du quai Louis XVIII et du boulevard Saint-Antoine (actuel boulevard Filles du Calvaire) ; elle était contiguë à l'Entrepôt des sels<sup>687</sup>.

Le terrain, de 304 mètres carrés 50 de superficie, avait une forme de trapèze irrégulier et présentait une façade de 21 mètres 68 de longueur sur le quai, de 8 mètres sur la place de la Bastille et de 26 mètres 15 sur le boulevard [168]. Élevée d'une cave, éclairée par des soupiraux et constituée de onze voûte en berceau, d'un rez-de-chaussée, d'un entresol, de deux étages courants et d'un étage en attique, la façade sur le quai était constituée, dans la hauteur du rez-de-chaussée, de pierres de taille et en son milieu, sur une largeur de 7 mètres, de meulière. La façade en pan coupé sur la place était « construite entièrement en pierre de taille dans toute sa hauteur et sa largeur, présentant au rez-de-chaussée trois arcades cintrées, avec chapiteaux astragale, entablement enrichi de modillons et corniches d'attique, coupé de denticules »<sup>688</sup> et possédait une terrasse, carrelée en carreaux de Bourgogne, couvrant une partie du troisième étage en attique. Enfin, la façade sur le boulevard Saint-Antoine était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, constituée de pierres de taille<sup>689</sup>.

Les refends du rez-de-chaussée étaient en moellons, ceux des étages en pans de bois et les coffres des cheminées en briques. Les sols de la maison, des passages et de la cour étaient revêtus des mêmes matériaux cités précédemment et l'escalier, de forme demi-circulaire, était à cinq révolutions.

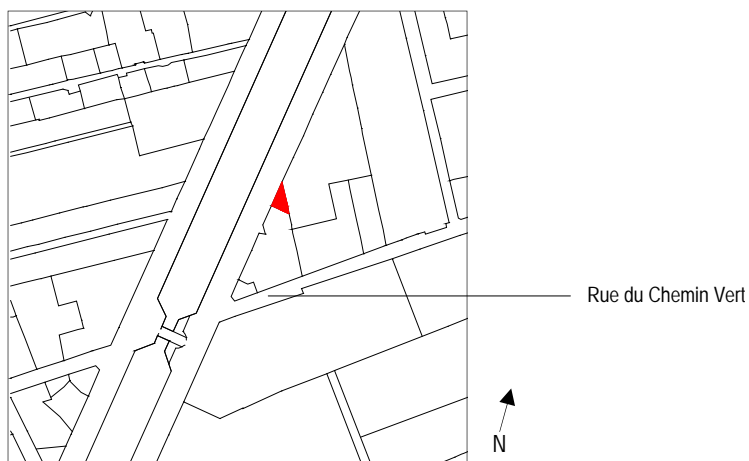
---

<sup>686</sup> Ibid. La cour de la maison pontonnière n° 6 a été probablement lotie dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Un nouveau bâtiment, élevé d'un rez-de-chaussée, d'un étage courant et d'un étage sous comble, a été créé. La façade du bâtiment était, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percée de deux baies de portes et d'une baie, à l'étage courant, de deux baies et sous comble, de deux lucarnes et d'une tabatière. Les matériaux employés étaient sensiblement les mêmes que ceux adoptés pour toutes les autres maisons. Elles ont été détruites il y a à peine trois ans.

<sup>687</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit. Le mur mitoyen avec l'entrepôt des sels a été reconstruit à neuf par la Compagnie, en remplacement du mur de clôture existant. En effet, ce dernier n'était pas assez solide pour y adosser de nouvelles constructions.

<sup>688</sup> Ibidem.

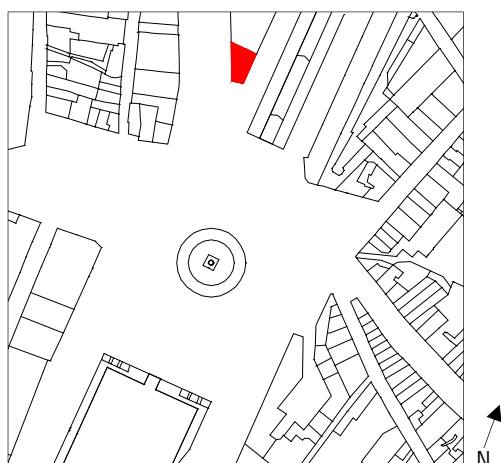
<sup>689</sup> Ibid. Les façades sur le quai, sur le boulevard et sur la cour, étaient couvertes, sur une partie, de tuiles de Bourgogne.



166- Plan de situation de la maison pontonnière n° 6 du canal Saint-Martin, 1830.  
 Carte décrivant l'emplacement de la maison pontonnière n° 6 pour le service des ponts mobiles des rues Saint-Sébastien et Chemin Vert, 1830.  
 Document S. Guével.



167- Maison pontonnière n° 6 du canal Saint-Martin, 2010.  
 Cliché S. Guével.  
 Ces maisons ont été récemment détruites.



168- Plan de situation de la maison éclusière n° 7 du canal Saint-Martin, 1830.  
 Carte décrivant l'emplacement de la maison éclusière n° 7 pour le service des écluses n° 7 et n° 8 du canal Saint-Martin, 1830.  
 Document S. Guével.



169- Plan du rez-de-chaussée de la maison éclusière n° 7 du canal Saint-Martin, vers 1830.  
 VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 31<sup>ème</sup> quartier Faubourg Saint-Antoine, îlot 15, 1810-1836, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.N. F/31/88/50, Extrait.  
 Cliché A.N.

Cette situation privilégiée avait ainsi amené la Compagnie à construire un édifice répondant à la future place de la Bastille, ne respectant pas toutes les directives établies<sup>690</sup> [169].

Les maisons éclusières n° 8 et n° 9, pour le service de l'écluse en Seine, étaient situées sur les terre-pleins en aval du pont Morland.

La superficie de ces derniers, de forme irrégulière, était de 767 mètres carrés à droite et de 823 mètres carrés à gauche<sup>691</sup>. Les terrains accueillait les maisons, des terrasses pavées de pierres de taille et des jardins privés, où étaient plantées des vignes. Ils étaient limités par un mur de soutènement de 28 mètres 50 de longueur, dans le prolongement du parapet du pont, et par un mur d'appui en moellons, surmonté d'une grille en bois, à la suite des bâtiments. Dans chacun desdits murs, une baie, entre deux pilastres, était percée et fermée d'une porte [170-171-172].

Chacune de ces maisons, d'une surface de 59 mètres carrés 50, formait un parallélogramme de 8 mètres 50 de côté par 7 mètres. Élevées sur une cave, creusée dans les terre-pleins, d'un rez-de-chaussée, de deux étages, dont un était lambrissé sous comble, leurs entrées donnaient sur les chemins de halage<sup>692</sup>. Pour chacune d'entre-elles, pour gagner la différence de sol entre le terre-plein et le rez-de-chaussée, étaient construits trois perrons en pierre de taille, composés chacun de quatre marches.

Les façades, du côté du pont Morland et de la Seine, étaient, dans la hauteur du rez-de-chaussée, percées de deux baies de croisées et, en leur milieu, d'une baie de porte ; à l'étage, trois baies étaient ménagées. Les autres façades étaient percées, à rez-de-chaussée, d'une porte ou d'une baie et, à l'étage, d'une fenêtre. Leurs quatre façades respectives étaient entièrement constituées, dans toute leur hauteur, de meulières rocaillées. La pierre de taille était toujours utilisée pour le soubassement et les chaînes jambètrières ; la pierre de roche était employée pour les angles et les piedroits des portes d'entrée, ainsi que pour les appuis, les linteaux et tableaux des fenêtres. Sur chaque façade, un bandeau soulignait l'étage et une corniche saillante en pierre de taille marquait celui sous comble. Les charpentes étaient en chêne et les toitures à deux pans étaient couvertes de tuiles de Bourgogne. Des refends en pan de bois constituaient la structure intérieure des maisons et tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite [173-174].

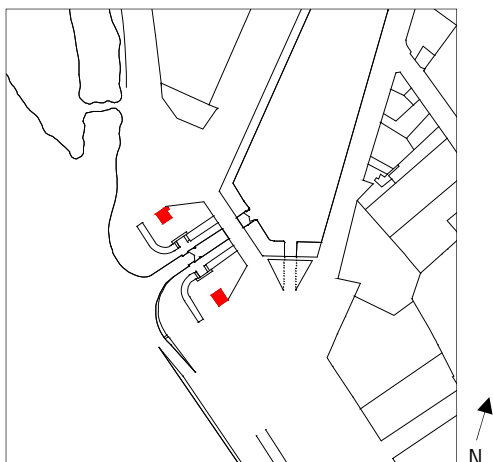
Ainsi, la Compagnie, pour marquer l'entrée du canal Saint-Martin et pour équilibrer la composition, a établi de part et d'autre de l'écluse, deux maisons totalement symétriques, même si une seule aurait suffi aux besoins du service (l'une d'entre-elle servait de bureau des recettes). Isolées du tissu urbain, faisant office de signal, elles ont été entièrement construites en meulières ; système employé pour les autres maisons que dans la hauteur du rez-de-chaussée.

---

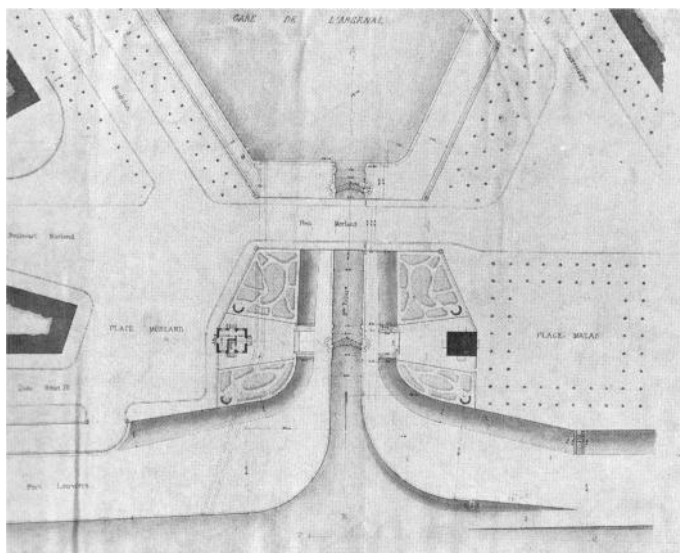
<sup>690</sup> Cette maison a probablement été détruite dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, lors de la couverture d'une partie du canal Saint-Martin.

<sup>691</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit.

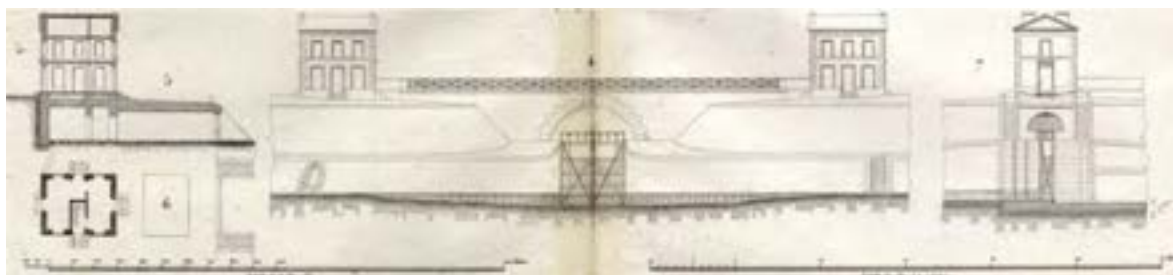
<sup>692</sup> Ibidem.



170- Plan de situation des maisons éclésières n° 8 et n° 9 du canal Saint-Martin, 1830.  
Carte décrivant l'emplacement des maisons éclésières n° 8 et n° 9 pour le service de l'écluse en Seine, 1830.  
Document S. Guével.



171- Plan des maisons éclésières n° 8 et n° 9 du canal Saint-Martin, 1830.  
Anonyme, Plan de la gare de l'Arsenal, du pont Morland et du débouché en Seine, A.N. F/14/10125 III-17.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 107.  
Cliché J.-C. Doerr.



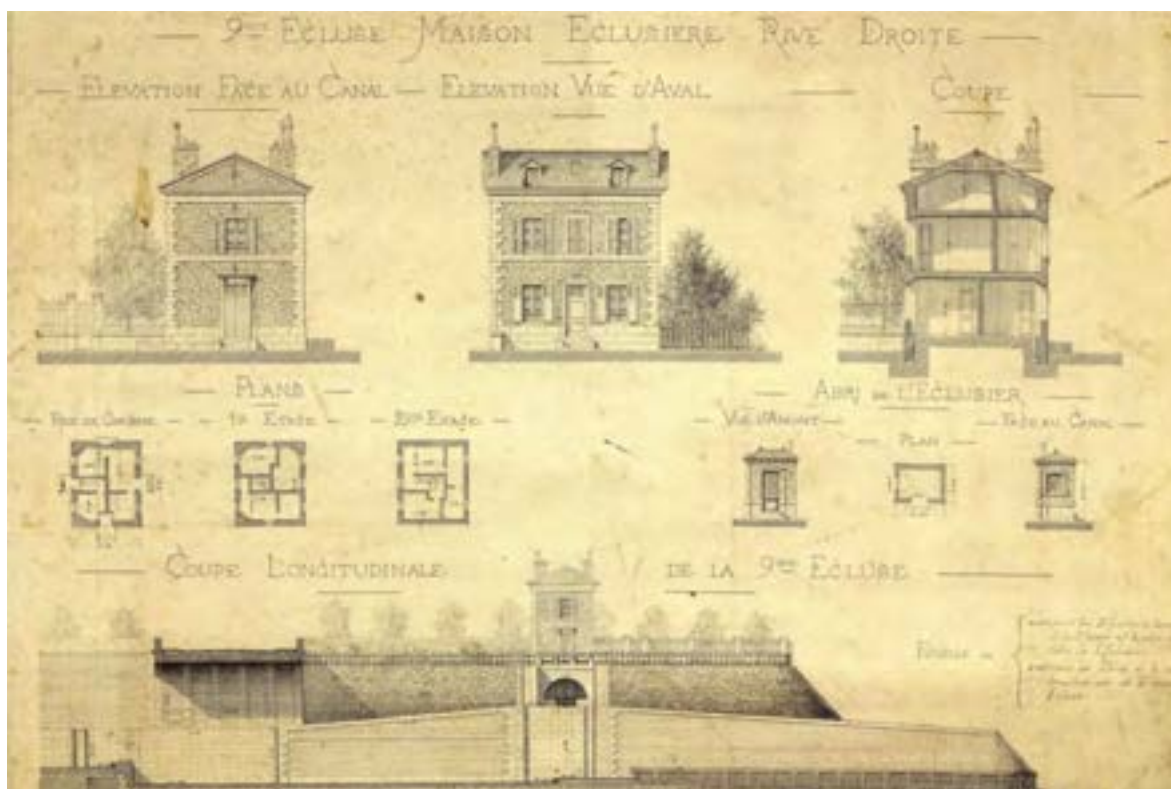
172- Maisons éclésières n° 8 et n° 9 du canal Saint-Martin, 1826.  
DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Martin, Profils, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.  
4- Coupe suivant le cours de la Seine, devant le chenal de la 9<sup>ème</sup> écluse, montrant l'élévation de l'entrée du canal et des deux pavillons qui servent, l'un de maison d'éclusier et l'autre de bureau des recettes - 5- Coupe sur l'un des pavillons, indiquant les caves qui s'étendent jusqu'au chemin de halage - 6- Plan de rez-de-chaussée d'un des pavillons - 7- Coupe sur une partie du chenal et de l'écluse en Seine, montrant l'élévation du petit côté d'un des pavillons, l'entrée des caves, et les escaliers qui servent à la communication des pavillons avec les chemins de halage.





173- Maison éclésièrre en Seine, rive gauche, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>me</sup>  cluse, Maison éclusière rive gauche, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> et 2<sup>eme</sup>  tages), coupe, élévation vue d'aval, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les élévations et la coupe, Extrait Planche 25, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



174- Maison éclusière en Seine, rive droite, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>me</sup>  cluse, Maison éclusière rive droite, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> et 2<sup>eme</sup>  tages), coupe transversale, élévation vue d'aval, élévation face au canal, coupe longitudinale de la 9<sup>me</sup>  cluse - Abri de l' clusi r, Plan, élévation d'amont, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans et la coupe longitudinale de la 9<sup>me</sup>  cluse, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les élévations, la coupe sur la maison et le plan de l'abri  clusi r, Planche 24, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

Ces édifices, avec leurs escaliers d'accès aux quais, et le pont Morland formaient une composition symétrique, marquant l'entrée du canal Saint-Martin<sup>693</sup> [175-176-177].

Pour les maisons éclusières n<sup>os</sup> 2, 3, 4, 5 et 6, toutes implantées dans un parcellaire existant, les façades sur le canal étaient construites, dans les étages, en moellons hourdés de plâtre, avec entablements en pierre de taille et appuis de fenêtres et bandeaux en pierre de roche. Au niveau des rez-de-chaussée, elles étaient traitées de manière à obtenir une uniformité permettant de les identifier : « le mur de face, sur le quai, en élévation dans la hauteur du rez-de-chaussée, [...] était construit en pierre de taille pour le soubassement, les chaînes jambètrières, [...] les frises et corniches. [...] Le remplissage était en meulières rocaillées, les maçonneries hourdées en mortier de chaux et de sable, par analogie avec la construction du canal, suivant le mode uniformément adopté pour désigner le logement de l'éclusier ou du pontonnier »<sup>694</sup>. La pierre de roche était employée pour les angles et les piedroits des portes.

Les façades, côté cour, étaient en pans de bois sur parpaings, ainsi que les refends ; les escaliers étaient en chêne, ainsi que les charpentes, couvertes de tuiles de Bourgogne ; tous les planchers étaient revêtus de carreaux en terre cuite ; les passages menant aux cours pavées de grès étaient dallés en pierres de taille ; au-devant de chacune d'entre-elles, un trottoir, de 2 mètres de largeur, en lave d'Auvergne et bordure en granit de Normandie était établi. Ces maisons étaient élevées d'un rez-de-chaussée, d'un étage courant et d'un étage sous comble ou d'un rez-de-chaussée, d'un entresol, de deux étages courants, d'un étage en attique et d'un étage sous comble.

Pour les maisons éclusières n<sup>os</sup> 1, 7, 8 et 9, le système employé en général pour la construction des façades a été détourné et adapté aux contraintes des différents sites, démontrant le savoir des ingénieurs des Ponts et Chaussées à utiliser un modèle défini et à le décliner afin de l'adapter à des situations exceptionnelles.

Ainsi, même si certaines ont été sujettes au cours du XIX<sup>ème</sup> et du XX<sup>ème</sup> siècles à des projets de modifications, à des travaux de rénovations ou de démolitions, des empreintes ont été laissées dans le tissu actuel<sup>695</sup>. Aujourd'hui, les maisons n<sup>o</sup> 3, n<sup>o</sup> 4, n<sup>o</sup> 5, sont toujours présentes, abritant soit des bureaux et ateliers de la Ville de Paris, soit des logements. Les maisons n<sup>o</sup> 1, n<sup>o</sup> 8 et n<sup>o</sup> 9, pour certaines reconstruites, sont situées aux mêmes emplacements qu'à l'origine.

---

<sup>693</sup> Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la maison n<sup>o</sup> 8, située sur la rive gauche, a été surélevée d'un étage et le nouvel étage sous comble a été percé de deux lucarnes. De plus, une extension à rez-de-chaussée, avec une toiture terrasse, a été adossée à la façade donnant sur l'écluse. Dans les années 1910, la réalisation de la ligne n<sup>o</sup> 5 du métropolitain a entraîné la disparition des vignobles et la démolition de la maison éclusière n<sup>o</sup> 9, qui a été reconstruite au droit du pont Morland. La nouvelle maison, de forme trapézoïdale et toujours présente aujourd'hui, est établie entre le pont Morland et les voies ferrées du métropolitain, sur le quai de la rive droite du canal Saint-Martin. Elle est élevée d'un rez-de-chaussée, s'ouvrant sur l'écluse, d'un étage courant donnant sur le pont Morland et d'un toit terrasse. La pierre de taille est employée dans toute la hauteur du rez-de-chaussée pour les soubassements et les chaînes jambètrières. La brique est utilisée pour l'étage. La composition symétrique du début du XIX<sup>ème</sup> siècle a alors succombé devant les contraintes techniques du viaduc du métropolitain.

<sup>694</sup> Désignations en détails des maisons d'éclusiers et de pontonniers du canal Saint-Martin, op. cit.

<sup>695</sup> Après la couverture d'une partie du canal Saint-Martin, dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, puis au début du XX<sup>ème</sup> siècle, les maisons n<sup>o</sup> 4, n<sup>o</sup> 5, n<sup>o</sup> 6 et n<sup>o</sup> 7 ne servaient plus à la manœuvre des ponts et des écluses détruits. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 1.1.1. La couverture entre la place de la Bastille et la rue Rampon (1859-1863) : L'aménagement du boulevard Richard-Lenoir.



175- Vue de l'écluse en Seine, 1904.

UNION PHOTOGRAPHIQUE FRANÇAISE, Construction du chemin de fer métropolitain municipal de Paris, Débouché en Seine du canal Saint-Martin au pont Morland pris de la rive droite de la Seine, Paris, 6 juillet 1904, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



176- Maison éclusière n° 8 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

Cette maison a été surélevée d'un étage plus un comble au début du XX<sup>ème</sup> siècle.



177- Maison éclusière n° 9 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

Cette maison a a priori été entièrement reconstruite avec l'arrivée de la ligne du métropolitain.

Les maisons d'éclusiers et de pontonniers dépendaient donc du canal Saint-Martin au même titre que les francs bords de 5 mètres de large, les magasins de la place des Marais, les talus du bassin de Pantin, ou les plateaux des écluses et des ponts.

Parallèlement aux maisons éclusières et/ou pontonnières, aux écluses se trouvaient généralement un abri et un bureau pour l'éclusier, prenant place sur les berges ou dans la hauteur des quais, correspondant au fonctionnement technique des ouvrages<sup>696</sup> [178-179]. Au bassin de Pantin et à la 9<sup>ème</sup> écluse, des bureaux pour l'octroi étaient édifiés, servant à la gestion administrative [180].

## 2.2.2. LES CANAUX PARISIENS COMME USAGES

### 2.2.2.1. L'eau potable

La conscience hygiéniste était née des épidémies, attribuées à la déficience de la qualité de l'eau et de l'assainissement<sup>697</sup>. Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'arrivée de l'eau de l'Ourcq et de ses affluents au bassin de La Villette, qui n'était encore qu'un immense réservoir, allait permettre une amélioration importante de la distribution de l'eau, en quantité et en qualité, sur l'ensemble de la ville<sup>698</sup> : « Pour avoir de l'eau potable, il fallut attendre l'achèvement des travaux ordonnés par Napoléon : la création du bassin de La Villette, du canal de l'Ourcq et de l'adduction de la Beuvronne »<sup>699</sup>.

Ainsi, par la volonté de Napoléon I<sup>er</sup>, le bassin de La Villette a joué un rôle prépondérant dans l'alimentation en eau des Parisiens.

#### a. Les fontaines

« L'eau nécessaire à la navigation [...] arrive au point de partage par la dérivation de l'Ourcq, qui doit, en outre, conduire aux fontaines de Paris un volume d'eau tel que cette capitale n'aura désormais, sous ce rapport, rien à envier à ses rivales »<sup>700</sup>.

Ainsi, Napoléon I<sup>er</sup>, souhaitait qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1806, même si le raccordement des eaux de l'Ourcq à la capitale n'était pas entièrement achevé, les 56 fontaines publiques fonctionnent jour et nuit « de manière à pouvoir non seulement aux services publics et aux besoins particuliers, mais encore pour rafraîchir l'atmosphère et laver les rues »<sup>701</sup>. En outre, dans le souci d'améliorer la distribution de l'eau, l'Empereur commanditait et décrétait l'ouverture de quinze nouvelles fontaines alimentées par le bassin de La Villette, qui

---

<sup>696</sup> Au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, des latrines publiques, des postes de secours, des bureaux de garde pour le commerce, notamment du bois, mais aussi des abris pour les entrepreneurs seront construits sur les quais du canal Saint-Martin.

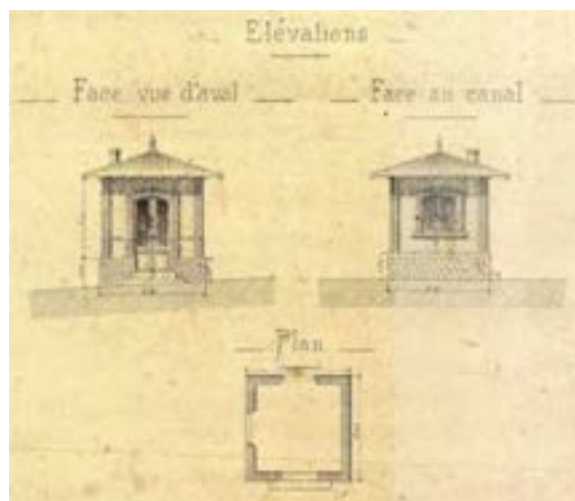
<sup>697</sup> LEMOINE Bertrand, « Le Paris des ingénieurs », in LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), op. cit., p. 19.

<sup>698</sup> GAILLARD Marc, op. cit., p. 46.

<sup>699</sup> D'après ROBIQUET Jean, *La vie quotidienne au temps de Napoléon*, Paris, Éditions Hachette, 1944, p. 81 cité par TULARD Jean, op. cit., p. 289. Voir FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 27.

<sup>700</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 5.

<sup>701</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Le canal de l'Ourcq », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, op. cit., 1999, pp. 124-125.



Abri de l'éclusier

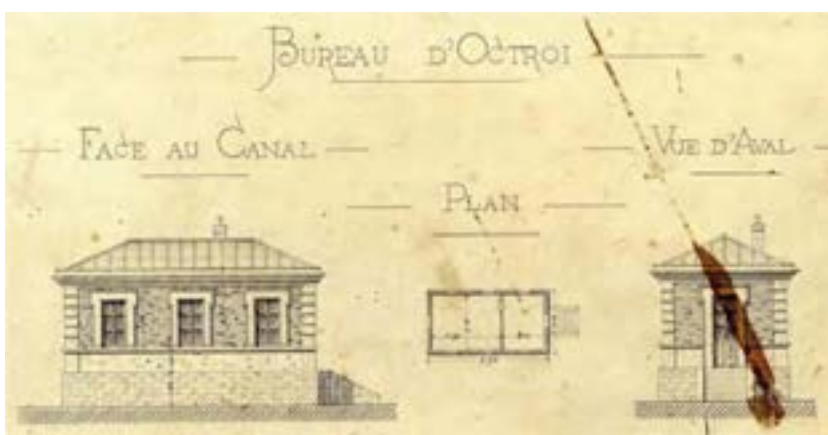
178- Abri éclusier de la 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses, Plan général - Abri de l'éclusier, Plan, élévation vue d'aval, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 7, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



179- Bureau de l'éclusier de la 9<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>ème</sup> écluse, Bureau de l'éclusier, Plan, élévation et coupe, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,02 pour 1 mètre, Extrait Planche 26, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



180- Bureau d'octroi situé à la 9<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>ème</sup> écluse, Bureau d'octroi, Plan, élévation vue d'aval, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 25, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

allaient transformer les quartiers où elles ont été implantées : sept sur la rive droite, comme la fontaine du Palmier place du Châtelet, et huit sur la rive gauche, qui ont été, pour la plupart, construites par François-Jean Bralle (1750-1832).

Le 15 août 1809, jour de fête d'anniversaire de l'Empereur, les premières eaux de la Beuvronne coulaient à la fontaine des Innocents : « Les eaux de la Beuvronne introduites pour la première fois dans les conduites de la ville, coulèrent en larges nappes à la fontaine des Innocents aux yeux d'un public émerveillé qui n'avait jamais vu aux fontaines de Paris qu'un filet d'eau sans cesse amaigri »<sup>702</sup>. Le 15 août 1811, l'eau jaillissait place des Vosges et à la fontaine aux Lions de Nubie, édifiée par P.-S. Girard à l'angle du boulevard Saint-Martin et de la rue de Bondy (actuelle rue René Boulanger), place du Château d'Eau (actuelle place de la République)<sup>703</sup> [181].

Le 2 février 1812, Napoléon I<sup>er</sup>, souhaitant que l'eau distribuée aux fontaines ne soit plus payante, signait le décret suivant : « à compter du 1<sup>er</sup> mars prochain, l'eau sera fournie gratuitement à toutes les fontaines de notre bonne ville de Paris »<sup>704</sup>.

#### b. Les données générales sur les changements induits par l'arrivée des eaux de l'Ourcq

En 1820, d'après les statistiques publiées par le préfet G.-J.-G. Chabrol de Volvic, la Ville de Paris disposait de 195 000 hectolitres d'eau par jour dont 115 000 venaient de l'Ourcq<sup>705</sup>. Même si l'eau, manquant de pression, ne dépassait que très rarement le troisième étage, des habitations de plus en plus nombreuses se rattachaient au réseau de distribution.

Des travaux ont été menés tendant à une amélioration de la salubrité de la ville. Les premiers travaux concernaient donc l'alimentation en eau selon un réseau, avec la pose de branchements pour les habitations. Les seconds portaient sur l'assainissement des rues avec la dotation d'un égout souterrain<sup>706</sup> en remplacement d'un égout axial à ciel ouvert. Les derniers touchaient le traitement des voies, avec le pavage et la construction d'une chaussée bombée à trottoirs et ruisseaux latéraux à la place d'une chaussée fendue avec ruisseau au centre, avec borne fontaine en point haut et bouche d'égout en point bas<sup>707</sup>. Tous ces travaux, réalisés quartier par quartier, selon le plan de l'ingénieur en chef Louis-Charles Mary, ont été menés

---

<sup>702</sup> Collection L.-P. CARIVENC, Archives du Musée de la batellerie de Conflans Sainte-Honorine (A.M.B.C.S.H.). Voir FRANÇOIS Emmanuelle, *op. cit.*, p. 16.

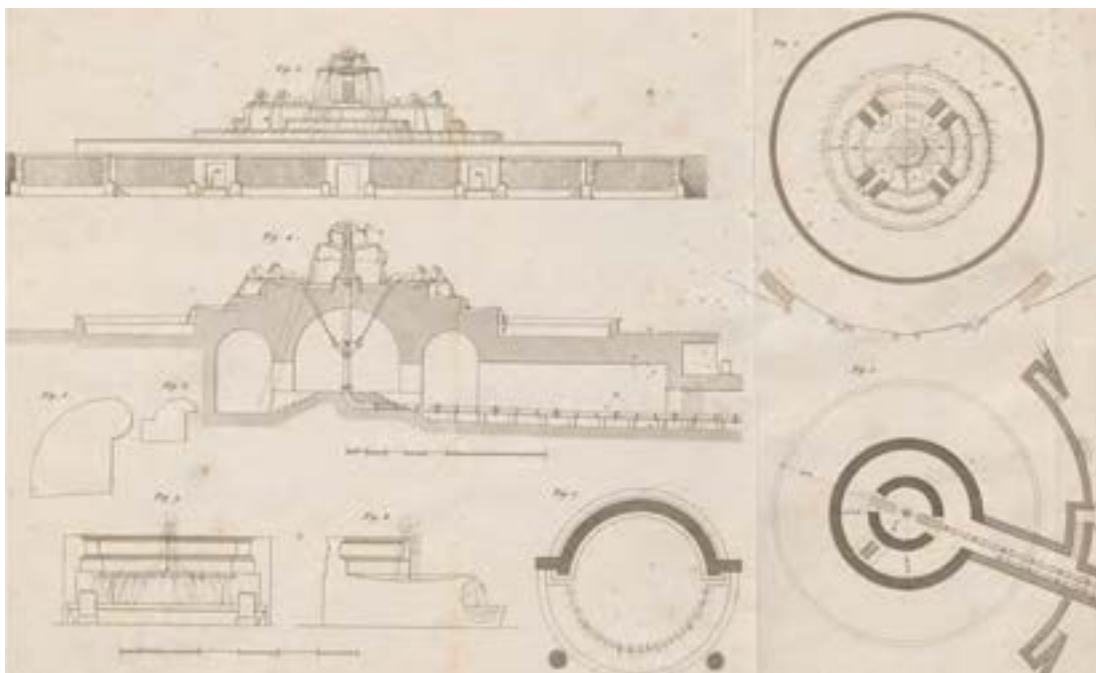
<sup>703</sup> JOUDIQUO Gabrielle, *op. cit.*, p. 93.

<sup>704</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », Paris Projet, n<sup>os</sup> 15-16, Paris, APUR, 1976, p. 11.

<sup>705</sup> CHABROL DE VOLVIC Gilbert-Joseph-Gaspard (de), *Extraits des recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine : recueil de tableaux dressés et réunis d'après les ordres de M. le Comte de Chabrol*, Paris, Bureau du Bulletin, 1824, p. 5, B.N.F. LK7 6146.

<sup>706</sup> BERTHELOMET, *op. cit.*, p. 6. Il écrivait : « Les canaux toujours pleins d'une eau pure et coulante remédieront aux inconvénients occasionnés par les égouts qui portent aujourd'hui l'infection de la capitale ». Entre 1832 et 1836, 8 kilomètres d'égouts étaient construits par an.

<sup>707</sup> LEMOINE Bertrand, « Le Paris des ingénieurs », *op. cit.*, p. 19. Pavage, nivellement, trottoirs, éclairage au gaz ont été réalisés rapidement.



181- Fontaine aux Lions de Nubie établie place du Château d'Eau, 1811.

GIRARD P.-S., Descriptions générale des différens ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis détaillé de ces ouvrages, Paris, Imprimerie Impériale, 1812, Planche 5 Plans, coupe, élévations, B.H.V.P. FoL 10014 ou <http://www.e-rara.ch/zut/content/pageview/5301319>.  
Cliché C.H.V.P.



182- Plan général de la distribution des eaux fournies aux fontaines de Paris par les aqueducs, les machines hydrauliques et les pompes à feu, 1813.

GIRARD P.-S., Plan général de la distribution des eaux fournies aux fontaines de Paris par les aqueducs de Belleville, des Prés-Saint-Gervais et d'Arcueil, les machines hydrauliques de la Samaritaine et du pont Notre-Dame et les pompes à feu de Chaillot et du Gros Caillou, Paris, 1813, Planche V, B.N.F. GeD 1904 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40709708j>).  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 75.  
Cliché B.N.F.

de pair et poursuivis sous la préfecture de C.-Ph. Barthelot de Rambuteau<sup>708</sup>.

Mais vers 1830, malgré les 30 kilomètres de conduites déjà mises en place, l'eau distribuée n'atteignait que 24 000 m<sup>3</sup> par jour. Le réseau était insuffisant pour acheminer l'intégralité du volume disponible à La Villette, soit 80 000 m<sup>3</sup> par jour. Pour une meilleure distribution des eaux de l'Ourcq, qui pouvait remédier aux insuffisances séculaires, H.-Ch. Emmerly de Sept-Fontaines, nommé directeur du Service des Eaux en 1832, poursuivant les idées de G.-M. Riche de Prony, P.-S. Girard et Napoléon Bonaparte, a alors été favorable à une multiplication des bornes fontaines puisque « [...] l'eau de l'Ourcq vaut mieux, et infiniment mieux, que les eaux de sources. Certains accidents ont enraciné dans l'esprit du public une répugnance marquée à l'égard des eaux de l'Ourcq, souvent à la suite d'orages. Les 4 000 pouces d'eau de l'Ourcq qui vont être répandus dans Paris et qui, par l'intermédiaire de trente fontaines publiques et de cent bornes-fontaines, seront à chaque pas sous la main des classes populaires, présentent une alimentation parfaitement saine, et qui ne laisse, après le filtrage, rien au monde à désirer [...] »<sup>709</sup>. En effet, certains scientifiques de l'époque affirmaient que les eaux de la Seine étaient meilleures que celles de l'Ourcq, qui étaient de meilleure qualité que celles d'Arcueil, du Pré-Saint-Gervais, de Belleville ou de Ménilmontant [182-183]. En réalité les eaux du fleuve étaient à la limite de l'insalubrité<sup>710</sup>. Compte tenu des griefs envers la qualité de l'eau de l'Ourcq, qui laissait à désirer pour les besoins de la consommation domestique, elle a été filtrée selon le procédé Cuchet-Ducommun<sup>711</sup> à partir de 1821.

#### 2.2.2.2. Le bassin de La Villette comme lieu de promenade et de divertissements

Dès les premières années du XIX<sup>ème</sup> siècle, la création des canaux, scindant le paysage rural de La Villette, allait apporter de nouveaux attraits : le bassin devenait un lieu de jeux et de navigation de plaisance<sup>712</sup>, une des plus belles promenades de la capitale, mais aussi un lieu de représentation du pouvoir.

Durant les hivers, le bassin a servi de patinoire. Pendant le rigoureux mois de février 1827, le bassin a été fréquenté principalement par des "élégants". Des dames étaient ainsi promenées en des traîneaux improvisés, provenant d'anciens chars des Montagnes-Russes de Tivoli et de Beaujon, moyennant 15 sous le tour ou 40 sous l'heure<sup>713</sup>. Le « Journal des Dames » du 20 février écrivait : « On a remarqué sur le bassin de

---

<sup>708</sup> GAILLARD Marc, op. cit., p. 47. En 1834, les canalisations ont été réalisées dans les quartiers du Nord-Est de Paris, entre le canal Saint-Martin et la rue Saint-Denis, sur 410 hectares ; en 1835, elles étaient construites dans les quartiers situés au nord, entre la rue Saint-Denis et la rue de la Paix, sur 480 hectares ; en 1836, les quartiers Nord-Ouest étaient concernés, entre la rue de la Paix et la barrière du Roule, sur 540 hectares ; en 1838, les quartiers Est étaient équipés, entre le canal Saint-Martin et les boulevards extérieurs, sur 640 hectares ; en 1839, la totalité des canalisations des quartiers de la rive gauche était réalisée, sur 1 330 hectares, soit un total de 3 400 hectares.

<sup>709</sup> Ibidem.

<sup>710</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 34.

<sup>711</sup> Ils étaient les inventeurs d'un procédé de filtration de l'eau par des filtres de charbon.

<sup>712</sup> Voir BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, op. cit., pp. 61-65.

<sup>713</sup> HILLAIRET Jacques, Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France, op. cit., p. 583.





183- Plan du projet de distribution générale de 4 000 pouces des eaux du canal de l'Ourcq, vers 1830.  
MALLET Ch.-Fr., ingénieur en chef des nouvelles eaux de Paris, Projet de distribution générale de 7678 modules ou 4 000 pouces des eaux du canal de l'Ourcq, Département de la Seine, Ville de Paris, vers 1830, B.N.F. GeC 1667.  
(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407252047>.)  
Cliche B.N.F.

la Villette une dame qui patinait avec autant de grâce que de hardiesse [...] Un cavalier qui lui donnait la main faisait lui-même preuve d'habileté dans l'exercice du patin. Un nombreux concours d'amateurs les suivaient des yeux »<sup>714</sup> [184-185].

En 1828, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, « voulant contribuer au soulagement des pauvres »<sup>715</sup> annonçait que les recettes perçues par la pratique autorisée du patinage seraient réparties entre les familles les plus modestes de la commune.

En été, la baignade était tolérée. En 1822, un rapport fait, à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, signalait la présence de cent cinquante baigneurs<sup>716</sup> [186].

Ainsi, à la période estivale, le bassin, bordé de chaque côté de deux rangées d'arbres ombrageant les quais, attirait les promeneurs pour y « respirer la fraîcheur et [...] jouir du spectacle toujours si recherché des eaux »<sup>717</sup>.

De plus, servant au mois de juillet aux combats navals et aux concerts organisés par les différents corps de musique de la Maison du Roi, le bassin de La Villette se trouvait couvert d'une multitude de barques et était le témoin de nombreuses joutes [187].

Parallèlement, le grand bassin a été le lieu symbolique d'entrée dans Paris des souverains, comme Charles X, mais aussi le lieu de représentation du pouvoir en place, comme la fête de la Restauration [188].

Patinages en hiver, promenades et baignades en été, guinguettes et restaurants, le bassin fermé était donc un lieu d'agrément attirant diverses populations.

### 2.2.2.3. Les premiers entrepôts

En 1791, l'établissement d'entrepôts avait été à nouveau autorisé et en 1803, par décret, ils pouvaient se réinstaller dans les ports maritimes<sup>718</sup>.

Dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris connaissait une inflation démographique, mais aussi économique. Cette croissance était due à une main d'œuvre toujours plus nombreuse et à un marché de

---

<sup>714</sup> LA BÉDOLLIERE Émile (de), *Le nouveau Paris. Histoire de ses 20 arrondissements*, Paris, G. Barba, Les Buttes Chaumont, 1860, p. 292, B.N.F. 4Z Le Senne 2179.

<sup>715</sup> *Le Moniteur*, 8 janvier 1828, Collection L.-P. CARIVENC, A.M.B.C.S.H. Voir FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 167.

<sup>716</sup> Délibération du 6 juin 1822 de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, A.S.C.V.P. Délibérations 001. Voir BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., p. 63. À cette époque, des demandes d'interdire les baignades dans le bassin de La Villette commençaient à être formulées. Elles seront interdites en 1875. Mais en dépit de la réglementation, elles continueront à se pratiquer.

<sup>717</sup> LAMBEAU Lucien, *Histoire des communes annexées. La Villette*, Paris, Éd. E. Leroux, 1926, p. 310. Voir Dictionnaire historique, topographique et militaire de tous les environs de Paris, Paris, Éd. C.-L.-F. Panckoucke, 1816, p. 489.

<sup>718</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 126. Sous J.-B. Colbert, grâce à la création de ports et d'entrepôts dans toute la France, la fortune publique s'était accrue. En 1673, le Gouvernement avait souhaité encore augmenter les libertés du commerce en lui donnant plus de facilités pour entreposer les marchandises de toutes espèces.



184- Patineurs sur le bassin de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Les patineurs du canal de l'Ourcq, Éditeur Basset, début XIX<sup>ème</sup> siècle, M.C., .Topo PC 174A.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 52.

Cliché C.H.V.P.



185- Patineurs sur le bassin de La Villette, hiver 1821.

DEVELLY J.-Ch., Patineurs sur le bassin de La Villette, 1821, [http://www.artnet.com/artists/jean-charles-develly/patineurs-sur-le-bassin-de-la-villette-hiver-b5\\_HjstVSeZrnJ52\\_ZYg2Q2](http://www.artnet.com/artists/jean-charles-develly/patineurs-sur-le-bassin-de-la-villette-hiver-b5_HjstVSeZrnJ52_ZYg2Q2).

Cliché Artnet.



186- Baignade dans le bassin de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Dumollet prenant un bain dans le canal de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle (avant 1822).

Tiré de l'article de BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010, p. 62.

Cliché I. Backouche.



187- Concours de canotage ou joute nautique sur le bassin de La Villette, vers 1820.

ADAM J.-V., « Concours de canotage ou joute nautique sur le bassin de La Villette », in *Fêtes des environs de Paris*, Paris, Vallée, 1830, B.H.V.P. Réserve 94044.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, *Le bassin de La Villette*, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, pp. 22-23.

Cliché C.H.V.P.



188- Entrée de Charles X à Paris après son sacre, 1825.

LEJEUNE L.-Fr., *Entrée de Charles X à Paris au retour de son sacre à Reims*, 1825, Musée national des Châteaux de Versailles et de Trianon (M.N.C.V.T.) MV 1794.

Cliché C.H.V.P.

consommation de plus en plus important. L'Administration et les politiques avaient voulu nourrir, ravitailler et approvisionner les populations, afin d'éviter les famines à l'origine des révoltes. Le transport de denrées, de matières précieuses et de toutes sortes de marchandises, affluent en permanence vers la capitale, avait alors été facilité par les voies navigables, moyen de transport le moins onéreux : la Seine, qui recevait les marchandises nécessaires à la ville, allait être doublée par les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin. « Ces nouvelles artères [allaient venir] soulager le transport fluvial et consolider les liaisons de la Seine à la Seine, et par extension celles vers les ports de Rouen et du Havre, lieux d'arrivage des denrées coloniales »<sup>719</sup>. Ainsi, de 1820 à 1839, d'après les chiffres du trafic fluvial, Paris allait devenir ville de commerce et port maritime le plus important de France. Mais la capitale, se trouvant alors fortement encombrée, la question du stockage et de l'entreposage s'était posée<sup>720</sup>.

Les pouvoirs ont décidé la création d'un système de bâtiments d'utilité publique consacrés au commerce et à l'approvisionnement, portant leur attention au développement de l'industrie<sup>721</sup>. Napoléon I<sup>er</sup>, favorisant le marché entre producteurs et consommateurs, a alors mis en place des abattoirs et des marchés de détails<sup>722</sup>. Comme les produits de consommation (blé et vin) et de transformation (bois) arrivaient depuis longtemps à Paris par l'amont de la Seine, à l'entrée orientale de Paris, il établissait l'Entrepôt général des vins et eaux de vies, quai Saint-Bernard, sur la rive gauche, construit entre 1811 et 1836 d'après les plans de F. Gauché<sup>723</sup> et le grenier de réserve, à l'Arsenal.

Ces entrepôts, lieux de transit pour les marchandises, établis le long de la Seine ou des canaux, ont ainsi représenté un intérêt considérable pour le développement commercial de l'Est parisien, à vocation industrielle et ouvrière. En concurrence avec le Havre et Londres, ils ouvraient donc un marché vers les autres pays européens<sup>724</sup>.

#### a. Le grenier de réserve du bassin de l'Arsenal

Dès la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le problème de la conservation du blé était posé. Dès 1762, étaient construits à Corbeil, en amont de Paris, des moulins et des greniers d'abondance<sup>725</sup>.

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris explosait aussi bien démographiquement qu'économiquement : la population parisienne atteignait, en 1800, 500 000 habitants qu'il fallait nourrir et pourvoir en biens de consommation divers. Le transport des marchandises s'effectuant essentiellement par la navigation fluviale,

---

<sup>719</sup> Ibidem, p. 118. Il est difficile de distinguer les quantités de marchandises véhiculées par voie d'eau ou de terre, puisque à cette époque la dissociation n'était pas effectuée au passage de l'octroi.

<sup>720</sup> Ibid., p. 124.

<sup>721</sup> Ibid., p. 118.

<sup>722</sup> TEXIER Simon, « De la Bastille à la Rotonde. Un espace à conquérir », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 45. L'abattoir de Ménilmontant a été construit entre 1811 et 1815 par l'architecte M. Happe qui avait travaillé dans le quartier d'Angoulême.

<sup>723</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 119. Malgré sa contenance de 650 000 hectolitres, cet entrepôt ne recevait que le tiers des vins et eaux de vie consommés à Paris.

<sup>724</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 124.

<sup>725</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 119.

moyen de transport le moins onéreux, les pouvoirs publics mettaient en place un système spécifique de bâtiments consacrés au commerce et à l'approvisionnement public. Ainsi, Napoléon I<sup>er</sup> ordonnait la construction, à l'intérieur de Paris, de greniers de réserve pour y stocker les blés et farines dont la ville avait besoin. Il importait de protéger la capitale des famines à l'origine des révoltes populaires et des épidémies, même si les disettes étaient moins à craindre grâce aux améliorations techniques (transports plus fiables et meilleures récoltes)<sup>726</sup>.

Les greniers de réserve permettaient de tenir en réserve un dépôt de garantie de blés et farines, pour ne point manquer de cette denrée, en cas de mauvaises récoltes, et de contrôler le prix du pain. Il importait de conserver cet aliment de base à un tarif peu élevé. « Lors des différentes ruptures d'équilibre entre la production et la consommation parisienne (1816-1817 ; 1828-1829 ; 1846-1847 ; 1853), [...] les écarts de prix [ont été régulés] en puisant dans ces réserves de farine ou [...] les prix [ont été baissés] en utilisant les finances de la Ville de Paris »<sup>727</sup>. Une surveillance étroite du trafic du blé, de la farine et de la production des boulangeries, dont une réglementation précise organisait la corporation, resserrait ainsi le lien entre le gouvernement et le ravitaillement<sup>728</sup>.

Un entrepôt d'utilité publique devait avoir pour première fonction de protéger et de conserver les blés et farines contre les pillages, le feu, l'humidité, les insectes et les rats. Sa surface devait être proportionnelle à la quantité de farine nécessaire à la consommation quotidienne des Parisiens. Sa deuxième fonction était de faciliter les manutentions (débarquements des farines, mise en place dans les magasins, pelletage, mélange des blés, expéditions). Le programme, conditionné par la fonction, devait donc primer par rapport à l'architecture. Caractérisé par l'utilité, le bâtiment devait avoir une distribution générale simple et commode et une décoration réduite au strict minimum, afin de ne pas alourdir les frais de constructions<sup>729</sup>.

Le 26 décembre 1807<sup>730</sup>, un an avant l'inauguration du bassin de La Villette, E. Crétet, ministre de l'Intérieur, posait la première pierre du grenier d'abondance (ou grenier de réserve), situé sur la rive droite de la Seine, le long du port de l'Arsenal, sur le boulevard Bourdon [189-190]. Premier lieu de la capitale à fonction d'Entrepôt, où devaient arriver les récoltes du Centre et de l'Ouest de la France, ce grenier était une des grandes initiatives parisiennes, devant remédier aux problèmes des famines. Organisé selon des principes remontant au siècle précédent, il devait recevoir les blés charriés quotidiennement sur la Seine, qui entreposés et exposés aux intempéries sur les quais de l'Hôtel de Ville, chauffaient et germaient, provoquant des maladies.

---

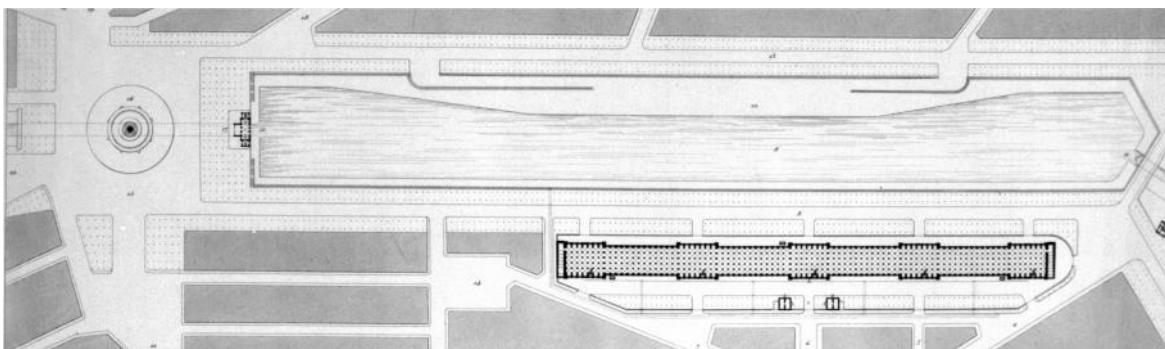
<sup>726</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », op. cit., p. 119. Ce chapitre se réfère principalement à cet article, pp. 118-132 et à l'ouvrage suivant BRUYÈRE Louis, *Études relatives à l'art des constructions*, Paris, Bance aîné, 1823-1828, Tome 1, pp. 5-6., B.N.F. Resac V70.

<sup>727</sup> Ibidem.

<sup>728</sup> Ibid. « Un arrêté consulaire de 1799 [prévoyait] la constitution d'un dépôt de garantie de quinze à vingt sacs de farine par boulanger au Grenier d'abondance, et de trente à cent quarante sacs sur son lieu de travail. En 1818, la Caisse de la boulangerie [est venue] gérer elle-même les réserves ».

<sup>729</sup> Ibid.

<sup>730</sup> Ibid.



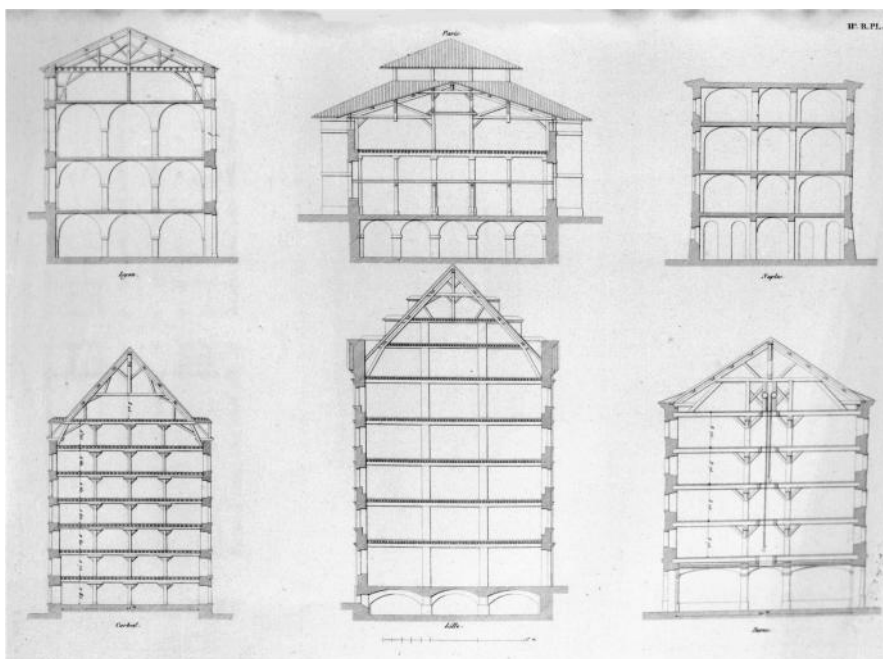
189- Plan d'ensemble du grenier de réserve et du bassin de l'Arsenal, vers 1845-1850.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas libraire éditeur 32, rue Dauphine, 1845-1850, Tome 3, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Greniers de Réserve construits par MM. Delannoy et Jay, architectes, 1807-1847, Extrait Planche n° 355 Plan détaillé de l'étage souterrain « récemment approprié à l'approvisionnement de la réserve », B.H.V.P. Fn 1768.  
Cliché S. Guével.



190- Vue des fossés de l'Arsenal et du grenier de réserve avant le percement du canal Saint-Martin, 1817.

BAUGEAN J.-J., d'après LEBLANC (?), « Vue des fossés de la Bastille à Paris », 1817, A.M.B.C.S.H.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 31.  
Cliché C. Berrand.



Lyon - Paris - Naples

Corbeil - Lille - Berne

191- Coupes sur différents greniers publics, 1823-1828.

BRUYÈRE L., Études relatives à l'art des constructions, Paris, Bance aîné, 1823-1828, p. 19, Tome 1, Planche 3, B.N.F. Resac V70 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb301713211>).  
Cliché B.N.F.

Ce grenier de réserve a été dessiné par l'architecte François Joseph Delannoy, qui prit exemple sur les magasins de subsistance en cours de réalisation à la même époque à Londres, Amsterdam ou Anvers [191]. Cet établissement ambitieux, d'une longueur de 350 mètres par 25 mètres de largeur, devait être initialement élevé de six étages, sur un rez-de-chaussée voûté haut de 6 mètres 50 [192]. Mais seul un rez-de-chaussée sur caves, un étage sous combles et un toit à l'italienne ont été édifiés [193] ; le sol ne pouvait supporter la charge du projet initial. Le bâtiment en pierre de taille, au caractère monumental, était percé au rez-de-chaussée d'une série d'arcades et rythmé, en façade, de cinq pavillons saillants [194]. Les murs, de par leur épaisseur, protégeaient la marchandise des pillages, mais aussi de l'humidité et de la chaleur. Les piliers étaient revêtus de bois sur toute la hauteur de la couche de blé et les planchers étaient constitués de planches jointives en chêne<sup>731</sup>. Les contraintes de charge<sup>732</sup> et les pressions mécaniques étaient réparties sur la structure, constituée de murs, de planchers et de piliers, qui jouaient un rôle prépondérant dans la stabilité de ce bâtiment, d'échelle importante pour l'époque<sup>733</sup>. Les matériaux de construction utilisés étaient la pierre de roche pour les piliers et la pierre franche pour les murs, réputées pour leur dureté et leur résistance à l'effort. Mais, malgré toutes ces précautions techniques, le grenier n'était pas suffisamment solide pour devenir le grand entrepôt prévu initialement. Il a été achevé, entre 1816 et 1820, avant que les blés de la Brie ne puissent y être acheminés par l'Ourcq. À cette époque, le canal Saint-Martin n'était encore percé.

L'architecte avait principalement privilégié les effets architecturaux au détriment des nécessités techniques. Le programme n'avait pas été correctement étudié et certaines règles indispensables au stockage et à la conservation avaient été négligées.

Les cinq avant corps en saillie n'avaient qu'une fonction décorative, créant des espaces inutilisables, où les couches de blé ne pouvaient être correctement étendues. En effet, le moyen le plus efficace de conserver une grande quantité de grains consistait à les déposer sous de vastes halles, sans murs de séparation intérieurs, par couches, dont la hauteur variait de 40 à 80 cm, selon l'état du blé. Mais là, les surfaces n'étant pas assez étendues et lisses au rez-de-chaussée et à l'entresol, les grains devaient être quotidiennement pelletés et tamisés pour ne pas germer<sup>734</sup>.

Les fenêtres de l'édifice, ébrasées de l'intérieur vers l'extérieur et grillagées pour empêcher les oiseaux d'entrer descendaient jusqu'au sol pour permettre une bonne circulation de l'air. Mais le grenier étant exposé à l'est sur le bassin et à l'ouest sur la rue de l'Arsenal, l'aération était mauvaise : « pour profiter au mieux de l'aération, le bâtiment de la Bastille aurait dû être exposé au nord et au midi parce que la différence de température [suffisait] pour déterminer un courant d'air entre les ouvertures opposées »<sup>735</sup>.

---

<sup>731</sup> Ibid., p. 122. Le blé se conservait mal sur un sol en terre cuite, en pierre ou en plâtre car, un peu humide, il germait.

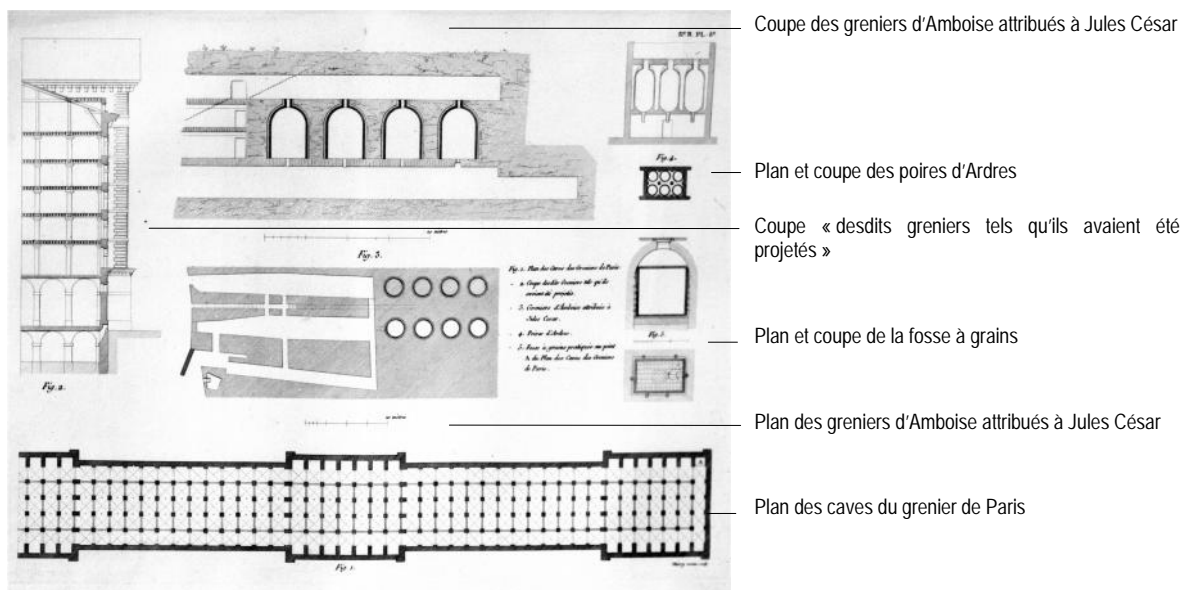
<sup>732</sup> Ibid. Le pelletage quotidien des blés augmentait les contraintes exercées sur les piliers isolés.

<sup>733</sup> Ibid. Si les six étages, initialement prévus, avaient été réalisés, la charge supportée par la structure de l'édifice aurait été très importante. Ce grenier aurait alors été une prouesse technique.

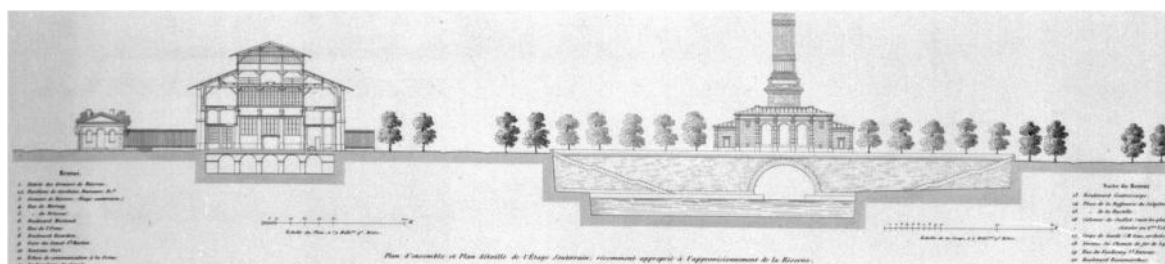
<sup>734</sup> Ibid.

<sup>735</sup> Ibid.

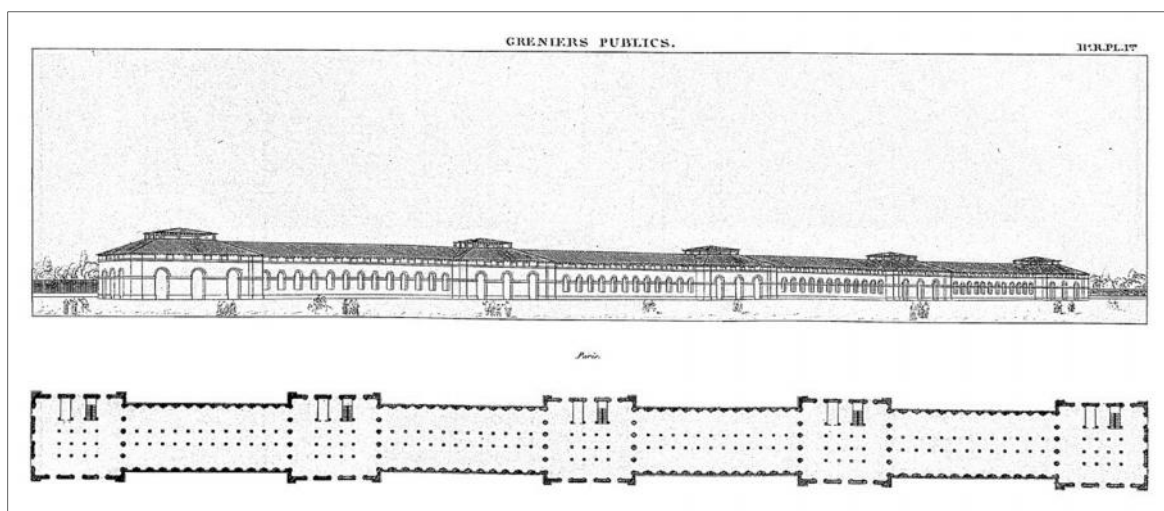




192- Plan et coupe sur le grenier de réserve projeté, 1823-1828.  
 BRUYÈRE L., Études relatives à l'art des constructions, Paris, Bance aîné, 1823-1828, p. 22, Tome 1, Planche 6, B.N.F. Resac V70 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb301713211>).  
 Cliché B.N.F.



193- Coupe transversale sur le grenier de réserve et le bassin de l'Arsenal, vers 1845-1850.  
 GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T., Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1845-1850, Tome 3, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Greniers de Réserve construits par MM. Delannoy et Jay, architectes, 1807-1847, Extrait Planche n° 355 Coupe transversale, B.H.V.P. Fn 1768.  
 Cliché S. Guével.



194- Plan et perspective sur le grenier de réserve du bassin de l'Arsenal, 1823-1828.  
 BRUYÈRE L., Études relatives à l'art des constructions, Paris, Bance aîné, 1823-1828, p. 17, Tome 1, Extrait Planche 1 Greniers Publics, B.N.F. Resac V70 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb301713211>).  
 Cliché B.N.F.

L'organisation de l'établissement ne facilitait pas le travail des ouvriers. L'exiguïté des ouvertures rendait les opérations d'entrées et de sorties des voitures et le passage des piétons difficiles. Les salles pour le mélange des blés et les ateliers de couture des sacs n'avaient pas été prévus dans la disposition primitive de l'édifice : le mélange des blés s'effectuait dans les entresols des pavillons d'avant-corps, espaces peu propices à cet usage<sup>736</sup>.

Louis Bruyère, directeur général des Travaux Publics de 1809 à 1820, émettait diverses critiques sur ce grenier : « Il aurait fallu aménager l'espace sur un meilleur terrain car les fondations du Grenier reposaient sur l'ancien lit de la Seine. Le sol très vaseux [présentait] une résistance inégale, ce qui interdisait de surélever ou d'agrandir le Grenier. En outre, le port n'[était] pas très adapté aux besoins. Entre le sol du quai, des caves et du rez-de-chaussée du Grenier, il [existait] une différence de niveau, néfaste au fonctionnement. Les marchandises [étaient] débarquées sur un quai trop étroit de 5 mètres de large à la gare de l'Arsenal. Elles n'étaient pas immédiatement réceptionnées mais roulées dans un souterrain de 40 mètres de long, sous le boulevard Bourdon, puis élevées à la hauteur de 4 mètres jusqu'au rez-de-chaussée. Ces diverses manipulations étaient une cause de dommages pour les marchandises »<sup>737</sup>.

En définitive, le grenier de réserve était inadapté aux besoins de l'époque et était mal disposé pour permettre les approvisionnements que réclamait la Ville. N'étant pas susceptible de jouer un rôle dans les transactions commerciales<sup>738</sup>, ni de bénéficier d'une amélioration de la circulation interne<sup>739</sup>, cet édifice, comprenant de nombreux défauts, n'a pu prospérer [195]. L'architecte F.-J. Delannoy n'avait ainsi suivi que de loin les exigences du programme.

#### b. Les entrepôts le long du canal Saint-Martin

Après l'ouverture du canal Saint-Martin, très rapidement, dès 1827, des entrepôts ont été construits et des emplacements ont été loués, dans les magasins du bassin des Marais, par la Compagnie du Canal Saint-Martin, à des entrepreneurs divers.

Le long de l'infrastructure, deux charbonnières, l'une située rive gauche, à l'angle de la rue des Récollets et l'autre située rive droite, à l'angle de la rue Saint-Sabin, ont été conservées, même si les limites de leurs terrains avaient été modifiées par le percement du canal Saint-Martin [196-197].

---

<sup>736</sup> Ibid., p. 123.

<sup>737</sup> Ibid.

<sup>738</sup> Ibid. À partir de 1845, le grenier de l'Arsenal étant incommode pour plusieurs raisons, un magasin public plus rationnel, orienté nord-sud, destiné à entreposer et manutentionner les grains et farines, était établi au bassin de La Villette, lieu plus propice par sa proximité avec les voies d'arrivage. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts / c. Les entrepôts du pont de Crimée. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.1 Les nouveaux entrepôts et magasins généraux.

<sup>739</sup> Ibid. La forme du bâtiment, long et étroit, ne permettait pas de diviser l'espace sans gêner la circulation et le nombre de piliers ne pouvait être diminué sans compromettre la solidité de l'édifice : ils étaient un obstacle à une amélioration de la distribution.



195- Vue du grenier de réserve, du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1845.

Anonyme, « Vue à vol d'oiseau du canal Saint-Martin, de la place et du quartier de la Bastille, prise de la rive droit de la Seine », L'illustration, samedi 09 août 1845, p. 576.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 87.

Cliché J.-C. Doerr.



196- Plan de rez-de-chaussée de la charbonnière située à l'angle de la rue des Récollets et du canal Saint-Martin, vers 1830.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier de la Porte Saint-Martin, îlot 7bis, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/12, Extrait.

Cliché A.N.

Rue des Récollets

Charbonnière

Canal Saint-Martin



Canal Saint-Martin

Charbonnière

Rue Saint-Sabin

197- Plan de la charbonnière située à l'angle de la rue Saint-Sabin et du canal Saint-Martin, vers 1830.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 30<sup>ème</sup> quartier Popincourt, îlots 11ter et 12, 1810-1836, échelle 1/800<sup>ème</sup>, A.N. F/31/87/12, Extrait.

Cliché A.N.

En 1806, l'impôt sur le sel ayant été rétabli, l'administration des Douanes avait été chargée de la surveillance des droits perçus sur cette denrée<sup>740</sup>. En 1822, la Ville de Paris décidait donc de construire un entrepôt à sel, sur une partie de l'îlot compris entre la rue Amelot et le boulevard Saint-Antoine (actuel boulevard Beaumarchais), à côté de la maison éclusière n° 7, sur l'emplacement de l'ancien jardin de l'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais [198]. Le 1<sup>er</sup> juillet 1826, il était ouvert.

Sur la place des Marais, entre 1827 et 1832, avant la mise en place de la loi accordant aux villes la liberté de fonder des entrepôts, jusque-là réservée aux ports, différents entrepreneurs se sont succédé, soit une trentaine, louant une à plusieurs travées dans les magasins édifiés par la Compagnie du Canal Saint-Martin ou des emplacements sur la place, pour des durées très variables, de quelques mois à plusieurs années<sup>741</sup> [199-200]. Ces occupants étaient principalement des entrepreneurs de bâtiments et de maçonnerie, des marchands de pierres et de meulières, de bois (dont de charpente), de briques, de tuiles et de tourbes. Leurs entreprises (ou leurs habitations) étaient principalement situées sur la rive droite de la Seine, dans l'actuel X<sup>ème</sup> arrondissement et quelques-unes dans les actuels II<sup>ème</sup>, III<sup>ème</sup> et XI<sup>ème</sup> arrondissements ; seul un maître marinier résidait dans l'actuel VIII<sup>ème</sup> arrondissement. Deux locataires, dont un marchand carrier, résidaient sur la rive gauche du fleuve dans l'actuel VII<sup>ème</sup> arrondissement.

Parallèlement, à la même époque, un débat naissait sur l'établissement de magasins sur les quais du bassin de La Villette<sup>742</sup>.

Ainsi, à la fin des années 1820, des bateaux stationnaient dans les ports du canal Saint-Martin pour charger, décharger et stocker leurs marchandises. Par exemple, en 1826, Viel, agent de commerce, souhaitait faire stationner, dans la gare de l'Arsenal, des bateaux chargés de charbon de bois. Il sollicitait alors la Compagnie du Canal Saint-Martin afin de connaître les conditions auxquelles il devrait consentir. Les prescriptions étaient les suivantes : les bateaux en stationnement ne devaient en rien gêner la navigation et être postés aux emplacements requis par les agents de la Compagnie. Les droits étaient perçus au passage de l'écluse en Seine et les prix de stationnement dans la gare étaient fixés à 1 franc par jour pour les gros bateaux<sup>743</sup>.

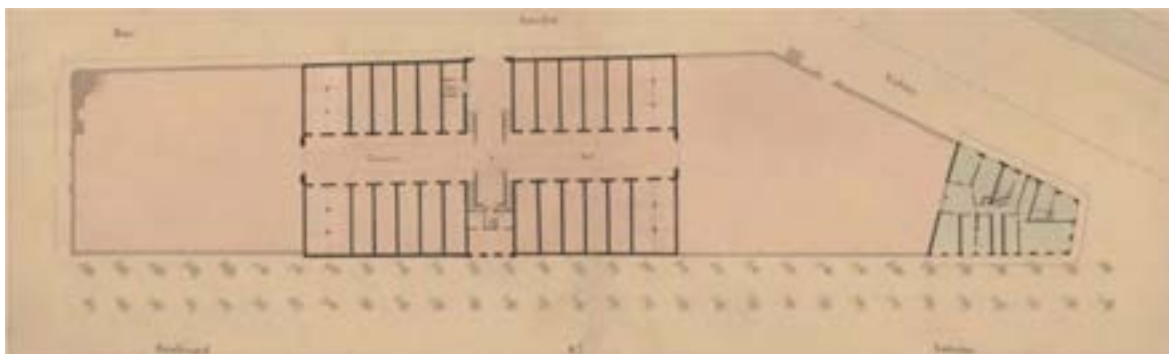
---

<sup>740</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 130.

<sup>741</sup> Compagnie du Canal Saint-Martin, Registre destiné à inscrire les noms des personnes auxquelles la Compagnie accorde en location des parties de terrains sur divers points de la ligne du canal Saint-Martin, 1827-1836, A.S.C.V.P. HI 023 Compagnie du Canal Saint-Martin.

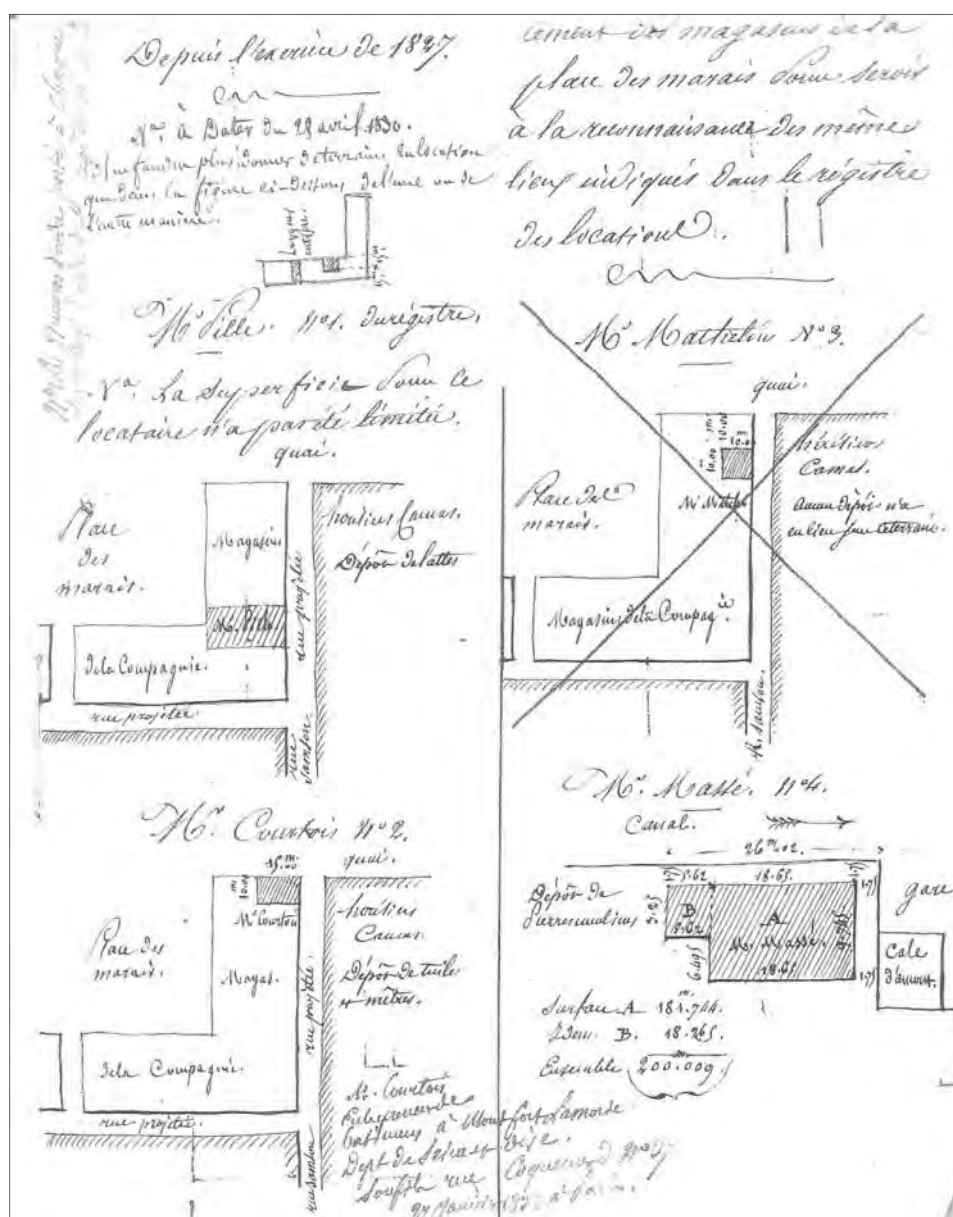
<sup>742</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.2.1. La transformation du bassin de La Villette en port de marchandises : la disparition de la promenade.

<sup>743</sup> Séance du 17 mai 1826 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-F.-H. Destors (Étaient présents MM. Bérard, Coïc, De Villiers, Destors, Hainguerlot, Saint-Didier, Thuret et Vassal), concernant Les prix et mesures pour le stationnement de bateaux à la gare de l'Arsenal, A.S.C.V.P. Délibérations Livre B.



198- Plan de rez-de-chaussée de l'entrepôt à sel situé entre la rue Amelot et le boulevard Saint-Antoine, vers 1830.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 31<sup>ème</sup> quartier Faubourg Saint-Antoine, îlot 15, 1810-1836, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.N. F/31/88/50, Extrait. Cliché A.N.



199- Plans de différents emplacements loués dans les magasins de la place des Marais, 1827.

COMPAGNIE DU CANAL SAINT-MARTIN, Bureau de l'Inspection, Locations de terrains sur la ligne du canal Saint-Martin, 1827-1836, A.S.C.V.P. H1 023 Compagnie du Canal Saint-Martin.

Cliché S. Guével.

N°	Noms	Profession	Domicile	Date du début de la location	Date de fin de la location	Durée	Superficie louée
01	Courtois J.A.	Entrepreneur de bâtiments	22, rue des Deux Portes Saint-Sauveur	10 mai 1827	- octobre 1831 ?	> 4 ans	100 m²
02	Marien F.-T.	Fabricant de tuiles	8, rue basse porte Saint-Denis	10 mai 1827	30 juin 1828	> 1 an	100 m²
03	Pille	Marchand de bois	1, rue Sanson	01 août 1827	01 janvier 1830	> 2 ans	288 m²
04	Massei G.	Marchand de pierres et meuliers	11 rue des Vinaigriers / 13 quai de la Rapée	01 avril 1829	- avril 1831 ?	= 2 ans	200 m²
05	Combe	Entrepreneur de bâtiments	28 (plus 38), rue de la Foie Mercourt	15 mai 1829	- décembre 1829 ?	7 mois	180 m²
06	Virel	Entrepreneur de bâtiments	40, rue Sainonge au Marais	01 juin 1829	30 décembre 1829	6 mois	100 m²
07	Schmidt	-	-	01 juin 1829 ?	31 décembre 1829	6 mois	100 m² à 300 m²
08	Pouin	Marchand carrier	13, rue du Bac ?	01 juin 1829 ?	31 décembre 1829	6 mois	100 m² à 400 m²
09	Vassal	Entrepreneur de bâtiments	2 bis, boulevard Bonne Nouvelle	01 juin 1829 ?	31 décembre 1829	6 mois	100 m² à 500 m²
10	Evg	Marchand de bois de charpente	-	01 juin 1829 ?	09 juillet 1829	1 mois	100 m²
11	Gaucher	Marchand de bois de charpente	-	01 juin 1829 ?	08 juillet 1829	1 mois	100 m²
12	Alexandre	Marchand de bois	14, rue du Faubourg du Temple	10 août 1829	04 septembre 1829	1 mois	1899,35 m²
13	Douchin	Entrepreneur de bâtiments	16, rue Neuve Saint-Laurent	10 novembre 1829	01 février 1830	3 mois	366,29 m²
14	Friemaux	Entrepreneur de bâtiments	5, rue Pont de -	01 avril 1830	01 octobre 1830	6 mois	168,48 m²
15	Souchard	Marchand de meuliers	150, rue de la Madeleine	10 avril 1830	20 octobre 1830 ?	6 mois	218,25 m²
16	Mariotes et Cie	Marchands de briques réfractaires	9, rue de la Foie Mercourt	15 avril 1830	07 juin 1830	2 mois	100 m²
17	Vassal	Entrepreneur de bâtiments	2 bis, boulevard Bonne Nouvelle	19 avril 1830	16 août 1830	4 mois	316,80 m²
18	Pouin / Robert	Marchand carrier	13, rue du Bac	25 avril 1830	- janvier 1832	< 2 ans	211,95 m²
19	Parier	Entrepreneur de bâtiments	34, boulevard Saint-Martin	26 avril 1830	20 mai 1830 ?	1 mois	99,26
20	Leroux	Maître maierier	34, rue du Faubourg Saint-Honoré	01 mai 1830	18 mai 1833	> 3 ans	400 m²
21	Carnisset	Entrepreneur de maçonnerie	10, rue d'Ulm	06 juillet 1830	- octobre 1830	3 mois	106,05 m²
22	Vassal	Marchand de pierres de Tonnerre	28, quai Louis XVIII	19 juillet 1830	-	-	52,80 m²
23	Cassabos	Marchand de tourbes naturelles	05, boulevard Bonne Nouvelle	01 décembre 1830	31 mars 1831	4 mois	52,80 m²
24	Alexandre	Marchand de bois	14, rue du Faubourg du Temple	01 décembre 1830	01 avril 1834	> 3 ans	1033,81 m²
25	Bruand N.-G.	Marchand de tuiles et de briques	17, rue des Vinaigriers	01 février 1831	01 janvier 1832	11 mois	379,87 m²
26	Alexandre	Marchand de bois	14, rue du Faubourg du Temple	01 avril 1831	01 avril 1834	= 3 ans	1248,49 m²
27	Deyries L.	-	15, rue des Marais du Temple	15 mai 1831	-	-	2 cahiers
28	Lafosse	Apprenteur	19 bis, rue des Vinaigriers	15 mai 1831	-	-	31,50 m²
29	Thiers	Entrepreneur de bâtiments	04, rue Papillon	07 août 1831	01 novembre 1831	3 mois	214,25 m²
30	Bougon	-	111, rue de Sevres	01 novembre 1831	31 décembre 1831	2 mois	212 m²
31	Devaloge	Marchand de bois	31, barrière de la Gare	01 mai 1832	-	-	1329,67 m²
32	Messé G.	Marchand de pierres et meuliers	11 rue des Vinaigriers / 13 quai de la Rapée	15 mai 1832	- 1833	-	1 cable
33	Pille	Marchand de bois	1, rue Sanson	01 août 1832	01 octobre 1833	2 mois	69,30 m²
34	Pouin (cf. 18)	Marchand carrier	13, rue du Bac	23 mars 1833	-	-	211,95 m²
35	Merbel	Marchand de tourbes	-	27 février 1834	31 décembre 1834	10 mois	Sur l'eau

200- Tableau récapitulatif des entreprises ayant loué des emplacements dans les magasins de la place des Marais, 1827-1834.

D'après les documents suivants : COMPAGNIE DU CANAL SAINT-MARTIN, Bureau de l'Inspection, Locations de terrains sur la ligne du canal Saint-Martin, 1827-1836, A.S.C.V.P. HI 023 Compagnie du Canal Saint-Martin ; COMPAGNIE DU CANAL SAINT-MARTIN, Registre destiné à inscrire les noms des personnes auxquelles la Compagnie accorde en location des parties de terrains sur divers points de la ligne du canal Saint-Martin, 1827-1836, A.S.C.V.P. HI 023 Compagnie du Canal Saint-Martin. Document S. Guével.

\*\*\*

Les canaux, en général, étaient investis d'une poésie, celle de la tension entre nature et artifice. En effet, l'objet canal était et est paradoxal : système de circulation artificiel supportant un élément naturel, l'eau, fonctionnant comme une machine et imitant la nature<sup>744</sup>.

Les canaux parisiens étaient érigés en monument, en tant que ligne d'eau, mais aussi en tant que succession d'ouvrages d'art. Cette esthétique, voulue explicitement par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui étaient dotés d'une culture architecturale et paysagère depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle, était fondée sur une unité de conception, une hiérarchie et une codification des différents éléments les composant, de l'échelle territoriale à l'échelle architecturale. Chaque élément remarquable des canaux, ponctuel ou répétitif, a été pensé à l'échelle de l'ensemble de l'infrastructure, comme le point de partage (grande composition urbaine à La Villette), l'embouchure en Seine, les ports (celui des Marais), le traitement des ponts et des plantations en fonction de leurs situations, ou encore les maisons éclusières et pontonnières : « La monumentalité, comme signe des lieux, [participait] à donner à chacun des points du canal la globalité de sa dimension territoriale »<sup>745</sup>. Par la maîtrise des échelles, les canaux parisiens assumaient donc leurs dimensions, constituant un nouveau paysage, embellissant le territoire.

La réalisation des canaux parisiens a marqué le territoire par les transformations qu'elle a induites sur sa structure. Coupure dans le réseau viaire et saignée dans le parcellaire, la voie d'eau a créé, de fait, des formes urbaines particulières, marquant le territoire par sa propre présence et créant un paysage nouveau. De plus, l'arrivée des canaux s'était accompagnée de la création de nouveaux aménagements, rattachant l'infrastructure à la ville existante, même si ces derniers ont été finalement moins ambitieux que les projets dessinés<sup>746</sup>. Il s'agissait principalement du percement, de part et d'autre de la cuvette, à Paris et à La Villette, de deux voies carrossables, qui allaient engendrer, au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, une urbanisation et une façade sur l'infrastructure, de quelques voies et de la place des Marais. Cette dernière, dans la géométrie du canal Saint-Martin, était « autant l'expression d'une soumission de la ville au territoire que la réponse technique à un besoin »<sup>747</sup>.

---

<sup>744</sup> PINON Pierre, *Canaux, Rivières des hommes*, op. cit., p. 129.

<sup>745</sup> Ibidem, p. 120.

<sup>746</sup> Voir, comme exemple, le projet pour le tracé du canal Saint-Martin, proposé par P.-S. Girard, en 1808. Voir la première partie *L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)*, chapitre 1.2.1.3. Les différents projets d'implantation pour le canal Saint-Martin : un débat quant à son tracé / b. Le projet de 1808. À l'époque, les ingénieurs des Ponts et Chaussées pensaient qu'il existait une liaison obligée entre ville et territoire, qui devait s'exprimer par la percée de voies, le dessin de places, constituant des fragments de ville spécifiquement dessinés autour des canaux. Voir DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 4.

<sup>747</sup> Ibidem.

Ainsi le canal de la Seine à la Seine, avec ces vingt et une écluses (neuf à Paris et douze vers Saint-Denis) offraient un abri et des eaux tranquilles, permettant de garer, en toutes saisons, plus de 1 500 bateaux de différentes dimensions<sup>748</sup>. Il améliorait, de façon importante, les échanges de marchandises entre l'Est et l'Ouest parisien. En 1830, le mouvement de ces dernières a été de 552 000 tonneaux sur les trois canaux. Sur 1500 bateaux arrivés sur la Basse Seine, transportant 300 000 tonneaux, 1 000 bateaux transportant 200 000 tonneaux étaient entrés sur le canal Saint-Denis<sup>749</sup>.

---

<sup>748</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 5. De plus, les droits de navigation étaient moins élevés que sur la Seine.

<sup>749</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris. Observations sur un nouvel écrit publié dans l'intérêt de Tivoli, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, pp. 44-46, A.P. VO3 767.



Les canaux s'étaient inscrits dans le territoire parisien par la réalisation d'une infrastructure spécifique, canal d'alimentation en eau potable pour la capitale et canal navigable pour le transport de marchandises. Ils avaient été concédés, par la ville, à des sociétés privées, qui en avaient la jouissance et l'exploitation : en 1818, à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ; en 1821, à la Compagnie du Canal Saint-Martin.

Du point de vue morphologique, même si leurs percements avaient généré une saignée dans les tissus existants, ils étaient un embellissement pour le territoire, créant un paysage nouveau, des espaces publics, mais aussi des architectures liées à leurs fonctionnements.

Du point de vue des usages, outre l'adduction d'eau en potable pour la capitale, ils avaient engendré, au bassin de La Villette, une promenade dédiée aux divertissements ; au canal Saint-Martin, deux ports, dont celui de la place des Marais, réservée à l'entreposage des marchandises. Il y avait donc une dichotomie, dans les usages, entre le canal de l'Ourcq, situé en dehors de Paris, et le canal Saint-Martin, situé dans Paris:

Enfin, du point de vue des représentations, les acteurs de leur réalisation voyaient dans cette infrastructure, un nouvel équipement à l'échelle du grand territoire, devant favoriser, notamment, le développement commercial de la capitale, malgré des plaintes formulées par des riverains lors de sa construction.

Entre le décret du 29 floréal an X (19 mai 1802), portant création des trois canaux parisiens, il a fallu presque trente-sept ans pour que les travaux de réalisation soient définitivement reçus, soit en 1839.

En 1828, Émile Vuignier, nommé inspecteur général des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>750</sup>, écrivait : « Toute discussion sur les avantages de ces canaux [était] désormais inutile ; l'expérience confirmera de plus en plus ce que l'on [avait] dit en leur faveur ; car déjà elle ne [laissait] plus de doute sur leur utilité, malgré les chômages trop longs et trop fréquents qui [résultaient] uniquement de ce que le canal de l'Ourcq ne [fournissait] pas encore, en toutes saisons, l'eau nécessaire à la navigation. Cet état de choses ne [pouvait] pas durer, puisque le canal de l'Ourcq [était] achevé, que toutes les difficultés administratives [étaient] enfin levées et que les travaux restant à terminer afin de rendre ce canal étanche [étaient] trop peu importants pour que l'on n'ait pas la certitude de voir bientôt un succès complet couronner également les trois entreprises »<sup>751</sup>.

---

<sup>750</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, op. cit., p. 112.

<sup>751</sup> DE VILLIERS R.-É., op. cit., p. 6.

## DEUXIÈME PARTIE

### L'ADAPTATION DE LA VILLE AUX CANAUX PARISIENS (1833-1860)



Afin de comprendre, dans une deuxième partie, comment la ville s'était adaptée aux canaux parisiens, il convient d'appréhender, dans un premier temps, la réalisation d'entrepôts le long de ces infrastructures. Pourquoi des entrepôts ont-ils été construits ? De quels types étaient-ils ? Où se trouvaient-ils ? Y-avait-il une distinction entre ceux établis à Paris et ceux réalisés à La Villette ? Quelles transformations ont-ils engendré ? Quelle place ont-ils tenue dans le développement industriel et commercial de la capitale ? Dans un second temps, il convient d'analyser la transformation de la trame agraire en trame urbaine. Comment la ville s'était-elle retournée sur les canaux ? Comment le territoire s'urbanisait-il ? De manière sous-jacente, quelles formes urbaines se façonnaient le long des voies d'eau ? Quelles activités et usages s'y développaient ? Quels étaient les acteurs de ces transformations et leurs relations entre eux ? Enfin, quels types de représentations peut-on élaborer pour comprendre cette adaptation du territoire à l'infrastructure et de ces voies d'eau à la ville ?

Par rapport à ces questions, nous tenterons de démontrer que la ville s'est adaptée aux canaux parisiens en établissant des entrepôts le long de la voie d'eau, entraînant un développement industriel et commercial. Elle s'est tournée vers l'infrastructure, provoquant la transformation d'un territoire, en partie rural, à un territoire urbain.



## 1. LA PLACE FONDAMENTALE DES ENTREPÔTS LE LONG DES CANAUX UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Afin de comprendre pourquoi des entrepôts s'étaient construits le long des canaux parisiens, il convient, dans un premier temps, d'appréhender les raisons de leurs réalisations. Pourquoi le choix d'établir des entrepôts d'utilité publique s'était-il porté sur le canal Saint-Martin, au bassin des Marais, faisant disparaître la place du même nom, et non au bassin de La Villette ? Quels étaient-ils et quels étaient les acteurs de leurs réalisations ? Dans un second temps, il convient de comprendre la transformation du bassin de La Villette en port de marchandises, faisant disparaître la promenade. Quels étaient les acteurs de cette décision ? Quelles furent les réactions de la part de la commune face à ce changement ? Quels types de magasins et d'entrepôts ont été réalisés par rapport à ceux du canal Saint-Martin ?

### 1.1. LA CONSTRUCTION D'ENTREPÔTS D'UTILITÉ PUBLIQUE LE LONG DU CANAL SAINT-MARTIN : LA DISPARITION DE LA PLACE DES MARAIS

#### 1.1.1. L'ENTREPÔT RÉEL DE PARIS

##### 1.1.1.1. Un choix difficile pour l'emplacement de l'entrepôt réel de Paris

###### a. Le mode d'adjudication pour la construction de l'entrepôt réel<sup>1</sup>

Dans les années 1830, l'activité économique étant florissante, une loi<sup>2</sup> a accordé aux villes la liberté de fonder des entrepôts. Cette loi, votée dans l'intérêt de la capitale le 27 février 1832, permettait d'apporter, à la population et au commerce, les avantages d'un entrepôt réel<sup>3</sup> des douanes et de devenir une « ville

---

<sup>1</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, 52 p., A.P. VO3 767.

<sup>2</sup> Ibidem. Le projet de loi a été présenté à la Chambre des Députés par le Ministre du Commerce le 11 novembre 1831.

<sup>3</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 132. Il existait les entrepôts réels et fictifs. L'entrepôt réel était un magasin public spécialisé, voué aux dépôts de marchandises qui devaient être soit réexportées, soit réexpédiées. L'adjectif réel se rapporte à « re », la chose en latin et aux « droits réels » (droits directs ou accessoires sur une chose). Il s'agissait alors de lieu de stockage pour marchandises conservées en garantie : gages, nantissements, warrants... Il était fermé avec deux clés ; la première était destinée au préposé de l'administration des Douanes, la deuxième à un délégué de la Chambre de Commerce. Pour l'entrepôt fictif, les marchandises séjournaient dans des magasins particuliers. Les préposés de l'octroi effectuaient les vérifications à domicile. Il est intéressant de faire remarquer que l'entrepôt fictif n'était pas accordé à la Ville de Paris.

d'entrepôts ». Effectivement, son but essentiel n'était « ni de fertiliser les spéculations de terrains, ni d'achalander les quartiers neufs »<sup>4</sup>, mais de favoriser le commerce des marchandises sujettes aux droits de douane.

Cette loi mettait la dépense de création de ces établissements à la charge des villes. Ces dernières pouvaient pourvoir de leurs propres deniers, en trouvant une indemnité de leurs frais dans la jouissance des droits de magasinage. Moyennant une concession temporaire de leurs droits, elles pouvaient aussi s'adresser à des investisseurs, qui feraient la dépense pour leur compte. Mais si elles jugeaient de ne faire ni la dépense elles-mêmes, ni de la faire faire, le commerce, soit un groupement d'actionnaires constitué en société anonyme, pouvait alors se charger de remplir les obligations.

Paris a demandé une soumission pour la construction de l'entrepôt. La compagnie soumissionnaire devait alors se charger de l'acquisition du terrain et des constructions. Elle devait se rembourser au moyen de la concession qui lui serait faite des droits de magasinage, pour en jouir pendant un temps déterminé, à l'expiration duquel le terrain et les constructions deviendraient la propriété de la Ville. Le troisième paragraphe de l'article de la loi disposait : « [les villes] pourront faire concession temporaire de ses droits [droits de magasinage] avec concurrence et publicité, à des adjudicataires qui se chargeront de la dépense du local, de la construction et de l'entretien des bâtiments, ainsi que de toutes les autres charges de l'Entrepôt »<sup>5</sup>.

#### b. Les conditions requises pour l'implantation de l'entrepôt réel

L'entrepôt désignait à l'époque « le lieu où [étaient déposées] provisoirement les marchandises pour lesquelles on n'[avait] pas encore acquitté les droits de douane ou d'octroi. [On] avait le droit de vendre les marchandises ou de les garder en attendant qu'elles soient redistribuées par les courtiers parisiens. Son existence [permettait] aux commerçants de réexporter leurs marchandises en payant les taxes au fur et à mesure des besoins de la vente, sans immobiliser un gros capital »<sup>6</sup>. L'entrepôt était ouvert à toutes les marchandises qui étaient à la fois admissibles pour la consommation et pour le transit. Il pouvait donc recevoir, indépendamment des denrées coloniales, tous les objets non prohibés que la loi admettait à transiter.

L'établissement d'un entrepôt réel à Paris étant une innovation, « il faudrait pouvoir en apprécier spéculativement les effets pour se former une idée juste de son importance et de l'étendue à donner à sa constitution matérielle »<sup>7</sup>. Le choix de son implantation était d'une importance cruciale : « [...] si l'emplacement est mal choisi, et s'il ne satisfait pas complètement aux besoins du commerce des denrées coloniales, cet entrepôt se trouvera dès sa naissance frappé de stérilité ; et cette importante création, sur laquelle on fonde de justes espérances de prospérité, ne sera pour Paris qu'une vaine déception, un

---

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Ibid., p. 126.

<sup>7</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, op. cit., p. 6.



mécompte désastreux pour les intérêts privés qui se livreraient témérement aux chances de cette entreprise »<sup>8</sup>. Ainsi, dans un exposé sur les motifs de la loi présentée à la Chambre des Pairs, le Ministre du Commerce écrivait que Paris, étant un foyer d'affaires, un centre de consommation, un atelier d'industrie, « c'était dans ce foyer, dans ce centre, dans cet atelier, que le vœu de la loi plaçait l'entrepôt, et non hors des murs de Paris et dans quelque commune qui s'enrichirait et s'agrandirait aux dépens de la capitale »<sup>9</sup>.

L'Administration de la Ville de Paris, ayant la responsabilité de choisir l'emplacement, a alors établi un cahier des charges, regroupant les conditions nécessaires à l'établissement de cet entrepôt.

« 1- Un terrain assez vaste pour recevoir un établissement d'une dimension convenable à sa destination, et autour duquel puisse demeurer disponible, pendant un temps indéfini, un espace suffisant pour accroître à l'avenir l'étendue de l'Entrepôt, à mesure du développement que peut prendre le commerce en général, sous l'influence des nouvelles lois<sup>10</sup>.

2- Proximité du plus grand nombre possible de voies d'arrivage et d'expédition, soit par eau, soit par terre. On entend par voies d'expédition, celles de transit et de réexportation<sup>11</sup>.

3- Proximité des établissements commerciaux publics et particuliers<sup>12</sup>. Les établissements publics commerciaux sont la Douane, la Bourse et la Banque, et la Poste. Les établissements particuliers sont les fabriques qui consomment immédiatement, les magasins de gros et demi-gros, intermédiaires de la consommation, les maisons de commission et de roulage, les maisons de commerce en rapport avec les fabricants et les expéditeurs, les ateliers pour l'encaissement et l'emballage, les asiles où les rouliers trouvent leur habitation passagère, leur nourriture et celle de leurs chevaux et les lieux où ils peuvent prendre des chargements de retour.

4- Isolement pour la sûreté et la surveillance ; situation élevée, aérée, favorable à la conservation des denrées, telles que les sucres, les sels et autres marchandises qui se détériorent dans une atmosphère humide.

5- Économie dans les frais d'arrivage, dans ceux de manutention et dans ceux de distribution, soit pour le transit et la réexportation, soit pour la mise en circulation et en consommation dans la capitale. Économie de temps et de mouvement résultant, pour les maisons de commerce, de commission, de roulage, etc., de la facilité et de la promptitude de leurs rapports, soit entre elles, soit avec les établissements publics avec lesquels leurs relations sont journalières.

---

<sup>8</sup> Anonyme, Entrepôt réel de Paris, Observations sur le choix d'une localité convenable à cet établissement, Paris, Impr. Everat, 19 p., A.P. VO3 767.

<sup>9</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, op. cit., p. 7.

<sup>10</sup> Anonyme, Entrepôt réel de Paris, Observations sur le choix d'une localité convenable à cet établissement, op. cit., p. 10. Il devait donc être placé sur des terrains nus ou peu construits, dont l'acquisition était facile et sur lesquels, avec le temps, le commerce pouvait venir se grouper et former, dans le voisinage, des comptoirs et des établissements particuliers. Seule la Ville de Paris pouvait laisser, autour de cet entrepôt, de vastes terrains sans emplois.

<sup>11</sup> Ibidem. L'entrepôt devait être placé sur les bords d'une ligne de navigation, communiquant de la Haute à la Basse Seine. Il devait être placé en amont de la Seine, dans Paris, et dans un quartier où les voies publiques présentaient une circulation facile.

<sup>12</sup> Ibid. « L'entrepôt devait être autant que possible sur le point de Paris le plus rapproché du centre du commerce des denrées coloniales ».

6- Localité telle qu'elle n'opère aucun changement dans la distribution actuelle de la population de Paris, dans ses habitudes commerciales, qui ne se modifient qu'avec le temps, et qui ne pourraient être brusquement changées qu'au détriment des intérêts et au prix du déplacement et de l'absorption des capitaux »<sup>13</sup>.

L'entrepôt devant être établi le plus tôt possible, afin de procurer au commerce et aux consommateurs les avantages de cette grande amélioration<sup>14</sup>, l'Administration ne devait pas être influencée par les intérêts privés : « [...] On doit s'attendre que tous les faiseurs de projets, tous les courtiers d'entreprises d'utilité publique et tous les marchands de terrains à vendre vont faire pleuvoir un déluge de propositions et de plans, accompagnés des meilleures raisons du monde »<sup>15</sup>. Effectivement, de nombreuses compagnies privées spéculatrices, des commerçants, des industriels et des politiques ont présenté de nombreux projets d'emplacements et de bâtiments. Essayant tous de répondre aux diverses conditions du programme, ils ont évalué le profit qu'ils pouvaient tirer de la perception des taxes et loyers prélevés sur ce futur entrepôt de stockage. Quatorze compagnies se sont alors présentées pour offrir la localisation la plus commode, la plus vaste et la plus appropriée à sa destination et sept pétitionnaires ont proposé, pour l'implantation de cet établissement, les terrains suivants : Grenelle (île des Cygnes), François I<sup>er</sup> et Gros Caillou, Tivoli (entre le parc Monceau et la place de l'Europe), Saint-Lazare, La Villette, Place des Marais, Bassin de l'Arsenal. Et, « on [a assisté] à une guerre virulente, par mémoires et tracts interposés, chacun vantant les mérites de son emplacement aux dépens des autres »<sup>16</sup>.

Une commission, composée de commerçants notables et de conseillers municipaux, a ensuite été nommée afin de comparer les différents sites proposés, d'évaluer ceux qui répondaient aux conditions du programme et de statuer sur le choix de l'emplacement le plus convenable à l'établissement l'entrepôt réel.

Ainsi, l'établissement de l'entrepôt réel de Paris a eu une histoire lente, plusieurs localités vantant chacune ses atouts pour accueillir un tel établissement sur son territoire.

### c. Un mémoire contre l'établissement de l'entrepôt réel le long des canaux<sup>17</sup>

Il semble intéressant de citer un mémoire démontrant que l'implantation de l'entrepôt réel le long des canaux n'était pas la meilleure solution.

Par exemple, les fondateurs du nouveau quartier Poissonnière, les acquéreurs de terrains, les constructeurs et propriétaires de maisons des Clos Saint-Lazare et Saint-Charles adressaient un mémoire,

---

<sup>13</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, op. cit., p. 8.

<sup>14</sup> Anonyme, Entrepôt réel de Paris, Observations sur le choix d'une localité convenable à cet établissement, op. cit., p. 11.

<sup>15</sup> Ibidem.

<sup>16</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 126. Les archives regorgent de nombreux mémoires vantant les mérites de chaque emplacement pour l'établissement de l'entrepôt. Voir à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris les cotes : 941675 : FERRIER François, De l'entrepôt de Paris (second mémoire), Lille, Danel, Paris, Pélicien et Chatet, 1828, 41 p. 129684 : Anonyme, Observations présentées dans l'intérêt du commerce et de la Ville de Paris sur les divers emplacements proposés pour l'entrepôt, Paris, Impr. Fain, 1832, 16 p. 70323 : FEUGERE Édouard, Les entrepôts à domicile et les entrepôts réels à Paris, Paris, Impr. Berger Levrault, 1905, 78 p. Voir aux Archives de Paris la cote VM 24 Entrepôts.

<sup>17</sup> Voir l'annexe 1 concernant Le souhait d'établir l'entrepôt réel au Clos Saint-Lazare.

aux membres de la Commission de l'Entrepôt, vantant les mérites de leur terrain<sup>18</sup>. Ces derniers comparaient leur site à ceux de La Villette, de la place des Marais et du Grenier de réserves, démontrant que ces derniers ne répondaient pas aux conditions nécessaires.

Ils écrivaient qu'à La Villette deux emplacements pour l'entrepôt étaient retenus. Le premier pouvait se situer à l'ouest, derrière les maisons de cette commune. Le second était censé être placé au-delà du bassin, dans le triangle dont un des côtés était formé par la route de Pantin. Mais ces deux emplacements ne remplissaient pas les conditions ; ils étaient tous les deux hors de Paris et donc exclus, puisque l'entrepôt devait se situer intra muros. Cependant, les auteurs émettaient l'hypothèse que cette difficulté pouvait être levée en plaçant la commune de La Villette à l'intérieur de la capitale<sup>19</sup>. Le bassin et les terrains, qui l'avoisinaient jusqu'à la route de Pantin, seraient alors dans Paris et passeraient sous le régime de l'octroi, même si l'entrepôt s'établissait à l'ouest ou à l'est du canal. Mais, « si on prenait une partie du bassin de La Villette pour servir de bassin à flot à l'entrepôt, on réduirait, par une limite peu sûre, dont la douane pourra bien ne pas s'accommoder, l'espace réservé au commerce, tandis qu'on doit prévoir que l'espace tout entier, sera peut être un jour insuffisant. Il n'y aurait pour l'étendre à l'avenir que les terrains dont on voudrait disposer en ce moment. Si l'on considère d'ailleurs que le quai de l'ouest, resserré par les maisons de La Villette, est déjà encombré, et que le quai de l'est a, seul à sa proximité, des terrains libres pour le service à venir du port, on en conclura qu'on doit se garder de rien changer aux dispositions existantes. Il fallait ainsi laisser au bassin de La Villette ses conditions actuelles, sa situation en dehors des limites de l'octroi, que demande la liberté du commerce, avec les espaces qui l'avoisinent et dont le commerce peut réclamer l'usage. Il fallait chercher ailleurs les avantages que ne pouvait offrir une localité qui, éloignée des établissements commerciaux, publics et particuliers, déplacerait la population et contrarierait toutes les habitudes »<sup>20</sup>.

À propos de la place des Marais, les auteurs de ce même mémoire démontraient que cet emplacement ne remplissait guère les six conditions nécessaires à l'établissement d'un tel entrepôt.

Par rapport à la première condition, ils écrivaient que la place des Marais n'était pas assez vaste pour recevoir un établissement d'une dimension convenable et ne pouvait s'agrandir au fur et à mesure du développement du commerce. « Si l'entrepôt devait être posé sur cette superficie, comme il doit être isolé et distant d'au moins 30 mètres de toutes autres habitations, [...] il faudrait extraire de cette superficie celle de ces 30 mètres sur tout son pourtour, le côté du canal excepté ; ce qui produirait une réduction de 9 960

---

<sup>18</sup> Anonyme, *Mémoire sur l'Entrepôt de Paris*, op. cit., pp. 9-10.

<sup>19</sup> Ibidem. « Il faudrait prolonger le boulevard extérieur actuel par un autre boulevard extérieur, pour isoler les nouvelles murailles, ne point interrompre la circulation autour de Paris, et, à cet effet, communiquer avec les boulevards qui débouchent sur la barrière du Faubourg Saint-Martin et sur celle de Pantin ».

<sup>20</sup> Ibid., p. 10.

mètres carrés ; de sorte que l'emplacement que pourrait occuper l'entrepôt ne serait plus que de 6 410 mètres carrés. Après une telle réduction il ne reste plus de place pour l'entrepôt sur la place des Marais »<sup>21</sup>.

D'après eux, sous le rapport de proximité du nombre de voies d'arrivage et d'expédition, la place des Marais avait un désavantage. Effectivement, ils pensaient que ses communications, avec les routes du Nord et de l'Est, étaient éloignées et difficiles et que ses abords, étaient embarrassés par des ponts, par le peu de largeur des quais qui, suffisants pour les transports ordinaires, pourraient être, comme le canal, encombrés par le service de l'Entrepôt. De plus, ils écrivaient que la place des Marais ne communiquait avec l'intérieur de Paris que par des rues secondaires : la rue de la Grange aux Belles, qui était le prolongement de la rue de Lancry, n'avait que 30 pieds de largeur ; tout comme la rue Neuve Samson (actuelle rue Léon Jouhaux) qui aboutissait sur la rue des Marais (actuelle rue Albert Thomas). En outre, étant entourée des trois côtés par des habitations particulières, elle n'avait point de communications immédiates avec l'extérieur de la capitale. « On ne saurait alors concevoir le mouvement de l'entrepôt, au moyen d'issues si étroites et si rares, constamment encombrées par les voitures arrivant, stationnant ou partant »<sup>22</sup>.

D'après les défenseurs du Clos Saint-Lazare, la place des Marais ne satisfaisait pas non plus à la troisième condition. Elle était plus éloignée, qu'aucune autre localité, des établissements publics, tels que la Douane ou la Bourse et ne remplissait que secondairement, la condition de proximité avec les établissements particuliers. Effectivement, en partageant le quartier commercial par la rue Saint-Martin, ils ont trouvé, à l'Est, un nombre plus que double de droguistes en gros, un nombre à peu près égal de commissionnaires et d'épiciers en gros et demi-gros<sup>23</sup>. En revanche, à l'Ouest, les commissionnaires de roulage, les fabricants d'étoffes, les imprimeurs sur tissus, les marchands de coton, de laine en gros, de fer et les filateurs y étaient dans des proportions doubles, voir quadruples<sup>24</sup>.

Ils expliquaient ensuite que la place des Marais ne remplissait pas la quatrième condition. Se trouvant dans une partie basse et peu aérée de la ville, l'atmosphère était humide, ne favorisant point la conservation des marchandises.

Pour ce qui concernait la cinquième condition, ils écrivaient que si la distance, de la place des Marais au centre du faubourg Saint-Antoine, était moindre d'un tiers et à la rue des Lombards, d'un quart, toutes les

---

<sup>21</sup> Ibid. « On a vu des communes, employer à d'aussi grands sacrifices, les revenus qu'elles perçoivent sur leurs contribuables, sans autre fruit que l'embellissement et l'ornement des villes ; mais on n'en a peut-être jamais vu consacrer de telles dépenses à des conceptions d'une utilité douteuse, ou à une fantaisie sans but. C'est cependant ce qu'on aurait à reprocher à l'Administration municipale, si elle défaisait aujourd'hui ce qu'elle a fait hier ; si elle supprimait un port qu'elle a jugé nécessaire pour le service d'un quartier dont il est devenu la propriété, et si elle retirait à la voie publique l'espace qu'elle lui a donné ! Elle ne serait à l'abri d'un juste blâme que dans le cas où la place des Marais se trouverait l'emplacement unique, et où aucune autre localité ne pourrait réunir au même degré les conditions indispensables d'un établissement dont la capitale et le commerce s'attendent à tirer un si grand avantage ».

<sup>22</sup> Ibid., p. 11.

<sup>23</sup> Ibid., p. 12. À l'Est de la rue Saint-Martin, les filatures de coton, qui avaient besoin des vastes emplacements que leur offraient le faubourg Saint-Antoine et le Marais, y étaient plus nombreuses de deux cinquièmes.

<sup>24</sup> Ibid. À l'Ouest de la rue Saint-Martin, les négociants étaient présents dans une proportion de cinq septièmes, les courtiers de commerce dans une proportion de sept douzièmes et les maisons des banquiers en presque totalité.

autres distances (soit des établissements publics, soit des établissements particuliers) étaient moins grandes à partir du Clos Saint-Lazare<sup>25</sup>.

Pour terminer, ils examinaient la sixième condition, à savoir que l'emplacement de l'entrepôt ne devait en rien opérer un changement dans la distribution de la population et dans ses habitudes commerciales. Ils écrivaient que les environs de la place des Marais ne possédaient pas d'artisans qui consacraient leurs services au commerce et qu'à sa proximité, il n'y avait point de terrains libres, qu'il fallait offrir aux habitudes qui naîtraient de l'institution nouvelle. Ainsi, d'après leurs écrits, les négociants ne pouvaient se déplacer pour établir leurs commerces sur des terrains de peu d'étendue, placés sous le vent de la voirie de Montfaucon et de l'hôpital Saint-Louis, et éloignés du mouvement central des affaires.

Pour ce qui concernait l'espace du Grenier de réserves au bassin l'Arsenal, ils pensaient qu'il était totalement à exclure, car il présentait des terrains trop restreints. La construction d'un bassin à flot était en effet difficile et ne pouvait faciliter le débarquement des marchandises, puisque le niveau de ce dernier était à plus de 20 pieds du boulevard Bourdon. Les denrées ne pourraient alors être tirées des bateaux qu'avec « une perte de temps, d'efforts et de main d'œuvre »<sup>26</sup>. De plus, ils expliquaient que l'Administration ne consentait pas à se priver d'un tel établissement, qui appartenait à l'État et sur lequel la Ville de Paris n'avait aucun droit<sup>27</sup>.

#### d. Des mémoires en faveur de l'établissement de l'entrepôt réel à La Villette

À la même époque, la question de l'établissement de l'entrepôt réel de Paris donnait la préférence à la commune de La Villette. Même si, chez certains, le changement de vocation de la commune suscitait des craintes et des réserves, d'autres le soutenaient et le favorisaient : « Il semblerait qu'on méconnaît la haute importance de cette entreprise exécutée à si grands frais, dont l'objet n'a pas été seulement d'éviter à la navigation descendante ou ascendante de la Seine un détour de cinq lieues et le passage des ponts dans l'intérieur de la ville, mais d'atteindre un but plus vaste. Il est le point central, le lien de toutes les navigations exécutées ou à exécuter, qui rayonnent sur Paris. Le bassin de La Villette, dont les dimensions ont été mises en rapport avec sa destination, et qui peut s'étendre à mesure qu'elle l'exigera, est leur port ; il est celui de la capitale. Les bateaux venant du nord et de l'est, de la haute ou de la basse Seine, y feront échelles, s'il n'est qu'un point de stationnement et de passage ; s'il est leur but, ils y trouveront le placement de leurs cargaisons ou leurs chargements de retour : comme point de départ ou d'expédition, toutes les voies de navigation s'ouvrent devant lui. Pour une Administration qui se conforme aux besoins du jour, avec les yeux ouverts sur

---

<sup>25</sup> Ibid. De plus, d'après eux, la condition de l'économie n'existait que pour les arrivages par la Haute Seine, qui n'entraient dans le mouvement du commerce de Paris « que pour une proportion tellement inférieure à ceux de la basse Seine et à ceux qui viendraient un jour du canal de l'Ourcq ».

<sup>26</sup> Ibid., p. 13.

<sup>27</sup> Ibid. Si la Ville de Paris souhaitait établir l'entrepôt réel dans le Grenier de réserves, elle devait obtenir de l'État la concession. Elle en avait déjà fait la demande, qui avait toujours été repoussée. La dernière décision négative datait du 1<sup>er</sup> juillet 1828.

ceux de l'avenir, l'Entrepôt qui contribuera éminemment à ce grand mouvement commercial, doit être le plus possible à proximité du port de Paris »<sup>28</sup>.

C'était l'occasion pour la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis d'imposer alors son projet dans le cadre parisien et non plus à la seule échelle de La Villette. Toujours en butte à l'hostilité des riverains, elle présentait son projet d'aménagement des quais et du plan d'eau, comme d'utilité générale pour la Ville de Paris, permettant de réaliser l'Entrepôt de Paris, au point de convergence d'axes marchands de la région. La Compagnie plaidait donc, devant le Ministère de l'Intérieur, en faveur de La Villette : « Point culminant qui [touchait] Paris et la [dominait] ; à proximité de tous les quartiers commerçants et de fabrication avec lesquels elle [communiquait] par de belles et larges rues en pentes douces ; la Villette qui [voyait] déjà affluer dans son bassin la moitié de la navigation de la Basse Seine ; la Villette qui se [trouvait] liée à toutes les voies de terre et d'eau [...] la Villette en un mot, ne [semblait]-elle pas par tant d'avantages réunis, destinée à devenir un dépôt général des objets de consommation nécessaires à la Ville de Paris »<sup>29</sup>. Si La Villette devenait l'Entrepôt général de Paris, la Compagnie pouvait alors en toute quiétude, malgré ses opposants, élever docks et magasins le long du bassin.

Parallèlement, un certain J.-G.-V. De Moléon faisait paraître dans un Recueil industriel, un « Mémoire sur le quartier neuf de La Villette [...] », vantant les mérites de cette commune<sup>30</sup>. Il y faisait l'apologie d'une Villette « populeuse, industrielle et commerçante » qui complétait la plaidoirie des concessionnaires des canaux pour une Villette « industrielle ». D'après lui, le bassin de La Villette et le canal Saint-Denis devaient devenir l'objet de sollicitude du commerce de Paris<sup>31</sup>.

À l'occasion d'une opération foncière dans le quartier délimité par la Grande Rue de La Villette (actuelle rue de Flandre), les quais de la Gironde et de l'Oise et la rue de Nantes, l'auteur en appelait aux spéculateurs. En premier lieu, il pensait que l'attention devait se porter sur le rôle dévolu à ce nouveau terrain de conquête. En second lieu, il suggérait le développement d'une industrie sur le proche bassin de La Villette : « Le bassin de La Villette, qui [approchait] en grandeur le bassin de Londres et qui l'[excédait] en beauté, [ne devait pas demeurer] une nappe d'eau inutile et déserte, un but de promenade à quelques désœuvrés, un point de vue à deux ou trois guinguettes [...] »<sup>32</sup>. Il écrivait : « Il [dépendait] de nous de voir ce port couvert d'embarcations et entouré de magasins [...] que ses quais ombragés d'arbres soient bientôt remplis d'une population animée, encombrés de ballots, de portefaix, de charrettes ; [...]. On y entendrait ce

---

<sup>28</sup> Ibid., p. 7.

<sup>29</sup> Lettre de la Compagnie des Canaux au préfet de la Seine et au Ministre de l'Intérieur, 3 décembre 1830, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, p. 47, A.S.C.V.P.

<sup>30</sup> DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, Mémoire sur le quartier neuf de La Villette et aperçus sur la question de l'entrepôt réel à Paris, (Extrait du recueil industriel, manufacturier [...] et des Beaux-Arts, publié par M. De Moléon, ancien élève de l'École de Polytechnique), Paris, Impr. De Huzard-Courcier, s.d., pp. 6-7, B.H.V.P. 12014. Ce document n'est pas daté, mais il est postérieur à 1827, contemporain au débat sur l'Entrepôt de Paris. Nous pouvons donc fixer sa date entre 1830-1835. L'auteur empruntait des propos au célèbre économiste de l'époque Jean-Baptiste Say pour démontrer tous les avantages de la commune de La Villette pour l'établissement de l'entrepôt réel.

<sup>31</sup> Voir l'annexe 2 concernant Le désir d'établir l'entrepôt réel à La Villette.

<sup>32</sup> DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, Mémoire sur le quartier neuf de La Villette et aperçus sur la question de l'entrepôt réel à Paris, op. cit., pp. 6-7.

bourdonnement confus, signe d'une active industrie, précurseur de l'abondance et de la richesse. Les productions des deux mondes [pouvaient] y arriver par le Havre et Rouen ; là [pouvaient] aussi se rendre, par l'Oise, l'Aisne, le canal de Saint-Quentin et l'Escaut, tous les produits des provinces de Belgique et des départements du Nord : des charbons de terre, des bois de chauffage et de construction, des huiles et une foule d'autres denrées nécessaires à la consommation de nos fabriques et de nos maisons. Ce port [pouvait] encore être le rendez-vous des vins de Bourgogne, des productions du Midi qui se [rendaient] vers le nord, et en général de toutes les denrées qui [affluaient] de la Haute-Seine, l'Yonne, la Loire, l'Allier et les canaux qui déjà [communiquaient] avec ces rivières »<sup>33</sup>.

Il démontrait et prouvait que la présence des canaux et la situation géographique de la commune ne pouvaient qu'entraîner un développement industriel. Le bassin était non seulement un point de convergence des trafics de marchandises, mais aussi celui d'où rayonnaient de nombreux axes pouvant facilement desservir tous les quartiers de Paris. « Tous les chemins menaient à La Villette et dans quelque endroit qu'on ait à faire on [trouvait] de là, de belles avenues » pour s'y rendre. Comme la commune était perçue comme un lieu de villégiature, où le seul travail était agricole, J.-G.-V. De Moléon souhaitait voir La Villette entrer dans la révolution industrielle, faisant table rase de son passé rural. Elle devait donc devenir « le port de la ville de Paris, son lieu de transit, son entrepôt, son lieu d'approvisionnement. D'agricole qu'elle était, cette commune prendra de suite l'allure des villes de mer »<sup>34</sup>. De plus, La Villette ne pouvait refuser aux industriels parisiens les bénéfices d'entrepôts situés hors les barrières de l'octroi ; elle était riche d'une main d'œuvre qui devait concourir à cette mutation « ouvriers, charrons, serruriers, maréchaux, menuisiers, maçons, charpentiers »<sup>35</sup>. Ainsi, La Villette, ayant pour elle et pour Paris tous les facteurs de réussite, devait devenir l'Entrepôt de Paris.

e. Des mémoires en faveur de l'établissement de l'entrepôt réel le long du canal Saint-Martin

Il semble intéressant de citer quelques mémoires prônant l'établissement de l'entrepôt réel le long du canal Saint-Martin.

Un premier mémoire excluait d'emblée les emplacements trop proches de la barrière des Fermiers Généraux (comme Tivoli et Saint-Lazare) et ceux proposés en dehors de Paris, car ils faisaient perdre à la ville les droits d'octroi. Les auteurs de ce mémoire démontraient alors clairement les avantages des voies navigables pour le transit, favorisant ainsi l'établissement de l'entrepôt réel sur la place des Marais ou dans le Grenier de réserves, à l'Arsenal. « De nombreux mémoires et articles de journaux relatifs à la question de l'entrepôt ont beaucoup appuyé sur des considérations de salubrité, d'embellissements, de percements de rues et boulevards, mais en général ils ont négligé les chiffres, ou leur intérêt particulier leur en a fait adopter d'erronés ; ils n'ont point abordé nettement la question d'économie pour le commerce : or cette économie

---

<sup>33</sup> Ibidem.

<sup>34</sup> Ibid., p. 19.

<sup>35</sup> Ibid., p. 32.

c'est l'existence de l'Entrepôt, et toutes les autres considérations ne sont réellement qu'accessoires »<sup>36</sup>. Ils réfutaient ainsi toutes les allégations faites contre les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, à savoir, le délai d'arrivée des marchandises et le terme moyen des voyages que pouvait faire un bateau naviguant régulièrement entre Rouen et Paris, les éventualités de chômage, la quantité de bateaux susceptibles d'entrer journalièrement sur le canal, la largeur des écluses et la question de grande et petite navigation. De plus, ils écrivaient que les industries, qui employaient les denrées coloniales, les sucres, cafés, cotons, potasses, salpêtres, formant la majeure partie des marchandises de l'Entrepôt, étaient plus à portée du canal.

Toujours dans ce mémoire, même si les auteurs avaient une préférence pour l'établissement de l'Entrepôt le long des canaux, ils comparaient les avantages et les inconvénients entre la place des Marais et le Grenier de réserves, sous le rapport de convenances pour le commerce et d'avantages pour la ville.

Ainsi, l'avantage du Grenier de réserves était de présenter des bâtiments construits. Mais, d'après les défenseurs des canaux, ce dernier n'était pas approprié à sa destination. En effet, le Grenier recevait les marchandises après qu'elles avaient été débarquées sur un quai d'environ 5 mètres de large, roulées de ce dernier jusqu'aux caves et élevées à la hauteur de 4 mètres (différence de niveau entre le boulevard Bourdon et le quai bas). Ces divers manèges et mouvements, présentant une incommodité et pouvant coûter cher au futur entrepôt, des travaux, comme l'agrandissement des caves, devaient donc être réalisés, afin de faciliter le déchargement des denrées à la gare de l'Arsenal. Mais la ville, n'étant pas à l'époque propriétaire de ce bâtiment, il était possible que le Domaine lui impose des conditions pour son acquisition. En revanche, les avantages de la place des Marais étaient les suivants :

- « Être située dans le grand bief du canal Saint-Martin, de sorte que toutes les marchandises qui ne seront pas destinées pour l'Entrepôt, pourront être mises à terre et rentrées dans les magasins et chantiers particuliers qui bordent le canal, depuis la rue Grange aux Belles jusqu'à la voûte de la Bastille.

- Être entourée de propriétés particulières non bâties et qui peuvent être livrées, à bon compte au commerce, pour y former des établissements de toute nature. Les terrains sur la rive opposée du canal appartiennent aux hospices et cette considération nous paraît d'une haute importance.

- Avoir l'eau à la même hauteur que les terrains, de manière à pouvoir débarquer les marchandises dans les magasins, sans aucun frais extraordinaire »<sup>37</sup>.

Les auteurs de ce mémoire ajoutaient que le mouvement de la navigation ascendante se faisait à la première écluse en Seine et aux deux écluses situées avant la voûte de la Bastille, car le déchargement des marchandises n'était pas praticable à la gare de l'Arsenal. Cet état de choses, qui pouvait nuire à l'entrée immédiate des bateaux, destinés à l'entrepôt, s'il était établi au Grenier, ne se retrouvait pas aux écluses n° 4 et n° 5 (au niveau de la rue de la Grange aux Belles), qui étaient situées avant le grand bief, où le commerce paraissait, selon eux, devoir se fixer. La place des Marais était, par rapport aux points principaux de consommation, plus centrale que le Grenier et était, par rapport au plus grand nombre de maisons de roulage existantes, mieux située. « Elle était assez avancée dans l'intérieur de la ville pour qu'en cas d'invasion,

---

<sup>36</sup> Anonyme, De l'entrepôt sur la place des Marais, s.l., s.d., 9 p., B.H.V.P 129732. Ce mémoire, traitant de la question d'économie pour le commerce, a été remis, par la Compagnie des Canaux, à la Commission.

<sup>37</sup> Ibidem, p. 3.



circonstance que malheureusement on ne pouvait plus regarder comme impossible, les valeurs de l'entrepôt soient à l'abri d'un coup de main. D'un autre côté, elle était assez éloignée des barrières pour que les établissements, qui devaient se fixer à proximité de l'entrepôt, ne soient pas dans le cas de se transporter à l'extérieur, au détriment des octrois et de tous les intérêts de la Ville »<sup>38</sup>. De plus, elle avait une surface planimétrique, qui rendait facile les communications par voitures ; à Tivoli et Saint-Lazare, situés aux points culminants de la ville, ces transports étaient difficiles, coûteux et dangereux en hiver.

En conclusion, ils écrivaient : « Nous croyons avoir suffisamment prouvé que la place des Marais l'emporte sur toutes les concurrences : Comme économie, Comme convenance, Comme facilités de débouchés, Comme proximités des points essentiels, Comme avantage pour la ville »<sup>39</sup>.

L'auteur d'un autre mémoire, jugeant les diverses localités, regardait si le canal Saint-Martin et la place des Marais remplissaient toutes les conditions nécessaires à l'établissement de l'Entrepôt et examinait les objections soulevées contre le choix de cette localité<sup>40</sup>.

En premier lieu, d'après la condition n° 1 du cahier des charges, l'entrepôt devait se trouver, par souci d'économie, sur un terrain non bâti, présentant une superficie assez grande pour pouvoir étendre des constructions au fur et à mesure que les besoins pouvaient s'en faire sentir. Il fallait que les propriétés environnantes de l'entrepôt soient généralement à des prix accessibles, pour attirer et faciliter les établissements de commerce. D'après l'auteur, sous ce rapport, toutes les localités remplissaient cette condition ; les terrains bordant le canal Saint-Martin étaient nus et de peu de valeur.

En second lieu, d'après la condition n° 2 du cahier des charges, l'entrepôt devait être placé dans un quartier où les voies de circulation offraient des facilités pour le transport et pour les arrivages et les réexpéditions par voie de terre. L'auteur de ce mémoire expliquait que les rives du canal Saint-Martin remplissaient cette condition et pouvaient soutenir la concurrence avec toutes les autres localités. En effet, la place des Marais était rapprochée du centre de la ville et était en communication avec les grandes voies, telles que les routes de Flandre, d'Allemagne, de Bourgogne, de Champagne, d'Alsace, par les boulevards, les rues Saint-Denis et Saint-Martin et les rues latérales au canal. De plus, l'initiateur de ce rapport ajoutait que la confection des trois canaux, qui formaient un seul système et dont l'objet principal a été d'établir une ligne de navigation depuis Saint-Denis jusqu'au pont d'Austerlitz, afin d'abrèger de plus de quatre lieues la lente navigation de la Seine dans le centre de Paris, a été réalisée pour le commerce, transportant les deux tiers des arrivages. Si le Conseil municipal décidait de placer l'entrepôt, ailleurs que sur les bords du canal Saint-Martin, il ferait alors éprouver au commerce une perte immense et il détruirait les revenus sur lesquels la ville avait le droit de compter et pour lesquels il avait été dépensé plus de 50 millions<sup>41</sup>. « Ce grand monument de notre époque, projeté et attendu depuis plus de deux siècles, et qui a coûté tant de sacrifices à

---

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Ibid., p. 4.

<sup>40</sup> Anonyme, Entrepôt réel de Paris, Observations sur le choix d'une localité convenable à cet établissement, op. cit., p. 13.

<sup>41</sup> Ibidem. D'après l'auteur, la Ville de Paris devait veiller à la prospérité des canaux, afin de se créer des revenus dont elle pourrait profiter à l'expiration du bail réalisé en faveur de la Compagnie des Canaux.

la commune, doit-il être, au mépris des traités, abandonné le lendemain de son achèvement, et sacrifié à des créations parasites, à de projets insolites et inconsidérés ? Faut-il priver tout à coup le commerce des denrées coloniales, des avantages que leur assurent les canaux de Saint-Denis et de Saint-Martin, en plaçant l'entrepôt hors de la proximité de ce dernier canal ? »<sup>42</sup>.

En troisième lieu, la condition n° 3 du cahier des charges préconisait l'établissement de l'entrepôt à proximité des quartiers commerciaux. En effet, le commerce existant était l'une des bases déterminantes du choix de l'emplacement. L'une des conditions essentielles, dont dépendait la prospérité de cet établissement, était de pouvoir attirer, constamment et simultanément, le plus grand nombre d'acheteurs et de vendeurs, afin de réaliser une espèce de marché permanent. Ainsi, les rives du canal Saint-Martin, entre la rue de la Grange aux Belles et la gare de l'Arsenal, satisfaisaient à cette condition. Elles étaient à proximité des lieux où le commerce des denrées coloniales avait ses habitudes, comme dans les quartiers des Lombards et de la Verrerie, et accueillaient la plupart des établissements industriels (filatures de coton, scieries mécaniques, ateliers d'ébénisteries et de teinture)<sup>43</sup>. « Le voisinage de l'entrepôt mettrait, pour ainsi dire, sous la main de toutes les industries, les matières premières qui les alimentent, et leur procurerait l'avantage de s'approvisionner journellement, sans frais de camionnage, et avec toutes les facilités et toute l'économie désirable »<sup>44</sup>. Mêmes si certaines rives de la Seine étaient plus rapprochées du quartier des Lombards que le canal, toutes étaient chargées de constructions et ne permettaient pas d'y établir l'entrepôt. « Le placement de l'entrepôt sur le point le plus rapproché possible du centre commercial des denrées coloniales est donc une nécessité impérieuse, une condition vitale qui doit dominer toute la discussion et dont l'Administration ne saurait s'écarter sans exposer à de graves préjudices les intérêts du commerce et ceux de l'entrepôt »<sup>45</sup>.

En quatrième lieu, d'après les défenseurs de la place des Marais, cette dernière répondait à la condition n° 5, à savoir l'économie dans les frais d'arrivage, de manutention, de distribution, soit pour le transit et la réexportation, soit pour la mise en circulation et en consommation dans la capitale.

En dernier lieu, les auteurs écrivaient : « La place des Marais, dont la position identifiée avec le canal est en quelque sorte le centre des quartiers de Paris les plus commerçants et les plus industriels et dont les

---

<sup>42</sup> Ibid., p. 14. L'auteur écrivait : « L'entrepôt de Paris n'atteindra jamais le degré de prospérité dont il est susceptible, tant que l'on ne rattachera pas à cette importante création l'exécution du canal de Paris à Strasbourg, au moyen duquel Paris deviendra naturellement l'entrepôt de l'Allemagne et de la Suisse ». Si le canal de Strasbourg se réalisait, les résultats auraient été féconds pour le commerce de la capitale. En effet, son embouchure devait se situer non loin du confluent de la Marne et de la Seine. Le canal latéral à la Marne a été réalisé à partir de 1845 et celui de la Marne au Rhin, rejoignant Strasbourg, à partir de 1853. Voir PINON Pierre, « Cartographie des canaux », in PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Éditions Picard, 1986, p. 362.

<sup>43</sup> Ibid., p. 15. L'auteur de ce rapport écrivait que l'entrepôt ne pouvait s'installer dans une des localités excentrées telles que Grenelle, François I<sup>er</sup>, Tivoli ou Saint-Lazare, car les arrivages étaient difficiles. Il expliquait que si un négociant avait son comptoir rue de la Verrerie et ses marchandises dans un entrepôt situé dans l'un de ces lieux, il aurait dû constamment effectuer des allers et retours. Le négociant aurait pu aussi rester à son comptoir et engager des chalands pour aller chercher ses marchandises à l'entrepôt. Mais comme la course était longue, ces derniers auraient alors fait leurs acquisitions dans un magasin plus rapproché de la consommation. Si le négociant s'était installé toute la journée dans l'entrepôt, les habitués de son comptoir seraient allés chez les voisins. Ainsi, « c'était une folie d'entreposer ses marchandises à une distance si incommode et si incompatible avec la célérité des affaires commerciales. Des inconvénients et des incommodités d'une pareille distance, il résulterait infailliblement qu'après une courte expérience et peut être avant, aucun négociant ne voudrait entreposer ses marchandises, et que l'entrepôt resterait désert ». Enfin, il démontrait que si l'entrepôt était placé dans une de ces localités éloignées du centre de la consommation et du commerce, les frais de camionnage et les difficultés du transport des marchandises à travers les rues de Paris annuleraient tous les avantages de cet établissement.

<sup>44</sup> Ibid.

<sup>45</sup> Ibid., p. 16.

débouchés sont si propres à faciliter les transports dans toutes les directions [...] offre à l'Administration un avantage unique sous le rapport de l'économie ; [...] elle est déjà une propriété publique, parfaitement appropriée à la destination dont il s'agit »<sup>46</sup>.

Différents maires de la capitale ont aussi défendu, dans divers mémoires, certaines localités pour l'établissement de l'entrepôt<sup>47</sup>. Ainsi, un des adjoints de la mairie du V<sup>ème</sup> arrondissement, Vilcoq, a constitué un dossier pour obtenir l'Entrepôt sur la place des Marais. Il a essayé d'établir les conditions nécessaires pour réaliser un projet associant la Compagnie du Canal Saint-Martin et la société qu'il se proposait de former. Une des premières clauses qui, selon lui, importait essentiellement au succès de l'affaire, vis à vis de l'Administration et du commerce, devait être une modification des tarifs et droits de navigation sur les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, « de manière à ce que l'arrivage à la place des Marais des marchandises et des denrées à cet Entrepôt ne soit plus dispendieux que l'arrivage à l'Entrepôt sur tout autre point de Paris »<sup>48</sup>. Il demandait aussi l'accord de la Compagnie, pour que la partie de la place des Marais, appartenant à la ville, soit mise à la disposition de la future société. Enfin, il souhaitait connaître le nombre de terrains, appartenant à la Compagnie, qu'elle était prête à céder et l'importance et la nature de l'indemnité que la société devait lui verser. La Compagnie du Canal Saint-Martin, intéressée par les différentes propositions de Vilcoq, nommait alors une commission d'études composée de J.-F.-H. Destors, J.-D.-A. Coïc, P.-L. Hainguerlot et Limeville<sup>49</sup>.

### 1.1.1.2. Le choix de deux emplacements pour l'établissement de l'entrepôt réel de Paris

#### a. La place des Marais et le Gros Caillou

« La question de savoir si Paris deviendrait ou non une ville d'entrepôts ayant, après plusieurs années de discussions, été décidée affirmativement par l'Administration, il restait à faire un choix entre les nombreux projets et emplacements proposés par diverses compagnies »<sup>50</sup>.

---

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Séance du 28 mars 1832 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-F.-H. Destors (Étaient présents MM. Bérard, Coïc, De Villiers, Destors, Hainguerlot, Saint-Didier, Thuret et Vassal), concernant Les lettres de plusieurs Maires de Paris relatives à l'emplacement de l'entrepôt, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 1. Les maires des anciens VII<sup>ème</sup>, VIII<sup>ème</sup>, IX<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> arrondissements publiaient une lettre demandant l'établissement de l'entrepôt au Grenier de réserves, à la gare de l'Arsenal, car « les Compagnies des canaux de Saint-Denis et Saint-Martin étaient prêtes à réduire leurs tarifs, de manière à ce que l'arrivage aux greniers d'abondance des marchandises destinées à cet entrepôt ne soit pas plus dispendieux que l'arrivage sur tout autre point dans Paris ». Mais un des membres de la Compagnie faisait connaître que « dans l'état actuel des choses et sous le régime des tarifs actuellement en vigueur sur les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, il y avait, pour un bateau venant de Rouen, d'un chargement de 400 tonneaux environ, économie notable à passer par les canaux ». Il s'ensuivait que l'engagement exigé de la Compagnie ne pouvait l'entraîner au-delà des rabais qu'elle avait consentis sur le tarif des marchandises venant de Rouen.

<sup>48</sup> Séance du 28 mars 1832 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-F.-H. Destors (Étaient présents MM. Bérard, Coïc, De Villiers, Destors, Hainguerlot, Saint-Didier, Thuret et Vassal), concernant M. Vilcoq, adjoint du V<sup>ème</sup> arrondissement, emplacement pour l'Entrepôt, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 1.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, 3 planches (n° 189, n° 190, n° 191), B.H.V.P. Fn 1768. Il existe trois volumes : Tome 1 : 1825-1836, Tome 2 : 1833-1844, Tome 3 : 1845-1850.

Après avoir comparé les diverses localités, par rapport aux conditions du programme, et recueilli de nombreuses observations, la commission, chargée de statuer sur le choix d'un emplacement pour l'entrepôt réel, rendait un rapport à la Chambre de Commerce de Paris<sup>51</sup>. En 1833, le Conseil général du département de la Seine faisait connaître sa décision et choisissait deux terrains : le premier, qui obtenait la priorité, était la place des Marais, située à proximité de la rue du Faubourg du Temple ; le second était situé au port du Gros Caillou à Grenelle, sur la rive gauche de la Seine. Ainsi, « la place des Marais et le Gros Caillou furent seuls admis dans la lice, malgré les instances que purent faire les douze autres compagnies »<sup>52</sup>.

À cette époque, le projet paraissant à tout le monde suffisamment éclairé et élaboré minutieusement, la tâche du Conseil municipal semblait alors devoir se résumer à une simple adhésion. Mais l'égoïsme des intérêts privés n'a point voulu qu'il en soit ainsi. D'un côté, les commerçants d'épicerie en gros et les courtiers faisaient entendre leurs doléances et leurs espérances déçues, en demandant, par voie de pétition, que l'entrepôt soit placé au Gros Caillou. D'un autre côté, la Compagnie du Canal Saint-Martin était accusée de s'être refusée aux concessions demandées et de conserver des réticences par rapport au projet. En but à ces nouveaux obstacles, le Conseil municipal dut chercher de nouvelles combinaisons pour éviter la contrainte que la Compagnie paraissait vouloir imposer pendant la durée de sa concession. Il n'en avait pas trouvé d'autres, que celle de donner la préférence à l'emplacement qui arrivait en second ordre, et qui était par conséquent le Gros Caillou<sup>53</sup>.

L'architecte Saussay donnait alors dans un mémoire son avis et écrivait : « N'ayant pas l'intention de faire ressortir ici les avantages que la grande et moyenne navigation peuvent avoir l'une sur l'autre, j'observerai seulement que le Gros Caillou rétablirait la navigation à travers Paris, pour les réexpéditions qui se feront par la haute Seine, et qui seront d'autant plus importantes, que le canal de Bourgogne est maintenant en activité ; que le canal Saint-Denis et Saint-Martin, dont l'indispensabilité démontrée a été si bien comprise par Napoléon, pour joindre la haute Seine à la basse Seine, sera entièrement paralysée ; que les cinquante millions payés par la Ville, seront engloutis pour toujours, et que ses deux beaux bassins seront transformés en fossés bourbeux et infects »<sup>54</sup>. Il pensait que l'on ne pouvait abandonner et décliner l'utilité des canaux, qui étaient un ouvrage considérable, médité pendant plus d'un demi-siècle. D'après cet architecte, la Ville de Paris avait déjà compromis ses intérêts en aliénant, pour 99 ans, la jouissance du canal pour lequel elle avait dépensé beaucoup d'argent. Elle se devait alors à la prospérité de son œuvre et ne devait pas la renier pour trancher des difficultés d'intérêts privés. En outre, il ajoutait que la place des Marais avait été choisie au bénéfice de nombreux consommateurs et non à celui d'une seule branche de commerce qui comptait un nombre infiniment petit d'exploitants. Pouvant réellement servir les intérêts de la population, aucune considération ne devait militer en faveur d'un autre emplacement : « la Compagnie [...] ne ferait-elle pas bien aujourd'hui de tenter les moyens de rentrer dans sa propriété, pour la sauver d'une ruine totale, ainsi que les

---

<sup>51</sup> SAUSSAY (architecte), De l'entrepôt réel à Paris dans l'intérêt de la Ville et de sa population, Paris, Impr. de Bellemain, 5 avril 1836, A.P. VO3 767.

<sup>52</sup> Ibidem, p. 5.

<sup>53</sup> Ibid., p. 6.

<sup>54</sup> Ibid.

propriétés qui, sous la foi des traités, sont venues s'établir à grands frais sur ses rives ? »<sup>55</sup>. Pour remédier aux exigences de la Compagnie concessionnaire, qui pouvaient mettre obstacle à l'établissement de l'entrepôt sur la place des Marais, l'architecte proposait ainsi une solution qui dégageait le Conseil municipal de sa responsabilité et de son embarras. « Une loi est présentée aux Chambres sur l'expropriation pour utilité publique. Que le Conseil suspende sa décision, que la Ville profite du bénéfice de cette loi lorsqu'elle sera promulguée, et qu'elle obtienne la résiliation forcée du bail de la compagnie, moyennant toutefois des indemnités préalables. Rentrée alors dans une propriété qu'elle n'aurait jamais dû aliéner, elle l'utilisera comme bon lui semblera dans l'intérêt de tous, et ne sera pas en but aux reproches d'inconstance dans la terminaison de ses projets commencés, et d'oubli des sacrifices immenses déjà faits, tant par elle que par les particuliers. En désespoir de cause, si la Ville ne pouvait pas faire parler en sa faveur cette loi d'expropriation, alors force lui serait bien d'en agir comme les circonstances le commanderaient, et le Conseil qui aurait décidé la question serait exempt de tout blâme »<sup>56</sup>.

En définitive, deux entrepôts seront construits, l'un au Gros Caillou et un autre à la place des Marais.

b. L'établissement d'un entrepôt provisoire pour une vérification de son bon emplacement

« Doit-on s'occuper immédiatement de la construction définitive de l'entrepôt ? ou bien faut-il d'abord tenter une sorte d'essai, par un établissement provisoire, dans un bâtiment disponible ? »<sup>57</sup>.

Les partisans de la construction immédiate pensaient qu'un bâtiment provisoire ne permettrait que des essais imparfaits, qui ne feraient que suspendre l'essor et les progrès de l'établissement, parce que le commerce, n'y trouvant pas toutes les commodités, n'y entreposerait qu'à regret. Ils affirmaient : « si on confiait à l'industrie particulière l'entreprise de cette construction définitive, elle n'exigerait pas beaucoup plus de sacrifices de temps ni d'argent que l'appropriation du bâtiment provisoire, et qu'elle aurait un résultat bien plus satisfaisant »<sup>58</sup>.

Les partisans d'un bâtiment provisoire pensaient qu'il y avait beaucoup d'imprudence et de témérité à fixer la nature, la forme et l'étendue des constructions, puisque personne ne pouvait prévoir l'extension et juger les dispositions qu'il faudrait donner à l'ensemble des constructions pour satisfaire aux besoins du commerce. Ils affirmaient qu'il fallait expérimenter pour ne pas s'exposer à des dépenses importantes<sup>59</sup>.

La solution n'appartenant qu'aux autorités, la construction définitive de l'entrepôt sera entreprise.

---

<sup>55</sup> Ibid., pp. 8-9.

<sup>56</sup> Ibid.

<sup>57</sup> Anonyme, Entrepôt réel de Paris, Observations sur le choix d'une localité convenable à cet établissement, op. cit., p. 18.

<sup>58</sup> Ibidem.

<sup>59</sup> Ibid., p. 19. Les partisans de l'établissement provisoire de l'entrepôt de Paris proposaient d'utiliser les bâtiments du Grenier de réserves. « En fixant l'établissement provisoire de l'entrepôt dans cet emplacement qui, au moyen de quelques dispositions peu dispendieuses, réunira toutes les conditions voulues, l'Administration, le commerce et le public pourront, par une expérience de quelques années, apprécier les nécessités de l'entrepôt réel ; et soit que la localité convienne pour un établissement définitif, soit qu'il faille le porter sur un autre point des bords du canal, on aura au moins acquis les connaissances et les lumières nécessaires pour l'adoption d'un bon projet, et l'on pourra se livrer avec sécurité, à son exécution ».

### 1.1.1.3. Le choix de la place des Marais

#### a. Les avantages requis pour accueillir l'entrepôt réel sur la place des Marais

Le canal Saint-Martin avait pour fonction de lier, par le canal Saint-Denis, la Haute Seine et la Basse Seine, ce qui épargnait à la navigation le circuit difficile du fleuve. Le débarquement des marchandises, telles que les matériaux de construction, les bois et autres objets de consommation, avait un coût moins élevé et s'effectuait dans des délais plus courts que sur la Seine.

La place des Marais avait donc les avantages requis pour accueillir l'entrepôt réel des douanes. L'architecte Gaud écrivait : « Je crois que cet emplacement est le plus favorable puisque : l'entrepôt y serait placé dans un lieu où la marchandise pourrait arriver par eau et pourrait être débarquée immédiatement au magasin avec la plus grande économie possible. Il se trouverait à la portée des commerçants pour la commodité et l'usage journalier. Un bassin, servant d'abri aux bateaux et ayant un niveau d'eau fixe, est, sinon nécessaire, au moins désirable pour un entrepôt. Enfin, l'entrepôt s'y trouverait en communication par eau, non seulement avec le bassin, mais encore avec la Haute-Seine. Les abords sont faciles, les débouchés immédiats avec l'intérieur de la ville, et l'exposition favorable aux marchandises. Le sol est tout préparé et au niveau de l'eau, le terrain favorable à la construction, et, enfin, si la place est restreinte, rien n'empêche d'élever les magasins à la hauteur de cinq, six ou sept étages comme à Londres, ni de s'étendre au-delà du bassin actuel sur un terrain appartenant aux Hospices et dont l'acquisition serait facile »<sup>60</sup>.

#### b. Un projet pour l'entrepôt réel sur la place des Marais<sup>61</sup>

Rappelons, que la Ville avait imposé à la Compagnie du Canal Saint-Martin, la réalisation d'un seul port, celui des Marais, approximativement à la moitié du développement total du canal : « on songeait aux besoins actuels et permanents de la Ville et aux facilités que le nouveau canal donnerait pour les satisfaire »<sup>62</sup>. Rappelons aussi, qu'après de nombreuses démarches, la Ville avait acquis à grand frais, un certain nombre de terrains longeant ce bassin, pour former une place nécessaire aux mouvements des transports et aux stationnements des voitures, qui pouvaient venir charger les denrées débarquées. Ainsi le port et la place étaient destinés, l'un et l'autre, au service pour lequel ils avaient été créés.

La place des Marais, bornée du côté canal, par une voie publique et des trois autres côtés, par des terrains non bâtis, avait été mise à la disposition de la Compagnie du Canal Saint-Martin<sup>63</sup>, pour ériger, à sa

---

<sup>60</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 127.

<sup>61</sup> Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais le long du canal Saint-Martin, X<sup>ème</sup> arrondissement, Entrepôt construit au Havre (Plans conformes aux plans approuvés par le Ministre et qui sont déposés dans les Archives des Bâtiments Civils), Paris, Lith. Cluis, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 855.

<sup>62</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, op. cit., p. 15. La place des Marais était distante de 1 000 à 1 200 mètres du Grenier de réserves.

<sup>63</sup> La nue-propriété de ces terrains appartenait à la Ville de Paris, mais la jouissance avait été concédée à la Compagnie du Canal Saint-Martin, par le traité du 1<sup>er</sup> mars 1822 pour 99 ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1823.

périphérie, des magasins ou des établissements de commerce<sup>64</sup>. D'après les plans levés lors de la construction du canal Saint-Martin, la place des Marais offrait donc un espace régulier d'une superficie de 16 370 mètres carrés (soit 4 100 toises).

En 1832, des plans de la place des Marais et de ses entrepôts existants étaient établis<sup>65</sup> [01-02-03].

La Compagnie qui avait rédigé une soumission, avait dressé des plans pour la construction de l'entrepôt réel sur la place des Marais. S'assurant d'obtenir de la Compagnie du Canal Saint-Martin des terrains supplémentaires, elle avait ajouté à cette dernière, telle qu'elle existait et aux dépens de la voie publique, une partie de la chaussée et du quai qui longeait le port ; elle avait pris ensuite, au sud de la place, 5 mètres 50 sur les terrains qui étaient propriété de la Compagnie. Elle était alors parvenue à obtenir une superficie de 20 400 mètres carrés, environnée de rues qui avaient 12 mètres de largeur<sup>66</sup>.

Ainsi sur ce terrain, un projet<sup>67</sup> présentait deux bassins de déchargement perpendiculaires au canal, délimitant un espace réservé à l'entrepôt et faisant office de clôture. La gare d'eau, aux bords arrondis, était longée de quais plantés et les espaces publics, de chaque côté de l'entrepôt, possédaient des alignements d'arbres. Au niveau du bassin des Marais, des ponts tournants assuraient la continuité du quai et du chemin de halage. Les magasins, au nombre de six, perpendiculaires aux deux bassins et symétriques, étaient alternés de cours couvertes facilitant les manœuvres<sup>68</sup>. L'entrée à cet établissement, cadrée par deux bâtiments de l'Administration, s'effectuait par le quai. La sortie, composée de deux portes et de deux bâtiments identiques aux précédents, se trouvait symétriquement à l'opposé, côté de l'actuelle rue Yves Toudic. Ainsi, cette entrée et cette sortie procuraient aux marchandises, un débarquement prompt et facile, soit une économie notable dans le nombre d'employés et d'agents de surveillance. L'espace dégagé par les bassins, la vue sur les entrepôts donnaient donc à ce projet des qualités urbaines indéniables [04].

Ce plan apportait aussi quelques indications en termes de surfaces. D'après les auteurs, l'entrepôt du Havre contenait 9 000 mètres de surface de magasins. L'entrepôt de Paris, tel qu'il pouvait être établi sur la place des Marais, en contiendrait d'abord, pour les quatre bâtiments à construire, 11 264 mètres carrés (pour les deux autres en complément 5 632 mètres carrés). Pour les surfaces destinées à des dépôts de

---

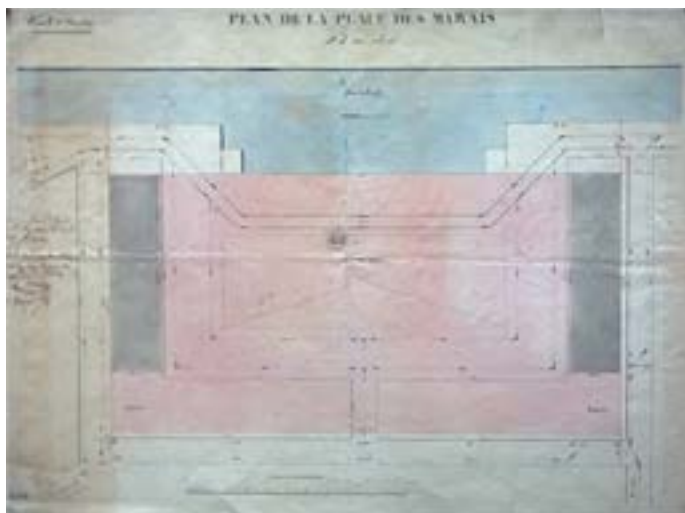
<sup>64</sup> Dans un but d'utilité municipale, la Ville avait acquis cette propriété de plusieurs arpents qu'elle consacrait à la voie publique, et dont le pavage qu'elle s'était engagée, envers la Compagnie concessionnaire, à exécuter à ses frais, devait entraîner une dépense de 425 000 francs.

<sup>65</sup> Voir aux Archives de Paris les cotes : 4434 : Place des Marais, canal Saint-Martin, Cartes et plans, 1832. Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais et entrepôt construit au Havre, 1832. Anonyme, Emplacement de l'entrepôt projeté et emplacement pour la construction de l'entrepôt, 1832. HAINGUERLOT P.-L., Minute du plan de la place des Marais (corps de garde) et de ses abords remise au préfet de la Seine, 9 octobre ou novembre 1832. HAINGUERLOT P.-L. et commissaires délégués par la Compagnie du Canal Saint-Martin, Plan de la place des Marais et de ses abords, 10 décembre 1832. VO3 767 : Documents imprimés sur les entrepôts, rapports et mémoires : Entrepôt du Marais (1833-1835). Voir le dossier administratif : Quittances des entrepreneurs, Assemblées générales, Entrepôt (dossier de comptabilité), Pièces relatives à l'Entrepôt.

<sup>66</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, op. cit., p. 16. Les concessionnaires pour ce projet d'entrepôt étaient même prêts, à procurer à la Ville, un avantage important, en lui offrant la décharge de l'obligation, que lui imposait son traité avec la Compagnie du Canal Saint-Martin, de paver la place des Marais à ses frais.

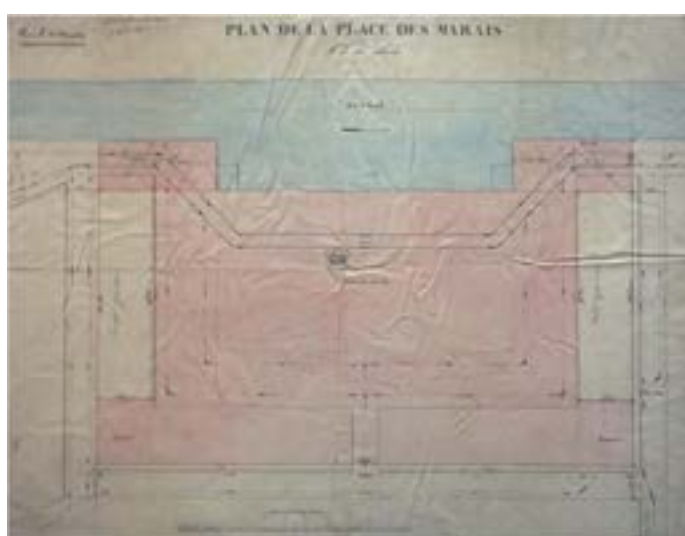
<sup>67</sup> Ce plan comparait l'entrepôt construit au Havre à celui à construire à Paris. Comme nous ne connaissons ni la date, ni l'auteur de ce plan, il est difficile de savoir s'il s'agit d'un projet dessiné par une compagnie soumissionnaire lors des débats concernant le choix d'une localité pour l'établissement de l'entrepôt réel ou s'il s'agit d'un avant-projet pour le compte de A. Thomas, qui a obtenu la concession de la réalisation de cet entrepôt. Il pourrait aussi s'agir d'un projet de la Compagnie du Canal Saint-Martin.

<sup>68</sup> BOUR Yves, Un canal pour Paris : le canal Saint-Martin, Mémoire de TPFE, sous la direction de DE TOURTIER Bertrand, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La-Villette, 1982, p. 121, A.N. EA06 11267.



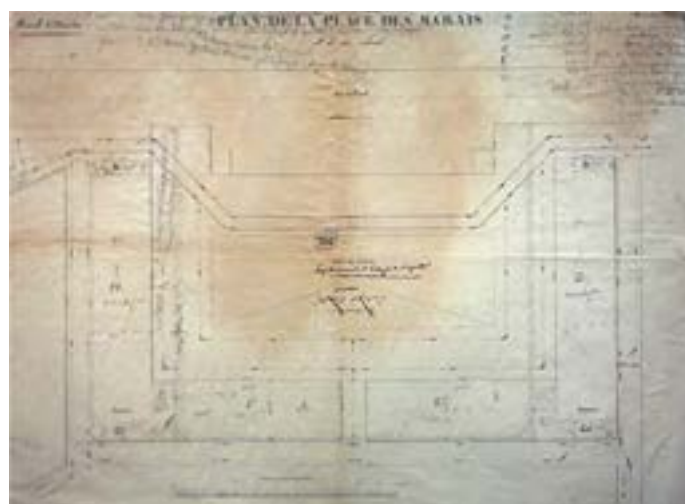
01- Plan de la place des Marais existante en vue de l'établissement des futurs entrepôts, 1832.

HAINGUERLOT P.-L., Minute du plan de la place des Marais (corps de garde) et de ses abords remise à M. le Préfet de la Seine, 9 octobre ou novembre 1832, A.P. 4434.  
Cliché S. Guével.



02- Plan de la place des Marais existante en vue de l'établissement des futurs entrepôts, 1832.

Anonyme, Emplacement de l'entrepôt projeté et emplacement pour la construction de l'entrepôt, 1832, A.P. 4434.  
Cliché S. Guével.

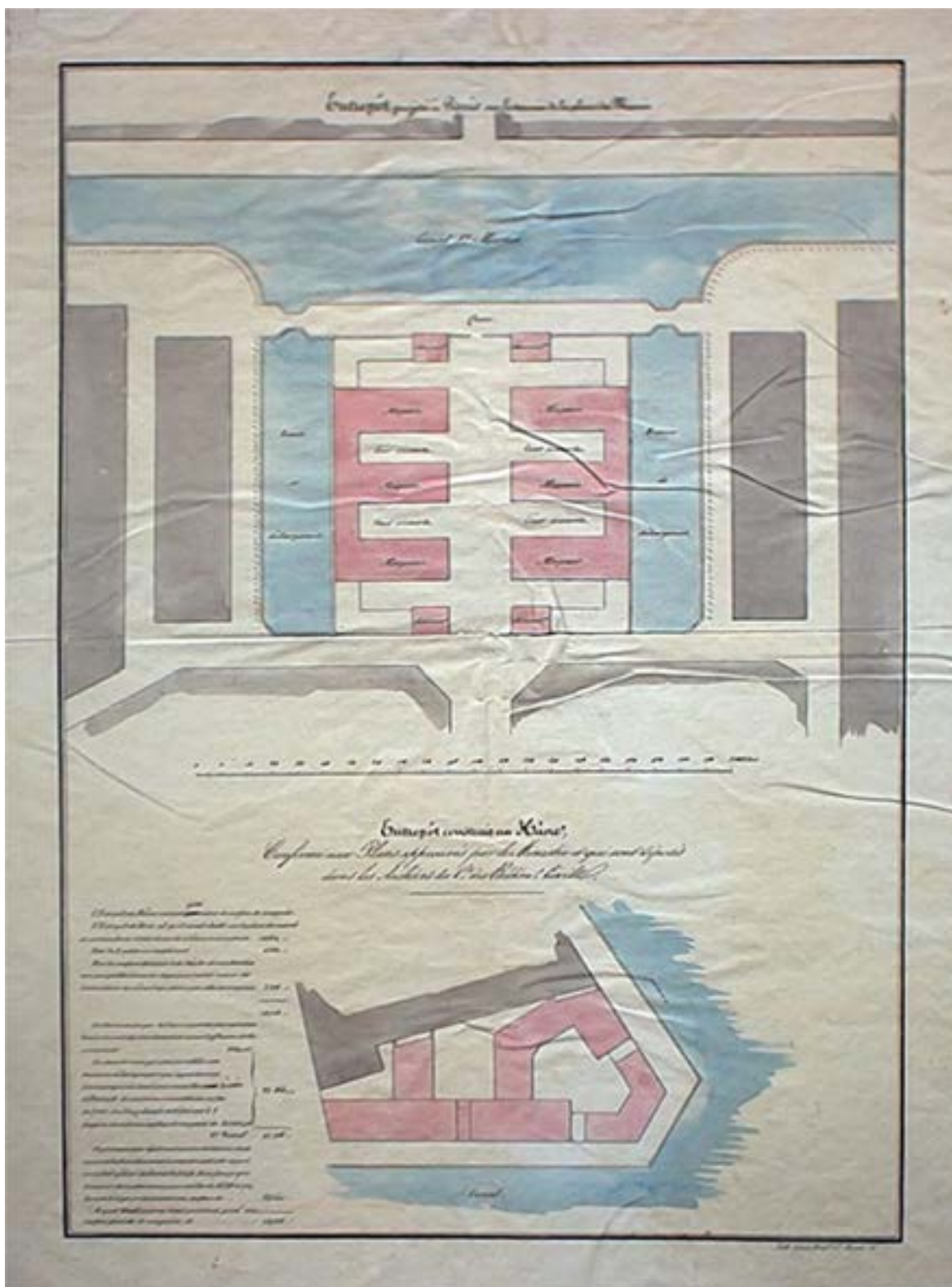


03- Plan de la place des Marais existante en vue de l'établissement des futurs entrepôts, 1832.

HAINGUERLOT P.-L. et commissaires délégués par la Compagnie du Canal Saint-Martin, Plan de la place des Marais et de ses abords, 10 décembre 1832, A.P. 4434.  
Cliché S. Guével.

« Prolongement de la rue entre l'entrepôt et le bassin. Terrains réservés par la Compagnie à prendre aux extrémités des deux parallélogrammes des terrains réservés par la Compagnie en deux larges parallèles au quai et l'extrémité de la rue de ceinture parallèle au canal. Contenance des portions par m<sup>2</sup> (A jusqu'à H). (En gris, les terrains I et J appartenant et réservés à la Compagnie. En rouge, la limite de l'emplacement occupé par l'entrepôt. En rose, les terrains levés par la Compagnie à l'emplacement de l'entrepôt. En rose tendre, la rue entre l'entrepôt et les terrains réservés par la Compagnie. En rose tendre, la rue entre l'entrepôt et les terrains réservés par la Compagnie) »





04- Plan du projet de l'entrepôt réel projeté place des Marais et plan de l'entrepôt construit au Havre, vers 1830-1835.

Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais le long du canal Saint-Martin, X<sup>ème</sup> arrondissement, Entrepôt construit au Havre (Plans conformes aux plans approuvés par le Ministre et qui sont déposés dans les Archives des Bâtiments Civils), Paris, Lith. Cluis, 18, boulevard Saint-Denis, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 855. Cliché S. Guével.

marchandises, non susceptibles d'avaries, elles pourraient recevoir des constructions de même importance que celles des magasins, soit 2 816 mètres carrés. Le total serait alors de 19 721 mètres carrés. En cas d'affluence, les cours couvertes de 864 mètres carrés pourraient aussi, au besoin, recevoir des marchandises. De plus, les deux terrains qui étaient parallèles aux bassins de déchargement et qui appartenaient à la Compagnie du Canal Saint-Martin, pourraient être réunis à l'entrepôt, afin de former une surface de magasins de 7 000 mètres carrés et, si les bâtiments étaient élevés de trois étages, la surface serait de 21 000 mètres carrés. Le total de ces dernières surfaces pourrait alors atteindre 21 864 mètres carrés. Enfin, les auteurs faisaient remarquer que tous les terrains situés autour de la place des Marais n'étaient pas construits et que « si on voulait y élever des Entrepôts fictifs, la surface propre à recevoir des constructions pourrait être de 16 320 mètres carrés et qui, élevées de deux étages produiraient une surface de 32 640 mètres carrés ». Le total de toutes ces surfaces produirait alors une superficie générale de magasins de 74 216 mètres carrés.

## 1.1.2. LA RÉALISATION DES ENTREPÔTS

### 1.1.2.1. Les entrepôts construits au bassin des Marais

En 1832, l'Administration de la Douane, en accord avec la Chambre de Commerce de Paris, regroupait le long du canal Saint-Martin, au niveau de la place du Marais, l'ensemble de ses divers entrepôts, établissements d'utilité publique voués au commerce et aux approvisionnements publics.

#### a. L'entrepôt réel des douanes

Rappelons que la Ville de Paris, voulant user de la faculté conférée par les lois du 8 floréal an XI (28 avril 1803) et 27 février 1832, avait conçu le projet de créer deux entrepôts réels des douanes, l'un sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche de la Seine. Parmi les emplacements proposés, ceux qui ont eu la préférence ont été la place des Marais, située dans le quartier de la Porte Saint-Martin, dans le V<sup>ème</sup> arrondissement, et l'île des Cygnes, soit le Gros Caillou<sup>69</sup>. Une ordonnance royale du 28 juin 1833 a accordé l'autorisation nécessaire, et par suite, la concession des deux entrepôts a été adjugée, à savoir : celle de l'entrepôt des Marais, le 23 juillet 1833, à A. Thomas, gérant de la société pour 81 ans, se terminant le 23 juillet 1914<sup>70</sup> ; celle de l'entrepôt des Cygnes, le 31 août suivant, à un certain Alary.

À la fin juillet 1833, A. Thomas et Compagnie, en annonçant que l'adjudication de l'entrepôt à la place des Marais, avait été prononcée à son profit, invitait la Compagnie du Canal Saint-Martin à le mettre immédiatement en possession des terrains qu'elle possédait à la dite place. En s'appuyant sur le cahier des charges de l'entrepôt, A. Thomas exposait à la Compagnie les diverses dispositions et propositions qu'il

---

<sup>69</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, 1840, Archives de la Commission du Vieux Paris (A.C.V.P.). Cet article n'est pas signé et non référencé.

<sup>70</sup> Voir aux Archives de Paris la cote VO3 767 : Documents imprimés sur les entrepôts, rapports et mémoires : Entrepôt du Marais (1833-1835). Voir le dossier administratif : Canaux (actes originaux de société, acte de cautionnements pour l'Entrepôt).

souhaitait prendre<sup>71</sup>. En premier lieu, ces propositions consistaient à faire démolir et exhausser, par la Compagnie du Canal Saint-Martin, le mur de quai sur toute la longueur de la place des Marais. En second lieu, elles consistaient à faire dépaver, toujours par la Compagnie, la portion de quai attenante audit mur du terrain<sup>72</sup>. En troisième lieu, ces suggestions consistaient à faire enlever les barrières en bois le long des rues latérales de l'entrepôt, pour les reporter 3 mètres en dedans, de manière à leur donner finalement 15 mètres de largeur au lieu des 12 mètres prévus. Les autres barrières devaient être enlevées au fur et à mesure que les besoins de construction de l'établissement l'exigeraient. Enfin, ces propositions consistaient à délimiter, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les deux portions de terrains situés à droite et à gauche de l'entrepôt, dont la Compagnie conservait provisoirement la jouissance. Parallèlement, la Compagnie du Canal Saint-Martin pensait qu'il était nécessaire de déplacer l'embarcadère, qui désormais, ne pouvait plus rester à la place des Marais, soit à cause de son voisinage au futur entrepôt, soit parce qu'il occupait la portion de quai correspondant à la surface aval des terrains réservés à la Compagnie. Comme le commerce de bois en train rapportait annuellement 20 000 à 30 000 francs, il fallait s'occuper des moyens de suppléer « dans la convenance de cette branche de commerce, au port de triage spacieux et commode de la place des Marais »<sup>73</sup>. En conséquence, il a été proposé d'approprier divers emplacements : deux ou trois pouvaient être ménagés dans le bassin des Récollets ; un en aval du pont de la rue Grange aux Belles et un autre en amont du pont de la rue du Faubourg du Temple<sup>74</sup>.

Le 29 juillet 1833, entouré de gens du quartier, d'entrepreneurs, d'ouvriers et de commerçants, la première pierre de l'Entrepôt des Marais était posée par le roi Louis-Philippe. Le cahier des charges stipulait que « le concessionnaire ne pouvait de son propre chef faire aucun changement dans la disposition des plans ni dans l'exécution des travaux, ni dans la nature ou l'espèce des matériaux. S'il estimait que des modifications étaient nécessaires, il en serait rendu compte au préfet de la Seine, Rambuteau, qui les autoriserait s'il y avait lieu après avoir pris avis de la Chambre de Commerce et de l'Administration de la Douane. Toutes les dépenses supplémentaires seraient pour le gérant Thomas »<sup>75</sup>. Ainsi, chaque mois, un état de situation des travaux et de proposition d'acomptes à valoir sur le paiement de ces travaux, à réaliser par l'entrepreneur général Callon, était établi<sup>76</sup>.

---

<sup>71</sup> Séance du 31 juillet 1833 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de M. Cottier (Étaient présents MM. Cottier, Destors, Dutailis, Meslin, Seillière, administrateurs et Coïc fils administrateur suppléant), concernant La demande de Thomas et Compagnie à entrer en possession des terrains sur la place des Marais, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 1. L'inspecteur Vuignier avait remis un rapport, contenant les diverses propositions de A. Thomas, à la Compagnie du Canal Saint-Martin.

<sup>72</sup> Ibidem. Ces pavés devaient être transportés en dépôt, pour que la Compagnie puisse les réemployer au pavage d'autres lieux.

<sup>73</sup> Ibid.

<sup>74</sup> Ibid. L'inspecteur É. Vuignier annonçait s'être concerté, à cet égard, avec le syndic des marchands de bois. « Il transmettait en même temps, et appuyait la demande formée par ces derniers, ayant pour objet d'obtenir l'égalité de droits de navigation, nonobstant le passage en plus des deux écluses accolées de la rue Grange aux Belles, pour ceux des trains de bois, qui, ne pouvant être déchirés dans la partie du 3<sup>ème</sup> bief comprise entre les ponts Grange aux Belles et du Temple, par suite d'encombrement, seraient obligés de remonter dans le 2<sup>ème</sup> bief ».

<sup>75</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », op. cit., p. 127.

<sup>76</sup> Par exemple voir aux Archives de Paris la cote V03 767 : GRILLON E.-J.-L. (architecte), État de situation des travaux à l'époque du 31 janvier 1834, exécutés pendant ledit mois à l'Entrepôt de la place des Marais, 1834. E.-J.-L. Grillon : « Le soussigné architecte de l'entrepôt de la place des Marais, certifie l'exactitude du présent état de situation, comprenant d'une part l'énoncé des opérations des travaux faits pendant le mois de janvier 1834, et le détail montant à 185 219 francs et 27 centimes pour les ouvrages faits par l'entrepreneur général ». GRILLON E.-J.-L. (architecte), État de proposition d'acomptes à valoir sur le paiement des travaux à faire à

Mais en octobre, la Compagnie du Canal Saint-Martin n'avait toujours pas appliqué le traité qu'elle avait passé préalablement avec la Ville de Paris, pour l'abandon des deux portions de terrains placées à droite et à gauche de l'enceinte de l'entrepôt<sup>77</sup>. Les travaux ayant bien avancé et ne voulant pas perdre de temps, A. Thomas a alors mis au courant le préfet du département de la Seine de ce problème : « si la saison nous favorise assez pour nous permettre d'ouvrir l'Entrepôt cette année, il serait à craindre que l'état des terrains en question n'y mit obstacle »<sup>78</sup>. En novembre 1833, A. Thomas rappelait à la Compagnie que les deux terrains devaient rester provisoirement affectés à son usage. Il l'invitait donc à appliquer le traité qu'elle avait passé avec la ville « pour que la Compagnie soit régulièrement en possession de la jouissance temporaire dont il s'agissait et par suite, pour qu'elle fasse exécuter les nivellements auxquels elle était tenue »<sup>79</sup>. Il voulait qu'elle établisse rapidement un état estimatif de la dépense à réaliser pour la mise en état de ces terrains, afin de ne pas mettre obstacle à l'ouverture de l'entrepôt<sup>80</sup>. Mais au début de l'année 1834, l'inspecteur É. Vuignier, chargé de surveiller les travaux entrepris par A. Thomas, en ce qui pouvait intéresser le canal et la délimitation des terrains provisoirement réservés à la Compagnie du Canal Saint-Martin, faisait savoir, que, pour diverses raisons, les travaux de nivellement n'avaient pu être réalisés. En effet, en premier lieu, l'architecte de l'entrepôt, ayant eu à modifier les pentes de sol, É. Vuignier avait dû attendre que ces travaux se terminent pour pouvoir dresser le projet de nivellement à exécuter par la Compagnie du Canal Saint-Martin, sur les terrains dont elle conservait provisoirement la jouissance<sup>81</sup>. En second lieu, A. Thomas, ayant laissé sur les terrains bordant l'entrepôt, des matériaux de toute nature, les travaux de terrassements avaient été retardés<sup>82</sup>.

En février 1834, A. Thomas annonçait qu'il avait demandé à l'Administration des Douanes, l'autorisation d'ouvrir l'Entrepôt le 1<sup>er</sup> mars. Après avoir rappelé que le dernier traité passé entre la Compagnie du Canal Saint-Martin et la Ville de Paris n'avait pas modifié le tarif des droits de navigation de La Villette à la place des Marais, sur les marchandises venant en chargement, avec les marchandises allant à l'Entrepôt, « Thomas

---

l'entrepôt de la place des Marais, par l'entrepreneur Callon, du 1<sup>er</sup> au 31 janvier 1834, 1834. E.-J.-L. Grillon : « Le soussigné architecte de l'entrepôt de la place des Marais, d'après l'état de situation dressé par l'inspecteur et le vérificateur à l'époque du 31 janvier 1834 et de l'exactitude duquel il s'est assuré, propose de faire livrer à l'entrepreneur susnommé et conformément à la répartition, la somme de 140 000 francs pour acompte sur les travaux exécutés du 1<sup>er</sup> au 31 janvier ».

<sup>77</sup> La Ville de Paris avait obligé, par l'article 15 du cahier des charges de l'entrepôt, à faire avec la Compagnie du Canal Saint-Martin ce traité.

<sup>78</sup> Lettre de A. Thomas (Compagnie de l'Entrepôt à la place des Marais), domicilié provisoirement au 126, rue du Faubourg Saint-Martin, aux Administrateurs de la Compagnie du Canal Saint-Martin, domiciliée au 38, rue de Hauteville, 31 octobre 1833, A.P. VO3 767.

<sup>79</sup> Séance du 6 novembre 1833 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de M. Cottier (Étaient présents MM. Coic père administrateur, Coic fils administrateur suppléant, Cottier, Destors et Vassal), concernant La dépense à faire pour la mise en état des terrains à droite et à gauche de l'Entrepôt, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 1.

<sup>80</sup> Séance du 20 novembre 1833 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de M. Cottier (Étaient présents MM. Coic, Coic fils administrateur suppléant, Cottier, Destors, Lelièvre et Seillière administrateur), concernant Les terrains près de l'Entrepôt, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 1. « Le Préfet de la Seine invitait la Compagnie à lui faire connaître si elle consentait à reprendre les deux portions de terrains placées à droite et à gauche de l'Entrepôt pour en jouir provisoirement, aux termes des conditions exprimées par l'article 15 du cahier des charges du dit Entrepôt ».

<sup>81</sup> Séance du 12 février 1834 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de M. Cottier (Étaient présents MM. Coic père administrateur, Coic fils administrateur suppléant, Cottier, Destors et Vassal), concernant Les terrains près de l'Entrepôt, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 1. Il était arrêté que l'inspecteur devait soumettre ses projets et devis à M. Destors. Ce dernier a été délégué par le Conseil pour les examiner et pour ordonner, au besoin, un commencement d'exécution.

<sup>82</sup> Pour pouvoir réaliser ces travaux de terrassements, le concessionnaire de l'Entrepôt devait enlever ses matériaux, qui se trouvaient sur les terrains de la Compagnie.

émettait l'opinion que, dans son intérêt même, la Compagnie devrait accorder le passage en franchise aux marchandises pendant quelques années. Le Conseil de la Compagnie du Canal Saint-Martin, après avoir délibéré, arrêtait qu'il ne sera rien changé au tarif de l'année 1834. Il arrêtait aussi qu'une remise de moitié des droits de navigation tels qu'ils ont été établis par le dit tarif de 1834 sera accordée aux marchandises venant en chargement mixte, avec les marchandises sujettes aux droits de douane, mais seulement sur un nombre de tonneaux égal à celui qui serait déposé sur les terrains existants à droite et à gauche de l'Entrepôt et dont la jouissance appartenait à la Compagnie. Le droit de stationnement sur les dits terrains était fixé pendant la présente année, à un centime par mètre carré et par jour »<sup>83</sup>.

Le 1<sup>er</sup> avril 1834, en vertu d'un arrêté du Ministre des Finances, l'entrepôt des Marais et celui de l'île des Cygnes étaient ouverts, alors que les travaux n'étaient pas tout à fait terminés. Ces deux entrepôts étaient, en raison des prescriptions communes de l'Administration, d'une disposition générale à peu près semblable.

Ainsi en 1834, l'entrepôt réel des douanes (ou entrepôt du Marais), construit par l'architecte de la Compagnie de l'Entrepôt E.-J.-L. Grillon, qui avait été nommé par le préfet de la Seine, n'était constitué que de deux magasins sur les six prévus<sup>84</sup>. D'après l'ouvrage intitulé *Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle*, « la planche 189 en présente l'ensemble tel qu'il pourra avoir lieu si, ce qui est probable, les besoins du commerce en requièrent l'extension ; les deux planches suivantes contiennent les plans ainsi que les coupes et les élévations détaillées de la partie centrale, qui seule a été construite jusqu'ici »<sup>85</sup>.

Le projet d'agrandissement, tel « qu'on pensait alors qu'il deviendrait promptement susceptible »<sup>86</sup>, comprenait six magasins rectangulaires, identiques, s'alignant perpendiculairement le long du bassin des Marais et sur les deux portions de terrains dont la Compagnie du Canal Saint-Martin conservait encore la jouissance. Séparés par des cours de même dimension, ils étaient reliés entre eux par des galeries couvertes, s'ouvrant sur la voie d'eau par de larges portails en plein cintre. Côté rue de l'Entrepôt (actuelle rue

---

<sup>83</sup> Séance du 12 février 1834 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de M. Cottier (Étaient présents MM. Coic père administrateur, Coic fils administrateur suppléant, Cottier, Destors et Vassal), concernant L'ouverture de l'Entrepôt le 1<sup>er</sup> mars, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 1.

<sup>84</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 129. D'après l'auteur de cet article, le cahier des charges de l'Entrepôt « prévoyait la construction de quatre magasins à quatre étages, sur 78 m. de long et 22 m. de large et trois hangars de mêmes dimensions, recoupés chacun par deux cours intérieures. La Compagnie des Marais ne fit construire que deux magasins à trois niveaux et un hangar, ce qui posa très vite un problème de place suffisante ».

<sup>85</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, *Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle*, op. cit., 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée *Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt*, 1833-1835, pp. 22-23, Planches n° 189, n° 190, n° 191.

<sup>86</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, *Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle*, op. cit., 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée *Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de Douane, des Sels et d'Octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Gréterin et Lion, architectes*, 1833-1841, pp. 22-23, Planches n° 271, n° 276, n° 277.

Yves Toudic), l'enceinte était percée de deux grilles latérales, surveillées par deux pavillons destinés aux gardiens. Une longue cour desservait les magasins<sup>87</sup> [05].

L'entrepôt construit<sup>88</sup> (une réduction du projet précédent), dont la superficie était de 20 376 mètres carrés, était clos et ceint de murs, ne laissant aucune échappée visuelle sur les quartiers alentours. Cette enceinte était percée d'une entrée et d'une sortie, cadrées chacune par un pavillon, destiné aux agents de surveillance assermentés de la Douane. « Ce principe permettait [...] de contrôler les flux des marchandises et d'empêcher les fraudes avec un nombre restreint d'employés et d'agents de surveillance. Une grille en fer et une ceinture de chaînes doubles aux pourtours du bâtiment consolidaient cette volonté de sécurité »<sup>89</sup>. L'entrepôt était constitué de deux vastes magasins, à trois niveaux, perpendiculaires au canal (à flanc de ce dernier), qui étaient reliés par des hangars, longeant parallèlement cette voie d'eau. La hauteur sous plafond des magasins au rez-de-chaussée était de 5 mètres 70, au premier étage de 3 mètres 50 et au deuxième étage de 3 mètres 20. Sur le devis descriptif, la hauteur sous plafond devait être moins importante, mais A. Thomas avait voulu s'inspirer d'un système adopté dans les entrepôts de Londres, à savoir : un plancher en entresol, permettant de doubler la surface et de rentabiliser l'espace, sans nuire à la conservation des marchandises et au service<sup>90</sup>. Côté rue de l'Entrepôt<sup>91</sup> (actuelle rue Yves Toudic), un bâtiment axé abritait les bureaux des Douanes et le logement de fonction du directeur de l'Entrepôt<sup>92</sup> [06-07-08].

Du point de vue de la construction, le bâtiment permettait une excellente condition de conservation des marchandises. La totalité des fondations était en béton, en raison de la nature inégale du sol, « qui aurait exigé, pour un autre mode de construction, des fouilles extrêmement profondes »<sup>93</sup>. Le mur d'enceinte, dont le soubassement était composé de deux assises de pierres de roche, puis de meulières, protégeait les magasins des pillages et des incendies<sup>94</sup>. Le sol des magasins était composé d'une couche de béton de 30 centimètres d'épaisseur recouverte de briques de Bourgogne : « cette brique était placée de champs dans les travées cursives et dans les vestibules de conditionnement, à plat dans les parties qui ne supportaient pas de

---

<sup>87</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, op. cit., 1825-1836, Tome 1, pp. 22-23, Planches n° 189, n° 190, n° 191.

<sup>88</sup> Voir aux Archives de Paris la cote VO3 767 : Documents imprimés sur les entrepôts, rapports et mémoires : Entrepôt du Marais (1833-1835). Voir le dossier administratif : Entrepôts (plans et pièces diverses). GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, op. cit., 1833-1844, Tome 2, pp. 22-23, Planches n° 271, n° 276, n° 277. L'entrepôt réel des Douanes est resté tel que l'indiquait la planche n° 190 du tome 1 ; seules les entrées ont été modifiées (voir le plan général dans le tome 2, planche n° 277). Les frais de construction s'étaient élevés, pour chaque corps de magasin, à environ 450 000 francs et pour toute la partie exécutée de l'entrepôt, à 1 500 000 francs. L'architecte écrivait aussi que si la totalité des magasins était achevée, soit les six, l'ensemble de la dépense pouvait s'évaluer à 4 000 000 francs.

<sup>89</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 129.

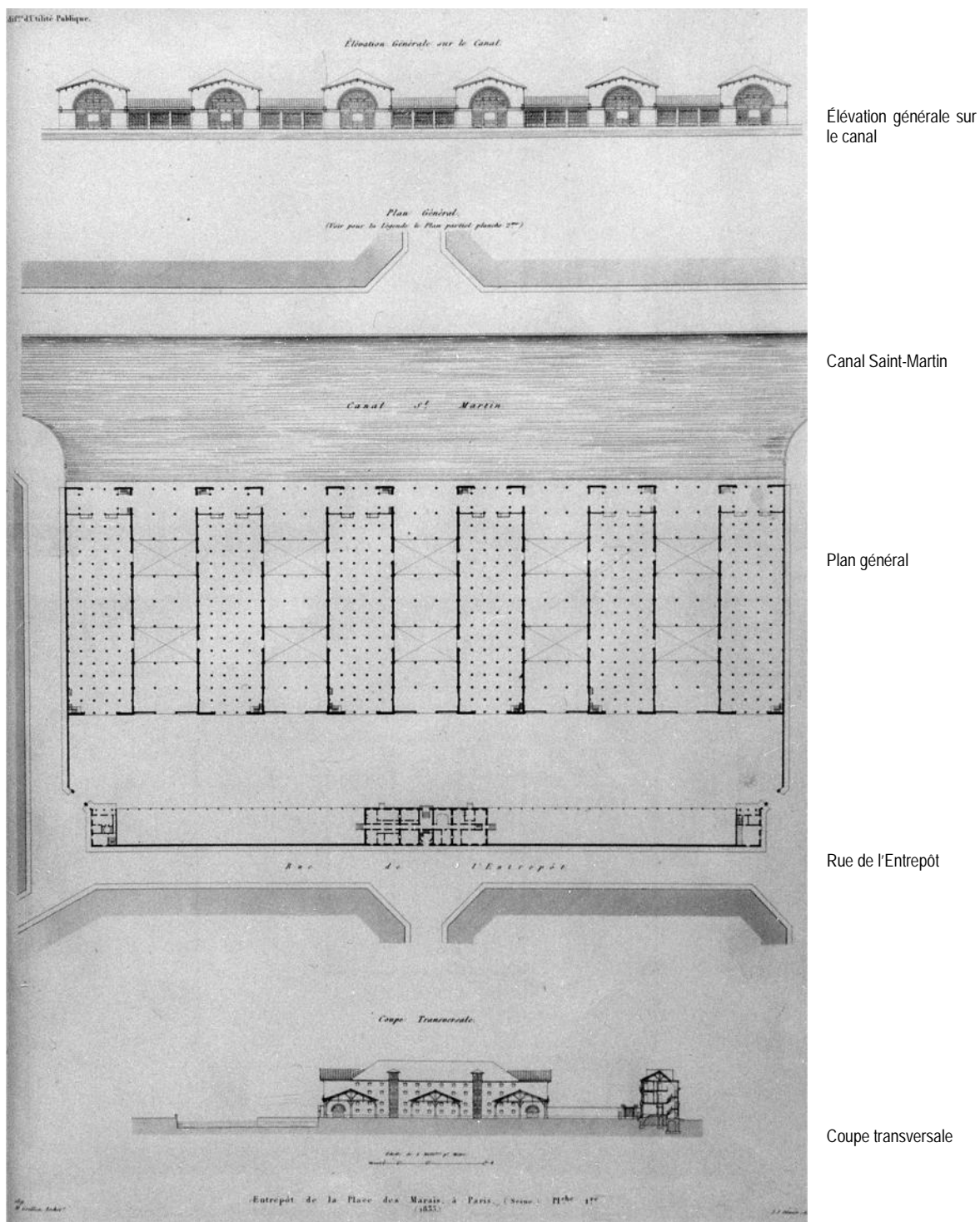
<sup>90</sup> Ibidem.

<sup>91</sup> Anonyme, Plan de la rue de l'Entrepôt entre les rues du Faubourg du Temple et de la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux), Alignements, ordonnance royale du 20 février 1825, (décret du 13 février 1856 entre les rues de la Douane et de Lancry), Paris, Grosdidier, 1887, échelle 1/200<sup>ème</sup>, 4 feuilles, B.H.V.P. Aligné 338. Dans cette rue, au niveau de l'entrepôt, il existait un panorama.

<sup>92</sup> Anonyme, Plan du territoire compris entre le boulevard Saint-Martin et l'hôpital Saint-Louis, Plan général de la place des Marais, Plan de l'Entrepôt des Marais le long du canal Saint-Martin avant ouverture de la rue Dieu, X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers, Paris, Lith. Roger et Compagnie, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/4000<sup>ème</sup> environ, B.H.V.P. B 850.

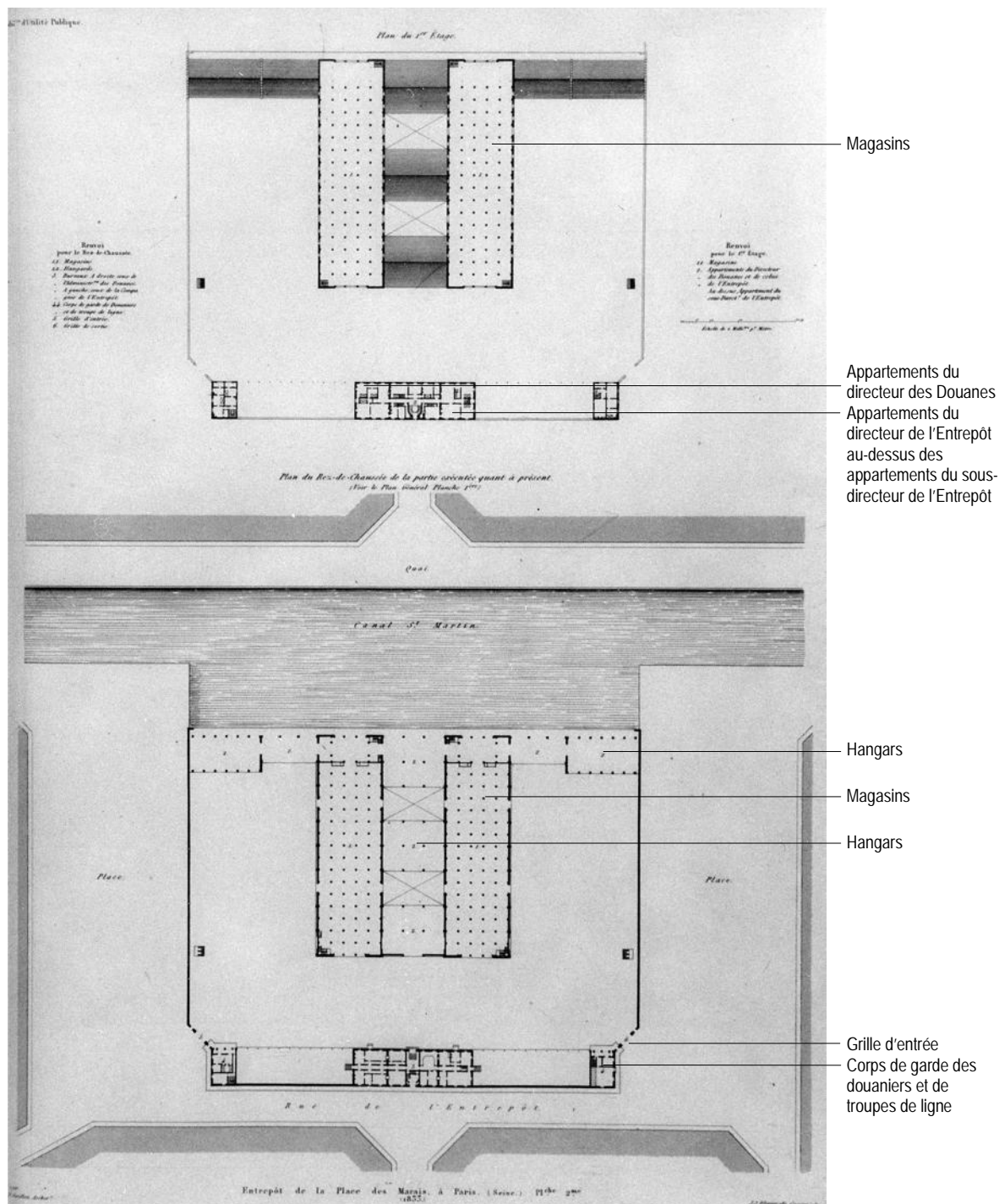
<sup>93</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, op. cit., 1825-1836, Tome 1, pp. 22-23, Planches n° 189, n° 190, n° 191.

<sup>94</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 129.



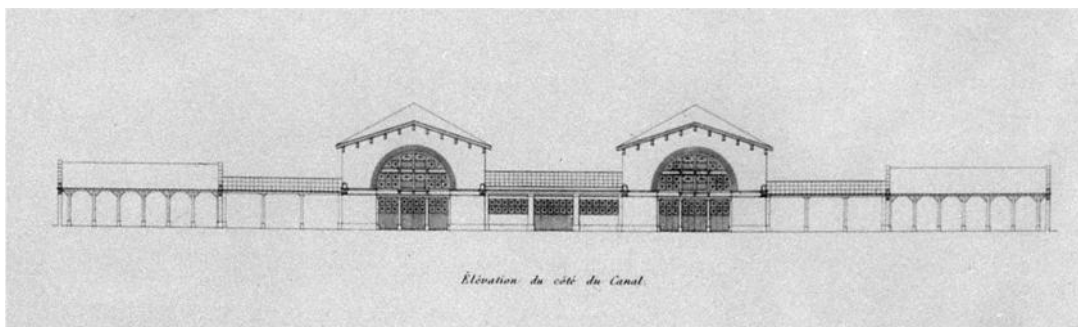
05- Projet de l'entrepôt réel des douanes projeté place des Marais « tel qu'il pourra voir lieu si, ce qui est probable, les besoins du commerce en requièrent l'extension [...] », 1833.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), *Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Louis Colas libraire éditeur, 32, rue Dauphine, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée *Édifices d'utilité publique*, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 189 *Élévation générale sur le canal, plan général, coupe transversale*, B.H.V.P. Fn 1768. Cliche S. Guével.

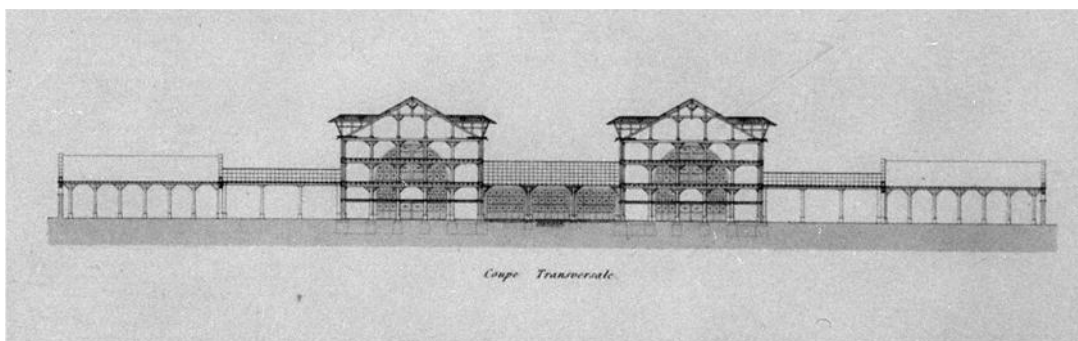


06- Plans du rez-de-chaussée et du 1<sup>er</sup> étage réalisés de l'entrepôt réel des douanes, 1834. GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 190 Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, B.H.V.P. Fn 1768. Cliché S. Guével.

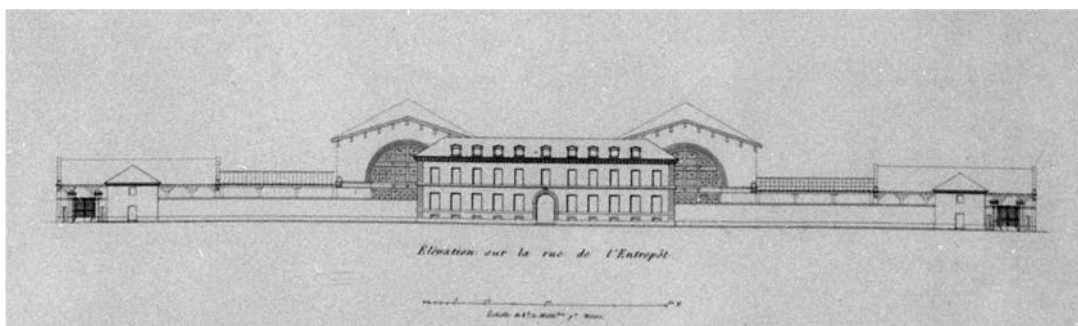




07-1- Élévation du côté du canal Saint-Martin.



07-2- Coupe transversale.



07-3- Élévation sur la rue de l'Entrepôt.

Le bâtiment central abritait, à gauche les bureaux de la Compagnie de l'Entrepôt et à droite, les bureaux de l'administrateur des Douanes.

#### 07- Élévations et coupe transversale de l'entrepôt réel des douanes, 1834.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 191 Élévation du côté du canal Saint-Martin, coupe transversale, élévation sur la rue de l'Entrepôt, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.



#### 08- Vue de l'entrepôt réel des douanes, vers 1840.

MARTIAL A.-P., Canal Saint-Martin, Entrepôt, Paris, Potémont, 1850, M.C. Topo PC 149 I ou B.N.F. PeT FoL Ve 59

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40272643p>).

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 127.

Cliché B.N.F.

fatigue »<sup>95</sup>. Les murs extérieurs étaient en meulière avec socles et chaînages en pierre de taille. Les planchers de bois des étages, constitués de lambourdes et solives en sapin du Nord et de planches en chêne, étaient supportés par une trame de « poteaux en bois, à 4 mètres environ l'un de l'autre ; espacement à peu près semblable à celui qui a été adopté pour les entrepôts d'Anvers et beaucoup d'autres villes comme également convenable sous le rapport de la solidité et de la facilité de service »<sup>96</sup>. Ces planchers pouvaient recevoir en moyenne, suivant la nature des marchandises, une charge de 750 kilogrammes par mètre carré. Ainsi, la partie construite, en y comprenant les hangars, pouvait contenir environ 10 000 tonneaux. Enfin, la couverture des deux grands magasins, des deux hangars au bord du canal, des deux pavillons de corps de garde et du bâtiment d'administration était en tuile et une partie en ardoise. Le reste des hangars, des vestibules et une partie des magasins avaient une couverture en zinc.

Du point de vue du mouvement des marchandises, lorsque le plan avait été arrêté, la Compagnie de l'Entrepôt et une Commission avaient décidé l'établissement d'un port de 120 mètres de long pour recevoir trois bateaux. Mais, très vite, il s'est avéré que cette gare d'eau était trop petite. Elle a alors été agrandie, de manière à ce qu'elle occupe toute la longueur du terrain de l'entrepôt, soit 160 mètres, afin de décharger quatre bateaux.

Le port des Marais avait l'avantage, par rapport à celui de l'Arsenal, d'être au même niveau que les entrepôts. Les opérations de manutention étaient donc réduites au minimum. Les marchandises étaient débarquées sans aucune rupture de charges coûteuses et étaient transportées directement des bateaux aux magasins, soit dans des tonneaux, soit par des systèmes de monte-charge ou à dos d'homme ; ce principe fonctionnera dans tous les autres entrepôts. À leur arrivée, elles étaient vérifiées (les avaries apparentes étaient constatées), pesées, échantillonnées (la vérification ne se réalisait que sur un ou deux colis de chaque lot) et arrimées, soit scellées sous colis<sup>97</sup>. Ensuite, les tonneaux et les paquets de peu de valeur étaient stockés à ciel ouvert ; les autres marchandises étaient emmagasinées. À leur sortie de l'entrepôt, elles étaient désarrimées, pesées, chargées et livrées.

Le concessionnaire A. Thomas percevait, à son profit, les droits de magasinage ou de stationnement indiqués dans le tarif joint au cahier des charges du 7 juillet 1833 : « l'ensemble des dépenses était calculé au plus bas pour recevoir la marchandise le plus économiquement possible et percevoir le plus faible droit de magasinage »<sup>98</sup>.

---

<sup>95</sup> Ibidem. Ce mode de pavage était une nouveauté ; A. Thomas avait pris exemple sur les docks de Londres.

<sup>96</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, op. cit., 1825-1836, Tome 1, pp. 22-23, Planches n° 189, n° 190, n° 191.

<sup>97</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 130.

<sup>98</sup> Ibidem, p. 129. « La législation de ces équipements a été souvent revue et a produit une foule de règlements administratifs, complexes et contradictoires ». Voir aux Archives de Paris la cote VO3 767 : Documents imprimés sur les entrepôts, rapports et mémoires : Entrepôt du Marais (1833-1835). Voir le dossier administratif : Observations présentées à la Chambre de Commerce sur le rapport de sa commission chargée de l'examen des tarifs des droits de magasinage et de manutention proposés pour l'Entrepôt réel de Paris. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 003 Affaires diverses 1833-1887 (A.P. 2931 W).

Parallèlement, en 1837, contrairement aux prévisions, le concessionnaire de l'entrepôt des Cygnes a dû supporter un déficit considérable et rencontré peu de succès. Il sollicitait en conséquence l'autorisation de suspendre le service et d'affecter ses bâtiments à un autre usage. La Chambre de Commerce et l'Administration des Douanes, ayant déjà reconnu que l'existence des deux entrepôts n'était point nécessaire au commerce, ont décidé de suspendre l'activité de l'entrepôt des Cygnes<sup>99</sup>. L'entrepôt de la place des Marais était donc resté le seul établissement destiné à recevoir les objets soumis à la douane, dont tout le monde reconnaissait qu'il n'était nullement nécessaire de l'agrandir. En effet, il ne sera jamais étendu sur les terrains, situés à sa droite et à sa gauche<sup>100</sup>. Ne laissant que le passage de deux rues, ces deux petites places latérales, perpendiculaires au canal, accueilleront alors, d'un côté, les bâtiments du bureau de la douane et de l'autre, une Compagnie générale de magasinage public, pour les marchandises non sujettes aux droits de douane<sup>101</sup>.

b. L'hôtel ou le bureau de la douane<sup>102</sup>

« En vertu d'un arrêté du gouvernement du 4 pluviôse an X, les communes doivent fournir et approprier à leurs frais les locaux de douane intérieurs. L'État ne doit de bureaux qu'à la frontière, et la concession de bureaux dans les villes qui obtiennent la faveur de pouvoir emballer sur place les marchandises pour traverser la frontière sans y être visitées est un avantage assez précieux pour que les dépenses qu'il occasionne soient supportées par les villes elles-mêmes »<sup>103</sup>. À Paris, le bureau de la Douane avait été établi successivement dans diverses propriétés. En 1839, il était placé dans l'hôtel du duc de Cadore, rue d'Enghien, dans le faubourg Poissonnière. Mais depuis longtemps, on se plaignait de l'insuffisance de ce local, qui manquait aussi d'abords convenables. Du fait de la relance économique, une demande de locaux plus grands a alors été soumise à la Chambre de Commerce. Plusieurs terrains ont été proposés. Celui retenu appartenait au gérant A. Thomas, qui a suggéré de transférer la douane sur le terrain contigu à l'entrepôt du Marais, à l'angle des rues de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic) et de la Douane<sup>104</sup> (ou Neuve Samson, actuelle rue Léon Jouhaux). Le 3 février 1840, un traité était passé entre la Ville de Paris et A. Thomas. Ce dernier s'obligeait à construire tous les bâtiments et leurs aménagements intérieurs, qui

---

<sup>99</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, op. cit. Une ordonnance royale du 30 janvier 1839 a autorisé la suspension définitive de l'entrepôt des Cygnes. Une autre ordonnance, du 30 septembre 1839, a déclaré d'utilité publique l'acquisition de cet entrepôt pour le service militaire. D'après les lois en vigueur, le jugement d'expropriation a été prononcé le 22 septembre 1842 et la décision du jury rendue le 31 août 1844. Par suite, l'Administration de la Guerre a pris possession de l'édifice, qui a été affecté à un magasin d'équipements militaires, proche de l'École militaire et du quartier Dupleix.

<sup>100</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, *Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris*, s.l., École d'architecture de Paris-La-Défense, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Plan urbain, 1995, p. 121.

<sup>101</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, op. cit.

<sup>102</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, *Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris*, op. cit., p. 121. Ce bâtiment existe toujours.

<sup>103</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, op. cit.

<sup>104</sup> Anonyme, *Plan de la rue de la Douane entre la place de la République et la rue de l'Entrepôt, Alignements, ordonnance royale du 20 février 1825, (décret du 13 février 1856 entre la rue de l'Entrepôt et le quai de Valmy), Paris, Grosdidier, 1887, échelle 1/200<sup>ème</sup>, 3 feuilles, B.H.V.P. Align 337.*

appartiendraient à la Ville aussitôt qu'ils seraient terminés et reçus. De son côté, la Ville s'était engagée à payer au concessionnaire une somme de 936 000 francs<sup>105</sup>.

La douane ou le bureau d'expédition des marchandises à l'étranger<sup>106</sup>, construit entre 1840 et 1843 par les architectes A. Grélerin, M.-A.-L. Lion et E.-J.-L. Grillon, d'une superficie de 6 985 mètres carrés, se composait, rue de l'Entrepôt, « d'un hôtel d'habitation et de bureaux élevés de deux étages sur rez-de-chaussée et caves avec deux ailes en retour pour les bureaux d'un côté et la remise de l'autre, encadrant une cour d'honneur »<sup>107</sup>. Plus précisément, le bâtiment comprenait un magasin de sûreté pour les objets précieux, un appentis en bois et vitré au-dessus de l'atelier de prime pour y classer les archives du commerce, des logements pour le concierge et le sous-directeur et des chambres de domestiques sous les combles<sup>108</sup>. À la suite de ces bâtiments, rue de la Douane, s'élevaient deux hangars, d'une largeur de 15 mètres et d'une hauteur équivalente à un étage, séparés par une grande cour de travail, de 36 mètres de côté. Comme le travail fourni à la manutention de la douane différait de celui de l'entrepôt réel, il y avait un bureau de visite, de plombage, et de prime pour les marchandises précieuses (bijouterie, dorure, argenterie, porcelaine, ébénisterie...) <sup>109</sup> [09-10-11-12].

Dans les cours et les hangars, il y avait plusieurs ateliers et cheminées à hotte appartenant à divers entrepreneurs. L'architecte A. Jay avait proposé la construction de quatre cheminées aux extrémités ouest des hangars, pour chauffer les toiles grasses, servant d'emballages imperméables aux marchandises. Ces cheminées avaient une superficie de 16 mètres carrés, au lieu des 12 mètres carrés habituels, de manière à pouvoir travailler au-dessous et y opérer les préparations d'emballages<sup>110</sup>.

Du point de vue constructif, le bâtiment était fondé sur béton, en raison de la nature inégale du sol. Les façades principales étaient en pierre, les charpentes et les hangars étaient en chêne et sapin et les couvertures en ardoise.

Des travaux d'amélioration, aux frais de la Chambre de Commerce, ont été ensuite réalisés. En 1845, les hangars étant devenus insuffisants, la cour de service a été couverte. Un certain Travers, serrurier, a proposé une couverture sans points d'appui, de manière à ne pas encombrer l'espace de circulation. Ce

---

<sup>105</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, op. cit. Le traité a reçu son exécution et la dépense, se montant à 950 000 francs, a été supportée de la façon suivante : 300 000 francs par le Trésor, 300 000 francs par la Ville et 350 000 francs par la Chambre de Commerce.

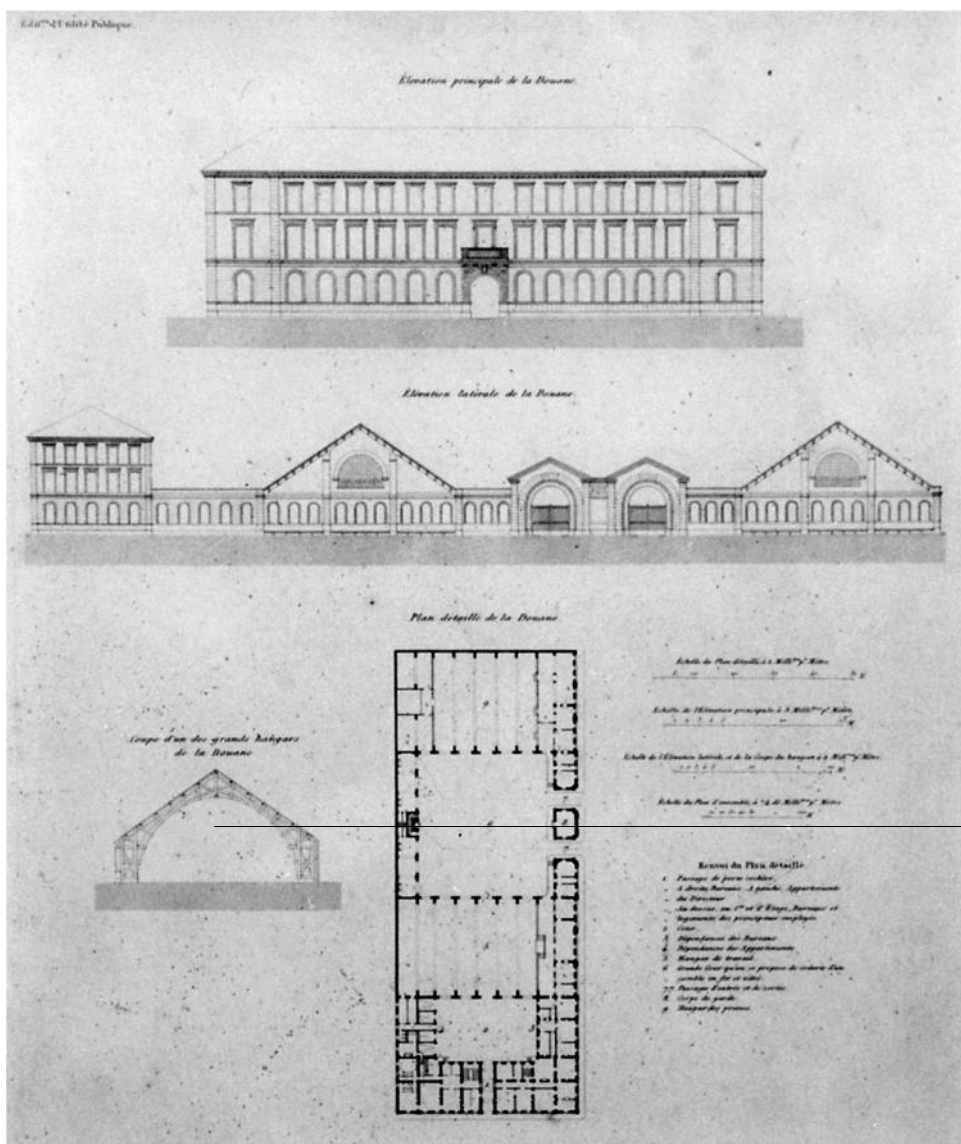
<sup>106</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, op. cit., 1833-1844, Tome 2, pp. 22-23, Planche n° 277. Voir les photographies de la conservées aux Archives de la Commission du Vieux Paris, datées de 1920, de l'Hôtel de la Douane (photographie de l'Hôtel prise de la rue de la Douane ; photographie de la cour intérieure ; photographie d'un intérieur décrivant les marchandises emmagasinées).

<sup>107</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 130.

<sup>108</sup> Ibidem.

<sup>109</sup> Ibid., pp. 130-131. « À la Douane, un colis était assujéti à la "prime" qui consistait en une série de mouvements ; déchargement, ouverture des colis, déballage, caisses pesées au net, marchandises pesées au net, emballage, fermeture des caisses, cordages, plombage et rechargement ». Des vérificateurs surveillaient l'application du règlement de la Douane, où la gestion manuelle divisait donc chaque étape de l'expédition.

<sup>110</sup> Ibid. Des systèmes de chauffage avaient été testés, comme à la vapeur ou au gaz, mais seule la combustion à la paille avait été retenue.



Élévation principale de la Douane

Élévation latérale de la Douane

Coupe d'un des grands hangars de la Douane

Plan détaillé de la Douane

09- Hôtel de la douane, 1840-1843.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), *Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Extrait Planche n° 277 Élévations rue de l'Entrepôt et rue de la Douane, plan détaillé du rez-de-chaussée, coupe sur un des grands hangars, B.H.V.P. Fn 1768. Cliché S. Guével.



10- Hôtel de la douane aujourd'hui, prise à l'angle de l'actuelle rue Léon Jouhaux (rue de la Douane ou rue Neuve Samson) et de l'actuelle rue Yves Toudic (rue de l'Entrepôt), 2009.

Cliché S. Guével.

Ce corps de bâtiment a perduré dans le temps.

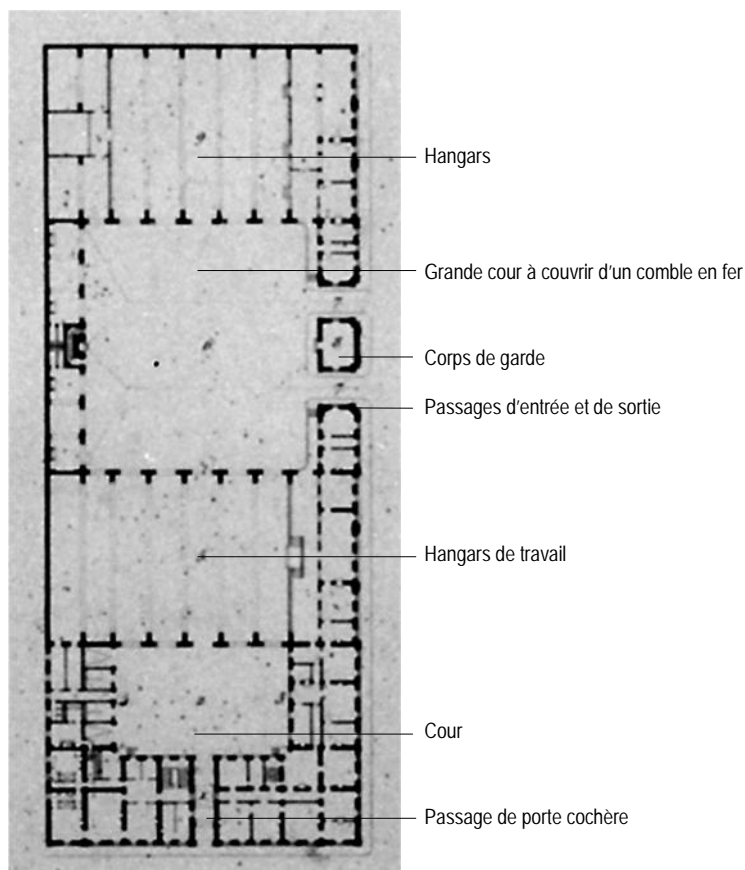


11- Hôtel de la douane, prise de la rue de la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux) vers la rue de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic), vers 1889.

BLANCART H., Vue des entrepôts de la Douane, vers 1889, B.H.V.P. Album Paris 4019951.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 129.

Cliché J.-C. Doerr.



12- Plan du rez-de-chaussée détaillé de l'hôtel de la douane, 1840-1843.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Extrait Planche n° 277 Plan détaillé du rez-de-chaussée, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

Dans le corps de bâtiment côté rue de l'Entrepôt, il y avait à gauche, les appartements du directeur, à droite, les bureaux. Au 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étage, il y avait les bureaux et les logements des principaux employés.

comble était ainsi formé de six fermes, « composées chacune de deux grandes courbes en anse de panier légèrement excentriques et de deux arbalétriers », reposant sur des piliers en pierre de taille. La hauteur totale de l'ensemble était de 16 mètres et la portée, pour les arches, de 36 mètres, ce qui permettait d'apporter le plus de clarté possible<sup>111</sup>. Cette réalisation était un des premiers exemples de combles en fer et métal<sup>112</sup> [13-14]. En 1849, deux hottes en fer ont été installées dans la cour, à l'entrée de chaque hangar, pour le chauffage des toiles grasses. Cela permettait d'éviter les inconvénients de la fumée qui pouvait ternir à la longue le vitrage de la cour et corroder les fers. En 1852, des becs de gaz ont été installés, assurant une certaine luminosité à toutes les époques de l'année ; le pavage en grès des deux hangars latéraux a été remplacé par un pavage en bois, offrant toutes les conditions de solidité et de durée, même si la cour restait pavée de grès provoquant une circulation chaotique. Les conditions de travail étaient ainsi améliorées : le pavage de bois ne résonnait point et offrait un parcours uni, lors du mouvement des marchandises. « Ces considérations furent développées en prenant exemple sur le dallage des « débarcadères », des quais à couvert et des salles intérieures des Chemins de fer (gare de Rouen et d'Orléans) »<sup>113</sup>.

Ce bâtiment, deux fois plus vaste que celui de la rue d'Enghien, avait l'avantage d'opérer la fusion de tous les services, à savoir le bureau de la douane et l'entrepôt de la douane. Étant situé sur les bords du canal, il avait aussi l'avantage commercial, de permettre le remplacement des transports terrestres par la navigation et, donc, de faciliter la circulation.

### c. Les magasins Prisse

Le terrain<sup>114</sup>, entre l'entrepôt réel des douanes et la rue de Marseille<sup>115</sup> a été affecté en 1836, à la Compagnie Prisse pour y construire des magasins particuliers.

Cette Compagnie générale de magasinage public a établi, sur son terrain enclos de murs, un port et des hangars pour recevoir toutes les marchandises non sujettes aux droits de douane, à savoir celles qui ne pouvaient être admises à l'entrepôt réel. Une partie du terrain, qui faisait suite au port, accueillait les marchandises pouvant s'emmagasiner à découvert et stationner pendant quelques jours.

« Nous avons adopté le mode de réception, magasinage et livraison, suivi à l'entrepôt des Marais, et que le commerce a accueilli avec assez de faveur dans cet établissement, pour qu'on nous sache gré d'en

---

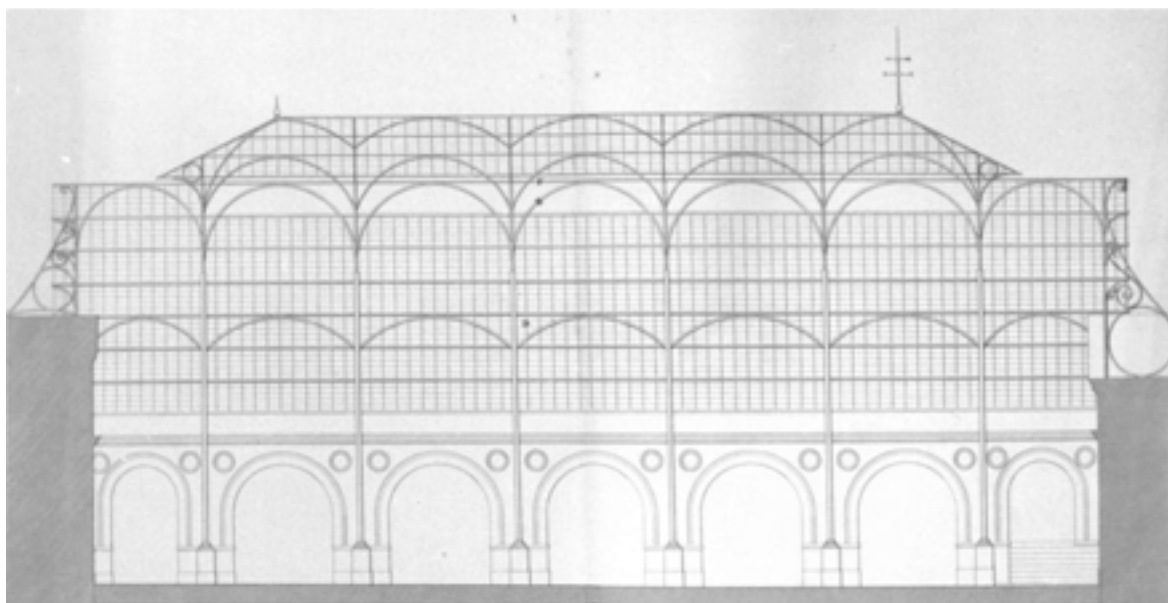
<sup>111</sup> Ibid. « Les principales pièces de fer étaient réunies entre elles par des décharges et des brides. Ces arches supportaient d'immenses châssis de verre. La ventilation était assurée par une lanterne (lanterneau) de 26,30 mètres de long sur 4,80 mètres de large et 4,20 mètres de haut. Elle était garnie en verre double et proposait une superficie suffisante pour donner de la lumière et de l'air ».

<sup>112</sup> Ibid. Les combles en fer ont commencé à être utilisés dans les marchés et les usines à gaz.

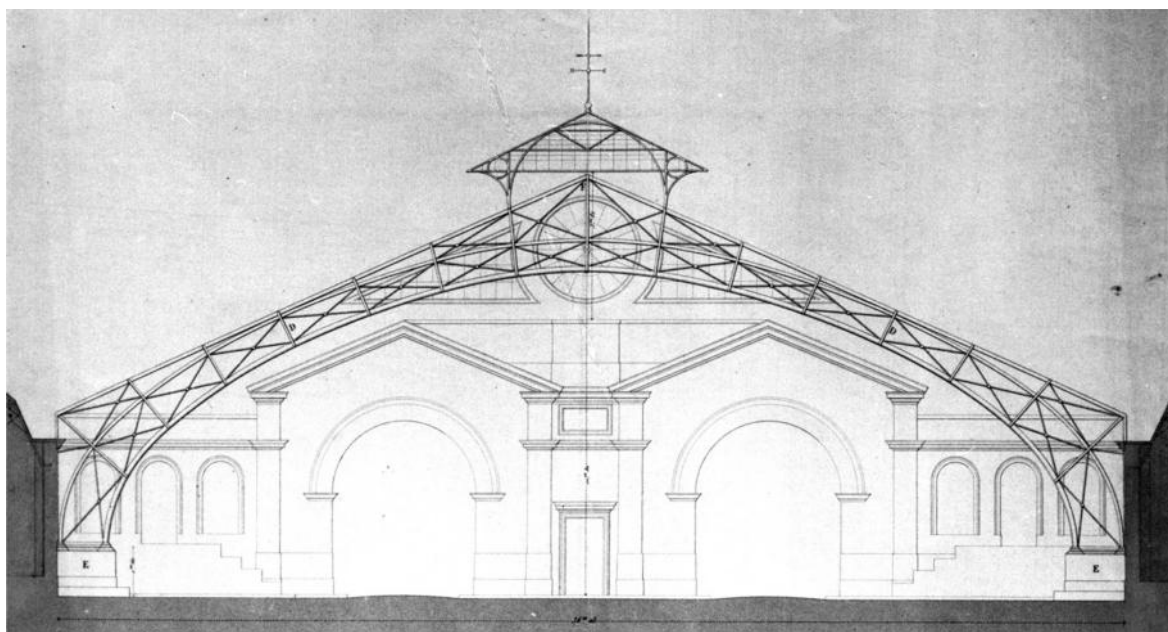
<sup>113</sup> Ibid.

<sup>114</sup> Voir aux Archives de Paris la cote VO3 767 : Documents imprimés sur les entrepôts, rapports et mémoires : Entrepôt du Marais (1833-1835). Voir le dossier administratif : Concession temporaire par la Ville de deux terrains existants à droite et à gauche de l'entrepôt place des Marais.

<sup>115</sup> Anonyme, Plan de la rue de Marseille, Alignements, ordonnance royale du 20 février 1825, Paris, Grosdidier, 1887, échelle 1/200<sup>ème</sup>, 2 feuilles, B.H.V.P. Align 342. La rue de Marseille, de 15 mètres de largeur, a été ouverte en 1825. Elle s'est appelée rue du Havre jusqu'en 1844.



13- Coupe longitudinale sur le comble en fer de la grande cour de l'hôtel de la douane, 1845.  
LANCE A., CALLIAT V., Encyclopédie d'Architecture, Serrurerie, Paris, Morel, 1851-1862, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 2, nos 79-80, M.C. 1491 ou A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



14- Coupe transversale sur le comble en fer de la grande cour de l'hôtel de la douane, 1845.  
LANCE A., CALLIAT V., Encyclopédie d'Architecture, Serrurerie, Paris, Morel, 1851-1862, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 7, nos 59-60, M.C. 1491 ou A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



étendre l'usage aux marchandises qui ne paient pas de droits de douane »<sup>116</sup>. Ainsi, avec ce mode de magasinage, il n'y avait point de loyer fixe, point de surveillance à exercer par les employés, point de risques à courir pour la marchandise (vol ou incendie), puisque les magasins présentaient toute la sécurité nécessaire pour leur garde et leur débarquement.

La Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, a alors établi des tarifs aux taux les plus modérés possibles, proportionnés aux affaires entreprises<sup>117</sup>. Elle se bornait donc exclusivement au magasinage des marchandises et aux manutentions qui en résultaient, ne prenant point de marchandises en consignation, ne faisant point d'avances, ne se chargeant d'aucune commission d'achat ni de vente<sup>118</sup>. Elle faisait pour les marchandises libres ce que faisait l'entrepôt pour les marchandises sujettes aux droits de douane [15-16].

À la fin des années 1830, la Compagnie Prisse proposait d'implanter de nouveaux magasins de l'autre côté de la rue de Marseille<sup>119</sup>. « La compagnie de l'entrepôt des Marais a reconnu l'utilité dont serait, pour le commerce et pour la marine, la proximité de nos magasins, et par conséquent, tout l'avantage que notre entreprise apporterait à l'extension de ses propres affaires ; aussi l'appui qu'elle est disposé à nous prêter nous fait-il espérer que messieurs les commerçants voudront bien étendre sur nous la confiance qu'ils accordent à cet établissement. Nous chercherons à la justifier par nos soins pour la marchandise qui nous sera confiée, et par une extrême exactitude dans l'exécution des ordres que nous recevrons ; messieurs les négociants et commissionnaires pourront considérer nos magasins comme leur appartenant à eux-mêmes [...]»<sup>120</sup>.

Des entrepôts se sont aussi développés sur l'autre rive du canal, le long du quai de Jemmapes et de l'actuelle rue Alibert (ancienne rue des Citadines).

#### d. L'entrepôt d'octroi et l'entrepôt des sucres indigènes<sup>121</sup>

Conformément à un traité notarié des 3 et 15 novembre 1838, passé entre la Ville de Paris et A. Thomas, celui-ci a été déclaré concessionnaire, jusqu'au 23 juillet 1914, de l'entrepôt d'octroi, de la halle de

---

<sup>116</sup> Document de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, Paris, Impr. Adolphe Everat, 5 avril 1836, A.P. VO3 767.

<sup>117</sup> Ibidem. Ce document présentait un tableau des tarifs des magasinages en fonction de la nature des marchandises, un tableau des tarifs des manutentions pour le transport du quai aux magasins et pour l'entrée et la sortie des marchandises, et un tableau des tarifs pour les pesages. Les échantillonnages détaillés ou après arrimages, les conditionnements de colis et toutes les manutentions extraordinaires étaient exécutés sur l'ordre du propriétaire et payés 60 centimes par heure d'ouvriers employés, non compris les fournitures.

<sup>118</sup> Ibid. La Compagnie n'étant pas responsable de la nature, de la qualité et de l'état des marchandises, elle ne pouvait être rendue responsable des avaries.

<sup>119</sup> Anonyme, Plan du territoire compris entre le boulevard Saint-Martin et l'hôpital Saint-Louis, Plan général de la place des Marais, Plan de l'Entrepôt des Marais le long du canal Saint-Martin avant ouverture de la rue Dieu, X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers, op. cit.

<sup>120</sup> Document de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, op. cit.

<sup>121</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, op. cit., 1833-1844, Tome 2, pp. 22-23, Planche n° 271.

NATURE DES MARCHANDISES.		par tonneau de 4000 k. par mois de 30 j.		NATURE DES MARCHANDISES.		par l. de 1000 k. par m. de 30 j.	
		F.	C.			F.	C.
Acides en bouteilles.....	à découvert.	1	50	Fer en barres.....	à découvert.	1	25
d <sup>e</sup> .....	à couvert.	1	»	d <sup>e</sup> .....	à couvert.	1	50
Acier et quincailleries emballées.....		1	»	Fer-blanc.....		1	75
Alun.....		1	»	Foote de fer.....	à découvert.	1	20
Amandes.....		1	»	d <sup>e</sup> .....	à couvert.	1	40
Blé.....	en sacs.	1	»	Fromages en fûts.....		1	»
d <sup>e</sup> .....	en grenier.	de gré à gré		Fruits secs en fûts et caisses.....		1	»
Bois divers.....	à découvert.	1	25	d <sup>e</sup> en cabas et pailions.....		1	25
d <sup>e</sup> .....	à couvert.	1	50	Garance.....		1	»
Borax.....		1	»	Graine de lin en sacs ou barils.....		1	75
Cacao.....		1	»	Indigo.....		1	»
Café.....		1	»	Laine.....		1	»
Céruse.....		1	75	Litharge.....		1	75
Chanvre.....		2	»	Nacre.....		1	»
Coton de l'Inde.....		1	»	Nitrate de potasse et de soude en fûts.....		1	75
d <sup>e</sup> des États-Unis, en balles pressées.....		1	25	d <sup>e</sup> en sacs.....		1	»
d <sup>e</sup> tous autres, en balles non pressées.....		1	50	Oranges et citrons.....		1	»
Couperose.....		1	»	Poivre.....		1	»
Cuir secs.....		1	50	Riz.....		1	»
Cuivre, plomb et zinc en lingots, à découvert.....		1	30	Savons.....		1	»
d <sup>e</sup> .....	à couvert.	1	60	Sels de soude en fûts.....		1	75
Draps et tissus divers.....		2	»	d <sup>e</sup> en sacs.....		1	»
Drogueries et teintures lourdes.....		1	»	Sucre en fûts, sacs et balles.....		1	»
d <sup>e</sup> .....	légères.....	1	50	Suif.....		1	75
Farines.....		1	»	Verre à vitre.....		1	»

15- Tarif des magasinages de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, 1836. PRISSE ET COMPAGNIE, « Tarif des magasinages », in Document de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Paris, Impr. Adolphe Everat, 16, rue du Cadran, 5 avril 1836, A.P. VO3 767. Cliché S. Guével.

TARIF DES MANUTENTIONS.	
<b>Transport du quai des Marais aux Terrains ou Magasins de la Compagnie.</b>	
1 <sup>e</sup> Lorsque l'ordre de magasinage sera donné avant la mise à terre; par tonneau de 4,000 kil. . . . .	75
2 <sup>e</sup> d <sup>e</sup> d <sup>e</sup> d <sup>e</sup> après d <sup>e</sup> d <sup>e</sup> . . . . .	1 »
<b>Entrées et Sorties.</b>	
Les manutentions d'entrée et de sortie sont :	
1 <sup>e</sup> A l'entrée : la mise en magasin, l'échantillonnage comme s'il est demandé avant l'arrimage, l'arrimage sans lotissement.	
2 <sup>e</sup> A la sortie : le déarrimage et la sortie de magasin.	
Il sera dû pour ces manutentions, savoir :	
Pour les marchandises en barriques et en tierçons, par tonneau de 4,000 kilogrammes. . . . .	50
Pour d <sup>e</sup> en quarts, caisses et sacs, laine et coton pressés et acides en bouteilles. . . . .	75
Pour d <sup>e</sup> légères, laine et coton non pressés. . . . .	1 »
Pour les bois d'ébénisterie. . . . .	75
Pour les métaux en lingots ou emballés. . . . .	50
Pour les fers en barres . . . . .	75
Pour les marchandises en grenier, on traitera de gré à gré.	
<b>Pesages.</b>	
Pour les marchandises en barriques et tierçons, par tonneau de 4,000 kilogrammes. . . . .	25
d <sup>e</sup> quarts, caisses et sacs, laine et coton pressés et acides en bouteilles. . . . .	40
d <sup>e</sup> légères, laine et coton non pressés. . . . .	50
Pour les bois d'ébénisterie. . . . .	50
Pour les métaux en lingots et emballés. . . . .	30
Pour les fers en barres . . . . .	50
Pour les marchandises en vrac, on traitera de gré à gré, suivant la nature des marchandises.	

16- Tarifs des manutentions pour le transport du quai des Marais aux terrains ou aux magasins de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, 1836. PRISSE ET COMPAGNIE, « Tarif des manutentions pour le transport du quai des Marais aux terrains ou aux magasins de la Compagnie, entrées et sorties des marchandises, pesages », in Document de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Paris, Impr. Adolphe Everat, 5 avril 1836, A.P. VO3 767. Cliché S. Guével.

déchargement<sup>122</sup> et de l'entrepôt des sucres indigènes, à construire au n° 212 quai de Jemmapes, dans le V<sup>ème</sup> arrondissement, dans le quartier de la porte Saint-Martin<sup>123</sup>. Les bâtiments ont été élevés par A. Gréterin, E.-J.-L. Grillon et M.-A. Lion, aux frais du concessionnaire<sup>124</sup>.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1839, l'entrepôt réel d'octroi, remplaçant celui existant rue de la Grange-Batelière, et la halle de déchargement (ou bureau central de vérification de l'octroi), contiguë au premier, remplaçant celle existante rue Chauchat, étaient ouverts. D'une superficie de 11 120 mètres carrés, les bâtiments étaient fondés sur béton, en raison de la nature inégale du sol, et étaient constitués d'une suite de hangars longs de 165 mètres, dont les principaux points d'appui étaient en pierre, les murs en meulière et moellon, la charpente en chêne et sapin et la couverture en ardoise. Ainsi, les propriétaires destinataires ou conducteurs qui voulaient être dispensés de décharger ou d'ouvrir, avant l'entrée en ville, les colis d'objets autres que ceux soumis aux droits d'octroi, pouvaient demander qu'ils soient escortés jusqu'à cette halle pour y être visités à couvert ou y demeurer en dépôt lorsqu'ils devaient être réexpédiés hors de Paris ou quand ils n'étaient pas livrés immédiatement aux destinataires<sup>125</sup>. A. Thomas percevait alors, à son profit, les droits de magasinage fixés comme suit : « par mois et par chaque colis du poids de 100 kilos, 0 franc 25 c. ; de 101 à 300, 0 franc 50 c. ; de 301 et au-dessus, 1 franc 00 c. »<sup>126</sup>.

L'entrepôt des sucres indigènes, achevé en 1848, mais dont l'activité avait commencé autour de 1844, s'élevait à côté de celui de l'octroi. Sa façade était composée de trois arcs sous pignon, similaire à celle de l'entrepôt réel des douanes [17].

La disposition spatiale et le fonctionnement de ces deux entrepôts étaient analogues à ceux des édifices précédents : ils présentaient les mêmes principes.

#### e. L'entrepôt des sels<sup>127</sup>

En 1806, l'impôt sur le sel ayant été rétabli, l'Administration des Douanes avait été chargée de la surveillance des droits perçus sur cette denrée<sup>128</sup>. Pour ce faire, la Ville de Paris avait décidé, en 1822, de construire un entrepôt, sur l'emplacement de l'ancien jardin de la maison de P.-A. Caron de Beaumarchais à

---

<sup>122</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, op. cit. Une ordonnance royale du 29 juin 1838 indiquait : « Il sera formé à Paris, sur un terrain situé en face de l'entrepôt des douanes des Marais, un entrepôt public dans lequel seront admis les articles compris au tarif des droits d'octroi de cette ville, à l'exception toutefois des objets suivants : 1° les boissons et autres liquides, sauf les essences de térébenthine ; 2° les bestiaux et la viande fraîche de la boucherie, les bois à brûler, les fagots, les charbons de bois et le poussier, les fourrages secs, tels que foin, sainfoin, luzerne et paille [...] ».

<sup>123</sup> Ibidem. L'entrepôt d'octroi et l'entrepôt des sucres indigènes étaient délimités par l'avenue du Carême-Prenant (actuelle avenue Richerand), la rue Bichat, ouverte en 1824, et la rue des Citadines (actuelle rue Alibert), qui ne rejoignait pas encore la future avenue Parmentier.

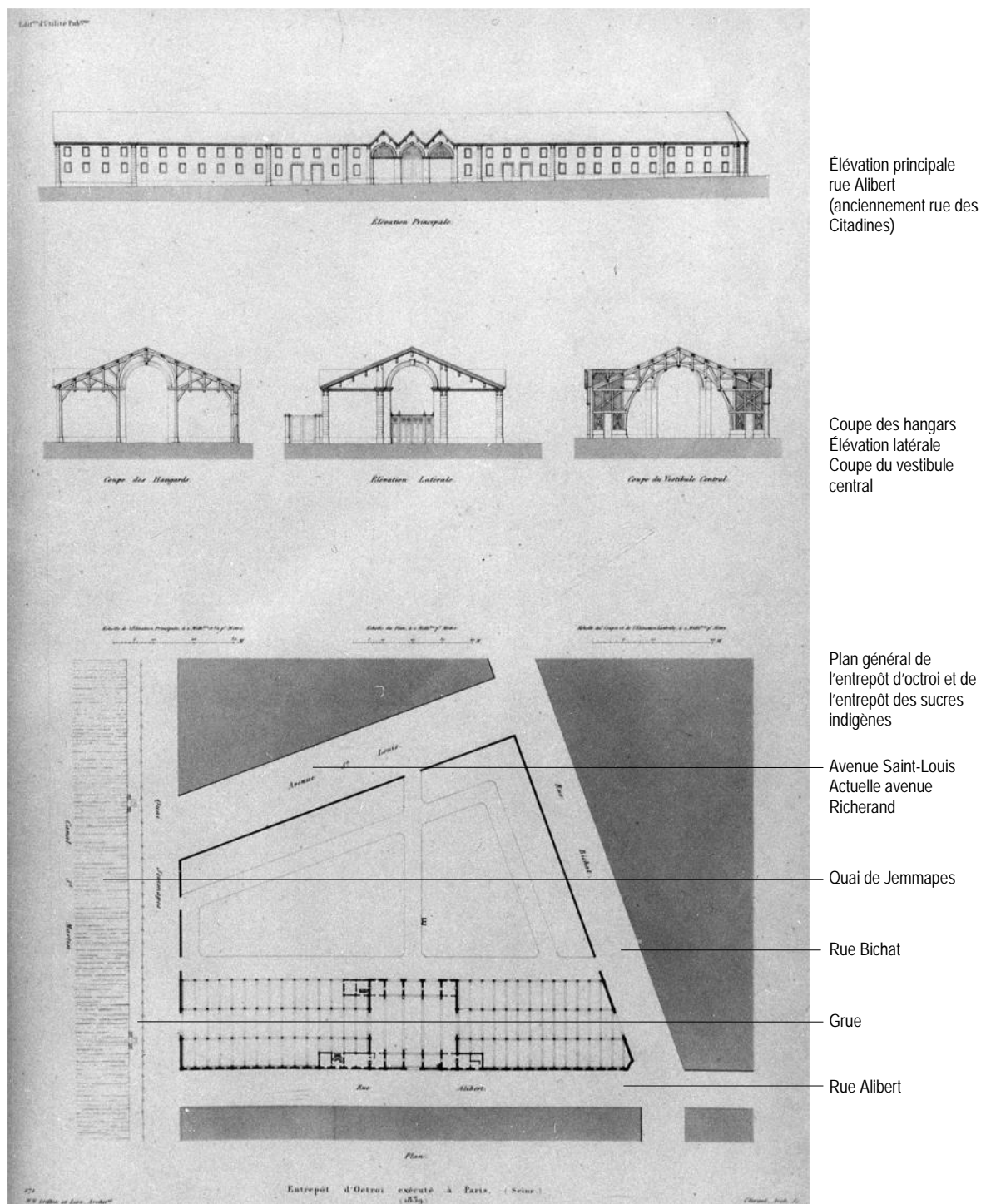
<sup>124</sup> L'entrepôt d'octroi a coûté 375 000 francs de l'époque.

<sup>125</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, op. cit. « Les barrières affectées à ces introductions ainsi qu'à la sortie ultérieure des colis laissés en dépôt [étaient] celles de Passy, du Roule, de Clichy, de Saint-Denis, de La Villette, de Pantin, de Vincennes, de Charenton, de la Gare, de Fontainebleau et d'Enfer ».

<sup>126</sup> Ibidem.

<sup>127</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, op. cit, 1833-1844, Tome 2, pp. 22-23, Planche n° 276.

<sup>128</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 130. Le droit sur le sel sera à nouveau aboli en 1945.



Élévation principale  
rue Alibert  
(anciennement rue des  
Citadines)

Coupe des hangars  
Élévation latérale  
Coupe du vestibule  
central

Plan général de  
l'entrepôt d'octroi et de  
l'entrepôt des sucres  
indigènes

Avenue Saint-Louis  
Actuelle avenue  
Richerand

Quai de Jemmapes

Rue Bichat

Grue

Rue Alibert

17- Entrepôt d'octroi et entrepôt des sucres indigènes, 1839-1848.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Planche n° 271 Élévation principale rue Alibert, élévation latérale quai de Jemmapes, coupe des hangars, coupe du vestibule central, plan général, B.H.V.P. Fn 1768. Cliché S. Guével.

la place de la Bastille, entre l'actuel boulevard Beaumarchais et la rue Amelot. Le 1<sup>er</sup> juillet 1826, l'entrepôt des sels, qui avait coûté 400 000 francs, avait été ouvert. Mais, dans les années 1830, les produits de cet établissement étant presque insignifiants, l'Administration du Comte de Rambuteau a décidé de le transférer. En vertu d'un traité notarié, des 3 et 15 novembre 1838, passé entre la Ville de Paris et A. Thomas, celui-ci a alors été déclaré concessionnaire, jusqu'au 23 juillet 1914, d'un nouvel entrepôt des sels à construire au n° 210 quai de Jemmapes, dans le V<sup>ème</sup> arrondissement, dans le quartier de la Porte Saint-Martin<sup>129</sup>. En 1840, en moins d'un an, pour une somme de 480 000 francs, le bâtiment était érigé aux frais de A. Thomas et administré ensuite par celui-ci, même s'il restait propriété de la Ville de Paris<sup>130</sup>. Le concessionnaire a alors perçu, pour tout prix de manutention et de magasinage, un droit de 50 centimes pour 100 grammes de sel entreposé, payé pour moitié à l'entrée<sup>131</sup>.

Les plans de cet entrepôt, dont la superficie était de 3 500 mètres carrés, ont été élaborés par les architectes A. Grélerin, E.-J.-L. Grillon et M.-A. Lion. Le bâtiment a été construit avec les matériaux de l'ancien entrepôt<sup>132</sup> et, là encore, en raison de la nature inégale du sol, il a été fondé sur béton. L'emploi du fer a été évité autant que possible ; ainsi la charpente était en chêne et la couverture en tuiles et ardoises.

À la périphérie du rez-de-chaussée et de l'entresol, l'entrepôt abritait des bureaux et des logements pour les concierges. 36 salorges et 8 demi-salorges en brique de Bourgogne et ciment romain étaient établies au centre de l'établissement et maintenues par des charpentes en chêne<sup>133</sup>. Elles étaient isolées des murs périphériques afin que le salpêtre ne puisse les ronger. À l'étage se trouvaient de grands magasins et à tous les niveaux, des coursives assez larges circonscrivaient l'intérieur de l'édifice [18].

Des grues, placées le long du canal, étaient reliées à l'entrepôt par un système de rails, qui véhiculaient les sacs de sel. La façade sur le quai présentait dans sa partie supérieure un balcon, où était installée une grue tournante permettant de hisser ces sacs. Dans sa partie inférieure, elle était percée d'une porte, permettant de tirer le sel au fur et à mesure de la vente. À l'intérieur de l'édifice, de petits chemins de fer, accrochés au plafond, conduisaient les sacs vers l'ouverture par laquelle le sel était versé dans les salorges<sup>134</sup>.

#### 1.1.2.2. Le devenir des entrepôts

« Je dépensai non moins largement pour les intérêts du commerce : l'Entrepôt des Douanes, le bureau d'expédition des marchandises à l'étranger, l'Entrepôt d'octroi et celui des Sels s'élevèrent sur les bords du canal Saint-Martin, auxquels ils donnèrent l'aspect d'une ville hollandaise et où ils attirèrent en quelques

---

<sup>129</sup> Article sur les Entrepôts de la place des Marais, op. cit. L'entrepôt des sels se trouvait à l'angle du quai de Jemmapes et de la rue des Citadines (actuelle rue Alibert).

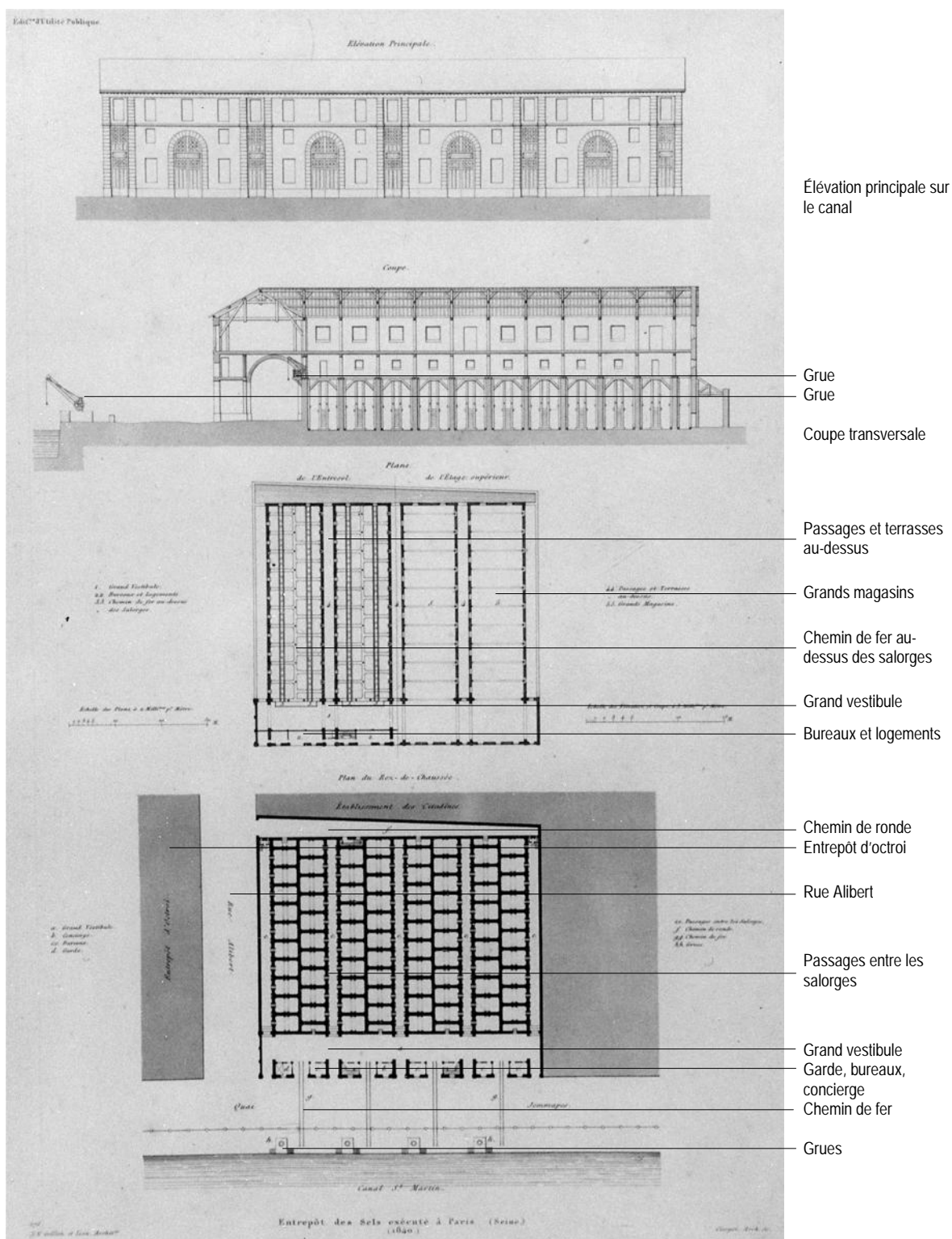
<sup>130</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 121.

<sup>131</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 130. La consommation en sel des Parisiens et de la périphérie était d'environ 12 000 tonnes par an.

<sup>132</sup> Ibidem.

<sup>133</sup> Ibid. Au départ, d'après les plans arrêtés, 54 cases à sel, hautes et larges, étaient prévues.

<sup>134</sup> Ibid.



18- Entrepôt des sels, 1840.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Planche n° 276 Élévation principale quai de Jemmapes, coupe en travers, plans du rez-de-chaussée, de l'entresol et de l'étage supérieur, B.H.V.P. Fn 1768. Cliché S. Guével.

années une population de 30 000 habitants »<sup>135</sup>.

Les entrepôts du bassin des Marais, dont chaque fonction correspondait à un équipement, illustraient, d'un point de vue architectural, les recherches entreprises par les architectes, les ingénieurs et les théoriciens sur la commodité et l'économie des lieux d'utilité publique. En effet, au travers de ces bâtiments, une nouvelle expression architecturale où primait le rationnel et l'unité, s'inspirant des constructions industrielles réalisées au Nord de la France, en Angleterre ou en Belgique, était née, annonçant l'âge industriel : « une pensée rationnelle se développa avec une utilisation des matériaux au mieux de leurs performances, tandis qu'une réflexion fonctionnelle vint enrichir les bâtiments à vocation utilitaire »<sup>136</sup> [19-20-21-22-(1-6)].

A. Thomas a ainsi contribué à l'élaboration de cette pensée rationnelle et fonctionnelle en réalisant sans cesse des travaux d'améliorations, de perfectionnements et d'agrandissements, insufflant « un dynamisme à cet appareil commercial et fluvial »<sup>137</sup>. Mais en 1844, ayant dilapidé sa fortune et celle de ses actionnaires, au lieu de gérer les affaires au profit du commerce, il comptait un déficit de 60 000 francs. En 1847, accablé par ses dettes, il décédait, laissant les entrepôts à différentes gérances peu fructueuses ou malhonnêtes<sup>138</sup>. En 1852, la société prenait le nom de « Docks Louis-Napoléon », dont les dirigeants furent entraînés, quelques années plus tard, sur les bancs de la justice correctionnelle<sup>139</sup>.

Même si ces entrepôts n'ont pas transformé l'activité économique mais fourni de meilleurs instruments à la distribution, leur emplacement, desservi par les différents modes de transport, était stratégique dans les diverses opérations commerciales. Attirant un marché, contribuant à favoriser un flot migratoire en direction de la capitale, ils ont participé au développement industriel et commercial et illustré les mutations du commerce de l'époque, orientées par la volonté politique de créer l'abondance. Mais à partir de la fin des années 1840, l'arrivée du chemin de fer allait déplacer la vie économique et entraîner une révolution dans les échanges commerciaux de la capitale<sup>140</sup>. Après le rachat de la concession par la Ville en 1860, les entrepôts du bassin des Marais allaient être démolis pour être transférés et reconstruits au bassin de La Villette.

### 1.1.2.3. La création du bas port de l'Arsenal et la construction de magasins

Parallèlement, en 1830, le préfet de la Seine adressait à la Compagnie du canal Saint-Martin un projet pour le redressement de la rue de la Contrescarpe et l'établissement d'un port d'embarquement et de débarquement sur la rive gauche de la gare de l'Arsenal : « Il prie la Compagnie de lui faire connaître les observations dont ce projet lui paraîtra susceptible ainsi que la part contributive dont elle consentira à se

---

<sup>135</sup> BARTHELOT DE RAMBUTEAU Claude-Philibert (Comte de Rambuteau), Mémoires du Comte de Rambuteau (publiés par son petit-fils, avec une introduction et des notes de Georges Lequin), Paris, Impr. Calmann Levy, 1905, 402 p., B.H.V.P. 901044 ou B.N.F. Le Senne 5584.

<sup>136</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 132.

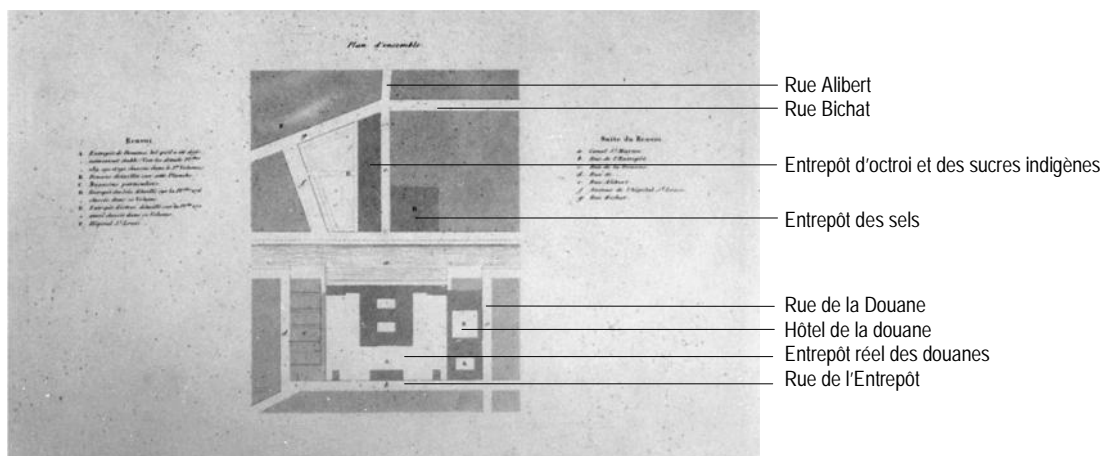
<sup>137</sup> Ibidem, p. 119. Voir aussi THOMAS Albert, Considérations sur le magasinage public, Paris, Impr. Adolphe Everat, 1838, 44 p.

<sup>138</sup> Ibid., p. 127.

<sup>139</sup> Ibid., p. 130.

<sup>140</sup> Ibid., p. 132.

Deuxième partie - L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)



19- Plan d'ensemble des entrepôts construits au bassin des Marais le long du canal Saint-Martin, 1833-1848. GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Extrait Planche n° 277 Plan général, B.H.V.P. Fn 1768. Cliché S. Guével.

L'entrepôt réel des douanes est resté tel que l'indiquait la planche n° 190 du tome 1 ; seules les entrées ont été modifiées.



20- Plan décrivant les nouvelles voies et parcelles apparues dans le quartier de la place des Marais entre 1821 et 1827-1836.

----- Voies et parcelles nouvelles apparues entre 1821 et 1827-1836.

----- Voies et parcelles persistantes entre 1821 et 1827-1836.

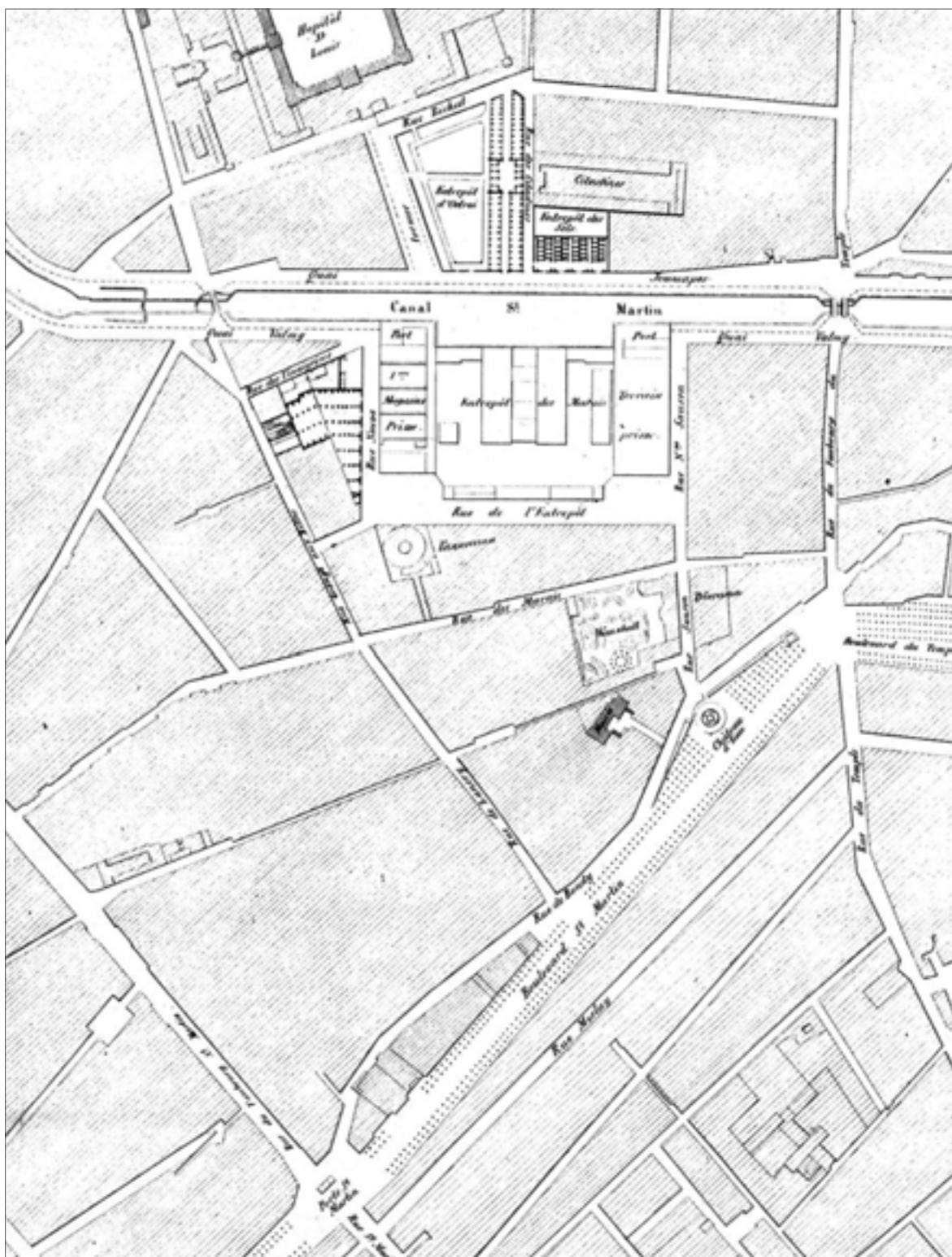
----- Voies et parcelles disparues entre 1821 et 1827-1836.

Document S. Guével.

Le percement du canal Saint-Martin a coupé le viare et le parcellaire existant. Le percement des actuelles rues Bichat et Lucien Sampaix a engendré le découpage de nouvelles parcelles, perpendiculaires aux rues, destinées à recevoir des immeubles d'habitation. Certaines parcelles de taille importante ont été redécoupées.

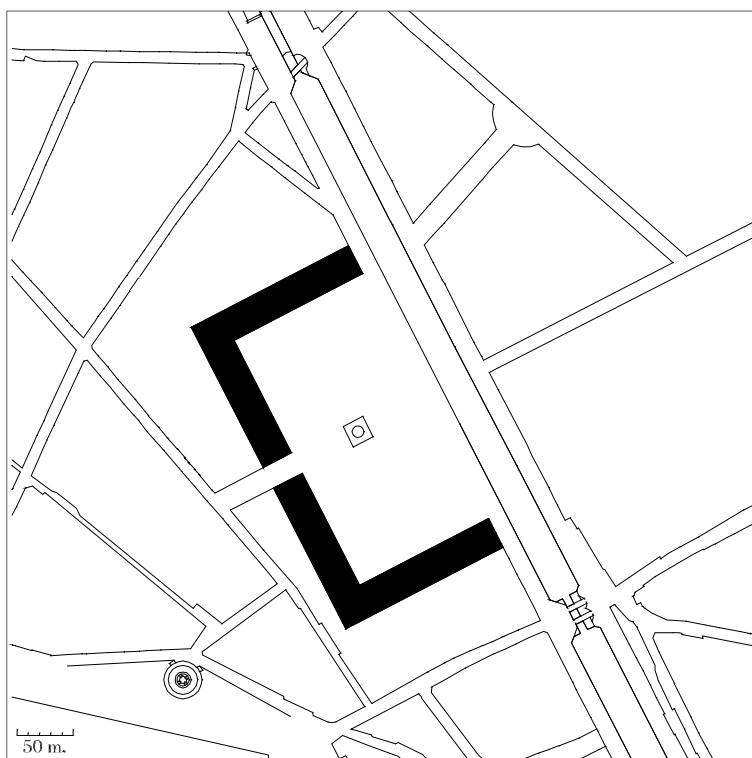
Voir le plan 2e dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.





21- Plan d'ensemble des entrepôts construits au bassin des Marais le long du canal Saint-Martin, 1833-1848.  
 Anonyme, Plan du territoire compris entre le boulevard Saint-Martin et l'hôpital Saint-Louis, Plan général de la place des Marais, Plan de l'Entrepôt des Marais le long du canal Saint-Martin avant ouverture de la rue Dieu, X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers, Paris, Paris, Lith. Roger et Compagnie, 7, rue Richer, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/4000<sup>ème</sup> environ, B.H.V.P. B 850.  
 Cliché S. Guével.

D'après ce plan, les bâtiments construits du côté de la rue de l'Entrepôt ne correspondaient pas tout à fait à ceux projetés par les architectes. En effet, les bâtiments de l'administration, des corps de garde des douaniers et des troupes de ligne n'étaient pas identiques. Entre le bâtiment du corps de garde des douaniers et des troupes de ligne et les bureaux de la Compagnie, il y avait un bâtiment couvert et clos. À gauche, il y avait un édifice de forme carrée et à droite un édifice de forme rectangulaire.

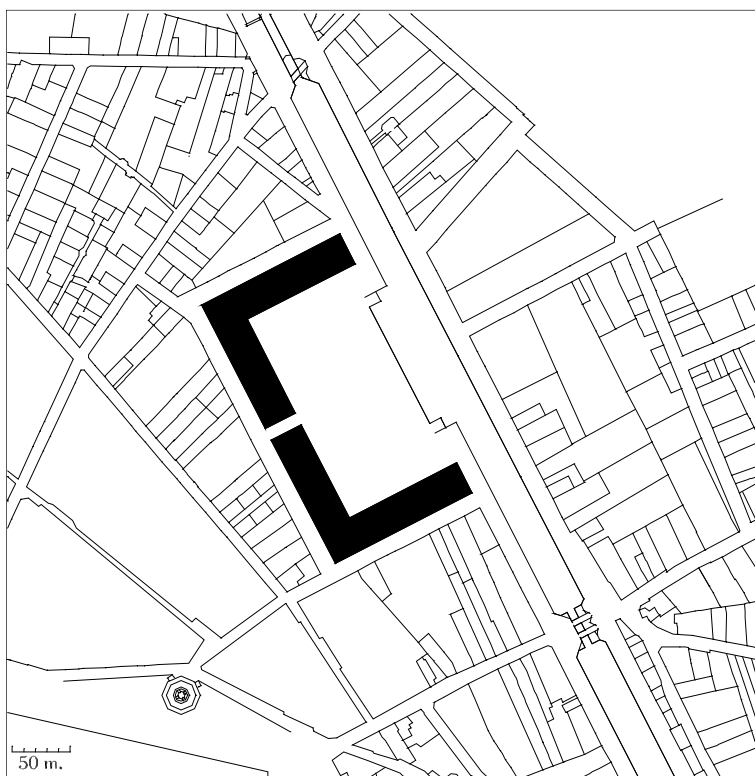


L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, J.-D.-A. Coïc, avait dessiné une vaste place rectangulaire destinée au déchargement de marchandises. En son centre, elle devait accueillir une fontaine et être scindée de bâtiments « formant une ordonnance régulière ». J.-D.-A. Coïc proposait aussi le percement de plusieurs voies : la future avenue Richerand débouchant dans l'axe de l'hôpital Saint-Louis et une voie sur la rive gauche, perpendiculaire au canal, dans l'axe de la fontaine projetée.

Document S. Guével.

**22-1- Plan du projet de la place des Marais, 1821.**

D'après Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III.



Trois rues encerclaient les bâtiments en forme de L destinés au stockage des marchandises. Une gare d'eau et deux cales étaient créées.

Ce projet réalisé a été dessiné à partir du fond de plan de référence 2b.  
Document S. Guével.

**22-2- Plan de la place des Marais et des entrepôts réalisés, 1827.**

D'après MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup> (3 millimètres pour dix mètres du plan), B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P.

Ce projet présentait deux bassins de déchargement, perpendiculaires au canal, délimitant un espace réservé à l'entrepôt. Les magasins au nombre de six, perpendiculaires aux deux bassins et symétriques, étaient alternés de cours couvertes.

Ce projet a été dessiné à partir du fond de plan de référence 2b.

Document S. Guével.



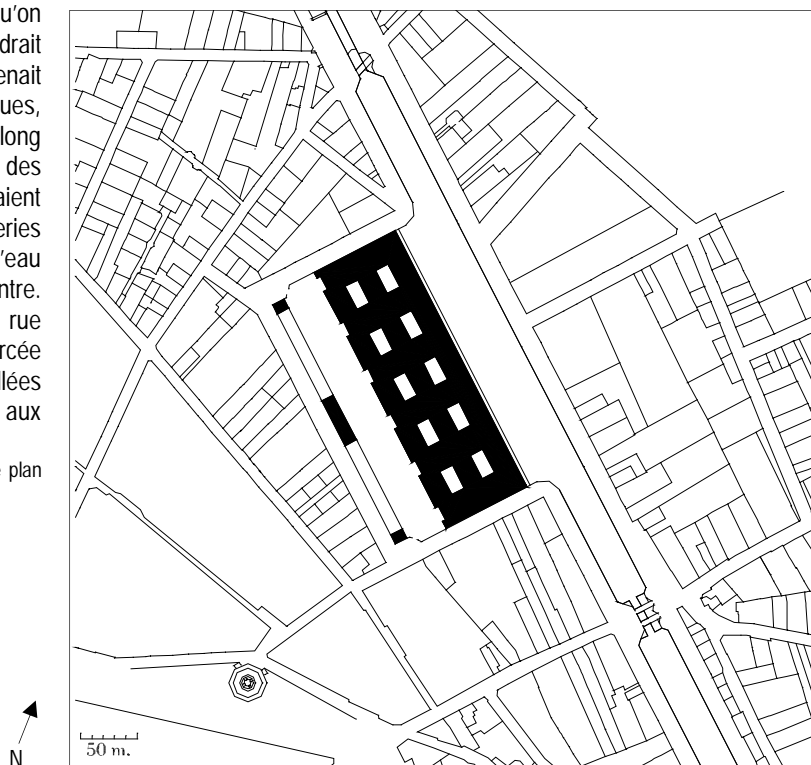
22-3- Plan du projet de l'entrepôt réel projeté place des Marais, vers 1830-1835.

D'après Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais le long du canal Saint-Martin, X<sup>ème</sup> arrondissement, Entrepôt construit au Havre (Plans conformes aux plans approuvés par le Ministre et qui sont déposés dans les Archives des Bâtiments Civils), Paris, Lith. Cluis, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 855.

Le projet d'agrandissement tel « qu'on pensait alors qu'il deviendrait promptement susceptible », comprenait six magasins rectangulaires, identiques, s'alignant perpendiculairement le long du bassin des Marais. Séparés par des cours de même dimension, ils étaient reliés entre eux par des galeries couvertes, s'ouvrant sur la voie d'eau par de larges portails en plein cintre. Côté rue de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic), l'enceinte était percée par deux grilles latérales, surveillées par deux pavillons destinés aux gardiens.

Ce projet a été dessiné à partir du fond de plan de référence 2b.

Document S. Guével.



22-4- Plan du projet de l'entrepôt réel des douanes projeté place des Marais, 1833.

D'après GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas libraire éditeur, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 189, B.H.V.P. Fn 1768.



L'entrepôt réel des douanes construit place des Marais était constitué de deux vastes magasins à trois niveaux, perpendiculaires au canal, qui étaient reliés par des hangars, longeant parallèlement cette voie d'eau.

Ce projet réalisé a été dessiné à partir du fond de plan de référence 2b.  
Document S. Guével.

22-5- Plan de l'entrepôt réel des douanes réalisé place des Marais, 1834.

D'après GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 190, B.H.V.P. Fn 1768.



Les divers entrepôts qui ont été réalisés à l'emplacement de la place des Marais et aux abords du bassin sont : l'entrepôt réel des douanes, l'hôtel de la douane, les magasins Prisse, l'entrepôt d'octroi et des sucres indigènes, l'entrepôt des sels.

Ce projet réalisé a été dessiné à partir du fond de plan de référence 2b.  
Document S. Guével.

22-6- Plan des entrepôts construits au bassin des Marais le long du canal Saint-Martin, 1833-1848.

D'après Anonyme, Plan du territoire compris entre le boulevard Saint-Martin et l'hôpital Saint-Louis, Plan général de la place des Marais, Plan de l'Entrepôt des Marais le long du canal Saint-Martin avant ouverture de la rue Dieu, X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers, Paris, Paris, Lith. Roger et Compagnie, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/4000<sup>ème</sup> environ, B.H.V.P. B 850.

charger dans les dépenses de cette entreprise »<sup>141</sup>. La Compagnie répondait au préfet que l'établissement d'un port à l'entrée du canal, « loin d'être un élément de prospérité pour sa navigation », pourrait la priver des droits à percevoir sur un certain nombre de bateaux montants, pour le passage au moins des trois premières écluses. Cependant la diminution des droits pouvait être compensée par la fréquentation d'autres bateaux qui, jusque-là, opéraient leur déchargement sur plusieurs points du fleuve<sup>142</sup>. Ainsi la Compagnie ne s'opposait pas à l'exécution de ce projet d'utilité publique, mais elle écrivait qu'elle « ne pouvait raisonnablement contribuer, en quoi que ce soit, dans les dépenses qui en seraient la conséquence ».

Le 5 mars 1847, par arrêté préfectoral, au vu du projet présenté par les ingénieurs du service municipal le 4 juin 1846, délibéré par le Conseil municipal le 8 janvier 1847 et approuvé par le Ministre de l'Intérieur le 23 février, la Compagnie du Canal Saint-Martin s'engageait, envers la Ville de Paris, à exécuter les travaux nécessaires à l'établissement d'un bas port dans le bassin de l'Arsenal<sup>143</sup>. En échange, la Ville devait payer à la Compagnie, à titre de remboursement pour ces travaux, la somme de 556 500 francs<sup>144</sup>.

Ainsi, du côté de la place de la Bastille, où le canal Saint-Martin arrivait et où la colonne de Juillet était érigée, deux escaliers symétriques descendaient aux quais. Sur la rive située le long du boulevard Bourdon, deux rampes, une au niveau de la rue de Bercy et une en face de la rue de la Planchette, arrivaient au bas port<sup>145</sup> [23]. En saillie de 8 mètres sur le parement du mur de soutènement du boulevard, ces rampes avaient 12 mètres de largeur et étaient bordées de chaque côté, sur toute leur longueur, de trottoirs de 70 centimètres de largeur. Au niveau de l'écluse en Seine, côté place Mazas, une cale de déchargement, terrain légèrement en pente, servait, comme son nom l'indique, à charger ou décharger les bateaux.

La Compagnie avait l'obligation de laisser toujours libres, pour le service public, la partie du bas port située au droit et en arrière des rampes, mais aussi un palier de 18 mètres de longueur au pied de chacune de ces rampes, et une zone continue de 17 mètres de largeur le long du mur du quai du bas port, entre les extrémités de ces rampes. De plus, elle avait la possibilité d'établir des magasins sur le terrain qui lui était concédé entre le port de déchargement, le palier des rampes et le mur de soutènement du boulevard<sup>146</sup>.

Très rapidement des magasins pour accueillir des marchandises ont été construits au bas port de l'Arsenal, dont le sommet du faîtage restait en dessous du bandeau de couronnement du mur de soutènement<sup>147</sup> [24].

---

<sup>141</sup> Séance du 14 septembre 1830 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de P.-L. Hainguerlot (Étaient présents MM. Coic, Destors, Hainguerlot, Lettré et Vassal), concernant Le projet d'un bas port à la gare de l'Arsenal et le redressement de la rue de la Contrescarpe, A.S.C.V.P. Délibérations Livre C.

<sup>142</sup> Ibidem.

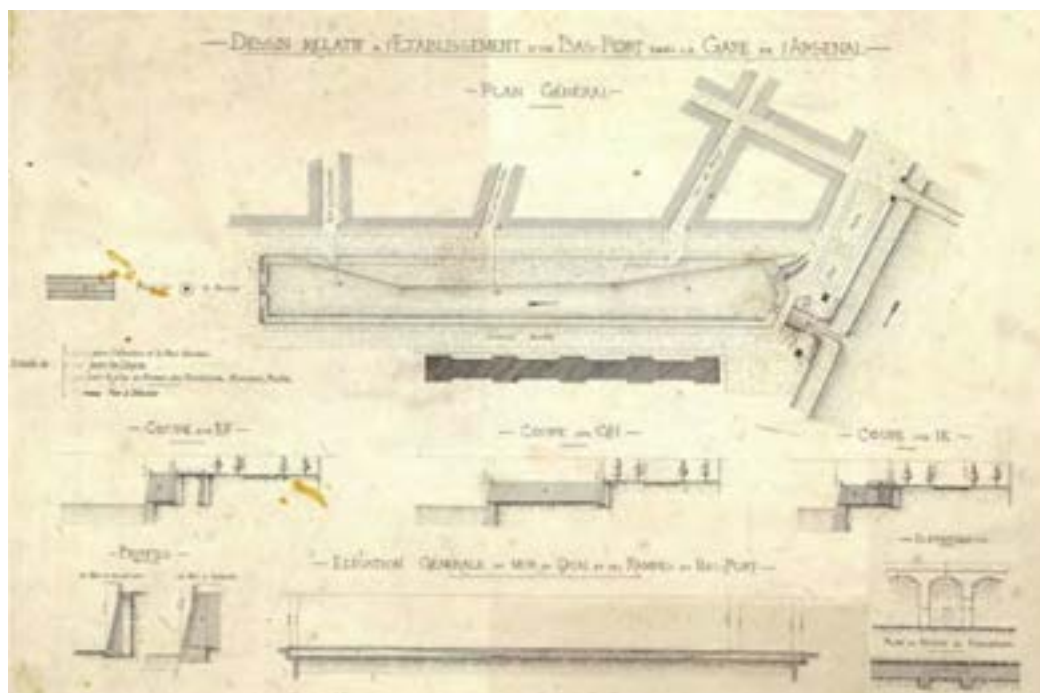
<sup>143</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Paris, Gauthier-Villars, 1873, p. 25, A.S.C.V.P. Voir l'arrêté préfectoral du 5 mars 1847 concernant l'établissement du port de l'Arsenal.

<sup>144</sup> Ibidem, p. 26.

<sup>145</sup> BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Établissement d'un bas port dans la gare de l'Arsenal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 25, A.S.C.V.P.

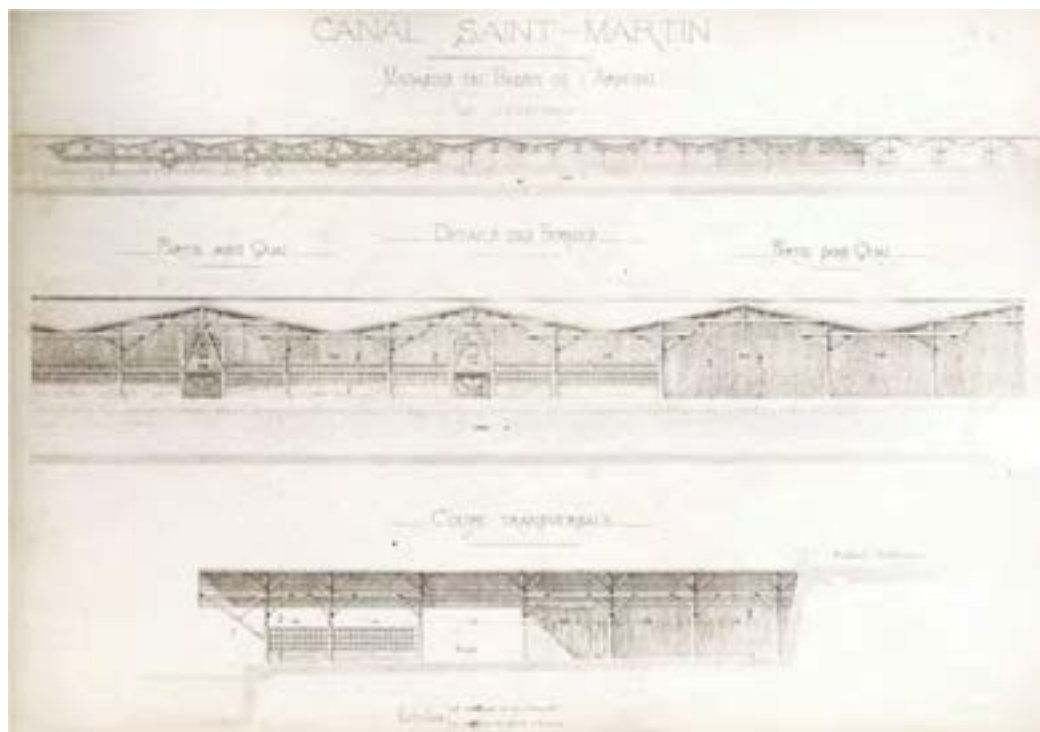
<sup>146</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 26. Voir l'arrêté préfectoral du 5 mars 1847 concernant l'établissement du port de l'Arsenal.

<sup>147</sup> BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Magasins du bassin de l'Arsenal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 21, A.S.C.V.P.



23- Création du bas-port dans le bassin de l'Arsenal, 1847.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Établissement d'un bas port dans la gare de l'Arsenal, Plan général - Coupes sur EF, GH, IK - Profils - Élévation générale du mur du quai et des rampes du bas port - Élévation, plan au niveau des fondations, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, échelle 0,00025 pour 1 mètre pour le plan général et l'élévation générale, échelle 0,001 pour 1 mètre pour les coupes, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les profils, l'élévation et le plan au niveau des fondations, Planche 23, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



24- Magasins construits au bas-port du bassin de l'Arsenal, vers 1850.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Magasins du bassin de l'Arsenal, Vue d'ensemble - Détails des fermes partie avec quai et partie sans quai - Coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,00015 pour 1 mètre pour la vue d'ensemble, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les détails et la coupe, Planche 21, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

Parallèlement, en 1842<sup>148</sup>, le Grenier de réserves a été cédé par l'État à la Ville de Paris qui l'a transformé en entrepôt public de vivres. Entre 1840 et 1848, il a été agrandi sur des plans de M.-A. Delannoy, puis sous la direction de L. Bruyère, Ch. Gau et A. Jay<sup>149</sup>. Long de 400 mètres, il a été assaini par des soupiroux, un sol en plancher de bois sur lambourdes posées sur du béton bitumé, un pavage de la cour<sup>150</sup>... Dans son état final, cet entrepôt pouvait contenir plus de 75 000 sacs destinés aux 600 boulangers de Paris<sup>151</sup>.

## 1.2. LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE LA VILLETTE

### 1.2.1. LA TRANSFORMATION DU BASSIN DE LA VILLETTE EN PORT DE MARCHANDISES : LA DISPARITION DE LA PROMENADE

#### 1.2.1.1. Les griefs de la commune de La Villette contre la création de magasins le long des canaux

##### a. Les pétitions des entrepreneurs et des habitants

Dans les années 1820, le bassin de La Villette étant devenu le centre d'arrivage des marchandises, la Compagnie Vassal et Saint-Didier, concessionnaire des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, a tout naturellement fait le projet de couvrir les quais de magasins à « son usage personnel »<sup>152</sup>. En effet, elle estimait que le trafic était suffisamment intense pour rendre nécessaire des aménagements portuaires et pensait que le bassin comme promenade était un luxe dont elle n'avait que faire, quand magasins et hangars pouvaient fournir des ressources substantielles<sup>153</sup>. Dès mars 1822, elle obtenait de la Préfecture de la Seine un arrêté l'autorisant :

« Article 1 : [...] à construire sur le terrain appartenant à la Ville de Paris, des deux côtés du bassin de La Villette et de la partie du canal de l'Ourcq en aval du pont de La Villette, des magasins, hangars, gares et ports de décharge destinés uniquement à l'entrepôt des marchandises qui arriveront dans le bassin et dont les dimensions et les alignements seront ultérieurement fixés [...].

Article 2 : [...] les magasins et hangars seront établis au fur et à mesure des besoins [...]. Il ne pourra y être formé aucun établissement tel que restaurant, marchand de vins, guinguettes, etc...

---

<sup>148</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 123. En 1836, le grenier de l'Arsenal était incommode. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts.

<sup>149</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 119.

<sup>150</sup> BOUR Yves, Un canal pour Paris : le canal Saint-Martin, op. cit., p. 127.

<sup>151</sup> GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas, Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, op. cit., 1845-1850, Tome 3, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Grenier de réserves, pp. 19-20, Planches n° 335, n° 356. Devenant au cours des années de plus en plus inutile, du fait de la construction de magasins à La Villette, il a été détruit, en mai 1871, par les incendies de la Commune.

<sup>152</sup> SOMMIER Louis-Edmé-Dominique, Maire de La Villette, Canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, bassin de La Villette. Mémoire adopté par le Conseil municipal de la commune de La Villette dans sa session d'août 1841, et adressé à M. le Ministre de l'Intérieur, Paris, L. Mathias, 1841, p. 4, A.S.C.V.P.

<sup>153</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, op. cit., p. 10 et p. 36. En 1827, les rues latérales aux bassins étaient pavées, afin de permettre l'accès des voitures sur les rives et de faciliter les débarquements. Ceci prouvait bien qu'un certain nombre de denrées arrivaient par le canal et que le trafic était appelé à s'intensifier.

Article 3 : Les arbres qui sont actuellement plantés sur les bords du bassin ne seront arrachés qu'au fur et à mesure de l'établissement des magasins, hangars, gares et ports de décharges »<sup>154</sup>.

Alors que le canal Saint-Martin n'était même pas encore livré à la navigation, le bassin de La Villette devait être l'outil indispensable au développement économique et à l'entreposage de tous types de marchandises. La Compagnie prévoyait alors sur ces abords six bâtiments de 100 mètres de long chacun, séparés tous les 28 mètres, préservant un quai de 8 mètres [25].

En 1824, le projet était approuvé au Ministère de l'Intérieur. Mais, en 1831, selon plusieurs sources, les quais étaient toujours « ombragés d'arbres qui [entouraient] ce port »<sup>155</sup>. Seules quelques constructions légères avaient été installées par des entrepreneurs. En bois de sapin du Nord de 24 mètres de longueur, elles étaient ouvertes ou fermées selon la nature des marchandises emmagasinées<sup>156</sup> [26]. Elles ont donc pu avoir un caractère provisoire ; la Compagnie concessionnaire prenait du temps à mettre en œuvre son projet de magasins. En 1835, aux dires d'un rapport, sept emplacements étaient finalement prévus par la Compagnie pour accueillir des magasins<sup>157</sup>.

Ce projet de magasins a suscité pendant plus de quinze ans (1824-1841) une bataille d'intérêts entre, d'un côté, le Conseil municipal de La Villette et les riverains du bassin, et, de l'autre, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et la Ville de Paris<sup>158</sup>. En effet, les pétitions, qui étaient de deux ordres, étaient plus âpres que celles rédigées lors de la création du canal : ce n'était plus l'infrastructure elle-même qui était source de revendications, puisqu'elle faisait maintenant partie du paysage et était acceptée et appropriée, mais principalement le fait d'établir des magasins qui nécessitaient de nouvelles expropriations.

Les premières pétitions émanaient d'entrepreneurs et de petits exploitants qui étaient attachés à une certaine forme de « libre entreprise » et qui avaient déjà construit des magasins provisoires, tirant prospérité des canaux dont ils avaient soutenu la réalisation. Ils ne pouvaient tolérer de la part de la Compagnie de se faire exproprier de leurs terrains, qu'ils vouaient depuis un certain temps à l'industrie. Même si cette dernière leur promettait de nouvelles richesses, grâce à la réalisation du projet, ils dénonçaient : « Singulier système !

---

<sup>154</sup> Recours pour les Sieurs Tielman de Schenck, Houy aîné, Houy-Neuville, Hubert, Reynier, Blanchard, Chiquand, Chalchat, Dehaynin, Barbeguière, Detouche, Gaillard aîné, Bevierre, Armand, Gosse de Serlay, V. Gardet et la veuve Solem, tous propriétaires autour du bassin de l'Ourcq, à la Villette, agissant dans un même intérêt. Demandeurs en annulation de M. le Ministre de l'Intérieur, du 13 novembre 1824, approbative d'un arrêté de M. le Préfet de la Seine du 27 mars 1822, (s.l.), A. Guyot Imprimeur du Roi, s.d., (1830-1831 ?), 14 p., A.S.C.V.P.

<sup>155</sup> DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, op. cit., p. 6.

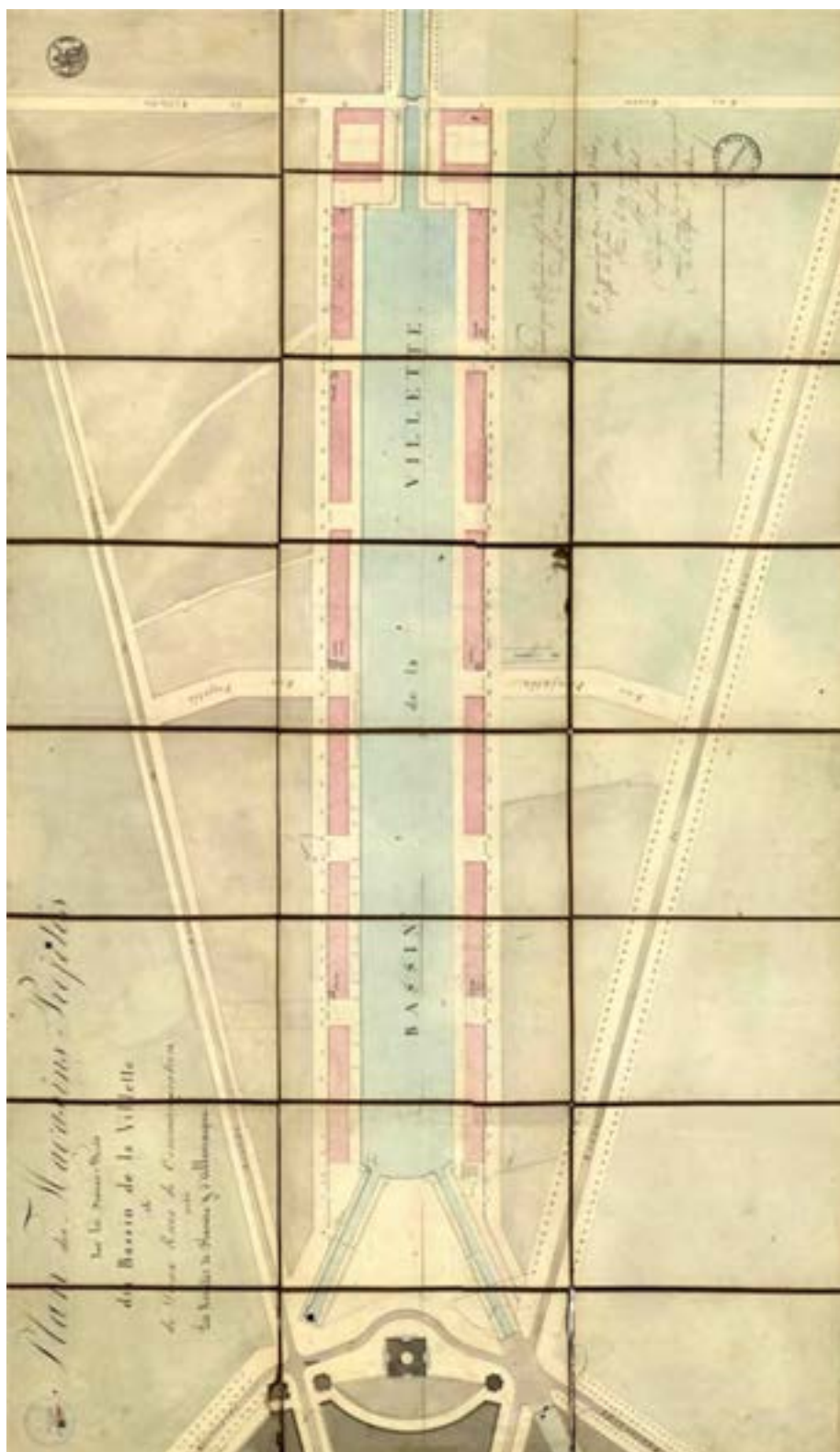
<sup>156</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 38. Les poteaux de ces magasins étaient en chêne, les sablières en « sapin de France », la clôture extérieure au hangar en « sapin du Nord rouge ».

Voir BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Type de hangars, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 3, A.S.C.V.P.

<sup>157</sup> Rapport et propositions concernant La construction de hangars sur les 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> emplacements de magasins sur la rive droite du bassin de La Villette, 25 avril 1835, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 38.

<sup>158</sup> Durant cette période, des défenseurs du bassin de La Villette prônaient l'établissement de l'entrepôt réel de Paris dans cette commune. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.1.1.1. Un choix difficile pour l'emplacement de l'entrepôt réel de Paris / d. Des mémoires en faveur de l'établissement de l'entrepôt réel à La Villette.

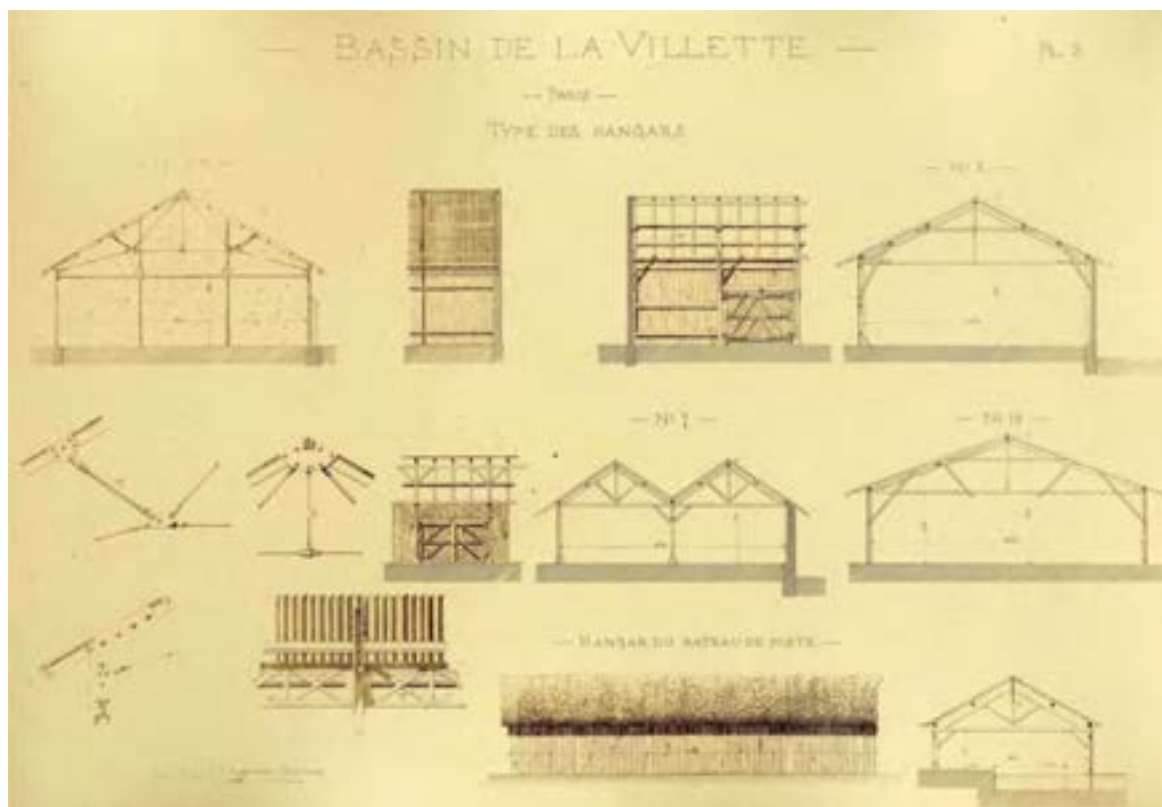




25- Plan de magasins projetés au bassin de La Villette, 1822.

COÏC J.-D.-A., ingénieur en chef du canal de l'Ourcq, Plan des magasins projetés sur les francs bords du bassin de La Villette et de deux rues de communication avec les routes d'Allemagne et de Flandre, 3 mars 1821, vu et approuvé par G.-J.-G. Chabrol de Volvic, conseiller d'État, préfet de la Seine, le 29 mars 1822, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

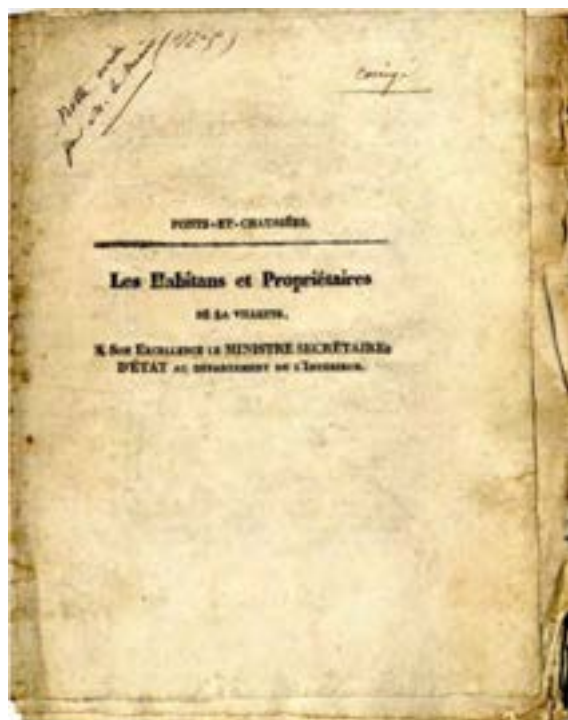
Douze magasins, comportant pour certains des pavillons de garde et d'octroi, étaient projetés sur les quais du bassin de La Villette. Deux entrepôts étaient dessinés au niveau de l'actuelle rue de Crimée (anciennement rue Neuve de La Villette). Deux rues, de part et d'autre du réservoir d'eau, étaient en projet, rejoignant pour l'une, la route d'Allemagne et pour l'autre, la route de Flandre. Ce projet suivait la logique d'implantation à grande échelle, dont l'axe du bassin formait la symétrie de la composition générale.



26- Types de hangars élevés au bassin de La Villette, vers 1830.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Type de hangars, Coupes et élévations des hangars - Coupe et élévation du hangar du bateau poste - Détails constructifs, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les coupes et les élévations, 0,0025 pour 1 mètre pour les détails, Planche 3, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.

La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis a choisi de louer ses terrains, bordant le bassin de La Villette, à un certain nombre d'entrepreneurs de transport par eau, qui assuraient la majeure partie du trafic. Ces derniers ont alors construit des hangars en bois ou de simples chantiers.



27- Pétition d'habitants contre la construction de hangars sur le bassin de La Villette, vers 1830.

Pétition intitulée Les Habitans et propriétaires de La Villette à son Excellence le Ministre secrétaire d'État au département de l'Intérieur, s.d. (vers 1830 ?), A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.

Dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, un grand nombre de pétitions et de recours ont été rédigés contre le projet de construction de magasins sur les quais du bassin de La Villette par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Les entrepreneurs et les petits exploitants, qui avaient déjà construit quelques hangars provisoires, plaidaient en faveur du libre usage du canal. Les propriétaires riverains du bassin refusaient la transformation de la promenade en port. Le Conseil municipal de La Villette, plus modéré, pensait que la réalisation de magasins, clos et adaptés, permettrait d'accueillir des denrées plus précieuses que la houille et les matériaux de construction. Mais il accusait la compagnie concessionnaire de vouloir exercer un monopole sur l'exploitation du bassin et était partisan d'une réévaluation du commerce local par des aménagements.

Bizarre calcul de la part d'une Administration que de vouloir s'emparer des fruits de l'industrie particulière », [...] « la générosité de cette grande cité n'était qu'apparente »<sup>159</sup>. De plus, était perçue comme exaction toute tentative de la Ville de Paris et de la Compagnie en vue de tirer des bénéfices du canal (droits de navigation ou de stationnement). Ces entrepreneurs plaidaient donc en faveur du libre usage du canal, selon les besoins de chacun.

Les secondes pétitions, plus nombreuses et plus virulentes, émanaient des habitants de La Villette et du Conseil municipal. Les riverains refusaient de se voir à nouveau expropriés comme le nécessitaient les nouveaux aménagements du canal<sup>160</sup>. De plus, ils étaient opposés au détournement d'usage et au changement d'affectation du bassin de La Villette. Ils souhaitaient voir les canaux rester en l'état et ne voulaient point que leur image en soit altérée et leur perception en soit modifiée, mettant en doute la sincérité des pétitions des industriels et négociants qui pouvaient cependant être les grands bénéficiaires de la mutation des canaux<sup>161</sup>. Ces riverains condamnaient donc les expropriations et mettaient l'accent sur la volonté de garder ce bassin comme lieu de promenade [27].

Dix-sept habitants, propriétaires riverains au bassin de La Villette, qui avaient seulement été informés du projet en novembre 1830, ont ainsi adressé un recours « au Roi en son Conseil d'Etat » demandant l'annulation d'« une décision de M. le Ministre de l'Intérieur, du 13 novembre 1824, approbative d'un arrêté de M. le Préfet de la Seine, du 27 mars 1822 » qui autorisait la construction de magasins sur les rives du bassin en lieu et place de la promenade<sup>162</sup>. Ayant déjà été expropriés lors du creusement du canal, ils refusaient de l'être à nouveau, au seul bénéfice d'une compagnie privée. Même s'ils se louaient d'avoir été expropriés pour permettre le creusement d'un « vaste réservoir entouré de plantations »<sup>163</sup>, ils refusaient de l'être à nouveau pour « faire un entrepôt pour la ville de Paris, pour créer un monopole en faveur d'une compagnie [...]. Le droit sacré de la propriété ne saurait fléchir devant un intérêt privé. C'est bien assez que dans certains cas l'utilité publique puisse commander le sacrifice de la propriété d'un citoyen [...]. En principe, lorsqu'il y a expropriation pour cause d'utilité publique, il ne peut être apporté de modifications à la cause même de l'expropriation »<sup>164</sup>. La décision de 1824 était à leurs yeux un « notable préjudice » entraînant la dépréciation de leurs propriétés, la construction de ces magasins empiétant non seulement sur leurs terrains, mais privant le bassin de ses agréments.

---

<sup>159</sup> Rapport de Godart de Saponay, avocats, Au roi en son Conseil d'Etat. Mémoire pour les sieurs David jeune et Callou [...] contre la Ville de Paris, 1825, A.N. F/14/7013. Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 40.

<sup>160</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, Paris, Hazan, 1999, p. 154. Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, le bureau des finances de la Ville de Paris avait eu l'idée d'imposer un alignement en cas de reconstruction. En 1783, une loi rendit effectivement obligatoire l'alignement différé de toutes les voies. Le 16 septembre 1807 une loi établissait les règles : le propriétaire de la partie de la parcelle qui avait fait l'objet d'expropriation était indemnisé. Mais le XIX<sup>ème</sup> siècle a fait ensuite apparaître que la règle d'alignement différé détruisait les alignements au lieu d'être efficace à court ou moyen terme. De plus, était expropriée seulement la partie de terrain nécessaire. Le propriétaire conservait alors sa parcelle, moins la partie expropriée. Sous Haussmann ce sera la parcelle dans son ensemble qui sera expropriée.

<sup>161</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes : BV 006 Affaires diverses (A.P. 2931 W) et BV 008-009 Contentieux (A.P. 2931 W). FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 40.

<sup>162</sup> Recours pour les Sieurs [...], tous propriétaires autour du bassin de l'Ourcq, à la Villette, agissant dans un même intérêt. Demandeurs en annulation de M. le Ministre de l'Intérieur, du 13 novembre 1824, approbative d'un arrêté de M. le Préfet de la Seine du 27 mars 1822, op. cit., p. 6.

<sup>163</sup> Ibidem.

<sup>164</sup> Ibid., p. 7.

b. Les réclamations du Conseil municipal

En août 1841, le Conseil municipal de La Villette publiait dans ses délibérations un mémoire, dont les propos étaient comparables à ceux des 17 pétitionnaires, mais il n'était pas aussi intransigeant qu'eux. Ce mémoire de L.-E.-D. Sommier, maire de La Villette, sollicitait principalement une enquête publique. En effet, cette dernière pouvait permettre d'amender et d'améliorer le projet suivant les demandes du public<sup>165</sup>.

Même si les préoccupations de ces deux documents paraissaient semblables, il n'était pas exclu qu'ils soient néanmoins de nature différente.

La pétition de 1830, d'initiative privée, défendait farouchement les biens, s'opposant à toute mutation du quartier. Les riverains mettaient au premier plan la défense de la propriété privée et au second plan la défense de l'intérêt public, à savoir la préservation du site.

En revanche, le mémoire de L.-E.-D. Sommier pesait mieux les intérêts de ce projet pour la commune. Pensant que la Compagnie était responsable de l'état défectueux des abords du bassin et qu'elle n'avait point cherché à remédier à cet « état de malpropreté », les marchandises précieuses ne se présentaient pas à La Villette. C'était les « marchandises les plus grossières » qui encombraient les « quais incommodes [...] et dont l'insigne malpropreté [deshonorait] les abords d'une grande ville »<sup>166</sup>. En effet, seul le charbon se trouvait à la Villette, sur une partie spéciale du port qui avait été affectée à ce commerce. L.-E.-D. Sommier écrivait donc que la présence de magasins, clos et adaptés, pouvaient permettre l'emmagasinage de denrées plus précieuses que la houille et les matériaux de construction. Il ne voyait pas d'un mauvais œil l'arrivée de denrées plus nobles, qui pouvait cependant faire fructifier le monopole de la Compagnie. Ainsi, même si les délibérations du Conseil municipal d'août 1841 étaient un acte d'accusation contre la Compagnie concessionnaire, qui souhaitait exercer un monopole sur l'exploitation du bassin de la commune de La Villette, il était partisan d'une réévaluation du commerce local par un aménagement<sup>167</sup>.

Mais, les deux parties, revendiquant l'intérêt public, se refusaient tout de même à voir la Compagnie bénéficier du privilège de l'exploitation des magasins, source de profit privé. Elles écrivaient que la Ville de Paris ne pouvait « changer la destination du canal de l'Ourcq pour en user selon son bon plaisir, comme elle le ferait d'une propriété privée [...] En prétendant que les canaux [étaient] une propriété privée, la Ville de Paris [soutenait] une thèse aussi dangereuse pour elle-même que contraire à l'intérêt public »<sup>168</sup>. En effet, la Compagnie concessionnaire, dont le préfet de la Seine avait pris en compte le projet d'aménager les rives du bassin, avait fait valoir le droit de la Ville de Paris de construire des magasins sur sa propriété, arguant de l'utilité et de la convenance qui en résulteraient pour le commerce<sup>169</sup>. Ainsi, elles pensaient que la Ville de

---

<sup>165</sup> SOMMIER Louis-Edmé-Dominique, Maire de La Villette, Canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, bassin de La Villette. Mémoire adopté par le Conseil municipal de la commune de La Villette dans sa session d'août 1841, et adressé à M. le Ministre de l'Intérieur, op. cit., p. 27. « Quand bien même la décision d'édifier magasins et docks serait-elle recevable, elle ne pourrait être appliquée qu'une fois avalsés les résultats d'une enquête publique ».

<sup>166</sup> Ibidem, p. 24.

<sup>167</sup> Ibid.

<sup>168</sup> Ibid., pp. 9-10.

<sup>169</sup> Ibid.

Paris n'avait pas à encourir le risque de laisser à une Compagnie privée, le monopole de la voie d'eau et de ses rives, qui pouvait menacer les bienfaits du canal à un moment où ils ne cessaient de s'accroître, où le besoin d'eau était toujours plus considérable et la navigation des plus actives. Ces deux parties dénonçaient cette Compagnie qui « toutes les fois que [son] intérêt personnel ou mesquin a été en jeu, [...] n'a pas hésité à lui sacrifier l'intérêt public ou à le tourner à son profit »<sup>170</sup>. Elles expliquaient aussi que l'expropriation donnait au terrain un caractère public et « garantir l'intérêt public, c'était garantir la nature du terrain exproprié »<sup>171</sup>.

Un nouveau débat, s'appuyant sur les termes ambigus du traité de concession des canaux, vint s'ajouter aux précédents. Les pétitions, les mémoires et les recours ont alors essayé de démontrer et de prouver que la Compagnie souhaitait contrecarrer ces textes de 1818, au point même de vouloir faire voter de nouvelles lois pour la réalisation de son projet.

En effet, l'article 8 du traité de concession reconnaissait à la Compagnie la faculté d'établir sur les rives du canal Saint-Denis des « gares et ports de décharge pour l'entrepôt des marchandises de toutes natures »<sup>172</sup>. Quant au canal de l'Ourcq, elle devait se conformer aux plans approuvés<sup>173</sup>. Elle n'était donc pas en droit d'établir des magasins sur les rives du bassin de La Villette. De plus, les opposants ne voyaient aucune similitude entre « magasins » et « gares et ports de décharges ». La gare était pour eux un abri pour les bateaux et un port de décharge était un lieu destiné au déchargement des marchandises. « On conçoit qu'un canal ne puisse se passer de gares, que même il ait besoin de ports mais où serait la nécessité d'une masse de magasins entourant le bassin de La Villette ? »<sup>174</sup>. C'était donc « un abus de langage intolérable ! ».

Il était aussi démontré que la Compagnie envisageait la réalisation du projet aux dépens des engagements pris. Lors de l'ouverture du canal de l'Ourcq, des documents précisait que le bassin « devait être entouré d'arbres et en outre séparé des propriétés particulières par un espace suffisant pour la circulation des voitures et la promenade »<sup>175</sup>. Les arbres avaient été plantés, les rues latérales au bassin avaient été construites. Les riverains, qui avaient contribué pour un tiers au pavage de ces rues en 1827, écrivaient donc : « On reconnaissait [...] bien alors que, propriétaires - riverains du bassin avaient droit de jouir de tous les avantages de ce voisinage »<sup>176</sup>.

Après avoir expliqué que la Compagnie n'était pas en droit d'édifier des magasins, le mémoire de L.-E.-D. Sommier, dans ses conclusions, se tournait habilement vers les négociants et les industriels de La Villette. Conscient sans doute que la démarche du Conseil municipal ne pouvait entraver le cours des aménagements et surtout qu'il ne pouvait plus longtemps contester les droits imposés par la Compagnie aux entrepreneurs, le

---

<sup>170</sup> Ibid.

<sup>171</sup> Ibid.

<sup>172</sup> Ibid. Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 19.

<sup>173</sup> Ibid. Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 45.

<sup>174</sup> Recours pour les Sieurs [...], tous propriétaires autour du bassin de l'Ourcq, à la Villette, agissant dans un même intérêt [...], op. cit., p. 11.

<sup>175</sup> Ibid., p. 2.

<sup>176</sup> Ibid., p. 34.

maire en venait à suggérer : « que le rez-de-chaussée des magasins reste entièrement libre tout autour du port [...et] que les étages supérieurs [soient] élevés à l'aplomb des murs du quai. Des espaces de 20 mètres, situés à 100 mètres de distance les uns des autres [étaient] insuffisants pour conserver au port [...] son caractère public »<sup>177</sup>.

En conclusion, un combat de quinze ans n'allait pas parvenir à infléchir l'évolution nouvelle des aménagements du port. La Villette avait fini par soutenir le commerce, même si elle contestait toujours les privilèges financiers de la Compagnie concessionnaire des canaux, et les magasins et entrepôts allaient se multiplier autour du bassin, accompagnant la vocation industrielle du quartier.

### 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts<sup>178</sup>

#### a. Les magasins des quais et la place de l'Ourcq

Les réactions d'hostilité à la construction de magasins sur les francs bords du bassin de La Villette, fondées sur les actes constitutifs et le traité de concession des canaux, ont amené en février 1841 la révision des conventions passées entre la Compagnie concessionnaire et la Ville de Paris. Un amendement du traité de 1818 donnait entière satisfaction à la Compagnie. Elle était désormais en droit d'aligner des magasins sur les quais du bassin et sur les terre-pleins avoisinant le pont tournant de la rue de Crimée<sup>179</sup>. Le terme de « magasin » était clairement employé ; sage précaution au regard des arguments et études de vocabulaire qui avaient alimenté le conflit entre les habitants de La Villette et les concessionnaires des canaux. « Les vastes magasins et hangars que nous ferons élever, et qui, dans plusieurs années, pourront occuper une surface d'au moins 120 000 pieds carrés ; le principe d'économie qui sera observé dans la construction de ces bâtiments et qui présidera à toutes nos entreprises nous permettra d'entreposer, dans nos magasins toutes espèces de marchandises à des prix fort modérés. Par ce moyen les négociants éviteront les frais de transports et une grande partie des frais de main d'œuvre et de magasinage qu'ils ont à supporter à l'intérieur de Paris. Des citernes pour les huiles, des celliers pour les vins et les spiritueux, des magasins de rez-de-chaussée pour les marchandises qui s'accommodent de cette situation, de vastes greniers [...] des hangars pour les dépôts de bois, charbons et autres marchandises moins précieuses, toutes les combinaisons enfin qui se lient au bien-être et à la convenance du commerce, ont été embrassées dans nos prévisions »<sup>180</sup>.

---

<sup>177</sup> SOMMIER Louis-Edmé-Dominique, op. cit., p. 26.

<sup>178</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes : BV 012 Entretien (A.P. 2931 W) et BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>179</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. Chaix, 1880, pp. 51-52, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8Z Le Senne 5587. Voir Conventions additionnelles au traité de concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis / Article 12 Magasins, 1<sup>er</sup> février 1841.

<sup>180</sup> Recours pour les Sieurs [...], tous propriétaires autour du bassin de l'Ourcq, à la Villette, agissant dans un même intérêt [...], op. cit., pp. 12-13.

Le bassin, autrefois bordé d'arbres, était donc maintenant ceinturé par une série de magasins, entraînant la diversification des arrivages<sup>181</sup>. On y trouvait des entrepreneurs de transport par eau, des négociants en charbon, bois et matériaux de construction.

Sur la place de l'Ourcq (actuelle place de la Bataille de Stalingrad), le 28 mai 1853, le préfet de la Seine autorisait la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis à construire une gare d'eau, rejoignant le bassin, servant au déchargement de bois et à construire des entrepôts<sup>182</sup> [28-29]. En effet, le 24 avril 1825, la Ville de Paris avait abandonné à la Compagnie « la jouissance du terrain situé à l'extrémité aval du bassin de La Villette, en face de rotonde, pour servir aux déchargements de toute nature et particulièrement au débardage du bois de la rivière d'Ourcq »<sup>183</sup>.

#### b. L'Entrepôt général de La Villette

La création du chemin de fer et la loi de 1848 avaient provoqué un essor dans l'établissement de magasins généraux. Le 21 mars 1848, en raison de la pénurie alimentaire de 1846 et 1847, due à de mauvaises récoltes et au manque de lieux d'entreposage<sup>184</sup>, un décret avait donné une nouvelle signification juridique à l'entrepôt : celle de magasin général<sup>185</sup>. Cette loi permettait aux industriels de s'approvisionner en matières premières, sans que cela ne dépende de l'état de leurs finances et de pouvoir obtenir des avances grâce à la garantie de gages sur les marchandises achetées. En 1858, une nouvelle loi permettait au propriétaire des marchandises en dépôt d'obtenir un warrant, « garant de la valeur des biens, qu'il [était] possible de négocier à un tiers sans perdre la propriété du bien lui-même »<sup>186</sup>.

L'essor de magasins généraux allait être, pour les industriels, un lieu d'approvisionnement en matières premières, celui-ci pouvant se faire indépendamment de l'état de leurs finances. « Des entrepôts depositaires de marchandises pour le compte de tiers, pouvaient remettre aux déposants sous forme de récépissé un titre permettant en même temps la commercialisation des marchandises et son financement par un nantissement »<sup>187</sup>. Cette nouvelle habitude commerciale allait ainsi modifier la forme du commerce parisien.

Dans les années 1840-1850, James Hainguerlot, alors directeur de la Compagnie des Canaux de Paris depuis 1841, avait acheté plusieurs terrains bordant le bassin de La Villette et le canal Saint-Denis :

---

<sup>181</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », Paris Projet, n°s 15-16, Paris, APUR, 1976, p. 12.

<sup>182</sup> POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, p. 60. Voir aux Archives de Paris la cote VO3 1762 : Arrêté du préfet de la Seine, 28 mai 1853.

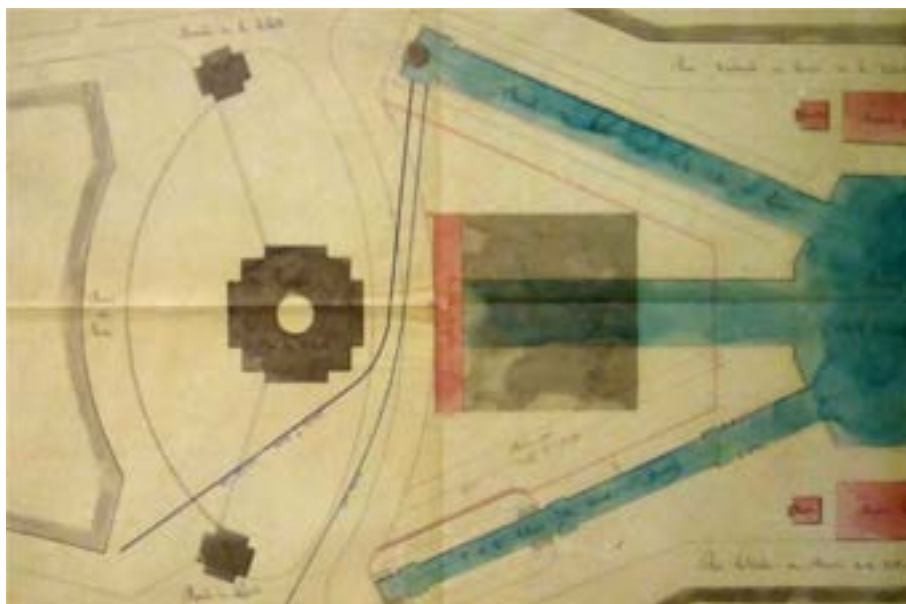
<sup>183</sup> LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 92.

<sup>184</sup> LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, op. cit., p. 50.

<sup>185</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 55.

<sup>186</sup> LANGLOIS Gilles-Antoine, op. cit., p. 50. La création d'un magasin général, habilité à délivrer des warrants, était soumise à l'autorisation du préfet.

<sup>187</sup> Coupure de presse, article signé du Directeur des Entrepôts et Magasins Généraux, s.l., s.d., A.S.C.V.P. Voir PHILIPP Élisabeth, « Les entrepôts du pont de Crimée », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 163. Voir FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 52-53. « La fonction industrielle du magasin général était bien celle de l'entrepôt ». Du point de vue juridique, son rôle était celui d'un depositaire agréé par l'Etat, pouvant remettre, sous forme de "récépissé warrant", un titre permettant en même temps la commercialisation des marchandises et son financement par un nantissement. Le nantissement est un contrat de garantie par lequel un débiteur remet à un créancier, pour sûreté de sa dette, la possession effective d'un bien.



28- Gare d'eau de la place de l'Ourcq et entrepôt pour le stockage du bois, 1855.

Anonyme, Projet de construction d'un hangar pour le déchargement du bois, 29 juin 1855, A.P. VO3 1762.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 58.

Cliché B. Potier.



29- Entrepôts de stockage sur la place de l'Ourcq, vers 1855.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 92.

Cliché B.H.V.P.

Il n'est pas certain que ces entrepôts aient eu ce type d'architecture. De plus amples recherches devraient être menées afin d'étudier avec précision l'histoire de la place de l'Ourcq.



premiers à Saint-Denis et Aubervilliers en 1843, les seconds, au niveau du pont de Flandre, le long du canal Saint-Denis, entre 1843 et 1851, et le troisième au niveau du pont de la rue Crimée<sup>188</sup>.

En 1853, il créait une société « l'Entrepôt général de La Villette »<sup>189</sup>, qui avait pour projet la création de nouveaux magasins, destinés à l'entrepôt et la conservation de toutes sortes de marchandises<sup>190</sup>.

### c. Les entrepôts du pont de Crimée

La loi du 27 février 1832 accordait aux villes la liberté de fonder des entrepôts, qui depuis l'an XI (1802-1803) était réservée aux ports. En effet, la question de l'Entrepôt réel de Paris prenait une tout autre ampleur sur le plan du négoce et du devenir de La Villette<sup>191</sup>, puisque ce fut le long du canal Saint-Martin, dans le quartier du Marais, que les initiatives publiques se multiplièrent avec la création, entre 1838 et 1845, de l'entrepôt réel des douanes, et des entrepôts d'octroi, des sels et des sucres indigènes<sup>192</sup>.

Dès 1836, une société privée s'était constituée afin d'établir un vaste magasin public destiné à entreposer et manutentionner les grains et farines. À partir de 1845, à l'extrémité est du bassin de La Villette, sur la rive gauche, quai de la Loire, lieu propice par sa proximité avec les voies de communications, un magasin moderne, qui avait fait l'objet d'un certain nombre de projets, a été construit au droit de la rue de Crimée<sup>193</sup> [30-(1-2-3-4)-31-32]. Un chenal de 8 mètres 20 de largeur par 45 mètres de longueur était établi parallèlement au goulet du pont tournant de l'actuelle rue de Crimée, dans le prolongement du bassin<sup>194</sup>. Equipé de cinq tire-sacs au dernier étage, il connaissait un mouvement journalier évalué à 800 sacs. Mais très rapidement, il s'était avéré insuffisant en raison de l'ampleur du trafic, les dépôts des différents négociants de la capitale augmentant<sup>195</sup>.

Un second bâtiment, identique au premier a alors été construit par l'ingénieur civil Émile Vuignier<sup>196</sup>, qui avait étudié des constructions qui remplissaient les mêmes fonctions en Angleterre, Irlande, Ecosse, Belgique et Hollande<sup>197</sup>. Situé sur la rive droite du bassin, quai de la Seine, cet édifice a été livré au négoce en 1853 et a été relié au premier magasin par une passerelle au niveau du troisième étage, passerelle de fer et fonte de

---

<sup>188</sup> LANGLOIS Gilles-Antoine, op. cit., p. 50.

<sup>189</sup> Ibid.

<sup>190</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 57. Voir aux Archives Nationales la cote F/12/6395. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.1.2.1. Les entrepôts construits au bassin des Marais.

<sup>191</sup> GAILLARD Jeanne, Paris, la Ville, 1852-1870, Paris, Libr. Champion, 1976, p. 575. Ces considérations sur le négoce parisien et la question de l'entrepôt permettent de restituer dans l'histoire les réalisations à La Villette.

<sup>192</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.1.2. La réalisation des entrepôts. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 1.2.2. La création d'un lotissement : la disparition des entrepôts du port des Marais.

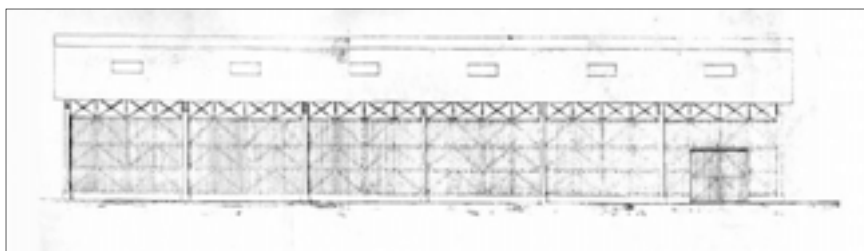
<sup>193</sup> Anonyme, Projet de hangars non exécutés au bassin de La Villette, vers 1835, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). Le magasin réalisé aurait été construit par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.

<sup>194</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 130. Le système de construction utilisé était mixte, bois et fonte. Pour éviter l'écrasement des têtes de poteaux, ceux-ci étaient recouverts d'un chapiteau en fonte sur lequel reposaient le poteau supérieur et les poutres du plancher. En outre, les poutres de la travée centrale, au-dessus du bassin de déchargement, avaient une double portée. Elles étaient constituées par deux madriers moisés sur un arc en fonte tendu par un entrait métallique. L'épaisseur du plancher était la même que celle des autres travées.

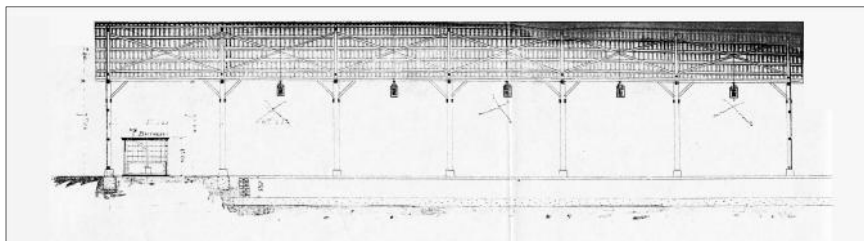
<sup>195</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 57.

<sup>196</sup> VUIGNIER Émile, Docks-entrepôts de La Villette. Détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissement, Paris, Dunod, 1861, p. II.

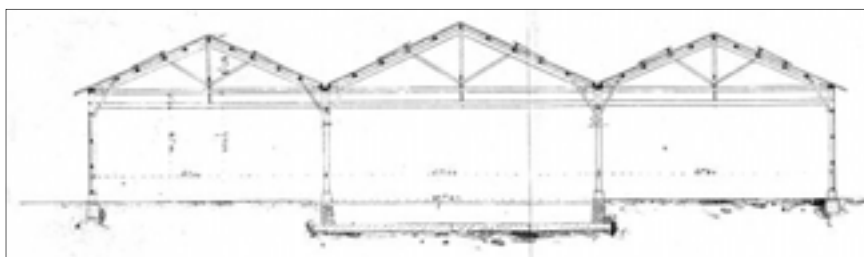
<sup>197</sup> VON SAURMA Sara, op. cit., p. 123.



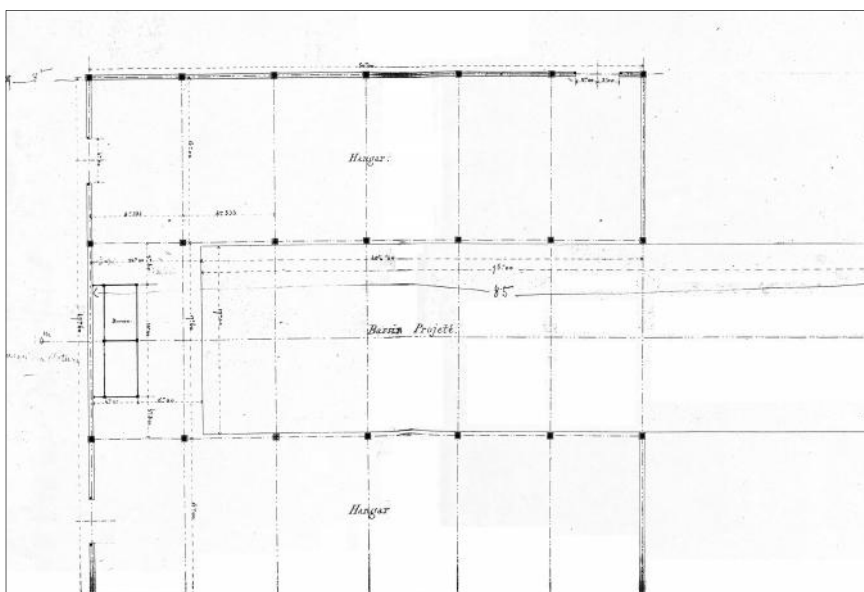
30-1- Élévation.



30-2- Coupe longitudinale.



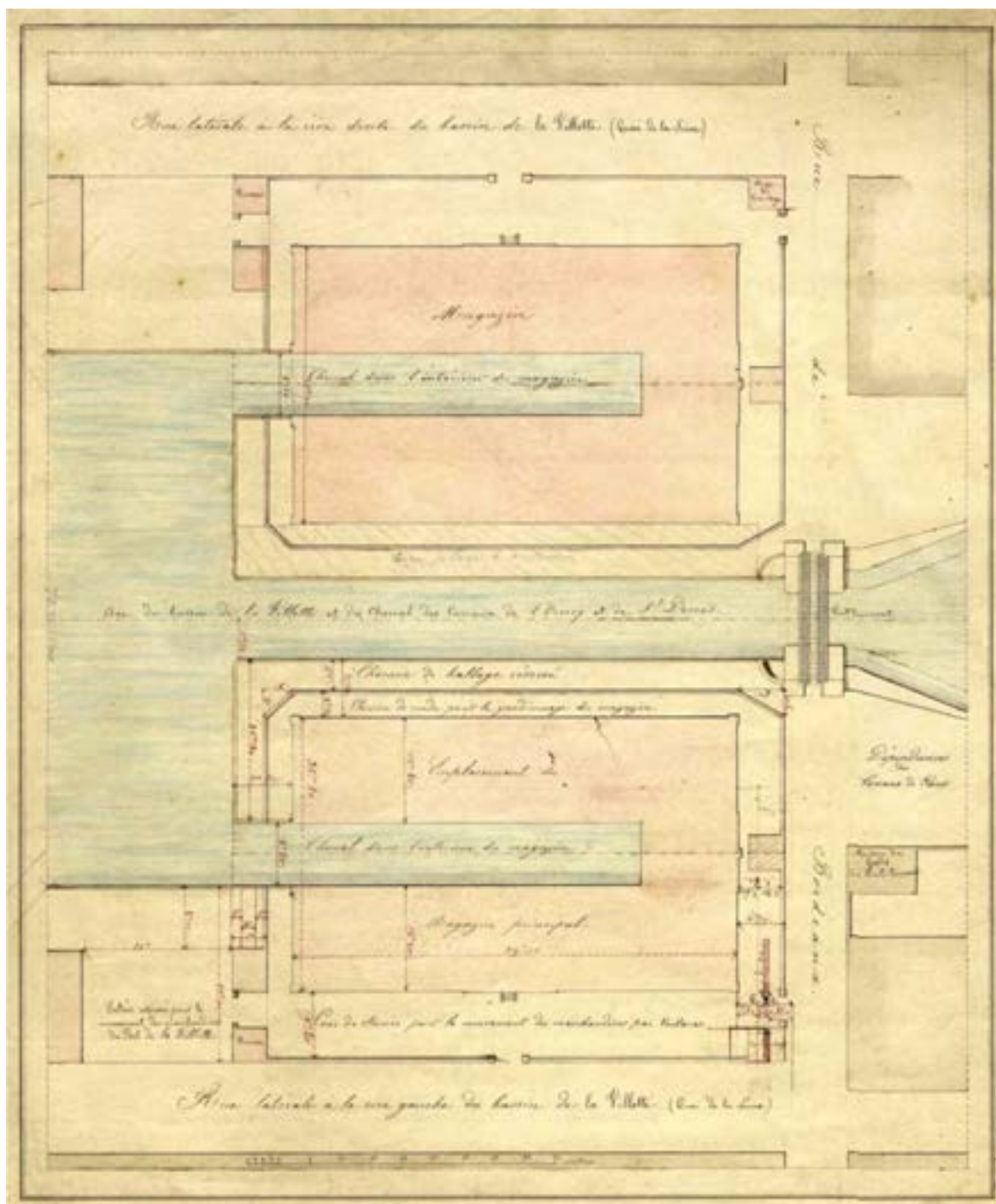
30-3- Coupe transversale.



30-4- Plan.

30- Projet de hangar à construire, rive gauche du bassin de La Villette, au pont de la rue de Crimée, vers 1835. Anonyme, Projet de hangars non exécutés au bassin de La Villette, vers 1835, échelle de 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). Clichés S. Guevel.

Ce document présente un projet de magasin à édifier, rive gauche au pont de la rue de Crimée. Il avait des dispositions spatiales ressemblant au bâtiment réalisé. L'édifice, dont la structure était en bois, avait une longueur de 50 mètres par 47 mètres 60 de largeur et 11 mètres de hauteur. Il se composait de trois travées : une travée de 15 mètres côté canal, une travée de 17 mètres contenant un bassin et un bureau, et une travée de 15 mètres côté quai de l'Oise. Il présentait, rue de Crimée, deux ouvertures de 4 mètres 60 au milieu des travées extérieures, et une ouverture de 4 mètres, dans la dernière travée, donnant sur le quai de l'Oise.

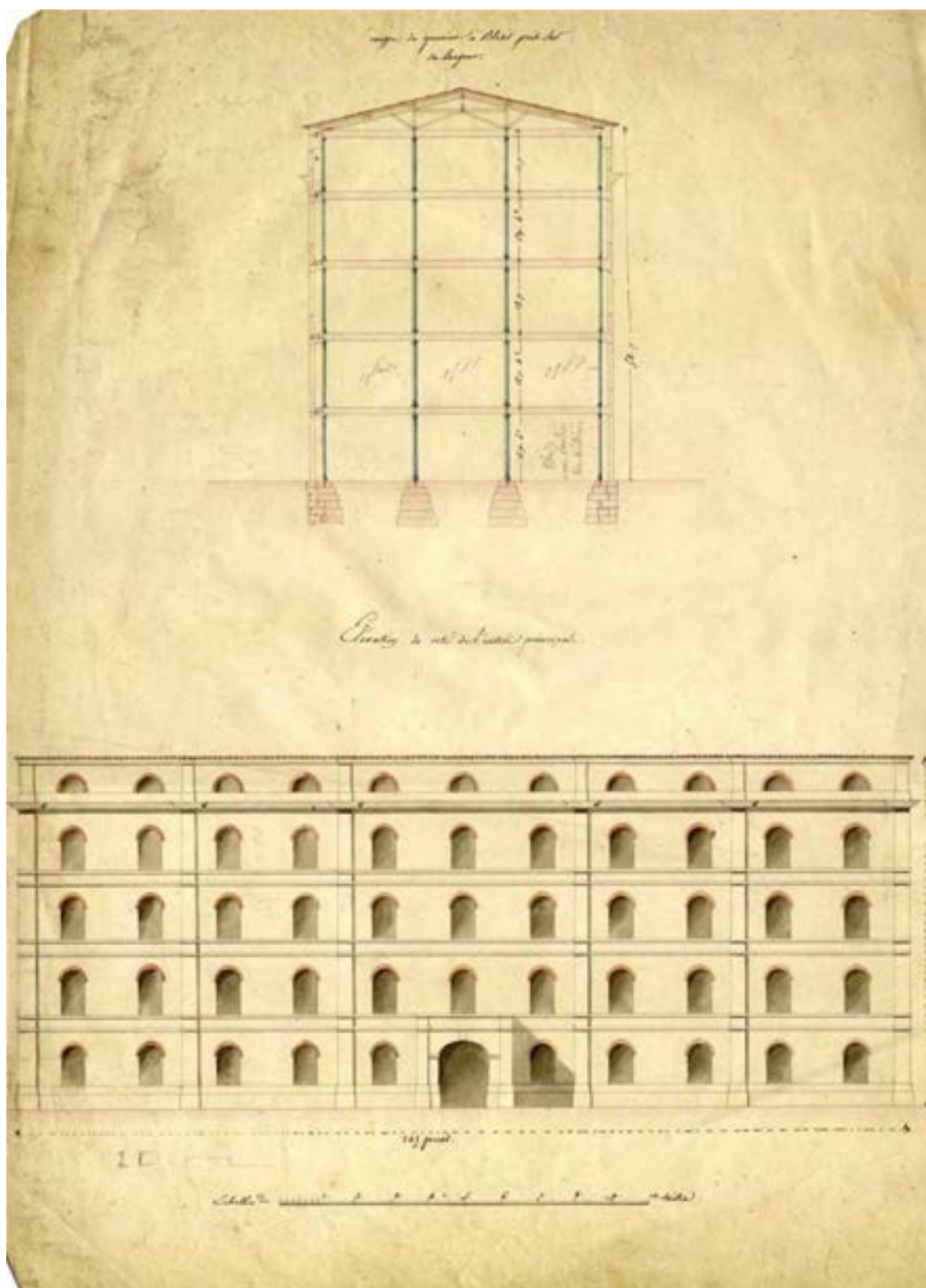


31- Plan d'un projet de magasins à construire au pont de la rue de Crimée, vers 1835.

Anonyme, Projet de magasins à construire au bassin de La Villette, vers 1835, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

Les deux magasins, implantés de part et d'autre du bassin de La Villette, au niveau du pont de la rue de Crimée, avaient une longueur de 59 mètres et une largeur de 35 mètres 80. Ils possédaient, tous deux, un canal de 8 mètres 20 de large pour le stationnement des bateaux, une cour de service pour le mouvement des marchandises par voitures, donnant respectivement sur le quai de la Loire et sur le quai de la Seine, et un chemin de ronde pour le gardiennage.



32- Élévation et coupe d'un projet de magasin à construire au pont de la rue de Crimée, vers 1835.

Anonyme, Projet de magasins à construire au bassin de La Villette, vers 1835, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

Le magasin était élevé de cinq niveaux et était composé de 11 travées, dont une centrale, qui formait l'entrée principale. La façade était percée de baies en plein cintre. Ce dessin est une variante du précédent projet (Voir image 31).

25 mètres de portée.

Construits entre 1845 et 1853, ces deux entrepôts<sup>198</sup>, réservés au stockage des grains, graines et farines<sup>199</sup>, étaient hauts de six étages et possédaient une superficie supérieure à 2 000 mètres carrés, soit 59 mètres de long par 35 mètres 60 de large [33-(1-2-3-4-5-6-7)].

d. Les entrepôts et magasins du pont de Flandre<sup>200</sup>

En 1854, la Société de l'Entrepôt général de La Villette, souhaitant développer de nouvelles installations, avait proposé la réalisation d'une darse, au niveau du pont de Flandre, branchée sur le canal Saint-Denis et proche des voies de chemin de fer [34].

Enrichie par la création des entrepôts du pont de la rue de Crimée, elle avait alors établi, quai de la Gironde, aux abords du pont de Flandre, deux nouveaux établissements construits par l'ingénieur civil Émile Vuignier. Ainsi, le long de la nouvelle darse, un magasin était destiné à l'entreposage des huiles et de marchandises, telles que grains, graines, farines, féculs. Face à ce dernier, un chais prenait place, destiné à l'entreposage des vins et esprits.

Le magasin, dont la superficie était équivalente à celle des entrepôts du pont de la rue de Crimée, était composé de six étages et d'une cave. Cette dernière, dont l'accès se faisait par un escalier extérieur, conservait les huiles dans des réservoirs. Un bâtiment, adossé à la façade nord-ouest, renfermait une machine à vapeur et une chaudière. Le déchargement des bateaux, stationnant dans la darse, s'effectuait grâce à une grue roulante, qui parcourait une galerie située au rez-de-chaussée<sup>201</sup>. De plus, quatre tire-sacs servaient à approvisionner les étages.

Le chais, long de 62 mètres et large de 25 mètres, présentant sept pignons accolés, a été construit sur la rive droite du bassin du pont de Flandre, symétriquement au magasin. Il était composé d'un rez-de-chaussée, où était ménagée une galerie pour la manutention et le déchargement, et d'un étage. De plus, deux hangars étaient adossés aux extrémités du bâtiment, pour servir d'ateliers aux tonneliers. Le déchargement des fûts, arrivés par la voie d'eau, s'effectuait au moyen d'une grue.

---

<sup>198</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 57. Voir aux Archives Nationales la cote F/12/6395. En 1853, la société dénommée Entrepôt général de La Villette avait demandé l'exploitation de l'entrepôt quai de la Loire et avait fait construire celui du quai de la Seine. En 1853, une lettre adressée au préfet de la Seine par le Ministre de l'Agriculture et du Commerce mentionnait qu'une société anonyme ou particulière « formée sous la dénomination d'Entrepôt général de La Villette » s'était donnée pour objet : la création et l'exploitation de magasins destinés à l'entrepôt, à la conservation et à la manutention de toutes espèces de marchandises et l'exploitation de l'entrepôt des grains actuellement existant à La Villette.

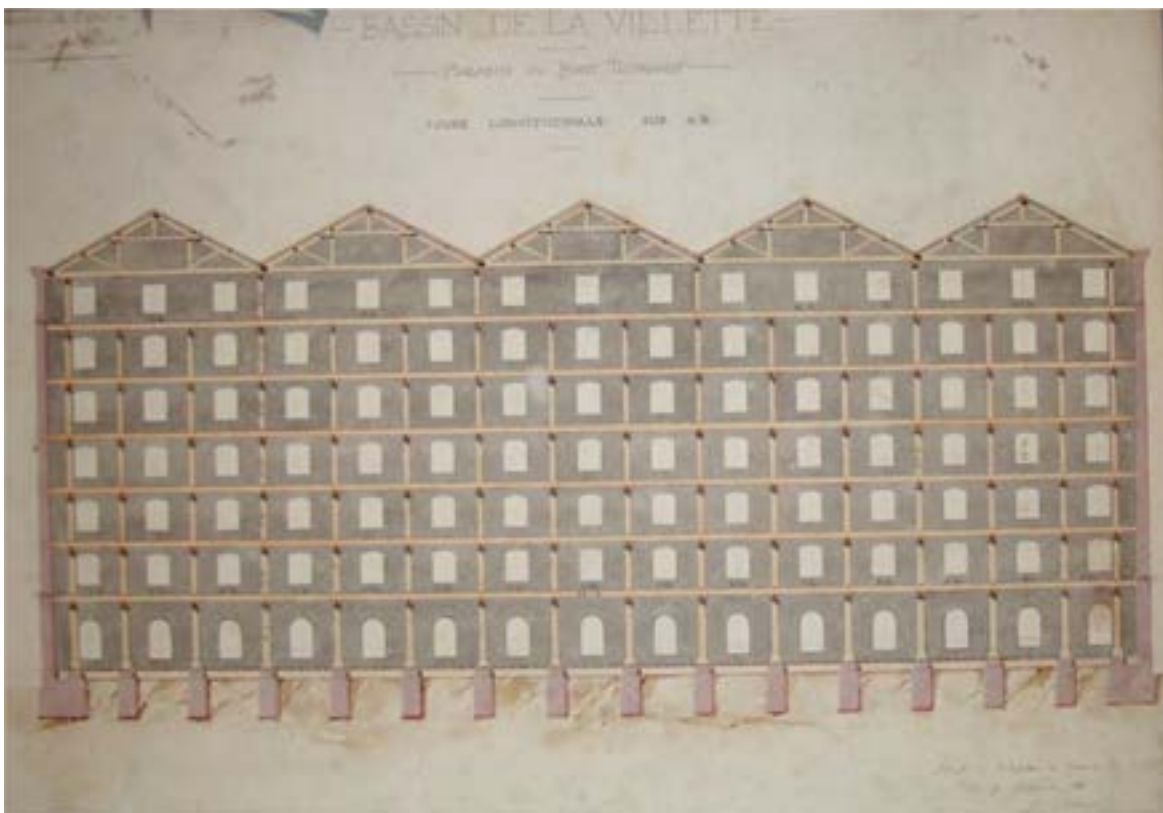
<sup>199</sup> PHILIPP Elisabeth, « Les entrepôts du pont de Crimée », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 164. En 1871, les entrepôts brûleront et ne seront reconstruits qu'en 1884 après que le goulet de communication entre le canal de l'Ourcq et le bassin de La Villette sera élargi, passant de 11 à 30 mètres. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.1. Les nouveaux entrepôts et magasins généraux.

<sup>200</sup> Voir TEXIER Simon, « Les docks du pont de Flandre », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 165. Simon Texier décrit dans cet article, très précisément, les magasins et chais du pont de Flandre, en rappelant l'histoire et le principe de l'entrepôt dock.

<sup>201</sup> Ibidem, p.166. Les caves étaient reliées au rez-de-chaussée par un système de caniveaux et tuyaux, destiné à faciliter le trajet des liquides.



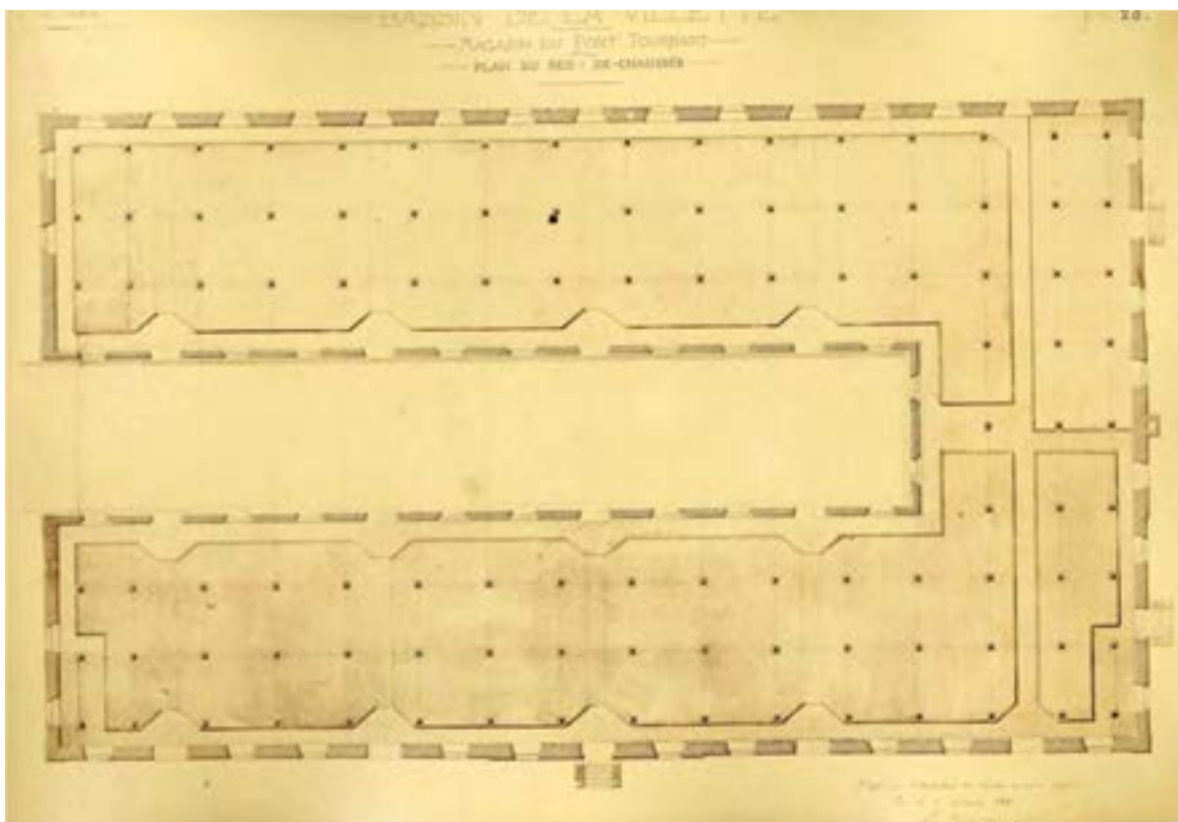
33-1- Élévation sur le chenal du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.



33-2- Coupe longitudinale du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.



33-3- Élévation sur le quai de la Loire du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.



33-4- Plan du rez-de-chaussée du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.



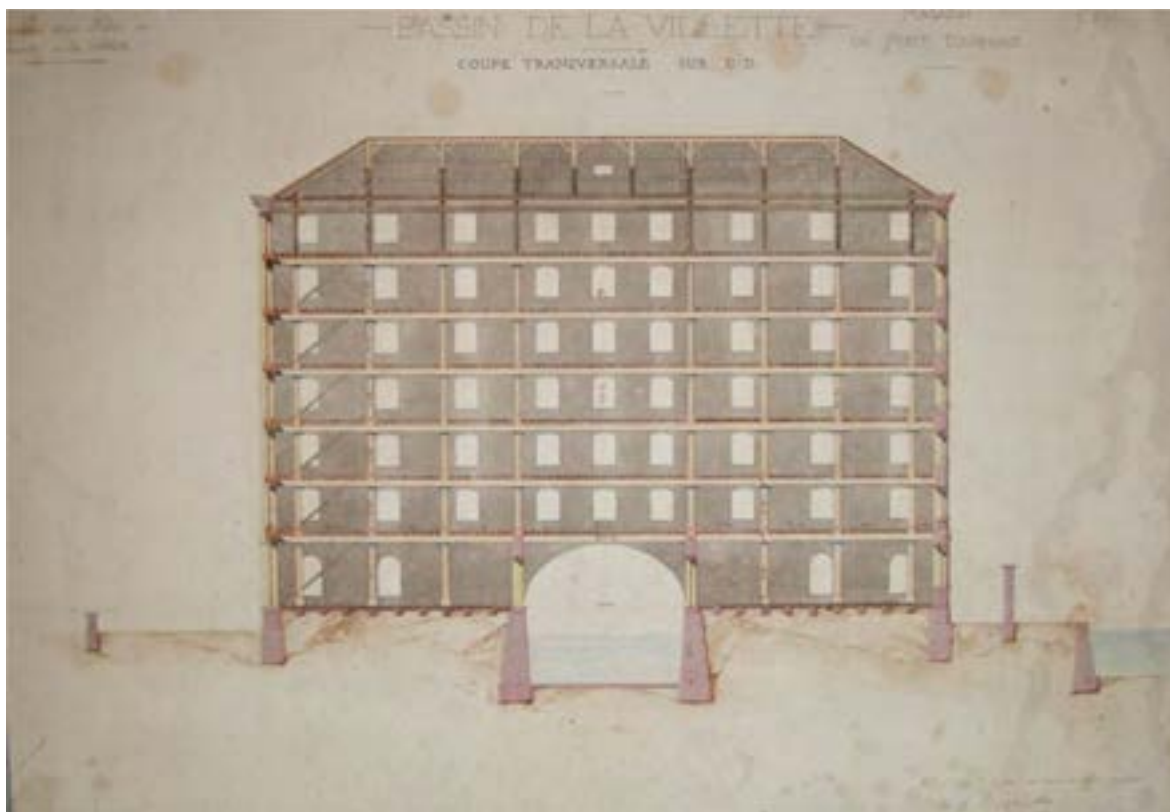
33-5



33-6

33-5- Élévation sur le bassin du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.

33-6- Élévation sur la rue Crimée du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.



33-7- Coupe transversale du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.

33- Planches représentant le magasin du pont tournant du bassin de La Villette élevé quai de la Loire, 1836. BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Magasin du pont tournant, Élévation sur le chenal, coupe longitudinale, élévation sur le quai de la Loire, plan du rez-de-chaussée, élévation sur le bassin, élévation sur la rue de Crimée (anciennement rue de Bordeaux), coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planches 23 (original), 25 (original), 21, 20, 22, 24, 26 (original), A.S.C.V.P. Clichés A.S.C.V.P et S. Guével.



En 1859, la Compagnie, ayant acquis le quasi-monopole de l'emmagasinement des marchandises parisiennes à La Villette, doublait ces deux premiers entrepôts, par un magasin réservé aux farines et par un chais : « Un décret impérial du 1<sup>er</sup> novembre 1854, relatif au commerce de la boulangerie, [a déterminé] en effet la société [...] à faire élever un second magasin et un second chais, qui furent disposés plus spécialement pour recevoir des farines »<sup>202</sup> [35].

Le magasin a ainsi été construit au bord du bassin, à 15 mètres du premier, auquel il était relié par une passerelle. Il présentait les mêmes caractéristiques, exceptée l'absence de galeries et de caves.

Le chais a été construit symétriquement et identiquement au premier, excepté quelques détails. Il a tout d'abord été destiné à entreposer des farines de la Ville et de la banlieue, mais pouvait être reconverti en chais, si le besoin s'en faisait ressentir.

La Villette devenait donc, pour la Ville de Paris et ses faubourgs, son port, son lieu de transit, son entrepôt, son lieu d'approvisionnement en grains, farines, huiles, vins, esprits...<sup>203</sup> [36].

### 1.2.1.3. La création de la darse du dépotoir

Même si, par voie de conséquence, l'hygiène publique laissait à désirer à La Villette, le flux d'activités attiré par le canal n'avait pas ralenti. La décision prise au Conseil général du département de la Seine, d'établir sur le canal un port d'embarquement de toutes les matières de vidange, destinées à être transportées à la voirie de Bondy, était aussi symbolique du renversement de la fonction du bassin. Le traité de concession des canaux prévoyait, en effet, la possibilité de créer une gare pour ce service et en 1828, l'expropriation des terrains était envisagée. Par ordonnance royale du 13 juin 1845<sup>204</sup>, la Ville de Paris a acheté un terrain, quai de Metz (appelé aussi quai des Vidanges) pour y installer un dépotoir, recueillant les immondices collectées dans Paris<sup>205</sup>. Un bassin, appelé du dépotoir, créé au sud de la gare circulaire, dans le prolongement du canal Saint-Denis permettait ainsi le chargement des lisiers, des épandages et des vidanges, qui étaient ensuite évacués par bateaux vers la forêt de Bondy<sup>206</sup> [37-38].

---

<sup>202</sup> Ibid., p. 165. Un traité a été passé, à cette époque, avec la Préfecture de la Seine pour l'emmagasinement de la majeure partie de la réserve de la Ville de Paris.

<sup>203</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 57. Voir aux Archives Nationales la cote F/12/6395. Dans les années 1860, les magasins du centre parisien ont fermé successivement. La Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux concentrait alors ses activités au port de La Villette, la Société de l'Entrepôt général ayant fusionné avec cette Compagnie financière le 3 mai 1864. Ainsi, les entrepôts de l'Europe construits en 1854 et les entrepôts de la place des Marais étaient reportés sur le territoire de La Villette et dans la rotonde de Ledoux, louée par la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, qui d'après le plan de Jacoubet, vers 1840, était qualifiée de gendarmerie, abritant deux compagnies d'infanterie et un escadron de cavaliers de la garde municipale. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.1. Les nouveaux entrepôts et magasins généraux.

<sup>204</sup> « Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur. Lois, décrets, arrêtés et autres actes concernant l'Administration des Ponts et Chaussées », Annales des Ponts et Chaussées, Paris, 3<sup>ème</sup> série 1854, 1<sup>er</sup> semestre, p. 7, A.S.C.V.P. Les premières propositions d'établissement d'un dépotoir à La Villette dataient de 1842. La commune avait, à l'époque, vivement protesté contre ce projet.

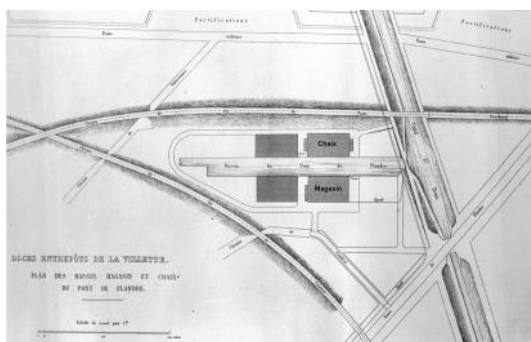
<sup>205</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France*, Paris, Coll. « Le club français du livre », 1965, p. 582.

<sup>206</sup> « Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur. Lois, décrets, arrêtés et autres actes concernant l'Administration des Ponts et Chaussées », Annales des Ponts et Chaussées, op. cit., p. 5. La voirie de Bondy avait été créée en 1826. Dans une clairière de 32 hectares, huit bassins, d'un hectare et de 160 000 m<sup>3</sup> chacun, avaient été creusés. Un chenal branché sur le canal de l'Ourcq divisait la voirie en deux parties et permettait de travailler et vider l'un des systèmes pendant que l'on chargeait et remplissait l'autre. Cette référence donne l'ensemble des indications sur l'histoire et le fonctionnement du dépotoir.



34- Terrains achetés par James Hainguerlot entre 1843 et 1851 et projet de percement de la darse au niveau du pont de Flandre, vers 1855.

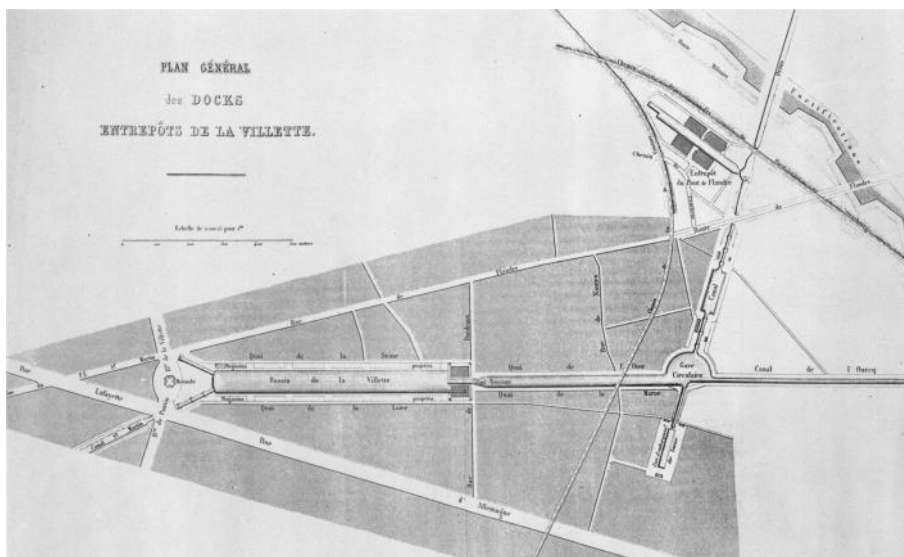
Anonyme, Terrains vendus le long du canal Saint-Denis, vers 1855, A.S.C.V.P. BV 006-007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



35- Plan des magasins et chais réalisés de part et d'autre de la darse du pont de Flandre au canal Saint-Denis, 1861.

VUIGNIER É., Docks-entrepôts de La Villette. Détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissement, Paris, Dunod, 1861, Planche XVI Docks-entrepôts de La Villette, Plan des bassins, magasins et chais du pont de Flandre, A.S.C.V.P.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 166.  
Cliché A.S.C.V.P.

Émile Vuignier a étudié des bâtiments remplissant les mêmes fonctions en Angleterre, Irlande, Belgique et Hollande.



36- Plan général des magasins et entrepôts établis le long du bassin de La Villette et du canal Saint-Denis, 1861.

VUIGNIER É., Docks-entrepôts de La Villette. Détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissement, Paris, Dunod, 1861, Planche XIV Plan général des docks et entrepôts de La Villette, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

Située à un point stratégique, au croisement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, à proximité des gares de l'Est et du Nord et du chemin de fer de Ceinture, la commune de La Villette allait devenir le grand entrepôt de Paris emmagasinant toutes sortes de marchandises (vins, bois, houille, grains, farines, huiles...).



37- Plan de la darse du dépotoir, autour de 1850.  
Carte décrivant l'emplacement de la darse du dépotoir, 1850.  
Document S. Guével.



38- Dépotoir municipal de La Villette, vers 1870.  
Anonyme, Plan général du dépotoir de La Villette, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, Planche XVIII, B.H.V.P. G 176.  
Cliché S. Guével.

Le 1<sup>er</sup> août 1849, le dépotoir était en service et un hangar était construit<sup>207</sup>.

\*\*\*

À Paris, au bassin des Marais, grâce à l'initiative publique, en raison de la loi de 1832, l'établissement de l'entrepôt réel des douanes et de l'hôtel de la douane, rive droite, et la réalisation de l'entrepôt d'octroi, de l'entrepôt des sucres indigènes et de celui des sels, rive gauche, entre 1833 et 1848, entraînaient le développement industriel et commercial de ce territoire, faisant disparaître la place des Marais, grande composition urbaine réalisée à la création du canal Saint-Martin.

Parallèlement, à La Villette, grâce à l'initiative privée, le bassin se couvrait, à partir de 1841, de magasins, faisant disparaître la promenade. Deux entrepôts, pour le stockage des grains, graines et farines, étaient construits, entre 1845 et 1853, au pont de la rue de Crimée ; entre 1854 et 1859, deux magasins, pour la conservation des huiles, des farines et des féculs, et deux chais, étaient établis au pont de Flandre, au niveau du canal Saint-Denis.

Une concurrence entre Paris et la commune de La Villette, sur l'entreposage des marchandises, commençait alors à s'établir.

---

<sup>207</sup> Un projet de chemin de fer avait été dessiné pour transporter les matières de vidanges entre 1837 et 1847. Voir BOWIE Karen, « Le chemin de fer du Canal de l'Ourcq, 1837-1847 : de projets pour un train de vidanges à la grande ligne de Strasbourg » Colloque Histoire des réseaux, des transports et des mobilités en Île-de-France, AHICF, Fédération des Sociétés Historiques et Archéologiques de Paris - Île-de-France, Région Île-de-France (Service Patrimoines et Inventaire), 22-24 novembre 2012. Voir aussi ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., pp. 49-51. Voir Conventions additionnelles au traité de concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis / Article 10 Chemin de fer de Paris à Meaux, 1<sup>er</sup> février 1841.

## 2. DE LA RURALITÉ À L'URBANITÉ UN RETOURNEMENT DE LA VILLE SUR LES CANAUX

Afin de comprendre comment la ville s'était rattachée aux canaux (et les canaux à la ville), il convient d'appréhender, dans un premier temps, la transformation du tissu. Du point de vue morphologique, la trame agraire persistait-elle ? Comment s'était-elle adaptée aux infrastructures ? Comment la trame urbaine s'immisçait-elle ? De nouvelles voies ont-elles été percées rattachant les voies navigables au territoire ? De nouvelles formes urbaines apparaissaient-elles ? Comment les territoires s'étaient-ils urbanisés ? La ville s'était-elle retournée sur les canaux ? Dans un second temps, il convient de comprendre comment les activités industrielles et urbaines se développaient. Quelles étaient-elles sur l'eau, sur les quais, mais aussi aux abords des voies navigables ? Y-avait-il des différences entre la commune de La Villette et Paris ? Les usages étaient-ils variés ?

### 2.1. LA TRANSFORMATION DU TISSU URBAIN

#### 2.1.1. DE LA TRAME AGRAIRE À LA TRAME URBAINE OU COMMENT LA VILLE SE RATTACHE AUX CANAUX ET LES CANAUX À LA VILLE

##### 2.1.1.1. La construction de l'enceinte de Thiers : les canaux intégrés dans l'organisation défensive de la capitale

En 1840, les conditions politiques et la situation internationale de la France ont entraîné la décision de fortifier la capitale<sup>208</sup>. L'établissement de l'enceinte de Thiers allait limiter, une nouvelle fois, Paris et, de ce fait, la commune de La Villette.

En réalité, le problème des fortifications de la capitale était déjà depuis de longues années en attente d'un prétexte qui pouvait en hâter la solution. Effectivement, depuis la guerre de 1815, les habitants des

---

<sup>208</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996, p. 41. Une coalition des principales puissances européennes risquait de se former contre la France, en raison de son soutien aux prétentions du Pacha d'Egypte sur la Syrie qu'il occupait.

communes périphériques, ne se sentant pas en sécurité, avaient l'impression de servir de glacis de protection à Paris en cas de siège.

Ainsi, à partir de 1830, était envisagée la possibilité de doter Paris et les agglomérations proches, d'un système de protection avancée, plus efficace que l'enceinte des Fermiers Généraux. Deux opinions s'étaient alors affrontées. Les milieux gouvernementaux prônaient la mise en place de forts détachés autour de Paris. La presse d'opposition et l'opinion publique réclamaient, au contraire, une ceinture de défense continue. En 1832, un vote, effectué au sein du Comité des Fortifications, avait donné la préférence au système des forts détachés. Mais le général É.-Z. Dufriche de Valazé, un des partisans les plus décidés et les plus actifs du système continu et directeur des Fortifications de Paris, a fait réaliser, sans attendre, une section de sa solution<sup>209</sup>.

Entre 1841 et 1845 et jusqu'en 1920, Paris se dotait alors d'une dernière fortification, flanquée de bastions et doublée par une série de forts détachés<sup>210</sup> [39]. Établie au-delà des communes déjà en voie d'urbanisation, les bastions 19 à 31, alternant avec les parties rectilignes du rempart, se succédaient de la rue d'Aubervilliers à la rue de Belleville<sup>211</sup>. À La Villette, l'infléchissement du canal de l'Ourcq avait décidé du tracé de cette enceinte<sup>212</sup>. La mise en place de cette dernière, sur un territoire presque dénué de constructions, a donc fortement ceinturé la commune, en lui donnant des limites définitives<sup>213</sup>. Comprise entre l'enceinte fiscale des Fermiers Généraux et l'enceinte militaire de Thiers, La Villette allait acquérir une certaine autonomie<sup>214</sup>.

Les canaux parisiens ont été intégrés dans l'organisation défensive de l'agglomération<sup>215</sup> [40]. Le canal de l'Ourcq était ainsi inclus dans le dispositif de protection du fort de Romainville, auquel il était raccordé par une courtine fortifiée, appuyée sur sa rive nord par une batterie au niveau de Pantin. Plus près de Paris, une seconde ligne de défense était constituée par la batterie de Rouvray. Le canal Saint-Denis, protégé par le fort d'Aubervilliers, a aussi fait l'objet de constructions de batteries défensives fortifiées, mais principalement au niveau des franchissements routiers. Il y avait la batterie des Vertus et, peu avant le franchissement de la future voie ferrée de la gare du Nord, la batterie d'Aubervilliers<sup>216</sup>. Enfin, plus au nord, le canal bénéficiait de l'ensemble du dispositif fortifié de Saint-Denis, articulé autour des forts de l'Est et de la Briche, dont les courtines rejoignaient la Seine et la dernière écluse du canal Saint-Denis<sup>217</sup>.

---

<sup>209</sup> Ibidem, p. 42.

<sup>210</sup> Ibid. L'enceinte de Thiers a créé une couronne, dont la largeur variait de 950 mètres à plus de 3 kilomètres. L'emprise plus large, au nord et au sud de Paris, était destinée à compenser l'allongement naturel des faubourgs vers l'est et vers l'ouest. Continue sur 34 kilomètres, elle comportait un talus élevé, limité vers l'extérieur par un mur en maçonnerie de 10 mètres de haut surplombant un large fossé, lui-même limité par un talus de contrescarpe assez bas et au-delà duquel s'étendait une zone non aedificandi de 250 mètres de large. Tout le long de cette fortification et vers l'intérieur, une route militaire plantée d'arbres était établie, qui sera élargie après 1920 pour former les boulevards des Maréchaux. De plus, ce rempart était percé d'étroits passages fermés par des grilles.

<sup>211</sup> Un large bastion était établi à cheval sur la route de Flandre.

<sup>212</sup> HUET Bernard, « Une génétique urbaine, Mémoire et projet », *Urbanisme*, n° 303, novembre-décembre 1998, p. 59.

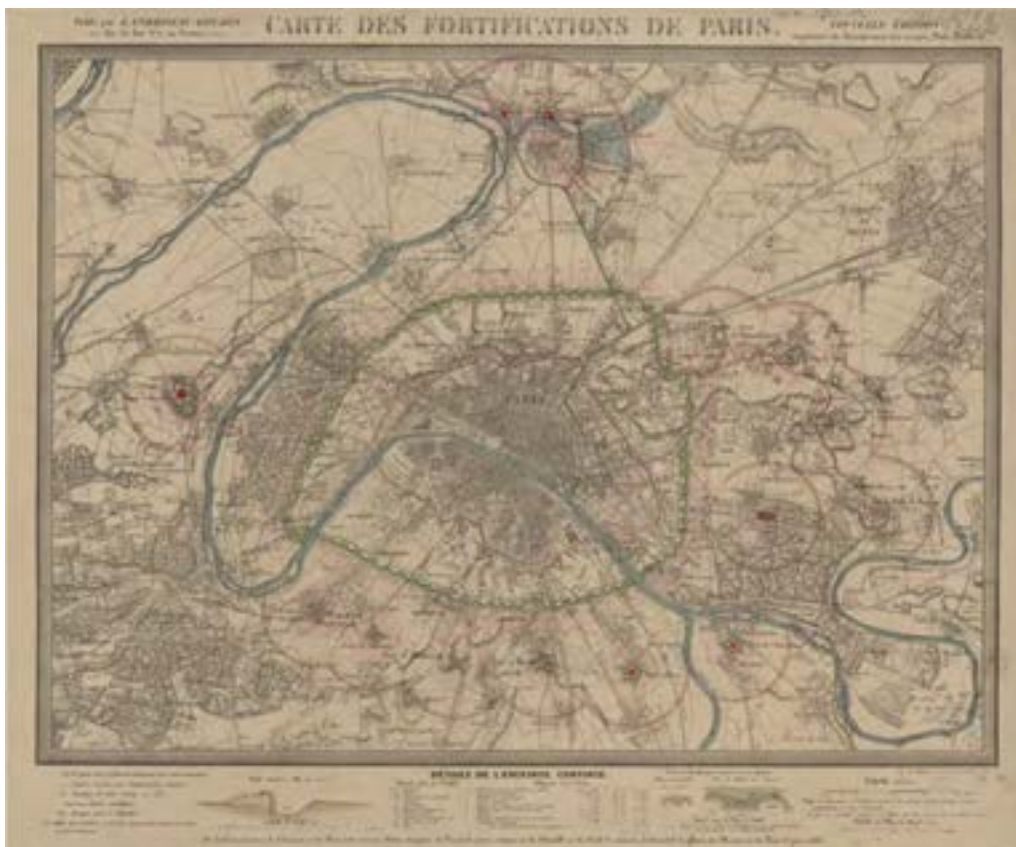
<sup>213</sup> De la porte de Pantin à la porte de La Chapelle, il y avait les bastions n°s 25 à 33. Le canal Saint-Denis se situait entre le bastion n° 28 et n° 29.

<sup>214</sup> En 1860, la commune de La Villette sera annexée à Paris, l'enceinte des Fermiers Généraux sera démolie et l'octroi reporté à l'enceinte de Thiers.

<sup>215</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes : HI 029-030 Affaires militaires de 1870.

<sup>216</sup> GAYDA Marc, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p. 48.

<sup>217</sup> Ibidem, p. 49.

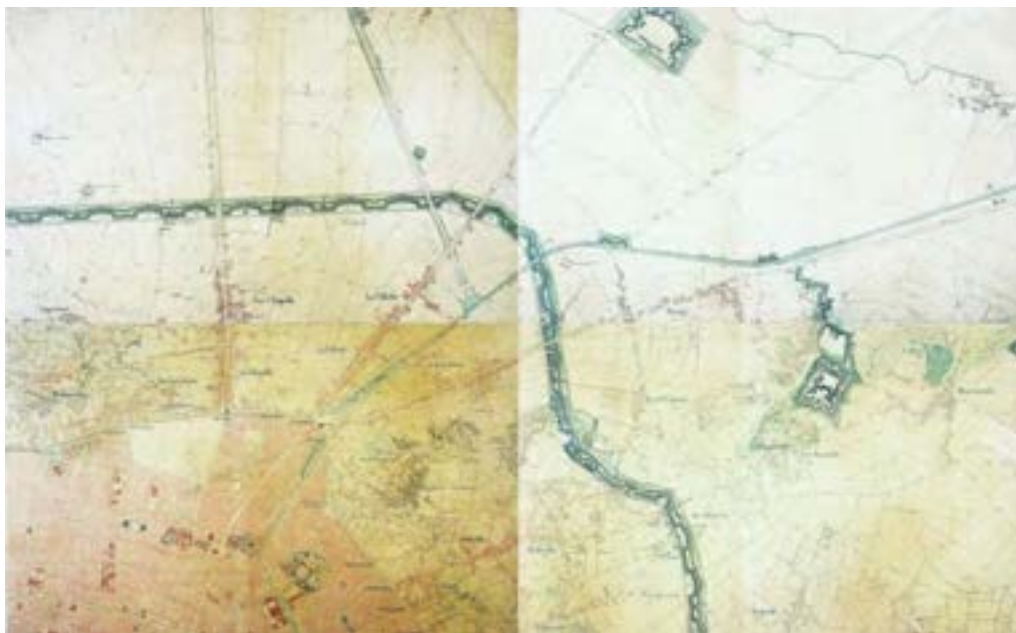


39- Carte des fortifications de Paris, 1842.

ANDRIVEAU-GOUJON J., Carte des fortifications de Paris (Nouvelle édition augmentée du baraquement des troupes, plans, profils,...), Paris, J. Andriveau-Goujon, 1842, échelle 1/50000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeDL 1842-196 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb428058089>).

Publié dans l'ouvrage de COHEN Jean-Louis, LORTIE André, Des fortifs au périf. Paris, les seuils de la ville, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1994, p. 19.

Cliché B.N.F.



40- Batteries défensives fortifiées le long des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, 1841.

GÉNIE MILITAIRE, Plan directeur de l'enceinte et des forts de la Ville de Paris, Paris, Dépôt des fortifications, juillet 1841, Planches 8, 9, 14, 15, Archives du Musée des Plans et Reliefs (A.M.P.R.), Extrait.

Publié dans l'ouvrage de COHEN Jean-Louis, LORTIE André, Des fortifs au périf. Paris, les seuils de la ville, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1994, pp. 26-27.

Cliché A.M.P.R.

### 2.1.1.2. L'arrivée des chemins de fer, un allié des canaux

Le chemin de fer est apparu le 26 août 1837 avec l'inauguration de la ligne Paris-Saint-Germain-en-Laye. La loi du 11 juin 1842, après de vifs débats politiques, a fixé un compromis entre le désir de contrôle de l'État et les intérêts de compagnies privées : le premier assumait l'expropriation des terrains et la réalisation de l'infrastructure en elle-même ; les secondes se chargeaient de la construction de la superstructure et de l'exploitation<sup>218</sup>. Ainsi, six embarcadères ont été réalisés dans Paris, à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux, dont quatre proches du canal Saint-Martin, soit les gares du Nord, de l'Est, de Vincennes<sup>219</sup> et de Lyon, toutes ouvertes à la fin des années 1840 et dans les années 1850<sup>220</sup>.

L'ouverture, le 5 juillet 1849, de la ligne de chemin de fer Paris-Meaux, passant par des villages plus importants que ceux desservis par le canal de l'Ourcq allait faire concurrence aux bateaux-poste<sup>221</sup>, créés en 1837 pour le transport de voyageurs<sup>222</sup>. La Compagnie des Chemins de Fer de l'Est a en effet cassé les prix pour accaparer la clientèle, qui découvrait un moyen de transport non seulement plus économique, mais aussi plus rapide. Ainsi, dans une délibération du 5 mars 1850, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis décidait d'abaisser ses prix : « Le service des bateaux-poste, pour soutenir la lutte qui par la force des choses devait s'engager, a dû d'abord réduire notablement son tarif ; que ce premier pas fait, a été suivi non seulement d'un nouvel abaissement du tarif des bateaux, mais encore de réductions importantes sur le prix des places [...] que versaient les voyageurs aux bateaux-poste »<sup>223</sup>. Mais la face devait être sauve, car « de son côté, la compagnie de chemin de fer frappée du grand nombre de voyageurs que lui enlevait le bateau poste, était entrée dans la voie de réduction du prix des places tant de chemin que de voitures de correspondance. Qu'une assez prompte expérience n'avait pas tardé à lui faire reconnaître ce qu'une semblable situation avait de fâcheux »<sup>224</sup>. Finalement, elle cédait à la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Strasbourg « le service de transport de voyageur, soit par bateaux-poste, soit par tout autre moyen quelconque par eau, subrogeant [la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis] soit en continuant le système des bateaux-poste soit en le remplaçant, le modifiant ou le supprimant comme elle voudra »<sup>225</sup>.

Le développement de ce nouveau moyen de transport allait donc supplanter, à partir des années 1850, le trafic des bateaux-poste.

---

<sup>218</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Les embarcadères », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999, pp. 142-143.

<sup>219</sup> CROSNIER LECONTE Marie-Laure, La naissance des gares, Paris, Édition Hachette, 1990, p. 59. Cette ligne a conservé une vocation exclusive de transport de voyageurs. Voir aussi l'ouvrage de MARREY Bernard, Les ponts modernes 18<sup>ème</sup> - 19<sup>ème</sup> siècles, Paris, Éditions Picard, 1990, p. 209.

<sup>220</sup> Voir les travaux de Karen Bowie, notamment BOWIE Karen, TEXIER Simon (dir), Paris et ses chemins de fer, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 2003, 286 p.

<sup>221</sup> HILLAIRET Jacques, Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France, op. cit., p. 583. Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, le coche d'eau était encore fréquemment utilisé.

<sup>222</sup> GAYDA Marc, Les canaux parisiens, op. cit., p. 42. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.2. La batellerie, le trafic et les tarifs des droits de navigation sur les canaux / a. La batellerie - Les bateaux-poste de Paris à Meaux.

<sup>223</sup> Ibidem. Séance du 5 juillet 1849 de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, concernant Les bateaux-poste, A.S.C.V.P. Délibérations 004.

<sup>224</sup> Ibid.

<sup>225</sup> Ibid. Le droit de cession était fixé à 150 000 francs, dont 30 000 payables au moment de l'accord et le solde en 5 annuités de 24 000 francs à partir du 5 mars 1851.



Parallèlement, en décembre 1851, a été autorisée la construction du chemin de fer de Ceinture<sup>226</sup> englobant Paris. À La Villette, une gare a été ouverte en 1856. Transportant des marchandises et surimposé au tissu existant, il circulait en viaduc, sur des ponts au-dessus du canal de l'Ourcq<sup>227</sup> [41].

Ainsi, la société de l'Entrepôt général de La Villette, détentrice notamment depuis 1853 de deux magasins de stockage au pont de la rue Crimée<sup>228</sup>, qui avait pour objectif de réaliser des économies dans la chaîne commerciale, alimentait ces docks grâce à l'important trafic des canaux et des voies ferrées, permettant un stockage des marchandises à bas frais<sup>229</sup>.

Au départ, les chemins de fer, plutôt qu'une lourde concurrence pour la voie d'eau, constituaient à La Villette un allié, un complémentaire [42] : les entrepôts exigeaient ainsi « l'entente des réseaux »<sup>230</sup>, même si la présence du rail, dont l'emprise devenait importante, allait entraver le développement naturel de la périphérie de la capitale, fixant des quartiers ouvriers<sup>231</sup>.

### 2.1.1.3. Le percement de voies nouvelles rattachant l'infrastructure à la ville

#### a. Les voies franchissant le canal de l'Ourcq et celles reliant l'infrastructure aux routes royales

Rappelons que le vaste triangle formé par les rues de Flandre et d'Allemagne et par l'enceinte de Thiers possédait un maillage de rues nord-ouest / sud-est très peu dense, qui aboutissaient sur les quais du bassin fermé et du bassin élargi. Le pivot de ce triangle, à son extrémité sud-ouest, était la rotonde de C.-N. Ledoux, verrou de la perspective depuis l'est.

Seule, la rue de Crimée, artère scindant ce triangle rejoignait les deux voies principales de La Villette. En 1822, la rue de Crimée, appelée aussi rue Neuve, percée perpendiculairement au bassin, était une partie de la route départementale n° 22 faisant communiquer les routes royales de Paris à Maubeuge (rue de

---

<sup>226</sup> RAGON Michel, *L'architecture des gares, Les gares de chemins de fer de petite Ceinture*, Paris, Édition Denoël, 1984, p. 47 et pp. 49-50. Entre 1863 et 1867, la majeure partie de ses lignes et gares de voyageurs, installées le long de son tracé, ont été réalisées. Ce chemin de fer urbain, long de 35 kilomètres disposait de 29 gares et effectuait son trajet en deux heures. Il jouera un rôle important, dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, pour les abattoirs et le marché aux bestiaux et lorsque certains industriels réclameront un raccordement à ce dernier avec des voies de chemins de fer projetées le long du bassin de La Villette. Voir la troisième partie *L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)*, chapitre 2.2.2.1. Les grands travaux sous le Second Empire et la III<sup>ème</sup> République / c. Les nouveaux équipements. Voir la troisième partie *L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)*, chapitre 2.1.1.3. Les projets de chemins de fer industriels. En 1900, le chemin de fer de Ceinture aura atteint son apothéose, en transportant 39 millions de voyageurs. Mais, dans les années qui suivront, il déclinera rapidement avec l'arrivée du métropolitain, des tramways et des autobus.

<sup>227</sup> Ibidem. Dans les quartiers de l'Est, les tarifs du chemin de Ceinture étant trop chers pour l'ouvrier, le train ne transportait que des colis et des marchandises.

<sup>228</sup> Voir la deuxième partie *L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)*, chapitre 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts / c. Les entrepôts du pont de Crimée.

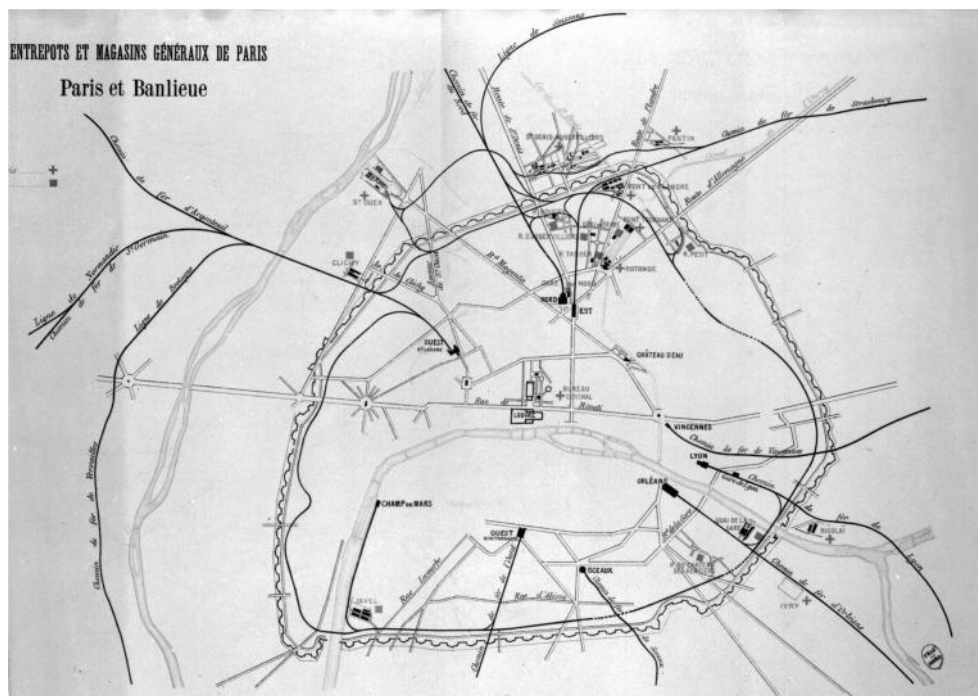
<sup>229</sup> VON SAURMA Sara, *op. cit.*, p. 127. Le télégraphe permettait une communication plus précise. Ces évolutions ont introduit alors des modifications dans les habitudes et les besoins du commerce. Elles mettaient le Havre aux portes de Paris. Un négociant pouvait donner ces ordres rapidement et recevoir en quelques heures ses marchandises sans retard ni déficit. L'approvisionnement n'avait plus besoin de se faire à l'avance.

<sup>230</sup> GAILLARD Jeanne, *Paris, la Ville, 1852-1870*, *op. cit.*, 1976, p. 452.

<sup>231</sup> ROULEAU Bernard, « Des contrastes nécessaires à la ville », in LUCAN Jacques (dir.), *Paris des faubourgs, Formation Transformation*, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1996, p. 17. La présence du chemin de fer a été génératrice d'emplois, faisant travailler une partie importante des habitants du quartier.



41- Plan du percement du chemin de fer de Ceinture entre la rue d'Allemagne et le bassin élargi, vers 1855.  
AUBERT, géomètre à La Villette, Plan cadastral parcellaire de la commune de La Villette, 1840-1855, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 3<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. FaT 121-6, Extrait.  
Cliché S. Guével.  
On remarque sur ce plan le percement de la rue de l'Ourcq.



42- Plan des lignes de chemins de fer établies à Paris, fin XIX<sup>ème</sup> siècle.  
Anonyme, Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, Paris et Banlieue, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.  
À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les entrepôts et magasins généraux s'étendront sur plus de six hectares au nord-est de la capitale. Ils seront principalement desservis par des raccordements directs avec les compagnies de chemins de fer. Dans les années 1930-1940, la plaine Saint-Denis regroupera de nombreux lieux d'entreposage et de fabrication, devenant l'annexe de la capitale et une des plus grandes zones industrielles d'Europe.

Flandre) et de Paris à Mayence (rue d'Allemagne)<sup>232</sup>. En 1840, elle a donné naissance aux rues de Bordeaux et de Marseille, respectivement situées, entre l'actuelle rue d'Aubervilliers et le quai de l'Oise, et entre la rue d'Allemagne et le quai de Marne. En 1848, l'actuelle rue de Crimée a été prolongée entre la rue d'Allemagne et la rue d'Hautpoul et, en 1853, jusqu'à la rue des Fêtes<sup>233</sup>. Reliant Belleville à La Villette par un pont à bascule en bois, remplacé par un pont tournant en bois, elle illustre la division de ce territoire causée par le percement des canaux.

Il a fallu attendre le percement de la rue de l'Ourcq (rue Royale), au niveau du bassin élargi, en 1848, pour voir une seconde voie franchir perpendiculairement le canal et relier la rue de Flandre à celle d'Allemagne<sup>234</sup> [43]. Celle-ci s'était accompagnée de l'ouverture de deux rues, de l'Aisne (rue d'Aumale)<sup>235</sup> et de l'Oise (rue de Nemours), côté rive droite, permettant de rejoindre les francs bords de la voie d'eau au pont nouvellement créé. Il en était de même, côté rive gauche, avec le percement des actuelles rues de la Marne (rue de Montpensier) et de la Meurthe (rue de Chartres). La rue de l'Ourcq et ces quatre nouvelles voies, formaient, de chaque côté du bassin élargi, une patte d'oie, à partir de l'axe de symétrie du canal, respectant la composition générale de l'ensemble.

Parallèlement, en 1837, la rue des Ardennes a été élargie et redressée. En 1839, la rue de Soissons a été ouverte, non loin de la place de l'Ourcq, reliant la rue de Flandre au quai de la Seine. La rue de Joinville a été percée en 1843, joignant la même rue au quai de l'Oise. En 1844, l'actuelle rue de la Moselle (rue d'Orléans) a été ouverte perpendiculairement au bassin fermé, permettant de relier, en son milieu, le quai de la Loire à la rue d'Allemagne<sup>236</sup> [44-45].

#### b. Les voies mettant en relation le canal Saint-Martin et le tissu existant

Le long du canal Saint-Martin, quelques voies ont été percées. L'actuelle avenue Richerand, projetée en 1821 et 1827, a finalement été réalisée en 1836, reliant ainsi l'hôpital Saint-Louis à la voie d'eau<sup>237</sup>. Rive droite, le passage Sainte-Anne-Popincourt a été ouvert. Rive gauche, dans le cadre d'un lotissement, ont été percées, en 1834, l'actuelle rue Moufle, joignant le quai du canal à la rue du Chemin Vert, ainsi que l'actuelle rue de l'Asile Popincourt<sup>238</sup>.

D'autres voies ou passages ont été prolongés jusqu'à la voie d'eau, notamment dans les deux îlots, situés rive droite et formés par les actuelles rues Amelot, Saint-Sabin, Oberkampf, Saint-Sébastien et du Chemin Vert. Il s'agissait de la rue Verte (actuelle allée Verte), des passages Saint-Pierre-Amelot et Saint-Sébastien,

---

<sup>232</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France*, op. cit., p. 583.

<sup>233</sup> HILLAIRET Jacques, *Dictionnaire historique des rues de Paris*, Paris, Éditions de Minuit, 1985, Tome 1, p. 400. En 1868, les rues de Bordeaux et de Marseille seront intégrées à la rue de Crimée, ouverte en 1848, puis 1853.

<sup>234</sup> Ibidem, Tome 2, p. 207. Elle absorbera, en 1868, « la rue Saint-Denis, située entre les rues de Flandre et de Cambrai (appelée aussi, vers 1834, Bazeline) et le chemin de Saint-Ouen situé entre cette dernière rue et la rue d'Aubervilliers, chemin appelé, en 1812, de la Croix-de-l'Évangile ». L'ensemble de ces rues prendront, à la même date, le nom de rue de l'Ourcq.

<sup>235</sup> Ibid., Tome 1, p. 69. Cette rue avait été percée en 1842, avant l'arrivée du pont de la rue de l'Ourcq.

<sup>236</sup> Ibid., Tome 1, p. 107 et p. 682, Tome 2, p. 163 et p. 525.

<sup>237</sup> Ibid., Tome 2, p. 348.

<sup>238</sup> Ibid., Tome 2, p. 167 et Tome 1, p. 112.



43- Pont de la rue de l'Ourcq franchissant le bassin élargi, vers 1855.  
Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Pont de la rue de l'Ourcq, Élévation, vers 1885, A.S.C.V.P. A.S.C.V.P. BV 034 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait.  
Cliché S. Guével.



44- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1845.

----- Réseau viaire existant vers 1840-1849.

Document S. Guével, A. Michalski.

En raison des sources d'archives, la rue de l'Ourcq n'apparaît pas encore sur cette carte, même si cette dernière a été percée en 1848.

Voir le plan 2a dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

N



45- Plan décrivant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1758 et 1840-1849.

----- Voies nouvelles apparues entre 1758 et 1840-1849.

----- Réseau viaire persistant entre 1758 et 1840-1849.

----- Réseau viaire disparu entre 1758 et 1840-1849.

Document S. Guével.

Voir le plan 2d dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

N

prolongé en 1850<sup>239</sup> [46-47].

Ainsi, que ce soit à La Villette ou à Paris, très peu de voies nouvelles ont été réalisées rattachant l'infrastructure à la ville.

## 2.1.2. L'URBANISATION LE LONG DES CANAUX

L'arrivée des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis, et Saint-Martin, surimposés au tissu existant, allait bouleverser la vocation, les structures et le paysage existants. Ils ont été un facteur déterminant dans l'urbanisation des territoires, conditionnant le développement urbain et donnant une impulsion à l'activité économique.

### 2.1.2.1. L'influence du développement du transport de marchandises sur les tissus : données générales<sup>240</sup>

#### a. L'urbanisation

##### La Villette<sup>241</sup>

Au cours de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la commune de La Villette allait s'étendre presque uniquement en direction de Paris, le long des routes de Flandre et d'Allemagne, des boulevards de l'enceinte des Fermiers Généraux, mais aussi des rues de Nantes et de Crimée, maintenant, au nord-est et au sud-est des canaux, de vastes espaces très peu bâtis. Le territoire de La Villette, composé ainsi géométriquement en patte d'oie, allait donc se développer suivant ces grands axes ordonnateurs de l'évolution de la commune, structurant le secteur, la ramification des voies et la densification du cadre bâti [Plans 2a-2d].

Le bassin imposait en effet des limites topographiques évidentes : au cœur de cet éventail de deux voies importantes, les rives du plan d'eau apparaissaient comme les limites extérieures de deux quartiers. Mais en réalité, les limites de ce territoire étaient, en les incluant, la rue de Flandre au nord-est, la rue d'Allemagne au sud-est, la place de l'Ourcq (actuelle place de la Bataille de Stalingrad) à l'ouest et l'enceinte de Thiers à l'est [48-49-50].

---

<sup>239</sup> Ibid., Tome 2, p. 483.

<sup>240</sup> Voir les plans 2a et 2b reconstituant le viaire et le parcellaire autour des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin. Voir le plan 2c reconstituant le bâti sur les premières épaisseurs de parcelles longeant les trois canaux. Voir le plan 2d décrivant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, l'enceinte de Thiers, les voies et les parcelles apparues, persistantes et disparues entre 1758 et 1840-1849. Voir le plan 2e décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin, les voies et les parcelles apparues, persistantes et disparues entre 1821 et 1827-1836. Voir le chapitre consacré à la cartographie.

<sup>241</sup> Voir pour la commune de La Villette les plans suivants : JACOBET Théodore, architecte, Atlas général de la Ville de Paris, des faubourgs et des monuments de Paris, 1836, échelle 1/2000<sup>ème</sup> et 1/5000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel / Plan cadastral parcellaire des communes annexées (loi du 16 juin 1859), 1840-1849, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Section A dite de la Grande Villette, Section B dite de la Maladrerie, Section C dite de la Petite Villette, Section D dite de la Clôture de Rouvray, Section E dite des Fonds de Rouvray, Section F dite des Rieux, B.H.V.P. F AT121 / LEFÈVRE Théodore-Onisime, Atlas communal du département de la Seine, Plan général de la zone de Paris comprise entre les deux enceintes, 1854-1875, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, B.N.F. Ge 11 1170 (3) ou A.P.U.R / Voir aux Archives de Paris l'Inventaire des matrices des propriétés foncières, plans cadastraux antérieurs au cadastre parcellaire et états des sections, La Villette, 1808-1868.



46- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre du canal Saint-Martin vers 1827-1836.

----- Réseau viaire existant vers 1827-1836.

Document S. Guével, A. Michalski.



Voir le plan 2b dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



47- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1821 et 1827-1836.

----- Voies nouvelles apparues entre 1821 et 1827-1836.

----- Réseau viaire persistant entre 1821 et 1827-1836.

----- Réseau viaire disparu entre 1821 et 1827-1836.

Document S. Guével.



Voir le plan 2e dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



48- Plan des communes traversées par les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1830.  
Anonyme, Plan parcellaire du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis entre la rotonde de Ledoux et la limite de Bondy, vers 1830,  
A.S.C.V.P., Extrait.  
Cliché S. Guével.





49- Plan parcellaire de la commune de La Villette, vers 1825.

Anonyme, Plan cadastral parcellaire des communes annexées, 1808-1825, échelle 1/2500<sup>ème</sup>, Tableau d'assemblage, A.P. D6P2/8/2/3

([http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_000053&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20&cote=%20D6P2/8/2/3&collec=1&refstats=2](http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_000053&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20&cote=%20D6P2/8/2/3&collec=1&refstats=2)).

Cliché A.P.



50- Plan parcellaire de la commune de La Villette, vers 1845.

Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, Tableau d'assemblage, B.H.V.P. CN 112

([http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_STDF918&titre=%20La%20Villette,%20tableau%20d%27assemblage,%20Toutes%20sections%20&cote=%20CN/112&collec=2&refstats=2](http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_STDF918&titre=%20La%20Villette,%20tableau%20d%27assemblage,%20Toutes%20sections%20&cote=%20CN/112&collec=2&refstats=2)).

Cliché B.H.V.P.

## Paris<sup>242</sup>

Le percement du canal Saint-Martin, véritable saignée entre les faubourgs et le centre de Paris, a perturbé l'organisation des tissus<sup>243</sup>. « La construction du canal vint d'autant plus perturber cette organisation ancienne de l'espace qu'elle provoquait, non seulement sa coupure profonde en deux grandes parties, mais aussi sa division en une série d'îlots taillés de manière plus ou moins arbitraire dans le parcellaire existant, par suite de la création d'un réseau de rues nécessaires à la desserte des activités riveraines »<sup>244</sup> [Plans 2b-2e]. Il a ainsi coupé, de part en part, les faubourgs qui s'étaient développés le long des principales voies menant à l'ancienne enceinte de Charles V et qui s'étaient structurés à partir de ces axes en un parcellaire profond et étroit<sup>245</sup>. Ces parcelles, étroites et profondes, allaient se densifier de maisons, d'ateliers et d'entrepôts séparés et distribués par des passages ou séparés par des cours, se mêlant à des habitations d'un ou deux étages<sup>246</sup> [51]. Les parcelles, laissées libres par le faisceau de rues qui remontaient les lignes de pente, allaient s'urbaniser au cours du temps et accueillir, tout en respectant les géométries et les dimensions, des activités et des industries.

Des noyaux d'urbanisation étaient nés le long de nouvelles voies, comme les rues Gambey, de Nemours, de la Pierre Levée, percées parallèlement au canal Saint-Martin [52]. En effet, le quartier Saint-Ambroise se développait autour de l'embryon de l'avenue Parmentier et de l'abattoir de Ménilmontant<sup>247</sup>.

L'espace occupé par le canal Saint-Martin et ses environs avait fait l'objet d'une urbanisation spontanée.

### b. Le parcellaire

Le processus inégal du passage d'une trame agricole à une trame urbaine s'était réalisé avec l'émergence d'activités autour des canaux.

## La Villette

Les terrains agricoles, grandes emprises d'un seul tenant, pouvaient accueillir grâce à leurs dimensions des entreprises, des usines, des entrepôts, puisque le réseau de voies publiques était resté organisé selon un

---

<sup>242</sup> Voir pour Paris les plans suivants : Cadastre napoléonien, Plan cadastral de Paris à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux, soit 12 arrondissements et 48 quartiers, 1807-1821, A.N. F/31/1-2 / VASSEROT Ph., architecte des hospices, expert du cadastre, BELLANGER J.-M., architecte, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot (Plan détaillé de la Ville de Paris dédié à M. Le Comte de Chabrol), 1827-1836, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel / JACOBET Théodore, architecte, Atlas général de la Ville de Paris, des faubourgs et des monuments de Paris, op. cit.

<sup>243</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Création des canaux Saint-Denis et Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 107. Il est intéressant de noter que cette tranchée a été utilisée comme ligne de défense par les révolutionnaires de 1830 et 1848. Ces derniers, positionnés sur la rive gauche du canal, ont brûlé les ponts mobiles en bois, afin d'arrêter les forces de maintien de l'ordre établies sur l'autre rive.

<sup>244</sup> APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », Paris Projet, n° 17, Paris, APUR, 1977, p. 22.

<sup>245</sup> Ibidem, p. 21.

<sup>246</sup> DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, op. cit., p. 122.

<sup>247</sup> TEXIER Simon, « De la Bastille à la Rotonde. Un espace à conquérir », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 45.



51- Plan des rez-de-chaussée des îlots compris entre le canal Saint-Martin et le boulevard Beaumarchais, vers 1835.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 30<sup>ème</sup> quartier Popincourt, îlot 9, 1810-1836, échelle 1/800<sup>ème</sup>, A.N. F/31/87/11, Extrait. Cliché A.N.



52- Plan du rez-de-chaussée de l'îlot compris entre les rues de la Pierre Levée, de la Fontaine au Roi, Saint-Maur et des Trois Bornes, vers 1835.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 4<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 6, 1810-1836, échelle 1/360<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/16, Extrait. Cliché A.N.

large maillage<sup>248</sup>, avec des îlots découpés en grandes parcelles<sup>249</sup>. Seules les bordures des voies historiques de pénétration dans Paris, étaient divisées en parcelles de dimensions comparables à celles de Paris et avaient un caractère plus urbain<sup>250</sup>.

Le tissu, caractéristique des communes limitrophes<sup>251</sup>, constitué d'un parcellaire où coexistaient des types très différents d'organisations, a été le reflet du changement de vocation. En effet, seules quelques-unes des grandes limites parcellaires du XVIII<sup>ème</sup> siècle ont perduré au cours des siècles : les grandes parcelles qui s'étaient maintenues entre la rue de Flandre et le bassin ou entre la rue Curial et la rue d'Aubervilliers étaient les traces d'anciennes parcelles de cultures<sup>252</sup>. En revanche, au sud-est du bassin et jusqu'à la route d'Allemagne, le parcellaire n'avait que très rarement conservé ses anciennes limites [Plans 2a-2d]. Malgré l'ancienneté de l'ossature, il était plus hétéroclite « comme l'était d'ailleurs l'ancien parcellaire formé d'ensembles imbriqués, avec des orientations très différentes »<sup>253</sup>. Seuls certains passages, comme celui de la Moselle, faisaient apparaître des structures anciennes [53-54].

Pourtant « le caractère rigoureux de la géométrie des grandes directions d'organisation de ce quartier, qui devrait en faire un ensemble urbain extrêmement lisible et fortement composé, [était] en réalité désordonné, morcelé, contrasté »<sup>254</sup>. En effet, malgré la composition géométrique en patte d'oie organisant le territoire de La Villette, formée par les routes de Flandre, d'Allemagne et le canal, malgré la rotonde de C.-N. Ledoux ponctuant la perspective et la symétrie des entrepôts du pont de Crimée, marquant par leur masse et leur architecture le resserrement de l'espace portuaire, le tissu urbain engendré était peu lisible et point structuré. Ici, l'infrastructure canal avait été surimposée au tissu existant, engendrant seulement au fur et à mesure du siècle de nouvelles trames parcellaires. Le nouveau découpage parcellaire restait dans la géométrie de l'ancienne trame agricole parcellaire. À très peu d'endroits, les nouvelles parcelles étaient perpendiculaires aux bassins, comme au sud-ouest de la rue de la Moselle [55].

## Paris

Le canal Saint-Martin, saignée dans le tissu, n'a pas engendré la création d'un parcellaire spécifique. Le long de la voie d'eau, le nouveau découpage parcellaire, assez lâche, suivait la géométrie de l'ancien [Plans 2b-2e]. Les parcelles existantes, notamment le long des voies historiques transversales (rues du Faubourg du Temple, de Ménilmontant, du Chemin Vert, du Faubourg Saint-Antoine...), ont été redécoupées. Autour du bassin de l'Arsenal, les parcelles de grande dimension persistaient. Seules les parcelles comprises dans l'îlot

---

<sup>248</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 36.

<sup>249</sup> VERGNE Philippe, « Le redéploiement vers l'Est, XIX<sup>ème</sup> arrondissement », in EVENO Claude (dir.), Paris Perdu, Quarante ans de bouleversements de la ville, Paris, Édition Carré, 1995, p. 288.

<sup>250</sup> BLANCOT Christiane, STARCKMAN Nathan, « Un pôle dans la ville, La Villette », Cahiers de l'IAURIF, n° 90, juillet 1989, p. 23.

<sup>251</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », op. cit., p. 26. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 021 Plans parcellaires (A.P. 2931 W).

<sup>252</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, op. cit., p. 38. Par la mise en place des canaux et du bassin, les surfaces cultivées ont été fortement réduites, se maintenant pendant un certain temps à l'ouest.

<sup>253</sup> ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris, Histoire d'un espace urbain, Paris, Éditions du Seuil, 1985, p. 183.

<sup>254</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », op. cit., p. 29.



53- Plan parcellaire au niveau du bassin fermé de la commune de La Villette, vers 1845-1850.

Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section C dit de la Petite Villette, 2<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. FaT121-8, Extrait.

([http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_BHVP008&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20C%20&cote=%20F%20B0AT121/8&collec=2&refstats=2](http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_BHVP008&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20C%20&cote=%20F%20B0AT121/8&collec=2&refstats=2))

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 25.

Cliché B.H.V.P.



54- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1845.

----- Réseau viaire et parcellaire existants vers 1840-1849.

Document S. Guével, A. Michalski.

En raison des sources d'archives, la rue de l'Ourcq n'apparaît pas encore sur cette carte, même si cette dernière a été percée en 1848.

Voir le plan 2a dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.





55- Plan décrivant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, l'enceinte de Thiers, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1758 et 1840-1849.

- Voies et parcelles apparues entre 1758 et 1840-1849.
- Voies et parcelles persistantes entre 1758 et 1840-1849.
- Voies et parcelles disparues entre 1758 et 1840-1849.

Document S. Guével.

Cette carte, réalisée à partir des plans de références 1a et 2a (voir, dans les annexes, le chapitre sur la cartographie), n'est pas entièrement révélatrice de la transformation du parcellaire à La Villette. Étant donné l'écart de dates entre ces deux plans (1a, autour de 1758 et 2a, autour de 1840-1849) et le nombre de sources différentes pour le plan 2a, un certain nombre de parcelles dessinées en rouge devraient être en noir.

Voir le plan 2d dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

situé entre le boulevard de la Contrescarpe et la rue Biscornet étaient tracées perpendiculairement à la gare d'eau. Au niveau des lotissements, un parcellaire régulier apparaissait, perpendiculairement aux rues nouvellement créées, comme les actuelles rues Pierre Dupont, Bichat ou Gambey [56-57-58-59].

### c. Les édifices

#### La Villette

La transformation, au cours de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle du bassin de La Villette en port de marchandises, fournissant entrepôts et magasins pour la capitale, a alors orienté très rapidement le développement spontané de la commune, caractérisé par un habitat rudimentaire, et a forgé son caractère industriel et ouvrier par la concentration de différentes sortes d'activités. Dès les années 1830, l'industrie devenue importante, profitant des grands axes d'échanges, a commencé à modeler le paysage, conservant un caractère de faubourg et joignant la route de Flandre à la route d'Allemagne. Cependant, les parcelles longeant le bassin fermé et le bassin élargi étaient très peu bâties [60-61].

#### Paris

Le long du canal Saint-Martin, l'activité des entrepôts au bassin des Marais a favorisé l'urbanisation des quartiers environnants<sup>255</sup>. Des maisons ouvrières, des ateliers séparés par des cours et des constructions à vocation industrielle ou commerciale se sont immiscés et implantés dans le parcellaire rural existant, longeant le réseau des chemins transformés en rues, insistant sur le fait que le canal Saint-Martin, artère économique, était devenu l'axe du premier quartier industriel de la capitale, ouvrant des communications avec les quartiers les plus marchands<sup>256</sup>.

Mais, même si les quartiers environnants s'urbanisaient, l'alignement sur les quais de Jemmapes et de Valmy, entre les rues de la Butte Chaumont et de la Grange aux Belles, entre cette dernière et celle du Faubourg du Temple, mais aussi entre les rues Saint-Sébastien et du Chemin Vert, n'était toujours pas entièrement constitué. Les édifices restaient épars [62-63-64].

Rappelons que la « Nouvelle Ville d'Angoulême », jamais achevée, a été sacrifiée par l'arrivée du canal Saint-Martin, qui l'a coupée de part en part, du nord au sud, dans sa partie orientale. Les îlots de faible épaisseur engendrés sur la rive gauche, résidus des îlots du lotissement d'origine, ressemblaient à s'y méprendre à ceux que fabriqua G.-E. Haussmann, quarante ans plus tard<sup>257</sup>.

---

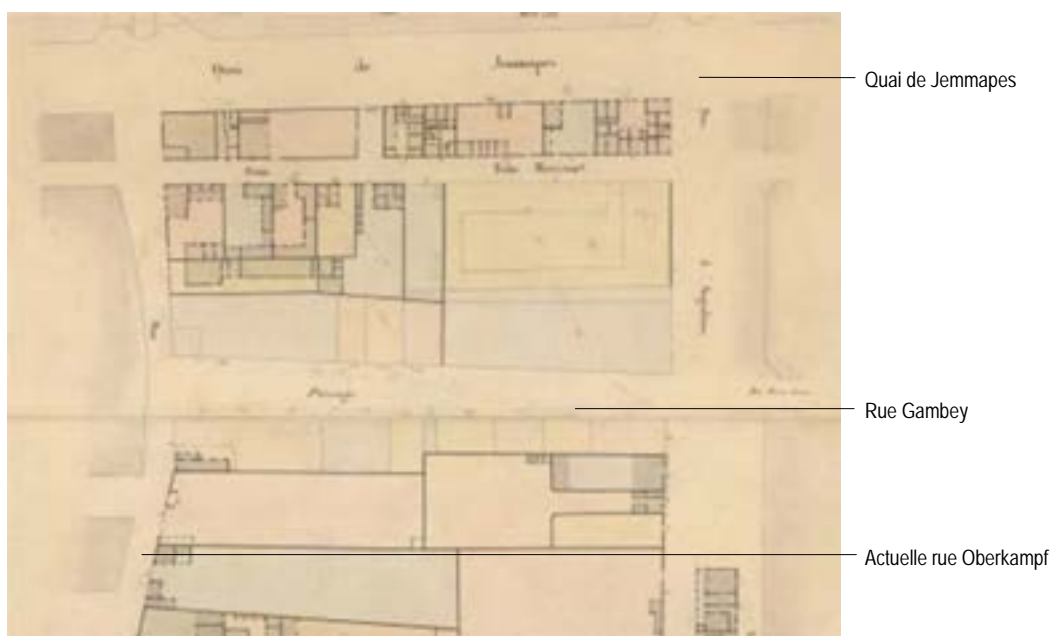
<sup>255</sup> Voir, dans la série VO11, aux Archives de Paris, les permis de construire de certains immeubles érigés quai de Valmy, quai de Jemmapes, rue de la Douane, rue de l'Entrepôt, rue des Marais et avenue Richerand.

<sup>256</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 148.

<sup>257</sup> Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 1.1.2.3. Le territoire de l'Est parisien / b. Le tissu urbain et chapitre 2.1.2.1. Une coupure dans les réseaux viaire et parcellaire existants / b. Le parcellaire coupé par les canaux. Ce quartier disparaîtra sous le Second Empire avec le percement de l'avenue de la République et du boulevard Voltaire, mais les empreintes de cette éphémère « Nouvelle Ville d'Angoulême » resteront inscrites dans le parcellaire. Actuellement, seuls les immeubles, situés au n°s 136-138 rue Amelot et au n° 7 rue Jean-Pierre Timbaud, témoignent encore de cet urbanisme du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 1.1.1. La couverture entre la place de la Bastille et la rue Rampon (1859-1863) : L'aménagement du boulevard Richard-Lenoir.



56- Plan des parcelles coupées à rez-de-chaussée le long de la rue Bichat, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier Porte Saint-Martin, îlot 18ter, 1810-1836, échelle 1/400<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/26, Extrait.  
Cliché A.N.



57- Plan des parcelles le long de la rue Gambey, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 24<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 40, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/38, Extrait.  
Cliché A.N.



58- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre du canal Saint-Martin vers 1827-1836.  
----- Réseau viaire et parcellaire existants vers 1827-1836.

Document S. Guével, A. Michalski.

Voir le plan 2b dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.







59- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1821 et 1827-1836.

- Voies et parcelles apparues entre 1821 et 1827-1836.
- Voies et parcelles persistantes entre 1821 et 1827-1836.
- Voies et parcelles disparues entre 1821 et 1827-1836.

Document S. Guével.



Voir le plan 2e dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



60- Plan parcellaire au niveau du bassin élargi, quai de la Marne, de la commune de La Villette, vers 1845-1850. Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 3<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. CN 118. ([http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_STDF924&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20CN/118&collec=2&refstats=2](http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_STDF924&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20CN/118&collec=2&refstats=2)). Cliché B.H.V.P.



61- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le grand bassin et le bassin élargi, vers 1845. Document S. Guével, A. Michalski.

Voir le plan 2c dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

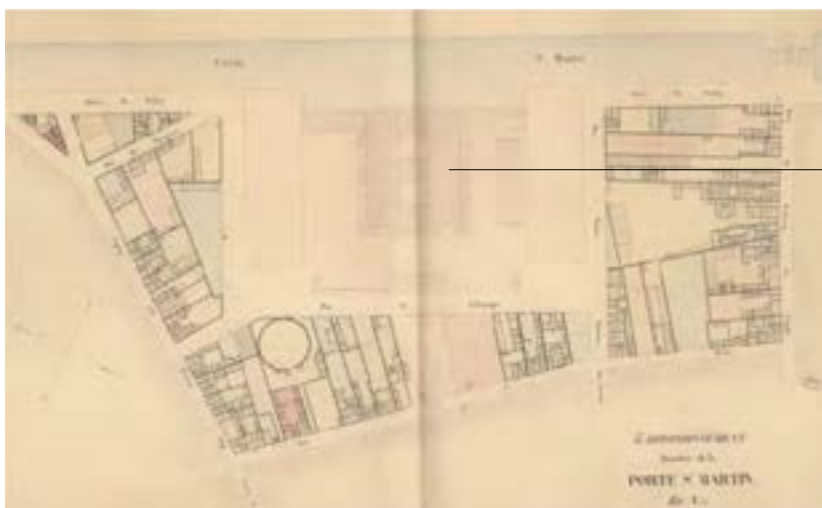


Quai de Jemmapes

Rue des Morts

62- Plan des édifices réalisés le long du quai de Jemmapes, vers 1835.

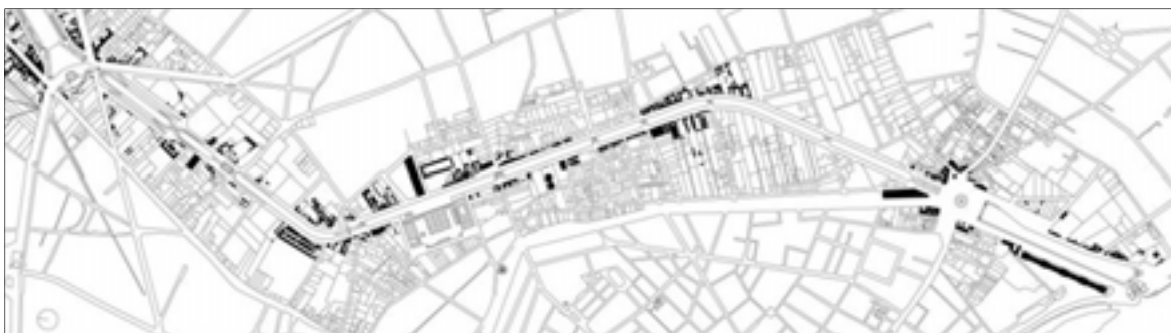
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier Porte Saint-Martin, îlot 7, 1810-1836, échelle 1/500<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/11, Extrait. Cliché A.N.



Entrepôt réel des douanes

63- Plan des édifices réalisés au pourtour de l'Entrepôt réel des douanes, vers 1835.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier Porte Saint-Martin, îlot 16, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/23, Extrait. Cliché A.N.



64- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le canal Saint-Martin, vers 1827-1836.

Document S. Guével, A. Michalski.

Les premières parcelles à s'urbaniser étaient principalement situées au bassin des Marais et au bassin de Ménéilmontant. Voir le plan 2c dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

← N

« L'occasion qui s'était présentée dans les vingt années précédant la Révolution ne se renouvelerait plus ; ou plutôt, ce qui est plus juste : ce n'est qu'avec la construction du canal Saint-Martin que cet espace a pu se développer et trouver son homogénéité »<sup>258</sup>.

En effet, les parcelles, notamment celles situées aux n<sup>os</sup> 112, 130, 138, 140 de l'actuel boulevard Richard-Lenoir, ont accueilli de nouvelles constructions représentatives de l'arrivée du canal dans la ville [65-66-67]. Paul Smith<sup>259</sup>, dans l'ouvrage intitulé *Les canaux de Paris*, consacre un article sur le bâtiment situé au n° 140.

Érigé sur une parcelle de 300 mètres carrés, délimitée par le canal Saint-Martin et les actuelles rues de la Folie Méricourt et Rampon, l'auteur expliquait que ce bâtiment, attesté en 1841, pouvait dater de l'époque de l'ouverture de la voie d'eau [68-69].

Le corps de logis, double en profondeur, constitué de pierres et de moellons, comptait huit niveaux répartis comme suit : « caves voûtées, rez-de-chaussée et étage en entresol, quatre étages carrés et un cinquième étage sous combles »<sup>260</sup>. La façade principale, donnant sur le canal, était dotée jusqu'au niveau du premier étage, d'« arcades pleines, englobant les fenêtres de l'étage en entresol »<sup>261</sup>.

Au fil du temps, cet immeuble a accueilli plusieurs activités : « un fabricant de sacs de papier, un couturier en corsets, une couturière à façon, un fabricant de boutons de corne, un peintre sur porcelaine, un sellier à façon, un éventailiste à façon, un bijoutier en doré, un fabricant de flûtes, un plumassier, un tailleur, un graveur en taille douce... »<sup>262</sup>.

### 2.1.2.2. Une nouvelle centralité pour la commune de La Villette

Avec le développement industriel des abords du bassin de La Villette, le centre de gravité de l'agglomération allait se déplacer vers la rue de Crimée, point de convergence avec la voie d'eau, devenant un lieu stratégique pour le quartier.

Pour comprendre la formation de ce nouveau centre communal, il faut s'intéresser aux diverses institutions de La Villette. Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, le budget de la commune était modeste, couvrant la location d'une mairie, les indemnités de logement du curé et de l'instituteur, les frais d'entretien des voies et quelques dépenses extraordinaires comme un trottoir ou des réverbères. Dans une telle situation, la mairie et l'école emménageaient au gré des opportunités. L'existence de la mairie était liée à celle du maire, qui était choisi parmi ceux « qui [voulaient] et qui [pouvaient] offrir un local aux bureaux »<sup>263</sup>. Ce n'est qu'en 1808 que la municipalité qui, jusqu'alors, était installée au domicile de son maire, a eu sa première mairie, située au milieu de la rue de Flandre.

---

<sup>258</sup> TEXIER Simon, « De la Bastille à la Rotonde. Un espace à conquérir », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 44.

<sup>259</sup> SMITH Paul, « 140, boulevard Richard Lenoir », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 137.

<sup>260</sup> Ibidem. Une cour éclairée par une verrière occupait le centre de la parcelle.

<sup>261</sup> Ibid.

<sup>262</sup> Ibid., pp. 137-138. En 1867, le rez-de-chaussée accueillait les maisons Bouly, puis Grignon « décors, revêtements de salle de bains et cuisines, carrelages, articles sanitaires », un marchand de charbon, un cabaretier, un fruitier et un poste de police. Les anciennes enseignes sur les bandeaux de l'entresol subsistent « P. Bouly, carreaux de faïence ».

<sup>263</sup> CHATELET Anne-Marie, « Les nouveaux arrondissements s'équipent, une ville unifiée de Babel à Paris », in LUCAN Jacques (dir.), *Paris des faubourgs, Formation Transformation*, op. cit., p. 125.



65- Plan de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le percement du canal Saint-Martin, 1833.  
VASSEROT Ph., architecte des hospices, expert du cadastre, BELLANGER J.-M., architecte, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot (Plan détaillé de la Ville de Paris dédié à M. Le Comte de Chabrol), 1833 (1827-1836), échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel, Extrait.  
Cliché S. Guével.



66- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1821 et 1827-1836 au niveau de la Nouvelle Ville d'Angoulême.  
----- Voies et parcelles apparues entre 1821 et 1827-1836.  
----- Voies et parcelles persistantes entre 1821 et 1827-1836.  
..... Voies et parcelles disparues entre 1821 et 1827-1836.  
Document S. Guével.  
Les îlots engendrés sur la rive gauche du canal Saint-Martin sont les résidus des îlots du lotissement d'origine.



Actuel 140,  
boulevard Richard-  
Lenoir

67- Plan de rez-de-chaussée des îlots situés rive gauche du canal Saint-Martin au niveau de la Nouvelle Ville d'Angoulême, vers 1835.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 24<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 7, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/17, Extrait. Cliché A.N.



68- Immeuble construit dans les années 1830-1840, rive gauche, sur une emprise de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le canal Saint-Martin (actuel 140, boulevard Richard-Lenoir), 2010.

Cliché S. Guével.



69- Immeubles construits dans les années 1830-1840, rive gauche, sur les emprises de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

Sous la Monarchie de Juillet, la réorganisation de l'administration municipale et de l'enseignement primaire donnait une impulsion nouvelle et décisive au développement de ces institutions publiques. Deux textes législatifs étaient alors votés : le premier, du 28 juin 1833, obligeait les communes à « entretenir au moins une école primaire élémentaire », le deuxième, du 18 juillet 1837, les contraignait à prendre en charge « s'il y [avait] lieu, l'entretien de l'hôtel de ville ou du local affecté à la mairie »<sup>264</sup>. Cette double injonction allait être à l'origine d'une importante vague de constructions. Tout en répondant aux directives ministérielles, la mairie et les écoles, offraient, par leur regroupement en un même lieu, l'avantage de l'économie.

Connaissant une expansion démographique et économique<sup>265</sup>, le Conseil municipal de La Villette approuvait en février 1839 le principe de création et d'alignement « d'une place publique sur les terrains entre la route départementale n° 22, le quai de l'Oise et l'église nouvelle », de même que « la disposition, autour de la place projetée, de plusieurs édifices annexes et particuliers [...] tels que la mairie, les écoles gratuites des deux sexes et la salle d'asile »<sup>266</sup>. « Cet emplacement [était] le plus heureusement situé comme point central et à proximité du seul point qui [existait] comme moyen de communication entre les deux parties de La Villette que le canal et le bassin de l'Ourcq [séparaient] à peu près par moitié dans toute sa longueur »<sup>267</sup>. Ainsi, la municipalité a agencé une place plantée d'arbres, appelée place de Bitche (ex-place de l'église), afin d'accueillir les exercices de la garde nationale et les fêtes publiques<sup>268</sup> [70-71].

Cette place était cernée, en premier lieu, côté ouest, par la mairie. La commune avait proposé, dès 1832, l'acquisition d'une grande maison, située au n° 2 quai de l'Oise pour implanter cet équipement. Grâce à une aide financière de l'État, s'élevant à près de la moitié du prix d'acquisition, le terrain était acheté en 1837, faisant de La Villette, une des premières communes périphériques à devenir propriétaire de sa mairie. Proche du bassin fermé, elle avait une position plus centrale que le local loué jusque-là rue de Flandre et permettait d'« opérer le rapprochement des habitants qui depuis si longtemps [montraient] une disposition déplorable à se désunir à cause de leur éloignement »<sup>269</sup>.

En second lieu, marquant une forme d'équilibre des pouvoirs, la place comportait, côté nord, une nouvelle église. En effet, le Conseil municipal de La Villette avait adopté, le 4 février 1839, les plans d'une église dédiée à Saint-Jacques-Saint-Christophe, modifiés par la suite par le Conseil des Bâtiments Civils [72]. La dépense étant évaluée à 242 550 francs, l'architecte Paul Eugène Lequeux (1806-1873, architecte du département de la Seine pour l'arrondissement de Saint-Denis) établissait cet édifice place de Bitche, en remplacement de celle édifiée à l'intersection des rues de Flandre et de Nantes, devenue trop vétuste. La première pierre était posée en 1841 et le 27 octobre 1844 elle était consacrée par l'archevêque Monseigneur Affre. Couverts d'un plafond à caissons, la nef et les bas-côtés offraient, en plan comme en volume, un

---

<sup>264</sup> Ibidem.

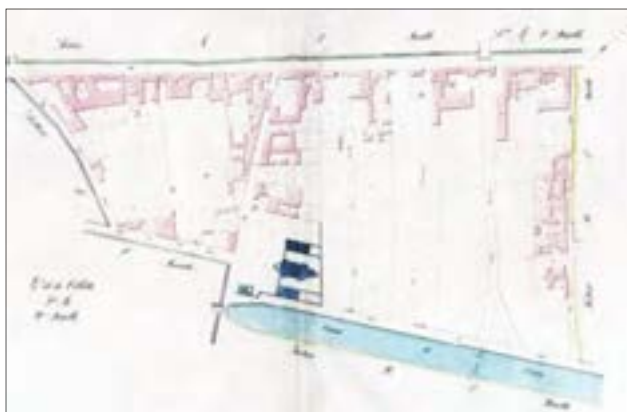
<sup>265</sup> Il est intéressant de noter qu'en 1844 le mètre carré de terre à La Villette valait 25 francs contre, par exemple, 0 franc 70 à Grenelle.

<sup>266</sup> JENN Jean-Marie, « L'église Saint-Jacques-Saint-Jean-Christophe », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 133.

<sup>267</sup> Ibidem.

<sup>268</sup> CHATELET Anne-Marie, « Les nouveaux arrondissements s'équipent, une ville unifiée de Babel à Paris », in LUCAN Jacques (dir.), op. cit., p. 126. Chaque mois de juillet, la commune célébrait sa fête patronale sous la double protection de Saint-Jacques et Saint-Christophe.

<sup>269</sup> Ibidem.



70- Plan de la nouvelle place créée à l'angle de la rue de Crimée et du bassin élargi, vers 1845.

Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 2<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. FaT121-5, Extrait.

([http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_BHVP005&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20F%20B0AT121/5&collec=2&refstats=2](http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_BHVP005&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20F%20B0AT121/5&collec=2&refstats=2)).  
Cliché B.H.V.P.



71- Plan de situation de la place de Bitche, vers 1845.

Document S. Guével.



72- Église Saint-Jacques-Saint-Christophe, façade sur la place de Bitche, 1903.

Anonyme, Paris, Église Saint-Jacques-Saint-Christophe, Paris, n° 374, 1903, B.N.F. Va 328 H93548.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 133.

Cliché B.N.F.



aspect basilical. Ils étaient rythmés par deux rangées de dix colonnes doriques et éclairés, de chaque côté, par onze baies hautes et cinq baies basses<sup>270</sup>.

Parallèlement, en 1831, un cimetière a été ouvert en bordure du chemin de La Villette à Belleville (actuelle rue d'Hautpoul) en remplacement de celui situé en bordure de la rue de Flandre, devenu insuffisant (à hauteur des n°s 1 à 7 de l'actuelle avenue Corentin Cariou)<sup>271</sup>.

Ainsi, au fil des acquisitions foncières et des réalisations architecturales, la commune de La Villette a réussi à constituer un centre communal, un espace public lié à des institutions<sup>272</sup>. La mairie à caractère vétuste<sup>273</sup> et l'église, flanquée de deux écoles gratuites pour filles et garçons construites dans les mêmes années, formaient donc un lieu de sociabilité.

### 2.1.2.3. Le quartier neuf de La Villette<sup>274</sup>

Les lotissements ont joué un rôle prépondérant dans le mode de fabrication des tissus, constituant une majeure partie des extensions urbaines et modelant les paysages. « Les qualités du lotissement [résidaient] dans sa capacité à organiser simultanément les espaces publics par les tracés de la voirie publique et privée, par les découpages parcellaires, et dans sa capacité à faire perdurer ces qualités à travers les transformations légitimes de la ville »<sup>275</sup>. Hors de tout plan d'urbanisme, l'essor des communes périphériques à Paris s'était ainsi réalisé par une succession de lotissements.

En redessinant et en analysant au cours des siècles, la voirie, le parcellaire et le bâti le long des canaux, dans leurs systèmes propres et dans leurs rapports, selon des critères notamment géométriques, les traces de formes urbaines ou de tissus spécifiques ont été mises en évidence, montrant ainsi l'importance de la qualité et du rôle joué par ces lotissements dans la constitution des tissus urbains<sup>276</sup>. En effet, confronter les caractéristiques formelles de la trame rurale à celles de la trame urbaine permettait de repérer les modes de

---

<sup>270</sup> JENN Jean-Marie, « L'église Saint-Jacques-Saint-Jean-Christophe », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., pp. 133-134. En avril-mai 1871, l'édifice a été transformé en magasin de poudre et pétrole, subissant des dégradations importantes. Voir cet article sur l'histoire de cette église.

<sup>271</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France*, op. cit., p. 581. En 1867, ce cimetière était totalement rempli et a été fermé en 1880, ne contenant plus que des concessions perpétuelles.

<sup>272</sup> CHATELET Anne-Marie, « Les nouveaux arrondissements s'équipent, une ville unifiée de Babel à Paris », op. cit., p. 126 et p. 128. L'autonomie de la commune était cependant soumise à surveillance. Le maire et les adjoints, administrant l'agglomération, étaient nommés par le gouvernement et le préfet arrêtaient le budget. Les initiatives et les dépenses étaient soumises à de longues procédures et les délibérations concernant les acquisitions, les aliénations, l'ouverture des rues et des places devaient être visées par le pouvoir central, par le préfet ou parfois même par le ministre. De plus, les projets d'édifices publics dans ces communes étaient confiés aux architectes départementaux.

<sup>273</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France*, op. cit., p. 582. En 1850, pour cause de vétusté, une troisième mairie a été installée dans un immeuble situé au n° 13 de la rue de Bordeaux (actuel n° 160 de la rue de Crimée). Elle a été utilisée, après l'annexion, comme mairie du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, jusqu'à l'édification en 1876 du bâtiment situé sur l'actuelle place Armand Carrel.

<sup>274</sup> Voir DE MOLEON Jean-Gabriel-Victor, op. cit., 40 p. Rappelons que dans ce mémoire, J.-G.-V. De Moléon essayait de répondre aux questions que posait l'établissement de l'Entrepôt réel à La Villette. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.1.1.1. Un choix difficile pour l'emplacement de l'entrepôt réel de Paris / d. Des mémoires en faveur de l'établissement de l'entrepôt réel à La Villette. Ce recueil contient un plan présentant « Le quartier neuf de La Villette sur l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ».

<sup>275</sup> PINON Pierre, « L'archéologie des lotissements : quelques exemples parisiens, Lecture des traces dans le tissu urbain parisien », in PINON Pierre (dir.), *Paris, formes urbaines et architectures*, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 1998, p. 16.

<sup>276</sup> Ibidem, p. 15.

transformation<sup>277</sup>. Ainsi, entre deux périodes de l'histoire du canal, la juxtaposition, l'imbrication et la superposition du viaire et du parcellaire ont mis en relief certaines persistances ou permanences, dessinant une figure particulière, qui a organisé une partie du territoire de La Villette. Là où les prolongements de la ville étaient jusqu'alors spontanés, canalisés par les principales voies d'accès, des formes urbaines plus concertées, à savoir des lotissements, s'implantaient, faisant figure de villes nouvelles, qui avaient la volonté d'organiser l'espace et qui apparaissaient comme le champ clos de la spéculation foncière et immobilière<sup>278</sup>.

Le lotissement repéré, situé au sud-est de la grande rue de La Villette (actuelle avenue Corentin Cariou), limité, au sud-est, par la gare circulaire, plantée de deux rangées d'arbres (quai de l'Oise), et, au nord-est, par le quai de la Gironde, de même planté d'une rangée d'arbres, occupait une superficie d'environ 8 000 toises carrées, soit 30 000 mètres carrés. Son implantation était liée à la topographie et à la structure foncière. Desservi principalement par la rue de Flandre, voie se constituant et se prolongeant à l'intérieur de Paris, et les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, il offrait un terrain facile d'accès. De plus, pour être rentable, il s'était établi sur des terrains agricoles ou des parcelles rurales<sup>279</sup>. Ainsi, la grandeur du terrain, le coût peu élevé de l'achat<sup>280</sup> et sa position par rapport aux voies de communications et au noyau du village de La Villette, offraient une opportunité foncière.

Mais le lotissement étant une affaire privée n'exigeant aucune autorisation administrative, le problème ici était de pouvoir maîtriser l'histoire foncière<sup>281</sup>, à savoir comprendre les mutations foncières d'ensemble occasionnées par les percées, impliquant des expropriations, et étudier les logiques de tracé et de découpage suivies par les acteurs privés<sup>282</sup>. La reconstitution historique de ce lotissement a été difficile et mériterait de plus amples recherches, puisque sous la Restauration et la Monarchie de Juillet, comme sous l'Ancien Régime, le seul document administratif qui existait était l'ordonnance royale. Elle fournissait, certes, le nom du demandeur, la date de l'autorisation administrative et la date de l'ouverture des rues, mais ne révélait rien du lotissement proprement dit.

D'après les cartes reconstituant la voirie et le parcellaire, on pourrait penser que des transformations sont advenues notamment après le percement de certaines voies. Ainsi, les rues des Écluses (actuelle rue Rouvet) et de la Garre (actuelle rue Barbanègre)<sup>283</sup> ont été percées en 1812. En revanche, d'après le plan fourni par J.-G.-V. De Moléon dans son ouvrage intitulé *Mémoire sur le quartier neuf de La Villette et aperçus sur la question de l'entrepôt réel à Paris*, daté de 1830-1835, contemporain du débat sur le choix d'un

---

<sup>277</sup> PINON Pierre, « Une mosaïque de fragments », in LUCAN Jacques (dir.), *Paris des faubourgs, Formation Transformation*, op. cit., p. 21.

<sup>278</sup> ROULEAU Bernard, « Des contrastes nécessaires à la ville », in LUCAN Jacques (dir.), *Paris des faubourgs, Formation Transformation*, op. cit., p. 16.

<sup>279</sup> PINON Pierre, « Une mosaïque de fragments », in LUCAN Jacques (dir.), op. cit., p. 22. Avant et après la Révolution, les lotissements s'implantaient sur les terrains maraîchers ou sur les friches des établissements des communautés religieuses supprimés.

<sup>280</sup> Nous ne savons si un système de bail emphytéotique avait été mis en place.

<sup>281</sup> PINON Pierre, « Une mosaïque de fragments », op. cit., p. 21. L'ouverture de voies désenclavant les parcelles à vendre n'était pas soumise à autorisation s'il s'agissait de voies privées. L'Administration parisienne, pour fixer l'alignement, n'intervenait que si le lotisseur demandait que la rue qu'il ouvrait sur ses terrains soit publique ou qu'elle le devienne. Dans ce dernier cas, le propriétaire souscrivait un « engagement » vis à vis de la Préfecture, qui permettait son classement dans les années qui suivaient son ouverture.

<sup>282</sup> Ibidem.

<sup>283</sup> La rue Barbanègre a été ouverte sous le nom de rue de la Garre, puis de Boulogne, en 1812. À partir de 1868, elle prenait son nom actuel.

emplacement pour l'établissement de l'Entrepôt réel de Paris, la rue Schenk (actuelle rue et place de l'Argonne) et la rue du Commerce (actuelle rue Dampierre) étaient projetées pour désenclaver les îlots existants. À leur croisement, créant un maillage, une place était projetée et un retrait d'alignement symétrique quai de l'Oise marquait le début de la rue Schenk (actuelle rue de l'Argonne) [73-74]. Mais, d'après Lucien Lambeau, la rue Schenk (puis de Lille), large de 12 mètres, a été ouverte en 1825 par Schmitz et Compagnie sur son terrain et la rue du Commerce, de même largeur, a été ouverte à la même date, prenant le nom de rue de Dunkerque en 1830<sup>284</sup>.

En regardant de plus près cet échantillon de tissu, le lotissement s'était immiscé au cœur d'îlots existants. Ce quartier était donc tout d'abord organisé par un réseau formé par la rue de Flandre, les quais de l'Oise et de Gironde, et par les rues des Écluses (actuelle rue Rouvet) et de la Garre (actuelle rue Barbanègre), qui avaient été élargies et qui avaient subi une première urbanisation (parcelles qui allaient progressivement se subdiviser pour former des parcelles urbaines)<sup>285</sup>. Ensuite, le lotissement qui venait s'insérer entre ces rues, formait un réseau secondaire de voies. En outre, la géométrie des limites dépendait partiellement du parcellaire dans lequel le lotissement s'insérait ; elle était approximativement liée au parcellaire rural. En revanche, selon les îlots, la géométrie intérieure s'organisait différemment [75-76-77]. D'après le plan J.-G.-V. De Moléon, des îlots avaient acquis un nouveau découpage essentiellement lié aux nouvelles voies et d'autres avaient conservé un parcellaire agricole déjà bâti<sup>286</sup>, autonome par rapport à ces nouvelles limites. « Le tissu urbain constitué de lotissements juxtaposés [possédait] ainsi une trame générale qui [était] celle des chemins et du parcellaire rural, et des trames secondaires, de géométries différentes qui s'y [inséraient] »<sup>287</sup>. Pourtant la régularité de l'espace public, amenait à penser que ce lotissement aurait pu engendrer un parcellaire régulier et un bâti ordonné<sup>288</sup>.

De plus, le texte de J.-G.-V. De Moléon, prônant l'établissement de l'Entrepôt général de la Ville de Paris à La Villette<sup>289</sup>, apportait des informations complémentaires<sup>290</sup>. Écrivant que cette commune, depuis l'achèvement des canaux, avait acquis aux yeux des Parisiens une importance réelle, il pensait que ce

---

<sup>284</sup> LAMBEAU Lucien, Histoire des communes annexées. La Villette, Paris, Éd. E. Leroux, 1926, p. 415. En 1864, la rue de Lille prenait le nom de rue de l'Argonne et en 1868, la rue de Dunkerque prenait le nom de rue Dampierre. Voir, dans la série VO11, aux Archives de Paris, les permis de construire de certains immeubles érigés rue de Calais, rue Rouvet, rue de Boulogne, rue Barbanègre, rue de Lille, place et rue de l'Argonne, rue de Dunkerque, rue Dampierre et quai de Gironde.

<sup>285</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « L'habitat en petite banlieue », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, op. cit., pp. 148-149. Les voies de circulation principales, reliées par des chemins de terre transversaux, formaient une trame autour de laquelle s'organisait le découpage des parcelles. Ainsi, la croissance urbaine procédait par remplissage des espaces vacants, divisés soit en parcelles assez larges soit en lanières étroites et serrées. Généralement, une parcelle agricole était divisée en parcelles de petites tailles desservies par une seule voie. Des habitations construites à bas prix se greffaient par petits groupes sur ces voies nouvelles pavées et demeuraient juxtaposées, n'étant raccordées entre elles que dans un deuxième temps.

<sup>286</sup> Les parcelles disponibles sur les rives de la rue de Flandre étaient peu nombreuses, puisque, par un long processus historique, elle était la plus anciennement bâtie.

<sup>287</sup> PINON Pierre, « Une mosaïque de fragments », op. cit., p. 23.

<sup>288</sup> MONGELARD, Quartier neuf de La Villette sur l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis (Terrains compris entre la rue de Flandre, le canal de l'Ourcq et la rue de Nantes), Paris, Impr. de Langlumé, vers 1825-1830, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 998.

<sup>289</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.1.1.1. Un choix difficile pour l'emplacement de l'entrepôt réel de Paris / d. Des mémoires en faveur de l'établissement de l'entrepôt réel à La Villette.

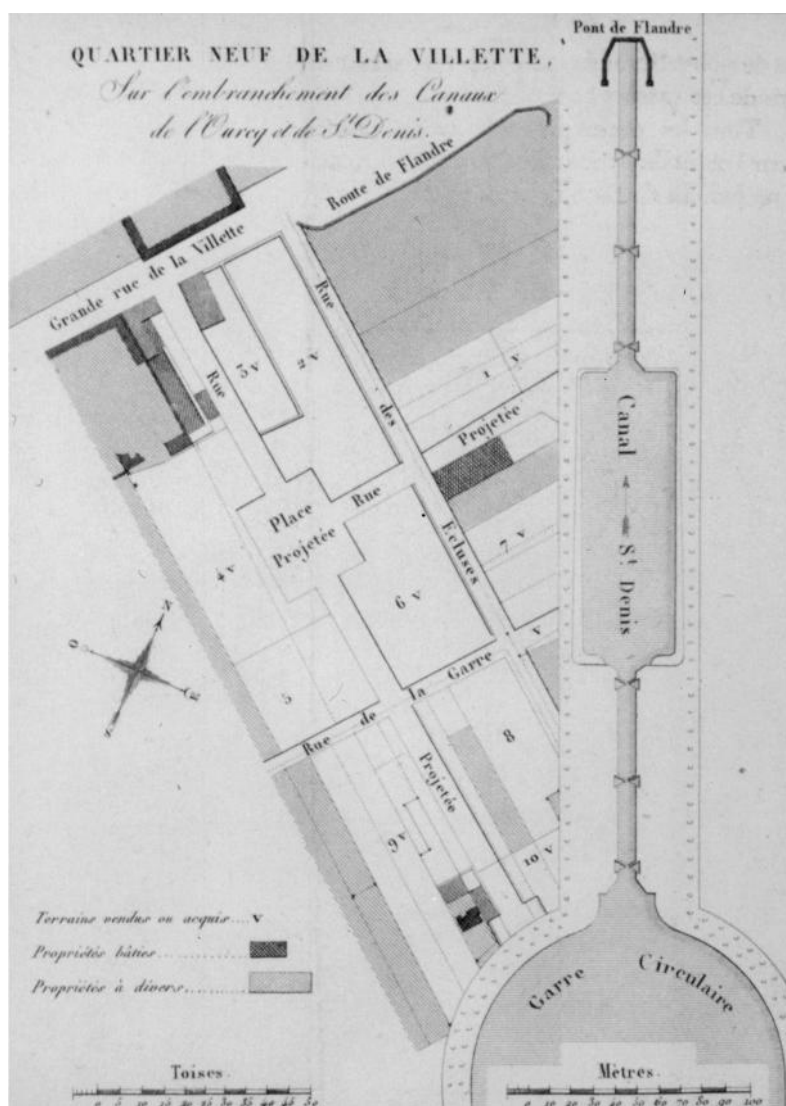
<sup>290</sup> Voir l'annexe 2 concernant Le désir d'établir l'entrepôt réel à La Villette.



73- Lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , vers 1830-1835.

MONGELARD, Quartier neuf de La Villette sur l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis (Terrains compris entre la rue de Flandre, le canal Saint-Denis, le canal de l'Ourcq et la rue de Nantes), Paris, Impr. de Langlumé, vers 1825-1830, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeD 4773 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40729815h>).  
Cliché B.N.F.

Les terrains à vendre étaient teintés de rose et les terrains vendus étaient désignés par la lettre V. A priori, les terrains étaient divisés en lots numérotés, qui étaient découpés par un parcellaire rural existant ou nouveau noté par des lettres. De plus, certains lots comprenaient des parcelles déjà bâties, qui n'étaient pas à vendre.



74- Lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , vers 1830-1835.

MONGELARD, Quartier neuf de La Villette sur l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis (Terrains compris entre la rue de Flandre, le canal Saint-Denis, le canal de l'Ourcq et la rue de Nantes), Paris, Impr. de Langlumé, vers 1825-1830, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 998.

DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, Mémoire sur le quartier neuf de La Villette et aperçus sur la question de l'entrepôt réel à Paris, (Extrait du recueil industriel, manufacturier [...] et des Beaux-Arts, publié par M. De Moléon, ancien élève de l'École de Polytechnique), Paris, Impr. De Huzard-Courcier, s.d., 40 p., B.H.V.P. 12014.  
Cliché S. Guével.

Deuxième partie - L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)



75- Plan décrivant les voies et les parcelles en 1758 avant la création des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et du lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , 1758.  
Document S. Guével.



76- Plan décrivant les voies et les parcelles en 1840-1849 cadré sur le lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , vers 1845.  
Document S. Guével.



77- Plan décrivant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1758 et 1840-1849 au niveau du lotissement dit du Quartier neuf de La Villette .  
----- Voies et parcelles apparues entre 1758 et 1840-1849.  
----- Voies et parcelles persistantes entre 1758 et 1840-1849.  
----- Voies et parcelles disparues entre 1758 et 1840-1849.  
Document S. Guével.

quartier devait être consacré au commerce et à l'industrie. Esquissant les principaux avantages que présentaient les canaux et l'ensemble des travaux exécutés à La Villette, avantages qui se centralisaient, d'après lui, dans ce quartier, il écrivait que ces derniers étaient susceptibles de faire sentir leurs influences sur « les fortunes de tous les capitalistes ou des commerçants disposés à tirer parti de cette localité »<sup>291</sup>. Il était l'occasion de spéculations foncières et économiques du fait de sa localisation, à proximité du bassin fermé et à l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. L'auteur ajoutait que les propriétaires des terrains pouvaient ainsi construire des fabriques, de vastes magasins, des entrepôts, des hangars couverts pour utiliser ou recevoir tout ce que le commerce intérieur et extérieur pouvait stocker dans cet espace si « heureusement favorisé »<sup>292</sup>. Effectivement, un certain nombre d'acquéreurs, spéculant sur l'avenir, avaient acheté des terrains et les avaient divisés pour les mettre à la portée de toutes les classes de commerçants, afin qu'ils puissent les acheter et les bâtir facilement. Dans les années 1830, plusieurs fabriques et entrepôts étaient déjà élevés. « La Compagnie a entièrement consommé ses premières acquisitions, et les a faites de manière que le terrain appartenant à divers propriétaires ne [puisse] pas contrarier les développements que tel fabricant, tel commerçant voudrait donner à ses établissements. Elle [était] en effet, maîtresse des places, des encoignures, des angles et des alignements de rues. Ces rues et ces places [étaient] même tracées irrévocablement car le pavé, l'éclairage y [étaient] établis, et [devaient se compléter] au fur et à mesure que les maisons [s'élevaient] sur les alignements tracés de concert avec l'autorité. De grandes et larges communications [étaient] établies à toutes les extrémités »<sup>293</sup>. En conclusion, J.-G.-V. De Moléon écrivait que le plan, qui représentait le dernier état du terrain, suffisait pour démontrer que tout avait été calculé par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis dans l'intérêt du commerce et de l'industrie : « Que reste-t-il à faire à ce quartier pour lui donner la vie, maintenant que la navigation des canaux [était] assurée ? Il [suffisait] d'y bâtir à peu de frais, car on [pouvait], en attendant une plus grande activité dans les arrivages, y construire de grands hangars pour y mettre à couvert les marchandises que les canaux [apportaient] à la Ville de Paris »<sup>294</sup>.

Vu que certaines voies dataient de 1812, que d'autres avaient été percées en 1825 et que le mémoire de J.-G.-V. De Moléon semblait dater de 1830-1835, ce lotissement n'a donc pas été spécialement réalisé pour le développement du commerce. En revanche, grâce à leurs situations, à leurs accessibilités et à leurs découpages, les parcelles s'étaient vendues rapidement, engendrant un développement industriel : « Un lotissement urbain [était] une opération commerciale basée sur le principe qu'on offrait aux acheteurs des parcelles urbaines »<sup>295</sup>. Ainsi, au fil du temps, un paysage hétérogène s'était créé et des bâtiments s'étaient érigés : des maisons de un ou deux étages jouxtaient des immeubles locatifs de trois ou quatre étages.

Dans les années 1855, ce lotissement et sa place étaient coupés par la réalisation de l'aqueduc du chemin de fer de Ceinture, tranchée dans le tissu existant [78].

---

<sup>291</sup> DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, op. cit., p. 15.

<sup>292</sup> Ibidem, p. 4.

<sup>293</sup> Ibid., p. 5.

<sup>294</sup> Ibid.

<sup>295</sup> PINON Pierre, « Une mosaïque de fragments », op. cit., p. 22.



78- Plan du percement du chemin de fer de Ceinture sur le lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , vers 1855.

AUBERT, géomètre à La Villette, Plan cadastral parcellaire de la commune de La Villette, 1840-1855, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 1<sup>ère</sup> feuille, B.H.V.P. FaT 121-4.  
Cliché S. Guével.

## 2.2. LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET URBAINE : DES USAGES VARIÉS

### 2.2.1. LES ACTIVITÉS SUR L'EAU ET SUR LES QUAIS

#### 2.2.1.1. Les utilisations de l'eau<sup>296</sup>

##### a. L'eau potable et les travaux d'adduction

Selon un traité supplémentaire signé le 1<sup>er</sup> février 1841, entre la Ville de Paris et la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, et approuvé par une ordonnance royale le 14 mai 1842, diverses améliorations ont été apportées à la ligne de navigation<sup>297</sup>. La rivière Ourcq a été canalisée et redressée, entre Port-aux-Perches et Mareuil-sur-Ourcq, et cinq écluses ont été établies sur le canal, entre la Thérourne et la Beuvronne. Parallèlement, la Ville de Paris a réalisé, à ses frais, la dérivation du Clignon, affluent de la rive gauche de l'Ourcq, permettant d'améliorer le volume d'eau apporté à La Villette. Toutefois, la rigole de cette dérivation a été transformée en rigole de petite navigation, sur 1200 mètres de longueur, aux frais de la Compagnie, selon un arrêté du préfet de la Seine en date du 21 février 1843<sup>298</sup>.

En 1834, un plan d'ensemble pour les adductions a été entrepris<sup>299</sup>. En juin 1842, Louis-Charles Mary affirmait dans un rapport au préfet de la Seine que « la distribution des eaux de l'Ourcq [était] entièrement terminée dans tous les quartiers et par conséquent il n'y [avait] plus à s'en occuper »<sup>300</sup>. Puisque les structures mises en place sous Napoléon I<sup>er</sup> perduraient sous la Restauration, l'État gardant un contrôle étroit sur les initiatives municipales<sup>301</sup>, C.-Ph. Barthelot de Rambuteau, dit comte de Rambuteau, préfet de la Seine depuis 1833, se félicitait en 1848 de l'énorme progrès et du travail que lui et son prédécesseur G.-J.-G.

---

<sup>296</sup> Les canaux parisiens ont été aussi le lieu d'innovations et d'expérimentations techniques. Ces dernières concernaient notamment la batellerie, comme l'essai de différents nouveaux types de bateaux (bateau démontable, bateau bêche à eau...), le matériel lié à la plongée, comme le test de lunettes sous-marine, de scaphandres..., ou les produits spécifiques, comme l'étude de poudre désinfectante pour l'eau. Les archives du Service des canaux de la Ville de Paris conservent un certain nombre de documents relatifs à ces recherches expérimentales. Un article sur cette question pourrait être rédigé.

<sup>297</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 4. Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.1.1.2. Une machine hydraulique territoriale / a. L'alimentation en eau.

<sup>298</sup> Ibidem. La rivière Ourcq, au-dessous de Mareuil et jusqu'à son confluent avec la Marne, servait de décharge au canal, en cas de trop plein ou d'avaries. La suppression de la navigation sur cette partie de l'Ourcq, qui avait été émise suivant la loi du 29 floréal an X, a été prononcée administrativement en 1839 et confirmée, par une décision du ministre des Travaux Publics, le 8 juillet 1852.

<sup>299</sup> GAYDA Marc, op. cit., pp. 34-35. La Ville a entrepris un vaste programme tendant à capter les eaux dès leurs sources afin d'alimenter la capitale avec la meilleure eau possible. Elle a construit des réservoirs, ouvrages couverts sur le modèle de ceux en service à Londres. En ce qui concernait les réseaux d'eau potable, après avoir valorisé les sources et aqueducs existants (comme Arcueil), elle a foré les puits artésiens de Breteuil (1841) et de Passy (1861), puis ceux de la Butte-aux-Cailles et de la Chapelle. Elle a capté également les eaux de la Dhuis, qui alimentaient les réservoirs de Ménilmontant par un aqueduc de 131 km, et celles de la Vanne, qui alimentaient les réservoirs de Montsouris par un aqueduc de 173 km. Ce réseau nouveau d'eau se développait sous le Second Empire et atteignait en 1865 plus de 1 500 km. Ainsi, il a été décidé que le nouveau réseau de canalisations serait distinct de celui créé depuis le Premier Empire. Le réseau construit à partir de l'aqueduc de ceinture subsistera donc, et sera même développé après 1867 lorsque le canal de l'Ourcq ne sera plus utilisé comme source d'approvisionnement en eau potable, mais constituera l'apport essentiel du réseau d'eau non potable de la Ville de Paris. Simultanément le réseau d'eaux usées se développait.

<sup>300</sup> GAILLARD Marc, « Le château d'eau de Paris », in JENN Jean-Marie (dir.), *Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, op. cit., p. 47. Voir MARY Louis-Charles, *Détails pratiques sur la distribution des eaux*, Paris, École Impériale des Ponts et Chaussées, 1868, Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées (B.E.N.P.C.) 4020.

<sup>301</sup> LEMOINE Bertrand, « Le Paris des ingénieurs », in LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), *Paris d'ingénieurs*, Paris, Éditions du Pavillon de l' Arsenal, Picard Éditeur, 1995, p. 19.



Chabrol de Volvic, préfet de 1812 à 1830, avaient apportés à l'alimentation en eau de la capitale, durant le temps de leurs administrations. Il écrivait dans ses Mémoires : « C'est peut-être au service des eaux que l'on peut le mieux juger l'administration d'une ville. Or, qui croirait qu'il n'y a pas longtemps encore, les Parisiens disposaient à peine de huit litres d'eau potable par tête ? Aujourd'hui, ils en reçoivent cent. En 1830, il y avait à Paris 146 bornes fontaines ; à mon départ, on en comptait 1840, d'un débit de 20 000 litres chacune. Je dois dire que j'ai trouvé cette œuvre urgente en voie d'exécution. M. de Chabrol avait à peu près terminé les travaux du canal de l'Ourcq qui devaient donner à la Ville 4 000 pouces d'eau »<sup>302</sup>. En 1850, la capacité du réseau de distribution de l'Ourcq atteignait son maximum avec 99 840 m<sup>3</sup> par jour.

Les eaux de l'Ourcq formaient donc la ressource principale de l'approvisionnement de Paris pour la consommation, les fontaines monumentales et le lavage des rues ; le puisage en Seine, malgré la modernisation des engins de pompes, ne couvrait pas le tiers des besoins<sup>303</sup> : « l'eau rassemblée au bassin de La Villette [excédait] de beaucoup la quantité nécessaire pour alimenter de belles fontaines, dont on ne saurait trop augmenter le nombre dans une capitale où la première richesse locale [était] l'eau. Un vaste surplus se [répandait] par deux canaux pourvus d'écluses, d'une part dans la Seine près de Saint-Denis et d'un autre côté, dans le même fleuve, par les fossés de l'Arsenal »<sup>304</sup>.

L'arrivée régulière de l'eau par le canal de l'Ourcq, distribuée par les bornes fontaines publiques, et le développement des canalisations ont supplanté les fontaines marchandes à eau filtrée et permis de faire baisser les prix de l'eau [79] : de 0 franc 50 l'hectolitre d'eau de Seine, élevée par la pompe de Chaillot puis portée à domicile, on passait, vers 1846, à 0 franc 10 l'hectolitre. L'abonnement au réseau de distribution était très compétitif au regard des livraisons d'eau à domicile par des porteurs<sup>305</sup>. Il revenait jusqu'à cent fois moins cher, soit à 0 franc 014 l'hectolitre<sup>306</sup>. De plus, les établissements de bains publics, chauds ou froids, se sont développés et ont succédé aux thermophores (bains à domicile)<sup>307</sup>. En effet, en 1827, un établissement de bain était réalisé, rive droite, à l'angle de la rue de la Tour (actuelle rue Rampon) et du canal Saint-Martin<sup>308</sup> [80].

---

<sup>302</sup> BARTHELOT DE RAMBUTEAU Claude-Philibert (Comte de Rambuteau), Mémoires du Comte de Rambuteau (publiés par son petit-fils, avec une introduction et des notes de Georges Lequin), op. cit., p. 378. Voir aussi aux Archives Nationales la cote F/14/6736 : Conduite d'eau du canal de l'Ourcq à l'hôpital Saint-Louis.

<sup>303</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », op. cit., p. 11.

<sup>304</sup> DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, op. cit., p. 7.

<sup>305</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 30. L'expansion du réseau allait entraîner la disparition progressive de ces porteurs d'eau. En 1826, on comptait 1 300 porteurs et 500 livreurs en carioles à cheval.

<sup>306</sup> Ibidem, p. 34.

<sup>307</sup> Ibid. En 1819, M. Villette avait inventé un système de livraison de bains, eau chaude, eau froide ou eau minérale à domicile.

<sup>308</sup> Voir MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup> (3 millimètres pour dix mètres du plan), B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P.



79- Carte statistique de la distribution des eaux de la Ville de Paris, 1851.

EMMERY DE SEPT-FONTAINES L., Carte statistique de la distribution des eaux de la Ville de Paris. Aqueduc de ceinture, Rigole d'embranchement, Conduites maîtresses et branchements, Galeries, réservoirs, Fontaines, Bornes Fontaines, Fontaines Marchandes [...], Paris, 1851 (1837), échelle 1/6555<sup>ème</sup>, 2 feuilles, B.N.F. GeC 7199 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407437574>).  
Cliché B.N.F.



80- Plan de rez-de-chaussée d'un établissement de bain édifié à l'angle de la rue de la Tour et du canal Saint-Martin, vers 1835.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 24<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 8, 1810-1836, échelle 1/170<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/18, Extrait.  
Cliché A.N.

b. La location des chutes d'eau des écluses

En 1820, P.-S. Girard écrivait dans son devis : « Une partie du volume d'eau destinée à l'entretien du canal Saint-Martin devant être consacrée au service d'un certain nombre d'usines, il pourra être fait des dérivations de chaque bief, sur lesquelles les roues motrices de ces usines seront installées... L'eau motrice dérivée d'un bief supérieur rentrera dans le bief inférieur en passant sous les quais du canal »<sup>309</sup>.

En 1821, d'après l'article 8 du cahier des charges d'adjudication des travaux et de concession du canal Saint-Martin, la Compagnie pouvait jouir des chutes d'eau et en disposer à son profit, « mais seulement pour l'entretien des usines qu'elle [pouvait] établir [...] et sous la réserve expresse qu'elle ne [pouvait] vendre ni distribuer dans Paris aucune portion des eaux du canal Saint-Martin »<sup>310</sup>. Sur les 1 500 pouces d'eau réservés au canal Saint-Martin, la Compagnie devait en affecter au moins 600, en priorité, à sa navigation.

L'excédent de ces 600 pouces pouvait seul être employé au cours d'eau des usines<sup>311</sup>. Il en était de même pour le canal Saint-Denis<sup>312</sup>.

Ainsi, les chutes d'eau des écluses étaient-elles louées afin de faire fonctionner les machines à vapeur des usines. Mais, suivant les saisons ou les jours, ou même, suivant les quantités laissées disponibles par le service de la navigation, la pression de l'eau variait. Au moment des pénuries, elle se réduisait à rien. Mais, lorsque les eaux étaient abondantes, les usines prenaient tout ce qui leur était possible de consommer, tout en respectant, bien entendu, les clauses établies. Ainsi, les prix de la location étaient fixés par forfait et les conditions relatives à la quantité d'eau puisée étaient garanties aux locataires par la Compagnie concessionnaire du canal Saint-Martin<sup>313</sup>.

Nous relatons ci-après deux exemples<sup>314</sup> bien précis, décrivant la place que tenaient les usines dans le tissu bordant les canaux et utilisant les chutes d'eau des écluses.

Une scierie mécanique, appartenant à un certain Thuret, utilisait par exemple les chute d'eau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin [81].

Un certain Mille Ambrosonne était propriétaire et exploitait une usine<sup>315</sup> située aux 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses du

---

<sup>309</sup> GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal Saint-Martin, Paris, Mme Vve Courcier, 1820, p. 5, B.H.V.P. 129949.

<sup>310</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 13. Adjudication des travaux et concession du canal / Cahier des charges 12 novembre 1821 et du 1<sup>er</sup> mars 1822 / Article 8.

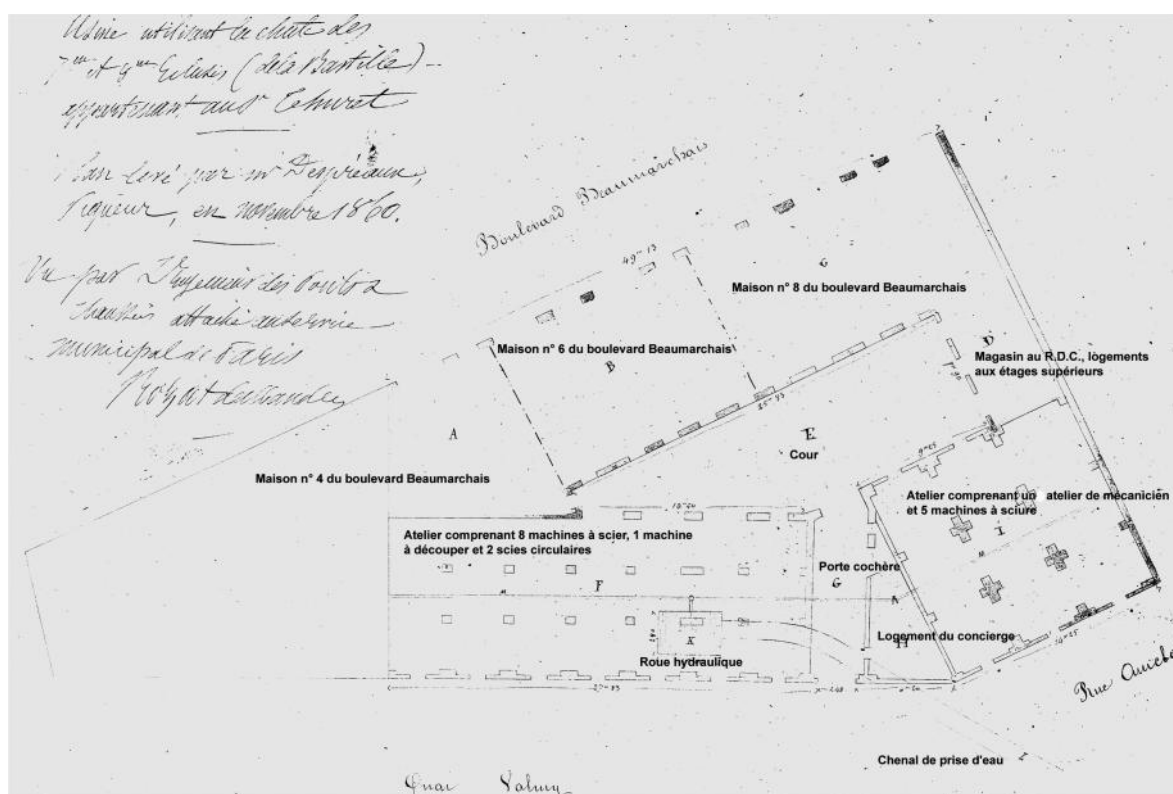
<sup>311</sup> Ibidem, pp. 17-18. Articles complémentaires du cahier des charges, 1<sup>er</sup> mars 1822, Article 9.

<sup>312</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 9. Concession des canaux / Traité de concession / 1- Texte du traité, 19 avril 1818, Article 5.

<sup>313</sup> Rapport de E. Huet, ingénieur des Canaux, concernant La location des chutes d'eau des écluses du canal Saint-Martin, 11 mars 1870, A.S.C.V.P. SM 031 Tolérances (A.P. 2931 W). Quant à la force moyenne que représentaient en réalité les chutes d'eau, elle se déduisait de la moyenne des quantités d'eau mises chaque jour à la disposition des usines pendant plusieurs années.

<sup>314</sup> Ibidem. Lettre d'un ingénieur des Canaux, Service municipal des Travaux Publics, Direction des Eaux et des Égouts (3<sup>ème</sup> division : Eaux et Canaux), concernant La location des chutes d'eau des écluses du canal Saint-Martin, 16 février 1870, A.S.C.V.P. SM 031 Tolérances (A.P. 2931 W). Il est difficile de dresser un inventaire des chutes d'eau des écluses louées aux entreprises bordant les canaux. Un travail plus approfondi pourrait être mené sur ce sujet. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 036-037-038-039-41 Immeubles et locations diverses (A.P. 2931 W).

<sup>315</sup> Ibid. L'usine se trouvait auparavant sur le quai de Jemmapes près de la rue Saint-Sébastien, dans de vastes terrains et magasins.



81- Plan de la scierie mécanique appartenant à Thuret, utilisant la chute d'eau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 1860.

ROZAT DE MANDRES, ingénieur des Ponts et Chaussées attaché au Service municipal de Paris, Plan de l'usine utilisant la chute d'eau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses de la Bastille appartenant au Sieur Thuret, Plan levé par un piqueur Despréaux, novembre 1860, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
 Cliché S. Guével.

canal Saint-Martin<sup>316</sup>. Dans un but d'agrandissement, il avait loué des terrains, voisins de son usine. En 1858, il installait pour son locataire Dorigny, une machine à vapeur verticale, afin de suppléer au manque d'eau pendant les chômages, arrêts forcés du canal. Cette machine louée, devant produire de 20 à 25 chevaux, n'a jamais atteint cette puissance et ne donnait au maximum que 12 à 15 chevaux. Ainsi, malgré cette nouvelle installation, les affaires de Dorigny n'étaient pas brillantes. Il quittait l'usine et Mille Ambrosonne reprenait alors la direction, sans plus de réussite. En 1862, il vendait son usine à la Société Dervillé et Compagnie au prix de 90 000 francs. Cette compagnie, faisant le commerce des marbres bruts et travaillés, s'installait alors dans l'usine et dans les propriétés voisines. Un moteur hydraulique faisait marcher une scierie et un atelier de tournage.

### 2.2.1.2. La batellerie, le trafic et les tarifs des droits de navigation sur les canaux

#### a. La batellerie

Les bateaux de transport de marchandises

Le canal de l'Ourcq n'admettait en principe que des bateaux spéciaux, à savoir les flûtes de l'Ourcq, de 3 mètres de largeur maximum sur 28 mètres de longueur. Cependant, des bateaux de 3 mètres 10 de large étaient tolérés<sup>317</sup>. La charge moyenne de chaque bateau était au maximum 60 tonnes.

On trouvait sur les canaux Saint-Denis et Saint-Martin différents types d'embarcations, telles que les berrichons, les nivernais, les margotats, les flûtes de l'Ourcq (45 à 60 tonnes), les toues, les flûtes de Seine (80 à 150 tonnes), les péniches de l'Oise et des canaux du Nord (200 à 280 tonnes), les chalands et besognes (250 à 400 tonnes), les marnois et lavandières (160 à 300 tonnes)<sup>318</sup> [82].

D'un gabarit qui différait de celui du canal de l'Ourcq, l'utilisation du canal Saint-Martin était limitée à un trafic d'embarcations de petites dimensions. Accueillant tout de même les types d'esquifs de batellerie les plus nombreux de Seine et d'Oise<sup>319</sup>, qui se rendaient à un port situé sur l'un des deux canaux, le canal Saint-Martin permettait de faire entrer deux bateaux étroits dans un même sas<sup>320</sup>.

Certains, comme la Chambre de Commerce de Rouen, des négociants ou mariniers de la Seine et d'Oise, prétendaient que les écluses des canaux Saint-Denis et Saint-Martin étaient trop étroites, et qu'il ne pouvait y entrer que des bateaux de la contenance de 200 tonneaux. Il semblait toutefois qu'il y entrait, tous les jours, des bateaux ayant un chargement de 430 tonneaux<sup>321</sup> même si certaines embarcations, qui faisaient la

---

<sup>316</sup> Ibid. La hauteur de la chute d'eau des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses, suivant laquelle était calculée la force motrice, était de 5 mètres (suivant l'article 3 du bail des 16 et 20 février 1833).

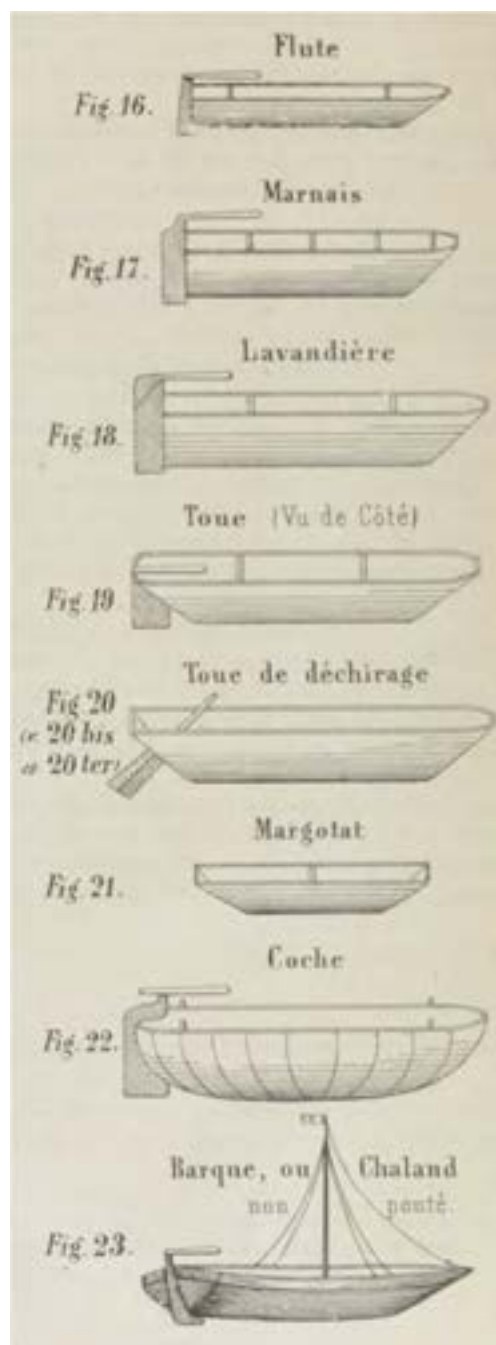
<sup>317</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 7.

<sup>318</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 6.

<sup>319</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Création des canaux Saint-Denis et Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 105.

<sup>320</sup> APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », op. cit., p. 14.

<sup>321</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, op. cit., pp. 44-46.



82- Planche décrivant les différents types d'embarcations empruntant les canaux parisiens, 1858.

LALOU H., Manuel réglementaire et pratique de la navigation intérieure ou Traité raisonné des lois, ordonnances, arrêtés et coutumes qui régissent la navigation intérieure de la France [...], Paris, Cosse et Marchal, 1858, p. 215, Planche 3, B.N.F. F 38148 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30723991b>).

Cliché B.N.F.

navigation de Rouen à Paris, étaient trop larges pour pouvoir emprunter les canaux parisiens.

Les bateaux de grande dimension, qui naviguaient sur la Seine, profitaient des droits de navigation qui se payaient à raison de la longueur des bateaux, quelle qu'en soit la largeur. Mais cet avantage n'a pas empêché les bateaux de moindre dimension d'utiliser les canaux.

Le gouvernement, ayant compris que les droits de navigation sur la Seine étaient injustement tarifés, avait modifié les prix. Les gros bateaux qui naviguaient sur la Seine allaient ainsi disparaître pour faire place à des bateaux de dimensions plus propres aux transports accélérés et répondant mieux aux besoins du commerce. Ainsi, depuis l'ouverture de la navigation dans les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, il n'a été construit, à Compiègne, que des bateaux de 24 pieds de large, démontrant que le commerce pouvait trouver son compte à ce mode de navigation.

Les dimensions données aux écluses des canaux Saint-Denis et Saint-Martin étaient donc destinées à régler celles des bateaux. Pour améliorer et perfectionner la navigation de la Seine de Paris à Rouen, Napoléon I<sup>er</sup> avait fixé les dimensions de ces écluses, après avoir ordonné des études approfondies et des enquêtes. Le choix de ce dimensionnement permettait ainsi de satisfaire tous les besoins du commerce sous le rapport de la sécurité, de la facilité et de l'économie des transports<sup>322</sup>.

À partir de 1837, des règles de navigation étaient établies sur les canaux. Les bateaux de voyageurs étaient prioritaires, puis venaient ceux des services de l'État, ceux transportant des denrées périssables (blé, avoine, sucre, foin, glace, poissons) et, enfin, ceux transportant des denrées minérales (sel, chaux vive, houille) et les matériaux de construction (bois, sable, pierre)<sup>323</sup>.

#### Les bateaux-poste de Paris à Meaux

En 1837 était créée, par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, une ligne de transport de voyageurs par bateaux, tirés par des chevaux, appelés bateaux-poste, entre le bassin de La Villette et Meaux<sup>324</sup>. Pour l'époque, ces bateaux étaient rapides (5 heures 30 pour venir de Meaux), fréquents (deux bateaux par jour) et confortables<sup>325</sup> [83-84]. Un prospectus annonçait : « La vitesse sera de quatre lieues à l'heure, et les voyageurs seront placés face à face avec table pour leurs papiers et leurs journaux ». Une centaine de voyageurs pouvaient voyager dans ce bateau « qui volerait avec la rapidité de l'oiseau ». Ces bateaux, construits à La Villette, possédaient une coque en fer venant d'Écosse. Mais à partir des années

---

<sup>322</sup> Ibidem. « [...] on peut hardiment prédire qu'à une époque sans doute prochaine, où l'on aura apprécié à leur juste valeur les théories extravagantes qui ont accompagné le projet du canal maritime, du port de mer à Paris, et les mille modifications d'une canalisation de la Seine pour la grande navigation ; quand toutes ces conceptions erronées et décevantes, [...] auront complètement cessé de faire illusion, on peut prédire qu'on reviendra définitivement, par la nécessité et la force des choses, au système de navigation dont les bases et les limites ont été fixées par Napoléon, qui savait calculer la mesure des entreprises utiles, et auquel on ne peut, certes, reprocher la parcimonie dans ses projets ».

<sup>323</sup> GAYDA Marc, op. cit., pp. 90-91.

<sup>324</sup> Ibidem, p. 42.

<sup>325</sup> Les horaires de départ étaient au bassin de La Villette, à 08h30 et à 14h, et à Meaux, à 08h00 et à 14h00.



83- Bateau-poste, 1837.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Bateau rapide, Plan, coupe longitudinale, coupes transversales sur AB et CD, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre, Planche 9, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



84- Affiche publicitaire pour les bateaux-poste, vers 1840.

Anonyme, Affiche publicitaire « Bateaux-poste pour Meaux, par le canal de l'Ouercq, 4 lieue à l'heure », vers 1840, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



1850, la ligne de chemin de fer Paris-Meaux allait supplanter ce mode de transport<sup>326</sup>.

Le bateau servant à la traversée du bassin de La Villette

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, un bateau à vapeur, nommé Le Caneton, permettait de traverser le bassin de La Villette et ainsi joindre les quais de la Seine et de la Loire [85].

Les bateaux bains, lavoirs et abreuvoirs<sup>327</sup>

Au-delà du transport de marchandises, les activités pratiquées, notamment, sur le canal Saint-Martin étaient variées. En effet, pendant que des bateaux transportaient toutes sortes de marchandises, d'autres, amarrés, accueillait des activités diverses telles que des bains, des lavoirs et des abreuvoirs. Ainsi, au milieu de l'activité industrielle, des quais encombrés de marchandises diverses et de grues, la population pratiquait les travaux quotidiens de la vie.

Dès 1827, des particuliers demandaient l'établissement de bateaux bains sur le canal Saint-Martin. Par exemple, un dénommé Robert, régisseur des bains Notre-Dame, avait obtenu un abonnement pour le garage de ses bateaux dans le troisième bief, à savoir entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille<sup>328</sup>.

La création des canaux a en effet multiplié les bains publics [86]. Les pompes de Chaillot et du Gros Caillou avaient déjà permis à une quinzaine d'établissements de s'installer à l'intérieur de la ville, alors que les anciens se cantonnaient le long du fleuve. Mais, avec la multiplication des bornes fontaines, alimentées par la dérivation de l'Ourcq, les étuvistes ont utilisé cette eau pour leurs bains ; elle était abondante et moins chère que celle de la Seine<sup>329</sup>. Les prix des bains ont alors brusquement chuté et 37 établissements, soit 1 100 baignoires, ont été créés entre 1817 et 1831<sup>330</sup>. Les canaux allaient ainsi favoriser l'hygiène des Parisiens et démocratiser le bain chaud, luxe jusqu'alors seulement accessible aux privilégiés.

Dans les années 1830, la Compagnie du Canal Saint-Martin réfléchissait aux avantages et aux inconvénients de l'établissement de bateaux de blanchisseuses sur les différents biefs de la voie d'eau. Par délibération du 2 février 1830, elle a consenti, en échange d'une certaine somme par embarcation, à ce qu'un certain Maréchal établisse des bateaux à lessives ; l'un d'entre eux devait être amarré dans le bassin du Temple, en aval de la rue de la Grange aux Belles. Le bail choisi était de huit ans et la Compagnie octroyait

---

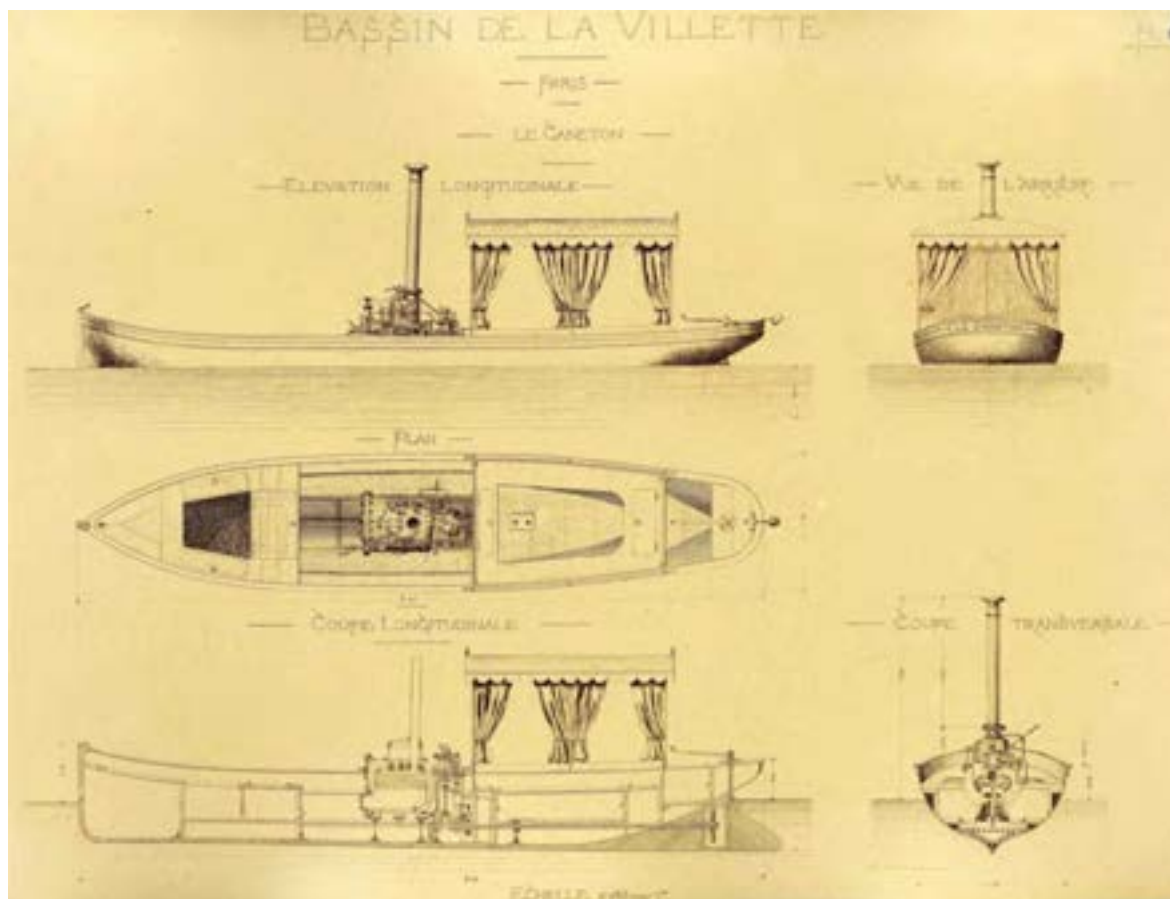
<sup>326</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.1.1.2. L'arrivée des chemins de fer, un allié des canaux.

<sup>327</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 028-031 Tolérances (A.P. 2931 W).

<sup>328</sup> Séance du 24 octobre 1827 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de J.-F.-H. Destors (Étaient présents MM. Bérard, Coïc, De Villiers, Destors, Hainguerlot, Saint-Didier Thuret et Vassal), concernant L'établissement de bateaux bains (garages et abonnements) pour le compte de M. Robert, A.S.C.V.P. Délibérations Livre B. Le propriétaire pouvait garer ses bateaux dans le troisième bief, sans être passible des droits de navigation au passage des écluses nos 7 et 8. Cette disposition était applicable à tous les bateaux de même espèce et consacrés au même service.

<sup>329</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 169. Cette eau coûtait 1 000 francs par an pour 20 mètres cube par jour, au lieu de 7 200 francs.

<sup>330</sup> Ibidem.



85- Le Caneton, vers 1845.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Le Caneton, Plan, coupe longitudinale, élévation longitudinale, coupe transversale, vue de l'arrière, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,020 pour 1 mètre, Planche 14, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



86- Incendie d'un bateau bain et d'un bateau lavoir au bassin de l'Arsenal, 5 janvier 1864.

THORIGNY F., L'incendie d'un bateau bain au bassin de l'Arsenal, 1864, M.C. 73F.

Cliché J.-C. Doerr.

À l'arrière-plan, on distingue le Grenier de réserves. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 002 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

au Sieur Maréchal un droit à renouvellement, sous condition d'autorisation préalable de la police<sup>331</sup>.

Dans les mêmes années, un dénommé Verdun demandait aussi à obtenir le placement de bateaux de blanchisseuses sur le canal Saint-Martin. Mais la Compagnie souhaitait, avant tout, connaître la dimension des embarcations pour pouvoir fixer un prix de location et choisir un emplacement sans entraver la navigation<sup>332</sup>.

La Compagnie accordait de même, en 1836, une concession de 18 années à un certain Jean, négociant à Paris, pour l'établissement de bateaux lavoirs et abreuvoirs [87-88-89-90-91-92]. Il demandait l'autorisation d'établir sur le canal Saint-Martin, plusieurs bateaux appropriés à ces services, moyennant un abonnement de 1000 francs par an et pour chaque embarcation, pour droits de stationnement<sup>333</sup>.

#### b. Le trafic et les marchandises

Les canaux, détournant le trafic en Seine, étaient le facteur essentiel du démarrage économique, notamment de La Villette. Les marchandises de Bourgogne et du Midi, destinées au Nord, et les marchandises d'Outre-Mer, destinées au cœur de la France, à la Suisse ou à l'Allemagne, pouvaient ainsi franchir plus facilement et plus rapidement Paris. Par les canaux, parvenaient dans la capitale en pleine croissance, les marchandises venues des colonies par le Havre et Rouen, les produits agricoles des provinces du Nord par l'Oise, des denrées de la Brie et de Meaux, des matériaux de constructions (brique, bois et charbon). Assurant le débouché du marché parisien, ils amenaient donc les matières premières, pondéreuses et précieuses ; le tonnage le plus important était celui du charbon de terre, puis venaient les vins, vinaigres, acides, huiles, esprits et, enfin, les denrées coloniales et autres marchandises<sup>334</sup> [93-94-95]. Les chargements et les déchargements de toutes ces marchandises ne s'effectuaient que dans les ports, seuls endroits autorisés. Les marins demandaient alors auprès des responsables des canaux un « permis de mise à port », délivré à l'origine pour trois jours et les entreposaient ensuite, en fonction de leur nature, soit sur les quais, soit dans les magasins<sup>335</sup>.

Sur le canal de l'Ourcq, le transport de marchandises n'existait à peu près qu'à la descente. Il se composait principalement de bois provenant de la forêt de Villers-Cotterêts, de matériaux de construction (pierres de taille et moellons) de la vallée de l'Ourcq et de plâtre venant de Villeparisis, Vaujours, Livry...<sup>336</sup>. À la remonte ou à la descente, la durée des voyages, depuis Mareuil, était d'une quinzaine de jours.

---

<sup>331</sup> Délibération du 2 février 1830 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, concernant Les bateaux à lessive, A.S.C.V.P. Délibérations Livre C. Le Sieur Maréchal devait payer la première année 300 francs, la deuxième 400 francs et ainsi de suite.

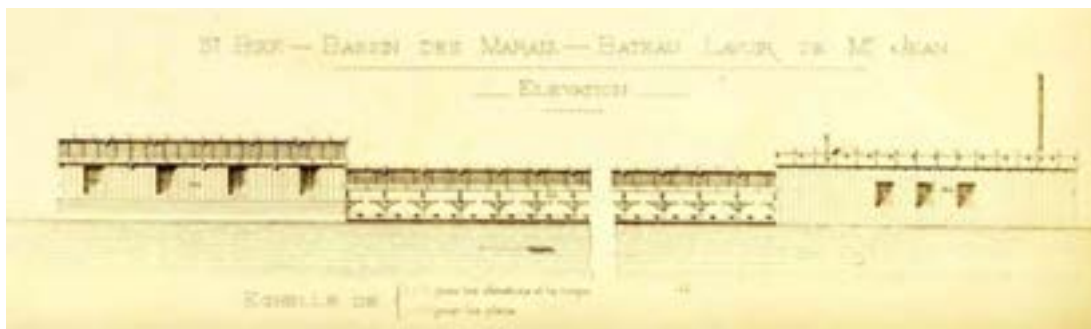
<sup>332</sup> Délibération du 25 mars 1835 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, concernant Les bateaux de blanchisseuses, A.S.C.V.P. Délibérations Livre D.

<sup>333</sup> Séance du 7 septembre 1836 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence de M. Cottier (Étaient présents MM. André père administrateur, Coïc père, Coïc fils administrateur suppléant, Cottier, Destors et Seillière père administrateur), concernant L'établissement de bateaux lavoirs et abreuvoirs en faveur de M. Jean, A.S.C.V.P. Délibérations Livre D.

<sup>334</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, op. cit., pp. 44-46.

<sup>335</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 90. Un nombre croissant de marchandises était entreposé le long des canaux ; les emprises le long de la Seine, comme les ports d'Austerlitz et de Mazas, diminuaient.

<sup>336</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, op. cit., p. 8.



87- Bateau lavoir du Sieur Jean au bassin des Marais, vers 1840.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 3<sup>ème</sup> bief, Bassin des Marais, Bateau lavoir de M. Jean, Élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Extrait Planche 14, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.



88- Bateau lavoir au bassin des Marais, quai de Jemmapes, vers 1889-1890.

Anonyme, Paris, Le canal Saint-Martin, Bateau lavoir, vers 1889-1890, P.P., Collection H. Roger-Viollet 4051-9.

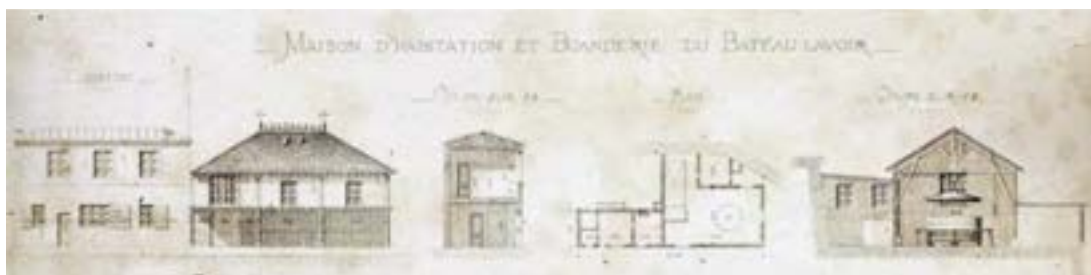
Cliché P.P.



89- Bateau lavoir du Sieur Jean au bassin de Pantin, vers 1840.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 1<sup>er</sup> bief, Bassin de Pantin, Bateau lavoir de M. Jean, Élévation et coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Extrait Planche 3, A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché A.S.C.V.P.



90- Maison d'habitation et buanderie du bateau lavoir du Sieur Jean au bassin de Pantin, vers 1840.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 1<sup>er</sup> bief, Bassin de Pantin, Maison d'habitation et buanderie du bateau lavoir de M. Jean, Plan, élévation et coupes transversales sur AB et CD, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour le plan, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévation et les coupes, Extrait Planche 3, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.



91- Bateau lavoir au bassin des Récollets, quai de Jemmapes, vers 1900.

LANSIAUX Ch., Bateau lavoir sur le canal Saint-Martin, vers 1900, M.C. ou <https://arquiculture.files.wordpress.com/2013/02/11.jpg>.

Publié dans l'ouvrage de CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999, p. 144.

Cliché <https://arquiculture.files.wordpress.com>.



92- Bateau lavoir au bassin de Pantin, quai de Jemmapes, vers 1920.

Anonyme, Paris, Canal Saint-Martin, pris du rond-point de La Villette, Paris, Éditeur B.F., vers 1920, Collection particulière.

Cliché [www.papidema.free.fr](http://www.papidema.free.fr).

NATURE DES MARCHANDISES.	Année 1829	Année 1830	Année 1831
	tonneaux.	tonneaux.	tonneaux.
Charbon de bois . . . . .	46	300	578
Buis de chauffage . . . . .	2,685	10,092	15,528
Buis en grume et de charpente . . . . .	1,688	1,091	4,011
Charbon de terre . . . . .	45,828	55,548	54,115
Pierres de taille et moellons . . . . .	9,787	11,060	12,568
Scieries et lattes . . . . .	1,377	961	1,181
Ferres, laines et grises . . . . .	1,812	1,179	614
Vin, vinaigres, acides, huiles et esprits . . . . .	11,301	56,558	15,726
Diverses substances et autres marchandises susceptibles d'être reçues en Entrepôt . . . . .	15,770	15,219	15,600
Mars . . . . .	605	241	804
Tobac . . . . .	258	241	1
Sels . . . . .	300	1,060	1,070
Suifs et cailloux . . . . .	109	600	497
Engrais . . . . .	159	194	1,485
Pierres, marbres et sables . . . . .	300	474	155
Papiers . . . . .	155	1	1
Brûles, ciments et ardoises . . . . .	1	106	1
Moules de plâtre et plâtre . . . . .	1	108	1
Moules . . . . .	1	155	1
Touilles . . . . .	1,561	1,784	3,248
Diverses marchandises . . . . .			
<b>Total.</b>	<b>114,110</b>	<b>170,115</b>	<b>144,170</b>

93- Tableau récapitulatif la nature des marchandises, le nombre de bateaux et le tonnage arrivant au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis, en 1829, 1830 et 1831, 1832.

« Récapitulatif des bateaux et marchandises montant par le canal Saint-Denis, de la Seine au bassin de La Villette », in Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, p. 45, A.P. VO3 767. Cliché S. Guével.

N° 3. Nombre de tonneaux de marchandises arrivés au bassin de La Villette, par le canal de Saint-Denis, dans les sept premiers mois de 1832.

Janvier . . . . .	11,019
Février . . . . .	7,084
Mars . . . . .	11,336
Avril . . . . .	11,014
Mai . . . . .	15,197
Juin . . . . .	16,113
Juillet . . . . .	11,126
<b>Total.</b>	<b>84,899</b>

non compris les abaissements et barils.

Certifié par le secrétaire-général de la Compagnie des canaux de Paris. Signé Devos.

N° 4. Nombre de bateaux arrivés au bassin de La Villette, pendant les sept premiers mois de 1832, pour la compagnie Bertin, de Rouen, et chargés de diverses marchandises dont le tonnage, comme moyen, est de 200 à 250 tonneaux.

Janvier . . . . .	8
Février . . . . .	10
Mars . . . . .	9
Avril . . . . .	11
Mai . . . . .	11
Juin . . . . .	11
Juillet . . . . .	14
<b>Total.</b>	<b>66</b>

94- Tableaux récapitulatif respectivement le nombre de tonneaux de marchandises et le nombre de bateaux de la Compagnie Bertin arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis dans les sept premiers mois de 1832, 1832.

« Récapitulatif du nombre de tonneaux de marchandises arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis dans les sept premiers mois de 1832 », « Récapitulatif du nombre de bateaux arrivés au bassin de La Villette pendant les sept premiers mois de 1832, pour la Compagnie Bertin, de Rouen, et chargés de diverses marchandises dont le tonnage moyen [était] de 200 à 250 tonneaux », in Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, p. 46, A.P. VO3 767. Cliché S. Guével.

Janvier.	Mars.	Mai.	Juillet.	Septembre.	Novembre.
300	300	300	91	228	247
300	269	300	46	282	12
271	234	300	268	18	119
257	291	290		239	236
300	279	236			50
300		200	405	767	100
300	1,373	71			209
<b>Total.</b>		240			286
		300			
		294			1,259
		282			
Février.	Avril.			Octobre.	
184	300	2,813		156	
270	275			214	
300	300			262	
300	257		Août.	242	
262	300		300	298	
239	266		286	285	253
236	300		164	228	255
170	300	Jun.	249	297	25
224	250	293	220	129	62
300	300	261	290	242	84
300	37	152	228	82	300
270	125	273	288	238	148
300	300				
<b>Total.</b>	<b>3,310</b>	<b>979</b>	<b>2,025</b>	<b>2,673</b>	<b>1,127</b>

RÉCAPITULATION.

Janvier . . . . .	2,028
Février . . . . .	3,353
Mars . . . . .	1,373
Avril . . . . .	3,310
Mai . . . . .	2,813
Juin . . . . .	979
Juillet . . . . .	405
Août . . . . .	2,025
Septembre . . . . .	767
Octobre . . . . .	2,673
Novembre . . . . .	1,259
Décembre . . . . .	1,127 tonneaux.
<b>Total.</b>	<b>22,112</b>

95- Tableau récapitulatif le nombre de tonneaux de vins arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis en 1831, 1832.

« Récapitulatif du nombre de tonneaux de vins arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis en l'année 1831 », in Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, p. 44, A.P. VO3 767. Cliché S. Guével.

En 1831, il était entré à La Villette, en provenance de la Basse Seine par le canal Saint-Denis, 841 bateaux, soit un tonnage de 144 170 ; en provenance de la Haute Seine par le canal Saint-Martin 722 bateaux, soit un tonnage de 108 000 ; en provenance du canal de l'Ourcq 1 298 bateaux, soit un tonnage de 50 000. Le mouvement commercial a donc été en 1831 de 2 821 bateaux, soit un tonnage de 302 170<sup>337</sup>.

En 1841, 12 000 bateaux en provenance de la Haute et de la Basse Seine convergeaient vers le bassin de La Villette, dont le trafic était alors égal à celui du port du Havre. « Le commerce de La Villette [était l'un] des plus florissants de toutes les communes avoisinant Paris. [...] La navigation du bassin [était] immense [...]»<sup>338</sup>.

Sur le canal Saint-Denis, dont la durée du parcours était de plus d'une journée, étaient transportés le charbon, les matériaux de construction, le bois à brûler et à ouvrir.

Les marchandises à destination et en provenance du canal Saint-Martin étaient le plâtre, le charbon, la pierre de taille, le bois à brûler, la laine, le coton... Les marchandises en transit étaient la pierre à plâtre, le charbon, les grains et les fourrages...<sup>339</sup> De 1834 à 1844, il a reçu principalement des marchandises en provenance de l'amont de Paris, transitant par la Seine, l'Yonne, la Marne et l'Ourcq. Dans le bassin de l'Arsenal, qui jouait le double rôle d'arsenal de réparation et de port, étaient déchargées de grandes quantités de bois et de tonneaux de vin en provenance de la Bourgogne.

Sous le rapport de l'économie, aucun des quais de la Seine n'offrait le même avantage que les bords du canal Saint-Martin ou du bassin de La Villette, où les marchandises pouvaient être amenées au pied des magasins, et où elles étaient embarquées et débarquées presque sans frais et en sécurité. Sur les canaux, les eaux étaient toujours à niveau et il n'y avait pas de courant, comme sur la Seine.

Mais parallèlement, certains prétendaient que la navigation sur les canaux était souvent assujettie à des interruptions, entraînant une baisse du trafic<sup>340</sup>. Les chômages résultaient de trois causes : les eaux basses en été, les glaces en hiver, les réparations annuelles. En réalité, l'eau étant en toute saison abondante, il n'y avait point eu de chômages résultant de la baisse des eaux. Seules quelques réparations annuelles avaient entraîné la suspension de la navigation pour seulement une dizaine de jours<sup>341</sup>.

---

<sup>337</sup> Anonyme, *Mémoire sur l'Entrepôt de Paris*, op. cit., pp. 44-46.

<sup>338</sup> LEBLANC DE FERRIÈRE Alexandre, *Paris et ses environs : Description historique, statistique et monumentale [...]*, Paris, Bonnote, 1838, p. 328, B.N.F. 8Z Le Senne 7349.

<sup>339</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, *Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin*, op. cit., p. 6.

<sup>340</sup> Voir COÏC Julien, Désiré, Abel, *Mémoire sur la navigation du canal de l'Ourcq*, Paris, Impr. De Plasson, 1823, 42 p., B.H.V.P. 124984.

<sup>341</sup> *Mémoire sur l'Entrepôt de Paris*, op. cit., pp. 44-46.

À partir de 1825, les canaux ont relayé « les insuffisances du fleuve, en particulier en ce qui [concernait] le trafic d'aval »<sup>342</sup>. Ils assuraient ainsi, au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, presque les deux tiers du transport parisien par voie d'eau<sup>343</sup>.

### c. Les tarifs des droits de navigation et de stationnement

Les tarifs appliqués pour les droits de navigation et de stationnement, dont les Compagnies des Canaux jouissaient exclusivement, étaient les mêmes pour l'ensemble des canaux. Ils avaient été fixés par les lois des 20 mai 1818 et 5 août 1821, pour les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, et déclarés applicables au canal Saint-Martin, le 12 novembre 1821<sup>344</sup>. Ils étaient adoptés par tonneau et par écluse, en fonction des marchandises.

Ainsi, le prix pour les pailles, les fourrages, les engrais, le sable, les moellons, le plâtre et la pierre à chaux, était de 5 centimes maximum. Le bois à brûler, la pierre de taille, le grès ou le pavé, étaient assujettis à un droit qui ne pouvait excéder 7 centimes 50. Le prix pour le charbon de terre, le charbon de bois, le bois de charpente, les lattes, les échelas, les bois ouvrés, la chaux vive, la tuile et la brique, était de 10 centimes. Le sel, la farine, le blé, les graines, les fruits, les ardoises et les fontes de fer étaient au prix de 15 centimes. Le vin, l'eau de vie, le vinaigre, les épices et toutes autres marchandises étaient assujettis à un droit de 20 centimes, soit le plus élevé<sup>345</sup>.

Le droit de stationnement maximum était fixé à 4 centimes « par mètre superficiel et par jour »<sup>346</sup>.

## 2.2.1.3. Les activités

### a. Sur l'eau

Parallèlement au rôle strictement fonctionnel des canaux, les habitants, notamment de la commune de La Villette, ont détourné et intégré l'infrastructure aux équipements du quartier, pour en faire un lieu de divertissements et de réjouissances populaires. Manifestant le désir de participer à la vie du canal et d'en partager la prospérité, ils témoignaient du rôle central du bassin dans le quartier, en organisant une fête nautique annuelle, en pratiquant la baignade et la pêche<sup>347</sup>.

Les fêtes nautiques<sup>348</sup>

---

<sup>342</sup> BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », *Histoire & mesure*, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010, p. 51.

<sup>343</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Zones industrielles le long du canal Saint-Martin », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, *Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain*, op. cit., pp. 144-145.

<sup>344</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, *Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin*, op. cit., p. 18. Adjudication des travaux et concession du canal / Maximum du tarif des droits de navigation et de stationnement à établir sur le canal Saint-Martin, 12 novembre 1821.

<sup>345</sup> *Ibidem*.

<sup>346</sup> *Ibid.*

<sup>347</sup> L'inauguration de nouveaux ouvrages d'art était aussi l'occasion de grandes cérémonies festives.

<sup>348</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.2.4. La vie aux bassins de La Villette / c. Les fêtes nautiques.



Chaque année était organisée, en juillet ou en août, la fête nautique, le jour de la fête communale. Pour l'organisation de ces fêtes populaires, qui avaient pour but de rapporter des bénéfices pour des œuvres de charité, le maire de la commune demandait à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis de suspendre les fonctions économiques du bassin et d'exempter de droits de navigation les embarcations des organisateurs et des concurrents<sup>349</sup>.

Ainsi, cette fête, inaugurée le jour de l'ouverture du canal Saint-Denis, accueillit, au cours du siècle, diverses attractions : course de bachots, jeu de l'oie, tir aux canards, mât de cocagne, bals, joutes costumées<sup>350</sup>. En 1834, La Villette voyait sur son bassin la première course à l'aviron de France<sup>351</sup>.

### Les baignades<sup>352</sup>

Comme nous l'avons vu, la baignade était prisée dans le bassin de La Villette. Mais dès 1822, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis faisait une demande, au préfet de Police, pour l'interdire<sup>353</sup>. Les maires riverains étaient incités à prendre des arrêtés.

Le 10 juin 1826, une ordonnance disposait qu'il était interdit de se baigner dans le canal Saint-Martin, en raison du grand nombre de personnes qui se baignaient dans le bassin des Marais et qui pouvaient porter préjudice à la navigation<sup>354</sup>. En 1829, le préfet de Police adressait une ordonnance concernant les bains en rivière, dont un article spécial interdisait la baignade dans le canal Saint-Martin<sup>355</sup>. Le 16 août 1830, une nouvelle ordonnance indiquait qu'il était défendu de se baigner dans le canal Saint-Martin, le bassin de La Villette, le canal Saint-Denis et celui de l'Ourcq, dans le département de la Seine<sup>356</sup>. Le 20 avril 1834 et le 20 mai 1839, deux ordonnances réitéraient l'interdiction<sup>357</sup>.

Malgré cette réglementation, la baignade continuait. En 1877, A. Durand-Claye, ingénieur des Ponts et Chaussées écrivait : « Tous les ans depuis un temps immémorial, cette partie des canaux [le bassin de La

---

<sup>349</sup> Délibération du 9 juillet 1839 de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, concernant Les fêtes nautiques, A.S.C.V.P. Délibérations Livre 2. La commune de La Villette jouissait pendant deux jours du bassin, rétribuant la compagnie concessionnaire de 250 francs pour les frais occasionnés par cette fête. Voir aussi l'article de BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, op. cit., p. 64.

<sup>350</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 157-158. Ces fêtes nautiques accueillait principalement des bateaux à voile et à rames, s'inspirant des embarcations des ports de mer à fond plat et parois presque verticales. Le jeu de l'oie consistait pour les concurrents, montés sur des radeaux, à attraper l'animal vivant, attaché à une corde tendue au-dessus de l'eau.

<sup>351</sup> Ibidem, p. 157. Voir la collection L.-P. CARIVENC, Historique des fêtes nautiques, Boîte 87, A.M.B.C.S.H.

<sup>352</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.2.4. La vie aux bassins de La Villette / d. Les baignades et la salubrité de l'eau. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 070 Exploitation et règlements (A.P. 2931 W).

<sup>353</sup> Délibération du 6 juin 1822 de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, concernant Les baignades, A.S.C.V.P. Délibérations 001.

<sup>354</sup> DELESSERT Gabriel, Collection des ordonnances de police depuis 1800 jusqu'à 1844, Paris, Libr. administrative Paul Dupont, Tome 2, 1844, p. 356. Voir l'ordonnance n° 1185 du 10 juin 1826 concernant Le canal Saint-Martin.

<sup>355</sup> Séance du 27 mai 1829 de la Compagnie du Canal Saint-Martin, sous la présidence d'I. Thuret (Étaient présents MM. Coic, Destors, Hainguerlot, Thuret, et Vassal), concernant une Ordonnance de police sur les baignades, A.S.C.V.P. Délibérations Livre C.

<sup>356</sup> DELESSERT Gabriel, Collection des ordonnances de police depuis 1800 jusqu'à 1844, op. cit., p. 575. Voir l'ordonnance n° 1360-10 du 16 août 1830 concernant L'exécution de divers règlements et ordonnances.

<sup>357</sup> Ibidem, Tome 3, 1845, p. 76 et p. 307. Voir l'ordonnance n° 1503-34 du 20 avril 1834 concernant La navigation et la police du canal Saint-Martin et voir l'ordonnance n° 1694-1 du 20 mai 1839 concernant Les bains en rivière.

Villette] [était] pendant la saison d'été envahie par la foule des ouvriers du voisinage et dont le nombre [s'élevait] parfois à 500 ou 600 même plus encore »<sup>358</sup>.

#### La pêche<sup>359</sup>

Les concours de pêche, organisés par des associations de quartiers, animaient les quais du bassin de La Villette. Leurs produits étaient ensuite mis aux enchères au profit des chômeurs de la commune<sup>360</sup>.

En revanche, la pêche, pratiquée par des particuliers était soumise à une réglementation très stricte. En effet, les pêcheurs étaient considérés comme une gêne à la navigation, en particulier lors des embarquements et débarquements de marchandises sur les quais et les chemins de halage. Selon les bateliers, ces derniers, apportant une pierre ou un pavé pour s'installer, les jetaient ensuite à l'eau, abîmant les bateaux. Ainsi la pêche à la ligne était interdite, même si maintes fois les conseillers municipaux en avaient sollicité l'autorisation, et seule la pêche au filet traînant était autorisée et surveillée par des gardes, qui veillaient aux prises de poissons effectuées<sup>361</sup>.

#### b. Sur les berges

#### Les activités

La Villette bénéficiait de courants de circulation de marchandises, favorisant son développement industriel. Grâce au rôle du canal et à la voie de chemin de fer, transportant les matières premières, cette commune allait se retrouver au premier rang de la production parisienne.

Même si le passage et les échanges restaient importants le long des routes de Flandre et d'Allemagne, l'essentiel des activités de la commune allait glisser vers le bassin, pour constituer le centre d'entrepôts le plus important et le plus prospère de la région parisienne<sup>362</sup>. Sur les quais s'affairaient alors trois activités principales<sup>363</sup> : les transporteurs par eaux, qui assuraient la majeure partie du trafic, les négociants en charbon et les entrepreneurs de matériaux de construction. Il y avait, quai de la Seine, les entreprises suivantes : Fournier (transporteur), la Compagnie ardennaise des porteurs de la Meuse, la S.A. de batellerie à vapeur Desailly, Louvet (transporteur), Pavot (transporteur), Rau Vanden et Abeele (transporteur), Guiszez et Cousin (charbon), Maurice Michel (entrepôt). Il y avait, quai de la Loire, les entreprises suivantes : Duchemin (Compagnie de navigation du Havre à Paris), Chapuis (charbon), Dehaynin (charbon), Dufrasne (charbon), Charles Leroux (charbon), Civet devenu Bischoffe (transporteur), Paquet (charbon), Larget

---

<sup>358</sup> Rapport de A. Durand-Claye, ingénieur des Ponts et Chaussée, concernant Les baignades dans le bassin de La Villette, 9 août 1877, A.P. VO3 545. Voir aussi l'article de BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., p. 63.

<sup>359</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.2.4. La vie aux bassins de La Villette / e. La pêche. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 080 Droit de pêche (A.P. 2931 W).

<sup>360</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 164-165.

<sup>361</sup> Ibidem, p. 165.

<sup>362</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), cit., p. 38.

<sup>363</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 002 Tolérances - BV 006-007 Affaires diverses et BV 008 Contentieux (A.P. 2931 W).

(transporteur)<sup>364</sup>. Certaines ont joué un rôle fondateur dans le développement du port parisien, comme Fournier qui s'installait dès 1830 au bassin<sup>365</sup>.

En plus du port des Marais et de la gare de l'Arsenal, sur les berges du canal Saint-Martin, était réservée et mise à disposition de la Compagnie du Canal Saint-Martin, une largeur de 5 mètres, à partir des francs bords de la cuvette, pour servir au mouvement des marchandises. Cette portion de quais n'était pas enclose et restait ouverte aux promeneurs<sup>366</sup>.

### Le halage<sup>367</sup>

Sur le canal de l'Ourcq, à la remonte, le halage à « col d'hommes » était employé pour les petites distances et le halage, par chevaux et mulets, pour les distances plus importantes.

Sur le canal Saint-Denis, le halage par chevaux était utilisé<sup>368</sup>.

Sur le canal Saint-Martin, les bateaux étaient halés à « col d'homme »<sup>369</sup>. Chaque embarcation était laissée soit à un entrepreneur de marine, soit à des haleurs travaillant en société, qui lui faisaient franchir le canal et qui la conduisaient au point de débarquement ou d'embarquement prévu. Ensuite, ils la ramenaient à vide ou chargée.

Il y avait, dans les années 1850, une trentaine d'hommes, postés au niveau de l'actuel boulevard de La Villette, qui descendait les bateaux vers la Seine et qui pouvait également remonter ceux qui avaient déchargé leurs marchandises sur le canal Saint-Martin. Il y avait aussi une quarantaine de haleurs au bassin de l'Arsenal. Enfin, il y avait des haleurs travaillant pour le compte d'entreprises, spécialisés dans le transport d'un type de marchandise, comme le Sieur Garel, spécialiste du transport du bois<sup>370</sup>.

Le prix du halage variait selon la distance à parcourir, le type de bateau et la nature des marchandises transportées.

## 2.2.2. LES ACTIVITÉS DANS LE TISSU

### 2.2.2.1. Les activités industrielles à La Villette

Dans le relief peu accusé du paysage de l'Est parisien, entre les collines de Montmartre, des Buttes Chaumont et du Pré-Saint-Gervais, le « col » de La Villette offrait une topographie presque plane. La

---

<sup>364</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 86. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 012 Entretien - BV 014 Locations de magasins, d'immeubles et de terrains et BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>365</sup> Ibidem, pp. 109 et 115. Cette entreprise a conservé une position privilégiée sur le port jusqu'en 1917.

<sup>366</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 14. Adjudication des travaux et concession du canal / Cahier des charges 12 novembre 1821 et du 1<sup>er</sup> mars 1822 / Article 13. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 003 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>367</sup> Voir PAPOUL Jean, Le halage et le touage sur les canaux de la Ville de Paris, Paris, Service des canaux de la Ville de Paris, 2009, 40 p., A.S.C.V.P.

<sup>368</sup> Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le halage par bœufs sera aussi pratiqué, ainsi que par locotracteurs, employés pour certains biefs.

<sup>369</sup> GAYDA Marc, op. cit., p. 86. « Deux hommes (un sur le chemin de halage, l'autre à bord pour guider l'embarcation), [suffisaient] pour tirer des charges de 70 tonnes ou plus. Au retour, à vide, cette même équipe [pouvait] remonter deux bateaux à la fois ».

<sup>370</sup> PAPOUL Jean, Le halage et le touage sur les canaux de la Ville de Paris, op. cit., p. 2.

commune occupait le fond de cette dépression, un espace, que ses caractéristiques topographiques et sa localisation géographique, à l'immédiate proximité du centre de Paris, prédisposaient à former à la fois un lieu de passage des grandes voies de circulation, menant vers les provinces et les pays du Nord-Est, et une zone d'implantation privilégiée de services nécessaires à la capitale<sup>371</sup>.

En effet, le bassin de La Villette, à l'intersection des trois canaux, allait devenir le point structurant des transformations du village et le centre de gravité du réseau de voies navigables, dont les possibilités du point de vue du trafic des marchandises portées par la batellerie, n'allaient pas manquer d'être exploitées<sup>372</sup>. Le bassin allait être le point d'ancrage d'une prospérité industrielle et commerciale, pour devenir l'entrepôt et le port approvisionnant Paris.

Le territoire de La Villette, aux confluent des trafics fluviaux, allait donc se transformer dans le temps et l'espace, à la fois sur le plan économique et sociologique.

Cette profonde mutation, perçue comme une « perturbation »<sup>373</sup> était remarquable de rapidité. Au départ, à vocation agricole, la commune allait accueillir un certain nombre d'activités dépréciées et insalubres. Les industries, condamnées par l'hygiène, étaient rejetées par l'Administration hors de Paris pour trouver refuge dans cette commune, le long du canal et du bassin, ou aux alentours.

Au prestigieux site, parfois jugé « digne du bassin de Neptune à Versailles »<sup>374</sup>, allait se substituer un site portuaire des plus importants, modifiant la vie mais aussi le paysage de La Villette. Ouvriers, débardeurs et marinières, reflets du monde du travail, allaient succéder aux élégants parisiens, reflets du monde des plaisirs : « [une] commune éminemment industrielle, on y [voyait] partout le travail et l'activité. Les terrains [étaient] trop précieux pour les abandonner au luxe ; aussi ne [trouvait] on à la Villette aucune maison de plaisance ; tout [était] consacré à l'utilité »<sup>375</sup>.

Outre les marchands de chaux grasses, de ciment, de plâtre, de sable, ..., de nombreuses usines, des établissements industriels aux activités diversifiées, des industries à caractère lourd et insalubre, des entrepôts et ateliers, durant la décennie précédant l'annexion, tenaient aux avantages de la Villette : modicité du prix des terrains, exonération des droits d'octroi sur la matière première, espace non urbanisé vacant et peu cher, réseaux de transports importants, main d'œuvre de plus en plus abondante. Les industries faisaient le choix de La Villette pour la facilité des arrivages des marchandises.

Pour les industries consommatrices de matières premières pondéreuses, on trouvait la société Lagoutte, qui a établi une usine pour le puddlage du fer rue des Ardennes, l'entreprise de construction de wagons Trottemant, qui s'installait rue Curial, les Forges Dumesnil, usine de métallurgie, qui se trouvait quai de la

---

<sup>371</sup> BARRAU Sylvie, HARDY Jean-Claude, « La Villette, du site industriel au complexe culturel », *Métropolis*, nos 76-77 4<sup>ème</sup> trimestre, 1986, p. 41.

<sup>372</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, *op. cit.*, p. 34.

<sup>373</sup> LAMBEAU Lucien, *Histoire des communes annexées. La Villette*, *op. cit.*, p. 310.

<sup>374</sup> *Ibidem*, p. 332.

<sup>375</sup> LEBLANC DE FERRIÈRE Alexandre, *Paris et ses environs : Description historique, statistique et monumentale [...]*, *op. cit.*, p. 327. Les retombées économiques du port de La Villette ont été bien plus déterminantes pour cette commune que celles du canal Saint-Martin pour la capitale.

Marne, l'entreprise Chameroy, fabrique de tuyaux en fonte et bitume, qui était établie 196, rue d'Allemagne, la chaudronnerie Egrot installée en 1836 rue Mathis... Le nombre d'entreprises industrielles de métallurgie triplait en 1851<sup>376</sup>.

Pour le bois, en 1854, on trouvait à La Villette une dizaine de fabriques d'allumettes (Entreprise Laine), 35 marchands de bois, dont deux scieries mécaniques (Entreprise Rigaut, quai de la Loire, et Entreprise de pianos Érard, rue de Flandre)<sup>377</sup>.

Les arrivages de denrées coloniales, comme la canne à sucre, avaient donné une impulsion au développement de l'industrie sucrière. Vers 1850, on trouvait, deux raffineries, l'entreprise Lebaudy<sup>378</sup> Sommier (41 910 mètres carrés), les raffineries Pouet, rue Riquet et Jeanty et Prévost, rue de Tanger, puis rue de l'Argonne. Elles vivaient toutes de l'arrivée de matières premières par les canaux.

La plupart de ces entreprises utilisaient le charbon apporté par les canaux afin d'alimenter leurs diverses machines<sup>379</sup>. « Tous les charbons tirés des houillères du département du Nord et de la Belgique [étaient] entreposés sur les bords du canal, et [attiraient] chaque jour, sur le territoire, les nombreuses usines qui [marchaient] à l'aide de ce précieux combustible »<sup>380</sup>.

Avant l'annexion, La Villette était le siège des industries productrices de biens d'équipements. Paris était le siège de l'industrie de transformation, qui assurait presque la totalité de la production de biens destinés à la consommation courante et de luxe. La commune de La Villette comptait ainsi des industries dont les activités étaient dépréciées à Paris. On trouvait ainsi une usine à gaz de 33 hectares mise en service en 1856<sup>381</sup>, et une fabrique « d'apprêts de boyaux de bœuf à l'usage des charcutiers »<sup>382</sup>. S'étaient implantées ou avaient été transférées aussi à La Villette, des industries chimiques. On trouvait alors vers 1860, l'entreprise de savonnets et parfum Piver, la parfumerie Pinaud, la fabrique de savonnets et parfum Cottance, et deux ateliers de cristallerie, rue de Thionville<sup>383</sup>.

De tout temps distincte de la capitale, La Villette ne s'était pas formée à partir de Paris ; elle s'en était rapprochée grâce à la création des canaux. Elle devenait une composante réelle de la capitale faisant partie

---

<sup>376</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 64. Les études menées par le Centre de Documentation Histoire des Techniques sur la géographie industrielle parisienne permettent d'évoquer les types d'industries qui s'étaient implantés à La Villette durant les années 1830-1860.

<sup>377</sup> De petites entreprises, imprimeries ou usines de fabrication ou de récupération de papier, étaient nombreuses. (Imprimerie Lang rue Curial).

<sup>378</sup> La raffinerie Lebaudy s'était installée vers 1830 au 19 rue de Flandre.

<sup>379</sup> DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, p. 5, A.S.C.V.P.

<sup>380</sup> LEBLANC DE FERRIÈRE Alexandre, op. cit., p. 328.

<sup>381</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Zones industrielles le long du canal Saint-Martin », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, op. cit., pp. 144-145. Après la fermeture des trois usines intra-muros, la Compagnie Parisienne d'Éclairage et de Chauffage par le gaz passait un traité avec la Ville, qui rejetait la nouvelle usine en dehors de l'ancien mur d'octroi. Établie en 1856 rue d'Aubervilliers, à l'intersection d'un embranchement avec le chemin de fer du Nord, de Ceinture et proche du canal, elle alimentait plus du tiers de la consommation du nouveau Paris.

<sup>382</sup> LAMBEAU Lucien, op. cit., p. 310.

<sup>383</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 66.

de l'espace parisien<sup>384</sup>. Grâce à ses activités industrielles, elle allait acquérir une sorte d'indépendance, fonctionnant comme faubourg au service de la ville. Espace de transition, agglomération complémentaire de la capitale, où coexistaient des types très différents d'organisation, elle assurait ainsi l'approvisionnement de la capitale. En 1841, la commune se hissait au premier rang de la production industrielle parisienne<sup>385</sup>.

#### 2.2.2.2. Les entreprises présentes le long du canal Saint-Martin

Le rôle économique et la vocation commerciale du canal Saint-Martin ont favorisé l'implantation d'entrepôts et d'établissements industriels, aux activités multiples, sur les terrains bordant la voie d'eau, mais aussi dans les quartiers environnants<sup>386</sup>.

Sur les rives du canal Saint-Martin, notamment entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille, 45 entreprises (23 quai de Valmy - 22 quai de Jemmapes) se servaient de la voie d'eau [96-97]. 18 d'entre-elles étaient spécialisées dans le charbon, le charbon de bois, le charbon de terre et/ou le coke ; 12 dans les briques, les tuiles, les pierres, les dalles, les marbres, les granits et/ou les meulières ; 8 dans le bois, le bois à brûler, le bois de sciage et/ou le bois d'industrie ; 5 dans le ciment, le sable, les cailloux, la chaux et/ou le ciment. On trouvait aussi 6 fondeurs, verriers, ferrailleurs et/ou dépositaires de manganèse, 5 entreprises de trottoirs, pavage, asphalte et/ou des entreprises de Travaux Publics et un fabricant de faience.

Certaines d'entre-elles utilisaient les chutes d'eau des écluses pour faire fonctionner leurs machines à vapeur.

L'apport de matières pondéreuses, développé par cette voie d'eau, a favorisé la naissance de quartiers industriels, dans les actuels X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> arrondissements. Entre 1835 et 1850, une trentaine d'entreprises, chassées des quartiers centraux par la législation appliquée aux industries insalubres, a investi les alentours du canal. Là, tout en restant à proximité de leurs débouchés économiques, elles trouvaient une main d'œuvre importante et des terrains agricoles peu chers, desservis par la route, la voie d'eau et le chemin de fer, leur permettant de se fournir aisément en matières premières, indispensables à leurs activités. Ainsi, en 1841, 12 000 bateaux en provenance de la Haute et de la Basse Seine naviguaient sur le réseau des canaux parisiens, convergeant vers le bassin de La Villette, alimentant la cinquantaine d'établissements, fixés dans le quartier Saint-Ambroise entre 1849 et 1859 et produisant une grande partie des biens d'équipements industriels<sup>387</sup>. Ces établissements fabriquaient des machines à vapeur, des machines-outils, du matériel roulant pour le chemin de fer, des plaques et des tôles pour des appareils à vapeur, des toiles métalliques.

---

<sup>384</sup> ROULEAU Bernard, « Des contrastes nécessaires à la ville », in LUCAN Jacques (dir.), op. cit., p. 17.

<sup>385</sup> DAUMAS Maurice (dir.), *Évolution de la géographie industrielle de Paris et de sa proche banlieue au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, CNAM, EHESS, 1976, 3 volumes. Voir le volume 1. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.2.2. Les entreprises, les industries et les usines.

<sup>386</sup> LEYNADIER Camille, *Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie*, Paris, H. Morel, 1855, 136 p., B.H.V.P. 8AT13. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes HI 023 Compagnie du Canal Saint-Martin (A.P. 2931 W).

<sup>387</sup> Le Nord-Est de Paris deviendra le premier centre de production de biens d'équipements pour l'industrie et la consommation courante.




96- Activités industrielles implantées le long et aux abords du canal Saint-Martin entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille, vers 1850.

D'après les archives conservées aux A.S.C.V.P.

Document S. Guével.



 Bois, bois à brûler, bois de sciage, bois d'industrie	 Charbon, charbon de bois, charbon de terre, coke
 Briques et tuiles, pierres, dalles, marbres, granit, pierres de Tonnerre, meulières	
 Ciment romain, sable, cailloux, chaux, plâtres, ciments	 Fondeur, verrerie, ferrailleur, dépôt de manganèse
 Entreprise de trottoirs, pavage, entreprise de Travaux Publics, asphalte	 Fabricant de faïence, potier
	 Inconnus



**Légende**

Bois, bois à brûler, bois de sciage, bois d'industrie  
 Charbon, charbon de bois, charbon de terre, coke

Briques et tuiles, pierres, dalles, marbres, granit, pierres de Tonnerre, meulières  
 Ciment romain, sable, cailloux, chaux  
 Entreprise de trottoirs, pavage, entreprise de Travaux Publics, asphalte

Fondeur, verrerie, ferrailleur, dépôt de manganèse

Fabricant de faïence, potier

Inconnus



## Deuxième partie - L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)

N°	Noms	Industries	Adresses
01	Nisseroles	Bois et charbon de bois	21, quai de Valmy
02	Chalgrin	Bois et charbon de bois	23, quai de Valmy
03	Tousselle-Louvrier	Briques et tuiles	25, quai de Valmy
04	Décuguiexer	Bois à brûler et charbon	35, quai de Valmy
05	Poitevin	Pierre et dalles	43-45 quai de Valmy
06	-	-	-
07	Garvin	Fondeur	49, quai de Valmy
08	Belat	Charbon de bois	51, quai de Valmy
09	Favreau	Charbon de terre	53, quai de Valmy
10	Poitevin	Pierres et dalles	55, quai de Valmy
11	Gariel	Ciment romain	61, quai de Valmy
12	Franeastel	Entreprise de trottoirs	63, quai de Valmy
13	Roty	Charbon de bois et de terre	69, quai de Valmy
14	Pages	Charbon de bois et de terre	73, quai de Valmy
15	Nicoli	Marbrier	75, quai de Valmy
16	Mangin	Dépôt de manganèse	81, quai de Valmy
17	Bury	Charbon de bois et de terre	89, quai de Valmy
18	Dervillé et cie	Marbres	91, quai de Valmy
19	Fouinar	Tuiles et briques	93, quai de Valmy
20	Delepouille et cie	Charbon et coke	97, quai de Valmy
21	Cie Houille de Blanzay	Charbon et coke	99, quai de Valmy
22	Crépin frères	Verrerie	101, quai de Valmy
23	Giroux	Bois de sciage	151, quai de Valmy
24	Jacques	Fondeur	18, rue du Faubourg du Temple
25	-	-	-
26	Périer	Bois de charbon et de terre	66-70, rue des Fossés du Temple
27	-	-	-
28	Pierron	Charbon de bois	31, rue du Grand Prieuré
29	Pouzet	Fondeur	15, rue du Grand Prieuré
30	Miroy Frères	Fondeur	10, rue d'Angoulême
31	Vitoz	Fondeur	12, rue d'Angoulême
32	Doré	Bois de sciage	24, rue d'Angoulême
33	Margand et Cie	Fondeur	7, rue de Malte
34	Cochart et Fauconnier	Fondeur	6, rue de Ménilmontant
35	Lemaire	Marbrier	22, rue Saint-Pierre
36	Orchambault	Bois et charbon	14, rue Saint-Pierre
37	Paillard	Fondeur	12, rue Saint-Pierre
38	Bertheanus	Bois et charbon	6, rue Saint-Pierre
39	Bertheanus	Bois et charbon	2, rue Saint-Pierre
40	Baudelot	Bois de sciage	65, rue Amelot
41	Beaudoin	Charbon de bois	29, rue Saint-Sébastien
42	Moreton	Entreprise de trottoirs	33, rue Saint-Sébastien
43	Cie Valentin	Fondeur	-, impasse Saint-Sébastien
44	Pommier	Marbrier	28, impasse Saint-Sébastien
45	Pelat	Charbon de bois	4, ruelle des Toiles
46	Caillar	Fondeur	24, petite rue Saint-Pierre
47	Guilbert	Bois d'industrie	30, rue Amelot
48	Barato	Charbon de bois	24, rue Amelot
49	Savaglio	Fondeur	21, rue d'Aval
50	Louvradox	Ferrailleur	19, rue d'Aval
51	Lemire	Charbon de bois	11, quai Jemmapes
52	Béna	Briques et tuiles	32, quai Jemmapes
53	Finet, Wolff	Bois de sciage - Pavage	34, quai Jemmapes
54	Dervillé	Marbres	36-38 quai Jemmapes
55	-	-	-
56	Debeire Muriel	Bois et Charbon de sois	42, quai Jemmapes

Deuxième partie - L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)

57	Lepelletier et Cie	Granit, sable, cailloux	62, quai Jemmapes
58	Gaîté	Entreprise de travaux publics	64, quai Jemmapes
59	Ledoux et Cie	Granit, asphalte	66, quai Jemmapes
60	Comillon	Pierre de Tonnerre, ciment	68, quai Jemmapes
61	Grassot	Bois de sciage	70, quai Jemmapes
62	Levesteu	Fabrication de faïences	74, quai Jemmapes
63	Lamy	Coke et charbon de terre	76, quai Jemmapes
64	Soucheron	Pierres et meulières	78, quai Jemmapes
65	Bailly Zagorowski	Charbon de terre, ciment	80, quai Jemmapes
66	Duchesne	Bois de sciage	92, quai Jemmapes
67	Detourbet	Charbon de terre	94, quai Jemmapes
68	Duberne frères	Charbon de terre	102, quai Jemmapes
69	Drouin	Ciment	104, quai Jemmapes
70	Lyonner	Charbon et coke	130, quai Jemmapes
71	Snotteau	Pavage	132, quai Jemmapes
72	Raynal	Charbon de terre et bois	148, quai Jemmapes
73	Saint Hérau	Fondeur	70, rue du Faubourg du Temple
74	Couturier	Fondeur	47, rue de la Fontaine au Roi
75	Osmond Dubois Lesogne	Fondeur	52, rue de la Fontaine au Roi
76	Danin	Fondeur	15, rue des Trois Bornes
77	Scheck	Fondeur	28, rue des Trois Bornes
78	Gognard	Bois à brûler	56, rue de la Folie Méricourt
79	Fayen	Potier	38, rue de la Folie Méricourt
80	Gamier	Fondeur	32, rue de la Folie Méricourt
81	Roland	Pavage	69, rue de Ménilmontant
82	Bican	Fondeur	89, rue de Ménilmontant
83	Bouillant et cie	Fondeur	62, rue de Ménilmontant
84	Maucuin	Fondeur	64, rue de Ménilmontant
85	Lepen	Entrepôt de pavage	72, rue de Ménilmontant
86	Bleutry	Fondeur	78, rue de Ménilmontant
87	Verret Truffaut	Fondeur	82, rue Popincourt
88	Decoudun	Fondeur	97, rue Popincourt
89	Donzel et Sablet	Fondeur	78, rue Popincourt
90	Yallot Jeune	Fondeur	74, rue Popincourt
91	Donzel et Sablet	Fondeur	72, rue Popincourt
92	Robin	Charbon de terre et bois	65, rue Popincourt
93	Mauduit	Entreprise de trottoirs, charbon de bois et de sciage	61, rue Popincourt
94	Fougue Danbler	Charbon de terre et de bois	39, rue Popincourt
95	Villemar	Charbon de terre bois à brûler	31-33, rue Popincourt
96	-	-	-
97	Marc		
98	Langroune		
99	Drouard		
100	Pellegrini		
101	Usine		
102	Collignon et Cie		
103	Fauconnier Durand		
104	Trubert et Cie		
105	Millardet		
106	Poinselet		
107	Roussel		
108	Rigot		
109	Journaux		
110	-	-	-
111	Lebrun		
112	Micaud		
113	-	-	-

Deuxième partie - L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)

114	Jacquier		
115	Cosse frères		
116	Sabatier		
117	Manny		
118	Criquet		
119	Chaton		
120	Roudier		
121	Havet		
122	Fleury fils		
123	Cars		
124	Lallé		
125	Havet		
126	Lacaux		
127	Ediève fils		
128	Mirvaux		
129	-	-	-
130	Grosnier		
131	Allessard		
132	Lévy		
133	Prud'homme		
134	Ratier		
135	Prud'homme		
136	Drouard		
137	Legendre		
138	Piar		
139	Guillot, Jolly et Cie		
140	Gilmier et Cie		
141	Meunier		
142	Pelletier		
143	Lanoué, Dugué		
144	Laffé fils		

97- Tableau récapitulatif des entreprises implantées le long et aux abords du canal Saint-Martin entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille, vers 1850.

D'après les archives conservées aux A.S.C.V.P.

Document S. Guével.

Pour certaines entreprises, aucune information n'a pu être recueillie concernant leurs situations précises et les types d'activités pratiquées. Seuls leurs noms ont été répertoriés. Il en est de même pour les entreprises situées entre la rue du Faubourg du Tempe et la place de l'Ourcq.

Les terrains riverains et les quartiers environnants le canal accueillait donc des entrepôts de houille, de bois de chauffage et de construction, de cotrets, de charbons de bois, de fourrages, des tanneries, des cristalleries, des filatures, des industries chimiques, de la mécanique industrielle et de la métallurgie lourde, se juxtaposant aux anciens métiers pratiqués dans le faubourg Saint-Antoine, à Saint-Ambroise et à Popincourt, où l'industrie du coton fleurissait [98-(1-2-3-4)].

### 2.2.2.3. L'habitat et la population

La commune de La Villette a connu une importante croissance démographique, provoquée en partie par le déplacement des Parisiens du centre vers la périphérie et par l'arrivée massive des provinciaux, influant sur le développement économique et entraînant des constructions dans les secteurs disponibles<sup>388</sup>. Elle comptait, en 1831, 4 940 habitants, en 1847, 12 000 habitants, en 1851, 18 651 et, dès 1856, près de 30 287 habitants, soit une augmentation de 513% en 25 ans<sup>389</sup> [99].

Ainsi, La Villette était un bassin de main d'œuvre industrielle pour la capitale, employant une importante proportion de résidents journaliers en plus de sa population ouvrière locale<sup>390</sup>.

De plus, le bassin de La Villette, charnière d'un faubourg industriel, a insufflé une vie identifiée et caractéristique du fait de ses fonctions, fonctions liées à l'utilisation effective de la voie d'eau et fonctions dues à l'utilisation de ses abords. Cette multifonctionnalité, et l'hétérogénéité qui en découlait, donnaient à ce territoire une identité propre.

Enfin, grâce aux canaux, la commune de La Villette, qui connaissait déjà une vie locale et jouait un rôle important dans la vie de distractions et de plaisirs de la capitale, développait une culture populaire par ses auberges et guinguettes très fréquentées<sup>391</sup> [100-101]. Elle a acquis une personnalité propre qui en avait fait un lieu de vie qui se démarquait sensiblement de celui de Paris. « La partie du faubourg de La Villette la plus voisine de Paris, n[était] presque composée que de guinguettes, d'auberges, de cabarets, tous plus ou moins remarquables de l'extérieur par leur air propre voire élégant. Une seule mesure, du plus misérable aspect, [interrompait] du côté du canal une file de maisons bien bâties »<sup>392</sup>.

---

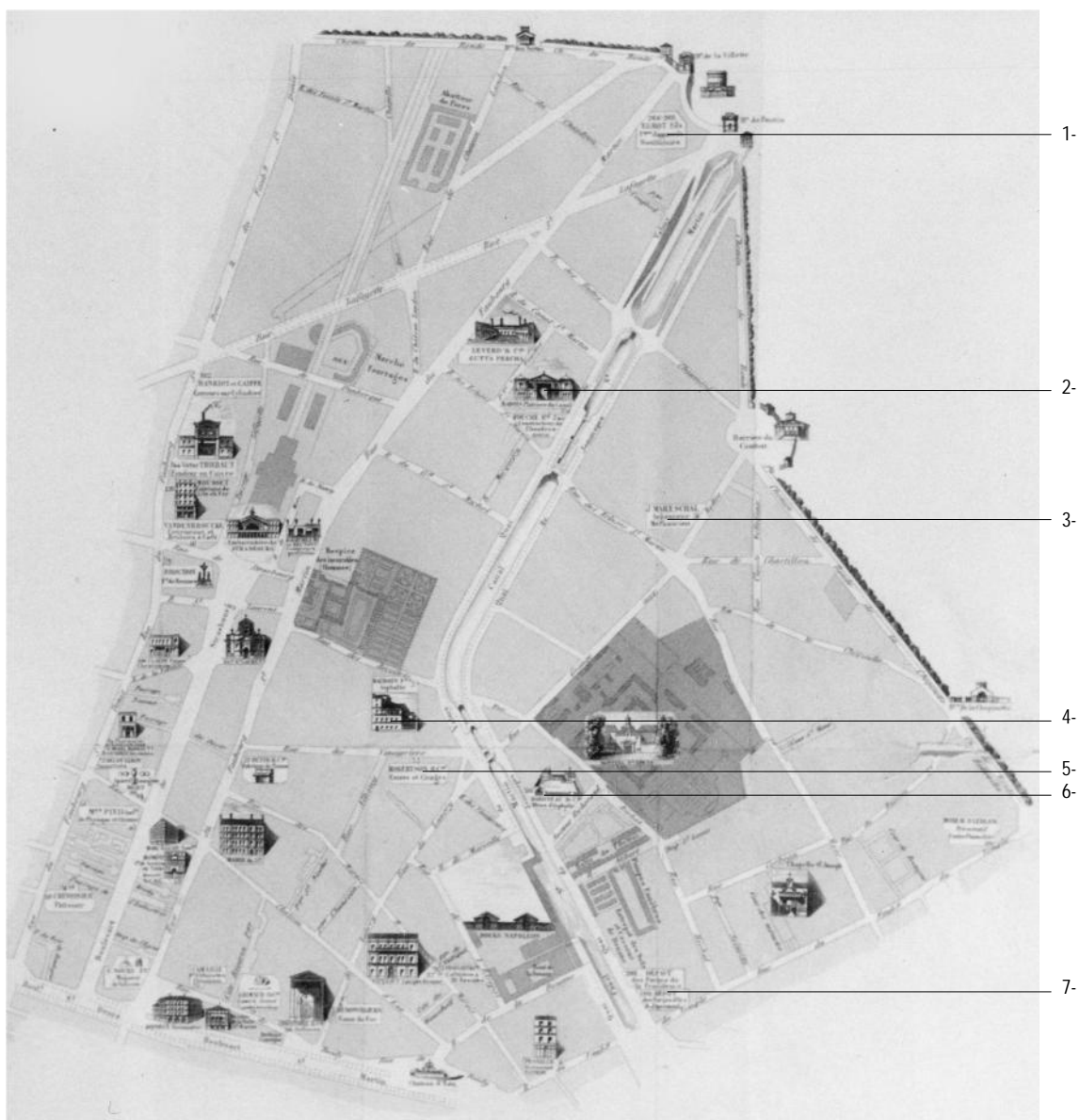
<sup>388</sup> ROULEAU Bernard, « Des contrastes nécessaires à la ville », op. cit., p. 17.

<sup>389</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France*, op. cit., p. 580. Au départ, La Villette devenait un lieu de refuge, l'exutoire de la ville pour une population en quête d'un habitat moins onéreux et souhaitant échapper à l'octroi.

<sup>390</sup> ROULEAU Bernard, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris, Histoire d'un espace urbain*, op. cit., p. 246.

<sup>391</sup> ROULEAU Bernard, « Des contrastes nécessaires à la ville », op. cit., p. 18.

<sup>392</sup> LA BÉDOLLIÈRE Émile (de), *Le nouveau Paris. Histoire de ses 20 arrondissements*, Paris, G. Barba, 1860, p. 295, B.N.F. 4Z Le Senne 2179. Cité par ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 36. Cette mesure était le cabaret de la mère Radig, à l'enseigne de la « Providence ».



98-1- Entreprises et industries le long du canal Saint-Martin, entre la place de l'Ourcq et la rue du Faubourg du Temple, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 49, V<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rotonde de La Villette à la rue du Faubourg du Temple, B.H.V.P. 8AT13.

Publié dans l'ouvrage de CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999, p. 145. Le plan publié, dans cet ouvrage, est un dessin réalisé à partir d'une partie des cartes de C. Leynadier. Cliché S. Guével.

Dans cet ouvrage, Camille Leynadier décrit, grâce à une succession de cartes, les diverses entreprises qui se sont installées, dans les années 1850, aux abords du canal Saint-Martin.

- 1- Fabricant de chaudronnerie.
- 2- Constructeur de chaudronnerie.
- 3- Ingénieur mécanicien.
- 4- Asphalte.
- 5- Encre et cirages.
- 6- Compagnie des Mines d'Asphalte.
- 7- Dépôt des forges.

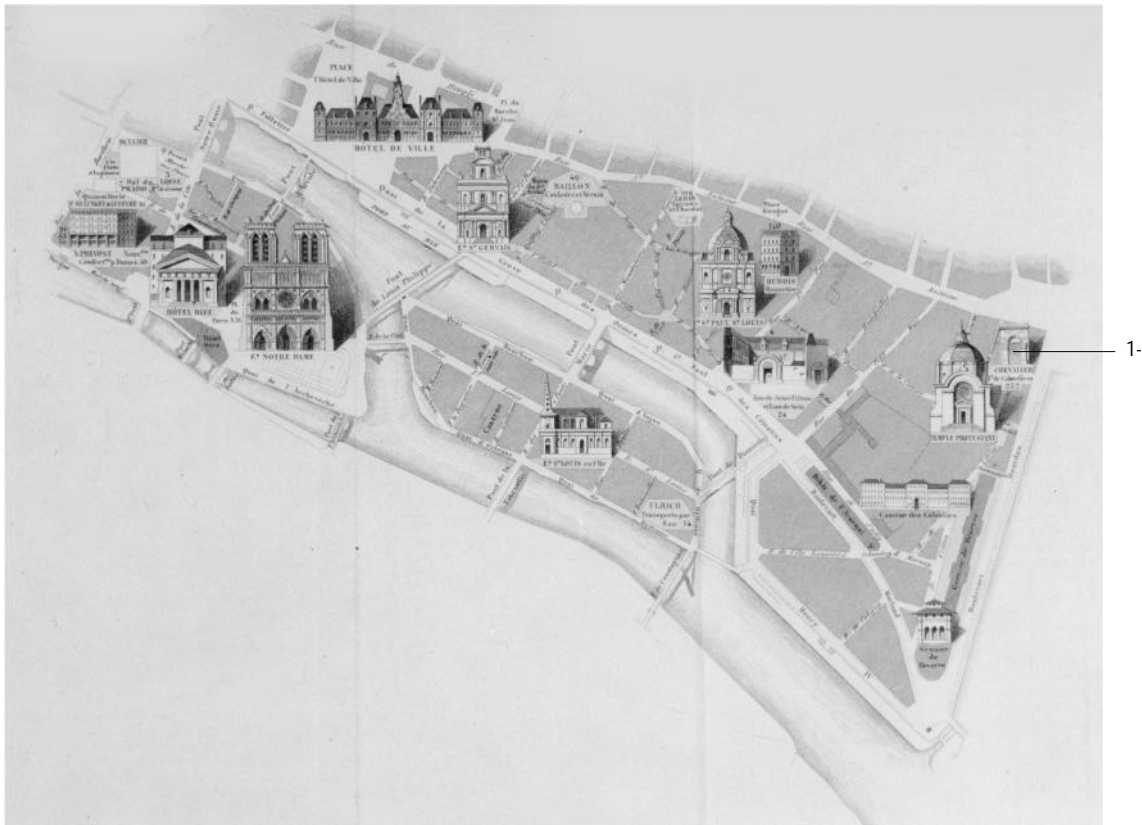
Deuxième partie - L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)



98-2- Entreprises et industries le long du canal Saint-Martin, entre la rue du Faubourg du Temple et la rue de Ménilmontant, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 57, VI<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rue du Faubourg du Temple à la rue de Ménilmontant, B.H.V.P. 8AT13.  
Cliché S. Guével.

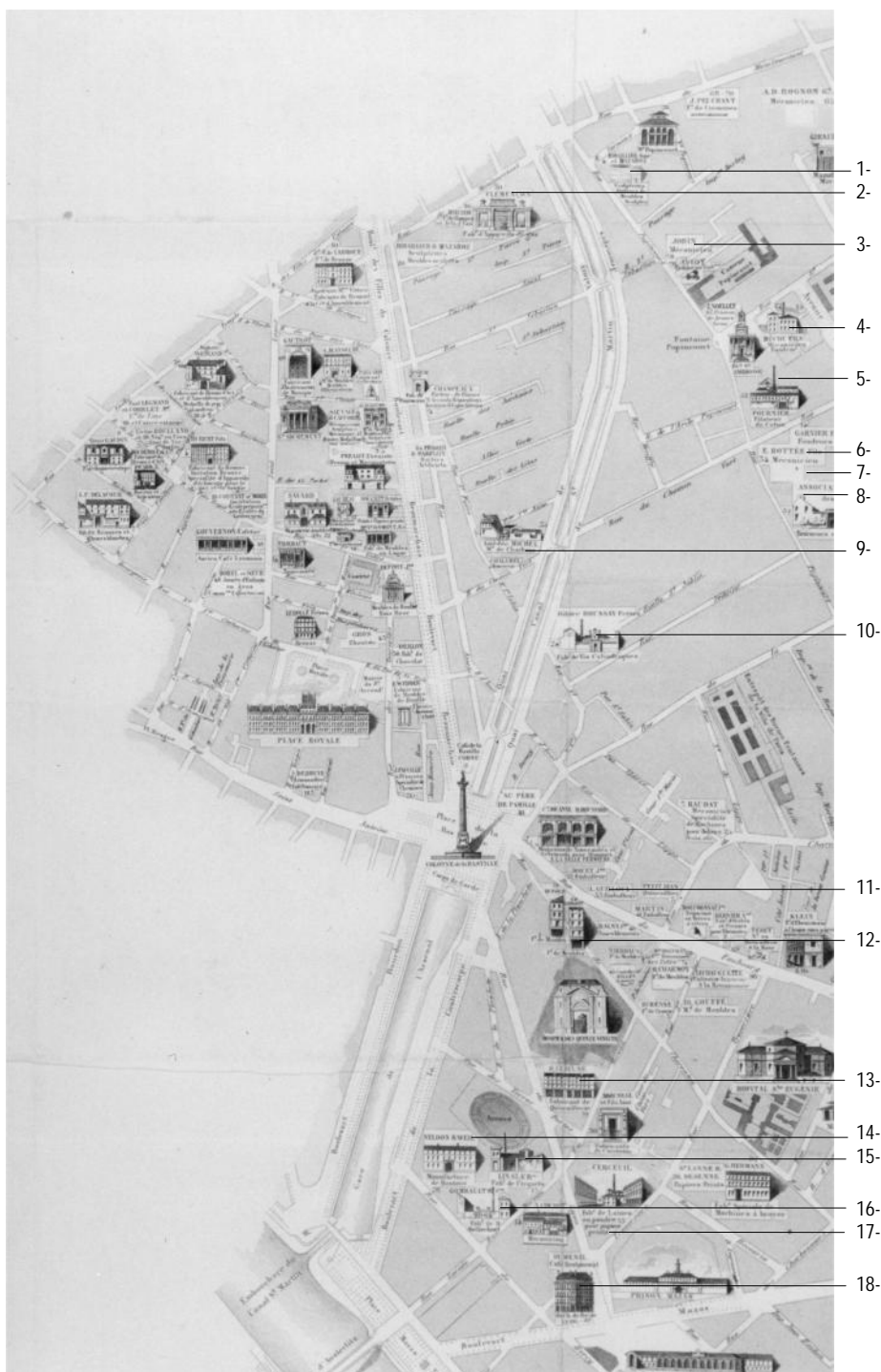
- 1- Gazomètre.
- 2- Orfèvre.
- 3- Fabricant de lampes.



98-3- Entreprises et industries le long du bassin de l'Arsenal, rive droite, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 83, IX<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rive droite du bassin de l'Arsenal, B.H.V.P. 8AT13.  
Cliché S. Guével.

- 1- Fabricant de calorifères.



98-4- Entreprises et industries le long du canal Saint-Martin, entre la rue de Ménilmontant et le bassin de l'Arsenal, rive gauche, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 72, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rue de Ménilmontant au bassin de l'Arsenal, rive gauche, B.H.V.P. 8AT13. Cliché S. Guével.

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| 1- Atelier de meubles sculptés. | 10- Fabrique de vis cylindriques.                      |
| 2- Fabrique d'appareils de gaz. | 11- Emballeurs.  |
| 3- Mécanicien.                  | 12- Fabriques de meubles.                              |
| 4- Mécanicien-Fondeur.          | 13- Fabricant de quincaillerie.                        |
| 5- Filateur de coton.           | 14- Manufacture de boutons.                            |
| 6- Fondeurs.                    | 15- Fabricant de parquets.                             |
| 7- Mécanicien.                  | 16- Fabricant de maillechort.                          |
| 8- Tourneur.                    | 17- Fabricant de laines en poudre pour papiers peints. |
| 9- Marchand de charbon.         | 18- Mécanicien.  |



99- Publicité pour la vente de deux maisons situées 59 et 59bis route d'Allemagne, 1845.

Anonyme, Affiche publicitaire « À vendre à l'amiable deux belles maisons situées 59 et 59 bis route d'Allemagne à la Petite Villette », 1845, B.N.F. DeP H93472.

Cliché B.N.F.

Le terrain à vendre au n° 59 était bâti d'une maison en fond de cour au prix de 90 000 francs. Le terrain à vendre au n° 59 bis, de 2 400 mètres carrés, était à bâtir au prix de 70 000 francs, « payable un tiers comptant et le reste en huit années par égale portion chaque année ».



100- Cabaret du Petit Jardinnet à La Villette, 1853.

LOREST F., Cabaret du Petit Jardinnet, à la Petite-Villette, où fut signée la reddition de Paris, 1853, B.N.F. Va 328 H93761.

Cliché B.N.F.



101- Publicité du théâtre de La Villette, 1866.

Anonyme, Affiche publicitaire « Théâtre de La Villette, 29 rue de Flandre », 1866, B.N.F. Va 328 H93565.

Cliché B.N.F.



\*\*\*

Les canaux offraient un exemple d'urbanisation venant progressivement se constituer de part et d'autre des voies navigables. Le creusement de l'infrastructure et le développement urbain ont été concomitants. Ils ont eu une influence sur la ville, en tant que voie de transport de marchandises, soumettant les territoires traversés à un processus d'urbanisation et d'industrialisation essentiellement lié à l'économie, s'intégrant dans la trame agricole. Cette urbanisation ne se manifestait pas au travers de la réalisation de projets à grande échelle. Très peu de voies ont été percées rattachant l'infrastructure au territoire. Seules les institutions municipales de La Villette s'étaient établies autour d'une place, au pont de la rue de Crimée, et un lotissement s'était immiscé dans le tissu existant, au croisement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.

Les voies navigables, en dehors du transport de marchandises, ont été le support d'usages et d'activités variés. Les tissus urbains les bordant ont accueilli un certain nombre d'entreprises utilisant l'infrastructure pour le transport de matériaux de construction, de charbon, de bois, .... À La Villette s'installaient des industries lourdes, rejetées de Paris.

La ville s'était adaptée aux canaux parisiens par la construction de divers entrepôts d'utilité publique, à Paris, et celle de magasins d'utilité privée, à La Villette, donnant aux voies navigables une place fondamentale dans le développement industriel et commercial de la capitale, mais entraînant la disparition de la place des Marais et la transformation du bassin de La Villette en port.

Du point de vue morphologique, les facteurs géographiques (site), les infrastructures de transport (canaux, chemins de fer, axes routiers) et les structures commerciales (entrepôts, magasins), ont été le support de l'urbanisation et de l'industrialisation des territoires bordant les voies navigables, même si les parcelles bordant l'infrastructure étaient encore peu loties. Le paysage répondant aux nécessités d'un développement, un canevas nouveau s'était immiscé, créant de nouvelles urbanité et identité. Les transformations et mutations ont ainsi rythmé et affirmé la polyvalence fonctionnelle et l'histoire de ces territoires, la ville se retournant sur les canaux.

Du point de vue des usages, le développement du transport de marchandises a entraîné une mixité dans les pratiques. Les usages de l'eau étaient divers ; les activités pratiquées sur l'eau et sur les quais étaient variées (du loisir au travail) ; l'habitat et les industries se mêlaient.

Enfin, du point de vue des représentations, les conflits et les rivalités entre les différents acteurs privés et publics mettaient en exergue la différence de situation du canal Saint-Martin, dans Paris et du canal de l'Ourcq, à La Villette. De plus, les reconstitutions cartographiques du tissu urbain, entre 1800 et 1850, ont permis de mettre en relief les transformations engendrées, mais aussi de comprendre l'évolution de certains projets, comme ceux élaborés pour la place des Marais.

Étant des axes de vie et de production industrielle, les canaux parisiens ont donc joué un rôle important dans le développement urbain, comme le canal du Midi pour les villes de Toulouse et de Sète ou le canal du Centre pour Montceau-les-Mines ou Le Creusot<sup>393</sup>.

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, sur le territoire national, le transport fluvial était en plein essor. Jusqu'à l'avènement du chemin de fer, la navigation fluviale était la clef de la circulation des marchandises entre les régions qui les produisaient et la ville qui les consommait<sup>394</sup>. L'apparition des voies de chemins de fer allait entraîner une révolution dans les échanges commerciaux de la capitale et allait provoquer le lent et long déclin des canaux.

---

<sup>393</sup> BEAUDOUIN François, « Histoire de France de la navigation intérieure », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., op. cit., p. 93.

<sup>394</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 70.

## TROISIÈME PARTIE

### L'INTÉGRATION DES CANAUX PARISIENS À LA VILLE (1860-1876)



Afin de comprendre, dans une troisième partie, comment les canaux parisiens s'étaient intégrés à la ville, il convient d'appréhender, dans un premier temps, la disparition d'une partie de l'infrastructure du paysage urbain. Pourquoi a-t-il été décidé de couvrir une partie du canal Saint-Martin ? Quels en étaient les objectifs ? Quels ont été les impacts de ce recouvrement sur le transport de marchandises et l'activité industrielle bordant la voie d'eau ? Comment la trame viaire et parcellaire avait-elle évolué ? Cette couverture avait-elle engendré la disparition d'édifices ou l'apparition de nouveaux types de constructions ? Des projets, liés au service de l'infrastructure et/ou de la ville, apparaissaient-ils ? Dans un second temps, il convient d'étudier la situation à La Villette, commune nouvellement intégrée à la capitale. Alors qu'une partie du canal Saint-Martin avait été recouverte, pourquoi avait-on entrepris des travaux de modernisation des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ? Quels types de travaux avaient été exécutés et dans quels buts ? Quels aménagements avaient été réalisés ? Ces derniers étaient-ils au service de la ville ou de la voie d'eau ? Comment le territoire traversé par l'infrastructure avait-il évolué ? De manière sous-jacente, quelles formes urbaines se façonnaient le long des voies d'eau ? Quelles activités et usages s'y développaient ? Y-avait-il une distinction entre le territoire traversé par le canal Saint-Martin et celui traversé par les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ? Quels étaient les acteurs de ces changements et de ces transformations ? Enfin, quelles étaient les types et la nature des représentations révélant l'intégration de l'infrastructure dans le territoire parisien ?

Par rapport à ces questions, nous tenterons de démontrer comment la ville a régi le canal Saint-Martin, le faisant en partie disparaître du paysage urbain et comment le canal de l'Ourcq a régi la ville en transformant le bassin de La Villette en grand port urbain.



## 1. LA DISPARITION D'UNE PARTIE DU CANAL DU PAYSAGE URBAIN ET LE TARISSEMENT DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE LIÉE À LA VOIE D'EAU : LE CANAL RÉGI PAR LA VILLE

Afin de comprendre pourquoi une partie du canal Saint-Martin a disparu du paysage urbain parisien, il convient d'appréhender, dans un premier temps, les couvertures successives de l'infrastructure. Pourquoi avait-on recouvert le canal dans les années 1860, puis au tournant du siècle ? Quelles en étaient les raisons ? Comment ces importants travaux s'étaient-ils déroulés et quels étaient les acteurs de leurs réalisations ? Quels aménagements avaient-ils été apportés pour ces couvertures ? Dans un second temps, il convient de comprendre les nouveaux paysages et usages aux abords de la partie couverte. Comment le tissu urbain avait-il évolué ? Qu'était-il advenu des établissements utilisant la voie d'eau ? Ce recouvrement avait-il eu un impact sur l'activité industrielle ? Qu'en était-il des entrepôts établis au bassin des Marais ? Dans un troisième temps, il est intéressant de s'attacher aux projets de transformation du port de l'Arsenal, qui associaient, dans de mêmes édifices, un double usage (stockage de marchandises - transports en commun et entreposage des marchandises - logements). Quels étaient la genèse et les modèles de ces projets ? Quelles étaient leurs spécificités et leurs incidences sur le paysage urbain ? Enfin, quelles étaient les raisons de leur abandon ?

Par rapport à ces questions, nous tenterons de démontrer comment la ville a régi le canal, faisant disparaître une partie de la voie d'eau du paysage urbain et entraînant un tarissement de l'activité industrielle liée à l'infrastructure.

### 1.1. LES COUVERTURES SUCCESSIVES DU CANAL SAINT-MARTIN : UNE ABSORPTION RADICALE DE LA VOIE D'EAU PAR LA VILLE

#### 1.1.1. LA COUVERTURE ENTRE LA PLACE DE LA BASTILLE ET LA RUE RAMPON (1859-1863) : L'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD RICHARD-LENOIR

À travers l'activité industrielle et commerciale, le canal s'est imposé à la ville. Le transport de matériaux de construction et de denrées a influencé alors, sur ses rives, l'établissement d'usines et d'entrepôts. Mais, après



avoir engendré une urbanisation liée à cette activité, le canal Saint-Martin a subi de profondes modifications dans son aspect et sa nature, et ce, sous l'effet d'une politique urbaine précise.

Cette voie d'eau a été couverte en deux temps : la première période, de 1859 à 1863, concernait la partie comprise entre la place de la Bastille et la rue Rampon (au niveau de la future avenue de la République), la deuxième, de 1906 à 1910, celle du bassin du Temple.

#### 1.1.1.1. Les raisons diverses de cette couverture

##### a. Le boulevard du Prince Eugène

Parmi les nombreuses voies prévues et dessinées sous le Second Empire, il en était une à laquelle l'Empereur attachait une certaine importance : le boulevard du Prince Eugène. Ce dernier était représentatif des préoccupations qui fondaient la « Transformation de Paris » et constituait un des sous-ensembles du « Second réseau » haussmannien<sup>1</sup>.

Le boulevard du Prince Eugène, long de 3 kilomètres 200 (initialement appelé du Trône puis, après le Second Empire, Voltaire) a été étudié dès 1856, examiné par le Conseil d'État le 12 août 1857, décrété d'utilité publique le 29 août 1857 et inauguré le 7 décembre 1862<sup>2</sup> [01-02].

Il devait principalement répondre à deux fonctions. En premier lieu, il a été étudié comme artère d'un ensemble de voies nouvelles devant organiser les quartiers de l'Est de Paris<sup>3</sup>, à savoir relier les Grands Boulevards, depuis la place du Château d'Eau<sup>4</sup> (actuellement place de la République) jusqu'à la place du Trône (aujourd'hui place de la Nation), une des deux extrémités des nouveaux boulevards Nord<sup>5</sup>. Cette traversée permettait d'établir une liaison directe entre le cœur de la ville et les faubourgs [03].

En second lieu, ce nouveau tracé devait pouvoir relier une caserne d'infanterie nouvellement construite place du Château d'Eau (caserne du Prince Eugène) avec celle de cavalerie, située dans le Château de Vincennes, afin que ces deux régiments puissent prendre les faubourgs, foyers de révoltes, à revers. L'expérience des événements de 1848 avait montré que les insurgés venus des quartiers de l'Est, après avoir envahi le centre de Paris et en avoir été repoussés, avaient pu se réfugier derrière le canal Saint-Martin. Ainsi, pour que les troupes puissent à la fois pénétrer dans ces quartiers et venir rapidement au cœur de la ville, une circulation directe s'imposait entre ces deux casernes. Dans l'esprit de Napoléon III et de son préfet

---

<sup>1</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, Paris, Hazan, 1999, p. 197. Voir l'annexe 3 concernant Les théories urbaines générales du Second Empire et de la III<sup>ème</sup> République.

<sup>2</sup> PINON Pierre, « Boulevards Magenta, Voltaire et Richard-Lenoir », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Hausmann, Paris, Éditions du Pavillon de l' Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 116. Le décret prévoyait d'adjoindre à cette réalisation un projet de raccordement et d'élargissement de plusieurs voies existantes croisées sur son tracé. Il prévoyait aussi l'amorce de voies nouvelles qui devaient former ultérieurement un réseau secondaire : l'amorce de l'avenue des Amandiers (actuelle avenue de la République 1857-1882) jusqu'à la rue de Malte, un réaménagement de la place du Château d'Eau (actuelle place de la République) à l'arrivée du boulevard du Temple et l'ouverture de l'avenue Parmentier (1818-1887). La place du Château d'Eau a accueilli en 1883 la statue de la République, inaugurée le 14 juillet 1884.

<sup>3</sup> Les communes périphériques venaient d'être rattachées à Paris par la loi du 24 juin 1860.

<sup>4</sup> Anonyme, Plan des abords de la place du Château d'Eau, modifications proposées au tracé officiel pour l'ouverture des boulevards du Trône et des Amandiers, Paris, Impr. Vial, 1858, B.H.V.P. B 249 ou A.S.C.V.P. Voir la Revue municipale et gazette réunies, Paris, n° 272, 20 juillet 1858, pp. 366-367, B.N.F. FoL Z Le Senne 385.

<sup>5</sup> Voir l'annexe 3 concernant Les théories urbaines générales du Second Empire et de la III<sup>ème</sup> République. Voir aussi la législation en vigueur à l'époque sur l'expropriation pour cause d'utilité publique (décret du 26 mars - 6 avril 1852 et décret du 1<sup>er</sup> janvier 1859).



01- Plan du percement du boulevard du Prince Eugène (boulevard Voltaire) et de l'avenue des Amandiers (avenue de la République), 1858.

Anonyme, Plan des abords de la place du Château d'Eau, modifications proposées au tracé officiel pour l'ouverture des boulevards du Trône et des Amandiers, Paris, Impr. Vial, 54, rue Sainte-Anne, 1858, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 249 ou A.S.C.V.P.

Plan original publié dans l'ouvrage de DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Hausmann, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 82 (Service technique de la documentation foncière de la Ville de Paris (S.T.D.F.V.P)).

Cliché J.-C. Doerr.

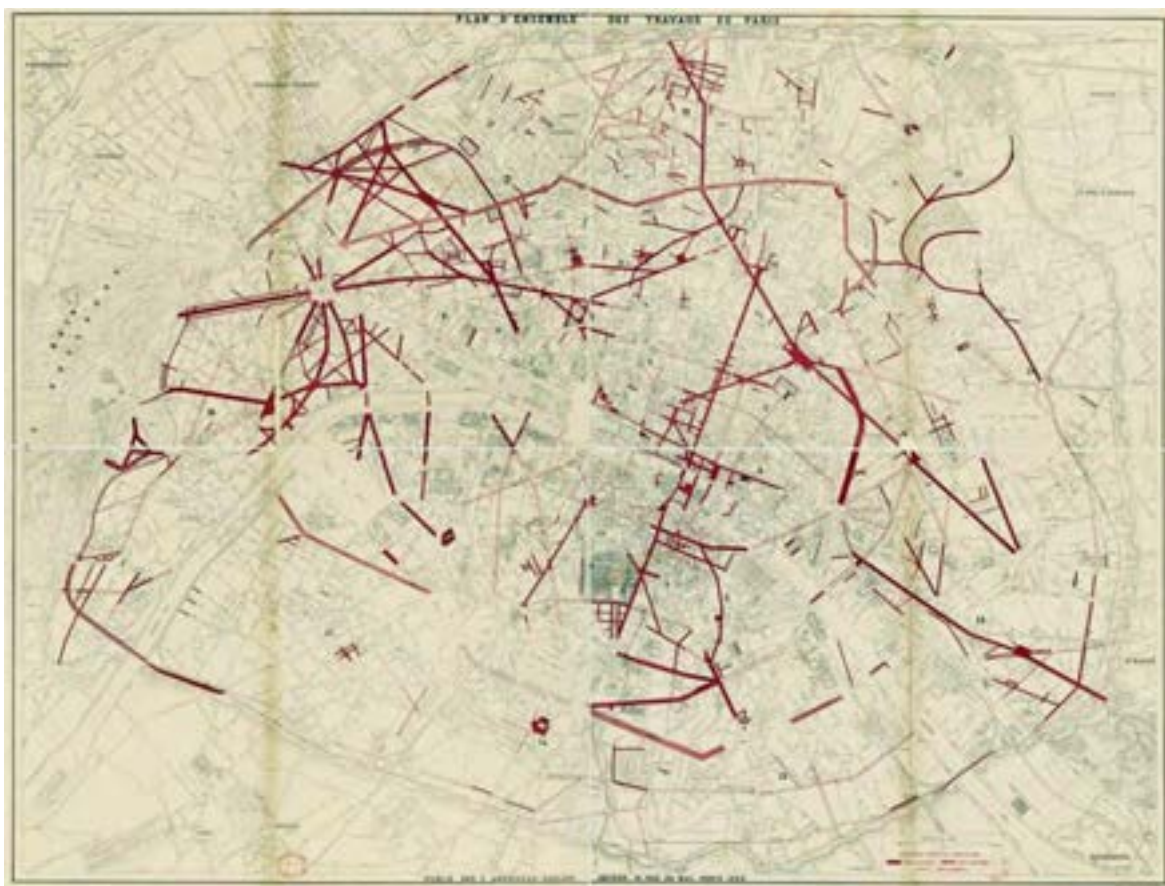


02- Percement du boulevard du Prince Eugène (boulevard Voltaire), vers 1860.

THORIGNY F., « Percement du nouveau boulevard du Prince Eugène et état actuel des démolitions du Cirque », Le Monde Illustré, 20 septembre 1862, p. 188, B.N.F. FT 4 QB 370 (161) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb415255371>).

Publié dans l'ouvrage de DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Hausmann, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 114.

Cliché B.N.F.



03- Plan d'ensemble des voies exécutées et projetées à Paris de 1851 à 1868.

ANDRIVEAU-GOUJON E., Plan d'ensemble des travaux de Paris indiquant les voies exécutées et projetées de 1851 à 1868, Paris, Éditeur E. Andriveau-Goujon, 1868, échelle 1/10000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeD 933 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40726974k>).  
Cliché B.N.F.

La réalisation du boulevard du Prince Eugène a été menée en trois campagnes : en 1858, un premier tronçon, traversant de nombreuses parcelles maraîchères, a été exproprié, entre la place du Trône et la future place du Prince Eugène (actuelle place Léon Blum) ; un deuxième tronçon a été ouvert en juillet 1860 entre cette dernière place et le quai Jemmapes ; un troisième tronçon, difficile et coûteux (décret du 28 mars 1862), a nécessité la destruction de nombreux théâtres et salles de spectacles entre le quai de Valmy et le boulevard du Temple, préfigurant l'aménagement de la future place du Château d'Eau (place de la République), réalisée de 1856 à 1865.

Voir l'ouvrage DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Hausmann, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 93.

« Le boulevard du Prince Eugène ne sera pas seulement une grande et magnifique artère destinée à faire le pendant du boulevard Mazas [...]. Des 48 quartiers, ceux du faubourg Saint-Antoine, de Popincourt, du Temple que traversera bientôt le boulevard du Prince Eugène sont évidemment les mieux disposés à prendre un essor rapide, en favorisant l'industrie du bâtiment qui s'intéressera sans doute aux constructions modestes sur un emplacement où les terrains sont encore à des prix raisonnables ».

La Gazette de France, 27 mars 1859, in RIDEAU Géraldine, « Une place, des percées », in MINNAERT Jean-Baptiste (dir.), Le faubourg Saint-Antoine, Architecture et métiers d'art, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1998, p. 147.

Georges-Eugène Haussmann, cette voie devait être un axe stratégique, un grand boulevard rectiligne dont l'alignement permettrait d'établir des pièces d'artillerie « à plein voyant »<sup>6</sup>.

b. Les solutions requises pour le tracé de ce boulevard : l'abaissement et la couverture du canal Saint-Martin

La réalisation de ce boulevard se heurtait à un obstacle important, le canal Saint-Martin. Cette tranchée séparait les quartiers populaires de Belleville, Ménilmontant, du Temple et du faubourg Saint-Antoine du reste de Paris, et offrait un obstacle défensif aux émeutiers.

Souhaitant améliorer la circulation entre la place du Château d'Eau et celle du Trône, qui était franchie par un pont souvent ouvert pour permettre la navigation, G.-E. Haussmann avait mis diverses solutions à l'étude. Mais aucune ne répondait à ce souci.

La première consistait en la construction d'un pont tournant moderne. Mais ce dernier ne résolvait pas le problème de circulation lors du passage des bateaux. Sa manœuvre aurait arrêté la circulation sur ce futur boulevard.

La deuxième solution consistait à déplacer les écluses 7 et 8 (situées au niveau de la place de la Bastille) vers l'amont, de façon à abaisser le plan d'eau au niveau du bief de l'Arsenal, et de remplacer les ponts tournants par des ponts fixes en pierre. Pour franchir le canal, un pont fixe très haut, aux rampes d'accès inconfortables, rendant la desserte de l'ensemble des quartiers difficile, était alors projeté. Mais ce pont ne pouvait seul en assurer le franchissement ; ce "dos d'âne" aurait bouché la perspective et serait devenu un obstacle. L'idée était alors très vite abandonnée<sup>7</sup>.

Il était inconcevable pour l'esthétique haussmannienne d'interrompre une artère aussi majestueuse par un pont fixe ou tournant.

« Ah ! C'est après bien des insomnies anxieuses que me vint à l'esprit ce remède héroïque de l'infirmité qui menaçait la grande artère de près d'une lieue de long sur un seul alignement déjà presque entièrement ouverte entre la place du Château d'Eau et celle du Trône ! »<sup>8</sup>.

Ainsi, le boulevard était presque terminé alors qu'aucune solution satisfaisante pour franchir la voie d'eau n'était encore trouvée.

Très vite, l'idée n'était pas de restructurer ce canal, mais de le couvrir<sup>9</sup>. Lorsque Napoléon III s'est rendu sur les lieux, il était enthousiasmé à l'idée de recouvrir le canal. Après qu'Eugène Belgrand avait reconnu

---

<sup>6</sup> HAUSSMANN Georges-Eugène, Mémoires, Paris, Seuil, 2000, (1890-1893), p. 626. Cette édition, reprenant la version intégrale des Mémoires du Baron Haussmann, a été établie par Françoise Choay.

<sup>7</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe (dir.), inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur des Travaux de Paris, Les travaux de Paris 1789-1889. Atlas dressé sous l'administration de M. E. Poubelle, préfet de la Seine, Paris, Impr. Nationale, 1889, pp. 239-240, B.N.F. « [...] Ce boulevard n'aurait pu franchir le canal qu'au moyen de rampes d'accès très élevées, qui auraient complètement détruit l'aspect monumental de cette voie splendide, laquelle à peu près de 3 km de longueur en ligne droite ».

<sup>8</sup> HAUSSMANN Georges-Eugène, Mémoires, op. cit., pp. 625-626.

<sup>9</sup> La plupart des écrits affirment que la percée du boulevard du Prince Eugène, qui a engendré la couverture du canal Saint-Martin avait pour but de maintenir l'ordre et de faciliter l'évolution des troupes. Mais Marc Gayda, dans son ouvrage, écrit que la première

cette solution praticable, G.-E. Haussmann relatait dans ses Mémoires : « J'ai rarement vu mon Auguste Souverain enthousiasmé. Cette fois, il le fut sans réserve, tant il attachait de prix, dans un intérêt d'ordre public, au travail par lequel je proposais de faire disparaître l'obstacle permanent dont le plan d'eau, trop élevé, du bief du canal, menaçait, soit, la circulation commode, soit, l'établissement, à plein voyant, d'un bout à l'autre, de la ligne magistrale d'où l'on pourrait, au besoin, prendre à revers tout le faubourg Saint-Antoine. Bien plus, le boulevard que je projetais au-dessus du canal couvert [...] devait substituer au moyen de défense que le canal offrait aux émeutiers, une nouvelle voie d'accès dans le centre habituel de leurs manifestations »<sup>10</sup>.

La mise en souterrain réglait le problème. Le croisement du boulevard Voltaire avec le futur boulevard Richard-Lenoir pouvait alors s'effectuer à niveau « par-dessus le canal, englouti dans le sol, au grand profit de la salubrité des quartiers voisins »<sup>11</sup>, et permettait aux troupes de poursuivre les ouvriers jusque dans leurs quartiers.

Le projet était ainsi « d'abaisser de plus de 6 mètres le plan d'eau primitif du bief compris entre l'écluse des Récollets, en amont, et les trois écluses qui se trouvaient accolées, en aval, à l'entrée du tunnel débouchant, par-dessous la place de la Bastille, dans le bassin de l'Arsenal, en reportant celles-ci contre celles-là ; puis de couvrir le bief abaissé »<sup>12</sup>. Les écluses 7 et 8 étaient déplacées au niveau de la rue de la Douane ; le bief ainsi abaissé était couvert d'une voûte continue entre la rue de la Tour (actuellement rue Rampon) et la place de la Bastille, sur laquelle était aménagé un nouveau boulevard<sup>13</sup> [04]. Avec l'abaissement du canal, une remise en état de viabilité des quais de Jemmapes et de Valmy était réalisée.

Cette couverture réussissait aussi à résoudre des problèmes de l'ordre de la circulation, mais aussi de l'ordre de la salubrité.

Bien que des ponts tournants permissent le franchissement de cette voie d'eau, la circulation entre le centre et l'Est de Paris était gênée. Ainsi, « ce canal présente des difficultés de passage d'un bord à l'autre pour les voitures et les piétons et d'autre part, la navigation facilitée par une pente de 25 mètres, de la Villette à la place de la Bastille, se trouve ensuite paralysée par 9 écluses et des ponts sur pivots établis pour les

---

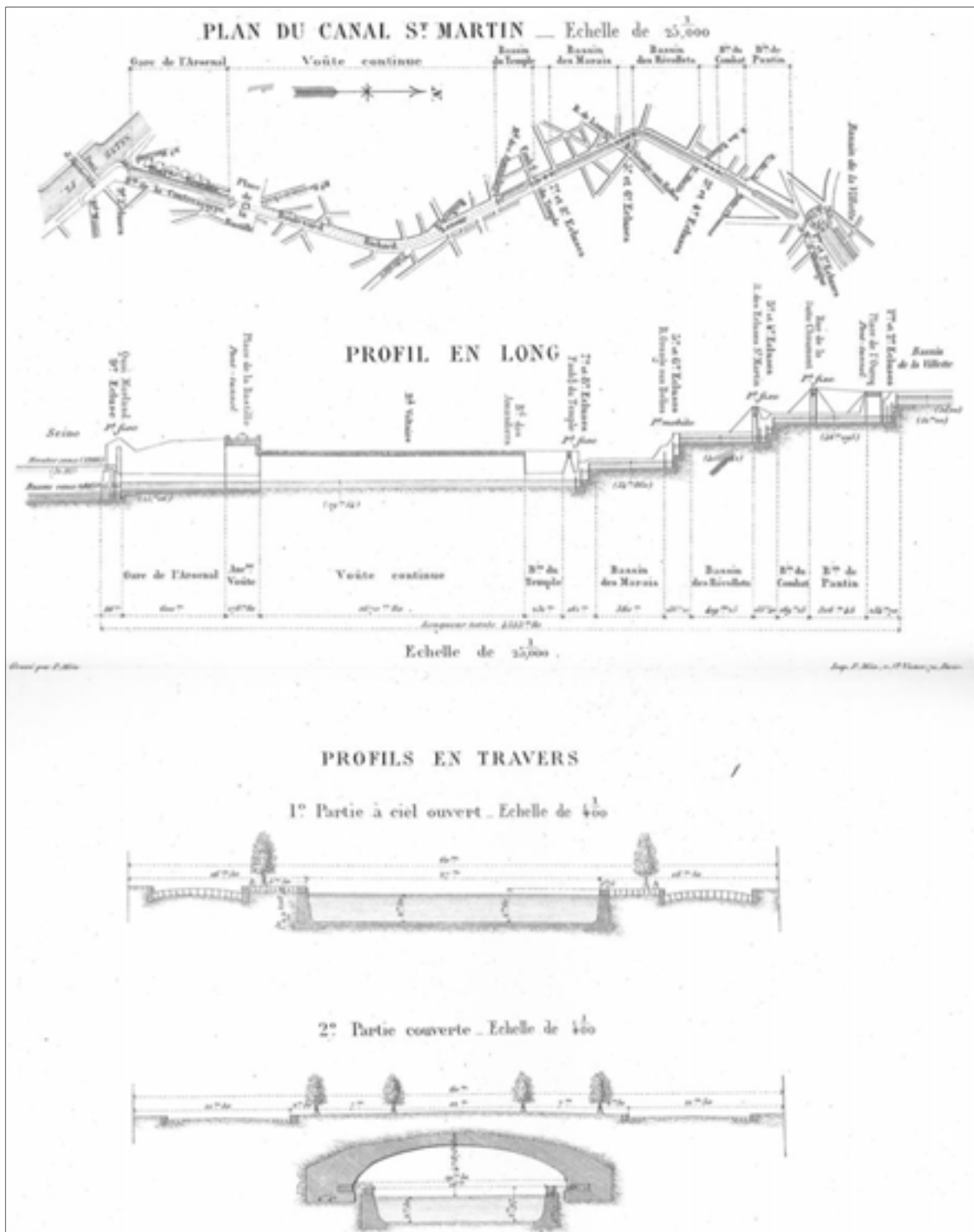
raison d'être de ce boulevard n'était point le souci sécuritaire, il était seulement un prétexte. Il rappelle ainsi la situation de l'époque et écrit : « Après avoir élaboré des systèmes de financement originaux pour l'époque, Haussmann avait pu disposer de fonds importants pour payer ces grands travaux, notamment en vendant auprès de promoteurs des terrains à bâtir libérés des constructions anciennes après expropriations. Cependant, vers 1859, les premières difficultés financières se font jour. Il convient d'obtenir des financements diversifiés, de faire appel aux impôts locaux et au vote des Assemblées municipales et départementales de Paris et de la Seine. Celles-ci, fortement indisposées à l'encontre d'Haussmann qui bouleverse un équilibre socio-professionnel établi, montrent de plus en plus clairement leur hostilité. Peu assuré d'obtenir les crédits nécessaires, Haussmann évoque alors le réflexe sécuritaire qui va lui donner, une fois encore, le vote favorable tant les élus craignent effectivement les mouvements des quartiers ouvriers ». Les propos de Marc Gayda ne sont pas référencés, mais on peut se poser la question de savoir comment a été financée la couverture puisqu'il n'y a pas eu d'expropriations de parcelles. Voir GAYDA Marc, *Les canaux parisiens*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1995, p. 44.

<sup>10</sup> HAUSSMANN Georges-Eugène, op. cit., p. 626.

<sup>11</sup> Ibidem, p. 625.

<sup>12</sup> Ibid. Voir aussi APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », Paris Projet, n° 17, Paris, APUR, 1977, p. 12.

<sup>13</sup> Rappelons que le canal passait déjà sous la place de la Bastille. En 1840, la voûte recevait la colonne de Juillet, édifée en souvenir des insurgés de 1830.



04- Plan et coupes de la couverture du canal Saint-Martin entre la place de la Bastille et la rue Rampon, 1859-1863.

Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Plan du canal Saint-Martin, profil en long et profils en travers (partie à ciel ouvert et partie couverte), Paris, Gauthier-Villars, Imprimeur-Libraire, 55, quai des Augustins, 1873, échelle 1/25000<sup>ème</sup> pour le plan et le profil en long, échelle 1/400<sup>ème</sup> pour les profils en travers, Annexe III, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

communications d'un quai à l'autre, passages souvent interrompus, ce qui cause une grande incommodité pour la circulation publique. Les péniches en grande partie s'arrêtent en cours de route pour déposer leurs chargements sur les quais, où des dépôts sont installés pour recevoir ce que ces bateaux apportent. Tous ces trafics sont cause d'embarras sur les quais. [...] Les habitants du XI<sup>ème</sup> arrondissement se plaignaient vivement du canal mettant obstacle à une circulation plus fréquente avec le quartier du Marais, le centre de Paris, et pétitionnèrent afin que de leur côté le canal soit couvert ; ils obtinrent satisfaction »<sup>14</sup>.

Les ouvriers qui logeaient dans ces quartiers, dont le travail dépendait pour une bonne part de l'existence des ports, réclamaient cette couverture. Ils subissaient les inconvénients de la voie d'eau, qui dégagait une odeur pestilentielle et les tas de charbon, de sable et de ciment, qui encombraient les quais, en dépit des règlements pourtant précis, produisaient une poussière abondante<sup>15</sup>.

G.-E. Haussmann écrivait dans ses Mémoires : « Détail curieux ! Lorsque mon projet fut mis à l'enquête, plus de 30 000 dépositions favorables provenaient surtout des classes ouvrières. Les 500 autres avaient été presque toutes faites par des négociants et industriels, qui profitaient du service à quai du canal, sans souci, pour la population, des miasmes délétères de ses eaux, renouvelées insuffisamment, comme des mérites divers de la promenade nouvelle, dont la promesse charmaient les petites gens »<sup>16</sup>.

De plus, dans son ouvrage *Les promenades de Paris*, J.-C.-A. Alphand insistait sur le problème de la salubrité : « [...] les deux voies qui longent ses rives, dans tout son parcours, étaient trop étroites pour suffire au mouvement occasionné par les besoins de la circulation des voitures et à celui de la navigation ; et, d'un autre côté, leur entretien était devenu difficile, tant au point de vue de la viabilité que sous le rapport de la salubrité »<sup>17</sup>.

Ainsi, le 30 avril 1859, par décret impérial, était déclarée d'utilité publique la réalisation du projet d'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin, entre les entrepôts du bassin des Marais et la place de la Bastille, et la construction d'une voûte continue de 19 mètres 50 d'ouverture, à partir de la rue du Tour (actuelle rue Rampon), dans le but de faciliter le raccordement du canal avec le boulevard du Prince Eugène. Ce projet était évalué à 5 420 000 francs<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> HARTMANN Georges, « Le boulevard Richard-Lenoir et le canal Saint-Martin », *La Cité*, Bulletin trimestriel de la Société Historique et Archéologique du IV<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Impr. Champion, n° 149, janvier 1939, p. 218, B.H.V.P. 704038. Voir RIDEAU Géraldine, « Une place, des percées », in MINNAERT Jean-Baptiste (dir.), *Le faubourg Saint-Antoine, Architecture et métiers d'art*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1998, p. 147. Le résultat d'une enquête publique du 16 janvier 1858 insistait sur le fait que la population des quartiers limitrophes demandait un recouvrement du canal : « Une des causes qui ont retardé le développement des quartiers du Temple et de Popincourt est sans contredit le canal qui les coupe parallèlement aux boulevards en formant un véritable barrage à la circulation ».

<sup>15</sup> BOUR Yves, *Un canal pour Paris : le canal Saint-Martin*, Mémoire de TPFE, sous la direction de DE TOURTIER Bertrand, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La-Villette, 1982, p. 143, A.N. EA06 11267. Une recherche plus approfondie devrait être menée pour retrouver des pétitions de riverains du canal Saint-Martin réclamant la couverture de l'infrastructure et notamment l'enquête publique du 16 janvier 1858. La série F1A 2000 des Archives Nationales n'a notamment pas été suffisamment exploitée.

<sup>16</sup> HAUSSMANN Georges-Eugène, op. cit., p. 626.

<sup>17</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, *Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum*, Paris, Éditeur J. Rothschild, 1867-1873, pp. 239-240, B.N.F. Gr FoL Z Le Senne 68 ou B.H.V.P. FM 1466.

<sup>18</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, *Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin*, Paris, Gauthier-Villars, 1873, pp. 28-29, A.S.C.V.P. Rachat de la concession du canal Saint-Martin / Décret impérial pour l'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin entre l'entrepôt des Marais et la place de la Bastille, 30 avril 1859. « [...] Vu la loi du 28 mai 1858, qui

Cette partie de Paris a été longtemps délaissée par le préfet ; peu de travaux avaient été entrepris pour améliorer ces quartiers. Ainsi, avec le rattachement des communes limitrophes, cette couverture permettait grâce à l'aménagement d'une promenade ombragée, la restructuration de l'Est parisien.

#### 1.1.1.2. La réalisation de la couverture

##### a. Le rachat par la Ville de Paris de la Compagnie du Canal Saint-Martin<sup>19</sup>

En 1861, « l'abaissement du canal Saint-Martin et sa couverture, qui étaient les conséquences obligées des grandes opérations de voirie, entraînaient, dans les conditions de navigation du canal, des perturbations trop grandes pour ne pas porter atteinte aux droits des concessionnaires »<sup>20</sup>. En effet, la Compagnie du Canal Saint-Martin tirait notamment des profits en louant les chutes d'eau aux entreprises bordant ses rives. Mais avec cette couverture, déclarée d'utilité publique, cette dernière ne pouvait plus percevoir de revenus.

Le 12 septembre 1859, la Compagnie<sup>21</sup>, après réclamations et protestations<sup>22</sup>, a proposé alors à la Ville de Paris un arrangement à l'amiable et a demandé une indemnité de 6 000 000 francs. Le 4 novembre 1859, alors que les travaux d'abaissement étaient commencés, une réunion a eu lieu pour la rétrocession du canal Saint-Martin. Par une délibération du 31 août 1860, le Conseil municipal a accepté les propositions d'arrangement de la Compagnie. À la suite d'un traité (signé le 9 juillet 1861)<sup>23</sup>, la Ville a dû alors payer à la Compagnie la somme de 1 338 800 francs d'indemnités en numéraire, représentant « la perte causée par l'arrêt de la navigation »<sup>24</sup>. Pour l'abandon de tous ses droits, la Ville a versé aussi 61 annuités de 180 000 francs chacune.

---

approuve les articles 4 et 8 de la convention passée le 3 du même mois entre l'État et la Ville de Paris pour l'ouverture ou l'achèvement de différentes voies de communication dans cette ville, et notamment du boulevard du Prince Eugène, du Château d'Eau à la barrière du Trône ; Vu le projet présenté pour l'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin, entre l'entrepôt des Marais et la place de la Bastille, dans le but de faciliter le raccordement du canal avec le boulevard du Prince Eugène ; Vu les pièces de l'enquête à laquelle ce projet a été soumis, notamment les dires et observations de la Compagnie du Canal Saint-Martin, en date du 3 février 1858, et le procès-verbal dressé par M. le Juge de Paix du VIII<sup>ème</sup> arrondissement, Commissaire à l'enquête, ledit procès-verbal clos le 6 février 1858 ; [...] Notre Conseil d'État entendu ; avons décrété et décrétons ce qui suit : Art. 1<sup>er</sup> Est déclarée d'utilité publique l'exécution du projet d'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin, entre l'entrepôt des Marais et la place de la Bastille, avec voûte continue de 19 m. 50 d'ouverture, à partir de la rue de la Tour [...] ».

<sup>19</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes HI 023-024 Compagnie du Canal Saint-Martin (A.P. 2931 W).

<sup>20</sup> HUMBLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. A. Chaix, 1885, p. 6, A.S.C.V.P.

<sup>21</sup> La Compagnie concessionnaire éprouvait des difficultés à remplir sa mission. Les installations du canal, ses écluses et ses équipements vieillissaient.

<sup>22</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., p. 30. Rachat de la concession du canal Saint-Martin par la Ville de Paris / Traité entre la Ville de Paris et la Compagnie du Canal Saint-Martin pour la reprise par la Ville de la concession du canal, 9 juillet 1861. La réalisation de la couverture avait pour conséquence d'interrompre complètement la navigation sur la partie du canal Saint-Martin, où allaient être effectués les travaux, mais réduisait aussi les produits de la navigation sur le reste de l'infrastructure. La Compagnie concessionnaire, après avoir demandé pour le dommage résultant du chômage et de la perte de revenus, « tant momentanée que durable », une indemnité de 3 millions de francs, avait fini par faire des offres de cessions totale de ses droits et d'abandon de jouissance pour tout le temps restant à courir depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1859 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1922.

<sup>23</sup> Ibidem, pp. 29-30. Rachat de la concession du canal Saint-Martin par la Ville de Paris / Traité entre la Ville de Paris et la Compagnie du Canal Saint-Martin pour la reprise par la Ville de la concession du canal, 9 juillet 1861. Le traité a été signé entre G.-E. Haussmann, sénateur de l'Empire, grand officier de l'Ordre impérial de la Légion d'honneur, préfet du département de la Seine et MM. Alexis Vavin, notaire, ancien député, Frédéric-Adolphe Marcuard, banquier et Antoine-Louis-Christophe-Raugrave Dupin, membre de l'Ordre impérial de la Légion d'honneur, alors président et membre du Conseil d'Administration de la Compagnie du Canal Saint-Martin. Voir aussi DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, « Les compagnies des canaux : chronologie », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 115.

<sup>24</sup> Ibid.



Cette situation a donc amené au rachat du canal Saint-Martin le 9 juillet 1861 par la Ville et au renvoi du concessionnaire M. Hainguerlot, Président de la Compagnie<sup>25</sup>. La Compagnie du Canal Saint-Martin abandonnait à la Ville tous les ouvrages, constructions et maisons éclusières, pontonnières ou autres dépendant de l'exploitation du canal, qu'ils se trouvent sur les rives du canal ou sur des terrains autres que ceux qui ont été fournis par la Ville de Paris. Elle renonçait à tous ses droits mobiliers et immobiliers<sup>26</sup>.

Désormais, le canal Saint-Martin était administré et exploité au nom et au compte de la Ville de Paris, sous la surveillance du Directeur du Service municipal des Travaux Publics de la Ville de Paris et sous l'autorité de E. Belgrand, ingénieur en chef des Eaux et Égouts de Paris<sup>27</sup>.

#### b. Le chantier

L'étude de la couverture a été confiée à E. Belgrand. Cette couverture était déclarée d'utilité publique par décret le 30 avril 1859.

Afin de réaliser cette couverture, il fallait tout d'abord abattre les arbres qui bordaient le canal Saint-Martin dans la partie où devaient s'exécuter les travaux d'abaissement. Ces derniers ont nécessité l'enlèvement, tant sur le quai de Jemmapes que sur le quai de Valmy, de 375 arbres : d'essence de peuplier (260), de tremble (66), de sycomore (14), d'acacias (22), de frêne (12) et d'orme (1). Les arbres étaient pour la plupart de mauvaise veine ; quelques-uns étaient parvenus à leur extrême croissance. Le Service des Plantations n'en a trouvé que treize à transplanter. Sur les 375 arbres, il fallait en débiter 120 pour trouver les bois nécessaires à la construction du batardeau. Une partie a été vendue et a fourni du bois propre à être employé en poteaux et madriers pour des hangars et abris provisoires pour le chantier, ou a été mis en réserve pour être utilisée suivant les circonstances. Le reste a servi de bois et fagots à brûler et a été remis au bureau de la bienfaisance du XI<sup>ème</sup> arrondissement de Paris<sup>28</sup>.

Les travaux du canal Saint-Martin étaient adjugés, le 18 juillet 1859, à Henri Bouluguet et Compagnie. Après quelques ouvrages préliminaires exécutés, cet entrepreneur devait commencer les travaux d'abaissement le 1<sup>er</sup> novembre 1859 (ou le 6 décembre 1859), jour à partir duquel courait le délai de quinze

---

<sup>25</sup> Parallèlement, l'Empereur ordonnait en 1863 des travaux ayant pour objectif de rendre navigable la Seine, revitalisant le port de Paris.

<sup>26</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., pp. 29-32. Rachat de la concession du canal Saint-Martin par la Ville de Paris / Traité entre la Ville de Paris et la Compagnie du Canal Saint-Martin pour la reprise par la Ville de la concession du canal, 9 juillet 1861. Article 1<sup>er</sup> : « La Compagnie concessionnaire [...] déclare renoncer, en faveur de la Ville de Paris, au bénéfice du traité du 12 novembre 1821, et, par suite, abandonner à la Ville, sans aucune exception ni réserve, tous les ouvrages, constructions et maisons éclusières, pontonnières ou autres dépendant de l'exploitation du canal Saint-Martin, soit que lesdits ouvrages se trouvent sur les rives du canal, soit qu'ils aient été établis sur des terrains autres que ceux qui ont été fournis par la Ville de Paris, et enfin, généralement, tous les droits mobiliers et immobiliers appartenant à la Compagnie du Canal Saint-Martin ».

<sup>27</sup> Ibidem, pp. 33-34. Administration et exploitation du canal Saint-Martin / Arrêté préfectoral réglant l'administration et l'exploitation du canal Saint-Martin au nom et au compte de la Ville de Paris, 27 juillet 1861.

<sup>28</sup> Rapport d'un ingénieur ordinaire du Service des Eaux et Égouts, concernant Les arbres à abattre le long du canal Saint-Martin, 24 décembre 1859, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

mois pour l'exécution intégrale du chantier. Mais, dès les premiers jours du mois de mars 1860, la société Bouluguet, qui s'était à peine mise à l'œuvre, ne pouvait plus continuer les travaux. Des difficultés avaient fait perdre, à cette entreprise, la bienveillance des ingénieurs et avaient rendu leurs rapports réciproques intenable. Un arrêté préfectoral du 21 mars 1860 déliait la société Bouluguet de son engagement. Antoine Alazard, entrepreneur, reprenait les travaux d'abaissement et de couverture du canal Saint-Martin.

L'œuvre était à peine commencée, et A. Alazard, avant de pouvoir faire avancer les travaux, devait organiser des préparatifs considérables. Il devait modifier en grande partie l'organisation adoptée par les premiers entrepreneurs et déclarée mauvaise par les ingénieurs : construire un matériel et se procurer un personnel important ; s'assurer des approvisionnements en matériaux de toute nature ; rassembler assez d'ouvriers pour réaliser les travaux d'une manière qui répondait aux exigences de la situation.

Les travaux ont commencé ensuite. L'entrepreneur a lutté contre les obstacles qui étaient suscités par les pluies continues de l'année 1860 et par l'insuffisance des épaissements, organisés soit trop tardivement, soit avec trop de parcimonie par l'Administration. Des arrêtés de mise en demeure lui ont alors été notifiés comme réponse aux réserves qu'il n'avait pu s'empêcher de faire sur la marche et les incidents des travaux<sup>29</sup>.

Dès ce moment, la bonne harmonie avait cessé entre les ingénieurs du canal et l'entrepreneur ; mais, A. Alazard n'a ralenti en aucune façon l'impulsion donnée à ses travaux. Il continuait seulement à protester et revendiquer ses droits pour les faire examiner plus tard par la justice, si l'Administration persistait à les méconnaître. Et comme, sur certains points, leur justification serait devenue impossible sans la constatation des faits qui lui étaient préjudiciables, il a pris la précaution de faire opérer cette constatation par des ingénieurs experts, jouissant notamment de la confiance des Tribunaux. Il a donc confié cette mission à trois ingénieurs experts après en avoir prévenu le préfet de la Seine et avoir obtenu le consentement de l'ingénieur Rozat de Mandres. Ces experts ont rédigé des procès-verbaux en date du 3 avril au 12 juin 1861<sup>30</sup>.

Les différents travaux étaient stipulés dans un cahier des charges, suivants des articles précis. Nous en citons quelques-uns pour exemple<sup>31</sup>.

L'article 19 indiquait l'ordre des travaux : « Le canal étant mis à sec, on démolira les écluses de la Bastille et les murs de la cuvette actuelle ; on fera le déblai jusqu'au niveau du couronnement des nouveaux chemins de halage ; puis on construira, au moyen de tranchées, d'étaisements et d'épaissements, les murs de la nouvelle cuvette ; puis les fondations des murs de soutènement et des culées de la voûte et le déblai de la cuvette ».

L'article 20 était relatif au dessèchement des déblais et des sables : « On pratiquera des rigoles ou tranchées plus profondes que le plan inférieur des déblais pour l'écoulement des eaux pluviales et

---

<sup>29</sup> Rapport du Conseil de préfecture de la Seine à Messieurs le Président et Membres composant le Conseil de Préfecture du département de la Seine, concernant La requête pour M. Antoine Alazard, entrepreneur de travaux publics, demeurant 41, rue des Carrières à Charenton, agissant dans la cause actuelle comme ayant exécuté l'entreprise des travaux d'abaissement et de couverture du canal Saint-Martin entre les Docks et la Bastille, avril 1864, p. 2, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>30</sup> Ibidem, p. 3.

<sup>31</sup> Ibid., p. 5.

souterraines, afin d'obtenir le dessèchement des sables. Si la nécessité en est reconnue, on fera en outre des épuisements : les frais de ces épuisements seront à la charge de l'Administration ».

Les articles suivants réglaient les modes d'exécution : l'article 21 était relatif aux déblais réservés et déblais en excès, le 22 aux mortiers, le 23 à la fourniture des moellons, de la pierre de taille et à la maçonnerie, le 24 aux pieux, moises et palplanches et à leur battage.

L'article 29 stipulait : « l'Entrepreneur sera tenu d'éclairer et de faire garder à ses frais ses ateliers, chantiers et dépôts de matériaux ».

Ainsi, les travaux consistaient à démolir les six ponts tournants, les écluses 7 et 8, et à reconstruire ces dernières 1700 mètres en amont. De plus, le pont du Temple et la passerelle de la Douane devaient être réalisés. La cuvette ainsi que les quais, sur une longueur d'environ 1500 mètres, devaient être abaissés de 5 mètres 50. « Il fallut d'abord élever un grand barrage en amont du pont qui reliait les deux parties du faubourg du Temple, afin d'arrêter les eaux pour vider le côté du canal à couvrir, le dessécher, le creuser et l'élargir et permettre aussi aux bateaux passants sous la voûte d'avoir une place suffisante afin de mettre la voûte au niveau des nouveaux quais et supprimer les écluses, le point culminant de la voûte devant être à l'alignement des chaussées devant remplacer les quais »<sup>32</sup>. Ainsi, un batardeau a été établi en amont de la rue de la Douane afin de vider le canal entre le bassin des Marais et la Bastille [05-(1-2)]. Une rigole longitudinale au grand évacuateur, le long du canal sur 3 à 4 mètres de largeur et 0,5 à 1 mètre de profondeur, a été creusée pour recevoir les mètres cube d'eau produit par les quarante pompes mises en jeu par l'Administration et pour rejeter cette eau dans les égouts de la Ville [06-07-08-09-10-11-12-13-14-15-16].

Des rails posés au fond de la cuvette ont facilité l'évacuation rapide des déblais dont certains matériaux ont été réutilisés pour les nouvelles écluses<sup>33</sup>. Le 25 septembre 1861, un rapport proposait de vendre aux enchères publiques les objets de rebuts provenant du canal<sup>34</sup>.

La cérémonie de la pose du premier claveau de la voûte a eu lieu le 20 septembre 1860<sup>35</sup>.

La voûte en pierre a été édifiée sur 94 cintres de bois posés et déposés dix fois « à l'aide d'appareils de cintrage, de dragues et de piocheuses mobiles »<sup>36</sup>.

Mais, de nombreuses difficultés sont survenues lors de la réalisation, comme en témoigne un rapport datant du 29 juillet 1861 rendant compte des ruptures du mur de soutènement du bassin à ciel ouvert<sup>37</sup>.

---

<sup>32</sup> HARTMANN Georges, « Le boulevard Richard-Lenoir et le canal Saint-Martin », *La Cité*, op. cit., p. 218.

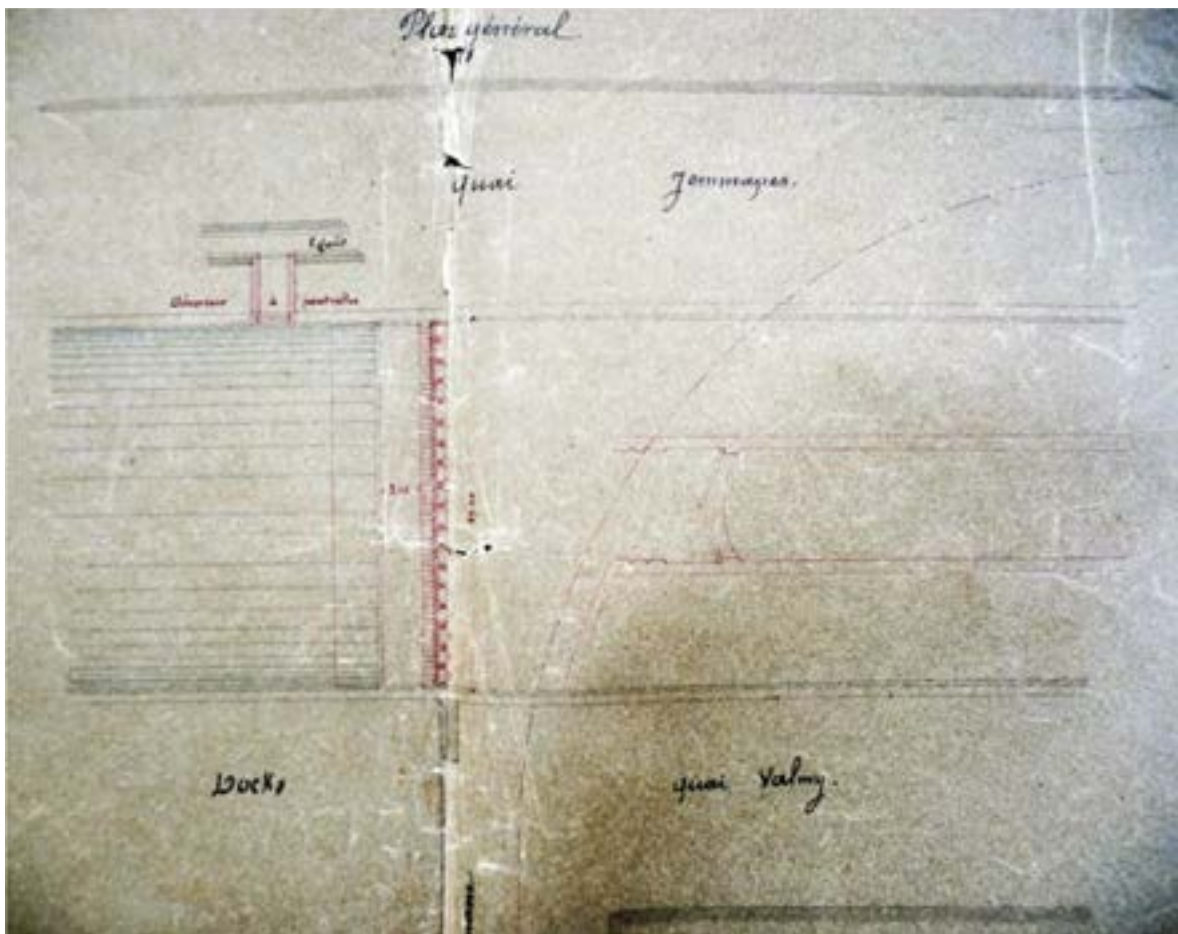
<sup>33</sup> BOUR Yves, *Un canal pour Paris : le canal Saint-Martin*, op. cit., p. 142.

<sup>34</sup> Rapport du Service municipal des Travaux Publics concernant Les affaires diverses des travaux du canal Saint-Martin (1859-1860-1861-1862), A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> HARTMANN Georges, « Le boulevard Richard-Lenoir et le canal Saint-Martin », op. cit., p. 225.

<sup>37</sup> Rapport du Service municipal des Travaux Publics concernant Les affaires diverses des travaux du canal Saint-Martin (1859-1860-1861-1862), op. cit.

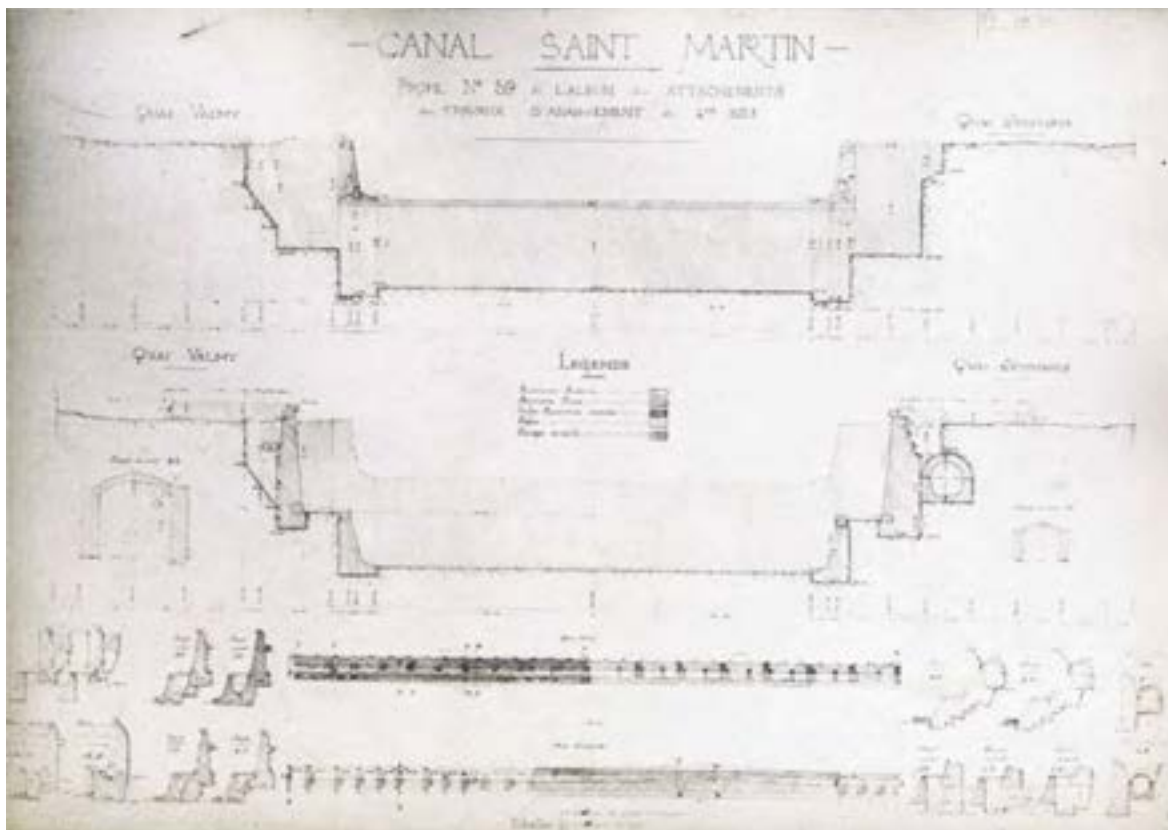


05-1- Plan du batardeau, 1859.

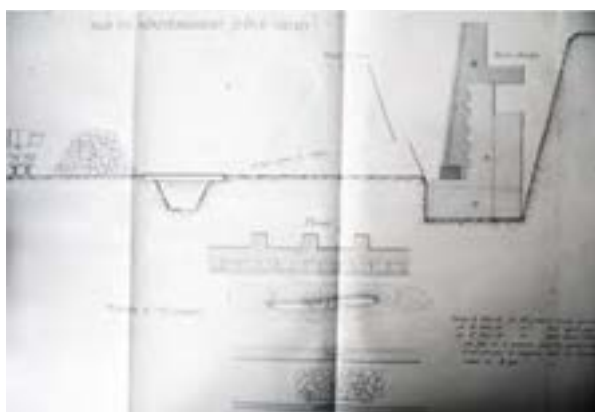


05-2- Coupe du batardeau, 1859.

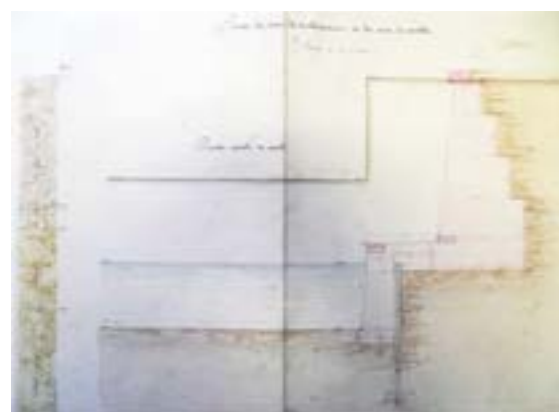
05- Batardeau établi sur le canal Saint-Martin au niveau de la rue de la Douane, 1859.  
Service des Eaux, Projet d'abaissement du canal Saint-Martin entre les docks et la Bastille, Dessin du batardeau à établir au droit de la rue de la Douane, Plan et coupe, 7 octobre 1859, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



06- Profil n° 59 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, 1860. BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Profil n° 59 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, Profils en travers - Coupes ponctuelles - Plans, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les profils en travers, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les coupes ponctuelles, échelle 0,001 pour 1 mètre pour les plans, Planche 15 ter, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.



07-

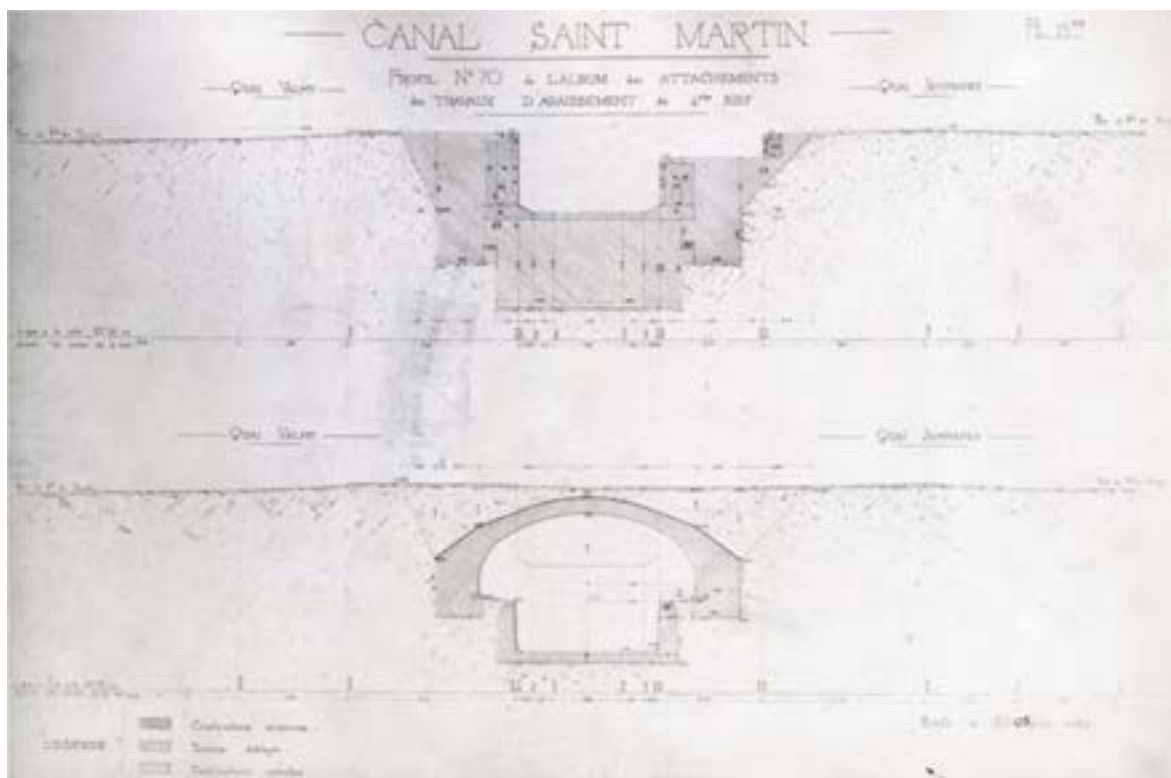


08-

07- Plan et coupe transversale sur le mur de soutènement côté quai de Valmy du canal Saint-Martin, 1860. Anonyme, Abaissement du canal Saint-Martin, Mur de soutènement côté quai de Valmy, 1860, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W). Cliché S. Guével.

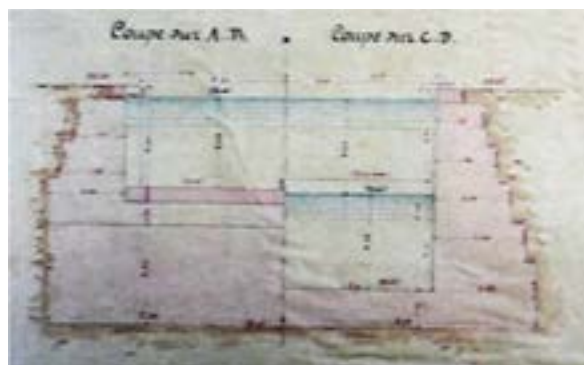
Le plan et la coupe décrivent le déroulement du chantier, soit les dépôts de terre, les rails et la rigole pour l'écoulement des eaux pluviales.

08- Coupe sur le mur de soutènement et le mur de cuvette du canal Saint-Martin, 1860. Anonyme, Abaissement du canal Saint-Martin, Mur de soutènement et mur de cuvette, 1860, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W). Cliché S. Guével.



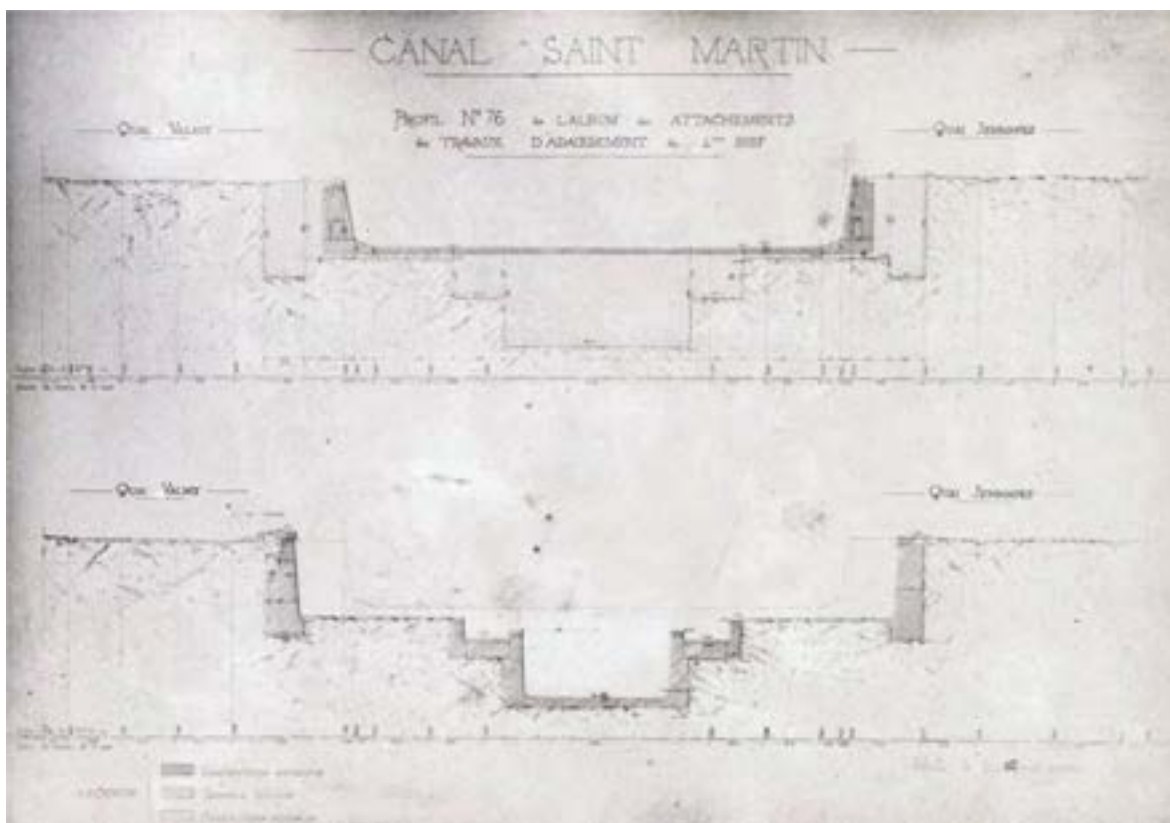
09- Profil n° 70 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, au niveau de la rue du Faubourg du Temple, 1860.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Profil n° 70 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, Profils en travers, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les profils en travers, Planche 15 bis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

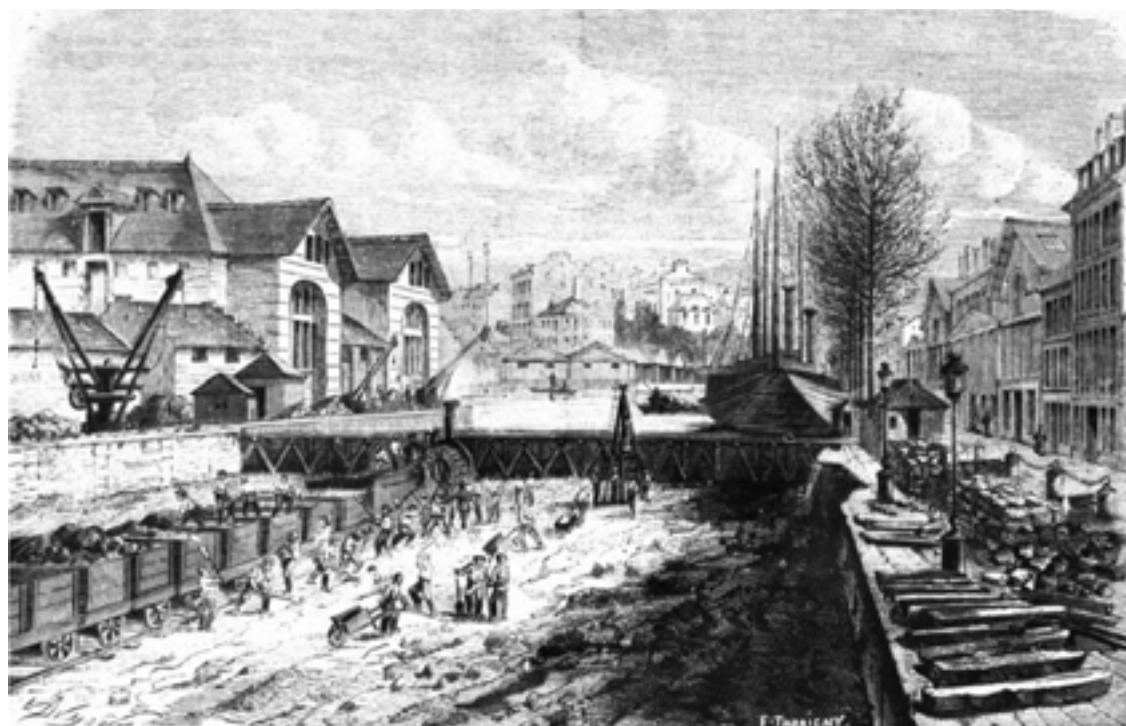


10- Coupes en travers au niveau des écluses n° 7 et n° 8 du canal Saint-Martin, 1859.

ROZAT DE MANDRES, Projet d'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin entre le bassin des Marais et la place de la Bastille (entre les rues de la Douane et du Faubourg du Temple), Coupes en travers au niveau des écluses n° 7 et n° 8, 18 juillet 1859, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



11- Profil n° 76 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, 1860. BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Profil n° 76 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, Profils en travers, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Planche 12 bis, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.



12- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin en amont de la rue du Faubourg du Temple, vers 1860. THORIGNY F., Travaux exécutés pour l'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin, 1860, M.C. ou A.S.C.V.P. Cliché Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (D.A.U.). Le batardeau a été établi en amont de la rue de la Douane, au niveau des entrepôts de la place des Marais.



13- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin en amont de la place de la Bastille, 1860.  
Anonyme, « Chantier d'abaissement de la cuvette du canal Saint-Martin », L'illustration, 18 février 1860, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



14- Chantier de déblai de la cuvette du bassin du Temple pour l'établissement de la couverture du canal Saint-Martin, vers 1860.  
FRANCK, Canal Saint-Martin, Chantier de déblai de la cuvette du bassin du Faubourg du Temple, vers 1860, B.H.V.P. G.P. XLIII 14.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 151.  
Cliché J.-C. Doerr.





15- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin, vers 1860.

Anonyme, vers 1860 (?), A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

N'étant pas légendées, il est supposé que ces deux photographies ont été prises lors des travaux d'abaissement de la cuvette du canal Saint-Martin. Mais il peut aussi s'agir de travaux de réfection de murs de quais. En effet, un batardeau avait été construit au droit de la rue de la Douane et sur la photographie du haut, on distingue l'église Saint-Joseph Artisan, construite après 1860, en amont des entrepôts du bassin des Marais.



16- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin, vers 1860.

Anonyme, vers 1860, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

De plus, A. Alazard entrepreneur des travaux d'abaissement et de couverture, a fait une requête pour obtenir l'aplanissement de difficultés qui se sont élevées entre les ingénieurs de la Ville de Paris et lui-même concernant l'exécution et le règlement des travaux de son entreprise. Dans un rapport il exposait les faits<sup>38</sup>.

L'entreprise terminée, un procès-verbal de réception définitive a été délivré à A. Alazard, et le décompte de ses travaux lui a été notifié le 4 décembre 1861. Mais ce décompte était loin de lui donner les satisfactions auxquelles il prétendait. Dans le délai réglementaire, le 12 décembre 1861, l'exposant avait fait remettre à l'ingénieur Rozat de Mandres une réclamation contre sa liquidation. Il espérait obtenir à l'amiable la reconnaissance des erreurs. Mais cet espoir a été déçu, et le décompte a été maintenu tel quel, ainsi qu'il résultait d'un rapport de Rozat de Mandres, en date du 18 avril 1862.

A. Alazard a demandé alors au Conseil de Préfecture<sup>39</sup> la justice qu'il croyait lui être dû. Cette réclamation, repoussée par les ingénieurs, a été cependant acceptée. Etant démontré dans ce rapport que les ingénieurs étaient en faute, le Conseil a rendu justice à l'entrepreneur et a versé les sommes dues<sup>40</sup>. En effet, en raison de l'empressement avec lequel devait se réaliser le boulevard Voltaire et l'abaissement du canal, qui en résultait, les ingénieurs avaient négligé les droits et les intérêts de cet entrepreneur.

Les travaux de la voûte et ceux du creusement du lit ont duré finalement 21 mois et se sont achevés en 1862<sup>41</sup> [17-18-19-20].

#### c. Les demandes d'indemnités des riverains et les accidents sur le chantier

Parallèlement, de nombreux documents évoquent des rapports concernant les indemnités et les réclamations de diverses personnes, causés par les travaux d'abaissement et de couverture du canal Saint-Martin. Par exemple, un rapport daté du 26 décembre 1859 proposait d'accorder une indemnité à MM. Chavancé, Pécune et Lacarrière, propriétaires de parcelles le long du canal pour dommages causés par la chute des arbres sur leurs propriétés<sup>42</sup>.

Les usines, utilisant la force hydraulique du canal, en amont des travaux de couverture, ont demandé aussi des indemnités. Avec l'abaissement, les chutes d'eau étaient supprimées et entraînaient le chômage forcé dans certaines entreprises.

Nous relatons ici deux exemples parmi beaucoup d'autres.

M. Bertot, locataire de la chute d'eau des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin (au niveau de l'actuelle place de Stalingrad), domicilié 295, quai de Valmy, exposait que, du 8 novembre au 2 décembre 1859, la

---

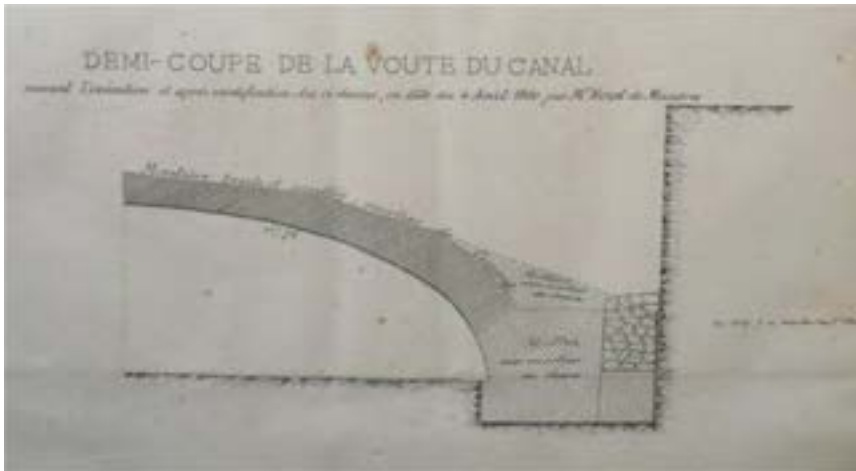
<sup>38</sup> Rapport du Conseil de préfecture de la Seine à Messieurs le Président et Membres composant le Conseil de Préfecture du département de la Seine, concernant La requête pour M. Antoine Alazard [...] agissant dans la cause actuelle comme ayant exécuté l'entreprise des travaux d'abaissement et de couverture du canal Saint-Martin entre les Docks et la Bastille, op. cit., p. 5.

<sup>39</sup> Ancêtre de notre actuel tribunal administratif.

<sup>40</sup> Voir l'annexe 4 concernant La couverture du canal Saint-Martin : Les problèmes de chantier.

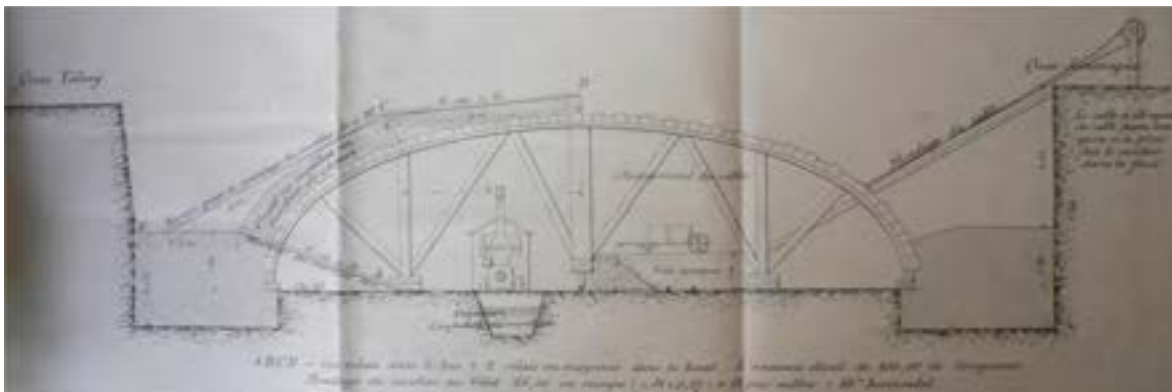
<sup>41</sup> Avec l'abaissement du plan d'eau, l'égout quai de Jemmapes a été reconstruit.

<sup>42</sup> Rapport du Service municipal des Travaux Publics concernant Les affaires diverses des travaux du canal Saint-Martin (1859-1860-1861-1862), op. cit.



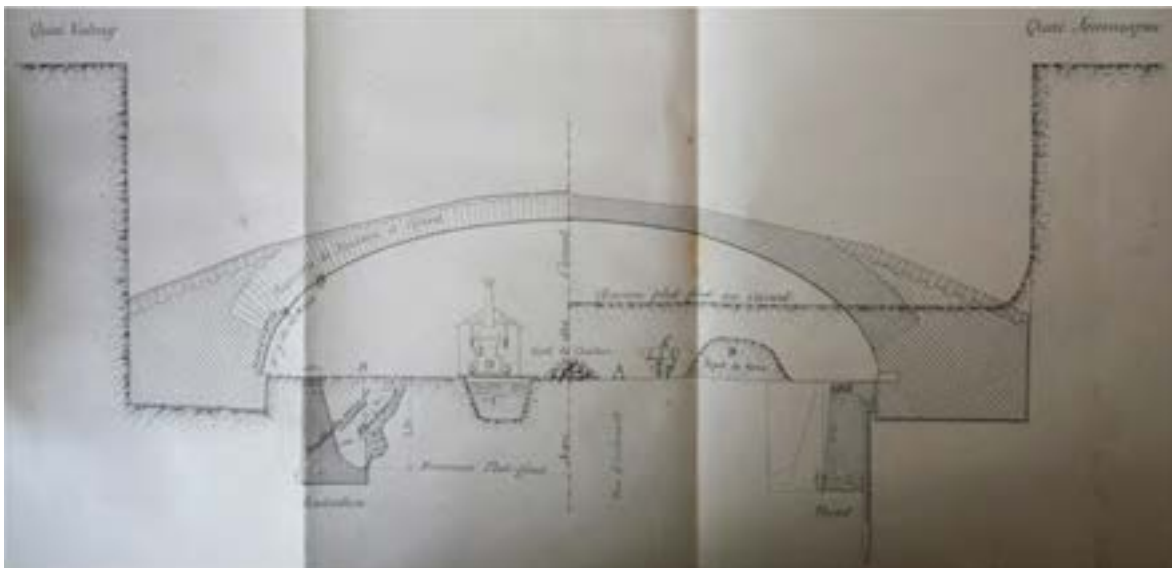
17- Demi-coupe de la voûte du canal Saint-Martin, août 1860.

ROZAT DE MANDRES, Demi-coupe de la voûte du canal Saint-Martin suivant l'exécution et après modifications du 30 janvier et 20 avril 1860, 4 août 1860, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



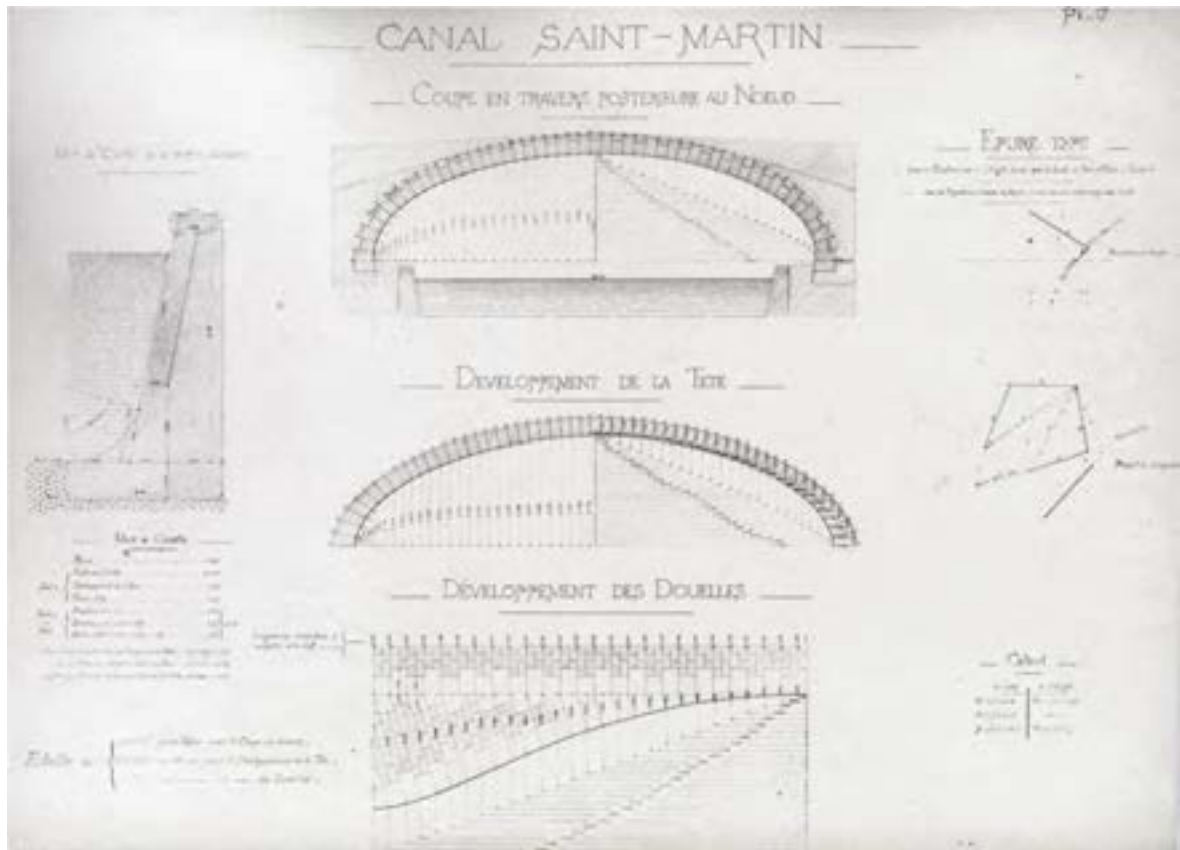
18- Coupe transversale sur la mise en œuvre de la voûte du canal Saint-Martin, vers 1860-1861.

Anonyme, Mise en œuvre de la voûte du canal Saint-Martin, vers 1860-1861, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



19- Coupe transversale sur la mise en œuvre de la voûte du canal Saint-Martin pendant l'exécution des terrassements, vers 1860-1861.

Anonyme, Coupe transversale du canal Saint-Martin pendant l'exécution des terrassements, vers 1860-1861, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



20- Détails des appareils de pierres de la voûte du canal Saint-Martin, 1860.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Détails des appareils de pierres, Coupe en travers postérieure au nœud - Développement de la tête - Développement des douelles - Épure type - Coupe transversale sur le mur de la cuvette de la partie abaissée, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,00625 pour 1 mètre pour la coupe en travers postérieure au nœud, échelle 0,010 pour 1 mètre pour le développement de la tête, échelle 0,010 pour 1 mètre pour le développement des douelles, Planche 17, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

construction du batardeau dans le bassin des Marais et des égouts du quai de Jemmapes, pour les travaux d'abaissement du canal, avait paralysé l'usage de sa chute d'eau. « Que ce chômage n'étant pas le fait de la Compagnie, ni du manque d'eau, mais provenant des travaux étrangers à la condition ordinaire du canal, et exécutés par la Ville de Paris »<sup>43</sup>, devait donner lieu à une indemnité en sa faveur, et que cette indemnité devait être basée sur la substitution pendant 25 jours d'une machine à vapeur de 30 chevaux à la force hydraulique dont il ne pouvait pas faire usage.

La demande requise de M. Bertot a été acceptée et il lui a été proposé une indemnité de 954 francs payée par l'imputation sur les fonds de la Caisse des Grands Travaux, exercice 1860<sup>44</sup>.

M. Guillemet possédait une usine au niveau de la rue des Récollets. Il avait été privé, pendant les travaux de couverture, soit du 7 novembre 1859 au 5 août 1861, de la force motrice des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses, dont il était locataire. Le Conseil de Préfecture de la Seine avait alors fixé une indemnité, le 14 août 1867, à 15 736 francs environ<sup>45</sup>. Mais Guillemet demandait une autre indemnisation, affirmant que la rétrocession du canal Saint-Martin à la Ville, par la Compagnie concessionnaire, lui était préjudiciable. Se posait alors la question de savoir par quelle juridiction le montant de ce préjudice devait être apprécié ; était-ce par le jury d'expropriation, aux termes de la loi du 3 mai 1841, ou était-ce par la juridiction administrative, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800)<sup>46</sup> ? Le 14 août 1867, le Conseil de Préfecture évaluait l'indemnité due à Guillemet à 15 736 francs, avec les intérêts<sup>47</sup>.

Un document et de nombreux rapports<sup>48</sup> relatent des accidents survenus lors des travaux d'abaissement et de couverture du canal Saint-Martin entre 1860 et 1861, soit une trentaine. Ces derniers sont intéressants car ils permettent de constater que les ouvriers, travaillant sur ce chantier, habitaient les quartiers avoisinant la voie d'eau et qu'ils étaient de conditions très modestes.

Nous relatons ici deux exemples parmi beaucoup d'autres :

François Esqui, âgé de 26 ans, terrassier, demeurant 16, rue Popincourt, était domicilié à Vernetchabre en Haute Loire. Il était célibataire, soutien de famille comme fils aîné de veuve, ayant un frère sous les drapeaux, une sœur mineure et un jeune frère atteint de cécité. Le 19 mars 1860, il a eu la jambe gauche cassée par la chute d'un bloc de béton dans la fouille. L'accident a eu lieu dans le bassin du Temple en face

---

<sup>43</sup> Rapport de Rozat de Mandres, ingénieur du Service des Eaux, à M. Bertot, 20 janvier 1860, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W). Rapport d'indemnités de G.-E. Hausmann, préfet du département de la Seine, à M. Bertot, 10 février 1860, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> Anonyme, Mémoire pour M. le Sénateur, préfet de la Seine, au nom et comme représentant de la Ville de Paris, Intimé, contre M. Guillemet, Appelant, Paris, Impr. Charles de Mourgues Frères, 1867, 72 p., A.S.C.V.P. Voir pp. 13-14.

<sup>46</sup> Cette loi concernait la division du territoire de la République et de l'administration. Voir Bulletin des lois de la République française, Paris, Imprimerie Nationale, 1800, B.N.F.

<sup>47</sup> Anonyme, Mémoire pour M. le Sénateur, préfet de la Seine, au nom et comme représentant de la Ville de Paris, Intimé, contre M. Guillemet, Appelant, op. cit., p. 72. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 031 Tolérances (A.P. 2931 W).

<sup>48</sup> Rapport concernant Les ouvriers blessés lors des travaux d'abaissement du canal Saint-Martin entre 1860 et 1861, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W). Ce rapport est intéressant car il permet de faire une histoire sociale des ouvriers travaillant sur les travaux d'abaissement et de couverture du canal Saint-Martin. Il indique, pour chaque personne blessée, son lieu de naissance, son âge, son métier, son adresse et sa situation familiale. Ce document permet aussi de reconstituer l'histoire du chantier.

du n° 162 du quai de Jemmapes. Il a été immédiatement transporté à l'hôpital Saint-Louis. L'indemnité payée par l'entrepreneur s'est élevée à 300 francs<sup>49</sup>.

François Renouard, âgé de 32 ans, célibataire, ouvrier charpentier, demeurant 85, rue des Marais Saint-Martin, était né à Loudun dans la Vienne. Le 13 juin 1860, dans la nuit, il est tombé du haut du pont de la rue du Faubourg du Temple. Dans la fouille, il a pu se relever malgré sa chute ; le médecin avait déclaré qu'il n'avait rien de fracturé. Cependant, il était entré de force à l'hôpital Saint-Louis, où il était resté quelques jours. L'entrepreneur, pour lequel il travaillait depuis deux jours, lui a remis un acompte de 5 ou 8 francs par 20 heures de travail qu'il avait faites. François Renouard déclarait n'avoir aucun moyen de subsistance et être incapable de reprendre un travail<sup>50</sup>.

#### d. L'inauguration

Un article du Journal la Patrie, daté du 6 août 1861, a annoncé que l'inauguration de la navigation sous la nouvelle voûte du canal Saint-Martin avait eu lieu la veille, en grande cérémonie, en présence d'une foule nombreuse, et de plusieurs employés supérieurs des Ponts et Chaussées et de l'Administration du canal. Quatre jours plus tard, G.-E. Haussmann écrivait :

« Le rapport que vous me présentez à la date de ce jour, sur ce fait irrégulier, expose que la manifestation dont il s'agit est l'acte complètement isolé et particulier de maîtres marinières qui ont fêté à leur manière et à leurs dépens, le fait d'être passés les premiers sous la voûte du canal Saint-Martin. Une telle justification est insuffisante. Je n'admets pas que le fait signalé ait pu avoir lieu sans la participation des agents de mon Administration chargés de l'exploitation et des travaux du canal. La publicité de cette manifestation lui donne, sans mon assentiment une apparence officielle qui ne permet pas de taxer d'inexactitude les assertions erronées du Journal la Patrie. Vous voudrez bien donner aux ingénieurs de tous grades sous vos ordres, des instructions sévères pour qu'un fait semblable ne puisse se renouveler et pour que l'inauguration d'aucun monument et d'aucun établissement municipal n'ait lieu sans mon ordre formel »<sup>51</sup>.

La navigation a été ré-ouverte le 8 août 1861. Les premières péniches, tirées par de petits toueurs à vapeur sont passées sous la voûte en 1862 (les essais de touage avaient été réalisés sous la direction de Arnoux, ingénieur de la première ligne de chemin de fer de Paris à Sceaux)<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> Ibidem. Bulletin de communication de pièces ou demande de renseignements à E. Duval, 19 mars 1860, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>50</sup> Ibid. Bulletin de communication de pièces ou demande de renseignements à E. Duval, 27 juin 1860, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>51</sup> Lettre de G.-E. Haussmann, préfet du département de la Seine, à E. Belgrand, inspecteur général directeur des Ponts et Chaussées, 10 août 1861, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>52</sup> GAYDA Marc, Les canaux parisiens, op. cit., p. 48.

e. Les caractéristiques de la voûte<sup>53</sup>

La couverture se caractérisait par une voûte de forme elliptique en meulière. Sa longueur était de 1670 mètres 80, sa largeur aux naissances était de 19 mètres 50. Elle culminait à 4 mètres 875 au-dessus du plan d'eau. Pour l'époque, cette voûte représentait un exploit technique tant par sa largeur que par sa faible épaisseur, 4 mètres 40 au niveau des piédroits et 0 mètre 80 d'épaisseur pour la clef de voûte<sup>54</sup>.

Dans le tunnel, le canal se trouvait réduit à 16 mètres de large et la largeur des banquettes de halage des bateaux était de 1 mètre 75. Le tirant d'air était de 5 mètres 13 (petit axe : 9 mètres 75).

Pour assurer un éclairage naturel et permettre l'activité des haleurs, pour ventiler l'ouvrage en raison du développement des péniches à vapeur, la couverture a été percée d'oculi [21-22-23-24].

f. Le touage<sup>55</sup>

Le 26 mai 1862, par arrêté préfectoral, était approuvé le projet d'établissement d'un touage à vapeur, le « Richard-Lenoir », pour le remorquage des bateaux et trains, sous la partie voûtée du canal Saint-Martin, entre la gare de l'Arsenal, près de l'écluse en Seine, et le pont du Temple<sup>56</sup>. La mise en place de ce système de traction, facultatif, a été réalisée pour éviter les accidents qui pourraient survenir aux haleurs et aux bateaux, mais aussi pour augmenter le trafic. La banquette rive gauche était réservée au halage montant et avalant et ne mesurait que 1 mètre 75 de largeur, laissant peu de place au halage à col d'homme. La banquette rive droite était réservée au toueur et le milieu de la voie navigable aux bateaux à vapeur. Ainsi, le remorquage par le toueur municipal et le halage à col d'homme pouvaient avoir lieu concurremment<sup>57</sup>.

Le toueur pouvait remorquer au plus un convoi de six bateaux, trains ou radeaux<sup>58</sup>. Les bateaux remorqués devaient avoir au moins un homme à bord pour les péniches, toues et flûtes et deux hommes à bord pour les bateaux chargés de plus de 300 tonnes, soit les chalands, les besognes, les marnois<sup>59</sup> [25-26].

La traversée de la partie souterraine prenait environ une heure, sans compter les temps d'amarrage. Un sifflet annonçait l'entrée du « Richard-Lenoir » sous la voûte. Les éclusiers interdisaient alors l'entrée aux bateaux halés par les hommes ; les autres devaient stationner et laisser le passage libre<sup>60</sup>.

En 1877, compte tenu de la mise en service du toueur municipal, on s'interrogeait sur l'opportunité de

---

<sup>53</sup> Voir aux Archives Nationales les cotes : F/14/10125 III-4 : Partie voûtée du canal Saint-Martin, élévation de gare et du profil de la grande route dans l'axe d'un regard et plan d'un couple de regards ; III-14 : Profils en travers du canal Saint-Martin, 1<sup>ère</sup> partie à ciel ouvert - 2<sup>ème</sup> partie couverte.

<sup>54</sup> HUMBLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, op. cit., p. 57.

<sup>55</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes HI 001-002-003-004- 006 Le halage et le touage sur le canal Saint-Martin (A.P. 2931 W).

<sup>56</sup> Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, op. cit., pp. 38-39. Administration et exploitation du canal Saint-Martin / Tarifs / Règlements, modifications et réductions / Établissement d'un touage à vapeur entre l'écluse en Seine et le pont du Temple / Tarif du touage, 26 mai 1862.

<sup>57</sup> Ibidem, pp. 51-52. Ordonnance concernant la navigation et la police du canal Saint-Martin / Passage des souterrains Richard-Lenoir et de la Bastille, 10 mai 1865.

<sup>58</sup> Ibid.

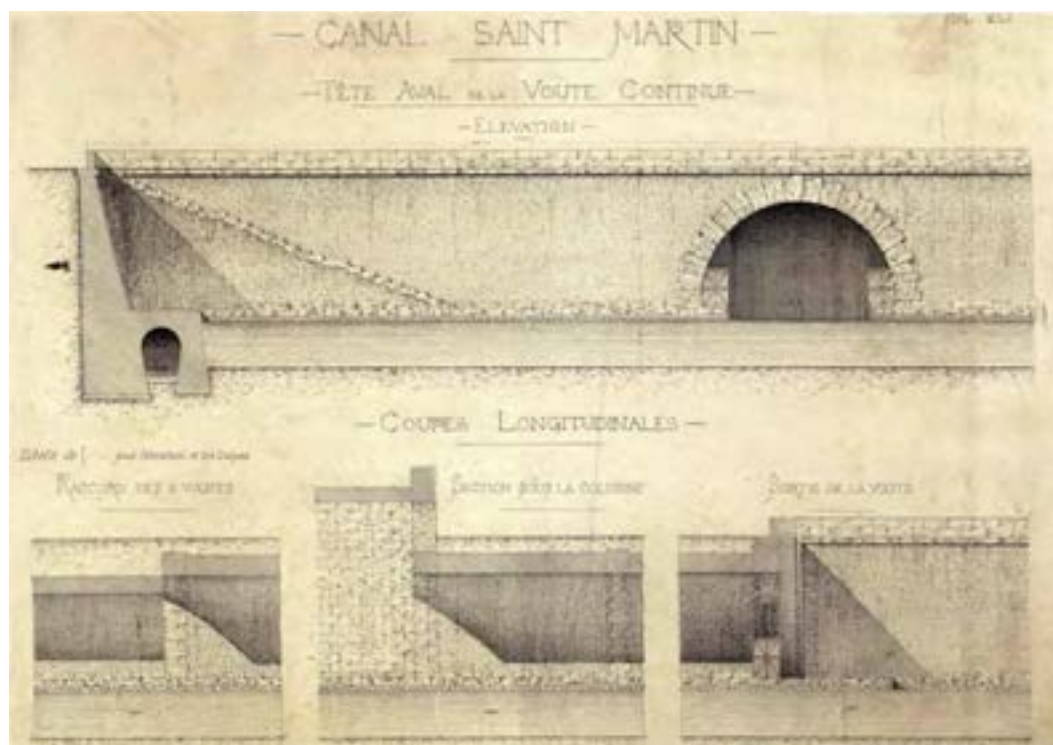
<sup>59</sup> Voir PAPOUL Jean, Le halage et le touage sur les canaux de la Ville de Paris, Paris, Service des canaux de la Ville de Paris, 2009, 40 p., A.S.C.V.P.

<sup>60</sup> Ibidem, pp. 6-21. En 1862 a été établie, par la Société Robert Houdin fils, une signalisation sonore permettant de mettre en communication les deux extrémités de la voûte. En 1876, 6 800 bateaux avaient franchi la voûte continue, dont 4 000 avec le toueur.



21- Élévation de la tête amont de la voûte continue du canal Saint-Martin et coupe transversale sur l'axe d'un regard, 1863.

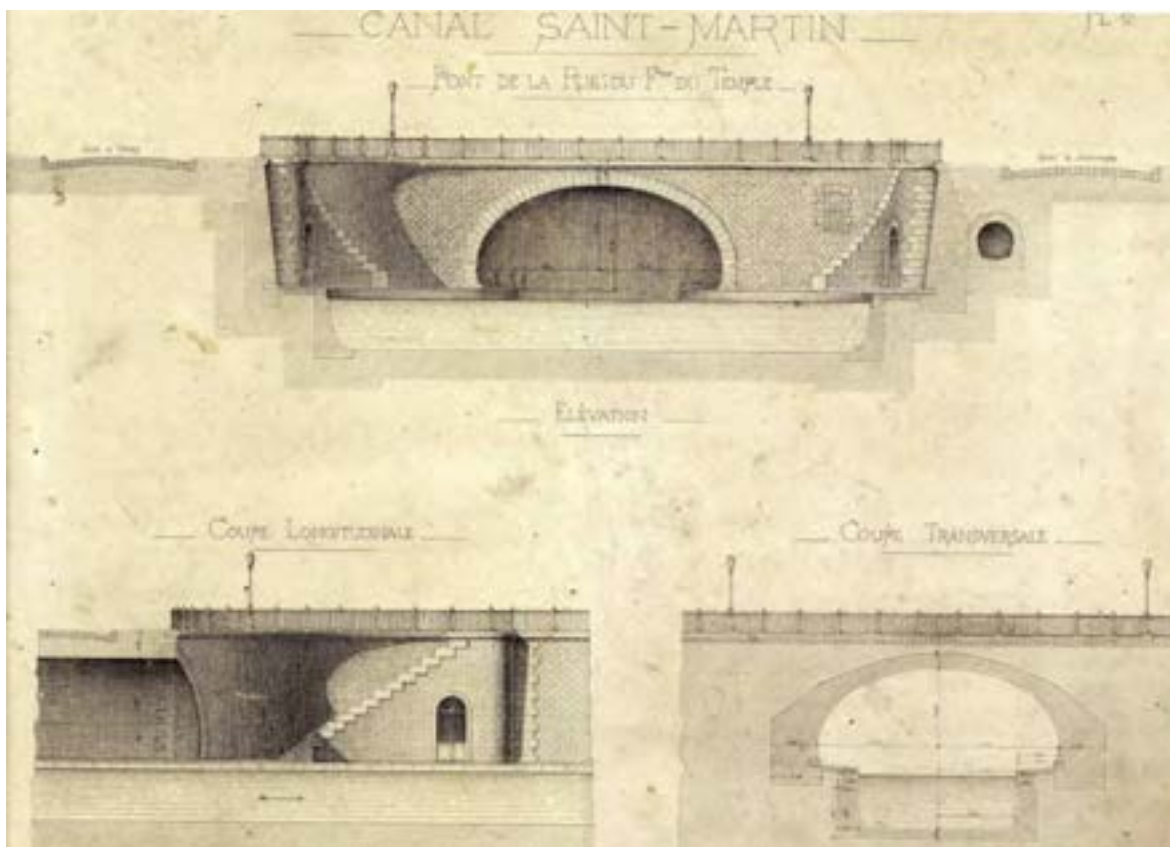
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Voûte continue, Élévation de la tête amont et coupe transversale sur l'axe d'un regard, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 16, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.



22- Élévation de la tête aval de la voûte continue du canal Saint-Martin et coupes longitudinales sur le raccord avec la voûte de la place de la Bastille, 1863.

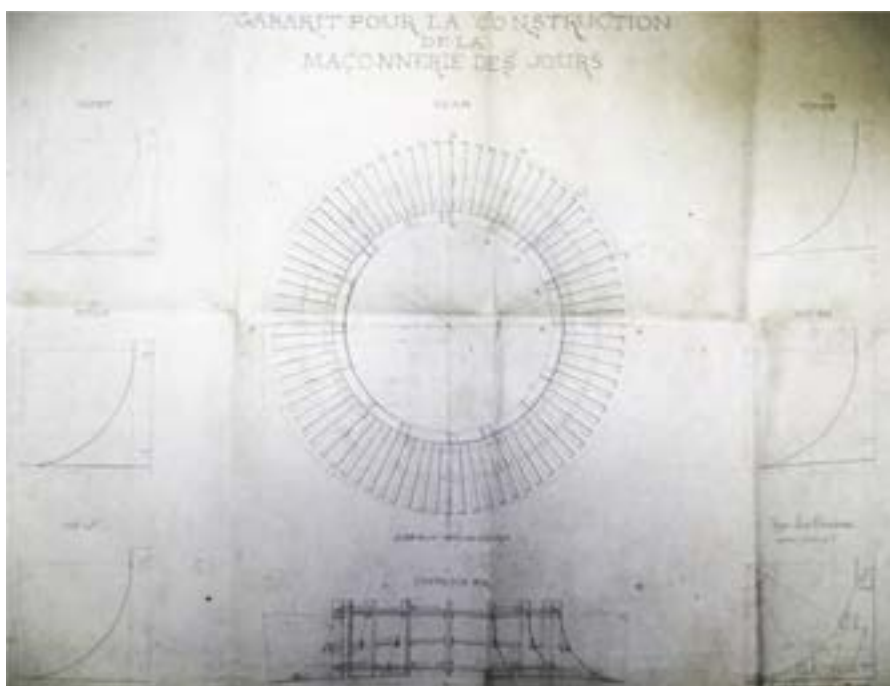
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Voûte continue, Élévation de la tête aval et coupes longitudinales sur le raccord entre les deux voûtes, sous la colonne [de Juillet] et sur la sortie de la voûte [au bassin de l'Arsenal], Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 20, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.





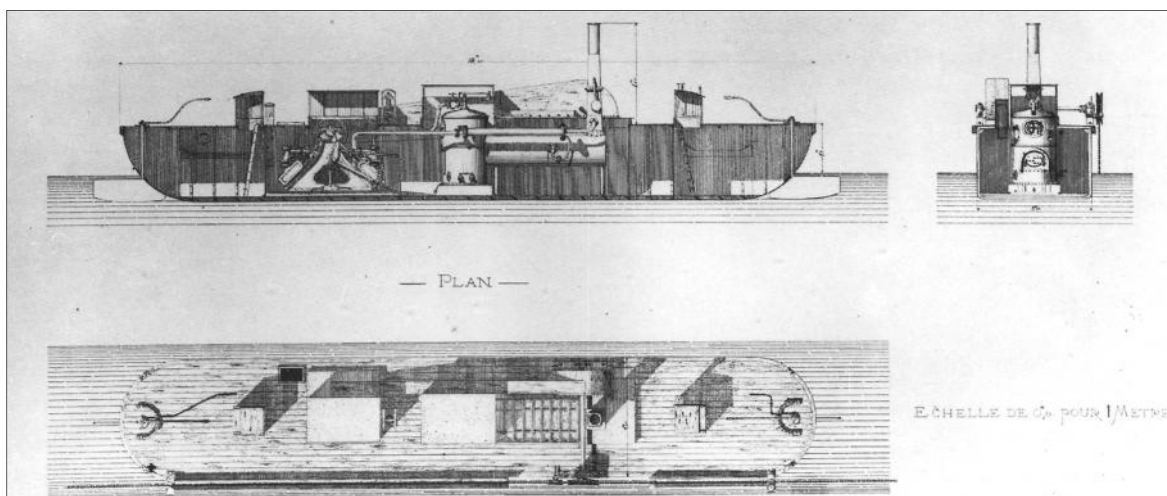
23- Nouveau pont de la rue du Faubourg du Temple, 1863.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Pont de la rue du Faubourg du Temple, Élévation [aval] - Coupe longitudinale - Coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 15, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.



24- Projet de gabarit pour la construction des jours d'aération dans la voûte du canal Saint-Martin, vers 1860-1861.

Service des Eaux, Abaissement du canal Saint-Martin, Projet de gabarit pour la construction des jours d'aération réservés dans la voûte du boulevard Richard-Lenoir, Plan - Coupe - Coupes de détails, vers 1860-1861, échelle 0,06 pour 1 mètre pour le plan et la coupe, échelle 0,10 pour 1 mètre pour les coupes de détails, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W). Cliché S. Guével.



25- Bateau-toueur « Richard-Lenoir », 1862.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Bateau-toueur le « Richard-Lenoir », Plan, coupe longitudinale et coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,01 pour 1 mètres, Extrait Planche 26, A.P. Atlas 1021 ou A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 115.

Cliché J.-C. Doerr.

L'équipage du toueur se composait de trois personnes : un capitaine, un mécanicien et un matelot. Ces trois personnes devaient habiter et vivre à bord ; deux cabines étaient prévues à cet effet. Le coke fourni pour alimenter la chaudière du toueur provenait de la Société Dehaynin, négociant en charbon installé au bassin de La Villette. En 1883, un système funiculaire de traction a été installé par un certain Rigoni sous la voûte du boulevard Richard-Lenoir. Mais cette expérience n'a pas donné de résultats probants et a été finalement abandonnée.

Voir la note de PAPOUL Jean, Le halage et le touage sur les canaux de la Ville de Paris, Paris, Service des canaux de la Ville de Paris, 2009, 40 p., A.S.C.V.P.

Pour un bateau de 300 mètres de superficie, comprenant : marnois, lavandières, chalands, besognes, etc., etc., chargé.....	4 <sup>fr</sup> 3 <sup>c</sup>
Pour le même, vide.....	2 »
Pour un bateau de 150 à 300 mètres de superficie, comprenant : flûtes de Bourgogne, grandes toues, péniches, petites lavandières, chargé..	3 <sup>fr</sup> 3 <sup>c</sup>
Pour le même, vide.....	1 50
Pour un bateau de 100 à 150 mètres de superficie, comprenant : toues sapines, chenières, petites flûtes, etc., etc., chargé.....	2 50
Pour le même, vide.....	1 25
Pour un bateau de moins de 100 mètres de superficie, comprenant flûtes d'Ourcq, margotats, etc., etc., chargé.....	1 »
Pour le même, vide.....	0 50
Pour un train de bois à brûler de 18 coupons.....	4 »
Pour une écluse de bois de sciage et charpente.....	3 »

26- Tableau des tarifs à percevoir sur les bateaux et les trains remorqués par le toueur « Richard-Lenoir », mai 1862.

Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Paris, Gauthier-Villars, Imprimeur-Libraire, 55, quai des Augustins, 1873, pp. 38-39. Voir Administration et exploitation du canal Saint-Martin / Tarifs / Règlements, modifications et réductions / Établissement d'un touage à vapeur entre l'écluse en Seine et le pont du Temple / Tarif du touage, 26 mai 1862, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

maintenir le halage à col d'homme sous la voûte. À cette époque, ce service ne s'effectuait sous la voûte qu'une à deux fois par mois, lorsque le bateau toueur était en réparation. En 1875, le préfet de Police avait condamné les entrées amont et aval de la voûte, sur les deux rives, empêchant de ce fait l'accès aux quais, hormis aux services municipaux.

Le 17 décembre 1877, une ordonnance de la Préfecture de Police supprimait le halage à col d'homme sous la voûte. En effet, la mise en service du toueur municipal rendait caduque ce moyen de traction<sup>61</sup>.

### 1.1.1.3. L'aménagement du boulevard Richard-Lenoir

Une fois le canal couvert, G.-E. Haussmann disposait de la place de la Bastille au boulevard du Prince Eugène d'une nouvelle voie, large de 60 mètres, avec un terre-plein central de 37 mètres, propre à aérer et à embellir les quartiers environnants.

« On peut entrevoir dans un avenir prochain la fin de ces travaux [les travaux concernant la promenade] qui auront pour résultat la transformation complète et l'assainissement d'un quartier appelé à devenir l'un des plus beaux de Paris, après en avoir été l'un des moins favorisés »<sup>62</sup>.

L'aménagement du nouveau boulevard, qui a pris le nom de Richard-Lenoir<sup>63</sup>, a été confié à J.-C.-A. Alphand.

Le Conseil municipal, sur la proposition du préfet de la Seine, avait décidé, au départ, de l'appeler boulevard de la Reine Hortense en hommage à la mère de Napoléon III. « Mais celui-ci craignant sans doute que ce ne fût perçu comme une provocation par le peuple du faubourg, préféra le nom d'un industriel prospère et populaire, Richard-Lenoir, dont la manufacture était établie rue de la Roquette, et qui pouvait constituer un modèle de réussite sociale et de conduite patriotique »<sup>64</sup>.

Comme pour faire oublier le caractère stratégique du nouveau boulevard, sous-jacent au projet de couverture, une promenade « luxueuse et hygiénique, digne des plus beaux boulevards de Paris »<sup>65</sup> a été projetée : une sorte de grand mail. Il fallait embellir ce quartier, voisin du centre de la capitale.

Il a alors été établi « sur le sol recouvrant la voûte, une suite de parterres [de gazon et de fontaines] entourés de grilles. À chaque extrémité de ces parterres, on a ménagé des puits [trente orifices circulaires d'aération de 3 mètres de diamètre ménagés à la clef de la voûte], dissimulés dans des massifs de plantes et d'arbustes, et destinés à aérer et à éclairer l'intérieur du souterrain où coule le canal. Les voies longitudinales ont été transformées en deux larges boulevards, plantés de quatre rangées d'arbres ; et l'ensemble de tous

---

<sup>61</sup> Ibid., p. 31.

<sup>62</sup> OPPERMANN Charles Alfred, *Nouvelles annales de la construction*, Paris, V. Dalmont, Dunod, J. Baudry, C. Béranger, juillet 1860, p. 99, B.N.F. V 3528.

<sup>63</sup> LEMOINE Bertrand, « La couverture du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 149. Richard et Lenoir, deux industriels, avaient fondé, en 1797, une manufacture de tissus de genre anglais ; le premier associé réunissait les deux noms après la mort du second en 1807. Cette entreprise avait prospéré sous l'Empire grâce au soutien personnel de Napoléon I<sup>er</sup>, avant de périr sous la Restauration (en 1839).

<sup>64</sup> Ibidem.

<sup>65</sup> Ibid.

les travaux a fait de cette promenade un des points de Paris les plus aérés et les mieux disposés pour y appeler les constructions particulières, qui étaient rares et d'un médiocre aspect avant la transformation »<sup>66</sup> [27-28]. Ces embellissements étaient de faible encombrement, la voûte ne pouvant supporter d'aménagements pesants<sup>67</sup>. Des fontaines aux jets d'eau ont été réalisées puis supprimées car leur entretien était trop coûteux.

Des difficultés sont aussi survenues entre le Service des Plantations et les ingénieurs des du Service des Canaux.

Un exemple révélateur : le regard établi sur la voûte du canal Saint-Martin en face de la rue Amelot devait être supprimé. C'était après de longues discussions, que ce regard, proposé par le Service des Canaux avait été accepté par le Service des Plantations. C'était conformément aux plans et profils fournis par ce dernier que le regard avait été exécuté. En supprimant ce regard, des accidents pouvaient avoir lieu, car ce passage sous la voûte aurait été dans l'ombre. Effectivement, l'un des oculi était à 23 mètres 35 du regard à supprimer et, à cet endroit, le remblai de terre était de plus de 2 mètres sur la voûte. La lumière, passant par un puits de cette profondeur, ne pouvait se répandre. « Si à l'origine, le Service des Plantations avait maintenu le principe de l'harmonie des jardins au-dessus de toute autre considération, les ingénieurs du canal auraient pu demander une modification dans les jours des bassins [...]. Mais, [...] supprimer un regard indispensable, et priver ainsi de lumière, un point qui deviendrait certainement dangereux ; (il aurait été condamné à rester dans l'ombre), [était] une mauvaise solution, à laquelle les ingénieurs du canal [se sont opposés] en engageant le Service des Plantations à maintenir ce qu'il avait autrefois adopté »<sup>68</sup>.

L'ouverture du boulevard a eu lieu le 7 décembre 1862, même si les travaux commencés en 1861 se sont achevés en 1863 [29-30-31].

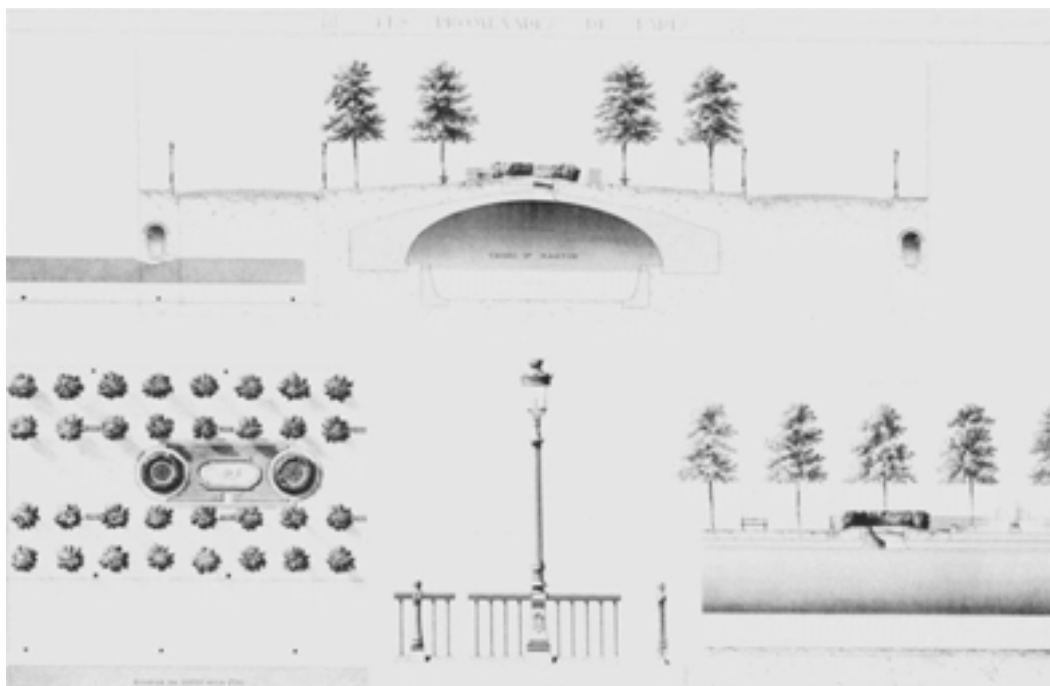
La couverture entre la rue Rampon et la place de la Bastille faisait disparaître le canal Saint-Martin du paysage parisien. Mais des questions restaient en suspens. La raison de cette couverture était-elle seulement liée au percement du boulevard du Prince Eugène ? Avait-on voulu éloigner le paysage industriel du canal Saint-Martin pour favoriser la spéculation immobilière ? Avait-on souhaité améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers riverains, qui se plaignaient des nuisances apportées par cette voie d'eau ?

---

<sup>66</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, *Les promenades de Paris* [...], op. cit., pp. 239-240. « La dépense des parterres et des plantations s'est élevée à la somme totale de 509,189 fr. 90 c., savoir : terrassements, granits, travaux d'égout, dallages en bitume, travaux de fontainerie, travaux de plantations et dépenses diverses, architecture [...]. La surface totale des jardins, non compris les plateaux plantés qui les environnent, est de 3 703 mètres carrés 02 ». Voir la planche de HOCHEREAU Émile, in ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, *Les promenades de Paris* [...], op. cit., p. 553. Voir aussi BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Voûte continue, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 18, A.S.C.V.P.

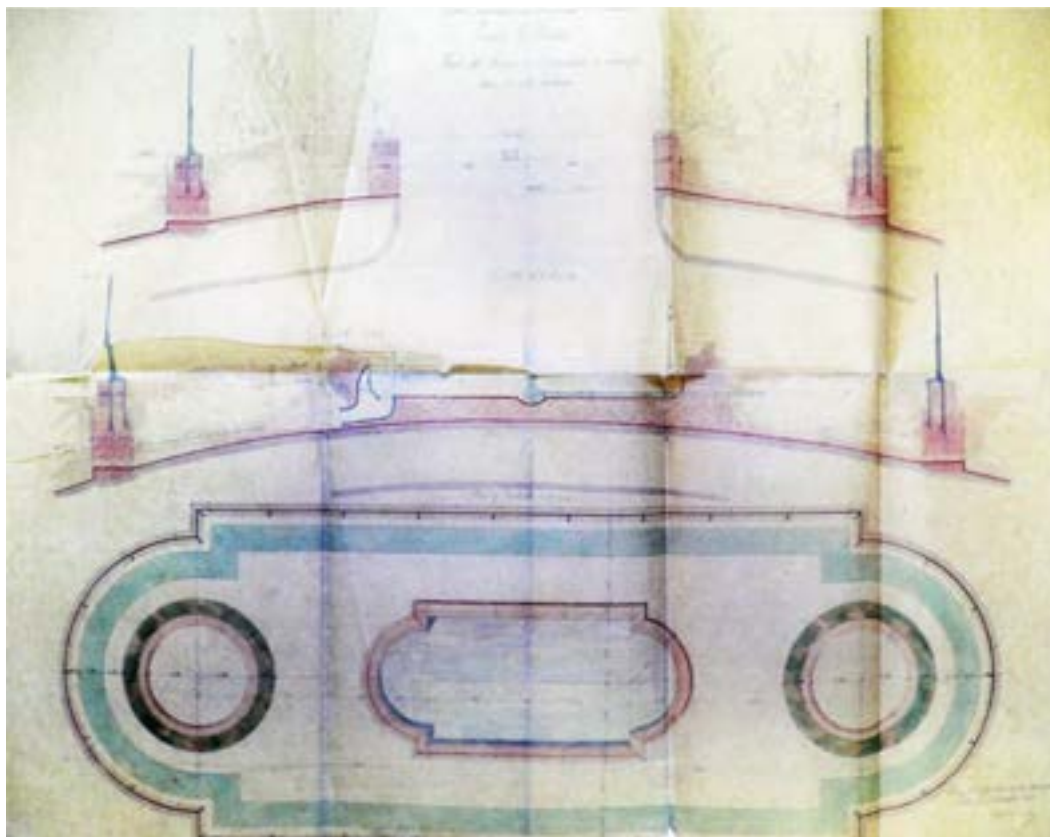
<sup>67</sup> Des projets d'installation de statues sur la voûte ont été dessinés, comme celle en hommage à Jules Bobillot en 1887. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 001 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>68</sup> Rapport d'un ingénieur du Service des Eaux concernant Les regards du canal Saint-Martin, 10 décembre 1861, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).



27- Aménagement du boulevard Richard-Lenoir, 1862.

HOCHEREAU É., « Le boulevard Richard-Lenoir », in ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum, Éditeur J. Rothschild, 1867-1873, échelle 0,0025 pour 1 mètre, p. 553 NP, B.N.F. Gr FoL Z Le Senne 68 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb36488499g>).  
Cliché B.N.F.



28- Projet de bassins et d'ouvertures à ménager dans la voûte continue, 1860.

DAVIOD G.-J.-A., Plan et coupes du projet de bassins et d'ouvertures à ménager dans la voûte continue, Ville de Paris, Service municipal des Promenades et des Plantations, 1<sup>er</sup> décembre 1860, échelle 0,02 pour 1 mètre pour le plan, 0,05 pour 1 mètre pour les coupes, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



29- Vue à vol d'oiseau du boulevard Richard-Lenoir, 1862.

ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum, Éditeur J. Rothschild, 1867-1873, p. 239, B.N.F. Gr FoL Z Le Senne 68 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb36488499g>).

Cliché B.N.F.

Cette vue à vol d'oiseau accentue la largeur de cette nouvelle promenade.



30- Vue du boulevard Richard-Lenoir, au niveau du bassin du Temple, vers 1865.

THORIGNY F., Nouvel aspect du boulevard établi sur la voûte du canal Saint-Martin, vers 1865, M.C. 152A ou A.S.C.V.P.

Cliché M. Ladet.



31- Vue du canal Saint-Martin sous la voûte continue, vers 1862.

DUMONT L., Le canal Saint-Martin sous le boulevard Richard-Lenoir, vers 1862, Collection G. Hartmann.

Publié dans l'ouvrage FUNCK BRENTANO Frantz, Bastille et Faubourg Saint-Antoine, Paris, Hachette, Coll. « Pour connaître Paris », 1925, p. 35.

Cliché G. Hartmann.

La perspective est très déformée, accentuant la largeur du canal.

## 1.1.2. LA COUVERTURE DU BASSIN DU TEMPLE (1906-1910) : L'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD JULES FERRY<sup>69</sup>

### 1.1.2.1. Un projet de couverture jusqu'à la place de l'Ourcq (1879-1881)

En mai 1879, un certain L. Réal, demeurant 55, rue du Faubourg Saint-Denis, proposait un projet, recouvrant le canal Saint-Martin, entre la rue du Faubourg du Temple et celle de la Butte Chaumont (actuelle rue Louis Blanc). Les raisons de ce projet étaient diverses. Il affirmait que l'infrastructure à ciel ouvert entravait la circulation d'un côté à l'autre et abaissait « la valeur des propriétés non seulement riveraines, mais encore des propriétés voisines, et diminuait la sécurité de la région »<sup>70</sup>. Il écrivait que sur la partie découverte du canal, les bateaux ne faisaient que très peu de déchargements sur les quais et que les établissements implantés sur les rives étaient de plus en plus rares<sup>71</sup>. Il ajoutait aussi que les six écluses, « occupant un espace important », ne permettaient pas d'utiliser cette partie du canal comme port. Enfin, il écrivait que la couverture, réalisée entre la place de la Bastille et l'avenue des Amandiers (actuelle avenue de la République), « [a] transformé tout ce quartier primitivement laid le jour et dangereux la nuit »<sup>72</sup>.

Il proposait ainsi la suppression des six écluses en les remplaçant par un « appareil ascenso-descenseur hydraulique », comme celui existant en Angleterre<sup>73</sup>, et une couverture du même type que celle qui avait été réalisée entre la rue Rampon et la place de La Bastille, avec l'aménagement d'une promenade semblable à celle du boulevard Richard-Lenoir.

En janvier 1881, Dujarrier, conseiller municipal, adressait au Service des Canaux une lettre, défendant ce projet qui « ferait communiquer entre elles toutes les rues barrées par le canal et supprimerait le rempart qui existait entre les rues Bichat, des Récollets et des Vinaigriers »<sup>74</sup>.

En juin 1881, A. Durand-Claye écrivait un rapport explicitant l'impossibilité de réaliser un tel projet<sup>75</sup>. Une partie du souterrain projeté, au niveau de la rue de la Butte Chaumont, sur une longueur de 860 mètres environ, mettait le plafond du canal à plus de 29 mètres de profondeur du sol des quais, posant la question de l'éclairage et de l'aération du tunnel. L'ascenseur, devant remplacer les six écluses, était de proportion importante, et sa manœuvre délicate pouvait « effrayer et éloigner toute batellerie »<sup>76</sup>. De plus, il avançait que le budget serait élevé<sup>77</sup>, soit 6 à 7 millions de francs, comprenant, en plus de la réalisation de la voûte, l'ascenseur à bateau et les raccordements aux rues. Enfin, il écrivait que ce projet « serait la ruine absolue du

---

<sup>69</sup> Même si la couverture du bassin du Temple a été réalisée au début du XX<sup>ème</sup> siècle, il semblait important de développer un propos sur cet épisode de l'histoire du canal Saint-Martin. En effet, on pense souvent que l'infrastructure a été couverte en une seule fois, durant la période haussmannienne.

<sup>70</sup> Exposé général de L. Réal concernant Un avant-projet de canal Saint-Martin couvert depuis le faubourg du Temple jusqu'à la rue de la Butte Chaumont, mai 1879, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>71</sup> Ibid. L. Réal proposait que les établissements, qui utilisaient l'eau comme force motrice, puissent rester, en implantant des conduites permettant la dérivation de l'eau depuis le bief le plus haut.

<sup>72</sup> Ibid.

<sup>73</sup> Ibid. Cet ascenseur permettait à la fois la montée et la descente d'un bateau, sur une hauteur de 15 mètres 60 en 8 minutes.

<sup>74</sup> Lettre de Dujarrier, conseiller municipal, au Service des Eaux et Égouts, concernant Un projet de couverture du canal Saint-Martin entre le faubourg du Temps et la rue de la Butte Chaumont, 4 janvier 1881, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>75</sup> Rapport de A. Durand-Claye, ingénieur du Service des Eaux et Égouts, concernant Un projet de couverture du canal Saint-Martin entre le faubourg du Temps et la rue de la Butte Chaumont, 4 juin 1881, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>76</sup> Ibidem.

<sup>77</sup> Ibid. La voûte du boulevard Richard-Lenoir avait coûté 5 600 000 francs.

canal Saint-Martin et des nombreuses industries qui empruntaient cette belle voie de transport »<sup>78</sup>. En effet, il faisait remarquer que le tonnage du canal Saint-Martin pour l'année 1880 avait été de 965 295 tonnes, dont seulement 160 918 tonnes en transit<sup>79</sup>. Il affirmait qu'il n'y avait donc aucune suite à donner à ce projet de couverture, qui pouvait entraîner la disparition des industries.

F.-E.-E. Humblot écrivait en 1884 : « Le canal Saint-Martin, qui [traversait] à niveau un quartier de Paris des plus peuplés, [était] une gêne pour les communications qui se [faisaient] d'un côté à l'autre. Il [s'établissait] donc une lutte naturelle et constante entre les intérêts de la circulation urbaine et ceux de la navigation. Déjà, ces derniers [avaient] succombé quand l'avenue du Prince Eugène [boulevard Voltaire] [avait] été ouverte et que l'on [avait] recouvert le canal d'une voûte pour établir le boulevard Richard-Lenoir. Ce premier succès [avait] encouragé les adversaires du canal et, à diverses reprises, des pétitions [avaient] été signées pour que l'on continue cette œuvre jusqu'au bassin de la Villette. Ce serait en effet supprimer le canal comme voie navigable de Paris que de le renfermer dans une galerie souterraine accessible seulement à ses deux extrémités ». [...] « Si l'on couvrait le canal Saint-Martin, on retirerait à près de 800 000 tonnes de marchandises le moyen d'arriver économiquement, soit au centre d'un quartier industriel auquel la navigation [portait] les matières premières, soit sur une grande étendue de quais d'où elles [pouvaient] sans encombrement gagner leur destination par les nombreuses rues qui y [aboutissaient] »<sup>80</sup>.

Seul le bassin du Temple sera couvert.

#### 1.1.2.2. La couverture du bassin du Temple

##### a. Les raisons de cette couverture

Depuis 1901, la Direction administrative des Travaux de Paris envisageait la réalisation d'une couverture au-dessus du bassin du Temple du canal Saint-Martin. La raison principale de ce projet était d'élargir la chaussée du pont de la rue du Faubourg du Temple, encombrée par la circulation<sup>81</sup>. Cette couverture était aisée. En effet, entre 1859 et 1862, la cuvette de la voie d'eau avait été abaissée de 5 mètres 50 et les 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses, situées en amont de la place de la Bastille, avaient été reconstruites en aval du bassin des Marais. Ces travaux avaient alors permis la réalisation d'une voûte, entre la rue Rampon et la place de la Bastille, et l'aménagement d'un boulevard, en promenade. La hauteur des murs de soutènement du bassin du Temple ne permettaient donc plus de l'utiliser comme port d'embarquement ou de débarquement des

---

<sup>78</sup> Ibid.

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> HUMBLLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, op. cit., p. 57.

<sup>81</sup> Rapport de A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, concernant Le projet de couverture en béton de ciment armé du canal Saint-Martin entre le faubourg du Temple et l'avenue de la République, 8 janvier 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). En 1906, le trafic, sur le canal Saint-Martin, était évalué à 460 000 tonnes environ, rapportant, chaque année, à la Ville de Paris, propriétaire de l'ensemble des canaux depuis 1876, 180 000 francs de droits de navigation.



marchandises. Il servait principalement à la formation et à la dislocation des convois de bateaux, qui étaient remorqués par le toueur, sous la voûte du boulevard Richard-Lenoir<sup>82</sup>.

b. Le projet et le concours

Le 8 janvier 1906, l'ingénieur en chef des Canaux, A. Mesnager, signait le programme et le cahier des charges du concours à ouvrir pour la réalisation de la couverture, entre l'avenue de la République et la rue du Faubourg du Temple<sup>83</sup>. Ce concours avait pour objet principal la construction, sur toute l'étendue du bassin du Temple, d'une voûte en béton de ciment armé, percée de six cheminées d'aération de 3 mètres de diamètre groupées par deux [32-33]. Elle devait être remblayée et supporter une surcharge, uniformément répartie, de 600 kg par mètre carré. Même si ce projet pouvait incommoder la navigation<sup>84</sup>, il permettait de maintenir la largeur existante du plan d'eau, de donner au tirant d'air des dimensions plus importantes qu'avec une voûte en maçonnerie et de constituer un terre-plein analogue à celui du boulevard Richard-Lenoir.

Le 24 mars 1906, le préfet de Police proposait, pour la sécurité de la navigation, que soient installés, sous la voûte projetée, un éclairage électrique pour compenser le manque de lumière naturelle, des anneaux d'amarrage et des échelles, pour des manœuvres de sauvetage, en cas d'accident<sup>85</sup>.

Le 12 avril 1906 étaient approuvés, par le Conseil municipal de Paris, le cahier des charges et les divers travaux de couverture du bassin du Temple<sup>86</sup>. Outre la construction de la voûte en béton armé et d'un terre-plein au-dessus du canal (857 620 francs), les entrepreneurs, devaient, après concours, réaliser aussi une nouvelle chambre de rendez-vous d'égoutiers (8 300 francs) et installer des conduites d'eau, destinées à l'alimentation de bassins avec jets d'eau (7 500 francs)<sup>87</sup>. Le Service de la Voie Publique et de l'Éclairage

---

<sup>82</sup> Nous pouvons faire l'hypothèse que le bassin du Temple n'a pas été couvert durant les travaux réalisés sous le Second Empire car il a été élargi, probablement à cette époque, pour servir au stationnement des bateaux, entre la 8<sup>ème</sup> écluse et la voûte Richard-Lenoir. Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, du fait de sa largeur (27 mètres), les connaissances techniques ne permettaient pas de le couvrir d'une voûte en maçonnerie (identique à celle réalisée au-dessus du canal Saint-Martin en aval) sans la construction de culées imposantes. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la couverture du bassin du Temple était rendue possible grâce au béton, permettant de réaliser des portées plus importantes.

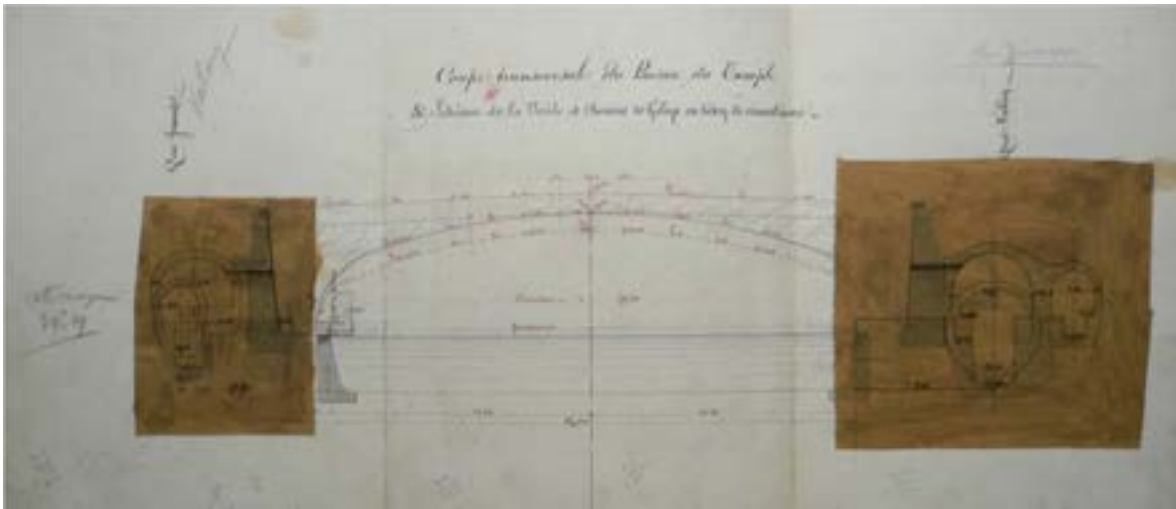
<sup>83</sup> MESNAGER Alfred, ingénieur en chef des Canaux, COLMET DAËGE, ingénieur en chef du Service technique des Eaux et de l'Assainissement, DEROUIN, directeur de l'Inspection générale du Contentieux, DE PONTICH, directeur administratif des Travaux de Paris, Concours pour la couverture en béton de ciment armé du canal Saint-Martin entre le Faubourg du Temple et l'avenue de la République, Programme et cahier des charges, Paris, Impr. Marcel Picard, 8 janvier 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>84</sup> Lettre de Lesieur, président de la Chambre de Commerce de Paris, au préfet de la Seine, concernant Le projet de couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 23 mars 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>85</sup> Lettre de Laurent, secrétaire général du préfet de Police, au préfet de la Seine, concernant Le projet de couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 24 mars 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

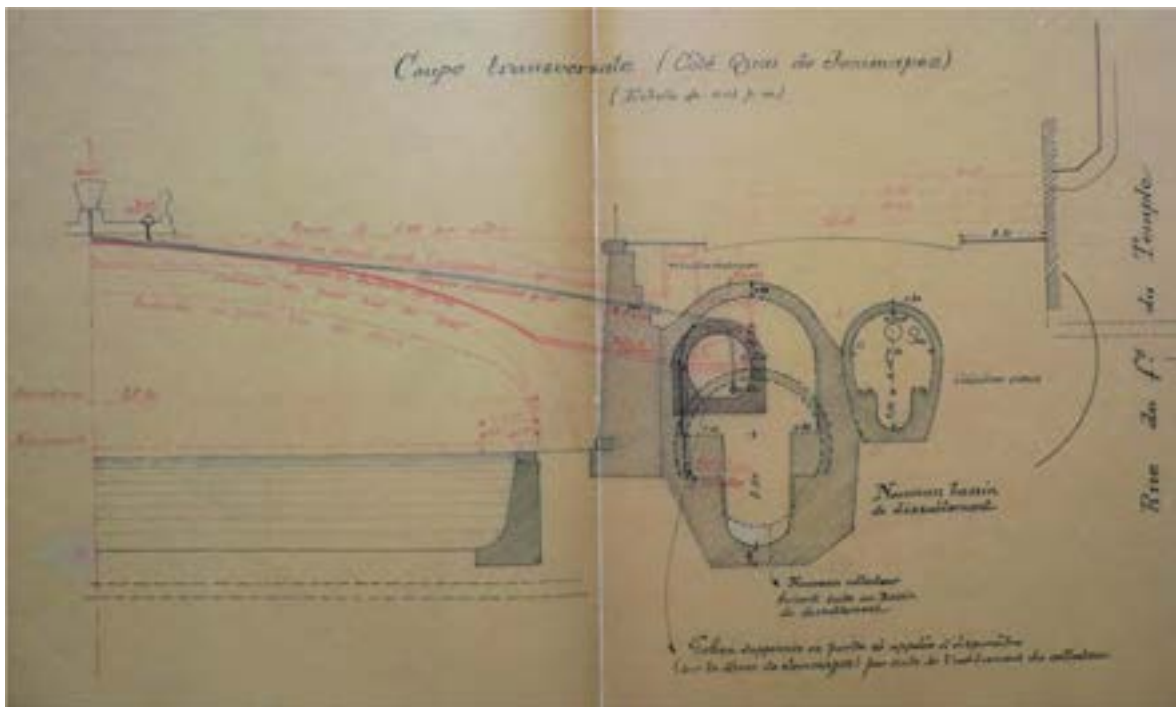
<sup>86</sup> Bulletin Municipal Officiel, Couverture de la partie du canal Saint-Martin dite bassin du Temple, Extrait des délibérations du 12 avril 1906, 6 mai 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>87</sup> Rapport de Colmet Daäge, ingénieur en chef du Service technique des Eaux et de l'Assainissement, concernant Le projet de couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 23 janvier 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). La chambre de rendez-vous des égoutiers, située dans le mur de quai, à l'amont du bassin du Temple, devait être démolie et établie dans les remises du matériel du Service des Canaux, situées sur le terre-plein rive gauche des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin.



32- Coupe transversale sur le projet de voûte en béton de ciment armé à établir sur le bassin du Temple du canal Saint-Martin, décembre 1905.

Service des Canaux, Projet de couverture en béton de ciment armé du canal Saint-Martin entre la rue du Faubourg du Temple et l'avenue de la République, Coupe transversale du bassin du Temple et schémas de la voûte et des chemins de halage en béton de ciment armé, 18 décembre 1905, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



33- Coupe transversale sur le projet de voûte en béton de ciment armé à établir sur le bassin du Temple, janvier 1906.

MESNAGER A., ingénieur en chef du Service des Canaux, Projet général de construction d'une voûte en ciment de béton armé entre la rue du Faubourg du Temple et l'avenue de la République, Coupe transversale côté quai de Jemmapes, 8 janvier 1906, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

était chargé de travaux de viabilité, de plantation et d'éclairage (79 570 francs) ; le Service d'Architecture, de la construction de trois bassins avec fontaines ornementales, semblables à ceux existants boulevard Richard-Lenoir (44 160 francs) ; le Service des Promenades, de l'aménagement de jardinets, entourant ces bassins (2 850 francs).

Le 27 juillet 1906, un arrêté préfectoral approuvait ces divers travaux pour la couverture du bassin du Temple, dans la limite d'une dépense de 1 000 000 francs, inscrite à l'emprunt départemental, et nommait une commission administrative chargée de sélectionner les propositions<sup>88</sup>.

Le 11 octobre suivant, cette commission retenait la candidature de quinze entreprises, admises à concourir à la réalisation de la voûte, au remblaiement, mais aussi à l'enlèvement de parapets et à la démolition de maçonneries, pour une somme de 820 000 francs maximum<sup>89</sup>.

Le 30 novembre 1906, une sous-commission remettait un rapport. Seuls treize concurrents avaient présenté des documents graphiques, accompagné d'un mémoire explicatif et d'une soumission<sup>90</sup> [34]. Le projet de S. Boussiron<sup>91</sup> était le plus économique et remplissait toutes les conditions techniques. Il proposait une voûte à trois articulations, transmettant des pressions uniformes sur les murs de soutènements existants, formant une partie des culées de l'ouvrage, et évitant les avaries qu'un arc rigide pouvait subir en cas de mouvement des culées [35]. Cependant, après calculs, pour raidir la couverture, la sous-commission lui demandait de doubler le poids des aciers des articulations et d'ajouter, au-dessus de l'extrados, des nervures, espacées tous les 13 mètres, permettant ainsi de supprimer la partie supérieure des culées travaillant à la flexion.

Le 8 janvier 1907, par arrêté préfectoral, S. Boussiron était déclaré adjudicataire des travaux de couverture du bassin du Temple. Tout en acceptant de modifier sa proposition, il s'engageait à effectuer les travaux pour une somme de 575 000 francs<sup>92</sup>. Le 14 février 1907, il déposait, à la Caisse municipale, une

---

<sup>88</sup> Note du préfet de la Seine concernant La couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 27 juillet 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Le Conseil général de la Seine avait déjà autorisé, le 16 décembre 1905, l'inscription, au budget départemental, d'un premier crédit de 500 000 francs, imputé sur les fonds de l'emprunt départemental, autorisé par la loi du 12 février 1904.

<sup>89</sup> Procès-verbal de la Commission Administrative instituée par arrêté du 27 juillet 1906, concernant La couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, signé de MM. Colmet Daâge, Baratte, A. Mesnager et Zaleski, 11 octobre 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Cette commission était constituée de MM. Colmet Daâge, ingénieur en chef du Service technique des Eaux et de l'Assainissement (président), Baratte, ingénieur en chef adjoint du Service technique des Eaux et de l'Assainissement, A. Mesnager, ingénieur des Canaux, Zaleski, chef du bureau des Eaux, Canaux et Égouts.

<sup>90</sup> Rapport de la sous-commission concernant Le concours pour la couverture du canal Saint-Martin, signé de MM. Moreau, Paris, Colmet Daâge, Baratte et Mesnager, 30 novembre 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Les soumissions étaient les suivantes : Boussiron - 575 000 francs, Coignet - 607 000 francs, Considère (Loup) - 625 000 francs, Bonna - 660 000 francs, Matrai (Pauchot Frères et Cie) - 660 000 francs, Tricon (Tricon et Cie) - 665 000 francs, Bancel - 700 000 francs, Cordier - 725 000 francs, Hennebique (Grousselle) - 760 000 francs, Chassin - 768 000 francs, Hennebique (Brueder) - 791 000 francs, Hennebique (Roquerbe) - 805 000 francs, Monnier (Société de Travaux en Ciment) - 812 000 francs.

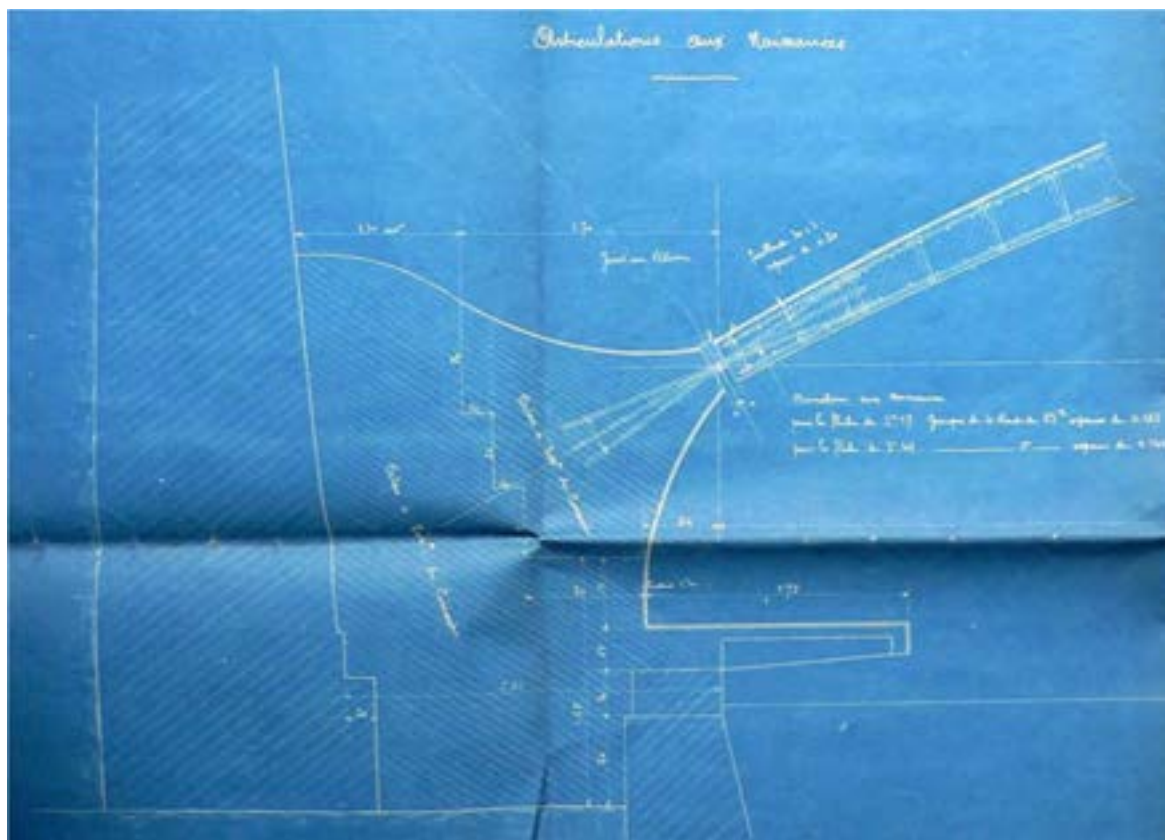
<sup>91</sup> BOUSSIRON & GARRIC, Ingénieurs-Constructeurs, S. Boussiron successeur, 16, rue Milton à Paris XVI<sup>ème</sup>, Références - Constructions Béton de ciment armé, Paris, Imprimerie Bour, Albert Duprat successeur, 1905, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Les références principales de cette entreprise étaient la construction de fondations, de radiers, de murs de soutènements, de planchers, de couvertures, de réservoirs, de passerelles, de ponts, réalisée pour des particuliers, mais aussi pour des Ministères (comme celui de la Guerre ou de la Marine), les chemins de fer de l'Est et de l'Ouest, des Compagnies de gaz, de tramway dans diverses villes en France.

<sup>92</sup> Lettre de S. Boussiron à Colmet Daâge, ingénieur en chef du Service des Eaux et de l'Assainissement, 16 novembre 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

Système de construction ou maison ayant étudié le projet.	Soumissionnaires	PRIX demandés.
Boussiron	BOUSSIRON, 16, rue Milton .....	575.000 fr.
Coignet	COIGNET, 20, rue de Londres .....	607.000
Considère	LOUP .....	625.000
Bonna	BONNA, 76, rue d'Anjou .....	640.000
Matral	PAUCHOT frères & Cie, 76, Bd Magenta ..	640.000
Tricon	TRICON & Cie, 95, rue de Prony .....	645.000
Bancel	BANCEL, 83, rue Petit .....	700.000
Cordier	CORDIER, 24, rue de la Hachette .....	725.000
Hennebique	GROUSELLE, 10, rue Chasseloup-Laubat ..	740.000
Chassin	CHASSIN, 151, rue de Bagnolet .....	745.000
Hennebique	BRUEDER, 115, Faubourg Poissonnière ....	791.000
Hennebique	ROQUERBE, 7, rue St Luc .....	805.000
Monnier	Sté de TRAVAUX en CIMENT, 15, rue du Louvre .....	812.000

34- Tableau récapitulatif des devis des treize candidats soumissionnaires pour la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, novembre 1906.

MOREAU, PARIS, COLMET DAËGE, BARATTE, MESNAGER, Rapport de la sous-commission concernant Le concours pour la couverture du canal Saint-Martin, 30 novembre 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



35- Coupe transversale sur le détail des articulations de la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, automne 1906.

BOUSSIRON S., soumissionnaire, Projet pour le concours de la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, Coupe transversale sur le détail des articulations, Articulations aux naissances, automne 1906, échelle 1/20<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

caution de 30 000 francs<sup>93</sup>.

Le 1<sup>er</sup> avril 1907, l'entrepreneur était invité à commencer les travaux et à les avoir complètement terminés dans un délai de 15 mois<sup>94</sup>, soit le 1<sup>er</sup> juillet 1908. Le 23 avril suivant, compte tenu du bas prix proposé par cet ingénieur-constructeur, le montant total des travaux était finalement réduit à 755 000 francs, au lieu d'un millions de francs<sup>95</sup>.

Durant l'hiver et le printemps 1907, S. Boussiron faisait évoluer son projet et s'attachait à dresser les dessins d'exécution et les notes de calculs des ouvrages à réaliser, qu'il transmettait ensuite, pour validation, à l'ingénieur en chef des Canaux, A. Mesnager<sup>96</sup>. Pour rendre plus stable la voûte, il modifiait son profil initial, lui donnant une courbure uniforme, diminuant ainsi la poussée sur les culées et la charge de remblai<sup>97</sup> [36].

### c. Le chantier, les réclamations et les plaintes

Le 7 juin 1907, par arrêté préfectoral, S. Boussiron était autorisé à occuper, pour l'installation de son chantier, divers terrains bordant le canal<sup>98</sup>. Le premier emplacement était situé, en aval du bassin du Temple, comprenant la rue Rampon et une partie du terre-plein longeant l'avenue de la République. Il servait au dépôt des bois de charpente et des fers, au traçage et au montage des cintres, et à l'installation de bureaux. Le second empiétait sur une partie de la chaussée du quai de Jemmapes, réduisant sa largeur à 5 mètres 60. Il accueillait un hangar de 40 mètres de long, abritant les engins et les matériaux nécessaires à la confection du béton [37-38]. Le dernier emplacement se trouvait au bassin des Marais, côté quai de Jemmapes, en amont des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses. Il était réservé au déchargement du sable et du gravier ; y prenait place un magasin à ciment, de 35 mètres de long. De plus, le bassin du Temple était scindé de clôtures, laissant un trottoir continu de 80 centimètres<sup>99</sup>.

Parallèlement, en avril 1907, en raison de la curiosité que pouvait susciter ces travaux dans le quartier, S. Boussiron demandait que la hauteur des palissades de son chantier soit portée à 2 mètres 50, au lieu des

---

<sup>93</sup> Avis d'adjudications pour le concours de la couverture en béton de ciment armé du canal Saint-Martin entre le Faubourg du Temple et l'avenue de la République, 19 juillet 1906, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>94</sup> Ordre de Service n° 84 de A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, 4 avril 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

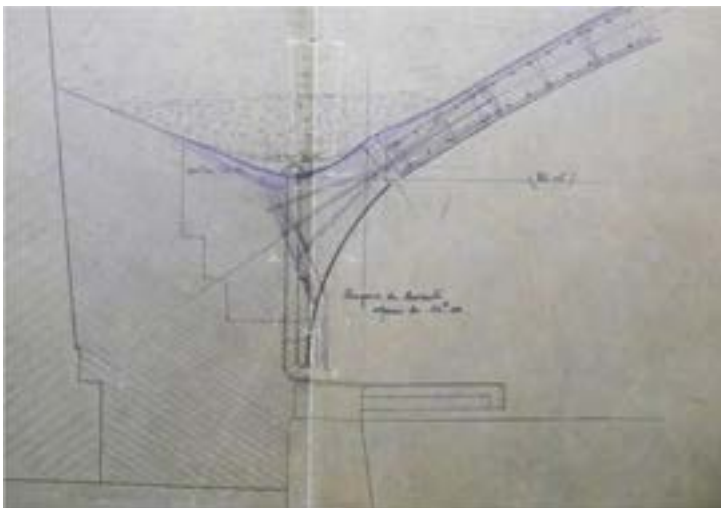
<sup>95</sup> Minute d'un arrêté du préfet de la Seine concernant La fixation du montant de la dépense de la couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin (ouverture de crédit), 23 avril 1907, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). La décomposition de la dépense s'établissait comme suit : couverture en béton armé (512 620 francs) ; travaux d'égouts (8 300 francs) ; conduites d'eau (7 500 francs) ; travaux de mise en état de viabilité (79 570 francs) ; installation de bassins avec jets d'eau (44 160 francs) ; installation de trois jardinets (2 850 francs) ; soit un total de 755 000 francs.

<sup>96</sup> Voir les échanges de lettres entre S. Boussiron et A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>97</sup> Lettre de S. Boussiron à A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, concernant La couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 2 avril 1907, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>98</sup> Arrêté du préfet de la Seine, signé de A. Bernard, secrétaire général de la Préfecture, concernant L'occupation de terrains par S. Boussiron, 7 juin 1907, A.S.C.V.P. SM 011 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>99</sup> Ibidem. Le 19 mars 1907 ou le 7 juin 1907 par arrêté, S. Boussiron avait versé, à la Caisse municipale, une somme de 1 000 francs, en garantie de la remise en état des lieux.



36- Coupe transversale sur le projet de modification du profil des culées de la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, pour faciliter l'écoulement des eaux, mai 1907.

BOUSSIRON S., Projet de modification du profil des culées pour la couverture en béton armé du canal Saint-Martin, pour faciliter l'écoulement des eaux, Coupe transversale, 18 mai 1907, échelle 1/20<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



37- Plan des terrains à occuper temporairement par S. Boussiron pour l'installation du chantier de couverture du bassin du Temple, juin 1907.

Préfecture de la Seine, Plan des terrains à occuper temporairement par Simon Boussiron pour l'installation du chantier de couverture du bassin du Temple, 7 juin 1907, A.S.C.V.P. SM 011 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



38- Emplacement réservé au chantier de la couverture du bassin du Temple, comprenant la rue Rampon et une partie du terre-plein longeant l'avenue de la République, 1907.

Anonyme, 1907, A.S.C.V.P. Vue vers la rue du Faubourg du Temple.

Cliché A.S.C.V.P.

1 mètre 50 m. prescrits<sup>100</sup>. Pour compenser ce supplément de dépense, il souhaitait avoir l'autorisation de poser des affiches sur ses clôtures. Mais d'après son cahier des charges, l'affichage était interdit. Or, celui des travaux de la ligne n° 7 du Métropolitain l'autorisait<sup>101</sup>. En mai 1907, la mise en adjudication du droit d'affichage était acceptée. Après une mise aux enchères, réalisée par le Bureau du Domaine de la Ville, la concession du droit exclusif de publicité sur les palissades du chantier de la couverture du bassin du Temple était accordée, le 8 novembre 1907, à MM. Tison et Debray<sup>102</sup>. Cette concession était consentie moyennant une redevance forfaitaire de 200 francs par quinzaine, versée pour moitié à la Caisse municipale et à l'entrepreneur<sup>103</sup>.

En mars 1908, le bétonnage des nervures commençaient<sup>104</sup> et en avril 1908, des épreuves de surcharge, sur le 1/8<sup>ème</sup> de la longueur de la couverture, étaient effectuées<sup>105</sup> [39-(1-2-3-4-5-6-7)].

Durant le chantier, S. Boussiron formulait, auprès du Service des Canaux, diverses réclamations. En premier lieu, en janvier 1908, il remettait en cause les délais d'exécution de la couverture. Il demandait que la date de la fin des travaux soit reportée, même si cette dernière avait déjà été déplacée au 15 septembre 1908<sup>106</sup>. En effet, des retards s'étaient accumulés, dus au nouveau dessin des fermes du cintre, au battage des pieux dans les culées des chemins de halage, à la présence d'eau dans les fouilles, aux délais de décintrage et de prise du béton, à l'hiver et à la grève des charpentiers...<sup>107</sup>. En second lieu, en avril 1908, il contestait les prix des situations provisoires des travaux, demandant qu'ils soient augmentés<sup>108</sup>. Il expliquait que le prix par mètre linéaire courant de voûte était de 2 040 francs et non de 1 500 francs. En troisième lieu, de mai à septembre 1908, il protestait contre le refus systématique, par le conducteur des travaux, de recevoir des terres devant servir au remblai, ce qui entraînait un ralentissement des travaux<sup>109</sup>. En effet, en

---

<sup>100</sup> Lettre de S. Boussiron à A. Mesnager, 4 avril 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>101</sup> Rapport de A. Mesnager concernant La demande d'affichage sur les palissades de S. Boussiron, 18 mai 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>102</sup> Projet d'arrêté du préfet de la Seine concernant La concession de l'affichage sur les clôtures des chantiers des travaux de couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 8 novembre 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>103</sup> Arrêté du préfet de la Seine concernant La résiliation de la concession d'affichage de MM. Tison et Debray sur les clôtures des chantiers des travaux de couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 8 mars 1909, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). La concession d'affichage sur les clôtures de chantier de la couverture du bassin du Temple, consentie à MM. Tison et Debray, pouvait être résiliée à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1908.

<sup>104</sup> Rapport de Serres, sous ingénieur chargé du suivi des travaux, concernant La couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 27 mars 1908, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>105</sup> Lettre de S. Boussiron à A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, 24 avril 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>106</sup> Ordre de Service n° 2 de A. Mesnager, 4 janvier 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>107</sup> Lettre de S. Boussiron à A. Mesnager, 16 janvier 1908, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>108</sup> Lettre de S. Boussiron à A. Mesnager, 24 avril 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). D'après l'article 25 du cahier des charges, il était délivré des acomptes à l'entrepreneur, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Ces derniers étaient de 7/10<sup>èmes</sup> avant les essais de mise en service de l'ouvrage, de 2/10<sup>èmes</sup> après réception provisoire et de 1/10<sup>ème</sup> après la réception définitive.

<sup>109</sup> Procès-verbal de malfaçons concernant La couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, signé par Serres, sous ingénieur chargé du suivi des travaux, 22 mai 1908, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

Troisième partie - L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)



39-1- 1907.  
Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



39-2- 1907.  
Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



39-3- 1907.  
Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



39-4- 1907.  
Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



39-5- 1908.  
Anonyme, 1908, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



39-6- 1908.  
Photographie Industrielle et Documentaire, 1908, A.S.C.V.P.  
Cliché A. Bellegarde, Paris.



39-7- 1908.  
Anonyme, 1908, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

39- Chantier de la couverture du bassin du Temple, 1907-1910.  
Série de photographies relatant le chantier, A.S.C.V.P.



raison d'une grève des ouvriers dragueurs et débardeurs<sup>110</sup>, l'entrepreneur utilisait des terres de fouille, qui pouvaient contenir des plâtras, proscrites par le cahier des charges<sup>111</sup>. Seules des terres sablonneuses étaient acceptées.

En novembre 1908, la construction de la voûte était terminée, mais il restait encore à réaliser une partie du remblai, sur une longueur de 118 mètres. Les délais d'exécution étant une nouvelle fois écoulés, en raison de modifications apportées aux fondations au cours de chantier et de grèves privant l'entrepreneur de sablon, la date d'achèvement des travaux était reportée au 1<sup>er</sup> novembre 1908<sup>112</sup>. A. Mesnager proposait donc une mise en demeure de l'entreprise.

De plus, en 1908 et 1909, la réalisation de la couverture avait nécessité des travaux de consolidation des murs de soutènements des quais, contre lesquels les culées de la voûte étaient adossées. Non prévus au projet, des puits remplis de béton, constituant des piliers, avaient été réalisés par deux entrepreneurs adjudicataires des travaux d'entretien, dépendants du Service des Eaux et de l'Assainissement. Les travaux, côté quai de Valmy, avaient été confiés à Viillard, ceux côté quai de Jemmapes à Chabrat<sup>113</sup>.

Parallèlement, à la fin de l'année 1908, le crédit de 500 000 francs, ordonnancé au nom de la Ville, par prélèvement sur le budget départemental, était complètement épuisé<sup>114</sup>. Le 19 décembre, par arrêté préfectoral, le département versait à la Caisse municipale, un 3<sup>ème</sup> acompte de 255 000 francs, pour solde des travaux<sup>115</sup>.

Le 15 mars 1909, le remblai sur la voûte était terminé<sup>116</sup> et le 29 avril, les travaux de la couverture en béton de ciment armé étaient reçus provisoirement<sup>117</sup>. À partir de cette date, la plantation des arbres pouvaient commencer.

---

<sup>110</sup> Lettre de E. Coignet, Président de la Chambre Syndicale des Constructeurs en Ciment Armé de la Ville de Paris et du département de la Seine, 15 mai 1908, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Les fournisseurs de sable, cailloux, gravillons et meuliers prévenaient que ces matériaux feraient totalement défaut durant le mois de mai 1908.

<sup>111</sup> Lettre de S. Boussiron à A. Mesnager, 22 juin 1908, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>112</sup> Rapport d'un ingénieur ordinaire concernant Les retards dans l'exécution des travaux de couverture du bassin du Temple sur le canal Saint-Martin, 24 novembre 1908, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Du 18 au 23 novembre 1908, S. Boussiron avait réalisé une longueur de remblai de 4 mètres 73, soit une moyenne de 0,95 mètre par jour, au lieu de 2 mètres minimum.

<sup>113</sup> Rapport d'un ingénieur des Canaux concernant La réclamation de Chabrat, entrepreneur, sur le décompte des travaux de la couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 31 décembre 1909, A.S.C.V.P. SM 011 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Ces travaux avaient été adjugés les 27 avril et 27 juillet 1907. En octobre 1909, Chabrat avait adressé une réclamation au préfet de la Seine, formulant en six points des réserves au sujet du décompte définitif des travaux. L'Administration lui allouait une indemnité de 1 017,49 francs, pour les 4<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> chefs d'accusations. Le 4<sup>ème</sup> chef concernait la demande de bénéficiaire de l'article 150, au lieu de l'article 149, pour une fouille réalisée dans l'eau et pour les déblais ayant été faits dans l'embaras d'étais. Le 6<sup>ème</sup> chef concernait un supplément de transport pour les terres saturées d'eau, qu'il avait transporté aux décharges.

<sup>114</sup> Minute d'un ingénieur des Canaux concernant Un certificat administratif (budget départemental) sur une proposition d'ordonnancement d'un 3<sup>ème</sup> acompte de 255 000 francs pour les travaux de couverture du bassin du Temple, 8 décembre 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Arrêtés préfectoraux des 7 mars 1907 et 26 novembre 1908.

<sup>115</sup> Arrêté de Berton, conseiller de Préfecture délégué de la section Comptabilité, concernant Le contrôle et la révision des travaux, sur l'ordonnancement, au nom de la Ville de Paris, d'une 3<sup>ème</sup> provision de 255 000 francs, sur le montant de la subvention départementale, 19 décembre 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>116</sup> Lettre de A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, à Ourson, ingénieur de la 4<sup>ème</sup> section de la Voie Publique, 9 mars 1909, A.S.C.V.P. SM 011 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

Par un arrêté daté du 24 juillet 1909, la somme de 30 000 francs, versée à titre de caution à la Caisse municipale, en garantie de l'exécution des travaux, était restituée à S. Boussiron<sup>118</sup>. Le 13 août 1910, il en était de même pour le dépôt de garantie de 1 000 francs, versée pour la remise en état des lieux<sup>119</sup>. À cette date, les matériaux provenant du chantier étaient vendus aux enchères publiques.

Il a finalement fallu attendre le 30 avril 1910 pour que la réception définitive des travaux soit acceptée<sup>120</sup>. Mais S. Boussiron formulait 34 chefs de réclamations, de divers ordres, réclamant une indemnité de 131 042,65 francs<sup>121</sup>. Le 25 novembre 1910, le Conseil municipal approuvait le décompte définitif des travaux de couverture pour une somme de 692 024,31 francs<sup>122</sup>.

Parallèlement, le chantier de la couverture avait entraîné différentes plaintes. En septembre 1907, un conseiller municipal, J. Weber, se plaignait que les travaux de couverture n'avançaient pas<sup>123</sup>. En octobre, un autre conseiller municipal, Houdé, demandait la suppression d'une baraque en bois, bloquant la circulation, située sur la berge du canal, vis-à-vis du n° 56 du quai de Jemmapes<sup>124</sup>. En février 1909, le vol d'un radeau, servant aux ouvriers cimentiers, provoquait la réaction de l'ingénieur en chef des Canaux. Il écrivait que cet incident démontrait le danger que courrait la marine : « [...] sous cette voûte obscure, des gens malveillants venaient s'y réfugier »<sup>125</sup>. En décembre 1909, le Conseil de Préfecture, par arrêté, rejetait une demande d'indemnités de dommages directs et matériels, formulée par Costes, contre la Ville de Paris<sup>126</sup>. Ce dernier

---

<sup>117</sup> Procès-verbal de réception provisoire d'un ingénieur des Canaux, 29 avril 1909, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>118</sup> Arrêté du préfet de la Seine, signé de Bompard, conseiller de Préfecture délégué, concernant La situation partielle de cautionnement de S. Boussiron, 24 juillet 1909, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). En principe, la restitution de la caution ne devait être effectuée qu'après la réception définitive des travaux. Mais l'article 4 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des Ponts et Chaussées donnait la faculté à l'Administration d'autoriser la restitution de la caution au cours du chantier. La retenue du 1/10<sup>ème</sup> opérée sur le montant des travaux exécutés constituait, à elle seule, une garantie suffisante des obligations contractées par l'adjudicataire.

<sup>119</sup> Arrêté du préfet de la Seine, signé de Bompard, conseiller de Préfecture délégué, concernant Le remboursement de provision au profit de S. Boussiron, entrepreneur de la couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 13 août 1910, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>120</sup> Procès-verbal de réception définitive, signé d'un ingénieur des Canaux, 30 avril 1910, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>121</sup> Anonyme, Tableau résumant les demandes de l'entrepreneur S. Boussiron et les propositions de l'Administration sur les travaux de couverture du bassin du Temple, 1910, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Les chefs de réclamations étaient par exemples : « Différence sur la longueur de la couverture en ciment armé / Fondations des culées exécutées dans l'eau / Ciment ayant fait prise en magasin par suite du retard occasionné par le battage des pieux / Location de matériel pour les travaux en régie pendant le temps de leur non activité / Différence sur le cube de location de bois au mois de juillet 1907 / Plus-value pour les heures d'ouvriers en régie faites dans l'eau / Arrêt du chantier pour l'analyse de ciment en laboratoire / Augmentation des salaires et des matériaux et diminution dans la production de la main d'œuvre [...] ».

<sup>122</sup> Arrêté du préfet de la Seine, signé de A. Bernard, secrétaire général de la Préfecture, concernant Le règlement de l'opération de la couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 21 décembre 1910, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Le règlement des travaux de couverture était arrêté comme suit pour la partie des travaux dépendant du Service technique des Eaux et de l'Assainissement : Entreprise Boussiron : Couverture en ciment armé 575 000 francs / Imprévu 43 978,01 francs / Indemnités sur réclamations 16 858,34 francs, soit au total 635 836,35 francs ; Modification d'égouts et de conduites d'eau 56 187,96 francs.

<sup>123</sup> Lettre de J. Weber au directeur des Travaux de Paris, 25 septembre 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>124</sup> Note de Ourson, ingénieur du Service technique de la Voie Publique et de l'Éclairage, concernant Le magasin en planches situé 56, quai de Jemmapes du canal Saint-Martin, 21 octobre 1907, A.S.C.V.P. SM 011 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>125</sup> Demande de renseignements de A. Mesnager, à Krir, ingénieur, 16 février 1909, A.S.C.V.P. SM 011 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>126</sup> Rapport de séance du Conseil de Préfecture, concernant Une indemnité pour dommages causés au 54, quai de Jemmapes, au nom de Costes contre la Ville de Paris, 21 décembre 1909, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

s'était plaint de la privation de vue et d'accès à son commerce de vins, situé 54 quai de Jemmapes, en raison de l'installation d'une baraque en bois, à 11,2 mètres de distance, sur le trottoir d'en face, servant aux travaux de couverture [40].

d. La couverture comme référence

La couverture en béton de ciment armé a fait école. En janvier 1908, Verne, maire de Saint-Pourçain-sur-Sioule dans l'Allier<sup>127</sup>, demandait, au Service des Canaux, des renseignements sur le procédé de couverture et le coût au mètre carré de la voûte du bassin du Temple ; il avait en effet un projet semblable à faire réaliser dans sa commune. En mars 1908, le Président de l'Association Amicale des Élèves et Anciens Élèves de l'École Spéciale de Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie, demandait, au Service des Canaux, l'autorisation de visiter le chantier des travaux de couverture du bassin du Temple, à l'occasion de son Assemblée générale annuelle<sup>128</sup>. En décembre 1908, Lévesque, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des canaux du Midi et latéral à la Garonne, souhaitait avoir des dessins, une estimation de dépenses et connaître la charge totale admise de la voûte du bassin du Temple<sup>129</sup>. La couverture du canal du Midi était projetée vis-à-vis de la gare Matabiau, à Toulouse. En février 1909, un ingénieur des Ponts et Chaussées demandait des renseignements sur les calculs de résistance de la voûte, en vue d'un projet de reconstruction du pont de l'Archevêché à Paris<sup>130</sup>.

e. Les caractéristiques de la voûte

La voûte en béton de ciment armé, à trois articulations, du bassin du Temple du canal Saint-Martin, avait une longueur de 242 mètres, une portée de 27 mètres pour une épaisseur de 0,45 mètre. Elle était armée symétriquement de fers de 20 millimètres de diamètre, espacés de 0,20 mètre dans le sens longitudinal et de fers de 10 millimètres, de même espacement, dans le sens transversal. Des raidisseurs étaient distants de 13 mètres. Les fondations étaient constituées de massifs en béton, fondés sur des pieux de 30 centimètres de diamètre, espacés d'1 mètre. Les anciens murs de soutènements du bassin participaient au travail des culées. Outre le remblai, servant à une promenade piétonne, cet ouvrage était calculé pour supporter une surcharge uniformément répartie de 600kg/m<sup>2</sup> [41].

### 1.1.2.3. L'aménagement du boulevard Jules Ferry

Après l'achèvement de la couverture, le nouveau boulevard (qui a pris le nom de Jules Ferry en 1911) était planté d'arbres, de part et d'autre. Il devait être agrémenté de jardinets et de fontaines, entourant les

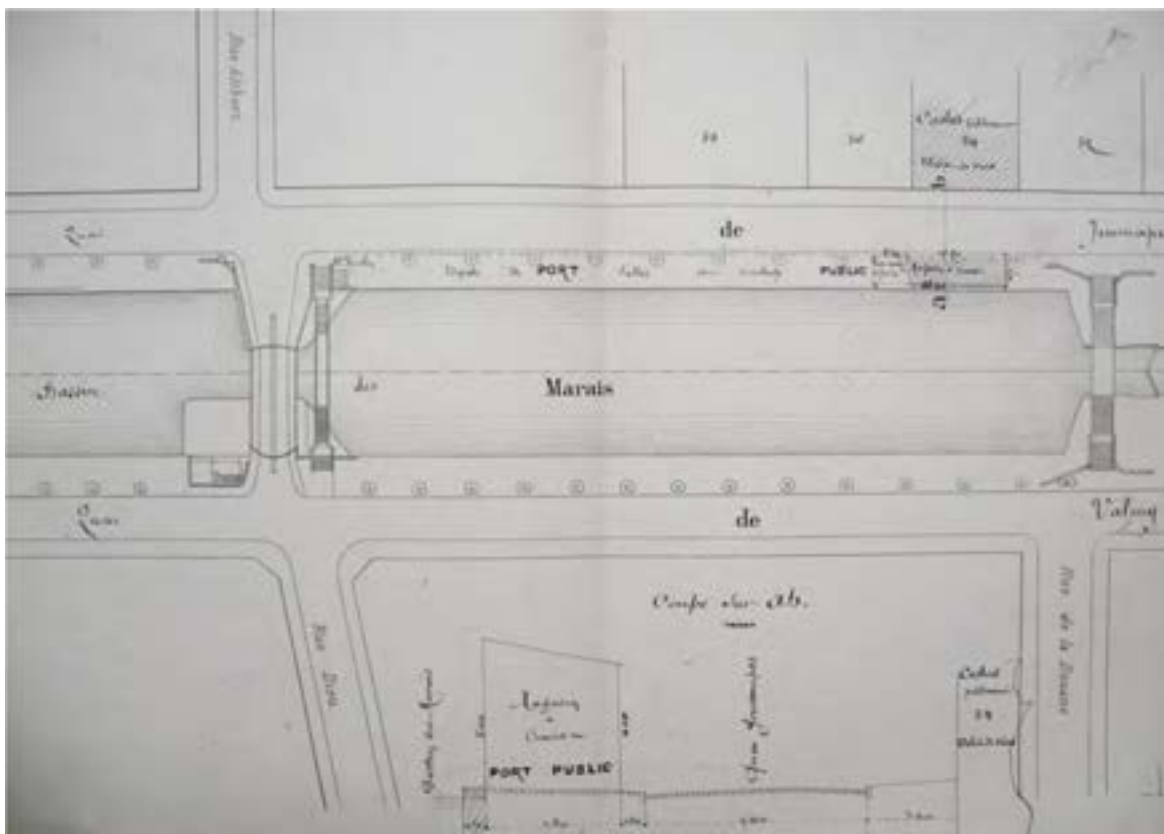
---

<sup>127</sup> Lettre de Verne, maire de Saint-Pourçain-sur-Sioule (Allier) et conseiller général, à A. Mesnager, 22 janvier 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>128</sup> Lettre du président de l'Association Amicale des Élèves et Anciens Élèves de l'École Spéciale de Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie, à A. Mesnager, 13 mars 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>129</sup> Lettre de Lévesque, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des canaux du Midi et latéral à la Garonne, à A. Mesnager, 28 décembre 1908, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

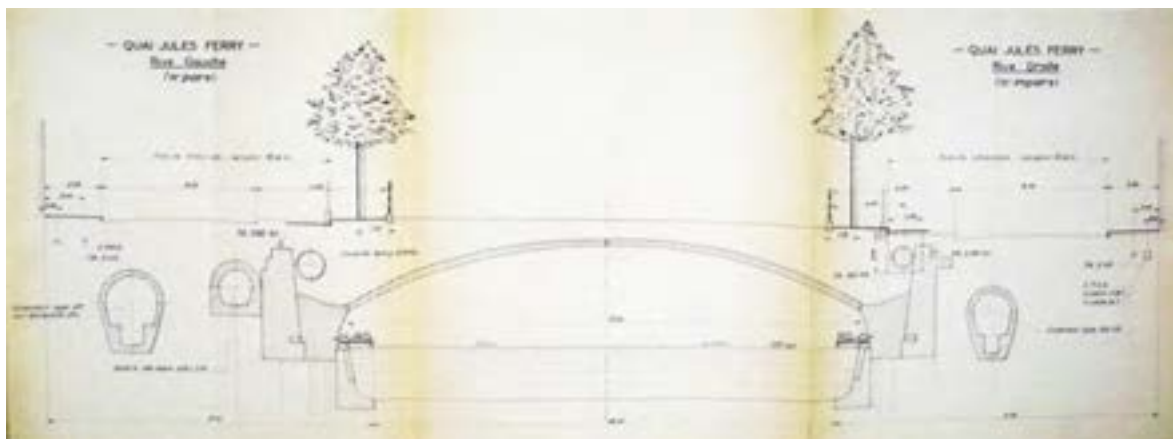
<sup>130</sup> Lettre d'un ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de la navigation de la Seine et des Ponts de Paris et de la surveillance des bateaux à vapeur, à A. Mesnager, 26 février 1909, A.S.C.V.P. SM 009 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).



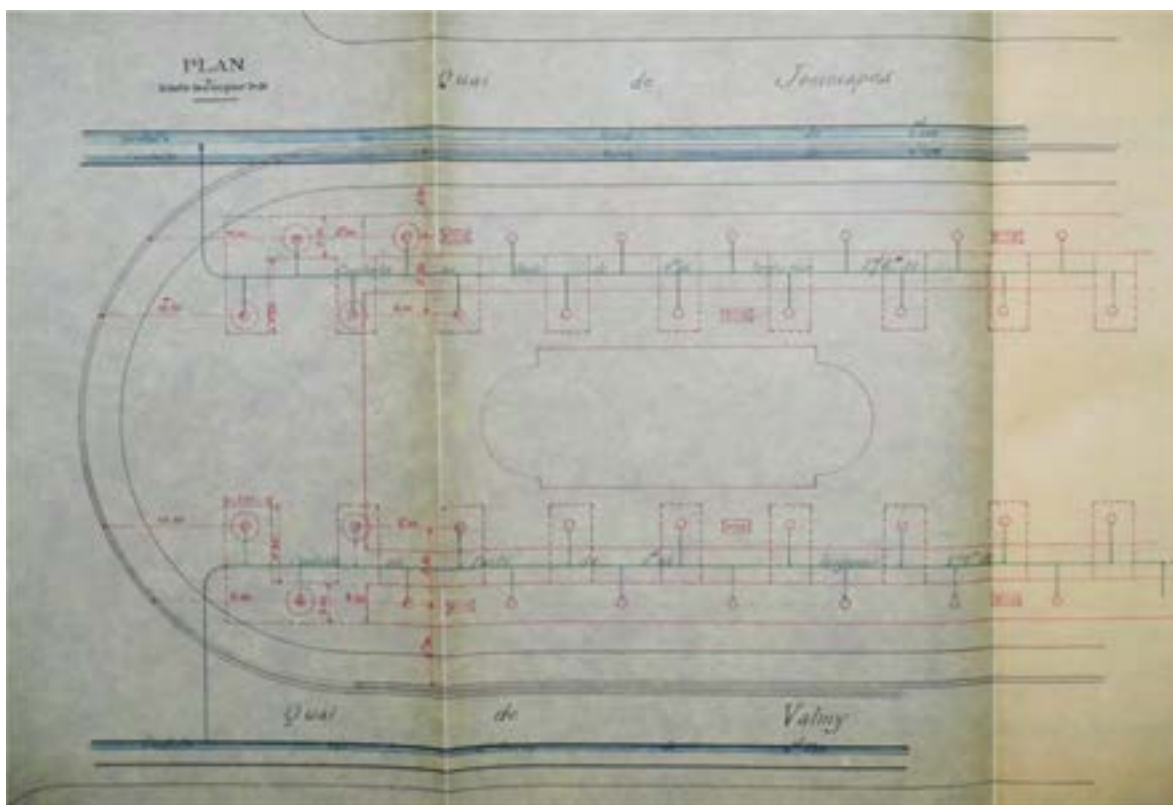
40- Magasin à ciment installé face au commerce de vins de M. Costes, situé 54 quai de Jemmapes, décembre 1908.

Service des Canaux, Travaux de couverture du bassin du Temple, Demande d'indemnité formulée par M. Costes pour préjudice causé par l'établissement d'un magasin à ciment, Plan et profil, 12 décembre 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



41- Coupe transversale sur la voûte du bassin du Temple, février 1961.  
Service des Canaux, Voûte du Temple du canal Saint-Martin, Coupe en travers type, 28 février 1961, A.S.C.V.P. SM 011 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.  
Ce relevé, réalisé par un ingénieur du Service des Canaux en 1961, devait servir au projet d'Axe Nord-Sud, devant traverser la capitale.



42- Projet d'installation d'un système d'arrosage automatique pour les plantations du boulevard Jules Ferry, décembre 1909.  
OURSON, ingénieur, Service technique de la Voie Publique et de l'Éclairage, Plateau planté sur le canal Saint-Martin entre les rues Rampon et du Faubourg du Temple. Projet d'établissement d'un système d'arrosage automatique des plantations, Plan, 6 décembre 1909, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 011 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.  
Pour arroser les plantations, des prises d'eau étaient réalisées directement depuis les conduites établies parallèlement à l'infrastructure.

oculi, semblables à ceux réalisés, en 1862, sur le boulevard Richard-Lenoir [42]. Mais en avril 1910, le Service technique des Eaux et de l'Assainissement décidait de supprimer les bassins. Il jugeait que ces derniers pouvaient compromettre la voûte par des infiltrations d'eau<sup>131</sup>.

Parallèlement, en avril 1909, les habitants de la rue du Faubourg du Temple réclamaient, dans une pétition, la construction d'un kiosque à musique<sup>132</sup> et l'installation de baraques foraines sur le nouveau boulevard<sup>133</sup>. L'installation du kiosque, entre deux jardinets, était approuvée, par le préfet de la Seine, le 28 février 1910<sup>134</sup>, après modifications de la surcharge imputée à la voûte, soit 500 kg par mètres carrés, et la diminution de la hauteur du socle, soit à 1,8 mètre. En juillet, le Service d'Architecture, des Promenades et des Plantations procédait à sa construction<sup>135</sup> [43].

Parallèlement, par arrêté préfectoral du 31 janvier 1906, avait été autorisée, sur le terre-plein entre la rue Rampon et l'avenue de la République, l'érection d'un monument dédié à la mémoire de Charles Floquet et confiée à H. Viet, architecte<sup>136</sup>. En janvier 1908, pour des raisons esthétiques, la position de cette statue était déplacée dans l'axe du canal. La voûte du bassin du Temple devait être renforcée, pour pouvoir supporter le poids de cette sculpture<sup>137</sup>. Le 7 mars 1909 avait lieu l'inauguration du monument, disparu aujourd'hui<sup>138</sup> [44-45].

Un autre monument, La Grisette de 1830<sup>139</sup>, sculpté par J. Descomps, prenait place, en 1911, sur le terre-plein de la voûte nouvellement construite, côté rue du Faubourg du Temple<sup>140</sup>.

La couverture du bassin du Temple faisait disparaître, encore une fois, le canal Saint-Martin du paysage parisien. Mais des questions restaient en suspens. La raison de cette couverture était-elle seulement liée à l'élargissement du pont de la rue du Faubourg du Temple ? Avait-on voulu éloigner le paysage industriel du canal Saint-Martin de l'avenue de la République, pour favoriser la spéculation immobilière ? Avait-on souhaité

---

<sup>131</sup> Note de L. Bonnier, architecte voyer en chef, directeur administratif des Services d'Architecture, des Promenades et des Plantations, au directeur administratif des Travaux de Paris, concernant L'aménagement de l'emplacement produit par la couverture du canal Saint-Martin, 11 avril 1910, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>132</sup> Ibidem.

<sup>133</sup> Lettre de A. Mesnager au maire du XI<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, concernant L'installation d'une fête foraine sur la voûte du bassin du Temple, 2 octobre 1909, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>134</sup> Note de L. Bonnier au directeur administratif des Travaux de Paris, concernant L'aménagement de l'emplacement produit par la couverture du canal Saint-Martin, 11 avril 1910, op. cit.

<sup>135</sup> Signalement de A. Mesnager, 18 juillet 1910, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

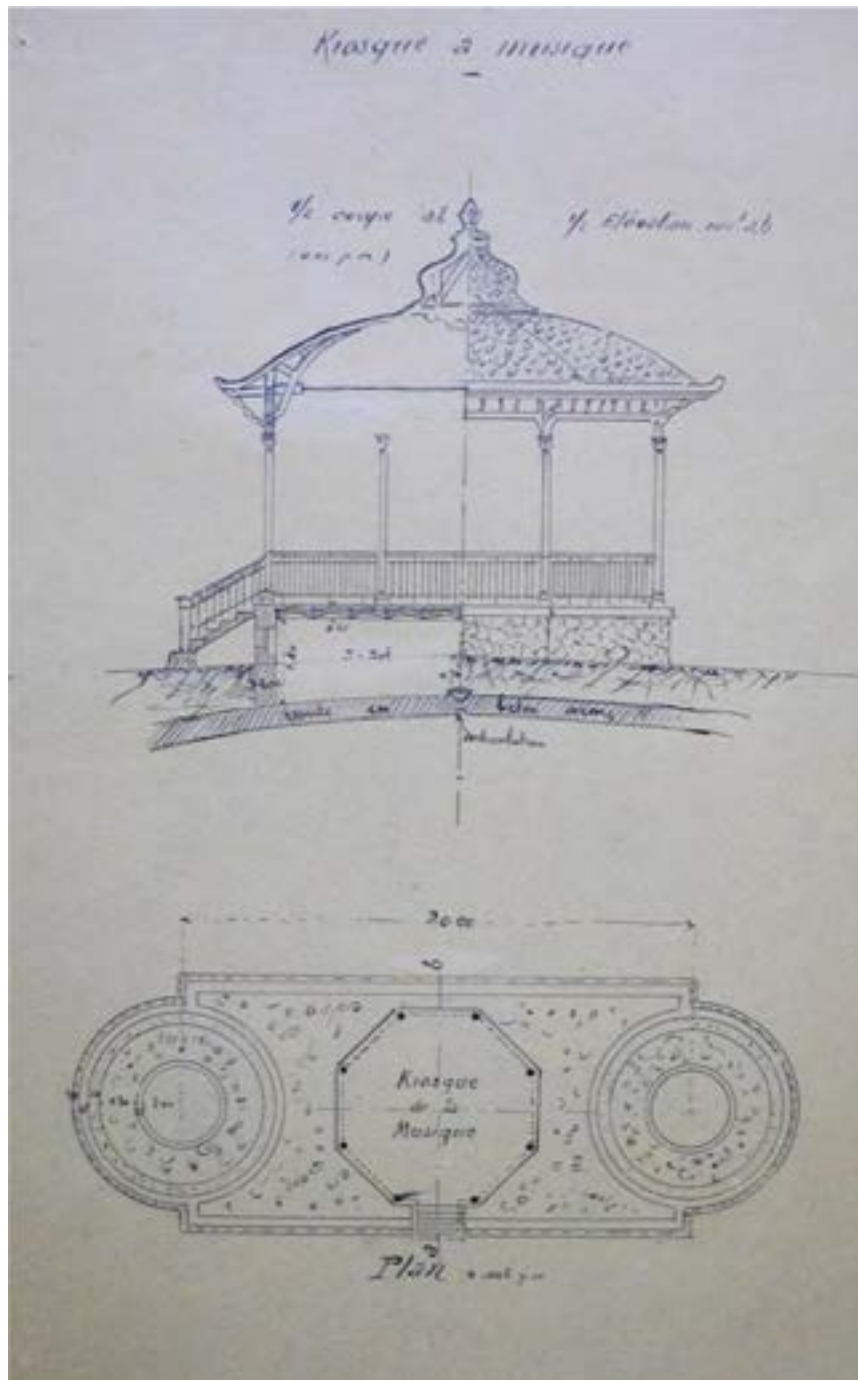
<sup>136</sup> Rapport de Ourson, ingénieur du Service technique de la Voie Publique et de l'Éclairage, concernant Le monument Charles Floquet au carrefour de l'avenue de la République et des quais de Jemmapes et Valmy, 23 juillet 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>137</sup> Rapport de A. Mesnager concernant L'érection du monument Charles Floquet, 23 janvier 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

<sup>138</sup> Note de Falcon, chef de service du directeur administratif des Services d'Architecture, 25 février 1909, A.S.C.V.P. SM 010 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W).

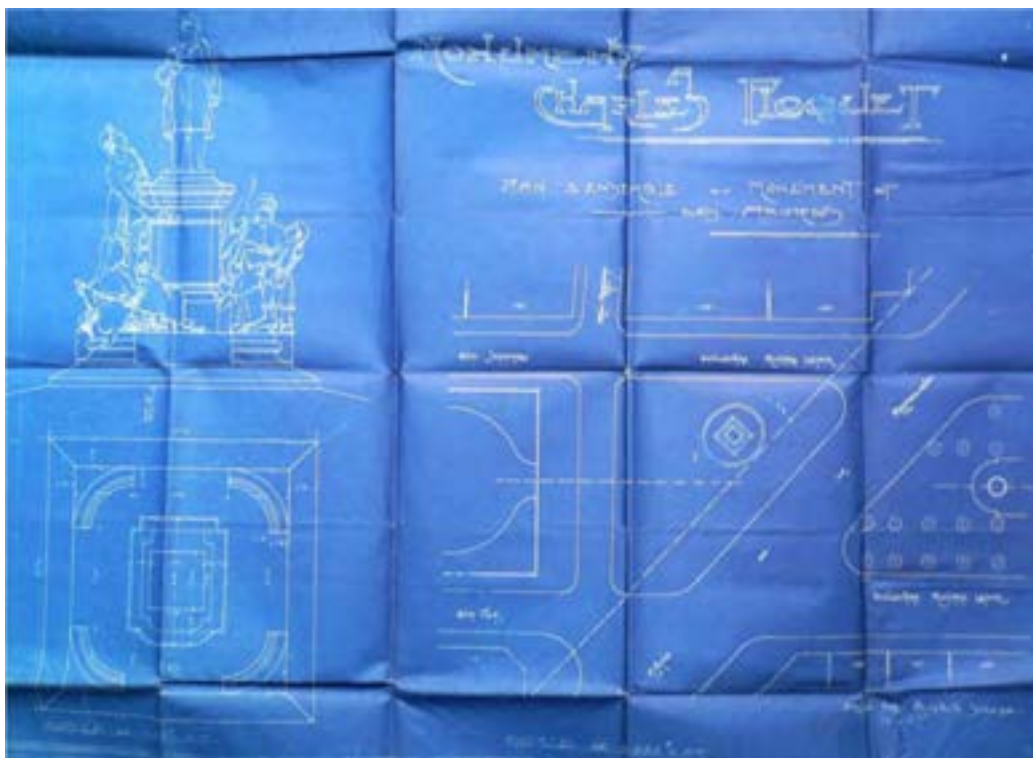
<sup>139</sup> Figure des jeunes femmes populaires, souvent couturières et aux mœurs légères du Paris de l'époque.

<sup>140</sup> Rapport de Baratte, ingénieur en chef adjoint du Service technique des Eaux et de l'Assainissement, concernant L'érection de la statue La Grisette sur la partie couverte du canal Saint-Martin, 21 août 1911, A.S.C.V.P. SM 011 Couverture du bassin du Temple (1907-1909) (A.P. 2931 W). Un certain nombre de projets d'installation de statues sur la voûte ont été dessinés. Une statue en hommage à Frédéric Lemaître a été réalisée en 1899 sur le terre-plein du pont du Faubourg du Temple. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 001 Affaires diverses (A.P. 2931 W).



43- Kiosque à musique à installer sur la voûte du bassin du Temple, avril 1910.

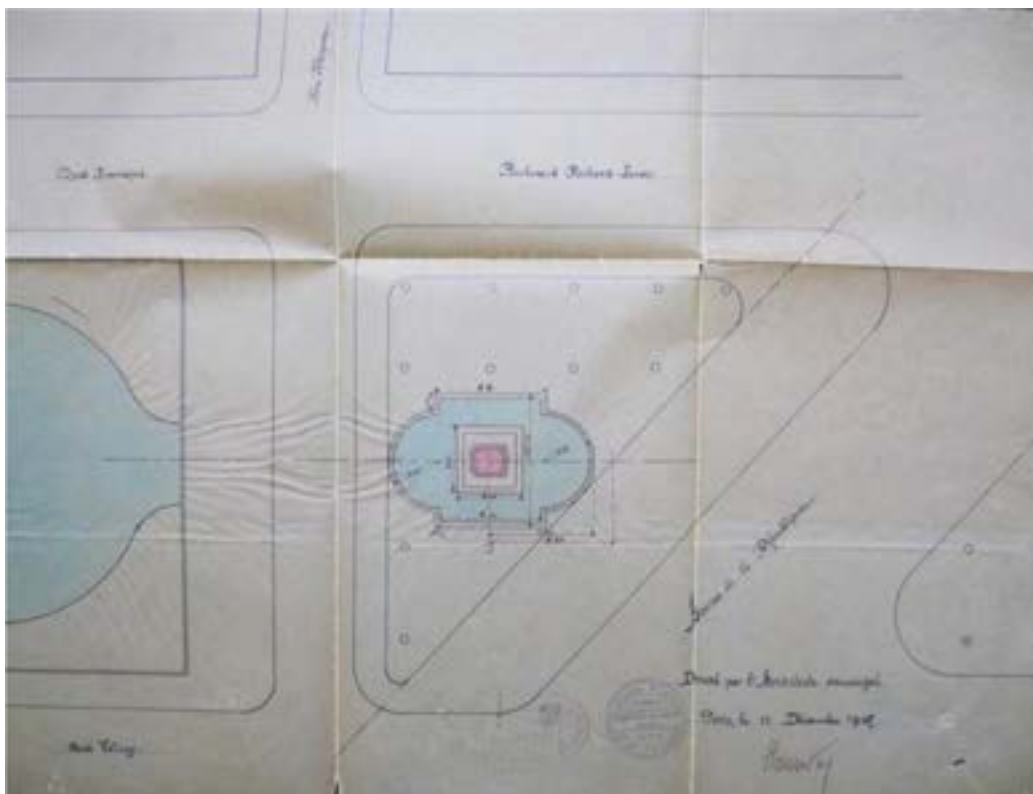
BONNIER L., Services d'Architecture, des Promenades et des Plantations, Kiosque à musique à élever sur la voûte du bassin du temple entre deux oculi, Plan, demi-coupe et demi-élévation, 11 avril 1910, échelle 0,005 pour 1 mètre pour le plan, échelle 0,01 pour 1 mètre pour la demi-coupe et la demi-élévation, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



44- Projet de monument à élever à Charles Floquet, vers 1906.

VIET H., Projet d'érection d'un monument à Charles Floquet au carrefour du boulevard Richard-Lenoir et des quais de Jemmapes et Valmy, Plan d'ensemble et des abords - Plan du socle et élévation, vers 1906, échelle 0,005 pour 1 mètre pour le plan d'ensemble et des abords, échelle 0,07 pour 1 mètre pour le plan du socle et l'élévation, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



45- Projet de monument à élever à Charles Floquet, décembre 1907.

VIET H., Projet d'érection d'un monument à Charles Floquet au carrefour du boulevard Richard-Lenoir et des quais de Jemmapes et Valmy, Plan d'ensemble, 12 décembre 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers riverains, qui se plaignaient, depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, des nuisances apportées par cette voie d'eau ?

## 1.2. DE NOUVEAUX PAYSAGES ET USAGES AUX ABORDS DE LA PARTIE COUVERTE DU CANAL SAINT-MARTIN

### 1.2.1. LA TRANSFORMATION DU TISSU URBAIN : LE DÉBUT DE LA DISPARITION DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE<sup>141</sup>

#### 1.2.1.1. Les espaces publics

##### a. Les percées majeures sous le Second Empire et la III<sup>ème</sup> République

Sous le second Empire et la III<sup>ème</sup> République, un certain nombre de voies a été réalisé dans les X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> arrondissements [46-47] [Plans 3b-3e].

Le boulevard du Nord (actuel boulevard Magenta) était représentatif des préoccupations qui fondaient la « Transformation de Paris » et constituait un des sous-ensembles du « Second réseau » haussmannien<sup>142</sup>. Le 19 novembre 1855 était déclarée d'utilité publique l'ouverture de ce boulevard, pouvant desservir les gares de l'Est et du Nord, entre la rue du Faubourg Saint-Martin et la rue du Faubourg Poissonnière. Son tracé reprenait l'axe de la rue du Nord, élargie par un nouvel alignement, car cette dernière visait aussi la place du Château d'Eau (actuelle place de la République)<sup>143</sup>. Ainsi, en vertu du décret du 12 mars 1859, le tracé du boulevard du Nord, prolongement de la rue du Nord, était achevé jusqu'à la place du Château d'Eau. Ensuite, en 1864, pour le prolongement sous le nom de boulevard Magenta<sup>144</sup>, la Ville a traité avec un concessionnaire. Les travaux ont été achevés en 1866 et en 1869, le prolongement vers le nord, sous le nom de boulevard d'Ornano, était terminé<sup>145</sup>.

Ce boulevard était alors une radiale, reliant la gare du Nord à la place du Château d'Eau et croisant sur son passage le boulevard de Strasbourg et la gare de l'Est<sup>146</sup>. Cette percée assurait aussi, en désenclavant

---

<sup>141</sup> Voir le plan 3b (1900) reconstituant le viaire et le parcellaire de part et d'autre du canal Saint-Martin. Voir le plan 3c reconstituant le bâti sur les premières épaisseurs de parcelles longeant les trois canaux. Voir le plan 3e décrivant les voies et les parcelles apparues, persistantes et disparues entre 1827-1836 et 1900. Voir le chapitre consacré à la cartographie, en annexes. Voir les plans suivants : FAURE M.-L., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Alphand, Paris, L. Wuhler, 1895, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches, B.H.V.P. F AT18-19 / BECK M.-P., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Bouvard, Paris, L. Wuhler, 1900, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches, B.H.V.P. F AT20 / Direction municipale du Cadastre, Cadastre de Paris de 1900-1903, Plan parcellaire de la Ville de Paris, 1904, échelle 1/500<sup>ème</sup>, 762 feuilles, BHVP F AT22.

<sup>142</sup> Voir l'annexe 3 concernant Les théories urbaines générales du Second Empire et de la III<sup>ème</sup> République.

<sup>143</sup> PINON Pierre, « Boulevards Magenta, Voltaire et Richard-Lenoir », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann, op. cit., p. 116.

<sup>144</sup> Ibidem. Voir le traité du 5 août 1864 et le décret du 14 septembre 1864.

<sup>145</sup> Ibid. Voir le décret du 23 mai 1863.

<sup>146</sup> Ibid., p. 113. « Le boulevard Magenta [...], sans que soit exclue une fonction stratégique, avait plus spécifiquement pour mission de distribuer les gares de l'Est et du Nord, et de leur offrir un accès vers le centre par le boulevard de Strasbourg ».



46- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre du canal Saint-Martin, vers 1900.

----- Réseau viaire existant vers 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

Voir le plan 3b dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



47- Plan décrivant les nouveaux percements et alignements de rues apparus de part et d'autre du canal Saint-Martin entre 1827-1836 et 1900.

----- Voies nouvelles apparues entre 1827-1836 et 1900.

----- Réseau viaire persistant entre 1827-1836 et 1900.

----- Réseau viaire disparu entre 1827-1836 et 1900.

Document S. Guével.

Voir le plan 3e dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



les gares, un raccordement avec le réseau de voirie existant. Elle encadrait et marquait, avec les boulevards de La Villette et de La Chapelle (nouvellement aménagés par la destruction de l'enceinte des Fermiers généraux<sup>147</sup>) et l'avenue de la République, les limites des faubourgs.

L'avenue de la République<sup>148</sup>, qui s'arrêtait dans un premier temps au canal, a été continuée en 1889 jusqu'au cimetière du Père-Lachaise, rejoignant ainsi l'avenue Gambetta, ouverte de 1862 à 1887. De même, l'avenue Parmentier<sup>149</sup>, entre l'avenue Claude Vellefaux et la rue Saint-Ambroise, l'avenue Secrétan, entre la rue de Meaux et le parc des Buttes-Chaumont, et l'avenue Mathurin Moreau ont été achevées entre 1870 et 1911<sup>150</sup>.

Rappelons que le faubourg Saint-Antoine était un des hauts lieux considérés comme des foyers de révoltes. Pour qu'il n'en soit plus ainsi, Napoléon III et G.-E. Haussmann ont envisagé de le désenclaver, de le traverser, afin qu'il puisse s'articuler, à travers la place de la Bastille, avec la ville. En premier lieu, ils ont imaginé un élargissement et une rectification de géométrie de la rue du faubourg Saint Antoine. Mais cette solution était difficile à mettre en œuvre. En second lieu, ils ont proposé le tracé d'une percée à travers le faubourg reliant la place de la Bastille à la place de la Nation. Mais cette proposition semblait aussi impossible : « Pourquoi, en effet vouloir traverser le cœur du faubourg, sur un axe déjà urbanisé, au risque de s'aliéner la population, alors qu'un contournement était déjà engagé avec le percement des boulevards Mazas (actuel boulevard Diderot) et Voltaire ? »<sup>151</sup>.

Le Second Empire puis la III<sup>ème</sup> République ont alors proposé d'établir de nouvelles voies aux limites de celui-ci, afin de créer une dynamique urbaine pour ces quartiers de l'Est<sup>152</sup>. Ces nouvelles voies, traversant des tissus urbains peu denses et expropriant ainsi des terrains de moindre valeur ont alors encadré et contourné le faubourg Saint-Antoine<sup>153</sup>.

En effet, l'implantation de la gare de Lyon entre le bassin de l'Arsenal et la Seine, arrêtée le 2 février 1847, a concrétisé un projet d'aménagement proposé par Napoléon I<sup>er</sup> en 1806. Ce projet « [reprenait] le percement d'un boulevard entre la Seine et la place du Trône et son articulation avec le boulevard de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille), au niveau du quai de la Rapée, ainsi que le percement de la rue de Lyon, voie de communication directe entre la gare et la place »<sup>154</sup>.

---

<sup>147</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., pp. 136 et 167. La rue La Fayette (existante déjà en partie sous le nom de rue Charles X) visait la rotonde de La Villette pour constituer l'entrée de la route de Flandre vers le centre de Paris. Le prolongement de cette rue, prévu en 1859, jusqu'à la rue de Châteaudun, a été poursuivi jusqu'au boulevard Haussmann en 1862.

<sup>148</sup> Les travaux pour l'avenue de la République avaient été commencés dans les années 1875-1878.

<sup>149</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 146. Le long de l'avenue Parmentier, un lotissement a été réalisé sur les terrains de l'ancien abattoir Popincourt.

<sup>150</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « L'achèvement des grands axes de 1870 à 1914 », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999, pp. 164-165.

<sup>151</sup> RIDEAU Géraldine, « Une place, des percées », in MINNAERT Jean-Baptiste (dir.), Le faubourg Saint-Antoine, Architecture et métiers d'art, op. cit., p. 144.

<sup>152</sup> Ibidem. De plus, le projet d'Haussmann concernant l'axe est-ouest s'était évanoui. La rue Saint-Antoine était raccordée à la rue de Rivoli, prolongée au-delà de l'Hôtel de Ville. Mais le projet de rectifier son tracé sinueux était abandonné.

<sup>153</sup> Ibid. Le tissu urbain était constitué de marais convertis en parcelles maraîchères et en chantiers industriels peu lotis et de grandes tailles, appartenant à un nombre réduit de propriétaires.

<sup>154</sup> Ibid., p. 145. Une amorce de tracé avait été réalisée entre les quais de la Seine et la rue Traversière.

Le plan d'ensemble accepté, ces voies ont alors été ouvertes très rapidement après leur déclaration d'utilité publique. Cette rapidité de réalisation était due à un fait précis : ces percées s'effectuaient dans un secteur peu urbanisé, nécessitant peu d'expropriations. Ainsi, la rue de Lyon a été ouverte à la circulation dès 1849 et terminée en 1867. Elle offrait un nouveau réseau de communications mettant en relation directe la place de la Bastille et la gare de Lyon<sup>155</sup>. Le boulevard Mazas (actuel boulevard Diderot), permettant le raccordement de la rive gauche avec la place du Trône, a été percé en 1852<sup>156</sup>. Il limitait le faubourg Saint-Antoine au sud, désenclavant la gare et assurant un raccordement avec le réseau de voirie existant. L'avenue Daumesnil, radiale débouchant sur le bois de Vincennes, a commencé à être exécutée en 1862<sup>157</sup>.

En revanche, malgré la volonté du Second Empire de maîtriser le faubourg, le cœur de celui-ci est resté intact, excepté l'avenue Ledru-Rollin, percée entre 1879 et 1933 selon les premiers vœux de l'Empereur et traversant le faubourg Saint-Antoine de part en part<sup>158</sup>.

Les percements des boulevards Mazas et du Prince Eugène, de l'avenue Daumesnil, de la rue de Lyon et le recouvrement du canal ont permis « la transformation des quartiers de l'Est, autour du faubourg Saint-Antoine plutôt qu'en son sein »<sup>159</sup>. Ces voies ont permis la canalisation du faubourg et le marquage de ses limites, assurant les relations entre les places de la Bastille, de la Nation et de la République et la création de quartiers nouveaux. « Au-delà de la triangulation du faubourg, elles [ont donné] à la partie orientale de la ville une nouvelle image [et complété] à une autre échelle, le réseau de voirie existant [...] »<sup>160</sup>.

Rue du faubourg Saint-Antoine, « l'expansion économique du Second Empire [et de la III<sup>ème</sup> République a entraîné] une importante densification en immeubles industriels, bien que [le faubourg] ait conservé, côté rue, une grande part de sa physionomie préindustrielle »<sup>161</sup>. Ces immeubles se sont installés sur de grandes parcelles en profondeur où l'espace était encore libre. De plus, le long de cette voie, l'Administration a ouvert des dessertes locales et autorisé quelques lotissements, comme le square Trousseau (1904), réalisé sur le terrain de l'hôpital Trousseau, ancien hospice des Enfants trouvés<sup>162</sup>. Ainsi, « le faubourg Saint-Antoine, bien

---

<sup>155</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 209. L'installation de l'embarcadère Paris-Lyon a tout d'abord induit des opérations urbaines et l'apparition de nouveaux quartiers entre le faubourg Saint-Antoine et la Seine. Au niveau du boulevard Mazas, grâce à la gare, un front d'immeubles de rapport s'est constitué. Avec la destruction de la prison Mazas en 1898, de nouvelles voies percées et loties par l'Administration ont remplacé ce terrain laissé vide.

<sup>156</sup> RIDEAU Géraldine, « Une place, des percées », in MINNAERT Jean-Baptiste (dir.), op. cit., pp. 146-147. « L'expropriation, pour le percement du boulevard Mazas, [s'était faite] en deux temps très courts : en 1847, un premier tronçon entre la place Mazas projetée et la prison [était exproprié], puis [un second], de la rue Legraverend à la rue Beauvau (rue Beccaria) qui ne [nécessitait] la destruction que de deux constructions [...]. Un décret d'utilité publique du 9 juillet 1850 [prévoyait] le prolongement du boulevard entre la rue des Charbonniers (rue Hector Malot) et la place du Trône (place qui [n'était pas] encore constituée) ». Le boulevard Mazas a permis d'assainir les quartiers alentours en construisant des immeubles salubres pour la population ouvrière. Mais, cette voie plantée a peu intéressé les spéculateurs « moins enclins à changer son statut que celui du boulevard Voltaire, plus prestigieux ».

<sup>157</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 209.

<sup>158</sup> RIDEAU Géraldine, « Une place, des percées », op. cit., p. 148. L'avenue Ledru-Rollin a été remaniée et prolongée en 1883 jusqu'à la rue de Charonne, puis en 1924 jusqu'au boulevard Voltaire. En 1900, l'avenue était encore interrompue à deux endroits. Le premier tronçon restant, situé entre les rues de Charonne et Basfroi, a été ouvert en 1912. Le second, qui permettait de rejoindre l'actuelle place Léon Blum, a été inaugurée en 1933.

<sup>159</sup> Ibidem, p. 147.

<sup>160</sup> Ibid., p. 144.

<sup>161</sup> MINNAERT Jean-Baptiste, « L'évolution architecturale et urbaine du faubourg Saint-Antoine », Paris Projet, Approches nouvelles, n<sup>os</sup> 32-33, Paris, APUR, 1998, p. 100.

<sup>162</sup> Ibidem.

que relativement épargné par les projets d'urbanisme, a opéré, avec l'apparition [d'activités artisanales, industrielles et commerciales], une restructuration importante, mais à l'échelle du parcellaire »<sup>163</sup>.

Parallèlement, la volonté d'ordonner la place de la Bastille a amené Napoléon III, en 1850, à concevoir le projet de rectifier la rue de la Roquette, d'élargir la rue de Charonne, de la prolonger à travers la rue de Lappe et la cour du Cheval Blanc et d'ouvrir une avenue reliant le carrefour Charonne-Ledru-Rollin à celui de Faidherbe-Chaligny<sup>164</sup>.

Un autre projet d'alignement pour la place, ne figurant pas dans les prévisions du « Troisième réseau », a été dessiné. Un plan de 1861 prévoyait ainsi le recadrage de la rue du faubourg Saint-Antoine dans l'axe de la colonne de Juillet, l'élargissement et la rectification de la rue de Charenton, afin de constituer un nouvel îlot donnant sur la place de la Bastille<sup>165</sup>. Mais ces deux projets n'ont jamais vu le jour.

Ainsi, en 1881 côté est, sous l'égide de J.-C.-A. Alphand, des rectifications modestes ont été effectuées devant l'embarcadere de Vincennes et des arbres ont été plantés à l'entrée du faubourg. Côté ouest, de part et d'autre de la rue Saint-Antoine, deux îlots étaient restés libres depuis la destruction de la prison. Avec le percement post-haussmannien du boulevard Henri IV, prolongement du boulevard Saint-Germain, ces deux terrains lotis, constituaient une entrée sur la place. La place de la Bastille restait, alors, sans grand renouveau véritable pour la restructurer<sup>166</sup>.

#### b. Les promenades Richard-Lenoir et Jules Ferry

La ville a changé radicalement : à un plan d'eau parcouru par de multiples bateaux, des quais encombrés par les matériaux de construction, des ponts, succédait un boulevard large, ombragé et aéré.

L'intervention haussmannienne phagocytait donc complètement le canal : non seulement la voie d'eau disparaissait du paysage, mais la nature des quartiers environnants s'en trouvait bouleversée. La largeur du boulevard et la présence de jardins favorisaient alors de nouvelles constructions comme l'habitat et attiraient l'investissement [48].

« Des passants, des flâneurs, des voitures souvent chargées de colis pour la gare de Lyon ; un brouhaha, un mouvement, un ruissellement infinis ; l'entrée du faubourg avec ses maisons de travailleurs gorgées de locataires, sa foule, ses enseignes ; la gare du chemin de fer de Vincennes ; le canal maintenant couvert par le boulevard Richard-Lenoir, avec sa bordure d'arbres et ses corbeilles d'où s'échappe la fumée des bateaux glissant sur l'eau du canal souterrain. Assis sur le rebord de la colonne, les ouvriers prennent l'air, la journée

---

<sup>163</sup> Ibid.

<sup>164</sup> RIDEAU Géraldine, op. cit., p. 100. Les boulevards Beaumarchais et Filles du Calvaire ont été remaniés. Des îlots ont été établis entre ces derniers et la rue Amelot.

<sup>165</sup> Ibidem., p. 143.

<sup>166</sup> Ibid., p. 144. « L'histoire de sa morphologie matérialise à elle seule le temps de faire la ville, ses errances, ses résistances et ses compromis ».



48- Vue du boulevard Richard-Lenoir, vers la place de la Bastille, vers 1870.

MOREAU E., Le nouveau boulevard de la Reine Hortense, au-dessus du souterrain du canal Saint-Martin, vers 1870, M.C. Topo PC 152D.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 21.

Cliché M. Giet.

finie, lisent, causent [...]. Tout cela, à la fois paisible et fourmillant de gens, de garçons, de filles en bonnet ou tête nue [...]»<sup>167</sup>.

Avec G.-E. Haussmann, les boulevards nouvellement créés tendaient à se fondre dans un système de réseaux, de grandes voiries urbaines structurant la ville et organisant des relations à grande échelle. Le point important mis en relief était l'organisation de la voie elle-même plutôt que le bâti. Le traitement de l'espace public, par un mobilier urbain tel que réverbères, bancs, kiosques, arbres, était unitaire ; le boulevard était un espace ouvert à la promenade, clos par le front des façades<sup>168</sup>. Ces boulevards parisiens ont été conçus à la fois comme réseau et comme lieu<sup>169</sup>. Les trottoirs étaient larges et permettaient la plantation d'arbres. Cette générosité dont parle Christian Devillers a produit un espace de mixité fonctionnelle et a permis d'installer tous les réseaux qui ont fait de Paris une ville moderne<sup>170</sup>.

De plus, la Compagnie des Omnibus a implanté ses voies sur ce boulevard, accentuant son caractère de nouvelle grande voie parisienne propre à la promenade (flux de piétons et de voitures)<sup>171</sup>.

### c. L'aménagement des quais de la partie découverte du canal Saint-Martin

Il est intéressant de noter qu'en 1892, des jardinets au niveau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses, entre la rue du Faubourg du Temple et la rue de la Douane, ont été installés<sup>172</sup> [49]. En 1899, la ville a continué cette entreprise et en a créés sur les quais de Valmy et de Jemmapes, entre les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses<sup>173</sup> [50-51]. Les raisons, qui ont prévalu à ces aménagements, ne nous sont pas connues. Cependant, nous pouvons supposer, qu'en raison du déplacement de la vie économique de la capitale vers La Villette, et donc, de la lente disparition d'usines et de matériaux le long des quais, les pouvoirs en place ont souhaité donner un

---

<sup>167</sup> FUNCK BRENTANO Frantz, Bastille et Faubourg Saint-Antoine, Paris, Hachette, Coll. « Pour connaître Paris », 1925, pp. 50-51. La citation est de Jules Claretie.

<sup>168</sup> MANGIN David, PANERAI Philippe, Projet urbain, Marseille, Éditions Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1999, pp. 65-67.

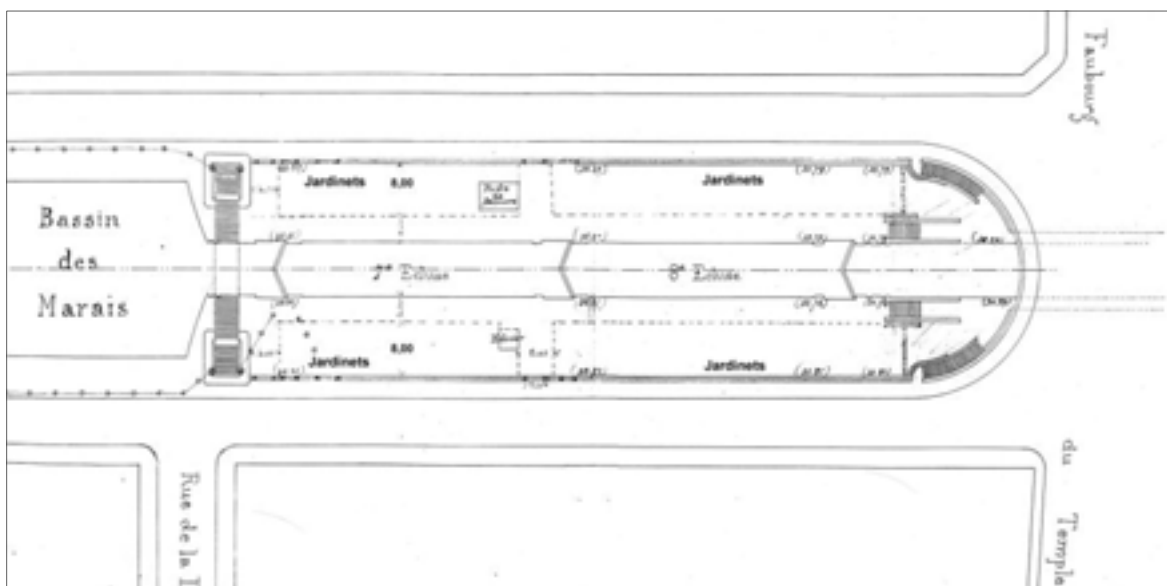
<sup>169</sup> Voir CHOAY Françoise, « Haussmann et le système des espaces verts parisiens », Revue de l'Art, n° 29, 1975, pp. 83-99.

<sup>170</sup> DEVILLERS Christian, Le projet urbain, Conférences Paris d'Architectes du 4 mai 1994, Paris, Édition du Pavillon de l'Arsenal, Coll. « Les mini PA », n° 2, mars 1996, pp. 7-47.

<sup>171</sup> Demande de renseignements de la Compagnie des Omnibus à Jeannin, conducteur du Service des Canaux, concernant L'implantation de lignes sur le boulevard Richard-Lenoir, 29 décembre 1877, A.S.C.V.P. SM 002 Affaires diverses (A.P. 2931 W). La Compagnie des Omnibus dut demander des autorisations car tout tracé ou tout ouvrage franchissant la ligne du canal ou s'approchant de ses berges concernaient les ingénieurs des Canaux. Effectivement, les travaux ne devaient pas attaquer la maçonnerie fragile de la voûte.

<sup>172</sup> Service des Eaux, Canaux et Dérivations, Projet d'installation de jardinets au niveau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 22 avril 1892, A.S.C.V.P. SM 017 Travaux neufs (A.P. 2931 W). Ces jardinets existent encore aujourd'hui.

<sup>173</sup> Bulletin Municipal Officiel (1891.1375) concernant L'établissement de jardinets quais de Valmy et de Jemmapes, 9 décembre 1899, A.S.C.V.P. SM 017 Travaux neufs (A.P. 2931 W). « Le Conseil, Vu le mémoire, en date du 22 juillet 1891, par lequel M. le Préfet de la Seine lui propose d'autoriser, dans la limite d'une dépense de 39 000 francs, la création de jardinets le long du canal Saint-Martin sur les quais de Valmy et de Jemmapes ; Vu le rapport de M. le directeur des Travaux ; Délibère : Article premier : Sont approuvés, dans la limite d'une dépense totale de 39 000 francs les projets de travaux susvisés relatifs à l'établissement de jardinets le long du canal Saint-Martin entre les 3<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses sur les quais de Valmy et de Jemmapes. Art. 2. : La dépense sera imputée sur le crédit d'égale somme à ouvrir au budget supplémentaire de 1891, chap. 38, paragraphe 16, art. 9/1 ». À la même date, un certain Faillet déposait un projet de délibération concernant les plantations le long du canal Saint-Martin. Il souhaitait prolonger les plantations et jardins existants le long de l'infrastructure jusqu'au boulevard de La Villette. Même si l'Administration invoquait une dépense importante pour de tels travaux, il était convaincu de la nécessité de ces améliorations « au point de vue de la sécurité et de la moralité publique, au point de vue des avantages qui en résulteraient pour les riverains ». Ainsi « le Conseil, considérant la nécessité à tous égards de travaux d'embellissement du canal Saint-Martin dans la partie avoisinant le boulevard de La Villette, [délibérait] : La Direction des Eaux et Canaux est invitée à présenter le plus promptement possible un mémoire tendant à la transformation des quais de Valmy et de Jemmapes en plantations d'arbres et jardins ».



49- Établissement de jardinets aux 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1892.

Service des Eaux, Canaux et Dérivations, Projet d'installation de jardinets au niveau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 22 avril 1892, A.S.C.V.P. SM 017 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



50- Jardins réalisés au niveau des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, vers 1930.

Anonyme, Paris X<sup>ème</sup>, Écluse du canal Saint-Martin, Quai Valmy et quai Jemmapes, Les jardins, Paris, Éditeur F.F., n° 3, vers 1930, M.C. ou A.S.C.V.P.

Cliché D.A.U.



51- Jardins réalisés au niveau des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, vers 1930.

Anonyme, Tout Paris, Perspective sur les quais de Jemmapes et de Valmy, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 1595, vers 1930, <http://www.anousparis.fr/city-guide/le-canal-saint-martin-se-vide>.

Cliché <http://www.anousparis.fr/city-guide/le-canal-saint-martin-se-vide>.



caractère plus urbain et paysager à ces divers endroits de la voie d'eau, en prolongement des aménagements du boulevard Richard-Lenoir.

De plus, le 21 mars 1893, suivant une délibération du Conseil municipal, la ville a planté des arbres le long du bassin des Marais, sur le quai de Valmy. Au fur et à mesure de l'achèvement des plantations, le Service des Canaux exécutait aussi la réfection du couronnement du bassin et le repavage des berges endommagées<sup>174</sup>.

La création de jardinets et les plantations d'arbres ont alors modifié le paysage du canal Saint-Martin, lui offrant une ambiance de promenade.

### 1.2.1.2. Le parcellaire et les nouvelles constructions

#### a. Les façades des boulevards Richard-Lenoir et Jules Ferry<sup>175</sup> [52-53]

Autour de l'ancien bassin du Temple, près de la moitié des immeubles dataient de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Neuf immeubles ont été construits ou reconstruits entre l'ancien quai de Jemmapes et la rue de la Folie Méricourt et sept sur l'ancien quai de Valmy, dont quatre se situaient à proximité de l'intersection avec l'avenue de la République. À l'angle de l'ancien quai de Jemmapes et de l'avenue, un édifice de type faubourien, occupait un angle, alors que les trois autres immeubles du carrefour étaient des constructions typiques du Second Empire et des trente ans qui ont suivi, profitant ainsi pleinement du gabarit autorisé.

Le boulevard Jules Ferry a ainsi conservé un certain nombre d'immeubles antérieurs au Second Empire, dont certains conciliaient activité artisanale et habitat. Dans ces édifices, le rez-de-chaussée et le premier étage étaient destinés aux ateliers ; les deux niveaux étaient réunis en façade par un double ordre d'arcades marquées par un léger relief, faisant du second niveau une sorte d'entresol. Les étages supérieurs étaient destinés aux logements. Parmi ces immeubles, il y avait celui qui faisait l'angle de l'ancien quai de Valmy et de la rue du Faubourg du Temple, ou encore celui situé au 140 du boulevard Richard-Lenoir<sup>176</sup>.

Entre les rues Rampon et d'Oberkampf, avec les percements de l'avenue de la République et du boulevard Voltaire, les îlots du lotissement d'Angoulême ont été transformés. Les immeubles se trouvant aux angles du boulevard Richard-Lenoir et des actuelles rues Jean-Pierre Timbaud et de Crussol, sur la rive Ouest, dataient d'avant le recouvrement du canal. Pour le reste de la rive Ouest du boulevard Richard-Lenoir, une série de cinq immeubles en partant de l'avenue de la République ont été reconstruits dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, à l'emplacement d'édifices appartenant à la Compagnie générale du Gaz [54]. Durant cette période, un quatrième immeuble a été édifié entre la rue Jean-Pierre Timbaud et la rue de Crussol et un cinquième, entre cette dernière et la rue Oberkampf.

---





<sup>174</sup> Note d'un ingénieur du Service des Canaux concernant La plantation d'arbres sur les quais de Valmy et Jemmapes, 23 mars 1893, A.S.C.V.P. SM 017 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>175</sup> DARIN Michaël, « L'immeuble dit haussmannien », Cours publics - Saison 2007-2008, Paris, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, 20 mars 2008, <http://webtv.citechaillot.fr/video/14-limmeuble-dit-haussmannien>.

<sup>176</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.1.2.1. L'influence du développement du transport de marchandises sur les tissus : données générales / c. Les édifices.

52- Plan des immeubles construits entre 1859 et 1945 le long de la partie couverte du canal Saint-Martin.

Document S. Guével, A. Michalski.

-  Immeubles sur le canal non reconstruit entre 1859 et 1945 ou démolis depuis
-  Immeubles sur le canal construit entre 1859 et 1902
-  Immeubles sur le canal construit entre 1902 et 1945
-  Parcelles non relevées



Seuls les immeubles bordant le canal ont été datés. Les règlements de construction ont été l'outil de datation principal, appuyé par certaines inscriptions figurant sur les façades, ainsi que par l'identification des styles architecturaux.

Cette carte indique, que sur toute la durée dont elle présente l'évolution, les immeubles ont été construits en quantité inégale selon les deux périodes distinguées - 1859-1902 et 1902-1945 - mais aussi selon les rives et les différentes parties du canal couvert. La seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle a ainsi vu arriver un nombre de constructions bien plus important que la première moitié du siècle suivant. Dans les années 1940, de nombreuses parcelles accueillait encore un bâti antérieur au Second Empire. Par ailleurs, les immeubles construits durant la première période ont été plus importants sur la rive Est, alors que la période suivante a connu une proportion de constructions à peu de chose près égale des deux côtés du canal.





53- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le canal Saint-Martin, 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

Voir le plan 3c dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

En 1900, le front bâti était presque entièrement constitué de part et d'autre du canal Saint-Martin.

Sur la partie découverte, entre la rue de la Grange aux Belles et la place de l'Ourcq, le bâti était discontinu sur les quais. Constitué d'habitations, d'entrepôts et de magasins, il s'ouvrait sur la voie d'eau par un système de cours. Il en était de même, rive gauche, entre les rues du Faubourg du Temple et Alibert.

Les entreprises les plus importantes se tenaient au niveau du bassin de Pantin et leurs propriétaires possédaient des maisons bourgeoises. Ainsi, au n° 198 du quai de Jemmapes, Laureilhe, entrepreneur de charpente, menuiserie et serrurerie, exproprié du faubourg Saint-Denis en raison de l'agrandissement de la gare du Nord, achetait et construisait son atelier et un immeuble. Au n° 194 du même quai, il faisait bâtir un hôtel particulier. (BABEY Marie, *Je me souviens du canal Saint-Martin*, Paris, Éditions Parigramme, 1996, p. 83).

En 1889, la Ville de Paris a chargé six sociétés concessionnaires de créer et d'exploiter des usines de distribution d'électricité. Une de ces sociétés, la C.P.A.C. (Compagnie parisienne de l'air comprimé), disposant, dans l'Est de Paris, d'une concession, faisait appel en 1894 à l'architecte Paul Friesé, pour l'installation d'une centrale électrique au 132-134 quai de Jemmapes. « L'implantation d'une centrale électrique sur le quai de Jemmapes en bordure du canal Saint-Martin [s'expliquait] par la désagrégation du tissu urbain de ce quartier du X<sup>ème</sup> arrondissement, resté à l'écart des grands travaux haussmanniens ». En effet, les usines de production électrique étaient placées au cœur de la ville, car à cette époque, cette énergie était encore difficilement transportable sur de longues distances.

La situation de l'usine, le long du canal, permettait d'acheminer facilement le charbon et de puiser l'eau nécessaire aux machines à vapeur. Le charbon était déchargé des péniches et dirigé dans une galerie souterraine, depuis la berge du canal jusqu'au centre de l'usine. Placé dans un élévateur, il était transporté jusqu'aux combles et stocké dans diverses soutes. Cette usine de briques, verre et métal, qui s'imposait comme une architecture autonome, affirmait sa vocation industrielle. Mais, « L'appareil mixte, l'ordonnance verticale des baies [aux formes triangulaires], les bossages continus du soubassement, les chaînages d'angles, le toit à croupes [témoignaient] de la volonté de Friesé d'intégrer son architecture dans un contexte urbain et de faire passer cette centrale pour ce qu'elle n'[était] pas : un édifice qui hésiterait entre la caserne et l'immeuble de rapport ». (Voir FIBLEC Hughes, « Deux usines de Paul Friesé », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, pp. 152-155 / Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 033 Tolérances).

Sur la partie couverte, entre la rue du Faubourg du Temple et le boulevard Voltaire, le bâti était à l'alignement, comme sur la rive droite entre ce boulevard et la place de la Bastille. Rive gauche, le bâti était plus hétéroclite.





54-

54- Immeubles situés 127 et 129, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Ces immeubles se situent à la hauteur de l'avenue de la République, rive droite (côté Ouest).



55-

55- Immeubles situés 116 et 118, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Ces immeubles se situent dans l'îlot compris entre les rues Jean-Pierre Timbaud et de Crussol, rive gauche (côté Est).



56-

56- Immeuble situé 108, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Cet immeuble se situe dans l'îlot compris entre les rues Oberkampf et Saint-Sébastien, rive gauche (côté Est).



57-

57- Immeuble situé 86, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Cet immeuble se situe à l'angle du boulevard Voltaire et du boulevard Richard-Lenoir, rive gauche (côté Est).

Sur la rive opposée, il ne reste plus que trois immeubles datant d'avant le Second Empire. L'un d'eux, qui forme l'angle avec la rue Jean-Pierre Timbaud, présente une configuration particulière : son plan est en forme de U ouvert sur le canal, avec une façade continue sur la rue de la Folie Méricourt. Le vide qui apparaît sur le boulevard n'est comblé qu'en rez-de-chaussée. Le deuxième édifice est aussi un immeuble d'angle, au croisement de la rue Oberkampf, et le troisième en est mitoyen.

De la percée de l'avenue de la République a résulté un îlot triangulaire aux dimensions très réduites, qui est en même temps une parcelle. Sur celle-ci a été construit un immeuble de rapport, certainement sous la III<sup>ème</sup> République, en même temps qu'a été continué le percement de l'avenue. Ses façades sur les deux grands axes urbains sont en pierre de taille, alors que du côté de la rue Jean-Pierre Timbaud la brique a été utilisée.

Cinq autres parcelles ont connu de nouvelles constructions durant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Une même opération a concerné les actuels numéros 116 et 118 du boulevard Richard-Lenoir [55]. Sur le boulevard et sur la rue de Crussol, les façades sont en pierre de taille, alors que du côté de la rue de la Folie Méricourt domine la brique. Le plan de chacun des deux immeubles est en forme de U, comme au numéro 130. Mais la figure est ici inversée : les façades sont continues sur le nouveau boulevard, reflétant un changement de statut de la percée du canal après son recouvrement, qui allait tendre vers celui d'un espace de représentation, et non plus d'un axe industriel et marchand.

Au carrefour des boulevards Voltaire et Richard-Lenoir, les édifices sont principalement des immeubles de rapport, construits pour la plupart sous le Second Empire et la III<sup>ème</sup> République. Le percement du boulevard Voltaire avait engendré, sur la rive Ouest, la formation d'un îlot triangulaire. Il est formé d'une parcelle unique, qui accueille toutefois plusieurs bâtiments, conçus par divers architectes.

Au tournant du siècle, la plupart des façades de la rive gauche de cette partie du boulevard Richard-Lenoir étaient déjà refaites, à l'exception de trois parcelles [56-57]. La première, qui fait l'angle avec la rue Oberkampf, a conservé de nos jours un ancien immeuble de faubourg. Les deux autres, qui sont les numéros 96 et 98 du boulevard, ne seront rebâties qu'après 1902 et la mise en place de nouveaux règlements<sup>177</sup>.

Rive droite, deux parcelles ont été reconstruites dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. À l'angle sud du passage Saint-Pierre Amelot se trouve un immeuble édifié en 1910 par l'architecte L. Dreux et l'entrepreneur O. Bourlier. Aux angles du passage Saint-Sébastien se trouvent aussi deux autres bâtiments qui datent de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. L'un d'eux a été réalisé en 1931 par les architectes J. Boucher et H. Robin, occupant les numéros 87 à 91 du boulevard Richard-Lenoir<sup>178</sup>.

Vers la place de la Bastille, on ne trouve plus, sur la rive droite du canal, que six immeubles construits, entre la mise en place des règlements haussmanniens et 1945. Trois d'entre eux datent du XIX<sup>ème</sup> siècle, comme les numéros 83 et 83 bis ou 49 [58-59]. Les trois autres ont été construits après l'entrée en vigueur du

---

<sup>177</sup> L'immeuble situé au 96 boulevard Richard-Lenoir a été édifié par Ch. Goujon en 1909.

<sup>178</sup> TEXIER Simon, « Architectures des années 30 », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 178.



58-

58- Immeuble situé 83 et 83 bis, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Cet immeuble se situe dans l'îlot compris entre les rues Saint-Sébastien et Pelée, rive droite (côté Ouest).



59-

59- Immeuble situé 49, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Cet immeuble se situe dans l'îlot compris entre la rue Gaby Sylvia et le passage Sainte-Anne Popincourt, rive droite (côté Ouest).



60-

60- Immeubles situés 52, 52 bis, 54, 56, 58 et 58 bis, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Ces immeubles se situent dans l'îlot compris entre les rues Moufle et du Chemin Vert, rive gauche (côté Est).



61-

61- Immeubles situés 34, 36, 38, 40, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

Ces immeubles se situent dans l'îlot compris entre les rues du Chemin Vert et Boule, rive gauche (côté Est).

règlement de 1902. Parmi ces derniers, il y a au numéro 47 un édifice réalisé en 1934 par Alif<sup>179</sup>. Aux numéros 15, 17 et 19 se trouvent deux immeubles, ni signés ni datés, mais datant probablement des années 1930.

Sur la rive Est, la situation est tout autre. Pratiquement la totalité des parcelles a été construite ou reconstruites entre 1859 et 1902, à l'exception de quatorze d'entre-elles. Depuis l'angle du boulevard Voltaire, une série de quatre immeubles a été construite au XIX<sup>ème</sup> siècle. Dans la continuité, le cinquième édifice date de 1905. Bien que ce dernier diffère des autres par sa façade ornementée, due à l'architecte L. Fagot, ce tronçon du boulevard aux façades homogènes est caractéristique du Second Empire et des trente années qui ont suivi. La courbure du canal est épousée par des immeubles alignés, conférant au canal couvert l'allure d'une grande voie haussmannienne.

Entre la rue Moufle et celle du Chemin Vert, on retrouve une série d'immeubles similaires à ceux précédemment évoqués [60]. Là encore, la continuité est interrompue par un immeuble plus récent, au numéro 62 du boulevard, datant de 1929 et érigé par J. Boucher et H. Robin. Au numéro 48, le bâtiment, datant de 1910, a été construit par l'architecte E. Thomas et l'entrepreneur M. Luquet.

Entre la rue du Chemin Vert et la rue Sedaine, une série de parcelles ont été construites dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle [61]. Il s'agit principalement de lotissements réalisés autour de nouvelles rues qui débouchent sur le boulevard, comme la rue Boule et le prolongement des rues Bréguet et Sedaine. Les immeubles qui bordent le nouveau boulevard sont caractéristiques de leur époque. La parcelle, à l'angle de la rue du Chemin Vert, doit sa forme au prolongement de la rue Froment dans les années 1900. Elle est occupée par deux immeubles, construits en 1906, pour le numéro 42 et en 1912, pour le 42bis, par l'architecte L. Fagot. Il est possible que l'immeuble du numéro 42, qui n'a de façades que sur le boulevard et sur la cour, soit antérieur au prolongement de la rue Froment. L'édification de celui du 42bis semble, en revanche, participer de l'ouverture du dernier tronçon de cette dernière : l'immeuble raccorde la rue prolongée à celle du Chemin Vert et au boulevard Richard-Lenoir.

Au Sud de la rue Sedaine, de nos jours, mis à part l'immeuble d'angle de cette même rue et du boulevard Richard-Lenoir, seuls deux bâtiments ont été construits depuis 1859. Ce sont le numéro 8, datant du XIX<sup>ème</sup> siècle, et le 6, datant probablement du début du XX<sup>ème</sup>.

#### b. Le tissu urbain aux abords des boulevards Richard-Lenoir et Jules Ferry

Le canal, traversant le XI<sup>ème</sup> arrondissement, constituant une partie du quartier industriel de Paris, a commencé à s'estomper.

Les conceptions de G.-E. Haussmann occultaient complètement la présence de la voie d'eau et modifiaient les quartiers et les rives qui la longeaient, sans pourtant provoquer d'opérations spéculatives qui accompagnaient habituellement ce type d'intervention. Effectivement, le boulevard Richard-Lenoir était un

---

<sup>179</sup> Ibidem.

avatar du haussmannisme . Ici, point de terrains à acheter ni à revendre, puisque la couverture n'a nécessité aucune percée, aucun élargissement donc aucune expropriation [62-63].

Nous pouvons étudier deux exemples représentatifs : l'influence sur le tissu des percées, comme celles du boulevard Voltaire et de l'avenue de la République, et de la couverture à l'emplacement de l'ancien lotissement d'Angoulême, et étudier les îlots compris entre le boulevard Richard-Lenoir et la rue Amelot [64-65-(1-2-3)-66-67].

Les principes de découpage de l'îlot haussmannien en parcelles se caractérisaient, par :

« Les limites des parcelles tracées à la perpendiculaire de la rue. La ligne de partage à l'intérieur de l'îlot était la bissectrice de l'angle des rues et une ligne médiane qui encaissait les irrégularités géométriques.

Chaque parcelle avait une proportion moyenne qui excluait les parcelles en profondeur comme les parcelles étirées en façade le long de la voie<sup>180</sup>.

Nous retrouvons ainsi ces principes, pour les nouveaux îlots, triangulaires ou rectangulaires, ou les nouveaux découpages parcellaires des terrains acquis par expropriation.

Sur le lotissement d'Angoulême sont venus s'apposer le boulevard Voltaire et l'avenue de la République. Les diagonales de ces percées ont perturbé alors le tissu de cet ancien lotissement. De part et d'autre de ces voies sont apparues des parcelles de "récupération" aux formes arbitraires, qui, par comparaison avec le parcellaire ancien, avaient l'air d'autant plus irrationnelles. Mais la structure du neuf et du vieux était parfaite, le nouveau s'insinuait dans l'ancien : la continuité des façades était scrupuleusement restituée<sup>181</sup>. Il y avait imbrication et suture : les bordures haussmanniennes étaient parfaitement collées au tissu existant. Il y avait alors compatibilité entre les nouvelles bordures et les îlots anciens<sup>182</sup>.

Les îlots compris entre le boulevard Richard-Lenoir et la rue de la Folie Méricourt, dont le découpage parcellaire était régulier, tendaient à répondre aux principes décrits. Mais ces parcelles étaient des résidus de la percée du canal. Seul le bâti s'est substitué à lui-même pour répondre aux exigences de cette promenade<sup>183</sup>.

De plus, le système conventionnel permettait de passer du tracé des boulevards à la régularité des bâtiments qui le bordaient avec un règlement peu précis. Ainsi, ce furent les parcelles bordant ces nouveaux boulevards et les articulations avec le boulevard Richard-Lenoir, qui furent loties en premier car elles étaient vides et car elles primaient dans la rationalisation de l'ensemble. Le long du boulevard Richard-Lenoir, les

---

<sup>180</sup> PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, Formes urbaines de l'îlot à la barre, Marseille, Édition Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1997, p. 32.

<sup>181</sup> Ibidem, p. 29.

<sup>182</sup> Ibid., p. 31.

<sup>183</sup> Rue de la Folie Méricourt, et au-delà, les parcelles étaient parfois assez profondes et souvent occupées par des activités qui s'organisaient autour de cours intérieures. Les façades sur la rue de la Folie Méricourt étaient cependant essentiellement constituées d'immeubles d'habitation, dont la plupart avaient été construits avant le Second Empire. Certains immeubles seront toutefois reconstruits dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle.





62- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre du canal Saint-Martin, vers 1900.

----- Réseau viaire et parcellaire existants vers 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.



Voir le plan 3b dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



63- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues aux abords du canal Saint-Martin entre 1827-1836 et 1900.

----- Voies et parcelles apparues entre 1827-1836 et 1900.

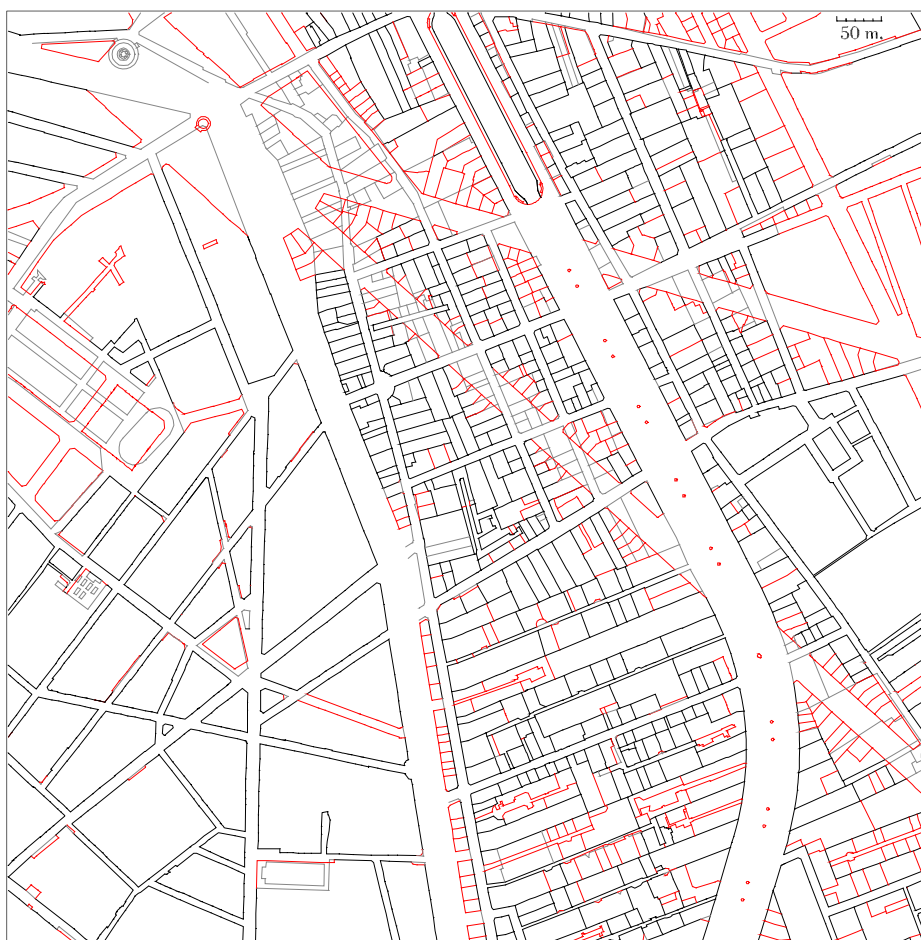
----- Voies et parcelles persistantes entre 1827-1836 et 1900.

----- Voies et parcelles disparues entre 1827-1836 et 1900.

Document S. Guével.



Voir le plan 3e dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



64- Plan décrivant les percées (boulevard Voltaire et avenue de la République) et les parcelles nouvelles apparues entre 1827-1836 et 1900 au niveau du lotissement d'Angoulême et des îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir.

- Voies et parcelles apparues entre 1827-1836 et 1900.
- Voies et parcelles persistantes entre 1827-1836 et 1900.
- Voies et parcelles disparues entre 1827-1836 et 1900.

Document S. Guével.



L'îlot haussmannien maintenait une continuité du paysage urbain. Les parcelles de ces deux nouvelles percées ont été rapidement loties d'immeubles de rapport formant un front bâti homogène sur tout son parcours. « Voies de prestige [boulevard Voltaire], elle remplissait aussi un rôle social : près de la place de la Nation, 40 maisons ouvrières [ont été construites] sur des lots de petites dimensions, la proximité du faubourg conférant un statut très différent à ces percées de l'Est parisien qui n'ont jamais fait véritablement pendant à celles de l'Ouest ».

RIDEAU Géraldine, « Une place, des percées », in MINNAERT Jean-Baptiste (dir.), *Le faubourg Saint-Antoine, Architecture et métiers d'art*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1998, p. 148.



65-1-

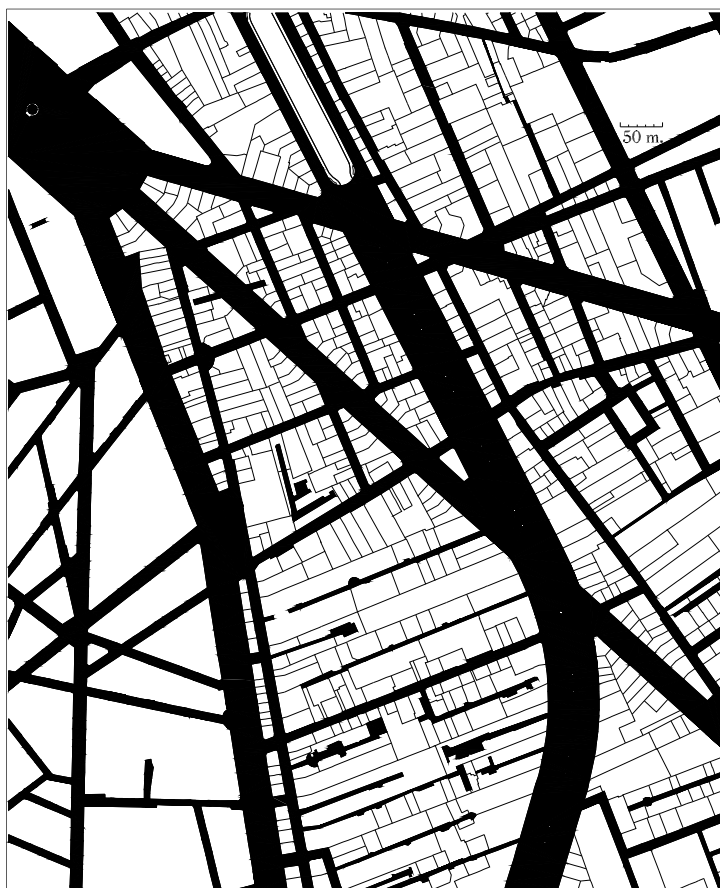
65-2-

65-3-

65- Tissu urbain compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir, 2010.

65-1- Passage Saint-Sébastien vers le boulevard Richard-Lenoir / 65-2- Passage Saint-Sébastien vers une cité artisanale / 65-3- Cité artisanale.

Clichés S. Guével.



66- Plan décrivant les voies, les passages et les impasses, des îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir en 1900.  
Document S. Guével.

Ces îlots démontraient qu'avant la couverture et l'aménagement de la promenade, le canal Saint-Martin était devenu l'axe du premier quartier industriel de Paris. En arrière du canal, le tissu urbain, mélangeant ateliers et petits immeubles ouvriers, s'était implanté dans le parcellaire rural préexistant. Dans le réseau des chemins devenus rues, de longues parcelles s'étaient densifiées de maisons, d'ateliers et d'entrepôts distribués par des passages ou séparés par des cours.

DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris, s.l., École d'architecture de Paris-La-Défense, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Plan urbain, 1995, p. 122.



67- Plan décrivant le bâti (sur les premières parcelles longeant le canal) des îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir en 1900.  
Document S. Guével.

Les percées de G.-E. Haussmann ne remettaient pas en cause l'organisation en profondeur des tissus urbains. Si le réseau des nouvelles voies dessinait un nouveau paysage, l'ancien Paris n'avait pas disparu. Il se situait derrière les façades des immeubles haussmanniens. La succession ordonnancée de ces derniers s'interrompait pour laisser une vue sur le bâti ancien. « Il y a, dans le décor haussmannien, suffisamment de césures pour que l'arrière de la scène apparaisse à l'observateur attentif [...]. Un autre Paris, l'ancien, sert d'appui à un décor qui s'y adosse ».

PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, Paris, Hazan, 1999, pp. 219-220.

« Paris [restait] encore la ville où l'industrie [était] morcelée en petits ateliers ce qui [gardait] vivante la vieille structure tissulaire là où elle n' [était] pas touchée par Haussmann ».

PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, Formes urbaines de l'îlot à la barre, Marseille, Édition Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1997, p. 42.

façades répondant aux prescriptions haussmanniennes ou post haussmanniennes ont mis plus de temps à se constituer étant donné que les terrains étaient pour certains déjà bâtis<sup>184</sup>.

Les îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir ont révélé une surimpression du boulevard sur le tissu. Le parcellaire, dont le découpage n'a pas été modifié, supporte un tissu complexe où la part des surfaces industrielles au sol est apparue comme importante. Quelques immeubles de type haussmannien ou post-haussmannien ont remplacé les entrepôts ou petits immeubles, qui n'avaient plus lieu d'être, parce qu'ils ne disposaient plus des accès aux quais pour recevoir les dépôts de matériaux apportés par les bateaux.

Ces longues parcelles, issues d'une trame rurale qui s'était densifiée, jadis occupées par diverses entreprises, maintenant isolées de la voie d'eau, ont été divisées par des impasses, des ruelles ou des passages et se sont couvertes d'ateliers, de manufactures de fabriques, dont les activités n'étaient plus directement liées à la présence du canal<sup>185</sup>.

Une "croûte" d'immeubles a commencé alors à border ces voies masquant un tissu où il n'y avait guère d'homogénéité dans le découpage parcellaire.

Le type de parcellaire autour du boulevard Richard-Lenoir a trahi au niveau du sol une imbrication étroite entre habitat et activités, qui s'est traduite par des difficultés résolues au niveau des dessertes. Les éléments de ce maillage étaient donc déconnectés de l'ensemble au profit exclusif d'une des composantes<sup>186</sup>.

Les îlots décrivaient une périphérie de bâti continue et d'épaisseur plus ou moins constante. Les découpages étaient diversifiés et inégaux. Ils étaient déterminés par la configuration future du bâti<sup>187</sup>.

L'intérieur de ces îlots était capable d'articuler les différences ; il était le lieu de l'appropriation et du transformable : le lieu de travail exclu de la périphérie était relayé à l'intérieur. En revanche, les façades entretenaient un rapport avec la voie. Ainsi, l'îlot réagissait fortement aux déséquilibres hiérarchiques entre intérieur et extérieur. Il compensait ce défaut par un élargissement de sa hiérarchie interne et a été percé de passages et de rues intérieures<sup>188</sup>.

### 1.2.1.3. La disparition des usines utilisant la voie d'eau et les nouvelles activités<sup>189</sup>

Avec la couverture du canal Saint-Martin, le percement du boulevard Voltaire et de l'avenue de la République, les terrains ont gagné en valeur. Les deux grandes percées ont obligé à reconstruire une partie

---

<sup>184</sup> SZAMBIEN Werner, « 57, boulevard Richard-Lenoir », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 135. L'immeuble du 18 boulevard Richard-Lenoir date de 1864.

<sup>185</sup> MARTIN Alexis, Les étapes d'un touriste en France : Paris, promenades dans les 20 arrondissements, Paris, A. Hennuyer, 1892 (1890), pp. 247-276, B.N.F. 8 Lk7 26730. Voir le XI<sup>ème</sup> arrondissement. Dans cet ouvrage Alexis Martin publiait une description du paysage parcouru lors d'un cheminement entre les places de la République et la Bastille. Dans ce quartier, il écrivait que l'on trouvait des brasseries, des entreprises travaillant le textile ou encore l'étamage des glaces.

<sup>186</sup> BERTHIER Alain, COUTHINO E., DENIAU Dominique, GAUDIN Henri, MILLIEX Jean-Michel, QUIVAUX Robert, Étude de l'axe Saint-Martin - Richard-Lenoir, Paris, APUR, 1972, p. 18, APUR.

<sup>187</sup> PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, Formes urbaines de l'îlot à la barre, op. cit., p. 31.

<sup>188</sup> Ibidem, p. 39.

<sup>189</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 036-037-038-039 Immeubles et locations diverses (A.P. 2931 W).

des tissus, alors que la disparition de la voie d'eau a fait périlcliter les activités qui pouvaient y être liées, libérant des emprises.

La couverture d'une partie du canal Saint-Martin a rencontré des oppositions. En supprimant un tiers des quais et des ports, rendant les approvisionnements plus difficiles, les entrepreneurs lui reprochaient de leur faire perdre une partie des revenus du canal. Les marchands y voyaient l'amputation de leur outil de travail.

Ainsi, un certain nombre d'usines installées dans les îlots bordant le canal, utilisant la force hydraulique pour faire fonctionner leurs machines, ont disparu successivement<sup>190</sup>.

Nous pouvons prendre pour exemple la scierie mécanique, appartenant à Thuret, qui utilisait la chute d'eau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, déplacées avec la couverture au niveau de la rue du Faubourg du Temple. Il réclamait des indemnités.

Le Sieur Thuret avait signé un bail avec la Compagnie du Canal Saint-Martin le 18 mai 1857, pour une période de 18 ans, qui prenait effet le 1<sup>er</sup> janvier 1858<sup>191</sup>. Les conditions du bail stipulaient, en premier lieu, que le loyer était fixé à forfait, soit 5000 francs par an, quel que soit le volume d'eau et « sans qu'il puisse y avoir lieu à diminution pour chômages, quelles que soient la durée et les causes des chômages »<sup>192</sup>. En second lieu, il indiquait que le chenal de prise d'eau et le canal de fuite deviendraient la propriété de la Compagnie sans que cette dernière ne soit tenue à un remboursement ou à une indemnité. Thuret n'exploitait pas lui-même son usine. Il l'avait louée au Sieur Pierson pour 10 ans, pour 2100 francs par an qui, de son côté, réclamait aussi une indemnité. Ce dernier avait sous-loué une partie de la force motrice et de l'atelier à un certain Marache, qui demandait aussi un dédommagement. L'Administration proposait alors, après étude, les indemnités suivantes pour la suppression de la chute d'eau des écluses de la Bastille : 71 000 francs pour Thuret, 30 000 francs pour Pierson et 13 000 francs pour Marache, dans le cas où le droit à indemnité serait reconnu<sup>193</sup>.

Autre exemple, la Société Dervillé et Compagnie possédait une usine, faisant le commerce des marbres bruts et travaillés, située aux 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin<sup>194</sup>. En 1860, le Service du canal a ordonné l'arrêt de prise d'eau, entraînant alors la fermeture de l'usine. Pour mettre en œuvre la résiliation du bail de cette chute d'eau, (résultant du jugement du 13 octobre 1860, qui donnait acte à la Ville de Paris du consentement de la Compagnie concessionnaire du canal Saint-Martin à la rétrocession des droits de jouissance sur ledit canal), un jury d'expropriation a été chargé de statuer sur le chiffre de l'indemnité due à

---

<sup>190</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.1. Les utilisations de l'eau / b. La location des chutes d'eau des écluses.

<sup>191</sup> Rapport de Rozat de Mandres concernant Les indemnités de Thuret, 31 janvier 1861, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>192</sup> Ibidem.

<sup>193</sup> Ibid.

<sup>194</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.1. Les utilisations de l'eau / b. La location des chutes d'eau des écluses.

Dervillé. Après une étude poussée de la force hydraulique consommée, l'indemnité a été arrêtée à la somme de 84 010 francs<sup>195</sup>.

D'autres locataires de chute d'eau d'écluses ont été indemnisés comme Mille Ambrosonne, Bertot et Guillemet<sup>196</sup>.

La comparaison des « Annuaires de l'Almanach du Commerce » de l'année 1860 et des années 1905-1908, révèle les changements<sup>197</sup>.

Si le nombre des marchands de vin et de charbon, de loin l'activité la plus répandue, augmentait en 1908, tout en restant dans les proportions de la densification générale de Paris, leur commerce s'adressait davantage aux particuliers. En revanche, les entreprises de construction, après avoir connu un grand essor pendant le Second Empire, avaient disparu pour la plupart.

Après la couverture, les ébénistes et les fabricants de meubles, pour qui la proximité du canal perdait de son intérêt, se sont regroupés près du faubourg Saint-Antoine. À cette époque, il y a eu une hausse des quantités de production, mais une baisse par rapport à la qualité du travail du bois<sup>198</sup>.

Ainsi, l'augmentation importante du nombre de professions libérales, le long du boulevard Richard-Lenoir et des axes récemment créés comme le boulevard Voltaire, et des activités de service (blanchisseries, cordonneries, hôtels...) mettait en relief un certain embourgeoisement de ces quartiers<sup>199</sup>.

De plus, par rapport aux équipements, ce réaménagement avait entraîné la destruction de nombreux théâtres.

#### 1.2.1.4. Le début du déclin du transport de marchandises sur le canal Saint-Martin et les travaux de rénovation

En 1884, d'après F.-E.-E. Humblot, ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement le canal Saint-Martin ne remplissait plus le rôle qu'on lui avait assigné lors de sa création, celui de former, avec le canal Saint-Denis, une ligne de jonction de la Seine à la Seine<sup>200</sup>.

La voie fluviale était alors plus avantageuse que les canaux : les frais de navigation par tonne étaient plus faibles et la durée de transit était moins longue<sup>201</sup>. De plus, seulement un dixième des marchandises

---

<sup>195</sup> Rapport de E. Huet, ingénieur des Canaux, concernant La location des chutes d'eau des écluses du canal Saint-Martin, 11 mars 1870, A.S.C.V.P. SM 031 Tolérances (A.P. 2931 W).

<sup>196</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 006-007-008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W). Voir supra.

<sup>197</sup> FIRMIN-DIDOT Ambroise et Hyacinthe, Annuaire-almanach du commerce, de l'industrie, de la magistrature et de l'administration (ou almanach des 500 000 adresses de Paris, des départements et des pays étrangers), Paris, Firmin-Didot frères, 1860, B.N.F. V 11432. Voir par exemple pp. 621 et 623 Charbon de bois, charbon de terre ; p. 640 Ciments.

BOUR Yves, op. cit., p. 140.

<sup>198</sup> Entre 1860 et 1905, il y a eu la Commune, causant la mort de très nombreux artisans et ouvriers qualifiés.

<sup>199</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 142.

<sup>200</sup> HUMBLLOT F.-E.-E., op. cit., p. 53.

<sup>201</sup> Ibidem, pp. 54-55. La navigation était exempte de droits sur la Seine et les variations du mode de halage sur les canaux occasionnaient des arrêts (le halage se faisait par chevaux sur le canal Saint-Denis, au moyen d'un toueur sur le bassin de la Villette, à col d'homme sur le canal Saint-Martin et par touage sous le boulevard Richard-Lenoir).

déchargées en 1882 dans les ports de la Seine, situés à côté de l'embouchure du canal Saint-Martin, était passé par les canaux.

Mais F.-E.-E. Humblot défendait le canal Saint-Martin et entendait prouver à ses adversaires, les services qu'il rendait tout de même à la ville. Ainsi, il écrivait que l'année 1883 avait été la plus prospère pour l'activité du canal : les marchandises qui ont été transportées avaient atteint un tonnage de 466 825 tonnes et les marchandises embarquées ou débarquées sur ses rives avaient été de 795 466 tonnes<sup>202</sup>. Même si le manque de commodités propres à la manutention des marchandises sur les quais était une des causes qui arrêtaient le développement de la navigation sur ce canal, celui-ci était susceptible, d'après lui, par des améliorations et des perfectionnements appropriés, de fournir des services plus importants que ceux qu'il rendait à l'époque<sup>203</sup>. En effet, l'espace réservé au mouvement des marchandises était restreint. Il n'y avait que cinq mètres de largeur entre les bords du canal et les rues latérales (et moins d'un mètre pour le halage). Les marchandises étaient enlevées au fur et à mesure de leur arrivée. « Il manque, sur les bords du canal Saint-Martin, des bâtiments où les marchandises puissent être mises à couvert et en sûreté contre les vols, et où soient déposés des appareils qui rendent faciles la réception, le pesage, le rangement et la réexpédition de toutes les matières de valeur, comme cela existe dans les gares de chemins de fer ». [...] « Ce progrès peut être réalisé, même dans les parties abaissées du canal, qui se prêteraient admirablement à la construction de magasins à étages, dont le rez-de-chaussée serait au niveau du quai et dont les étages supérieurs domineraient la voie publique ; l'échange des marchandises entre le canal et la rue se ferait ainsi très commodément »<sup>204</sup>.

La situation pouvait être aussi améliorée, en créant de nouvelles facilités de transit. Pour cela, il proposait d'activer le passage des bateaux aux écluses et d'améliorer le halage. Il souhaitait alors modifier les ouvertures des portes d'écluses pour accélérer le remplissage et la vidange des sas : « Le transit devant être particulièrement profitable à la batellerie des canaux, il n'y a pas lieu d'élargir les écluses actuelles pour y faire passer les gros bateaux de la Seine »<sup>205</sup>. Pour améliorer le halage il suggérait un système funiculaire de traction (qui ne sera jamais réalisé) car les biefs supérieurs étaient trop courts pour y installer un service de touage ou de remorquage.

De plus, F.-E.-E. Humblot a décrit la situation des ouvrages d'art et les divers travaux à effectuer au canal Saint-Martin. Ce dernier était dans un assez bon état, grâce aux menus travaux réalisés chaque année<sup>206</sup>. Les maisons d'habitation des éclusiers, implantées dans le tissu urbain bordant le canal, les abris et les postes de secours situés aux écluses, avaient bénéficié de travaux de rénovation<sup>207</sup>.

---

<sup>202</sup> Ibid., p. 57.

<sup>203</sup> Ibid., pp. 58-59.

<sup>204</sup> Ibid. Il est intéressant de rapprocher cette citation aux divers projets proposés au bassin de l'Arsenal dans les années 1890. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 1.3. La volonté de transformer le port de l'Arsenal : Les projets de docks à double usage.

<sup>205</sup> Ibid., p. 61.

<sup>206</sup> Voir l'annexe 5 concernant Les travaux d'entretien du canal Saint-Martin.

<sup>207</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 044 Maisons éclusières et 081 Entretien (A.P. 2931 W).

Quelques réparations importantes ont été réalisées, entre le bassin de la Villette et celui des Récollets, où il y avait des infiltrations d'eau, occasionnant des affaissements<sup>208</sup>. Le pont de la rue de la Butte Chaumont, se situant sur le même terrain et subissant aussi des tassements, a été reconstruit en 1889<sup>209</sup>. Il en était de même pour la 3<sup>ème</sup> écluse qui a été consolidée<sup>210</sup>.

En dehors des travaux d'entretien<sup>211</sup> ou des réparations importantes, quelques travaux neufs ont été exécutés<sup>212</sup>. En effet, pour satisfaire aux besoins de communications entre les quartiers séparés par le canal, face aux rues Dieu et Alibert, un pont tournant a été construit, dont la partie mobile a été récupérée de l'ancien pont de la rue de Crimée<sup>213</sup>. De plus, le tablier du pont tournant de la rue Grange aux Belles a été transformé en deux voies au lieu d'une<sup>214</sup>.

L'insuffisance de tirant d'eau qui existait à l'écluse Morland, à la sortie du bassin de l'Arsenal, a été réglée par l'exhaussement, en 1885, de la retenue de barrage de Suresnes qui devait mettre à même niveau l'eau du canal avec celle de la Seine<sup>215</sup>.

Mais, finalement, contrairement aux autres canaux, le canal Saint-Martin n'a subi aucune modification de gabarit. Il restera à ses caractéristiques d'origine, ne pouvant accueillir que des embarcations de petites dimensions, limitant singulièrement son trafic marchand.

## 1.2.2. LA CRÉATION D'UN LOTISSEMENT : LA DISPARITION DES ENTREPÔTS DU PORT DES MARAIS

### 1.2.2.1. La création de nouveaux îlots

#### a. Les percées

En 1860, les divers magasins et entrepôts existants à Paris étaient exploités par une seule Compagnie : la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux<sup>216</sup>. Entre 1860 et 1866, la majorité de ces locaux de servitude était transférée au bassin de La Villette, car l'arrivée du chemin de fer et l'annexion des communes périphériques avaient déplacé la vie économique de la capitale<sup>217</sup>.

---

<sup>208</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 045-047-048 Avaries, SM 049 Entretien - Dragages - Curages des berges et des quais et SM 067-068 Travaux (A.P. 2931 W).

<sup>209</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 057-058 Ponts et passerelles et SM 075 Reconstruction du pont Louis Blanc (A.P. 2931 W).

<sup>210</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 60. Le fond en béton du bassin de Pantin était sujet à des dislocations et à des crevasses par lesquelles les eaux s'infiltraient. Ainsi, de l'argile a été placée empêchant l'eau de s'introduire par les fissures.

<sup>211</sup> Très régulièrement, le préfet de Police se plaignait auprès du préfet de la Seine de la malpropreté des ports et des berges du canal Saint-Martin. De nombreuses latrines publiques ont été installées le long de la voie d'eau. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 049 Entretien - Dragages - Curages des berges et des quais (A.P. 2931 W).

<sup>212</sup> Par exemple, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, des lisses de protection ont été installées sur les parties les plus fréquentées des berges et des quais du canal Saint-Martin.

<sup>213</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 055-059 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

<sup>214</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 055-061-062 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

<sup>215</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 62.

<sup>216</sup> Le siège de la Compagnie se situait au 18 rue de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic). Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts.

<sup>217</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 127.



En 1864<sup>218</sup>, le préfet de la Seine, « ayant agi au nom et dans l'intérêt de la Ville de Paris » vendait à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, exploitante des locaux du bassin des Marais, trois terrains<sup>219</sup>. Il s'agissait :

- en premier lieu, de la halle d'octroi et de l'entrepôt des sucres indigènes, d'une superficie d'environ 12 230 mètres carrés, situés au n° 112 du quai de Jemmapes et délimités par la rue Alibert, l'avenue Richerand et la rue Bichat (ces deux entrepôts, n'ayant jamais été rentables, ont disparu en raison de l'essor du chemin de fer qui transportera ce type de produits) ;

- en second lieu, du bâtiment servant de caserne de douane et d'entrepôt pour les sels, d'une superficie d'environ 3 470 mètres carrés, situé au n° 110 quai de Jemmapes, à l'angle de la rue Alibert. À sa droite, sur le quai, se tenait un dépôt de fers appartenant à la Société Providence et à sa gauche, sur la rue Alibert, se trouvait l'administration des Pompes Funèbres (l'entrepôt des Sels a alors été transféré sur le bassin de La Villette<sup>220</sup>) ;

- en dernier lieu, d'un bâtiment affecté à l'entrepôt réel des douanes et à un entrepôt libre bordant une partie de la rue Marseille, d'une superficie d'environ 28 576 mètres carrés, situé sur le quai de Valmy. Ce terrain était délimité par la rue de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic), la rue de Marseille, la ligne représentant l'ancien mur de quai du canal Saint-Martin et un mur qui était mitoyen à l'hôtel de la douane (l'entrepôt réel des douanes est transféré en 1865 à La Villette, près du quai de Seine ; mais les bureaux de la douane sont restés le long du canal et ont perduré dans le temps).

Ainsi, les clauses particulières de la vente stipulaient :

« La Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris ouvrira, sur le terrain de l'entrepôt réel des douanes, une rue de 16 mètres de largeur, [appelée rue Magnan jusqu'en 1870, actuellement appelée rue Beaurepaire] coupant diagonalement ce terrain et qui formera la continuation d'une rue nouvelle projetée et devant partir du Château d'Eau. Les frais d'ouverture de cette rue et de la mise en état de viabilité, la confection des trottoirs (pavage), la pose des conduites des eaux et du gaz, des appareils d'éclairage, les égouts seront supportés par la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux dans toute la traversée de ses terrains. De son côté, M. le Préfet oblige la Ville de Paris à recevoir, comme voie publique, la rue en question, aussitôt son achèvement, mais sans avoir à payer aucune espèce d'indemnités »<sup>221</sup>.

---

<sup>218</sup> Lettre de Michal, inspecteur général directeur du Service municipal des Travaux Publics, concernant La vente par la Ville de Paris à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux (13 et 30 juillet 1864), 10 février 1866 et 6 mars 1866, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt. La vente était réalisée suivant un contrat passé devant Maîtres Gautier et Delapalme, notaires à Paris, les 13 et 30 juillet 1864. Elle excluait les portions de terrains à occuper par les nouvelles voies et une portion de terrains se trouvant séparée de l'hôtel de la douane du quai de Valmy et ayant aussi façade sur la rue de la Douane. Cette dernière devenait alors propriété et jouissance pour la ville.

<sup>219</sup> Les bâtiments (cités ci-dessus) étaient seulement loués et exploités par la Compagnie. En raison du transfert des entrepôts à La Villette, la ville a décidé de vendre ces locaux et la Compagnie s'est portée tout naturellement acheteuse.

<sup>220</sup> VON SAURMA Sara, « Les entrepôts du canal Saint-Martin », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 130. Le droit sur les sels a été aboli en 1945.

<sup>221</sup> Lettre de Michal, inspecteur général directeur du Service municipal des Travaux Publics, concernant La vente par la Ville de Paris à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux (13 et 30 juillet 1864), op.cit. « Les différents travaux [...] seront exécutés sous la direction et selon les indications des ingénieurs du service, qui auront le choix de la nature de provenance des matériaux et détermineront la dimension des trottoirs, des égouts... » [...] « Tous les travaux devront être achevés d'ici à dix-huit mois, époque à laquelle les sections de rues [...] dont il s'agit devront être livrées à la circulation ».

En effet, le premier tronçon de la rue Magnan, entre la place du Château d'Eau et la rue de l'Entrepôt, a été engagé en 1864, sous G.-E. Haussmann, dans le cadre du Troisième réseau financé entièrement par la Ville. Cette vente permettait ainsi de terminer, conformément aux indications des ingénieurs du Service municipal et aux frais de la Compagnie, cette percée jusqu'au quai de Valmy et de compléter le maillage du réseau viaire existant<sup>222</sup>.

De plus, en janvier 1866, indépendamment de la rue Magnan, spécifiée au contrat du 13 et 30 juillet 1864, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux proposait à l'Administration d'ouvrir à ses frais, sur ses terrains, une nouvelle voie de 12 mètres de largeur, appelée aujourd'hui rue Dieu. En y apportant tout de même quelques modifications concernant les pans coupés, le préfet adoptait le principe de l'ouverture de cette voie, avant mise à l'enquête pour la classer<sup>223</sup> [68].

Ainsi, le 14 février 1866, le projet<sup>224</sup> de percements des rues Magnan et Dieu sur l'emplacement de l'ancien entrepôt des Marais a été dressé. Le 2 mars, le préfet approuvait le plan de nivellement<sup>225</sup> et le 1<sup>er</sup> juin 1866, le projet était accepté par arrêté préfectoral<sup>226</sup>.

La Compagnie a alors fait exécuter, à ses risques et périls, tous les travaux de viabilité et d'assainissement, relatifs à l'ouverture de ces nouvelles rues, par des entrepreneurs, conformément au projet d'ensemble approuvé par l'Administration<sup>227</sup>.

La réception provisoire des travaux eut lieu le 4 avril 1867. Les travaux ont été définitivement reçus suivant un procès-verbal du 31 juillet 1868<sup>228</sup>. Le sol de la rue Magnan et de la rue Dieu appartenait dès lors à la Ville.

Par une lettre datée du 9 janvier 1869, adressée au préfet de la Seine, le directeur de la Compagnie demandait main levée de l'hypothèque prise d'office au profit de la Ville en vertu de l'acte du 30 juillet 1864.

---

<sup>222</sup> Rapport d'un ingénieur ordinaire de la 5<sup>ème</sup> section de la direction de la Voie Publique et des Promenades, concernant Les rues nouvelles sur l'entrepôt des Marais (Demande de main levée), 10 mars 1869, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt.

<sup>223</sup> Note de Troughon, directeur de la Voirie du Service municipal des Travaux Publics, 19 janvier 1866, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt.

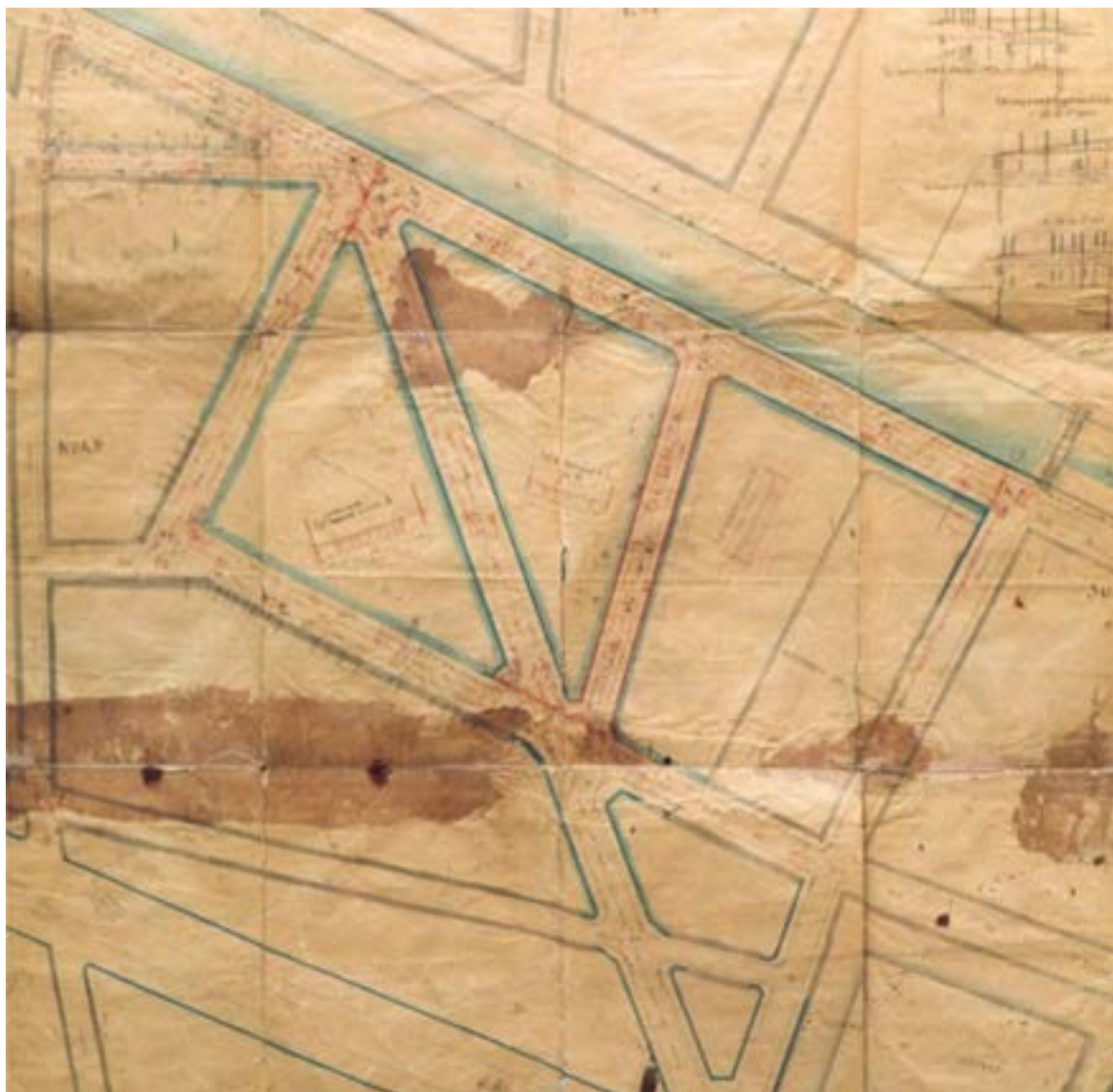
<sup>224</sup> Voir Anonyme, Le projet de lotissement de la place des Marais, plan des nouveaux alignements et nivellements des rues Magnan et Dieu, 1866, A.P. VO11 Quai de Valmy et place des Marais.

<sup>225</sup> Note de Troughon, directeur de la Voirie du Service municipal des Travaux Publics, à Labry, ingénieur ordinaire, 2 mars 1866, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt.

<sup>226</sup> Arrêté de G.-E. Haussmann, préfet du département de la Seine, Service municipal des Travaux Publics, concernant Les rues à ouvrir sur l'emplacement de l'ancien entrepôt des Marais et quai Valmy, Travaux de viabilité, 1<sup>er</sup> juin 1866 et 12 juin 1866, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt. « Le Sénateur, Préfet du Département de la Seine, Grand-Croix de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur M. Haussmann ; Vu le projet dressé par les Ingénieurs du Service municipal des Travaux Publics pour la mise en état de viabilité, du quai de Valmy entre les rues de Marseille et de la Douane, des rues à ouvrir sur l'emplacement de l'ancien entrepôt des Marais ; Vu le traité passé les 13 et 30 juillet 1864 entre la Ville de Paris et la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris pour l'exécution par la dite Compagnie des travaux de toute nature nécessaires à l'ouverture des voies dont il s'agit et au raccordement du quai de Valmy ; Vu l'avis du Directeur du Service municipal des Travaux Publics ; Arrête : Article 1<sup>er</sup> : Sont autorisés les travaux de terrassements et de viabilité des voies ; ils seront exécutés par les entrepreneurs du choix de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, mais sous la surveillance et la direction des Ingénieurs du Service municipal des travaux publics. Article 2 : Les travaux ne pourront passer à l'entretien de la Ville de Paris qu'après avoir été régulièrement reçus par les Ingénieurs de la Voie Publique [...] ».

<sup>227</sup> Lettre de la direction de la Voie Publique et des Promenades, à Guerinot, architecte, 21, boulevard Rochechouart, concernant Une demande de renseignements sur les rues nouvelles Dieu et Magnan, 5 mars 1868, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt.

<sup>228</sup> Rapport d'un ingénieur ordinaire de la 5<sup>ème</sup> section de la direction de la Voie Publique et des Promenades, concernant Les rues nouvelles sur l'entrepôt des Marais, op. cit.



68- Plan du percement des rues Magnan et Dieu à l'emplacement des entrepôts du bassin des Marais, 1866.  
Anonyme, Projet de lotissement de la place des Marais, Plan des nouveaux alignements et nivellements des rues Magnan et Dieu, 1866, A.P. VO11 Quai de Valmy et place des Marais.  
Cliché S. Guével.

Aux termes du traité, la Compagnie avait en effet respecté les conditions qui concernaient le Service de la Voie Publique. Ainsi, rien ne s'opposait à ce qu'il soit accordé mainlevée de l'hypothèque<sup>229</sup>.

À partir de cette époque, même si les rues Dieu et Beaurepaire ont effacé l'emprise de l'entrepôt réel des douanes, les actuelles rues Léon Jouhaux, Yves Toudic et rue de Marseille ont dessiné le contour et laissé l'empreinte de cette place des Marais, depuis longtemps disparue<sup>230</sup> [69]. En revanche, quai de Jemmapes, l'îlot délimité par les rues Alibert, Bichat et l'avenue Richerand a été coupé dans sa diagonale par l'actuelle rue Marie et Louise, effaçant l'emprise de la halle d'octroi et de l'entrepôt des sucres indigènes<sup>231</sup>.

#### b. Le comblement d'une partie du bassin des Marais

Les clauses particulières de la vente<sup>232</sup> des terrains, le long du canal Saint-Martin, par la Ville à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux stipulaient aussi :

« La Compagnie fera combler le bassin [ou port existant sur le quai Valmy] afin de réunir sur ce point les deux sections aujourd'hui séparées du quai et elle fera exécuter sous la direction des ingénieurs du Service municipal tous les travaux nécessaires à cet effet, tels que remblais, murs de quai, chaussée, trottoirs, conduites d'eau et de gaz, appareils d'éclairage, égouts, [nécessaires à la mise en état de viabilité de ce tronçon] le tout aux risques et périls de la Compagnie et à ses frais. Étant bien entendu que la zone de ce terrain d'une superficie de 1 100 mètres carrés environ qui restera libre par suite du comblement de la gare d'eau en dehors des alignements du nouveau quai se trouve comprise dans la présente vente. Aussitôt l'achèvement du nouveau quai, la Ville de Paris devra le recevoir comme voie publique mais sans avoir aucune indemnités à payer ».

Le 1<sup>er</sup> juin 1866<sup>233</sup>, le projet<sup>234</sup> de nivellement du quai de Valmy et de construction d'une chaussée, destinée à combler une partie de la gare d'eau du bassin des Marais, qui existait au droit des terrains de l'ancien entrepôt, entre les rues de la Douane et des Vinaigriers<sup>235</sup> a été approuvé par arrêté préfectoral.

Ce projet, comportant un relèvement de 0 mètre 84 à la rencontre des axes de la rue de Marseille et du quai, devait cependant maintenir une largeur totale de 60 mètres, pour le canal et ses dépendances, à

---

<sup>229</sup> Ibidem.

<sup>230</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 148.

<sup>231</sup> La raison d'être de cette percée est inconnue.

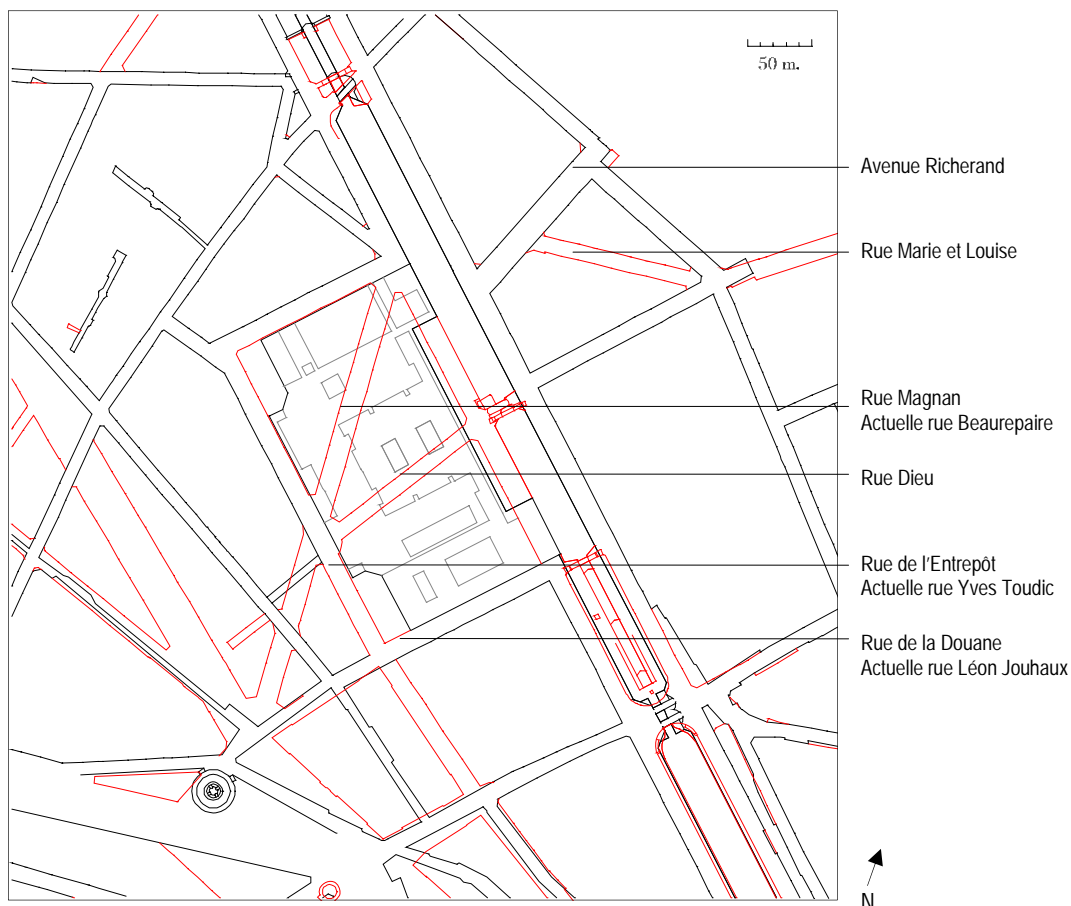
<sup>232</sup> Lettre de Michal, inspecteur général directeur du Service municipal des Travaux Publics, concernant La vente par la Ville de Paris à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux (13 et 30 juillet 1864), op.cit.

<sup>233</sup> Arrêté de G.-E. Haussmann, préfet du département de la Seine, Service municipal des Travaux Publics, concernant Les rues à ouvrir sur l'emplacement de l'ancien entrepôt des Marais et quai Valmy, Travaux de viabilité, op. cit.

<sup>234</sup> Voir Le projet de lotissement de la place des Marais, plan des nouveaux alignements et nivellements des rues Magnan et Dieu, op. cit.

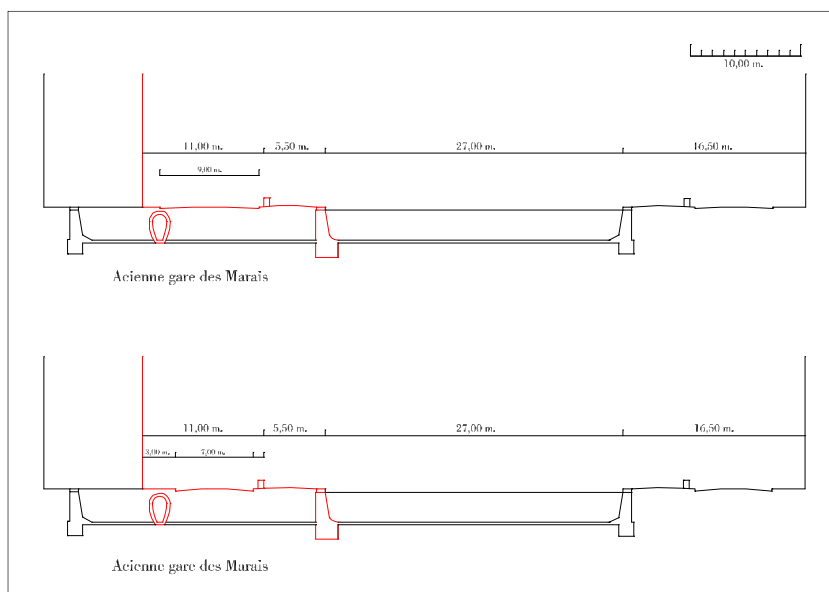
<sup>235</sup> Lettre de Michal, directeur du Service municipal des Travaux Publics, à l'attention d'un ingénieur en chef de la Voie Publique, concernant Le prolongement du quai de Valmy par suite de la suppression de la gare des Marais du canal Saint-Martin, Nivellement, 30 octobre 1866, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt. Conformément aux conclusions du rapport de l'ingénieur en chef de la Voie Publique, en date du 1<sup>er</sup> septembre 1866, sur la proposition du directeur et suivant les dispositions arrêtées entre les ingénieurs de la Voie Publique et le Service des Eaux, dans leur procès-verbal de conférence des 14-29 août et 1<sup>er</sup> septembre 1866.

Troisième partie - L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)



69- Plan décrivant les nouvelles voies percées et les nouveaux ouvrages construits sur le canal Saint-Martin entre 1827-1836 et 1900 dans le quartier du bassin des Marais.

- Voies apparues entre 1827-1836 et 1900.
  - Voies persistantes entre 1827-1836 et 1900.
- Document S. Guével.



70- Coupes décrivant les variantes pour le comblement du bassin des Marais, vers 1866.

- Nouveaux profils du quai.

D'après le document du Service des Eaux et Canaux, Projet de comblement du bassin des Marais du canal Saint-Martin, Minute du profil en travers du quai projeté, vers 1866, échelle de 0,005 par 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 078 Entretien ouvrages d'arts (A.P. 2931 W). Document S. Guével.

La dimension des trottoirs et de la chaussée variait, soit une chaussée de 9 mètres ou de 7 mètres.

savoir : 27 mètres pour le canal proprement dit, 11 mètres pour les berges (soit 5 mètres 50 de largeur pour chacune), 22 mètres pour les quais (soit 11 mètres de largeur pour chacun). De plus, les quais se subdivisaient de la manière suivante : 7 mètres pour la chaussée, 3 mètres pour le trottoir du côté des constructions, 1 mètre pour le trottoir du côté opposé (compris l'emplacement des bornes et chaînes qui séparaient le quai de la berge<sup>236</sup>) [70]. De plus, les berges, devant servir à l'entrepôt momentané et aux chargements et déchargements des marchandises, devaient être aménagées de façon à faciliter l'accès des voitures. Des dispositions particulières ont été prises, concernant la partie du quai où la chaussée se trouvait en contre-haut du plan d'eau normal du canal<sup>237</sup>.

Les travaux ont eu tout d'abord pour objet la construction d'un mur de cuvette, en prolongement de ceux du quai Valmy. Un batardeau a été réalisé pour permettre son établissement, tout en maintenant la navigation<sup>238</sup>. Ensuite, le remblaiement de la gare et l'établissement de la berge ont été exécutés avec des terres provenant de fouilles faites sur les terrains bordant le bassin, avec des déblais provenant des travaux de construction des égouts et des chaussées, et enfin, avec les terres formant le batardeau<sup>239</sup>.

En 1867, les ingénieurs des Ponts et Chaussées, chargés du Service d'entretien et d'exploitation du canal Saint-Martin se sont rendus au bassin des Marais pour vérifier les travaux, exécutés aux frais de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, de la suppression de l'ancienne gare annexe de ce bassin. Les travaux, satisfaisant au devis imposé et aux besoins de l'exploitation du canal Saint-Martin, ont été terminés fin octobre et la berge a été aussitôt mise à la disposition de la Marine et du Commerce<sup>240</sup>. Le sol du nouveau quai, appartenait ainsi à la voie publique, donc à la Ville de Paris par le seul fait de sa réception<sup>241</sup>.

Même si le port des Marais était supprimé, le port Louis Blanc restait, quant à lui toujours en activité.

#### 1.2.2.2. Le parcellaire

En premier lieu, les percées de la rue Dieu, Beaurepaire et Marie et Louise ont produit trois îlots triangulaires : deux, côté quai de Valmy, de dimensions et de superficies à peu près équivalentes et un, côté quai de Jemmapes, de petite dimension. Ces derniers, d'une forme rigoureuse (rectangle coupé dans la

---

<sup>236</sup> Service des Eaux et Canaux, Projet de comblement du bassin des Marais du canal Saint-Martin, Minute du profil en travers du quai projeté, vers 1866, A.S.C.V.P. SM 078 Entretien ouvrages d'arts (A.P. 2931 W).

<sup>237</sup> Voir l'annexe 6 concernant La disparition des entrepôts au bassin des Marais et le comblement d'une partie du port - Le comblement d'une partie du bassin des Marais.

<sup>238</sup> Rapport de E. Huet, ingénieur du Service des Eaux et des Canaux, concernant L'avant-projet de remblaiement de la gare des Marais, 23 mars 1869, vu et adopté par Rozat de Mandres, ingénieur en chef des Eaux et des Égouts le 26 mars 1869, vu et présenté par Michal, directeur du Service municipal des Travaux Publics le 27 mars 1869, A.S.C.V.P. SM 078 Entretien ouvrages d'arts (A.P. 2931 W). Voir l'annexe 6 concernant La disparition des entrepôts au bassin des Marais et le comblement d'une partie du port - Le comblement d'une partie du bassin des Marais.

<sup>239</sup> Procès-verbal du Service municipal des Travaux Publics, Service des Eaux et des Canaux, concernant La réception définitive des travaux de remblaiement de l'ancienne gare des Marais (Traité en date du 30 juillet 1864 avec la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux), 10 avril 1867, A.S.C.V.P. SM 078 Entretien ouvrages d'arts (A.P. 2931 W). Il avait été imaginé aussi d'ouvrir cette gare comme décharge publique pour la combler.

<sup>240</sup> Ibidem. Le délai de garantie étant expiré, la réception définitive a été accordée.

<sup>241</sup> Lettre de Michal, inspecteur général directeur du Service municipal des Travaux Publics, concernant La vente par la Ville de Paris à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux (13 et 30 juillet 1864), op.cit.

diagonale), ont été découpés en parcelles, obéissant à des principes de base, sorte de modèle de la ville haussmannienne<sup>242</sup> :

« Chaque parcelle [était tracée] rigoureusement à la perpendiculaire de la rue. La ligne de partage à l'intérieur de l'îlot [était] la bissectrice de l'angle des rues et une ligne médiane [encaissait] les irrégularités géométriques.

Chaque parcelle [avait] une proportion moyenne qui [excluait] les parcelles en profondeur comme les parcelles étirées en façade le long de la voie ».

« Il semble donc que l'îlot haussmannien [relevait] d'une organisation d'ensemble, puis d'une certaine rationalisation, et même d'une certaine régularité »<sup>243</sup>.

Au départ, les terrains, qui ont été vendus à des propriétaires privés, appartenaient à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris. Là, même si l'intervenant n'était pas unique, le découpage de l'ensemble gardait une grande cohérence, grâce à une méthode de découpage préétablie, que les différents propriétaires respectaient<sup>244</sup>. Ces nouveaux îlots étaient ainsi composés de parcelles traversantes dans la partie la plus fine et avaient la forme de polygones de toutes natures [71].

En second lieu, les îlots, issus des percées des rues Dieu et Marie et Louise, ont conservé les traces de parcelles dites industrielles.

Ainsi l'îlot formé par les rues Dieu, de l'Entrepôt, de la Douane et du quai de Jemmapes a maintenu à peu près l'emprise de l'Hôtel de la Douane. Les parcelles, établissant la suture entre la rue Dieu et la limite de l'Hôtel, étaient étroites en façade, profondes et pas forcément perpendiculaires à la rue. Ici, les principes de découpages haussmanniens n'ont pas été nécessairement appliqués.

Il en est de même pour l'îlot formé par le quai de Valmy, la rue Alibert, Marie et Louise et l'avenue Richerand. Sur le quai, une parcelle a conservé une limite parcellaire de l'emprise de la halle d'octroi et de l'entrepôt des sucres. Mais, le parcellaire "haussmannien" de la rue Marie et Louise est venu se rattacher à cette emprise industrielle.

De plus, la parcelle qui contenait l'entrepôt des sels a été redécoupée. Au contraire, à l'emplacement de l'administration des Pompes Funèbres, la parcelle a été conservée et même agrandie [72].

Une question se pose néanmoins. Puisque G.-E. Haussmann a percé de nouvelles voies sur un site ne comportant pas de parcelles, pourquoi n'a-t-il pas appliqué ses principes de base de découpage (arrête de poisson) sur la totalité du site ? En effet, certains îlots semblent s'être inspirés d'un parcellaire ancien qui pourtant n'existait pas<sup>245</sup>.

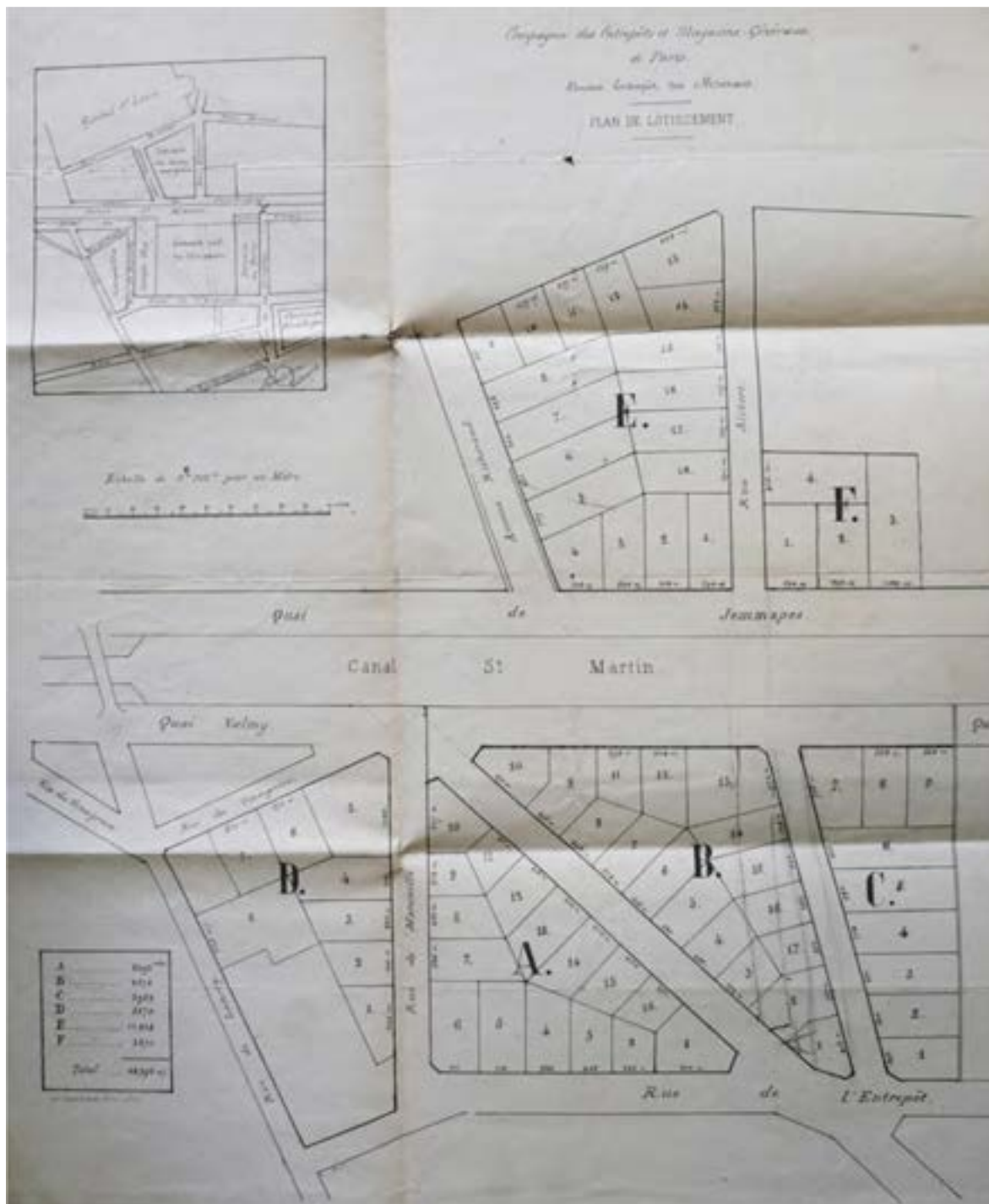
---

<sup>242</sup> PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, op. cit., p.32.

<sup>243</sup> Ibidem, p. 33.

<sup>244</sup> Ibid., p. 28.

<sup>245</sup> Pour comprendre toutes les irrégularités dans le découpage des parcelles, il faudrait nécessairement une étude plus approfondie et consulter le minutier central des notaires des Archives Nationales.



71- Plan parcellaire du projet de lotissement à l'emplacement des entrepôts du bassin des Marais, vers 1870. Direction des Eaux et Égouts, Service des Canaux, Plan de lotissement de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, ancien Entrepôt des Marais, Plan, vers 1870, échelle 0,001 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 074 Bassin des Marais, Bassin du Temple, Bassin de l'Arsenal et 4<sup>ème</sup> bief (A.P. 2931 W). Cliché S. Guével.  
 A- 16 parcelles - 8 095 m<sup>2</sup> / B- 17 parcelles - 8 576 m<sup>2</sup> / C- 9 parcelles - 5 964 m<sup>2</sup> / D- 8 parcelles 5 570 m<sup>2</sup> / E- 18 parcelles - 11 825 m<sup>2</sup> / F- 4 parcelles - 3 370 m<sup>2</sup> / Soit 43 398 m<sup>2</sup>.





72- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1827-1836 et 1900 dans le quartier du bassin des Marais.

- Voies et parcelles apparues entre 1827-1836 et 1900.
- Voies et parcelles persistantes entre 1827-1836 et 1900.
- Voies et parcelles disparues entre 1827-1836 et 1900.

Document S. Guével.

De plus amples recherches devraient être menées afin de comprendre les différences entre les découpages parcellaires projetés et ce qui a été effectivement réalisé.

### 1.2.2.3. Les édifices

Les clauses particulières de la vente des terrains le long du canal Saint-Martin par la Ville de Paris à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux stipulaient :

« La Compagnie devra dans les deux ans qui suivront la livraison de la dite rue [rue Magnan] à la circulation, construire sur les différents terrains lui restant, des bâtiments à usage d'habitation qui occuperont toute la façade de ces terrains sur la dite rue projetée partant du Château d'Eau et qui seront en bordure sur cette voie. Elle se conformera pour ces constructions aux alignements et nivellements qui lui seront indiqués par l'Administration »<sup>246</sup>.

De plus, ne possédant pas de textes sur les constructions, on est amené à penser que la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux a cédé ses terrains à des propriétaires privés qui ont établi des constructions. Effectivement, cette dernière n'a point œuvré pour une construction de l'ensemble de ces terrains. Les îlots ont été lotis parcelle par parcelle.

Les constructions des îlots dépendaient du statut des rues qui les bordaient, de leur position dans la hiérarchie de la ville ou du quartier, qui donnait un sens particulier à telle ou telle façade<sup>247</sup>. Ainsi, les façades de la rue Magnan (actuelle rue Beaurepaire), hiérarchiquement la plus importante, suivaient les mêmes règles d'ordonnancement, puisque la rigueur appartenait à la périphérie de l'îlot<sup>248</sup> [73]. Les bâtiments ont mis en commun, entre deux parcelles, les puits d'aération et les cours.

Les entrepôts ont été démolis et ont cédé la place, le long et aux alentours du canal, à des immeubles de rapport ou à des immeubles dits industriels<sup>249</sup>, conservant une vocation commerciale.

Ainsi, de nouveaux magasins, appelés "Le Bon Génie"<sup>250</sup>, dont les façades étaient majoritairement vitrées, sont construits au 6-8 rue de la Douane en 1907 [74]. Un immeuble<sup>251</sup> rue de l'Entrepôt, en briques, comprenait un rez-de-chaussée double hauteur, un entresol, trois étages et un étage sous comble en retrait, illustrant les règlements de 1902 et mêlant entrepôts et habitats [75]. Dans la même rue, une maréchalerie ferrait les chevaux de la garde Républicaine<sup>252</sup>.

Seuls les bureaux de la Douane ont été conservés, et demeurent encore aujourd'hui, mais dans de nouveaux bâtiments. En effet, en 1910 un projet d'agrandissement a été dessiné<sup>253</sup> et en 1925 A. Marcel et

---

<sup>246</sup> Lettre de Michal, inspecteur général directeur du Service municipal des Travaux Publics, concernant La vente par la Ville de Paris à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux (13 et 30 juillet 1864), op.cit. « Les propriétaires devront établir au-devant de leurs propriétés, mais sans pouvoir exiger de la Ville la prime d'usage, des trottoirs qui seront entièrement en granit. Indépendamment de ces obligations spéciales les propriétaires devront se conformer à toutes les conditions imposées par les règlements de voirie et ils devront d'ailleurs soumettre leurs plans de construction à la Ville ». Voir l'annexe 6 concernant La disparition des entrepôts au bassin des Marais et le comblement d'une partie du port - Les constructions.

<sup>247</sup> PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, op. cit., p. 39. Voir les règlements sur les hauteurs de constructions (décret du 27 juillet 1859). Société Centrale des Architectes, Manuel des lois du bâtiment, Paris, Édition Morel et C<sup>ie</sup>, 1863, B.H.V.P.

<sup>248</sup> Ibidem, p. 38.

<sup>249</sup> BOUR Yves, op. cit., p. 127.

<sup>250</sup> MORICE Paul, Le Bon Génie (Construction de nouveaux magasins) 6-8, rue de la Douane, 31 mai 1907, A.P. VO11 Rue de la Douane.

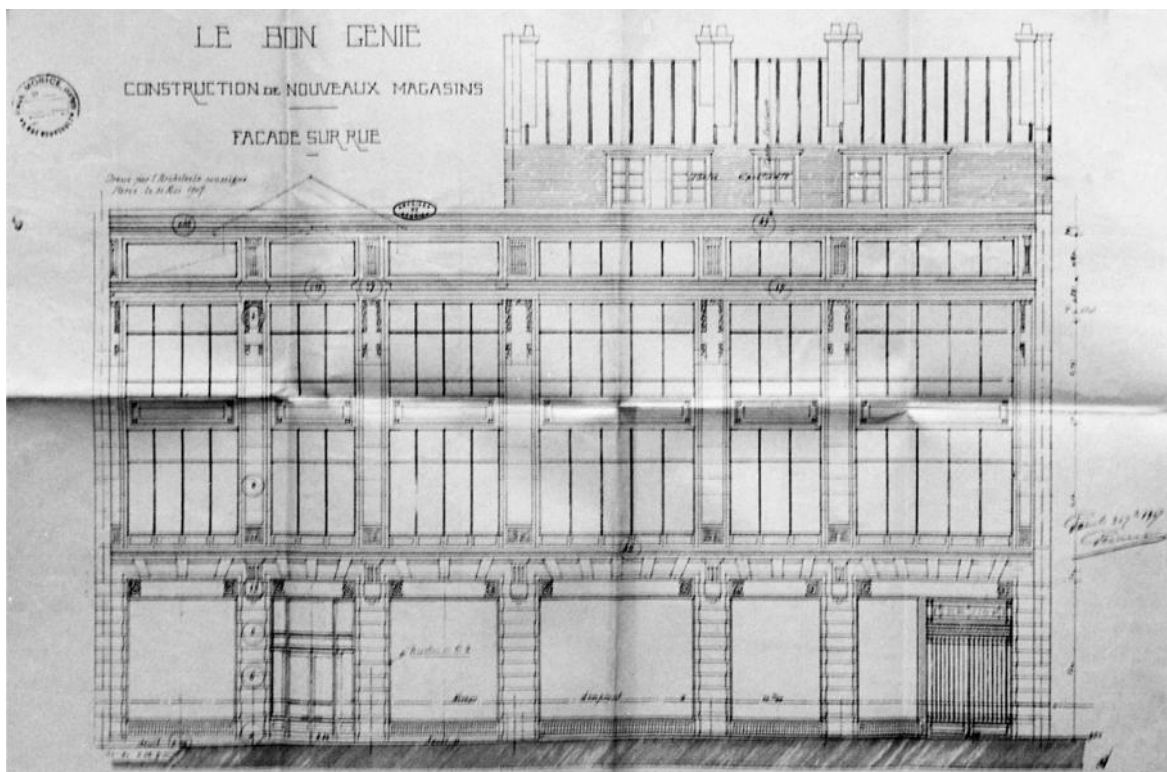
<sup>251</sup> Voir aux Archives de Paris la cote VO11 Rue de l'Entrepôt : Immeuble 19, rue de l'Entrepôt.

<sup>252</sup> BABEY Marie, Je me souviens du canal Saint-Martin, Paris, Éditions Parigramme, 1996, p. 83.

<sup>253</sup> Voir aux Archives de Paris la cote VO11 Rue de la Douane : Hôtel de la douane, 1910.



73- Rue Beaurepaire, 2010.  
Rue Beaurepaire prise de la rue Yves Toudic en direction du canal.  
Cliché S. Guével.

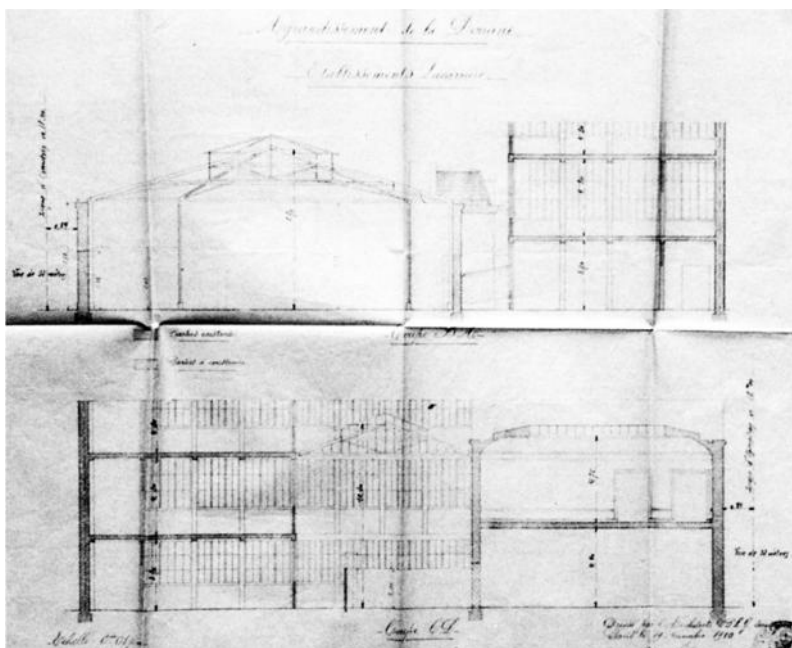


74- Élévation des nouveaux magasins "Le Bon Génie" 6-8, rue de la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux), mai 1907.  
MORICE P., Le Bon Génie (Construction de nouveaux magasins) 6-8, rue de la Douane, Façade sur rue, 31 mai 1907, A.P. VO11 Rue de la Douane.  
Cliché S. Guével.



75- Élévation et coupe transversale d'un projet d'immeuble situé au 19, rue de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic), vers 1910.

Anonyme, Maison à construire 19, rue de l'Entrepôt, Façade et coupe sur rue, vers 1910, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt.  
Cliché S. Guével.



76- Coupes sur l'agrandissement de l'Hôtel de la Douane, décembre 1910.

Anonyme, Hôtel de la Douane, Coupes sur l'agrandissement, 19 décembre 1910, échelle 0,01 mètre pour 1 mètre, A.P. VO11 Rue de la Douane.  
Cliché S. Guével.

M. Magès, architectes DPLG, proposaient une surélévation<sup>254</sup> [76-77-78-79].

### 1.3. LA VOLONTÉ DE TRANSFORMER LE PORT DE L'ARSENAL : LES PROJETS DE DOCKS À DOUBLE USAGE

#### 1.3.1. LES PROJETS DE GARE À MARCHANDISES : LE DÉVELOPPEMENT DU PORT, SUPPORT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES

##### 1.3.1.1. La situation du port de l'Arsenal à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, du fait de l'établissement de magasins dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, le grenier de réserve du bassin de l'Arsenal était devenu, au cours des années, de plus en plus inutile. Il a été détruit, en mai 1871, par les incendies de la Commune [80].

Depuis plusieurs années, des entreprises de transports, au nombre de deux ou trois, louaient à la Ville de Paris, par périodes triennales, sur le bas port de l'Arsenal, des emplacements où elles déposaient sur les berges, les marchandises qui y étaient embarquées ou débarquées. Afin de les abriter, elles avaient établi des magasins couverts ; mais la brièveté des baux consentis n'avaient pas permis de leur donner la solidité nécessaire<sup>255</sup>. Ainsi, ces magasins étaient vétustes et ne pouvaient être reconstruits par les intéressés, qui n'osaient effectuer une dépense importante, pour une durée de bail aussi courte. Par ailleurs, l'emplacement, dont les entrepreneurs disposaient, était insuffisant pour se prêter au développement de la navigation dont le progrès était arrêté, au grand avantage des chemins de fer<sup>256</sup>.

À l'époque, les marchandises, ayant besoin d'abri, étaient magasinées dans des locaux d'une superficie de 3 636,20 mètres carrés. Les bois à brûler étaient en partie déposés sur les bords du canal sur des terrains ayant une surface de 520 mètres carrés. Les pierres de taille, sables et cailloux étaient généralement déposés sur des terrains dont la surface était de 803 mètres carrés. Les houilles étaient débarquées et transportées directement. Enfin, les marchandises diverses étaient directement chargées des bateaux sur les camions et transportées dans Paris. La longueur du quai pour le débarquement était d'environ 600 mètres sur lesquels 200 mètres étaient occupés par les magasins, en sorte que la longueur de quai affectée aux divers débarquements et au public non locataire de magasins était d'environ 400 mètres<sup>257</sup>.

---

<sup>254</sup> MARCEL A., MAGES M., architectes, Projet de surélévation de le Chambre de Commerce de Paris, Douane centrale, 23 juillet 1925, A.P. VO11 Rue de la Douane.

<sup>255</sup> Lettre de la Direction des Eaux et des Égouts à un ingénieur des Canaux, 9 avril 1868, A.S.C.V.P. SM 074 Bassin des Marais, Bassin du Temple, Bassin de l'Arsenal et 4<sup>ème</sup> bief (A.P. 2931 W). Cette lettre explique assez bien l'état de vétusté des magasins au bassin de l'Arsenal. Godillon, locataire de terrains, voulait effectuer des travaux sur son bâtiment, à savoir ajouter quatre travées de plus. Mais les ingénieurs des Canaux, contrôlant les demandes de constructions, ont refusé ce projet et établi leur proposition. Godillon appliqua les solutions des ingénieurs.

<sup>256</sup> Bulletin Municipal Officiel, Construction d'une gare au bas port de l'Arsenal, 21 décembre 1888, pp. 2876-2881, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>257</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, 25 février 1892, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).



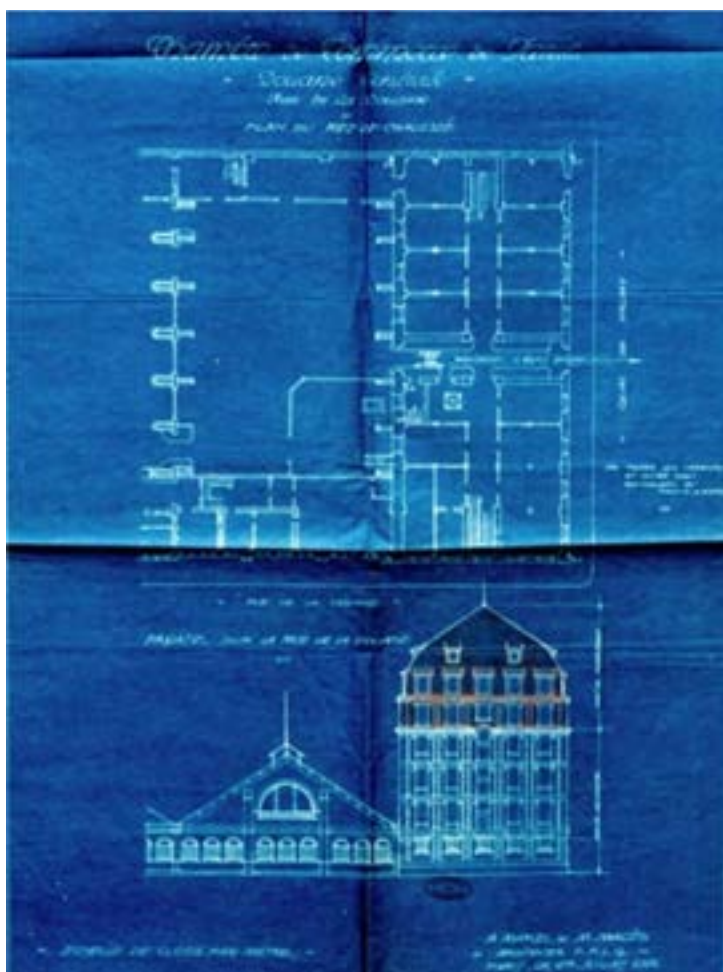
77- Hôtel de la douane et passerelle établie dans le prolongement de la rue la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux), vers 1890.

BLANCARD H., Passerelle de la rue de la Douane, vers 1890, A.S.C.V.P. ou B.H.V.P. Album 4022953.

Cliché J.-C. Doerr.

En raison de pétitions de nombreux riverains, des passerelles ont été établies au tournant du siècle, permettant le franchissement de l'infrastructure. Au second, on distingue le pont tournant construit en 1884 dans le prolongement de la rue Dieu.

Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 055-059 Ponts et passerelles (1859-1864) (A.P. 2931 W).



79- Hôtel de la douane prise du quai de Valmy, 2010.

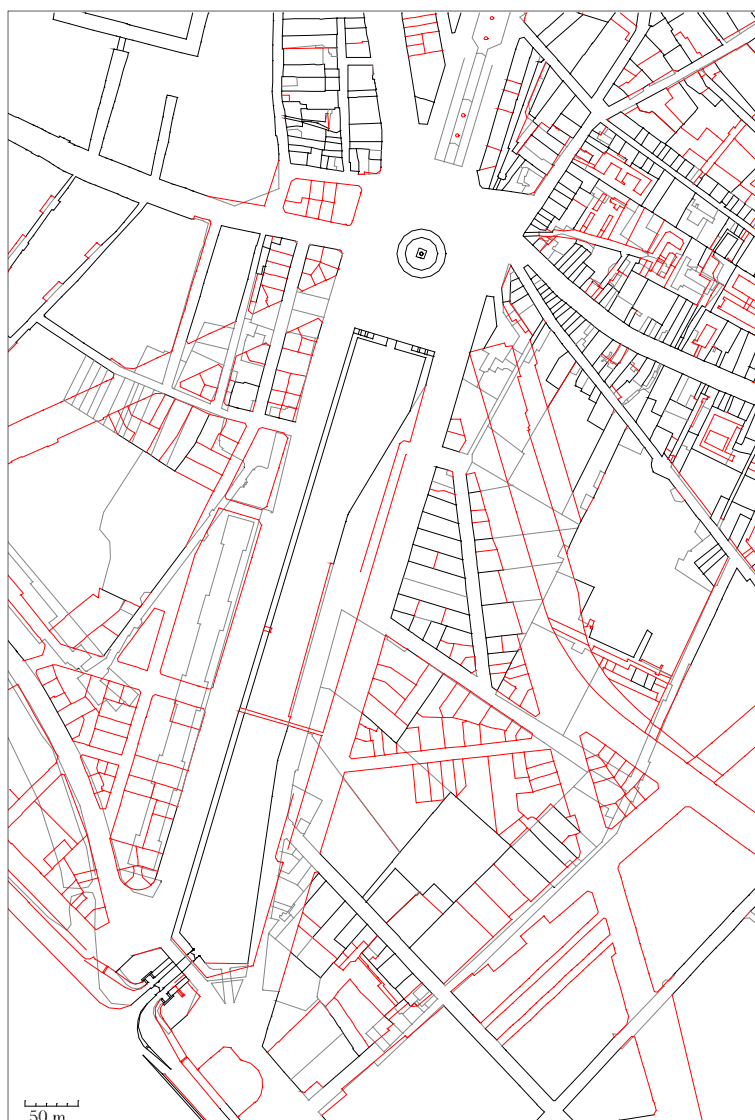
Cliché S. Guével.

Le corps de bâti sur le quai a été surélevé.

78- Projet de surélévation de la Chambre de Commerce de Paris (Douane centrale), juillet 1925.

MARCEL A., MAGES M., architectes, Projet de surélévation de le Chambre de Commerce de Paris, Douane centrale, Plan de rez-de-chaussée et élévation sur la rue de la Douane, 23 juillet 1925, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.P. VO11 Rue de la Douane.

Cliché S. Guével.



80- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1827-1836 et 1900 au niveau de la place de la Bastille et du bassin de l'Arsenal.

- Voies et parcelles apparues entre 1827-1836 et 1900.
- Voies et parcelles persistantes entre 1827-1836 et 1900.
- Voies et parcelles disparues entre 1827-1836 et 1900.

Document S. Guével.



Les alignements ont été modifiés au bassin de l'Arsenal. Côté boulevard Bourdon, le grenier de réserve a laissé place à un alignement continu. Il en était de même boulevard de la Contrescarpe. On peut supposer que ces rectifications de largeur des deux boulevards étaient issues du projet de P.-S. Girard. Effectivement, le 5 septembre 1812, il proposait une place de la Bastille rectangulaire axée sur l'arrivée du canal Saint-Martin et du bassin de l'Arsenal. Le projet avait été officiellement et définitivement arrêté, mais les expropriations pour sa réalisation avaient été d'un coût exorbitant. On est amené à penser que ce projet a été repris pour établir des alignements continus sur les boulevards Bourdon et de la Contrescarpe.

Voir PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la révolution », in FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, pp. 149-150.

L'artisanat, implanté dans un réseau resserré de parcelles et l'industrie, établie sur des emprises plus vastes, composaient l'alchimie du faubourg Saint-Antoine, regroupant des activités diverses et variées.

Une compagnie d'omnibus s'était installée le long du bassin de l'Arsenal (côté boulevard Bourdon) à l'emplacement du grenier de réserve. Elle possédait une liaison directe, par les sous-sols, avec les quais. Les fumiers étaient déchargés dans des wagonnets posés sur des rails qui transportaient ces derniers jusqu'au bassin et les déversaient dans des péniches.

Une usine élévatrice a été construite en 1863 sur le quai de la Rapée.

Mais, au point de vue du tonnage, le port de Paris était le premier de France et surpassait le port de Marseille<sup>258</sup>. Le bassin de l'Arsenal, faisant partie intégrante du bassin de navigation de Paris, comptait alors, en 1885, un trafic de 75 000 tonnes.

Étant donné l'essor commercial que révélaient les chiffres du tonnage, étant donnés les résultats qu'ils impliquaient, au point de vue de l'octroi et de l'alimentation de la ville, Paris devait développer ces ports et devenir un port de mer .

Ainsi, le seul remède à cet état de délabrement du port de l'Arsenal était de remplacer les magasins existants par des entrepôts à plusieurs étages, d'un aspect architectural certain, pourvus d'engins appropriés, afin de faciliter le développement de la batellerie, en concurrence avec les chemins de fer. Les intérêts commerciaux pouvaient alors se développer et faire augmenter le tonnage de l'époque<sup>259</sup>.

### 1.3.1.2. Le projet de magasins et d'entrepôts de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon

#### a. Le projet de E. Jolly, architecte

En 1886, Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, locataire de terrains au bassin de l'Arsenal, dont le bail expirait le 1<sup>er</sup> juillet 1887, demandait l'autorisation de construire des docks sur ce terrain [81]. Depuis 1885, il avait missionné l'architecte E. Jolly pour lui dessiner un avant-projet de gare destinée à recevoir et à emmagasiner pendant un certain temps les marchandises importées à Paris ou exportées de Paris qui avaient besoin d'être abritées<sup>260</sup>. Ces marchandises de par leur nature se divisaient en deux catégories<sup>261</sup> : les chaux et ciments représentaient un tonnage annuel de 13 000 tonnes, qui devait s'élever à 20 000 tonnes, et les marchandises diverses qui, en raison de leur nature, étaient avariées si on les manipulait au voisinage des chaux et ciments. L'architecte devait ainsi prévoir des entrepôts servant à l'emmagasinage de 775 tonnes de marchandises<sup>262</sup>.

Le premier avant-projet de magasins et entrepôts<sup>263</sup> [82-83-84] avait une hauteur de trois niveaux plus un comble et s'adossait au mur de quai côté boulevard de la Contrescarpe. Il occupait la largeur totale du quai, soit 34 mètres. Il était constitué d'un seul corps de bâti en structure bois, remplissage brique.

---

<sup>258</sup> Bulletin Municipal Officiel, Construction d'une gare au bas port de l'Arsenal, 21 décembre 1888, op. cit. Il faut ajouter que le port, constitué par le bassin de La Villette et les canaux adjacents était le troisième de France du point de vue du tonnage (juste avant le Havre et juste après Bordeaux).

<sup>259</sup> Ibidem.

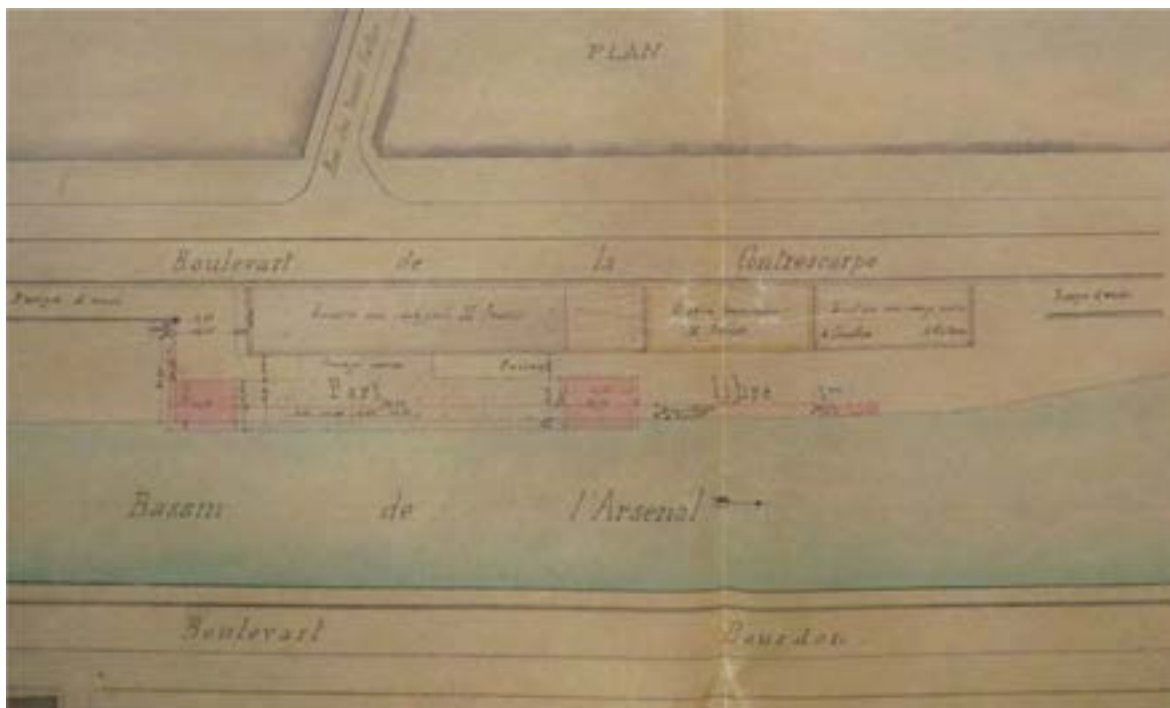
<sup>260</sup> Rapport de l'inspecteur Braye concernant La construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>261</sup> Ibidem.

<sup>262</sup> Ibid. Le tonnage des marchandises était le suivant : pour l'importation des marchandises, la Compagnie Havre-Paris-Lyon importait par jour 400 tonnes, les autres entreprises importaient par jour 100 tonnes, soit un tonnage total journalier des marchandises importées (y compris le ciment et la chaux) de 500 tonnes. Il convenait de déduire pour les chaux et ciments 50 tonnes, il restait donc 450 tonnes d'importations. Pour l'exportation des marchandises, la Compagnie Havre-Paris-Lyon exportait par jour 200 tonnes, les autres entreprises exportaient par jour 75 tonnes, soit un total des exportations de 275 tonnes.

<sup>263</sup> Projet de l'architecte E. Jolly à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe sur les magasins, élévation côté bassin de l'Arsenal, élévation côté boulevard de la Contrescarpe, avril 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

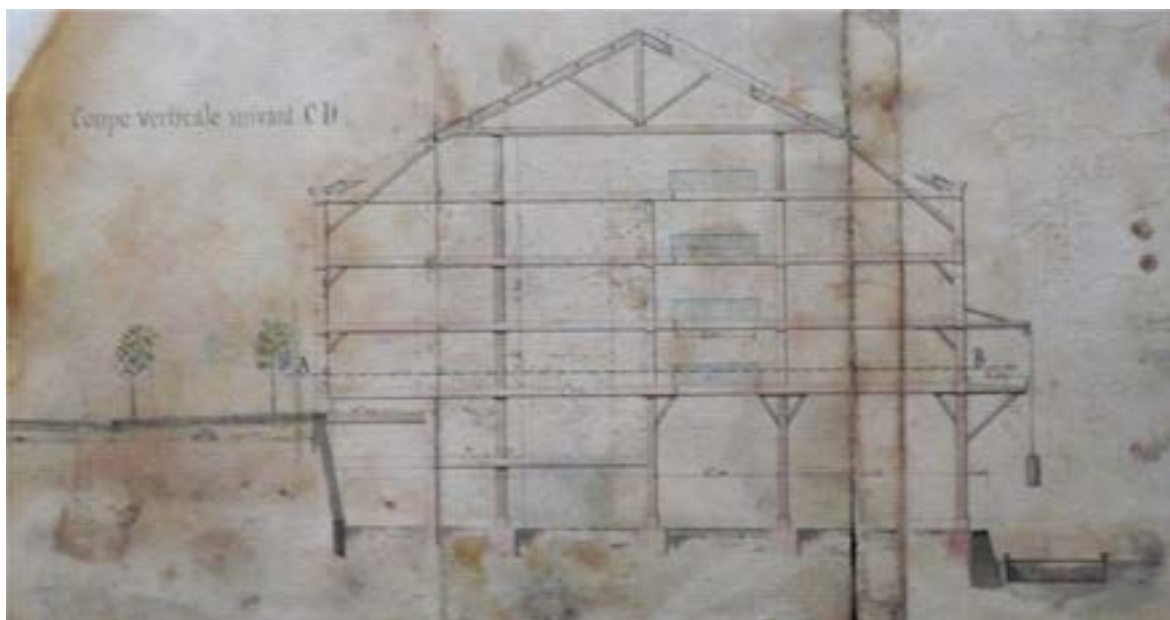




81- Plan des terrains loués par Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon au bassin de l'Arsenal, 1885.

LE CHATELIER L.-E., Plan du projet d'établissement d'une grue roulante sur le port rive gauche du bassin de l'Arsenal du canal Saint-Martin pour le pétitionnaire Jossier, 21 août 1885, A.S.C.V.P. SM 033 Tolérances (A.P. 2931 W), Extrait.

Cliché S. Guével.



82- Coupe en travers du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, avril 1885.

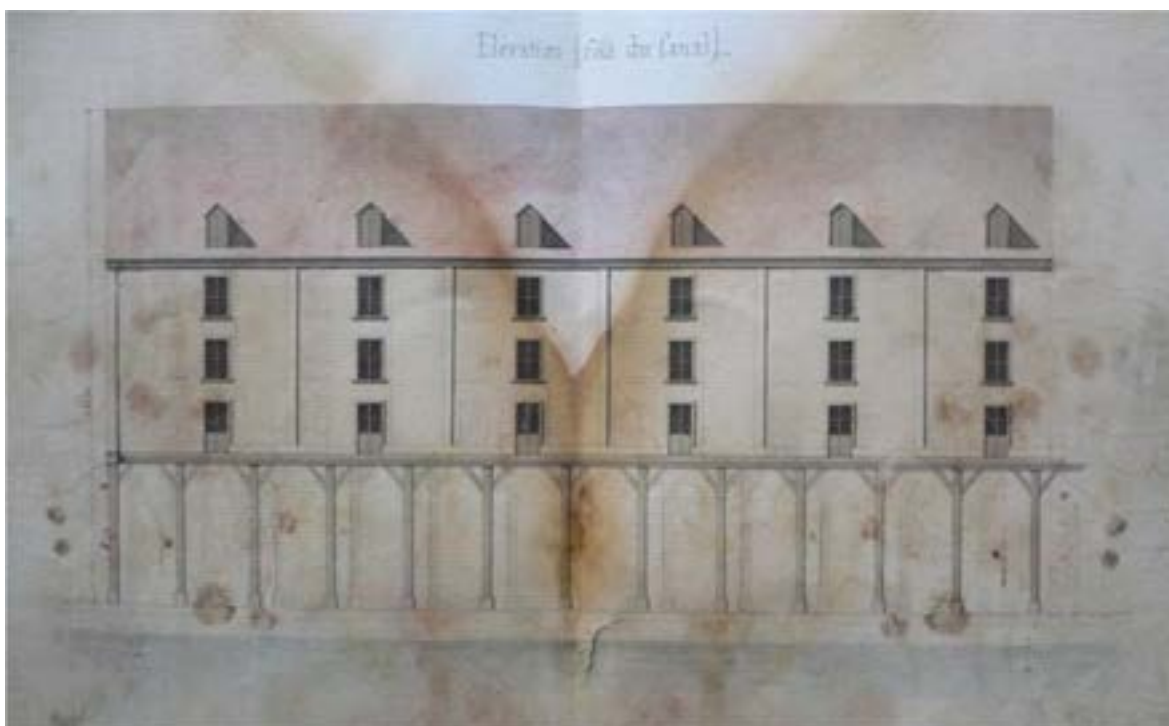
JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe verticale suivant CD, avril 1885, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.



83- Élévation côté boulevard de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, avril 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté boulevard de la Contrescarpe, avril 1885, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



84- Élévation côté bassin de l'Arsenal du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, avril 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté bassin de l'Arsenal, avril 1885, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

Le deuxième avant-projet de magasins et entrepôts<sup>264</sup> présentait des qualités architecturales indéniables, ayant la volonté de redonner un certain paysage au bassin de l'Arsenal [85-86-87-88]. Le bâtiment d'une hauteur de trois niveaux, s'adossait au mur de quai côté boulevard de la Contrescarpe. Il occupait la largeur totale du quai, soit 34 mètres. D'une rigueur géométrique, il était constitué de deux corps de bâti accolés, de trois travées chacun [89].

Le rez-de-chaussée bas, compris dans la différence de hauteur entre le niveau de l'eau et le boulevard, s'ouvrait sur le canal et possédait une structure maçonnée. Une circulation viabilisée, à l'intérieur de cet entrepôt, permettait a priori aux voitures, arrivant par les rampes, d'accéder aux bateaux pour le chargement ou le déchargement des marchandises.

Le rez-de-chaussée haut possédait une structure métal poteaux poutres, remplissage briques, révélant aux extrémités du bâtiment et en son milieu, trois parties distinctes, d'une largeur équivalente à trois travées et cloisonnées du reste du bâtiment.

Les façades étaient identiques du côté canal comme du côté boulevard. L'entrepôt était ponctué de lanterneaux en toiture et de trois frontons en façade, disposés aux extrémités et en son centre. Sur le boulevard, deux entrées étaient pavées pour permettre aux voitures de pénétrer dans le bâtiment.

#### b. Une variante du projet

Dans une lettre datée du 3 janvier 1886<sup>265</sup>, l'architecte E. Jolly voulait s'entretenir avec un ingénieur des Canaux sur la demande de concession et de construction des magasins de Jossier. Il souhaitait connaître la situation de la demande de son client avant de terminer ses esquisses qui prenaient en compte l'éventualité de la construction d'un pont vis à vis de la rue Mornay et celle de l'établissement du métropolitain. En effet, il voulait savoir si ces deux derniers projets étaient toujours d'actualité.

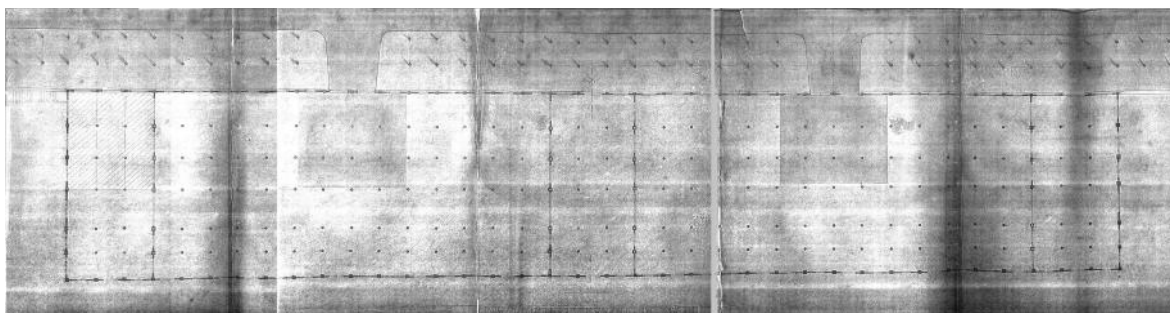
Effectivement, E. Jolly avait dessiné une variante de son deuxième avant-projet qui présentait des magasins intégrant les voies du métropolitain et un pont devant relier le IV<sup>ème</sup> arrondissement avec le XII<sup>ème</sup> arrondissement [90-91]. En plus de résoudre le problème du bassin, ce projet prenait en compte des données extérieures, participant ainsi au développement de la ville. Là, à la différence du premier projet, le bâtiment occupait la bordure de quai, mais sa largeur n'était plus que de 24 mètres environ. L'espace laissé libre entre le mur de soutènement et le magasin intégrait alors le métropolitain en viaduc, au niveau de la corniche du bâtiment, et à cheval sur le boulevard et cet espace. Des ponts reliaient le boulevard de la Contrescarpe aux magasins<sup>266</sup>.

---

<sup>264</sup> Projet de l'architecte E. Jolly à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Plan au niveau du quai, plan au niveau du boulevard, coupe sur les magasins, élévation côté bassin de l'Arsenal, élévation côté boulevard de la Contrescarpe, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>265</sup> Lettre de E. Jolly, architecte, domicilié 17, rue de la Rochefoucauld à Paris, à L.-E. Le Chatelier, ingénieur ordinaire du Service des Canaux, concernant Le projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, 3 janvier 1886, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>266</sup> Projet de l'architecte E. Jolly à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe 2<sup>ème</sup> projet avec métropolitain et le pont projetés, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).



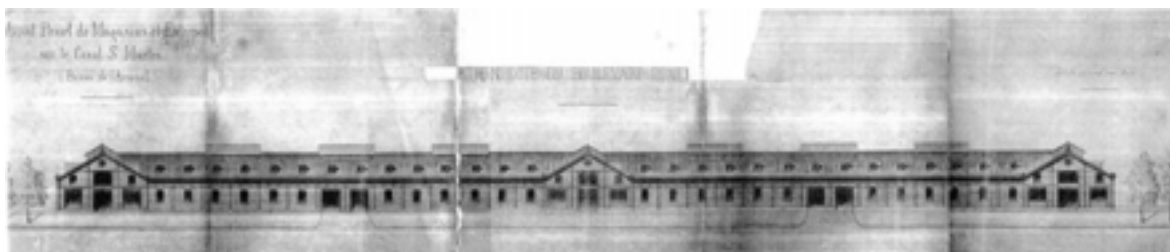
85- Plan au niveau du boulevard de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Plan au niveau du boulevard, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



86- Plan au niveau du quai du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Plan au niveau du quai, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



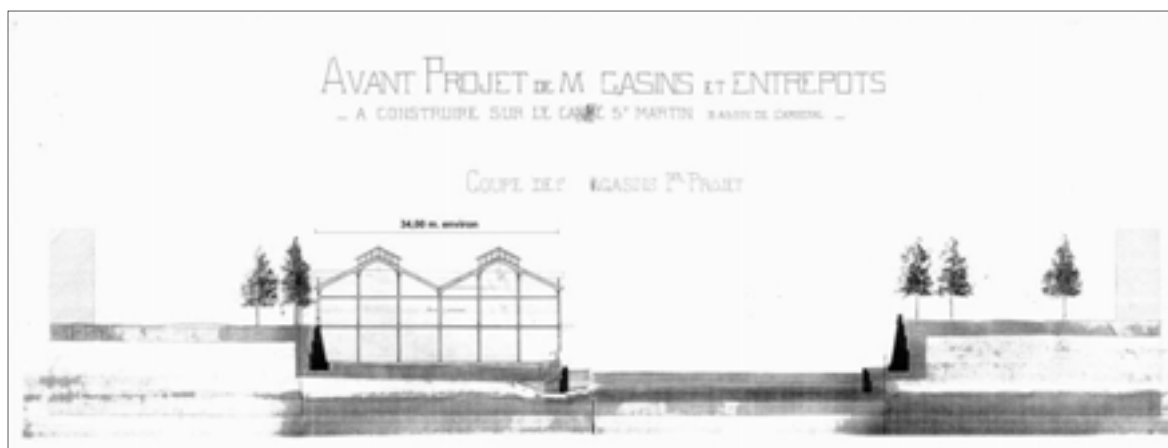
87- Élévation côté boulevard de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté boulevard de la Contrescarpe, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



88- Élévation côté bassin de l'Arsenal du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

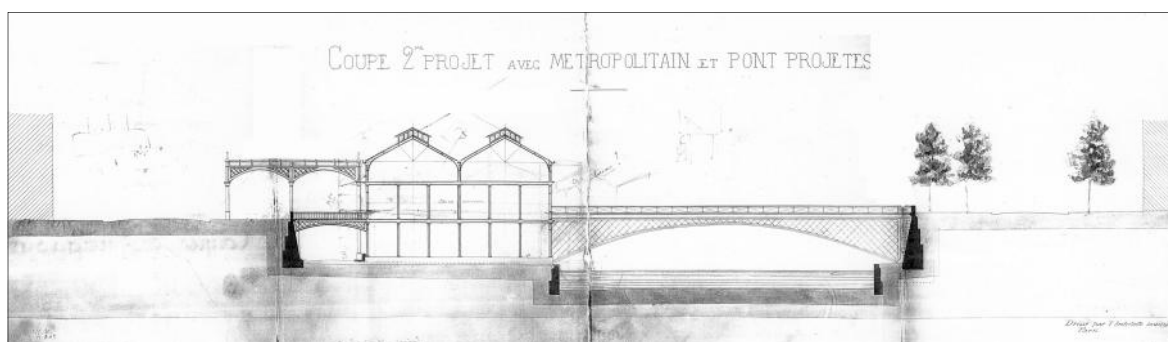
JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté bassin de l'Arsenal, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



89- Coupe en travers (1<sup>er</sup> projet) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts à construire sur le canal Saint-Martin, Bassin de l'Arsenal, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe des magasins (1<sup>er</sup> projet), mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



90- Coupe en travers (2<sup>ème</sup> projet) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe 2<sup>ème</sup> projet avec métropolitain et le pont projetés, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



Nous pouvons supposer que le projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, intégrait ce projet de chemin de fer électrique aérien, qui devait être établi notamment sur le boulevard de la Contrescarpe.

91- Projet d'un chemin de fer électrique aérien sur les boulevards Voltaire, de Magenta, Richard-Lenoir, de la Contrescarpe et le pont d'Austerlitz par Jean Chrétien, 1882.

CHRÉTIEN J., Chemin de fer électrique aérien sur les boulevards Voltaire, de Magenta, Richard-Lenoir, de la Contrescarpe et le pont d'Austerlitz. Demande de concession par M. J. Chrétien, Paris, Impr. de A. Hennuyer, 1882, B.N.F. 4V Piece 1730 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30240941m>).

Cliché B.N.F.

c. Les décisions

Le Conseil municipal, ému par la situation du bassin de l'Arsenal et l'état de ses entrepôts existants (« des baraques semblant dater du siècle dernier »<sup>267</sup>), prenait en considération la proposition de Jossier. Dans une séance du 30 juillet 1886, sur le rapport de M. Guichard, il prenait une délibération autorisant la rédaction d'un cahier des charges pour la mise en adjudication de la construction et de la mise en exploitation de nouveaux docks au bassin. Ce rapport concluait qu'il fallait demander à l'adjudicataire un loyer annuel de 26 250 francs basé sur le trafic de 1885. Un projet de concession a alors été préparé par l'Administration et soumis au Conseil municipal. Ce dernier avait décidé qu'il y avait lieu de recourir à une adjudication publique, qui n'avait donné aucun résultat<sup>268</sup>.

De plus, les conditions d'établissement de ces docks sur une longueur de 205 mètres, à savoir la concession consentie à Jossier, ayant soulevé de vives critiques dans la séance du 10 novembre 1886, entraînaient le Conseil municipal à prendre la décision de procéder à une enquête, avant une nouvelle mise en adjudication. Cette enquête avait eu lieu et ses résultats pouvaient entraîner certaines modifications de détails, contenus au cahier des charges. Des entrepreneurs de transports par eau et par voie de terre, des marchands de ciments, des commerçants avaient déposé à la Mairie du XI<sup>ème</sup> arrondissement un avis favorable à l'établissement de ces docks, considérant que le bassin de l'Arsenal était appelé à rendre des services au commerce et à la navigation et qu'il avait aussi l'avantage de créer des emplois pour les ouvriers<sup>269</sup>.

L'adjudication, tentée deux fois, n'a amené aucun adjudicataire. Devant ce résultat négatif, l'affaire est revenue devant le Conseil le 21 décembre 1888 et il a été alors décidé qu'il serait construit une gare au port de l'Arsenal, et que l'opération et l'exploitation seraient exécutées par la Ville. Le Conseil, dans cette même séance, votait un crédit de 1 300 000 francs pour l'exécution du projet consenti par la Ville et, sur l'observation de J.-C.-A. Alphand qu'il n'existait aucune ressource provenant de l'emprunt qui permit de faire cette opération, renvoyait le dossier à la Commission du Budget pour trouver les voies et moyens nécessaires à la réalisation de ce projet, à savoir déterminer l'importance du crédit<sup>270</sup>. Mais cette Commission, ayant à

---

<sup>267</sup> FERNOUX et MOUROT architectes, *Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal*, Paris, Imprimerie brevetée Vve Édouard Vert, 1890, 8 p., A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>268</sup> Bulletin Municipal Officiel, Construction d'une gare au bas port de l'Arsenal, op. cit. Pour mieux comprendre la situation, nous citons les propos de Guichard, rapporteur de la 6<sup>ème</sup> Commission : « L'Administration avait déjà une première fois demandé un crédit pour construire des magasins au bas port de l'Arsenal. Ce crédit lui ayant été refusé, l'Administration s'était enquis des moyens de réaliser l'opération. Elle avait ainsi trouvé des personnes qui avaient offert de se charger de la construction des magasins, moyennant la concession de l'exploitation et sous réserve de paiement d'annuités à la Ville de Paris. La Commission avait alors demandé qu'au lieu de traiter de gré à gré avec des tiers, l'opération fût mise en adjudication. Le Conseil décidait l'adjudication. Elle eut lieu et un adjudicataire fut désigné. Pour raison fortuite, il n'avait pas été donné suite au marché. L'affaire était donc revenue devant le Conseil et avait été renvoyée à la Commission. Le Conseil s'en rapportait, en fait de crédits, à la Commission du budget. La 6<sup>ème</sup> Commission s'était présentée devant la Commission du budget ; celle-ci avait déclaré qu'elle n'avait pas d'argent disponible et qu'elle ne pouvait suivre l'affaire que si le Conseil lui donnait l'injonction de trouver le crédit ».

<sup>269</sup> Rapport du Service des Canaux, concernant Le projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, 9 décembre 1886, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

<sup>270</sup> Bulletin Municipal Officiel, Construction de magasins au bas port de l'Arsenal, Procès-Verbal, 30 décembre 1888, p. 1219, Paragraphe 14, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W). Le Conseil laissait le

faire face à des exigences plus pressantes, n'avait à l'époque pu fournir le moyen de se procurer les fonds nécessaires à cette affaire<sup>271</sup>.

Le 5 avril 1889, un projet d'exécution de la gare a été élaboré ; le montant de la dépense s'élevait à 1 300 000 francs alors que le projet n'était toujours pas approuvé à cette date<sup>272</sup>.

### 1.3.1.3. Le projet de magasins et d'entrepôts de la Ville de Paris

#### a. Le projet

Sur les réclamations d'un grand nombre d'entrepreneurs de la petite batellerie, victimes du monopole des entreprises de transports, le Conseil municipal s'était résolu à offrir l'exploitation des nouveaux magasins à la Ville au lieu de la donner à un adjudicataire. Il souhaitait que le quai de l'Arsenal fut ouvert au commerce en général et que le bassin, muni de vastes magasins et engins perfectionnés, fut mis à la disposition de la petite et de la grande batellerie. Il voulait que les choses se déroulent comme aux gares de chemins de fer et que tout le monde puisse venir charger et décharger ses marchandises<sup>273</sup>.

De plus, des plans et des devis, approuvés par le Conseil et réalisés par les soins d'une société particulière de transport, celle de Jossier, ne pouvaient convenir à un service public. D'après certains, les aménagements des lieux étaient tels que cette société pouvait devenir par la force des choses propriétaire de cet établissement<sup>274</sup>.

Un nouveau projet a alors été dessiné. Il consistait toujours en l'établissement d'un magasin public sur le bas port de l'Arsenal, pour recevoir et expédier des marchandises en provenance ou à destination du canal

---

soin à la Commission du budget de dire sur quel chapitre les 1 300 000 francs seraient imputés. Il lui laissait le soin de trouver la combinaison financière la plus adéquate pour réaliser ce projet ; le Conseil lui proposait de les imputer sur les exercices de 1889 et 1890). La majorité du Conseil était d'accord sur l'utilité et l'urgence de l'opération. Mais la difficulté était de trouver les ressources nécessaires. Il fallait donc décider l'opération en principe et la renvoyer à la Commission du budget pour examen des voies et moyens. Le Conseil a ainsi délibéré : « Article premier : Est adopté en principe le projet relatif à la création d'une gare au bas port de l'Arsenal. Art. 2 : Le dossier est renvoyé à la Commission du budget pour étudier les voies et moyens. Art. 3 : L'opération sera exécutée par la Ville ». L'ensemble de la proposition a été mis aux voix et adoptée. « M. Guichard, au nom de la 6<sup>ème</sup> Commission, avec l'accord de l'Administration et de M. le Rapporteur de la Commission du Budget propose l'adoption du projet de délibération concernant la création de magasins au bas port de l'Arsenal : Le Conseil, Vu la délibération du Conseil adoptant le principe de l'établissement de magasins construits et exploités par la Ville de Paris au bas port de l'Arsenal à destination de la navigation ; Vu le renvoi du dossier à la Commission du budget pour les voies et moyens, délibère : l'Administration est invitée à préparer, pour la première session de 1889, les plans, devis et règlements relatifs à cette opération, et à affecter tout ou partie du montant de la dépense sur les fonds libres de l'exercice 1888 ».

<sup>271</sup> FERNOUX et MOUROT architectes, *Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal*, op. cit.

<sup>272</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, 25 février 1892, op. cit.

<sup>273</sup> Bulletin Municipal Officiel, Construction d'une gare au bas port de l'Arsenal, op. cit.

<sup>274</sup> Ibidem.

Saint-Martin<sup>275</sup>. Mais ce dernier reprenait en fait les grandes lignes des propositions dessinées par E. Jolly ; à la différence qu'il était question d'établir deux gares à marchandises<sup>276</sup>.

Ainsi, ces docks, devant avoir une surface utile d'environ 18 000 mètres carrés, étaient construits de chaque côté du pont projeté. « La construction [devait] présenter des dispositions satisfaisantes tant au point de vue architectural qu'à celui de la stabilité, de la durée des ouvrages et de leur appropriation »<sup>277</sup>.

Des documents graphiques retrouvés<sup>278</sup> présentaient les détails constructifs, les matériaux employés, l'outillage utilisé, tel que les grues, mais aussi les dimensions du bâtiment [92-93-94-95-96].

La gare n° 1 occupait l'espace compris entre la rampe, côté Bastille, et le pont<sup>279</sup> à construire devant relier la rue Mornay à la rue Jules César. L'une de ces extrémités était en bordure du pont et l'autre à 17 mètres 90 du pied de la rampe. Un espace de 8 mètres environ était laissé libre entre la façade longitudinale et le mur de soutènement du boulevard de la Contrescarpe, afin de laisser place au viaduc du métropolitain projeté<sup>280</sup>. Côté bassin, il était réservé sur le quai un espace libre de 0 mètre 75 mètre de largeur sur toute la longueur. Le terrain occupé par cette première gare formait ainsi un rectangle de 132 mètres 50 de longueur sur 24 mètres de largeur environ<sup>281</sup>.

La gare n° 2 construite de l'autre côté du pont dans les mêmes conditions que la gare n° 1 avait une longueur de 34 mètres 50 et la même largeur.

---

<sup>275</sup> Rapport concernant Le projet du cahier des charges annexé à la proposition de M. Jossier, Projet d'établissement de magasins et gares à marchandises à élever sur le quai du bas port de l'Arsenal et construction d'un pont traversant le bassin de l'Arsenal vis à vis la rue Mornay, 28 décembre 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W). Voir Chapitre I : Définition de la location. Emplacement des magasins à construire / Article 1 : Objet de la location. Voir l'annexe 7 concernant Le projet de magasins et d'entrepôts de la Ville de Paris au bassin de l'Arsenal - Les conditions d'établissement des magasins.

<sup>276</sup> Lettre de l'inspecteur Braye, Service des Eaux, à un ingénieur du Service des Canaux, concernant La construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, 21 janvier 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W). L'inspecteur Braye ne possédait, pour arrêter les dimensions de la gare à marchandises du quai de l'Arsenal, que deux dessins : l'un, dressé par L.-E. Le Chatelier, l'autre par E. Jolly architecte. « Or ces deux dessins sont loin de concorder et je crains d'étudier un projet que la disposition des lieux pourrait rendre inexécutable ». [...] « Je vous serai reconnaissant, Monsieur l'Ingénieur, de vouloir bien faire rechercher dans vos dossiers s'il n'existe pas une coupe du bassin ; il me paraît difficile d'admettre que celle que figure l'architecte soit une vue d'imagination ? ». Si aucun document ne présentait le profil du bassin, il souhaitait qu'un relevé soit exécuté (trois profils en travers du quai, deux aux extrémités et un au milieu de l'ouvrage étudié). Il souhaitait aussi obtenir du Service de l'Octroi le tonnage de 1888 de chacune des marchandises arrivées au port.

<sup>277</sup> Rapport concernant Le projet du cahier des charges annexé à la proposition de M. Jossier, Projet d'établissement de magasins et gares à marchandises à élever sur le quai du bas port de l'Arsenal et construction d'un pont traversant le bassin de l'Arsenal vis à vis la rue Mornay, 28 décembre 1891, op. cit. Voir Chapitre II : Conditions de la construction / Article 4 : Conditions de la construction.

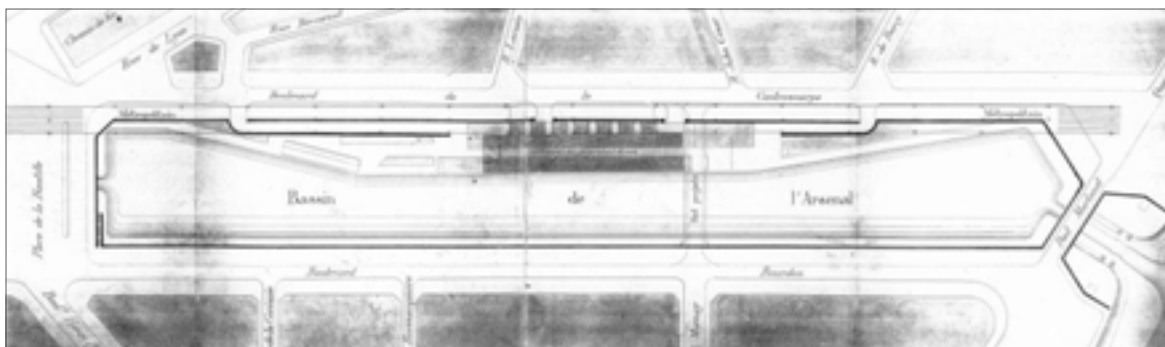
<sup>278</sup> Projet de la Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Plan d'ensemble, plan au niveau du boulevard, élévation côté boulevard, élévation côté bassin de l'Arsenal, coupe en travers, élévation latérale, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>279</sup> Bulletin Municipal Officiel, Construction d'une gare au bas port de l'Arsenal, op. cit. Un certain nombre de conseillers, des quartiers intéressés, avait réclamé l'établissement d'un pont. Le projet avait été étudié, mais ce dernier était resté dans les cartons de l'Administration car il était incomplet. Toutefois, le Conseil ne perdait pas de vue ce projet. Son emplacement était réservé de telle façon que l'établissement des magasins ne puisse entraver la construction de ce dernier. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 056 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W). Ce dossier concerne l'établissement de la passerelle Mornay de part et d'autre du bassin de l'Arsenal.

<sup>280</sup> Les voies du métropolitain étaient attenantes au bâtiment. En viaduc, elles empiétaient d'un côté sur le boulevard de la Contrescarpe et de l'autre sur cet espace de 8 mètres. On peut supposer que ces rails de métropolitain constituaient le premier projet de tracé de la future ligne n° 5.

<sup>281</sup> Les dimensions varient d'un document d'archives à l'autre.

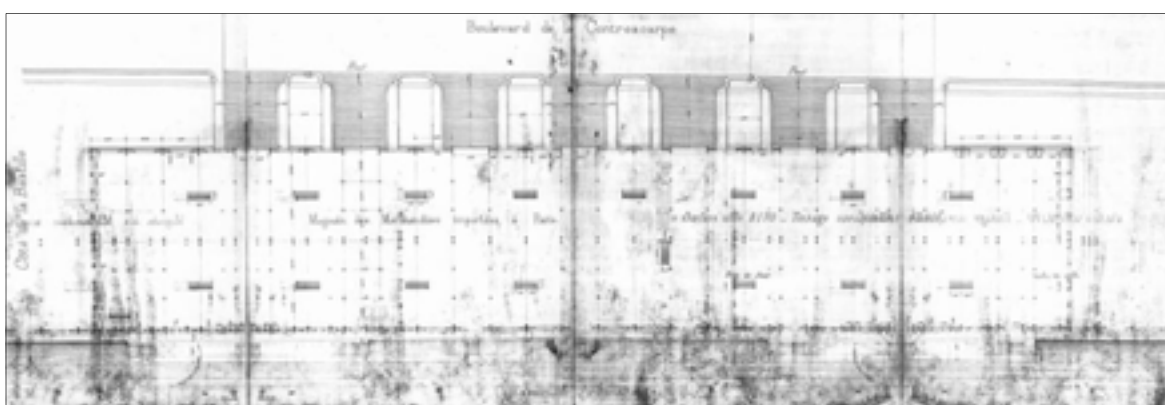




92- Plan d'ensemble du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Plan d'ensemble, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



93- Plan au niveau du boulevard de la Contrescarpe du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Canal Saint-Martin, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Plan au niveau du boulevard de la Contrescarpe, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

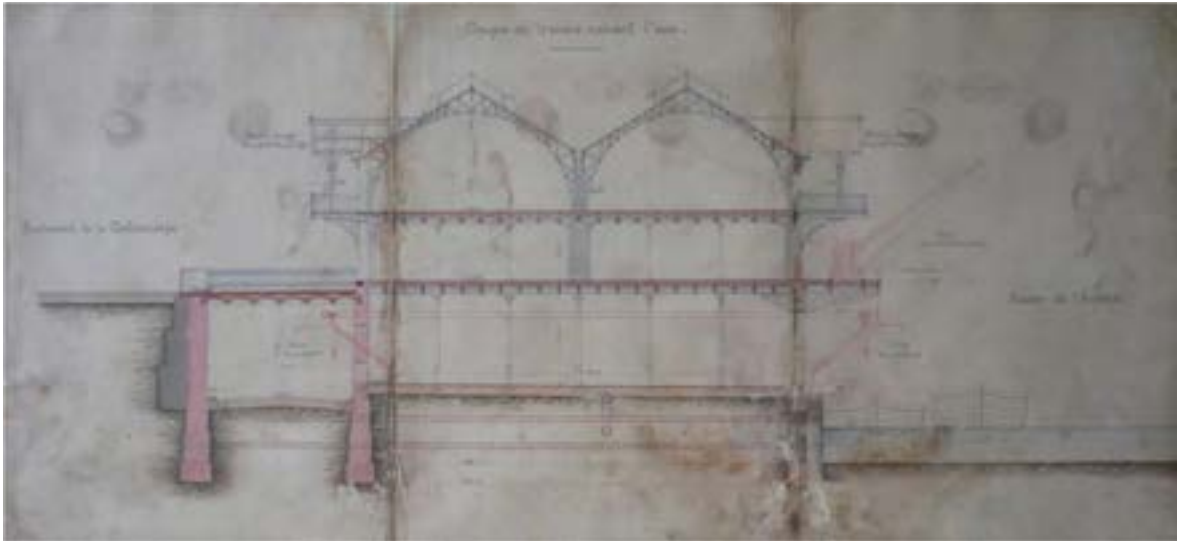
Cliché S. Guével.



94- Élévation côté boulevard de la Contrescarpe et élévation côté bassin de l'Arsenal du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Canal Saint-Martin, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Élévation de la façade côté boulevard, Élévation de la façade côté bassin de l'Arsenal, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

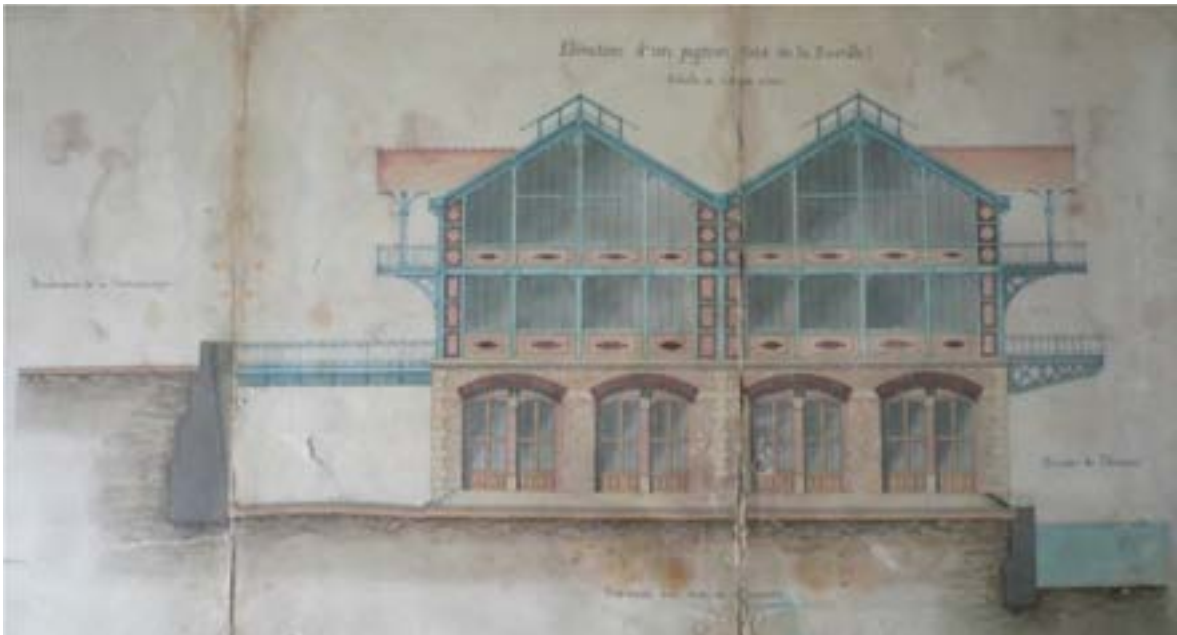


95- Coupe en travers du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Coupe en travers suivant l'axe, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

Le métropolitain n'était pas représenté.



96- Élévation latérale du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Élévation d'un pignon côté place de la Bastille, 21 mars 1889, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

L'espace compris entre les magasins et le mur du boulevard de la Contrescarpe formait une rue basse, mettant en communication les deux rampes et les autres parties du quai non occupées par les magasins. Les constructions devaient former des entrepôts clos et couverts ayant deux étages au-dessus du rez-de-chaussée. Le premier étage était relié au boulevard de la Contrescarpe, au moyen de sept ponts pour voitures, projetés au-dessus de la rue basse<sup>282</sup>. L'éclairage électrique des magasins était prévu.

Les murs de façades au rez-de-chaussée étaient percés de baies de trois et six mètres d'ouverture et des balcons filaient tout le long de la façade côté canal.

À l'intérieur, la structure du bâtiment<sup>283</sup>, constituée d'une file de colonnes en fonte, devait servir d'appui aux poutres des 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étages. Un mur de refend au rez-de-chaussée séparait le magasin réservé aux chaux et ciments du quai d'embarquement des marchandises exportées de Paris<sup>284</sup>. Les étages étaient réservés aux marchandises importées à Paris. Des cloisons en briques limitaient les bureaux et des prises de jour étaient percées dans les planchers de façon à éclairer les étages.

Enfin, vingt-huit fermes accouplées constituaient la charpente, en fer et briques à ciment, du bâtiment, dont le profil intérieur était un demi-cercle de 10 mètres 67 de diamètre<sup>285</sup>. Des lanterneaux régnaient en toiture, éclairant l'étage sous comble.

#### b. Le fonctionnement

Du point de vue de l'usage, seules les marchandises en provenance ou à destination du canal Saint-Martin pouvaient être introduites dans les magasins ; pouvaient en être exclues toutes les matières qui n'avaient pas besoin d'abri ou de clôture.

Les chaux et les ciments étaient déchargés et entreposés au rez-de-chaussée dans des compartiments spéciaux pour ne point contaminer et détériorer les autres marchandises<sup>286</sup>. La surface d'entreposage, à la demande des directeurs des Compagnies de Navigation, était de 1 003,05 mètres carrés et le temps de l'emmagasinage de 54 jours<sup>287</sup>. Ces biens et produits étaient voiturés par les deux rampes du quai.

Les marchandises diverses importées, qui étaient prévues pour constituer un tonnage journalier de 450 tonnes, étaient logées aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étages. Ces deux étages fournissaient une surface disponible de 4 300 mètres carrés et pouvaient supporter 6 510 tonnes. Les mariniers admettaient un séjour moyen de 10 jours pour ces marchandises. Elles étaient camionnées par le boulevard de la Contrescarpe<sup>288</sup>.

---

<sup>282</sup> Rapport concernant Le projet du cahier des charges annexé à la proposition de M. Jossier, Projet d'établissement de magasins et gares à marchandises à élever sur le quai du bas port de l'Arsenal et construction d'un pont traversant le bassin de l'Arsenal vis à vis la rue Mornay, op. cit. Voir Chapitre II : Conditions de la construction / Article 3 : Dispositions générales.

<sup>283</sup> Voir l'annexe 7 concernant Le projet de magasins et d'entrepôts de la Ville de Paris au bassin de l'Arsenal - Les détails de construction des magasins.

<sup>284</sup> Les chaux et ciments avaient besoin d'être emmagasinés dans un local spécial.

<sup>285</sup> Rapport du Service des Canaux, vers 1890, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>286</sup> Rapport concernant Le projet du cahier des charges annexé à la proposition de M. Jossier, Projet d'établissement de magasins et gares à marchandises à élever sur le quai du bas port de l'Arsenal et construction d'un pont traversant le bassin de l'Arsenal vis à vis la rue Mornay, op. cit. Voir Chapitre II : Conditions de la construction / Article 8.

<sup>287</sup> Rapport de l'inspecteur Braye concernant La construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, 21 mars 1889, op. cit.

<sup>288</sup> Ibidem. Le nombre des voitures qui devaient être chargées dans une journée était égal à 300. Il y avait sept ponts sur lesquels trois voitures pouvaient être chargées en même temps. Mais le rez-de-chaussée était disposé de façon à ce que des marchandises

Les marchandises diverses exportées, qui auraient dû constituer un tonnage journalier de 275 tonnes étaient amenées au rez-de-chaussée sur la partie qui leur était destinée. La surface disponible était de 1 207, 90 mètres carrés. La surface attribuée paraissait suffisante si les mariniers étaient à même d'éviter l'encombrement et même le séjour au magasin des marchandises. En effet, d'une part, ils disposaient d'un plus grand nombre de bateaux et, d'autre part, le chargement direct était facilité par les trois passages de 6 mètres ménagés sur le quai d'embarquement.

Pour la manipulation des marchandises, comme dans les gares de chemin de fer, la translation transversale par rapport au bâtiment formait la base du système adopté pour la manipulation des marchandises. En général, toutes les marchandises devaient être transbordées sur une distance de 24 mètres environ (largeur du bâtiment), à l'aide de grues, des bateaux aux voitures. Grâce aux balcons et aux grues du 1<sup>er</sup> étage, six bateaux pouvaient être chargés ou déchargés en même temps<sup>289</sup>. Pour le chargement, le rez-de-chaussée disposait de trois voies d'accès de 6 mètres de largeur permettant aux voitures d'approcher contre les bateaux. À l'aide de deux grues, sortes de palans mobiles, les fardeaux étaient portés aux bateaux sans autre manipulation<sup>290</sup>.

Pour le déchargement des marchandises, des grues étaient placées, au nombre de huit, au 1<sup>er</sup> étage et au nombre de deux, au rez-de-chaussée. Des monte-charge ou monte-sacs, au nombre de neuf, étaient établis au 2<sup>ème</sup> étage. Tous ces appareils fonctionnaient à l'électricité comme cela se passait déjà dans les magasins généraux du bassin de La Villette<sup>291</sup>.

### c. Les conditions d'exploitation

La construction et l'exploitation par la Ville de cette gare du bas port de l'Arsenal, dont l'établissement pouvait être évalué à 1 300 000 francs, étaient urgentes. De plus, l'utilité de ce projet, engendrant sans aucun doute un mouvement commercial, pouvait créer un rendement important pour la Ville et ainsi couvrir les dépenses à réaliser. D'après des statistiques, la Ville ne courait aucun risque financier et pouvait tirer parti de ce projet en faisant payer la location de deux manières : soit à raison du mètre occupé comme au bassin de La Villette, soit à raison du tonnage emmagasiné. La marge était donc grande et il était facile d'amortir en peu de temps le capital investi<sup>292</sup>.

Mais ce projet, fort intéressant, intégrant des fonctions et des usages, (liés aux problèmes de la navigation et du commerce), au sein d'une architecture dessinée, n'avait point l'ambition de restructurer les quartiers alentours. Cependant, il pouvait apporter, grâce à ce pont devant relier les deux rives du bassin ou à cette desserte particulière du métropolitain, quelques changements notoires. Mais celle-ci ne sera pas réalisée comme prévue.

---

puissent être prises directement dans deux des trois bateaux tangents au quai ; il y avait donc là un allègement au trafic du 1<sup>er</sup> étage, qui ramenait à dix ou douze au même point les voitures chargées à ce 1<sup>er</sup> étage.

<sup>289</sup> Ibid.

<sup>290</sup> Ibid.

<sup>291</sup> Ibid.

<sup>292</sup> Bulletin Municipal Officiel, Construction d'une gare au bas port de l'Arsenal, op. cit.

### 1.3.2. LE PROJET DE FERNOUX ET MOUROT : LE DÉVELOPPEMENT DU PORT, SUPPORT D'HABITAT

Rappelons, que les magasins au port de l'Arsenal, construits depuis plusieurs années, n'étaient pas entretenus et tombaient en désuétude. À diverses reprises, certaines combinaisons avaient été mises en avant, mais nul n'y avait donné suite. Ainsi, le projet d'établissement de hangars était en suspens depuis 1886 et les baux existants sur ces terrains avaient alors été reconduits. En 1890, la situation n'avait toujours pas évolué et il était urgent qu'une solution rapide puisse y mettre un terme<sup>293</sup>.

#### 1.3.2.1. Le projet de transformation totale du port de l'Arsenal

##### a. Les intentions des architectes

Un projet sur le bassin de l'Arsenal, mais aussi sur les quartiers au milieu desquels il se trouvait, a été dessiné par les architectes H. Fernoux<sup>294</sup> et Mourot. Frappés par l'aspect de délabrement du paysage de ce quartier de Paris, ils ont présenté un projet beaucoup plus étendu que ceux qui avaient été étudiés jusqu'à cette époque. Dans un rapport où ils avaient rédigé leurs intentions<sup>295</sup>, ils écrivaient au chapitre intitulé Coup d'œil sur un coin de Paris : « Quand l'étranger à Paris ou même le Parisien vient parcourir cette voie à la fois magistrale et si pittoresque des grands boulevards de Paris, et qu'il arrive à la place de la Bastille, il éprouve une véritable surprise d'apercevoir un emplacement immense et vide qui arrête toute envie de continuer sa promenade au-delà de cette magnifique place. N'y a-t-il donc rien au-delà de cette place ? La rue Saint-Antoine est-elle donc la voie qui doit ramener au centre et, par conséquent, limiter la Ville de ce côté ? Telles sont les questions qui viennent naturellement à l'esprit »<sup>296</sup>. Ainsi, ils ne proposaient pas seulement de construire une gare de marchandises sur la partie du terrain loué à Jossier, ils souhaitaient transformer et améliorer complètement le bassin de l'Arsenal<sup>297</sup>. Les architectes écrivaient alors : « Nous pensons, dans ces circonstances, que proposer à la Ville de Paris la réalisation de son projet, sur une échelle quatre fois plus vaste et sans lui demander aucun sacrifice, c'est rendre service à la fois à la batellerie, au commerce et aux habitants de Paris »<sup>298</sup>.

Les architectes ont en effet analysé le site et tiré deux conclusions, moteurs de leur projet.

En premier lieu, ils pensaient que le quartier de l'Arsenal et des Quinze Vingt étaient séparés l'un de l'autre « d'une façon désolante ; et les voies près leur ligne de jonction, quoique au centre du Paris actuel, ne [pouvaient] se peupler par la terreur qu' [inspirait] la vaste étendue déserte du bassin de l'Arsenal, limité par les boulevards Bourdon et de la Contrescarpe »<sup>299</sup>. Une transformation apporterait alors aux III<sup>ème</sup>, IV<sup>ème</sup>,

---

<sup>293</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, op. cit.

<sup>294</sup> H. Fernoux était architecte expert, domicilié 22, rue Béranger à Paris.

<sup>295</sup> FERNOUX et MOUROT, op. cit.

<sup>296</sup> Ibidem, p. 1.

<sup>297</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, op. cit.

<sup>298</sup> FERNOUX et MOUROT, op. cit., p. 5.

<sup>299</sup> Ibidem, p. 3.

XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements, et à ces deux derniers quartiers cités (l'Arsenal et les Quinze Vingts) des bienfaits importants.

En second lieu, toujours d'après leurs écrits, au-delà du bassin de l'Arsenal, de l'autre côté de la Seine, il existait des quartiers qui ne se développaient pas. En effet, cette partie de Paris se trouvait séparée des grands boulevards et, par conséquent, « du centre le plus vivant, le plus commerçant, le plus intéressant, le plus fréquenté par tout ce que Paris [comptait] de gens s'occupant d'affaires ou simplement de leurs plaisirs »<sup>300</sup>. Le jardin des Plantes et son musée étaient relégués loin du Paris « intelligent »<sup>301</sup>. Cet éloignement se faisait ressentir car « les visiteurs [n'étaient] pas au nombre auquel cet établissement [avait] droit. La cause en [était] dans son éloignement apparent, derrière un quartier désert et que l'on [se résolvait] difficilement à franchir »<sup>302</sup>. De plus, la gare de chemin de fer d'Orléans semblait être extra muros, par le même fait d'isolement et d'éloignement que produisait la traversée du bassin de l'Arsenal.

« Comme on le voit, tout [appelait] une modification et une transformation du bassin de l'Arsenal, tant au point de vue de la sécurité des passants, que de la facilité des communications et de l'embellissement de Paris et enfin, chose plus grave, de la vie à donner à des quartiers pour lesquels cet immense trou, vide le jour, désert et noir le soir, [était] un obstacle à leur développement normal [...]. À tous les points de vue, transformer cette partie de Paris en lui donnant l'aspect des grands boulevards, dont elle [était] la continuation naturelle et immédiate, [serait] rendre un service non seulement aux quartiers auxquels elle [appartenait] et aux V<sup>ème</sup> et XIII<sup>ème</sup> arrondissements qui se [trouvaient] au-delà du pont d'Austerlitz, mais à notre ville dans son entier, qui [profiterait] de ces transformations et embellissements »<sup>303</sup>.

Ayant démontré qu'il était nécessaire de transformer le bassin de l'Arsenal du point de vue de l'intérêt des arrondissements voisins, ils pensaient qu'améliorer sa situation comme port était aussi indispensable. Effectivement, ce port n'avait pas le développement qu'il devait avoir, malgré sa situation centrale dans Paris ; son utilisation était médiocre par rapport à la valeur qu'il pouvait avoir. Il ne servait généralement que comme chantier de réparations et garage d'hiver pour les bateaux. L'abandon de ce port tenait au manque de magasins pour recevoir les marchandises amenées par la batellerie et à la pénurie de l'outillage nécessaire<sup>304</sup>.

#### b. Le projet

Il faut signaler que ce projet a été proposé parallèlement à celui de la Ville et reprenait l'idée du pont devant relier les deux rives du bassin de l'Arsenal.

---

<sup>300</sup> Ibid., p. 2.

<sup>301</sup> Ibid.

<sup>302</sup> Ibid.

<sup>303</sup> Ibid., pp. 2-3.

<sup>304</sup> Ibid., p. 2. Cette idée était reprise des conclusions émises par le Conseil municipal.

Les architectes ont tout d'abord proposé de réduire la largeur du plan d'eau du bassin de l'Arsenal à celle du canal dans sa traversée dans Paris, à savoir 30 mètres de large<sup>305</sup>. D'après eux, cette largeur permettait aux bateaux de charger ou de décharger et laissait au milieu un espace suffisant à la circulation des bateaux qui allaient en montant ou descendant<sup>306</sup>. Ainsi, avec cette réduction de largeur, ils utilisaient les terrains laissés libres de 12 mètres de chaque côté du bassin pour la construction de bâtiments. Des docks étaient ainsi réalisés entre la place de la Bastille et la Seine et formaient un quadrilatère, un rectangle, de 600 mètres environ de longueur extérieure, par 41 mètres 30 de largeur<sup>307</sup>. De plus, au lieu des 4 500 mètres carrés de constructions offertes au commerce en 1886, par l'Administration des Canaux et le Conseil municipal, le nouveau projet assurait une superficie de 26 000 mètres carrés.

Au pourtour du bassin, le long des nouveaux docks, des voies de 8 mètres de large (sorte de coursives), projetées au-dessus des voies charretières, étaient réalisées pour le service du canal. Le niveau de ces dernières était le même que celui des boulevards Bourdon et de la Contrescarpe, et permettait de faciliter l'arrivée et le départ des marchandises ; des appareils de déchargement pour le débarquement direct des bateaux y étaient disposés<sup>308</sup>. Leur accès avait lieu par deux entrées de chaque côté de l'écluse menant à la Seine (de plain-pied sur le pont Morland) et par un pont de 14 mètres de large. En face de la rue Mornay, ce pont mettait en communication les deux rives et réunissait ainsi les IV<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> arrondissements<sup>309</sup> [97-98-99].

Le bassin était alors divisé en deux et formait deux ports ayant chacun 20 mètres de large. L'accès aux quais du bassin se faisait par des rampes. Sur la rive droite (côté boulevard Bourdon), en aval du pont, il devait donc y avoir un port public d'environ 200 mètres de longueur<sup>310</sup>, dont l'accès se faisait par une rampe ayant son origine près du pont Morland. Sur la même rive, mais en amont du pont, sur 400 mètres environ, dans la partie inférieure, le long du bassin, il était prévu une voie charretière de 8 mètres, sur laquelle le passage n'était gêné que par quelques colonnes supportant la voie supérieure. Dans l'esprit des auteurs du projet, ce deuxième port public permettait aux marchandises d'être débarquées directement du bassin sur cette voie pour y être chargées immédiatement en voiture, et transportées dans Paris par la rampe d'accès aval<sup>311</sup>. Sur la rive gauche (côté boulevard de la Contrescarpe), tant à l'amont qu'à l'aval du pont de la rue Mornay, il n'était réservé qu'une largeur de 1 mètre pour le halage, tant le surplus était occupé par les

---

<sup>305</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, op. cit. La largeur totale du bassin et du port, entre le mur de soutènement des boulevards Bourdon et de la Contrescarpe était de 81 mètres 50. À cette époque, le bassin avait une forme assez irrégulière et présentait une largeur de 44 mètres environ. Dans la partie la plus étroite du bassin existait, du côté du boulevard de la Contrescarpe, un port de 33 mètres 30 de largeur où se trouvait précisément le terrain loué à La Compagnie Havre-Paris-Lyon et sur l'emplacement duquel avait été projetée la gare aux marchandises. On y accédait, du boulevard de la Contrescarpe, par deux rampes situées, l'une à l'aval, l'autre à l'amont. Du côté du boulevard Bourdon, il n'existait qu'un chemin de halage de 4 mètres environ.

<sup>306</sup> FERNOUX et MOUROT, op. cit., p. 3.

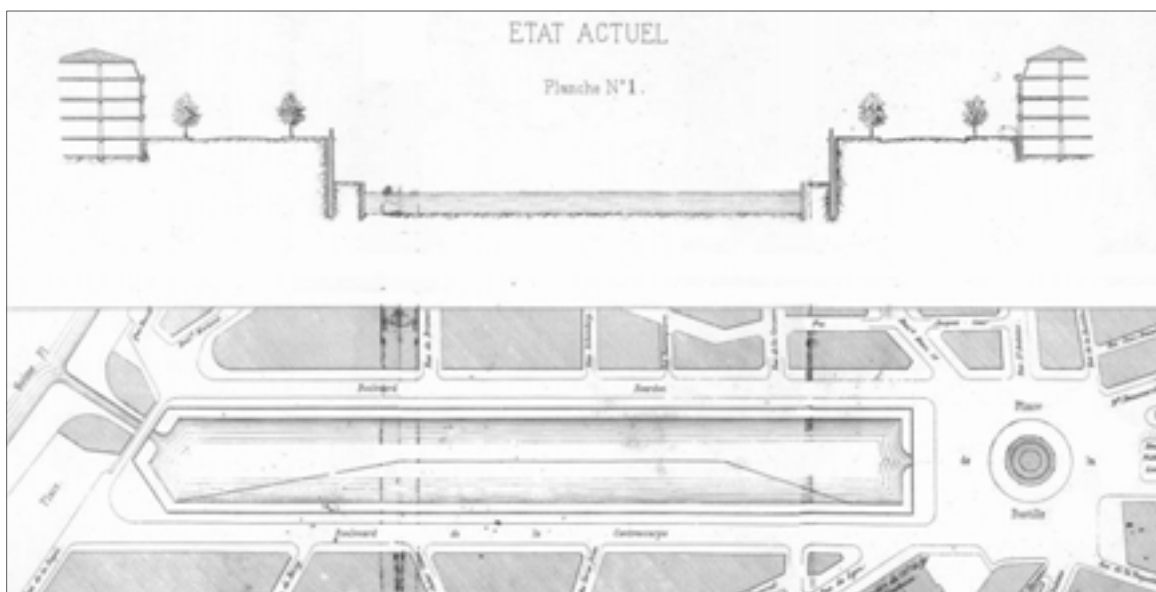
<sup>307</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, op. cit.

<sup>308</sup> Ibidem.

<sup>309</sup> Ibid. Ce pont était déjà projeté dans le projet de gare aux marchandises de Jossier et de la Ville de Paris.

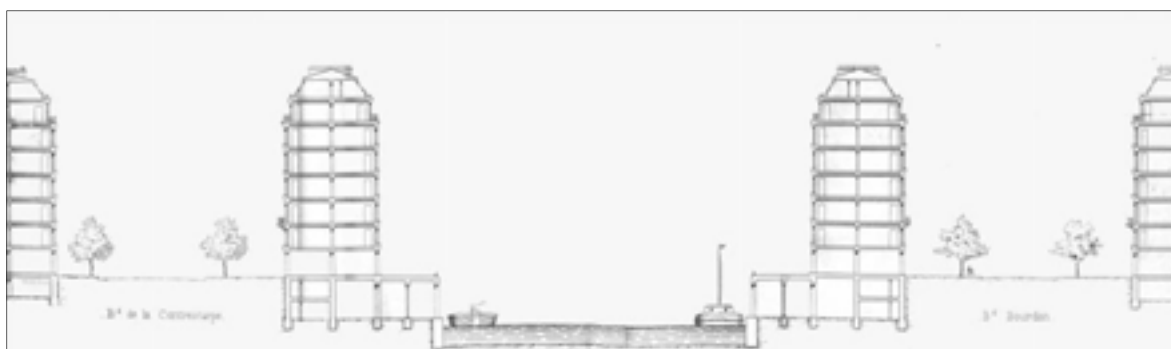
<sup>310</sup> Ibid.

<sup>311</sup> Ibid.



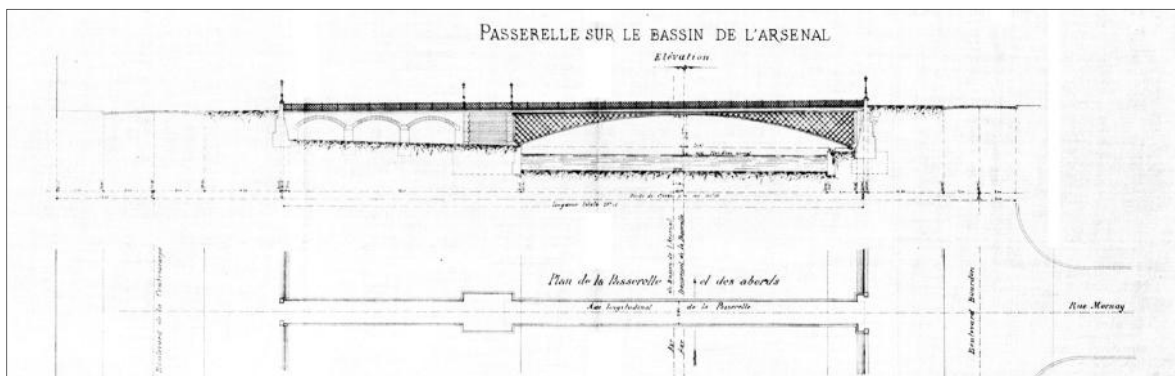
97- Coupe et plan de l'état existant du bassin de l'Arsenal, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Plan et coupe de l'état actuel, Paris, Imprimerie brevetée Vve Édouard Vert 29, rue Notre Dame de Nazareth à Paris, 1890, Annexes, Planche n° 1, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



98- Coupe sur le projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Coupe transversale, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



99- Élévation et plan du projet de la passerelle sur le bassin de l'Arsenal, à l'emplacement de l'actuelle passerelle Mornay, vers 1890.

Anonyme, Passerelle sur le bassin de l'Arsenal, Élévation et plan, vers 1890, A.S.C.V.P. SM 056 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

En 1895, cette passerelle à poutre droite de 78 mètres de longueur a été réalisée.



docks<sup>312</sup>.

Ces rues et le bassin étaient fermés la nuit par des grilles et surveillés par des gardiens.

Les bâtiments, au pourtour du bassin, dont le premier niveau s'ouvrait du côté des quais, étaient placés dans la hauteur comprise entre le niveau de l'eau et celui des boulevards, pour former de vastes magasins, docks ou entrepôts de marchandises. Ces derniers, d'une hauteur de 6-7 mètres, avaient environ 18 000 mètres carrés de superficie (ou 16 008,74 mètres carrés<sup>313</sup>), au lieu de 4 920 mètres carrés prévus par le projet en étude, soumis aux délibérations de la Commission du Budget. Étant directement en bordure du plan d'eau, ils permettaient à la batellerie l'entrée directe des marchandises et l'augmentation du transit<sup>314</sup>.

Au-dessus des magasins étaient projetées des maisons d'habitation à loyer à cinq étages, dont les rez-de-chaussée, au niveau des boulevards, auraient servi de bureaux et magasins pour les locataires des magasins inférieurs, et dont le surplus était destiné à des appartements<sup>315</sup>. Ces magasins avaient une superficie de 10 514 mètres carrés et disposaient de grues hydrauliques mobiles sur rails, de monte-charges spécifiques à chaque genre de marchandises, établissant des communications entre les magasins placés au niveau du canal et ceux situés au niveau des boulevards<sup>316</sup> et permettant le triage et le chargement direct des voitures ou des bateaux sans encombrer les rues<sup>317</sup>.

Les façades de ces immeubles étaient en pierre de taille sur les boulevards et la place de la Bastille. Celles côté bassin étaient en briques enduites de plâtre sur piles en pierre, dans la hauteur des rez-de-chaussée au niveau des boulevards, mais aussi dans la hauteur des magasins au niveau des quais. Tous les murs de refends étaient en pans de fer remplissage briques. Les planchers étaient en fer et les combles en sapin<sup>318</sup>.

Ces bâtiments avaient ainsi leurs façades principales sur les boulevards et la place et « [bordaient ces derniers], les [ornaient], les [rendaient] habitables, [modifiaient complètement leur aspect] et par conséquent en [faisaient] des voies où l'habitant [osait] s'aventurer le soir »<sup>319</sup>. De plus, une grande entrée monumentale du côté de la Bastille réservait une vue perspective sur le bassin<sup>320</sup>.

Répondant aux besoins de la population, les immeubles étaient réalisés de manière à remplir toutes les conditions de confort<sup>321</sup>. Ils étaient établis « dans des conditions supérieures au point de vue de l'hygiène,

---

<sup>312</sup> Les dimensions changent suivant les documents d'archives. Dans leur rapport, Fernoux et Mourot écrivaient que les quais avaient une largeur de 10 mètres permettant l'établissement des engins nécessaires au service des bateaux, tout en laissant le passage des voitures desservant ces bateaux. Effectivement, les textes signés des architectes, décrivant en détail le projet, datent de 1890. Les textes de l'ingénieur des Canaux sont plus récents (1892). On peut supposer que le projet a évolué entre ces deux dates ou bien que les architectes ont accentué les largeurs pour que leur projet soit accepté, sachant très bien que les dimensions réelles étaient trop justes pour le bon fonctionnement de ce nouveau port.

<sup>313</sup> Note concernant La transformation et l'amélioration du bassin de l'Arsenal, 27 novembre 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>314</sup> Ibidem.

<sup>315</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, op. cit.

<sup>316</sup> Ibidem.

<sup>317</sup> Note concernant La transformation et l'amélioration du bassin de l'Arsenal, 27 novembre 1891, op. cit.

<sup>318</sup> Ibid. Les parquets et les croisées étaient en chêne, les portes intérieures en chêne et sapin.

<sup>319</sup> Lettre de Fernoux et Mourot, architectes domiciliés 22, rue Béranger à Paris, au Président et Membres du Conseil municipal de la Ville de Paris, 6 mars 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>320</sup> Note concernant La transformation et l'amélioration du bassin de l'Arsenal, op. cit.

<sup>321</sup> Ibidem.

ayant l'air et la lumière à profusion, puisque d'un côté [ils étaient] placés sur des boulevards de 30 mètres de largeur et que leurs façades postérieures, donnant sur le bassin, [prenaient] des jours sur un espace de 50 mètres de largeur »<sup>322</sup>. Ils étaient pourvus pour la majorité d'ascenseurs. Une usine de force motrice, installée dans les docks, fournissait la force hydraulique et l'éclairage électrique nécessaires aux voies, aux charges du port, aux magasins et aux immeubles<sup>323</sup> [100-101-(1-2)].

En conclusion, le projet de transformation du bassin de l'Arsenal présentait des avantages, des qualités urbaines et architecturales incontestables. Dans un chapitre intitulé Avantages du projet, les architectes citaient leur objectif : « Meubler des boulevards déserts, qui sont l'effroi des habitants des quartiers environnants, aussitôt que le jour baisse. Embellir la ville de Paris et compléter d'une façon monumentale sa plus belle promenade »<sup>324</sup>, mais aussi les points clefs du projet :

- la création d'un port au centre de Paris ;
- la création de docks et magasins qui manquaient et l'installation d'un outillage moderne et commode permettant une manutention et un magasinage économique de toutes sortes de marchandises offrant la sécurité et l'économie par la simplicité des opérations de chargement, de déchargement et d'enlèvement<sup>325</sup> ;
- la création d'habitations ayant les meilleures conditions d'hygiène et meublant les boulevards pouvant devenir la continuation des grands boulevards « juste orgueil des Parisiens »<sup>326</sup>. Avec ce projet, les architectes permettaient ainsi l'expansion de la population qui pouvait donner vie au bassin « qui en ce moment, à cause du trou béant du bassin de l'arsenal actuel, [les quartiers environnants semblaient] être relégués à la banlieue »<sup>327</sup>. Ils reliaient les différentes parties de Paris qui environnaient le bassin et mettaient en communication d'un côté les grands boulevards, les deux rives du bassin de l'Arsenal et de l'autre la gare d'Orléans, le Jardin des Plantes.

« Nul doute que l'habitant ne vienne y demeurer et donner la vie à [ces] boulevards [...] »<sup>328</sup>.

De plus, le projet de ces deux architectes avait des perspectives à long terme. Ils pensaient que leur projet pouvait avoir une influence sur le renouvellement des tissus et du bâti environnant le bassin. Ils écrivaient : « Ouvrir immédiatement un grand chantier sans qu'il en coûte une obole à la ville de Paris, et en lui assurant, au contraire, des ressources par les droits et impôts de toutes natures qui seront la conséquence de ces travaux et de l'habitation des immeubles non seulement sur les bords du bassin de l'Arsenal, mais encore sur les façades opposées des boulevards Bourdon et Contrescarpe où les propriétaires suivraient le mouvement de construction, en voyant ces voies devenir des boulevards fréquentés du public.

---

<sup>322</sup> FERNOUX et MOUROT, op. cit., p. 6.

<sup>323</sup> Il est intéressant de comparer le projet des architectes Fernoux et Mourot avec la rue des Immeubles Industriels construits en 1873.

<sup>324</sup> FERNOUX et MOUROT, op. cit., p. 6.

<sup>325</sup> Note concernant La transformation et l'amélioration du bassin de l'Arsenal, op. cit.

<sup>326</sup> Ibidem.

<sup>327</sup> Ibid.

<sup>328</sup> Ibid.



100- Perspective du projet de gare à marchandises au bassin de l' Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890. FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l' Arsenal, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l' Arsenal (A.P. 2931 W). Cliché S. Guével.



101-1-

101-1- Vue générale de la rue des Immeubles Industriels du faubourg Saint-Antoine, 1873.



101-2-

101-2- Coupe sur un immeuble montrant la distribution de la force motrice dans les ateliers et les logements des ouvriers, 1873.

101- Rue des Immeubles Industriels à Paris, 1873.

DEROY A., « Les nouveaux immeubles industriels du faubourg Saint-Antoine - Vue générale de la rue de l' Industrie Saint-Antoine et Coupe d'une maison montrant la distribution de la force motrice dans les ateliers et les logements des ouvriers », L' Illustration, n° 1585, 12 juillet 1873 (<http://gutenberg.readingroo.ms/4/6/3/1/46314/46314-h/46314-h.htm>).

Cliché <http://gutenberg.readingroo.ms/4/6/3/1/46314/46314-h/46314-h.htm>.

La rue des Immeubles Industriels, réalisée par l'architecte Émile Leménil, possède des similarités avec le projet de Fernoux et Mourot. En effet, l'Entreprise des Nouveaux Immeubles Industriels du faubourg Saint-Antoine a réalisé, en 1873, entre le boulevard Voltaire et la rue du Faubourg Saint-Antoine, une cité industrielle alliant logements, ateliers et force motrice, soit un lieu de vie et un lieu de travail.

Cette rue était composée selon un principe de répétition et de multiplication. L'emprise au sol s'organisait sur deux épaisseurs latérales de terrain, longues de 140 mètres et larges de 17 mètres, divisées en parcelles régulières où s'élevaient dix-neuf édifices identiques. Les locaux d'activités occupaient toute la surface de la parcelle, au sous-sol, rez-de-chaussée et entresol ; les logements occupaient les étages supérieurs.

L'augmentation des droits de tonnage que donnerait ce nouveau port ou l'aliénation du terrain destiné aux maisons à construire permettraient (sic) de consacrer à l'amélioration du canal, dans son parcours dans Paris, des ressources considérables avec lesquelles l'on pourrait entreprendre l'abaissement du plan d'eau entre le faubourg du Temple et le bassin de la Villette. Cet abaissement ferait disparaître les écluses et faciliterait non seulement la circulation navale, mais encore celle des piétons en donnant le moyen de relier les deux quais par des ponts fixes, partout où le besoin en serait démontré »<sup>329</sup>.

#### c. Les différentes variantes du projet

Parmi les différents documents iconographiques que nous avons retrouvés, on distingue plusieurs variantes du projet qu'il est impossible de classer chronologiquement.

Un premier projet réduit la largeur du bassin et le régularise. Des immeubles encerclent totalement ce dernier pour former un rectangle parfait. En son milieu un pont est projeté reliant le boulevard Bourdon au boulevard de la Contrescarpe. Le rez-de-chaussée bas, du côté des quais, s'ouvre sur le canal dans la hauteur comprise entre le niveau de l'eau et celui des boulevards pour former les entrepôts de marchandises [102].

Une perspective apporte une deuxième variante. Le même principe que précédemment est appliqué, à la différence que des voies au pourtour du bassin, le long des bâtiments, soutenues par un système d'arcades, sont projetées au-dessus des voies charretières à la même hauteur que le pont Mornay et les boulevards. De plus, au pont Morland, du côté du boulevard Bourdon, les bâtiments, encerclant le bassin, ne se referment pas pour former un rectangle. Une percée visuelle est alors offerte sur la Seine [103].

Un troisième projet, calqué sur le précédent, envisage une dernière solution. En aval du pont Mornay, du côté du boulevard Bourdon, il ne reste plus qu'un bâtiment, occupant 1/5<sup>ème</sup> de la longueur de quai. Une rampe d'accès, débutant au niveau du canal et débouchant au pont Morland, remplace les immeubles et la voie en balcon sur le bassin [104-105].

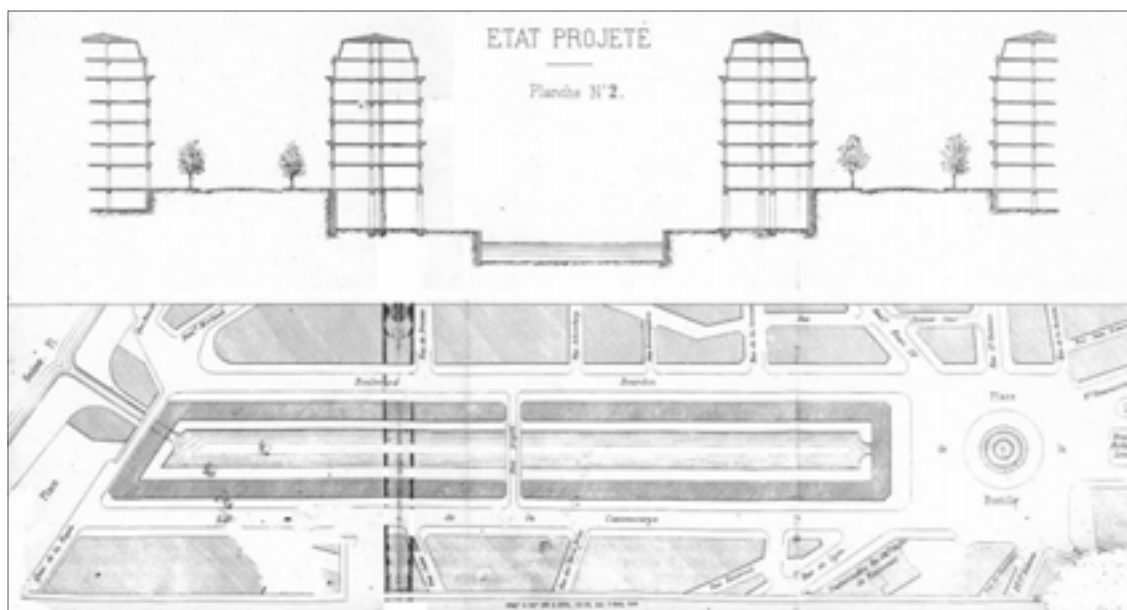
#### d. Le projet du point de vue morphologique

D'un point de vue morphologique, ce projet arrivait à faire coexister l'activité portuaire et l'habitat. Il redonnait des dimensions urbaines au bassin de l'Arsenal en requalifiant la place de la Bastille, mais aussi les quartiers environnants [106-(1-2-3-4-5)].

La perspective à vol d'oiseau, décrivant le site et le projet, dépeignait l'ambiance que pouvait avoir ce nouveau quartier. L'environnement du bassin de l'Arsenal est dessiné avec justesse. Ainsi, ce dessin nous montre la différence d'activités et d'architectures entre les deux rives du bassin. Du côté du IV<sup>ème</sup> arrondissement, on remarque un Paris haussmannien, fait d'immeubles de rapport et d'une gare pour omnibus. Du côté du XII<sup>ème</sup> arrondissement, cette perspective décrivait un Paris encore industriel (les

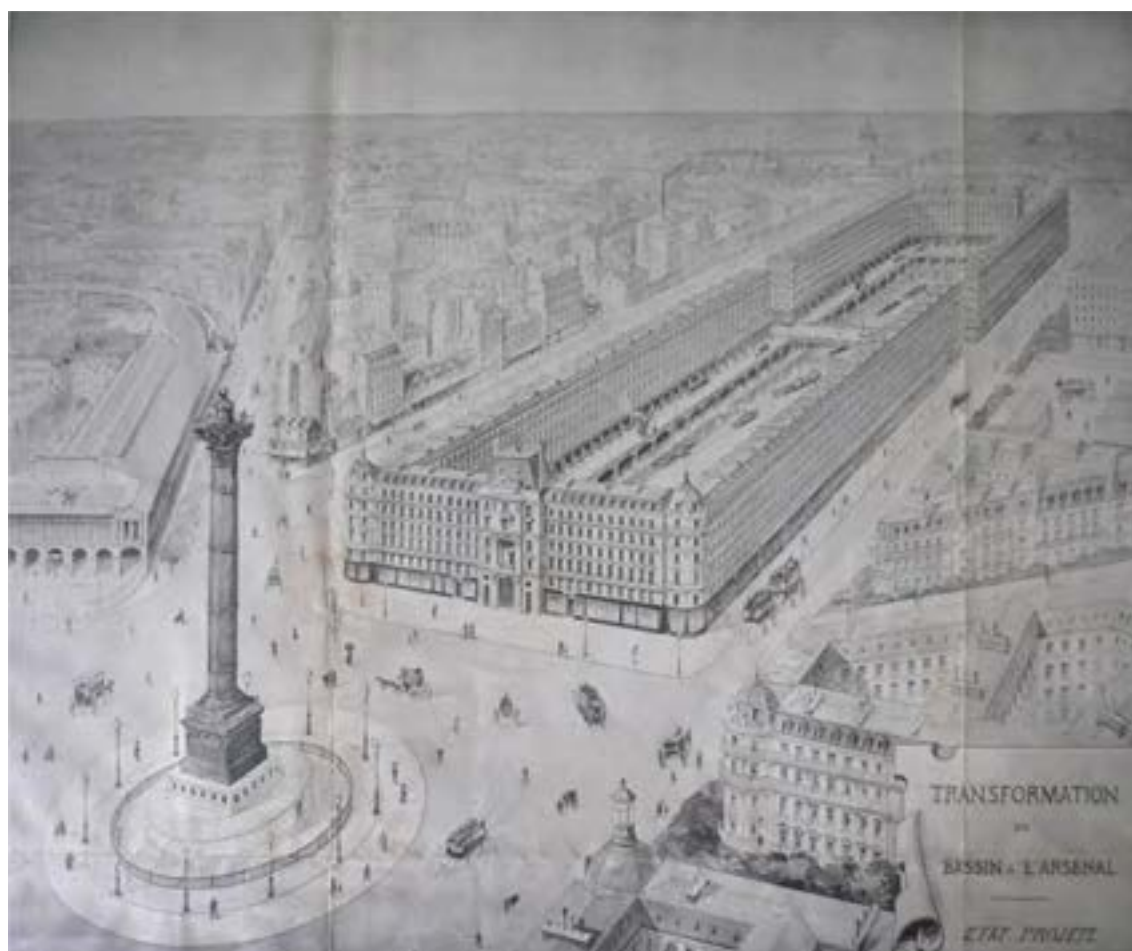
---

<sup>329</sup> FERNOUX et MOUROT, op. cit., p. 7.



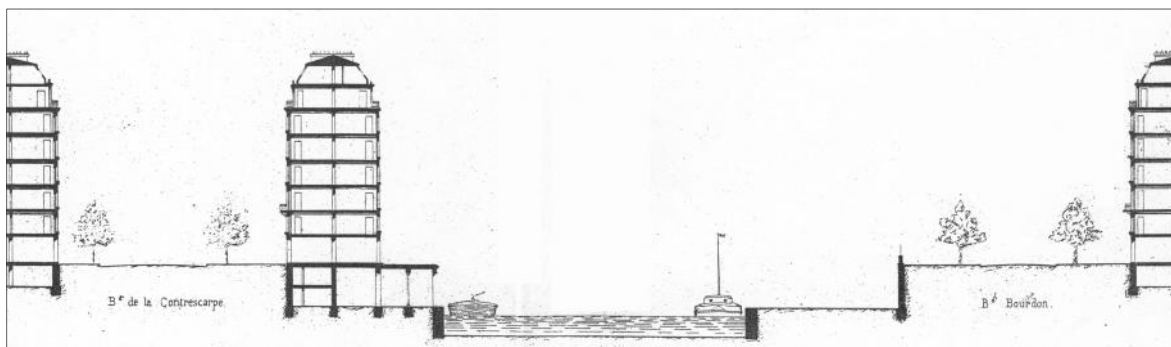
102- Coupe et plan de l'état projeté de la gare à marchandises du bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Plan et coupe de l'état projeté, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, Planche n° 2, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



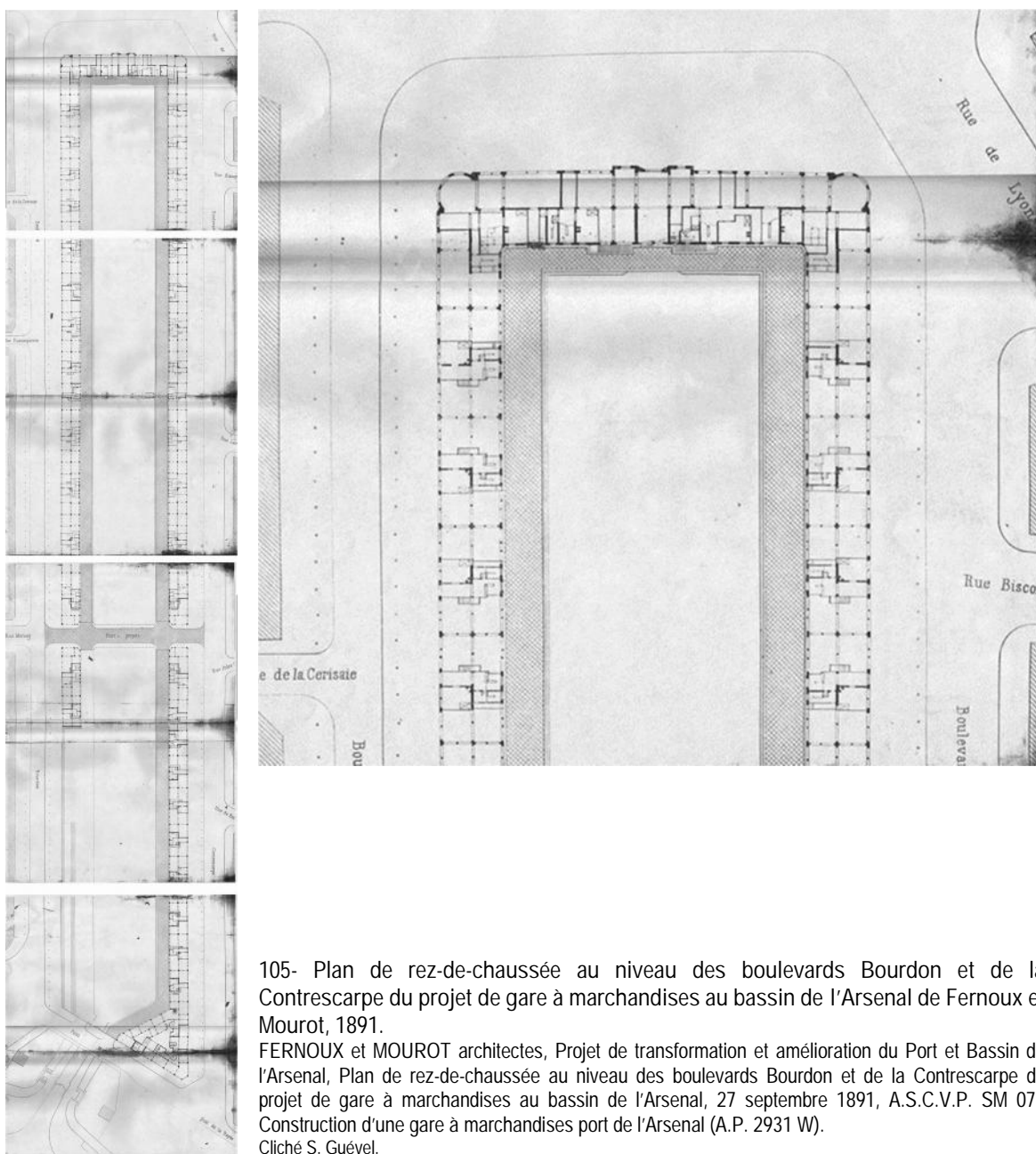
103- Perspective du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



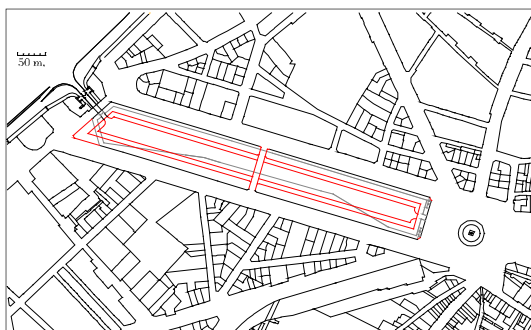
104- Coupe transversale en aval du pont de la rue Mornay du projet de gare à marchandises du bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1891.

FERNOUX et MOUROT architectes, Variante du projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Coupe transversale en aval du pont de la rue Mornay du projet de gare à marchandises du bassin de l'Arsenal, 27 septembre 1891, échelle 0,002 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



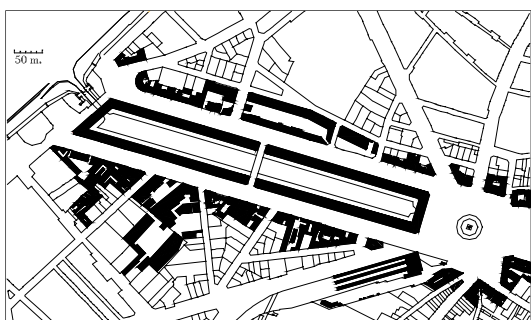
105- Plan de rez-de-chaussée au niveau des boulevards Bourdon et de la Contrescarpe du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1891.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Plan de rez-de-chaussée au niveau des boulevards Bourdon et de la Contrescarpe du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, 27 septembre 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



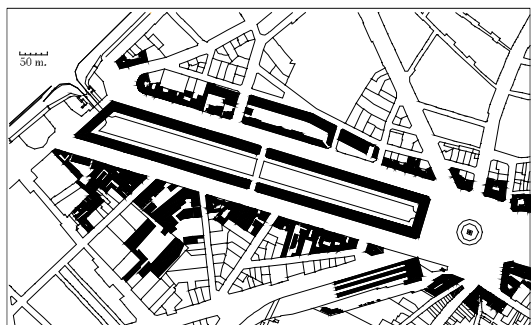
106-1- Schéma décrivant les alignements.

- Alignements projetés.
- Alignements persistants.
- Alignements devant disparaître.



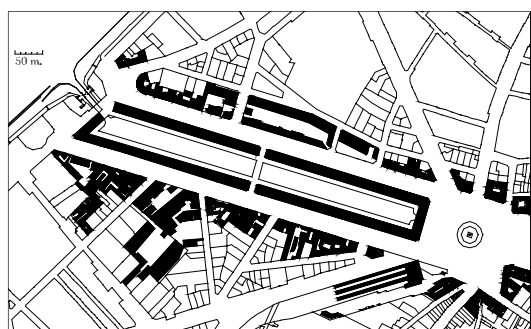
106-2- Schéma décrivant la 1<sup>ère</sup> variante du projet.

Ce projet réduit la largeur du bassin et le régularise. Les bâtiments l'encerclent totalement. En son milieu, un pont est projeté, reliant le boulevard Bourdon au boulevard de la Contrescarpe. Le rez-de-chaussée bas, du côté des quais, s'ouvre sur le canal dans la hauteur comprise entre le niveau de l'eau et celui des boulevards, pour former les entrepôts de marchandises.



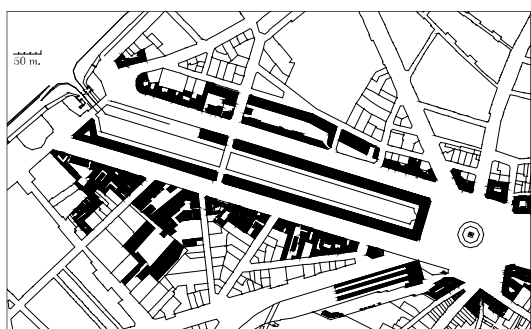
106-3- Schéma décrivant la 2<sup>ème</sup> variante du projet.

Ce projet est une variante du précédent, à la différence que des voies, au pourtour du bassin, le long des bâtiments, soutenues par un système d'arcades, sont projetées au-dessus des voies charretières à la même hauteur que le pont projeté et les boulevards.



106-4- Schéma décrivant la 3<sup>ème</sup> variante du projet.

Ce projet est une variante du précédent. Au pont Morland, du côté du boulevard Bourdon, les bâtiments encerclant le bassin, ne se referment plus pour former un rectangle. Une percée visuelle est offerte sur la Seine.



106-5- Schéma décrivant la 4<sup>ème</sup> variante du projet.

Ce projet présente un pont projeté au niveau de la rue Mornay. En aval de ce dernier, du côté du boulevard Bourdon, il ne reste plus qu'un bâtiment occupé 1/5<sup>ème</sup> de la longueur du quai. Une rampe d'accès, débutant au niveau du canal et débouchant au pont Morland, remplace les bâtiments et la voie en balcon sur le bassin. Du côté du boulevard de la Contrescarpe, l'angle avec le pont Morland est traité différemment.



106- Les différentes variantes du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1891.

Documents S. Guével.

Ces cartes ont été dessinées à partir du fond de plan 3b. Les dessins de Fernoux et Mourot étant très approximatifs (leur plan de l'état existant ne correspond pas tout à fait à la réalité), ces cartes sont des schémas de principe.

cheminées d'usines, la gare de Vincennes, le panorama au quai de la Rapée).

La perspective intérieure faisait apparaître les différences d'usage au sein des bâtiments du projet : entrepôts au niveau des quais, commerces au niveau des boulevards et habitations dans les étages. L'espace public avec ses éclairages est représenté, mais aussi la limite entre le privé et le public. De plus, ce dessin décrivait un immeuble de rapport sur le boulevard Bourdon ou de la Contrescarpe. Les architectes voulaient ainsi démontrer l'influence de leur projet sur le tissu bordant le bassin, requalifiant entièrement le quartier.

Dans ce projet, le canal disparaissait du paysage urbain, il était sous-entendu et laissait place à un paysage de type boulevard parisien planté. En revanche, au cœur du projet, l'activité du canal, se mêlant à l'habitation, était toujours présente.

### 1.3.2.2. Les moyens de financement et les avis divergents

#### a. Les trois solutions de financement

Dans leur rapport, Fernoux et Mourot écrivaient que, si le Conseil municipal et l'Administration pensaient qu'il était dans l'intérêt de la Ville de Paris de mettre leur projet à exécution, ils dévoileraient alors les voies et moyens par lesquels ce dernier pouvait être réalisé. Mais en attendant de donner les détails de cette opération, ils affirmaient que l'exécution de ce projet ne coûterait rien à la Ville et qu'il pouvait lui assurer pour l'avenir des ressources et des avantages considérables.

En 1891, l'Administration et le Conseil municipal intéressés et séduits par ce projet de transformation et de réaménagement du bassin de l'Arsenal, loin d'être utopique, demandaient aux architectes de plus amples informations sur les moyens de financer ce dernier. Les architectes ont alors proposé trois solutions distinctes<sup>330</sup> :

1. Les concessionnaires s'engageaient à faire tous les travaux nécessaires au port et au pont et achetaient, 100 francs le mètre, les terrains destinés à recevoir les constructions. Le prix, en ajoutant le coût des travaux à exécuter, représentait au moins 200 francs. Les bénéfices du port étaient réservés aux concessionnaires, moyennant une redevance de 25 000 francs par an.

2. La Ville donnait aux concessionnaires en emphytéose les terrains destinés aux constructions, pour 75 ans, et ces derniers s'engageaient à exécuter les travaux du port, du pont, des quais et des constructions sur les terrains réservés à cet usage. Les constructions devenaient alors la propriété de la Ville de Paris à la fin de la concession, étant entendu que les fruits du port étaient acquis aux concessionnaires pendant 75 ans<sup>331</sup>.

3. Cette proposition était proche de la précédente à la différence que le terme de la concession et de l'emphytéose était reporté à 99 ans. En compensation de ce délai de 99 ans, les concessionnaires payaient, en plus de tous les engagements pour les droits de ports, une somme de 25 000 francs pendant 40 ans et de 50 000 francs pour le surplus du temps à courir de la concession.

---

<sup>330</sup> Lettre de Fernoux et Mourot, architectes domiciliés 22, rue Béranger à Paris, au Président et Membres du Conseil municipal de la Ville de Paris, 6 mars 1891, op. cit.

<sup>331</sup> Étant entendu que, juridiquement une emphytéose et une concession du domaine public ne sont pas la même chose.



Ainsi, la deuxième solution (qui consistait simplement à demander à la ville, à titre de compensation pour les travaux du port dont les architectes se chargeaient, l'autorisation de bâtir, une série d'immeubles de rapport, sur les terrains qui bordaient le bassin et l'édification du pont) a intéressé l'Inspecteur général des Canaux F.-E.-E. Humblot<sup>332</sup>.

Dans une lettre datée du 19 février 1892<sup>333</sup>, les deux architectes, après étude avec l'Administration, ont modifié leur proposition. Ils ont soumis alors la combinaison suivante : la cession par la Ville en emphytéose pour 75 ans des terrains laissés vacants au bassin de l'Arsenal par suite de l'adoption de leur projet. En compensation, ils s'engageaient, pour eux ou pour la Société qu'ils étaient prêts à former, à élever sur les terrains des maisons à loyers et une usine de force qui devenaient la propriété de la Ville de Paris en fin de concession et à réaliser, à leurs frais, tous les travaux du bassin et des quais conformément aux plans soumis. De plus, ils s'engageaient à remettre immédiatement à la Ville un port public d'une surface d'environ 2 956 mètres carrés et de magasins publics d'une surface d'environ 600 mètres carrés, sans aucune redevance. En dernier lieu, ils s'engageaient à construire et à remettre immédiatement à la Ville de Paris, le pont de la rue Mornay.

Mais, dans une lettre datée du 25 février 1892, l'ingénieur des Canaux examinait la demande en concession d'un point de vue financier<sup>334</sup>. Les conditions des architectes se traduisaient pour la Ville par une perte de revenus (même sous la condition de jouir plus tard des bâtiments établis sur ces terrains). L'ingénieur pensait que l'on pouvait arriver à obtenir des conditions plus avantageuses pour la Ville de Paris. Mais les calculs que les architectes avaient réalisés démontraient que les réductions ou avantages que pouvaient consentir les auteurs du projet ne pouvaient être notables qu'à la condition d'augmenter la durée de la concession. Or, la durée de 75 ans paraissait déjà très grande et il semblait difficile que la Ville consentît à aliéner pour un temps aussi long une pareille surface de terrains.

En conclusion le projet de Fernoux et Mourot pouvait être admissible du point de vue de la navigation, de la proposition urbaine, mais, du point de vue financier, il paraissait peu avantageux. L'ingénieur pensait qu'il y avait donc lieu de soumettre le projet au Conseil municipal et, dans le cas où il croirait devoir le prendre en considération, qu'il pouvait être dressé un projet de concession dans lequel on s'efforcerait d'obtenir pour la Ville des conditions un peu plus avantageuses que celles proposées par les pétitionnaires<sup>335</sup>.

---

<sup>332</sup> Lettre de F.-E.-E. Humblot, Inspecteur général des Canaux et Dérivations, à Fernoux et Mourot, architectes, 17 février 1892, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W). F.-E.-E. Humblot souhaitait une note supplémentaire, exposant à la Ville la combinaison financière proposée par les architectes dans leur exposé : la concession par la ville de tous les terrains pour 75 ans, du port public et d'une petite partie des magasins couverts moyennant une redevance annuelle de 2 000 francs, le pont de la rue Mornay et la cession à la Ville, au bout de 75 ans, de tous les bâtiments. Il souhaitait connaître la surface du port et des magasins livrés dès à présent à la Ville moyennant la redevance de 20 000 francs.

<sup>333</sup> Lettre de Fernoux et Mourot, architectes, à la Direction des Travaux de Paris, concernant Le bassin de l'Arsenal, 19 février 1892, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>334</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, op. cit. Voir l'annexe 8 concernant Le projet de Fernoux et Mourot pour le bassin de l'Arsenal.

<sup>335</sup> Ibidem. Nous n'avons pas retrouvé d'archives expliquant la suite des événements.

b. Les différentes critiques du projet

Une note<sup>336</sup> non datée et non signée soutenait que le projet de Fernoux et Mourot était incontestablement séduisant et ingénieux. Il était l'occasion de réaliser pour Paris, des améliorations importantes qui intéressaient ses transactions commerciales et sa prospérité industrielle. Il réalisait ainsi, au profit de la batellerie et du commerce, grâce à des installations nouvelles (outillage et engins perfectionnés) et à une exploitation commerciale que les demandeurs s'engageaient à organiser, la transformation complète du bassin de l'Arsenal. De plus, les immeubles pouvaient embellir cette partie de la capitale et compléter « d'une façon monumentale une [des] plus belles promenades, [mais ils pouvaient aussi devenir] pour la Ville une source de revenus nouveaux, et [...] sa propriété en fin de concession »<sup>337</sup>. Effectivement, à l'époque où l'on parlait de Paris comme d'un port de mer, on écrivait que la situation du bassin était indigne de cette ville : « Quand on songe aux sacrifices énormes que n'hésitent point à faire certaines grandes villes d'Europe et d'Amérique pour améliorer sans cesse leur trafic, on est douloureusement affecté d'une indifférence qui si, elle persistait, risquerait de ruiner insensiblement notre grand marché parisien »<sup>338</sup>. D'après les propos du narrateur, le port de l'Arsenal pouvait alors devenir le centre d'un marché de plus en plus important puisque le trafic pouvait doubler en quelques années<sup>339</sup>.

Dans une lettre datée du 9 avril 1891<sup>340</sup>, l'ingénieur des Canaux, ayant analysé dans ces moindres détails le projet de ces deux architectes, pensait que ce dernier avait des avantages du point de vue de la voie publique. En revanche, il soulevait des objections concernant le bassin lui-même et les intérêts de la navigation, qui justifiait le rejet absolu.

L'une des objections principales concernait le rétrécissement du bassin de l'Arsenal à 30 mètres. Effectivement, celui-ci, du point de vue de la navigation, était utilisé comme le surplus du canal Saint-Martin pour le transport, le chargement et le déchargement des marchandises. Il offrait aux bateaux une rade tranquille, à l'abri des accidents et des crues qui se produisaient en rivière. Ainsi, l'exécution du projet de Fernoux et Mourot aurait eu pour effet de supprimer ce rôle de bassin de garage, par suite de la diminution de largeur. Il y aurait eu alors, selon lui, des critiques et des réclamations émanant de la marine<sup>341</sup>. Mais l'ingénieur des Canaux ne pensait pas que cette considération fût de nature à empêcher de donner suite au projet, dans le cas où il serait reconnu avantageux pour les intérêts de la Ville de Paris.

Quant au trafic, il était assez considérable. Le nombre de tonnes de marchandises débarquées ou embarquées sur le bassin de l'Arsenal s'était élevé en 1891 à 199 622 tonnes<sup>342</sup>. Mais, même si, pour la

---

<sup>336</sup> Note du Service des Canaux, vers 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>337</sup> Ibidem.

<sup>338</sup> Ibid.

<sup>339</sup> En 1885, le trafic était de 75 000 tonnes.

<sup>340</sup> Rapport d'un ingénieur des Canaux, 9 avril 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W). Ce rapport est en très mauvais état.

<sup>341</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, op. cit.

<sup>342</sup> Ibidem. Les marchandises débarquées ou embarquées étaient, sur la rive gauche, de 191 676 tonnes, et sur la rive droite, de 7 946 tonnes. En ce qui concernait les marchandises débarquées ou embarquées sur la rive gauche, elles se décomposaient de façon suivante pour l'année 1891 : Marchandises ayant besoin d'abri : débarquées 62 503, embarquées 50 712, soit 113 215 tonnes et

marine, la situation était meilleure grâce à une longueur du quai de 1200 mètres et une nouvelle surface de magasins dépassant 13 000 mètres carrés<sup>343</sup>, le projet avait des inconvénients. L'ingénieur donnait alors dans son rapport un exemple bien précis. Le projet de Fernoux et Mourot réservait effectivement, entre les magasins et le mur de quai, une zone pavée de 8 mètres, par laquelle pouvaient être enlevées toutes les marchandises ne s'emmagasinant pas. Mais, dans cette zone, tout au moins sur 7 mètres (1 mètre de chemin de halage et 6 mètres de voie charretière, d'après l'ordonnance de 1865 sur le canal Saint-Martin), aucun dépôt de marchandises, même momentanément, ne pouvait être fait. Ce passage de 8 mètres se trouvait, en effet, occupé par des engins et des voitures venant charger les magasins<sup>344</sup>.

L'autre objection importante était le monopole complet et absolu de tout le port de l'Arsenal au profit des concessionnaires. La concession de magasins sur toute la longueur du bas port pouvait alors soulever de la part de la marine des réclamations justifiées.

L'ingénieur des Canaux disait donc que sans entrer dans le détail des combinaisons financières proposées par Fernoux et Mourot, qu'au point de vue des intérêts de la navigation, il n'y avait pas lieu de donner suite à leurs propositions.

Le projet de Fernoux et Mourot, qui avait l'ambition de transformer le bassin de l'Arsenal, n'a donc jamais vu le jour. Malgré l'avancement des décisions, on peut supposer que ce dernier a été abandonné pour des raisons financières et non pour les raisons liées à la navigation et au stockage que nous venons d'évoquer. Effectivement, d'après les différents écrits que nous avons retrouvés, il était, finalement, peu avantageux pour la Ville.

### 1.3.2.3. Les nouveaux projets autour de 1900<sup>345</sup>

En 1899, la situation ne s'était toujours pas améliorée au bassin de l'Arsenal, puisque aucun projet jusqu'alors n'avait été retenu. Des projets de moindre étendue et de moindre valeur urbaine et architecturale, désirant créer un nouveau port au bassin de l'Arsenal, fleurissaient de nouveau, sans jamais voir le jour.

Par exemple, un projet, qui n'a pas été réalisé, proposait la création d'un nouveau port au bassin de l'Arsenal au moyen de l'élargissement de la berge, rive droite (côté boulevard Bourdon). En effet, une pétition<sup>346</sup> émanant de la Chambre Syndicale de la Marine adressée aux membres du Conseil municipal de Paris exposait que l'Arsenal était toujours de plus en plus encombré par les bateaux, stationnant longtemps,

---

marchandises n'ayant pas besoin d'abri : houilles 28 638, bois à brûler 21 576, pierre de taille, sable et cailloux 18 645, divers 9 9 602, soit 78 461 tonnes. En ce qui concernait les marchandises débarquées sur la rive droite, il ne s'agissait que de maïs ou d'avoine destiné aux chevaux des omnibus. Le projet n'apportait, d'après l'ingénieur, de ce point de vue, aucune perturbation. Il aurait seulement suffi d'imposer de conserver le passage voûté existant à l'époque pour le service des omnibus.

<sup>343</sup> Ibid.

<sup>344</sup> Rapport d'un ingénieur des Canaux, 9 avril 1891, op. cit.

<sup>345</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes SM 005 Affaires diverses 1870-1972 et SM 072 Projet de création d'un port au bassin de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>346</sup> Pétition de la Chambre Syndicale de la Marine aux membres du Conseil municipal de Paris, 1899, A.S.C.V.P. SM 005 Affaires diverses 1870-1972 (A.P. 2931 W).

pour effectuer des manutentions ; surtout depuis que les travaux du métropolitain l'avaient accaparé. Elle expliquait que les mariniers étaient obligés de faire débarquer ou de charger une partie des bateaux en Seine. De plus, il en résultait que la Ville de Paris ne percevait pas tous les droits qu'elle pouvait encaisser. Cette pétition proposait alors de remédier à cet état de choses en élargissant le trottoir du bassin, situé au-dessous du boulevard Bourdon<sup>347</sup>. En créant deux rampes, l'une du côté du boulevard Morland, l'autre vers la nouvelle gare du métropolitain, et en portant la largeur de ce trottoir à 6 mètres, il était créé ainsi un nouveau port de débarquement, dans lequel plus de dix bateaux pouvaient trouver constamment place. Ce projet pouvait en effet donner satisfaction au commerce et procurer ultérieurement des ressources à la Ville de Paris<sup>348</sup> [107].

Mais cette proposition entraînait la destruction des arbres existants. L'ingénieur des Canaux, A. Mesnager, écrivait alors que la question des plantations devait passer au second plan si la création d'un nouveau port, au bassin de l'Arsenal, était justifiée par les besoins du commerce et si les dépenses à engager étaient susceptibles d'amener une augmentation des recettes du canal<sup>349</sup>. D'ailleurs, il pensait qu'il devait être possible de trouver une combinaison qui pouvait maintenir la ligne des arbres bordant la chaussée. Sachant que la condition importante était la nécessité de maintenir un large stationnement pour les omnibus côté Bastille, il a proposé deux rampes pouvant partir d'un même point du port, au-dessous de la passerelle Mornay, pour remonter à l'amont et à l'aval, ou inversement avoir un débouché aux abords de la même passerelle. De plus, il pensait que, par un procédé de construction approprié, une partie du dessous des rampes pouvait être aménagée comme magasins, susceptibles d'être loués à la Marine.

Un dessin a été dressé par les ingénieurs du Service des Canaux qui remédiait aux différents problèmes soulevés et permettait de conserver la rangée d'arbres existante et de disposer d'un large espace pour le stationnement des omnibus Madeleine-Bastille. E. Defrance, Directeur administratif de la Voie Publique, des Eaux et Égouts<sup>350</sup>, estimant que la création de ce nouveau port était nécessaire pensait que la dépense totale de l'opération s'élevait à 500 000 francs environ. Mais, la situation budgétaire ne permettant pas de faire face à une dépense aussi considérable, il y avait lieu de comprendre cette somme dans un projet d'emprunt ultérieur. Ainsi, comme tous les autres, ce projet a été abandonné [108].

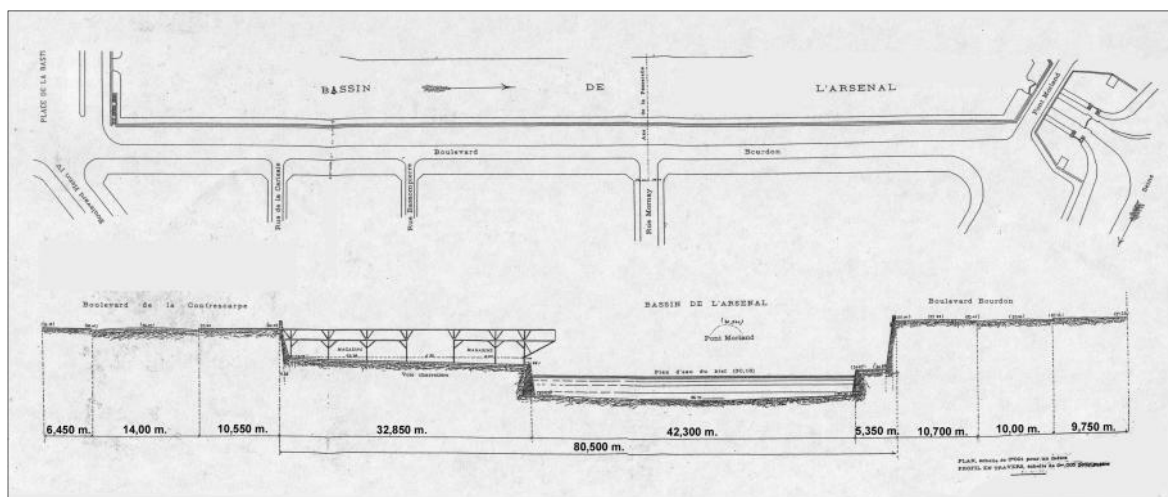
---

<sup>347</sup> Ibidem. Le trottoir actuel ne servait que de marchepied aux piétons, parce qu'il était trop étroit et qu'il n'était muni d'aucune rampe d'accès.

<sup>348</sup> Ibid. Les dépenses d'installation pouvaient être récupérées au moyen du droit de stationnement et des droits de tonnage que percevait la Ville.

<sup>349</sup> Lettre de E. Defrance, Directeur administratif de la Voie Publique, des Eaux et Égouts, à A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, concernant La création d'un port dans le bassin de l'Arsenal, 7 octobre 1899, A.S.C.V.P. SM 005 Affaires diverses 1870-1972 (A.P. 2931 W).

<sup>350</sup> Note de E. Defrance, Directeur administratif de la Voie Publique, des Eaux et Égouts, au préfet de la Seine, concernant La création d'un nouveau port au bassin de l'Arsenal, 25 août 1900, A.S.C.V.P. SM 005 Affaires diverses 1870-1972 (A.P. 2931 W).



107- Coupe du projet de gare à marchandises réalisée au bassin de l'Arsenal, 1894.

HUMBLOT F.-E.-E., Inspecteur général chargé de la Direction des Eaux, Projet de construction de magasins et d'une passerelle métallique au bassin de l'Arsenal, Coupe en travers, 24 mai 1894, échelle 0,001 pour 1 mètre pour le plan, échelle 0,005 pour 1 mètre pour la coupe en travers, A.S.C.V.P. SM 072 Projet de création d'un port au bassin de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



108- Vue du port de l'Arsenal avec la passerelle Mornay et les entrepôts, vers 1930.

KOLLAR F., Bargees, ferrymen, Bassin de l'Arsenal, Paris IV<sup>ème</sup> arrondissement, 1931-1934, P.P., Bibliothèque Forney, Collection H. Roger-Viollet 41330-5.  
Cliché P.P.

\*\*\*

Le rachat par la Ville de Paris de la compagnie concessionnaire du canal Saint-Martin, la couverture d'une partie de ce dernier, entre 1859 et 1863, puis entre 1906 et 1910, et l'aménagement des boulevards Richard-Lenoir et Jules Ferry en promenade urbaine, ont engendré la disparition visuelle de l'infrastructure du paysage urbain parisien, même si le transport de marchandises se maintenait<sup>351</sup>. Les tissus urbains bordant la partie couverte s'étaient peu à peu transformés, intégrant des immeubles de rapport et faisant disparaître un certain nombre d'usines utilisant l'eau du canal, mais aussi les entrepôts établis au bassin des Marais. Le tissu restait cependant mixte et disparate, mêlant encore, à certains endroits, activités et habitats<sup>352</sup>. À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le canal Saint-Martin a inspiré des projets d'entrepôts de marchandises intégrant l'infrastructure à la ville et établissant une mixité d'usages au sein même des édifices. Le projet radical (non réalisé) des architectes Fernoux et Mourot transformait le bassin de l'Arsenal en un équipement industriel performant et en une machine à habiter, faisant disparaître le canal du paysage urbain et laissant place à un paysage de type boulevard parisien.

---

<sup>351</sup> Voir HUMBLLOT F.-E.-E., op. cit., Annexes. Voir BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010, p. 55. Le trafic convergeant vers le bassin de La Villette, par le canal Saint-Martin, augmentait à partir des années 1870 à plus de 600 milliers de tonnes, pour rester stable, dans les années suivantes. Le trafic divergeant à partir du bassin de La Villette, sur le canal Saint-Martin, était en chute, passant d'un peu plus de 500 milliers de tonnes dans les années 1870 à 250 milliers de tonnes dans les années 1888.

<sup>352</sup> Un travail de recherche devrait être mené sur la partie découverte du canal Saint-Martin entre 1860 et 1876. Durant cette période, même si le tissu urbain associait activités et habitats, un certain nombre de ponts et passerelles ont été projetés et réalisés, en raison des pétitions de riverains, qui critiquaient la coupure urbaine que formait la voie d'eau. Voir aux Archives du service des Canaux les cotes SM 055 à 064 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).



## 2. UNE INTÉGRATION DU CANAL DANS LE PAYSAGE URBAIN ET LA SEGRÉGATION DES USAGES : LA VILLE RÉGIE PAR LE CANAL

Afin de comprendre comment les canaux s'étaient intégrés à la ville, il convient d'appréhender, dans un premier temps, la transformation des bassins de La Villette en port urbain. Pourquoi la ville a-t-elle racheté ces infrastructures ? Pourquoi a-t-elle modernisé les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ? Le développement du chemin fer et les travaux effectués sur la Seine en était-il la cause ? L'aménagement du port de La Villette était-il un embellissement pour les voies d'eau ou pour la ville ? Quelles étaient les nouvelles infrastructures réalisées au service du trafic de marchandises ?

Dans un second temps, il convient de comprendre les relations entre la ville et le canal à La Villette. La construction de nouveaux ponts était-elle une solution à la coupure urbaine que formaient les voies d'eau ou une amélioration pour la navigation ? Comment le paysage et le tissu urbain autour des ports ont-ils évolué ? Quels types d'activités s'étaient développés aux abords des canaux et dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement ?

Au travers de ces différentes questions, nous tenterons de démontrer comment le canal a régi la ville, entraînant une ségrégation des usages.

### 2.1. LA TRANSFORMATION DES BASSINS DE LA VILLETTE EN PORT URBAIN

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ont subi d'importants travaux de rénovation, contribuant à la transformation de La Villette en un grand port de marchandises et entraînant ainsi le développement de l'industrie dans tout l'arrondissement.

#### 2.1.1. LA MODERNISATION DES CANAUX DE L'OURCQ ET SAINT-DENIS POUR CONCURRENCER LE CHEMIN DE FER

##### 2.1.1.1. La situation des canaux dans la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle



a. Le délabrement des infrastructures

Dans les années 1870, le développement de la distribution, l'augmentation de la consommation d'eau et l'arrivée de périodes de sécheresse dans la capitale ont opposé les intérêts de la Ville à ceux de la Compagnie, qui avait la concession des canaux restants, à savoir les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>353</sup>. « Celle-ci, usant de ses droits, appliquait à la marche d'usines établies et louées par elle le long des canaux une quantité d'eau qui eut pu venir en aide à l'alimentation insuffisante de Paris »<sup>354</sup>. En effet, les usines puisaient de grande quantité d'eau pour faire fonctionner leurs machines à vapeur<sup>355</sup>, nuisant ainsi à l'approvisionnement de Paris ; la concession donnait droit à la Ville de Paris d'avoir une quantité d'eau pour alimenter notamment les fontaines publiques<sup>356</sup>.

De plus, la Compagnie se désintéressait complètement de l'entretien des ouvrages. Ce désintérêt provoquait un état de délabrement grandissant (comme des accidents de rupture de digue). Des plaintes ne cessaient d'être formulées à l'égard de la Compagnie quant à la mauvaise gestion des quais (trop souvent encombrés et mal entretenus) et des ouvrages d'art<sup>357</sup> [109-(1-2-3-4-5-6-7)-110-(1-2-3-4-5)]. Des négociants et entrepreneurs du XIX<sup>ème</sup> arrondissement avaient maintes fois exprimé leurs inquiétudes face à l'état d'abandon du bassin de La Villette. En 1871, après les incendies de la Commune ayant dévasté les infrastructures, une lettre anonyme était transmise au préfet de la Seine, demandant le dégagement des abords du canal de l'Ourcq et du bassin de La Villette, la transformation de ce quartier en un port de débarquement et la création de magasins, d'entrepôts, de docks sur les terrains longeant la voie d'eau<sup>358</sup>. En 1874, les négociants et entrepreneurs en appelaient à la Ville, dénonçant : « L'abandon volontaire dans lequel la Compagnie concessionnaire le [le canal] laisse. La position qu'occupe le bassin, ses vastes dimensions, ses facilités de communication avec le centre communal de Paris, par des voies larges et directes, lui ont assuré longtemps une prospérité qu'il recouvrait aisément [...]. Tel qu'il est aujourd'hui, il ne se trouve relié à aucune voie ferrée, il ne possède ni docks ni hangars suffisants, aucun de ces engins perfectionnés nécessaires au transbordement des marchandises. Il est naturel qu'il voie la navigation le désertir peu à peu. Il faut sauver ce bassin d'une ruine complète par le rachat »<sup>359</sup>.

---

<sup>353</sup> Rappelons que le canal Saint-Martin avait été racheté par la Ville de Paris par le traité du 9 juillet 1861.

<sup>354</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 6.

<sup>355</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.1. Les utilisations de l'eau.

<sup>356</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. Chaix, 1880, p. 16, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8-Z Le Senne 5587. Voir Traité de concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis / Article 4, 19 avril 1818. « Sur le volume d'eau qui sera amené au bassin de La Villette, la Ville de Paris se réserve en jouissance jusqu'à concurrence de 4 000 pouces, qu'elle pourra prendre au fur et à mesure de ses besoins et dans toutes les saisons de l'année, pour les employer au service des fontaines publiques et de toute autre espèce de distributions dans l'intérieur de Paris ».

<sup>357</sup> A la même époque, en raison de nombreux accidents, comme les noyades, les usagers du port de La Villette ont sollicité les autorités pour qu'elles établissent des mesures de sécurité.

<sup>358</sup> Rapport d'un ingénieur de la Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Eaux et Canaux, concernant Les diverses améliorations au bassin de La Villette et à ses abords, 28 novembre 1871, A.S.C.V.P. BV 043 Entretien (A.P. 2931 W). Des magasins tels que ceux demandés par le pétitionnaire existaient déjà aux abords du bassin de La Villette, mais ils avaient brûlé au printemps 1871.

<sup>359</sup> Compte-rendu du maire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement au préfet, concernant La pétition des négociants, 13 juillet 1874, A.P. VO3 541. Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, p. 75, A.S.C.V.P.



109-4- C<sup>ie</sup> générale des Transports.  
A.P. 11Fi 1298.



109-3- C<sup>ie</sup> Ardennaise des porteurs de la Meuse.  
C<sup>ie</sup> générale des transports.  
A.P. 11Fi 1299.



109-7- Entreprise Guissez et Cousin, charbon.  
A.P. 11Fi 1303.



109-2- C<sup>ie</sup> Ardennaise des porteurs de la Meuse.  
A.P. 11Fi 1301.



109-6- Entreprise Guissez et Cousin, charbon.  
A.P. 11Fi 1306.



109-1- Entreprise Fournier, transporteur.  
A.P. 11Fi 1304.



109-5- Bureau de l'octroi.  
A.P. 11Fi 1305.

109- Abords du bassin de La Villette, côté quai de la Seine, 1876-1877.



110-5- Entreprise Paquot, charbon.  
A.P. 11Fi 1308.



110-2- Entreprise Larget, transporteur.  
A.P. 11Fi 1310.



110-4- Chantier de bois.  
A.P. 11Fi 1307.



110-1- Entreprise Larget, transporteur ?  
A.P. 11Fi 1302.



110-3- Entreprise Larget, transporteur.  
A.P. 11Fi 1309.

110- Abords du bassin de La Villette, côté quai de la Loire, 1876-1877.

109-110- Abords du bassin de La Villette, 1876-1877.

Anonyme, Reportage photographique réalisé pour établir un état des lieux du port de La Villette, 1876-1877, A.P. 11Fi 1298 à 1310 (13 photographies).

Quelques-unes de ces photographies ont été publiées dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, pp. 40-41.  
Clichés A.P. / C.H.V.P.

Ce reportage photographique a été réalisé probablement par la Ville de Paris au moment du rachat des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Les photographies situées à gauche sont prises depuis la voie publique, celles situées à droite depuis le quai.

Les années suivantes, les pétitions et les réclamations se sont multipliées<sup>360</sup>. Ce conflit de l'intérêt public contre l'intérêt privé a envenimé une situation dont l'issue n'allait être que le rachat des deux canaux.

#### b. Les usines élévatoires

Le canal de l'Ourcq, alimenté par la rivière Ourcq et ses affluents, et les affluents de la rive droite de la Marne, ne pouvait en cas de crues, accepter leurs débits. De plus, en période d'étiage de ces cours d'eau, l'alimentation en eau du canal devenait insuffisante<sup>361</sup>.

En 1866, le préfet G.-E. Haussmann, désireux d'accroître par divers moyens les approvisionnements de Paris, obtenait deux concessions de prise d'eau à réaliser sur la Marne, pour augmenter de façon notable, la capacité du canal. Il s'agissait d'établir deux usines élévatoires ; la première devait être réalisée à Villers-les-Rigault. L'ingénieur était Louis-Dominique Girard. La seconde usine élévatoire devait être réalisée sur le site de l'ancien moulin de Trilbardou, en aval de Meaux. L'ingénieur hydraulicien était Alphonse Sagebien.

Le 11 avril 1866, un décret autorisait la Ville de Paris à prendre dans la rivière de la Marne, au barrage d'Isles-les-Meldeuses, à Villers-les-Rigault, un volume d'eau de 500 litres au plus par seconde, qui devait être versé dans le canal de l'Ourcq<sup>362</sup>. Elle était aussi autorisée à utiliser la chute créée par le barrage pour mettre en mouvement la machine (établie sur la rive droite du petit bras de la Marne), qui devait servir à élever ce volume d'eau dans le canal<sup>363</sup>. À la même date, un autre décret autorisait la Ville de Paris à prendre aussi dans la Marne, au moulin de Trilbardou, appartenant à la Ville, un volume d'eau de 500 litres au plus par seconde, qui devait être élevé, tant au moyen de la force motrice du moulin qu'à l'aide d'un moulin à vapeur dans la partie du canal de l'Ourcq voisine de l'usine<sup>364</sup>. La jouissance du volume d'eau concédé était entièrement subordonnée aux besoins de la navigation de la Marne. Elle pouvait être réduite ou momentanément suspendue, si ces besoins l'exigeaient, sans que la Ville puisse faire une réclamation<sup>365</sup>.

Ces deux usines élévatoires ont été achevées en 1869, permettant d'augmenter l'étiage du canal de l'Ourcq et les moyens d'alimenter les canaux Saint-Denis, Saint-Martin et les fontaines publiques de Paris <sup>366</sup> [111-112-(1-2)].

---

<sup>360</sup> Rapport d'un ingénieur de la Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, concernant Les dégradations, les plaintes et réclamations au bassin de La Villette, 17 avril 1877, A.P. VO3 1761 et A.S.C.V.P. BV 006 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>361</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, *Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette*, op. cit., p. 80. En période d'étiage des rivières alimentant le canal de l'Ourcq, les prises d'eau de la ville étaient réduites pour ne pas interrompre la navigation.

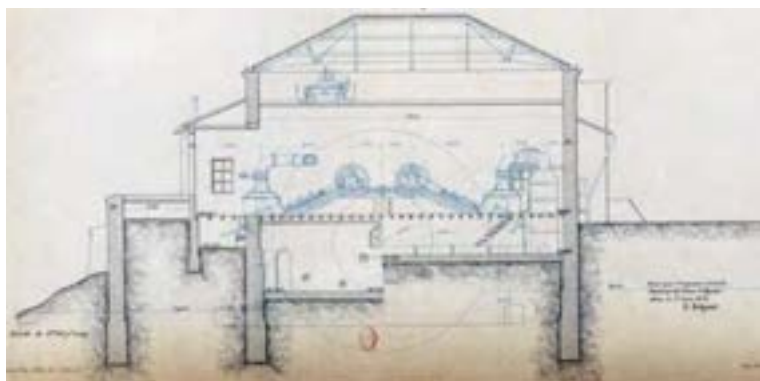
<sup>362</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, *Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis*, op. cit., p. 203.

<sup>363</sup> Ibidem. Voir Prises d'eau dans la rivière de Marne / Décret d'autorisation de prise d'eau au barrage d'Isles-les-Meldeuses (Seine et Marne), 11 avril 1866, pp. 202-205.

<sup>364</sup> Ibid., p. 206. Voir Prises d'eau dans la rivière de Marne / Décret d'autorisation de prise d'eau au moulin de Trilbardou (Seine et Marne), 11 avril 1866, pp. 206-208.

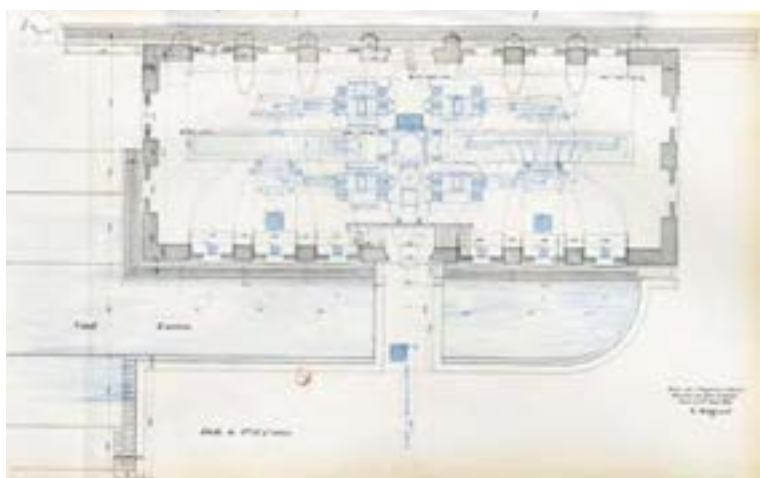
<sup>365</sup> Ibid. Article 6 : « Le volume d'eau concédé [...] servira d'abord à assurer, autant que possible, en toute saison, à chacun des canaux Saint-Denis et Saint-Martin, tant en eaux anciennes qu'en eau nouvelle, le volume de 1500 pouces d'eau que les traités des 19 avril 1818 et 12 novembre 1821 leur ont attribué en temps ordinaire : le surplus sera ajouté au volume d'eau que la ville de Paris s'est réservé par les mêmes traités et par les conventions additionnelles du 1<sup>er</sup> février 1841 [...] ».

<sup>366</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), *Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996, p. 48. Voir l'article très complet de DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Les usines d'alimentation en eau », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., pp. 169-170.

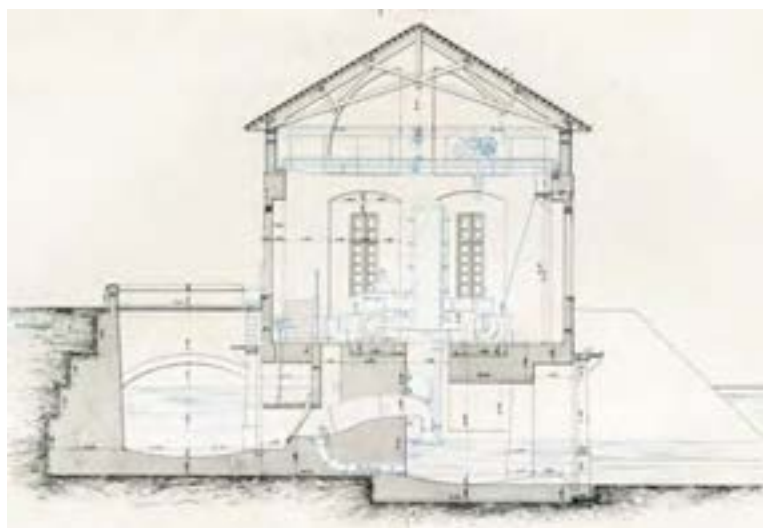


111- Usine élévatrice de Trilbardou, 1869.

BELGRAND E., Les travaux souterrains de Paris, Usine de Trilbardou, Coupe transversale, Paris, Dunod, 1872-1887, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 14, Atlas Tome 4, B.N.F. Lk7 18162 (Atlas 4) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30078671x>).  
Cliché B.N.F.



112-1- Plan de l'usine élévatrice de Isles-les-Meldeuses, 1869.



112-2- Coupe transversale de l'usine élévatrice de Isles-les-Meldeuses, 1869.

112- Usine élévatrice de Isles-les-Meldeuses, 1869.

BELGRAND E., Les travaux souterrains de Paris, Usine de Isles-les-Meldeuses, Plan et coupe transversale, Paris, Dunod, 1872-1887, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 17 et Planche 18, Atlas Tome 4, B.N.F. Lk7 18162 (Atlas 4) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30078671x>).  
Cliché B.N.F.

La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis concédait l'eau aux usines riveraines. Dans les années 1860, des sécheresses avaient réduit le débit du canal et la navigation était parfois suspendue. Quant à la ville, privée du volume d'eau qu'elle s'était réservée, elle a été autorisée, par l'État, à construire ces deux usines hydrauliques. Des turbines et des pompes puisaient l'eau de la Marne pour la déverser dans le canal de l'Ourcq.

### c. La pollution de l'eau

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'approvisionnement en eau de rivière était assuré pour moitié par le canal de l'Ourcq. Mais l'eau de l'Ourcq recueillait des immondices<sup>367</sup>. Les mariniers jetaient dans les canaux toutes sortes de choses, rendant l'eau impropre à la consommation. De plus, les souillures de l'eau étaient liées à l'activité commerciale<sup>368</sup>. En période d'abondance, les prises d'eau se multipliaient et les usines du quartier exploitaient l'eau du canal pour refroidir les eaux de condensation de leurs établissements. Elles y étaient autorisées si le rejet des eaux usées se faisait à la gare circulaire, à une température inférieure à 30°C<sup>369</sup>. Le bassin de La Villette devenait alors un réfrigérant industriel.

Parallèlement, on suggérait d'utiliser les eaux, en hiver, en les déversant sur le bassin pour y empêcher la formation de glace et, en été, en les stockant dans des réservoirs pour l'arrosage ou pour l'établissement de piscines de natation à proximité des usines<sup>370</sup>. Le volume d'eau ainsi rendu au bassin par les industriels suscitait d'une part, la question de son éventuelle réutilisation, d'autre part la crainte de la nocivité de l'eau. Sur le second point, formulé par les habitants du quartier, le Conseil municipal attirait l'attention du Service des Eaux.

Ainsi, G.-E. Haussmann, sous la conduite de E. Belgrand, a décidé, pour améliorer l'approvisionnement en eau potable de la capitale<sup>371</sup>, de capter les eaux de sources et de construire deux aqueducs, deux réservoirs et un réseau de distribution nouveau. En raison de pollutions subies, l'eau amenée par les canaux, devenue impropre à la consommation, a été affectée aux fontaines monumentales et au lavage des rues de la ville, apportant de la fraîcheur. Elle a continué à servir à des usages industriels<sup>372</sup>.

#### 2.1.1.2. Le rachat par la Ville de Paris des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis

##### a. Le traité de concession

Depuis 1868, la Compagnie concessionnaire des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis proposait à la Ville de Paris, la cessation de tous ses droits. Son désintérêt pour les canaux et un manque d'argent avaient entraîné notamment le délabrement de ces infrastructures.

Parallèlement, en 1871, en raison de réclamations et plaintes formulées par des négociants et entrepreneurs du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, la Direction des Eaux et des Égouts émettait l'hypothèse que la ville

---

<sup>367</sup> PINON Pierre, « Les réseaux techniques, de l'eau salubre, limpide et fraîche, ... et des égouts », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann, op. cit., p. 150. Rappelons que l'eau était distribuée par des bornes fontaines publiques qui étaient alimentées par le canal de l'Ourcq. L'eau de la Seine était aussi utilisée et élevée par des pompes. Pour les eaux de l'Ourcq, distribuées par les bornes fontaines, s'étaient instituées des fontaines marchandes où l'on vendait de l'eau filtrée. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.1. Les utilisations de l'eau / a. L'eau potable et les travaux d'adduction.

<sup>368</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 79-81.

<sup>369</sup> Ibidem, p. 81. Voir aux Archives de Paris la cote VO3 524.

<sup>370</sup> Ibid.

<sup>371</sup> Jusqu'à G.-E. Haussmann, les eaux de l'Ourcq ont formé la ressource principale de l'approvisionnement de Paris ; le puisage en Seine, malgré la modernisation des engins de pompage, ne couvrait pas le tiers des besoins. Voir HAUSSMANN Georges-Eugène, Mémoires, op. cit., pp. 958-959.

<sup>372</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 79-81.

rachète la concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>373</sup>. Mais elle pensait que la ville rentrerait dans des difficultés de divers ordres. En effet, la Compagnie avait loué ou avait concédé, à un certain nombre de commerçants et d'entrepreneurs de transports, des terrains qui bordaient le bassin de La Villette. Quelques-unes de ces concessions s'étendaient jusqu'à la fin de la concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Il en était ainsi du terre-plein du bassin de La Villette, situé devant la rotonde, qui avait été loué en 1866 à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux<sup>374</sup> ; mais aussi de terrains comprenant une partie de la place de l'Ourcq et les bâtiments de la rotonde que la ville avait concédés, la même année, à cette dernière Compagnie<sup>375</sup>. La question se posait donc de savoir quelles concessions racheter, toutes ou seulement certaines.

Ainsi, en 1875, la Ville, ne pouvant améliorer les canaux sans le consentement de la Compagnie, peu disposée à l'époque à entrer dans la voie des améliorations, proposait leur rachat. Le 31 mai 1875, le Conseil municipal de Paris autorisait le préfet de la Seine à préparer le rachat de la concession, moyennant une indemnité annuelle de 540 000 francs à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1876<sup>376</sup>. Rappelons que la jouissance du bassin de La Villette et des canaux avait été concédée par la Ville de Paris pour 99 ans à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1823, à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis par un traité du 19 avril 1818, approuvé par l'ordonnance royale du 10 juin suivant. En conséquence de ce traité, l'Administration municipale ne pouvait intervenir qu'officieusement auprès de la Compagnie, pour des modifications qu'il lui paraissait convenable d'apporter dans le mode d'exploitation et d'aménagement qu'elle avait notamment adopté pour le bassin de La Villette<sup>377</sup>.

Le 21 mars 1876, une délibération du Conseil municipal de Paris approuvait le projet de traité à passer avec la Compagnie concessionnaire pour le rachat, par la ville de Paris, de la concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>378</sup>. Ce rachat était ainsi déclaré d'utilité publique<sup>379</sup>.

Le 20 juin 1876<sup>380</sup>, ce conflit, entre intérêt particulier, celui de la Compagnie, et intérêt public, celui de la Ville, a cessé par le traité de rachat de la concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, avec l'entrée en jouissance de la Ville de Paris à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1876<sup>381</sup>. La Ville acquérait alors le canal de l'Ourcq, la dérivation du Clignon et la rivière d'Ourcq, depuis Port aux Perches jusqu'à son embouchure dans la Marne,

---

<sup>373</sup> Rapport d'un ingénieur de la Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Eaux et Canaux, concernant Les diverses améliorations au bassin de La Villette et à ses abords, 28 novembre 1871, op. cit.

<sup>374</sup> Ibidem.

<sup>375</sup> Ibid. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.1. Les nouveaux entrepôts et magasins généraux / a. Les entrepôts et magasins de la place de l'Ourcq.

<sup>376</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., pp. 57-58.

<sup>377</sup> Rapport d'un ingénieur de la Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Eaux et Canaux, concernant Les diverses améliorations au bassin de La Villette et à ses abords, op. cit.

<sup>378</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., pp. 58-59.

<sup>379</sup> Ibidem, pp. 59-60.

<sup>380</sup> MILLARD Jean, Paris Histoire d'un port, Du port de Paris au Port autonome de Paris, Paris, Éditions L'Harmattan, 1994, p. 43. Sur l'avis du Conseil municipal et avec l'approbation du gouvernement, la Compagnie recevait, moyennant l'abandon de ses installations, 46 annuités de 540 000 francs.

<sup>381</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, PAPOUL Jean, « Les compagnies des canaux chronologie », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 112. En réalité, le Service municipal n'a pris en main l'exploitation que le 1<sup>er</sup> juillet 1876. Un procès entre J. Hainguerlot (directeur de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis de 1841 à 1876) et la ville a eu lieu en 1882. La Compagnie a été redevable envers la ville des recettes perçues postérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1876. En contrepartie, la Compagnie a demandé à la Ville de Paris le paiement d'arbres abattus le long du canal de l'Ourcq, par l'armée, en 1870. Une solution amiable a été trouvée ; la ville a dédommagé la Compagnie, qui de son côté, l'a remboursée des sommes dues.

le canal Saint-Denis et le bassin de La Villette. Elle recevait aussi l'ensemble des bâtiments, magasins, maisons éclusières, tout le matériel fixe ou mobile destiné à l'exploitation, des terrains acquis par les concessionnaires, des plantations d'arbres et de taillis, des pépinières, tous les biens mobiliers et immobiliers qui existaient sur les canaux<sup>382</sup>.

Ainsi, la Ville devait payer aux concessionnaires 46 annuités de 540 000 francs chacune pour prix de l'abandon de tous ses droits, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1876 et ce jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1922<sup>383</sup>.

#### b. L'inventaire des biens mobiliers et immobiliers

Le traité concernant le rachat de la concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis comportait 4 annexes décrivant les biens mobiliers et immobiliers acquis ou non par la Ville, soit « les immeubles joints à la concession, la nomenclature de tous les bâtiments et constructions existants, tous les objets composant le matériel, le mobilier de l'exploitation et l'indication de toutes les plantations, taillis et pépinières »<sup>384</sup> [113].

Les bâtiments et constructions faisant partie de la concession étaient, pour le bassin de La Villette<sup>385</sup>, rive droite, trois pavillons de garde à un étage de petites dimensions (n° 1 : 4 mètres 65 sur 4 mètres 70, n° 3 : 8 mètres sur 4 mètres 70, n° 5 : 4 mètres 65 sur 4 mètres 70) ; rive gauche, deux pavillons de garde (n° 2 et n° 4 : 4 mètres 65 sur 4 mètres 70), la maison du pont tournant de la rue de Crimée, comprenant une cave, surélevée d'un rez-de-chaussée et d'un étage (15 mètres 45 sur 5 mètres 95)<sup>386</sup>.

Les bâtiments et constructions faisant partie de la concession étaient, pour le canal Saint-Denis, à l'intérieur de l'enceinte de Thiers, rive droite, les maisons éclusières des 1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses, comprenant chacune une cave, surélevée d'un rez-de-chaussée et d'un étage mansardé (9 mètres 10 sur 6 mètres 10) et la maison de l'aide éclusier (5 mètres sur 6 mètres 10)<sup>387</sup>.

Les bâtiments et constructions ne faisant pas partie de la concession étaient, pour le bassin de La Villette, rive droite, le magasin de M. Fournier, la maison à deux étages sur cave des bureaux des concessionnaires (16 mètres sur 5 mètres 51), le magasin neuf construit sur les terrains des magasins incendiés pendant la Commune (37 mètres 70 sur 12 mètres), le magasin n° 3 occupé par la Compagnie du Touage (98 mètres 15 sur 15 mètres), le magasin n° 5 (même dimension que le précédent) et le magasin n° 7 (89 mètres 10 sur 15

---

<sup>382</sup> Le rachat par la Ville de Paris de la concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Actes passés devant G.-F. Mahot Delaquerantonnais et L.-E. Segond, notaires à Paris, 165 p., A.P. D2 S5. ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., pp. 62-114. Le traité de rachat de la concession comprenait aussi un état des ouvrages.

<sup>383</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., p. 64.

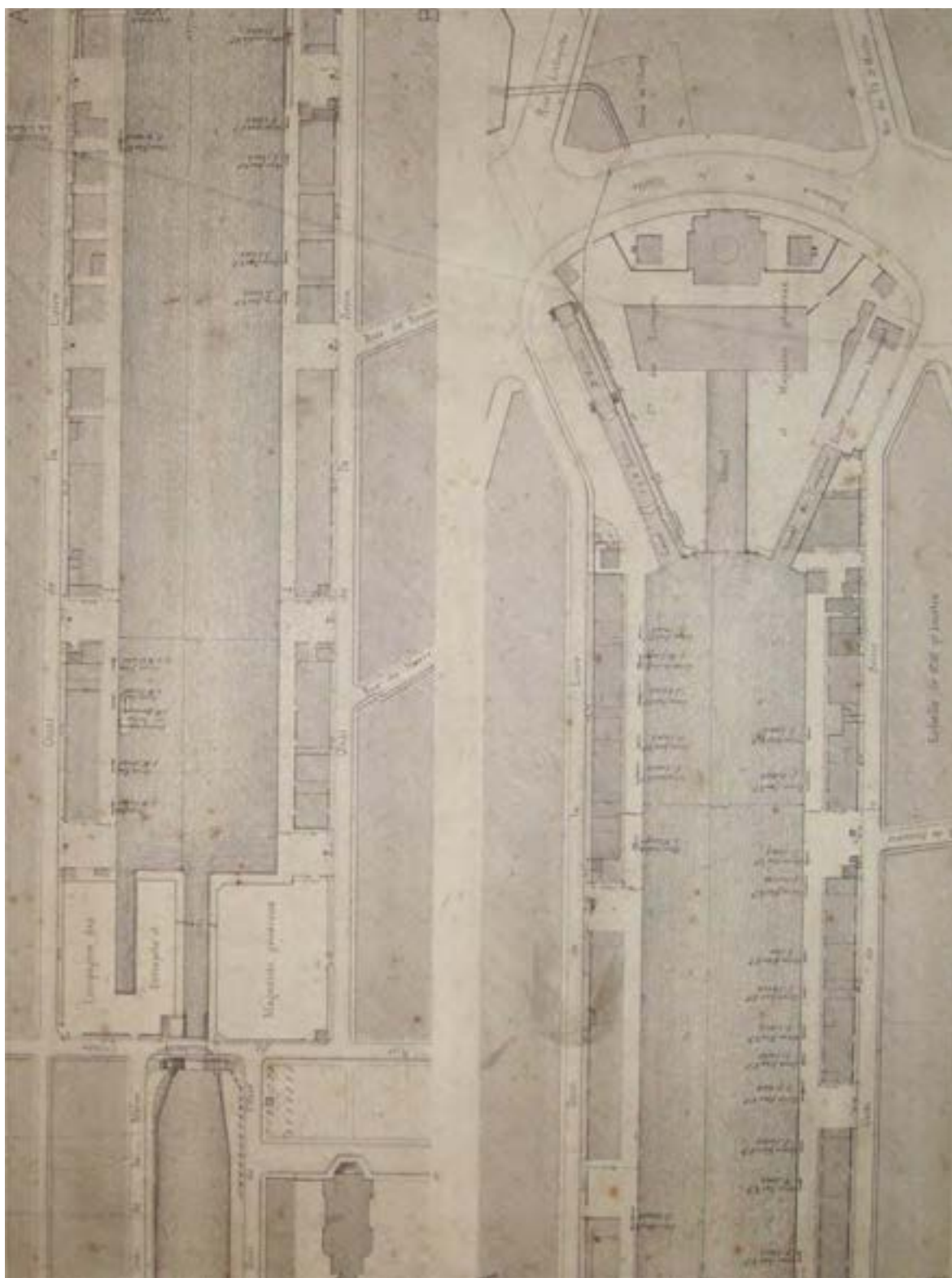
<sup>384</sup> Ibidem, pp. 67-114. Ici ne sont indiqués que les biens mobiliers et immobiliers acquis ou non par la Ville de Paris dans les limites de la capitale, à savoir à l'intérieur de l'enceinte de Thiers.

<sup>385</sup> Ibid. Étaient inventoriés tous les bâtiments et constructions, rive droite et rive gauche, acquis le long du canal de l'Ourcq (arrondissements de Paris, de Meaux, de Lizy et de la Ferté Milon), de la rivière d'Ourcq et de la dérivation du Clignon (commune de Crouy). Voir pp. 71-75.

<sup>386</sup> Ibid., p. 70.

<sup>387</sup> Ibid.





113- Plan du bassin de La Villette au moment du rachat des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis avec l'emplacement des entrepôts, des magasins et des grues, vers 1870.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Plan général, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre, Planche 1, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.

mètres), tous construits en moellons, briques et couverture en tuiles, le magasin n° 9 constitué de murs et de palissades (98 mètres sur 15 mètres), le magasin n° 11 de même nature que le précédent (30 mètres sur 15 mètres plus 15 mètres de cloisons en planches servant de séparation), les barrières de cinq grandes entrées et cinq guérites d'aisances ; rive gauche, le magasin n° 2 en bois (98 mètres 40 sur 12 mètres 90), le magasin n° 10 constitué de murs et de palissades (36 mètres sur 15 mètres), les barrières de cinq grandes entrées et quatre guérites d'aisances<sup>388</sup>.

Les bâtiments et constructions ne faisant pas partie de la concession étaient, pour la gare circulaire, rive gauche, une maison située au n° 31 quai de l'Oise, comprenant une cave, surélevée d'un rez-de-chaussée et d'un étage (11 mètres 40 sur 8 mètres 40) et le hangar en bois du bateau poste (32 mètres sur 8 mètres 40)<sup>389</sup>.

Les bâtiments et constructions ne faisant pas partie de la concession étaient, pour le canal Saint-Denis, rive droite : une écurie de relais située près des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses, constituée de trois bâtiments en pans de bois (1 et 2 : 24 mètres 30 sur 4 mètres 20, 3 : 6 mètres sur 7 mètres) et une maison occupée par un marchand de vins, le Sieur Dugnol, comprenant deux corps de bâtiments d'un étage, élevés sur cave (1 : 8 mètres 40 sur 6 mètres, 2 : 3 mètres 50 sur 3 mètres 30)<sup>390</sup>.

Les constructions établies par des particuliers sur la propriété de la concession étaient, pour le bassin de La Villette, rive droite, le magasin n° 11 de l'entreprise Maurice Michel ; rive gauche, les bureaux de l'entreprise Paquot (10 mètres sur 7 mètres), deux bâtiments de l'entreprise Moreau (1 : 15 mètres sur 3 mètres 80, 2 : 15 mètres sur 3 mètres 50), les bureaux de l'entreprise Dehaynin, le magasin (58 mètres sur 15 mètres) et les bureaux (8 mètres 60 sur 8 mètres) de l'entreprise Duchemin<sup>391</sup>.

Les objets composant le matériel et le mobilier de l'exploitation étaient, pour le bassin de La Villette, rive droite, neuf grues fixes tournant sur chariot de force 1000 kg (respectivement face au magasin n° 1, entre les magasins n° 1 et n° 3, face au magasin n° 3 (4 grues) et face au magasin n° 5 (3 grues)), une grue roulante sur voie ferrée de force 1 000 kg (entre les magasins n° 5 et n° 7), quatre grues fixes de force 1 500 kg (face au magasin n° 7) et deux grues tournant sur pivot de force de 10 000 kg (respectivement face aux magasins n° 1 et n° 3) ; rive gauche, une grue fixe tournant sur chariot de force 1 000 kg, une grue fixe de force 1 500

---

<sup>388</sup> Ibid., pp. 75-76. Étaient inventoriés tous les bâtiments et constructions, rive gauche, ne faisant pas partie de la concession le long du canal de l'Ourcq (arrondissements de Paris, de Meaux et de Lizy). Voir pp. 79-80. De plus, des tableaux récapitulaient les baux et locations, les actes pour tolérance d'ouverture ou de vues sur l'infrastructure, les conventions et concessions diverses au bassin de La Villette, au canal Saint-Denis, au canal de l'Ourcq (arrondissements de Paris, de Meaux, de Lizy) et à la rivière d'Ourcq. Voir pp. 90-114.

<sup>389</sup> Ibid., p. 76.

<sup>390</sup> Ibid., p. 77. Étaient inventoriés tous les bâtiments et constructions ne faisant pas partie de la concession le long du canal Saint-Denis : les bâtiments de la gare de Saint-Denis rive gauche, loués respectivement à MM. Magnien, Duval et Giron et des usines bordant ce canal. Voir pp. 77-79.

<sup>391</sup> Ibid., p. 81. Étaient aussi inventoriés les constructions établies par des particuliers sur la propriété de la concession, rive droite et rive gauche, le long du canal Saint-Denis et du canal de l'Ourcq (arrondissement de Paris). Voir pp. 81-83.

kg (face au magasin n° 2), deux grues tournant sur pivot de force 2 500 kg et deux grues à pierre tournant sur pivot de force 10 000 kg et 20 000 kg<sup>392</sup>.

De plus, des grues appartenaient à des particuliers au bassin de La Villette : rive gauche, une grue roulante à vapeur appartenant à M. Civet, quatre petites grues appartenant à M. Godeaux ; rive droite, une grosse grue appartenant à M. Janin face au magasin n° 5, une petite grue appartenant à M. Michel face au magasin n° 11 et deux grues à vapeur montées sur bateaux appartenant MM. Janin et Godeaux<sup>393</sup>.

Il y avait, pour le service général, le bateau poste pour les tournées municipales, 5 bachots de cantonniers et un margotat.

Enfin, au 1<sup>er</sup> janvier 1876, il y avait 57 399 peupliers, 101 hectares 87 de taillis et 2 hectares 39 de pépinières louées<sup>394</sup>.

### 2.1.1.3. Les projets de chemins de fer industriels

#### a. Le développement du transport de marchandises par le fer

Sous le Second Empire, Napoléon III, voulant doter la France d'un système complet de voies ferrées, a encouragé la création de puissantes compagnies de chemins de fer, chargées de construire et d'exploiter des centaines de kilomètres de lignes. Grâce aux réductions de prix, ces compagnies ont concurrencé la batellerie sur les cours d'eau et les canaux. Ainsi, la période de 1848 à 1860 a été une phase de décroissance pour le trafic fluvial. En 1857, la concurrence avec les chemins de fer devenait de plus en plus difficile et le tonnage transporté sur rail (2 142 000 000 tonnes au kilomètre) dépassait celui sur eau (1 693 000 000 tonnes au kilomètre)<sup>395</sup>.

Entre 1886 et 1906, les expéditions et les arrivages annuels des marchandises dans les gares de chemins de fer de Paris sont passés de 7 000 000 tonnes à 9 500 000 tonnes ; dans les ports parisiens de la Seine, de 2 750 000 tonnes à 5 750 000 tonnes, avec un pic, en 1899, à 6 750 000 tonnes [114]. Le mouvement annuel des marchandises au bassin de La Villette a diminué légèrement entre 1886 et 1906, passant de 1 250 000

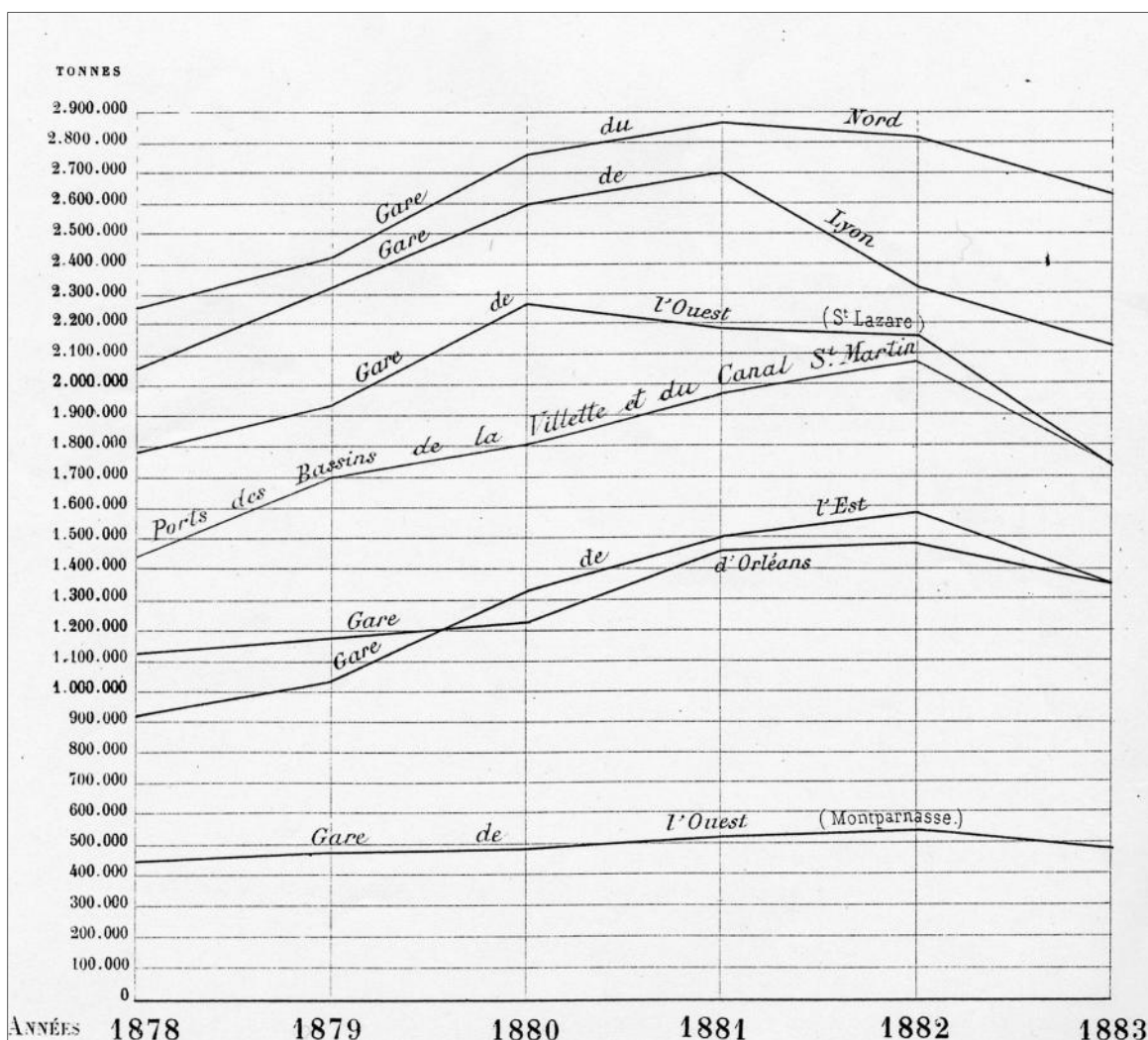
---

<sup>392</sup> Ibid., pp. 83-84. Étaient aussi inventoriés les outils et appareils divers du canal Saint-Denis, du canal de l'Ourcq (arrondissements de Paris, de Meaux, de Lizy) et de la rivière d'Ourcq, comme le matériel des usines (roues hydrauliques, turbines...), des dragues, des grues, des batardeaux, des outils... Voir pp. 84-86.

<sup>393</sup> Ibid., p. 87. Il en était de même pour le canal Saint-Denis ; des grues appartenaient à des particuliers. Voir p. 87.

<sup>394</sup> Ibid.

<sup>395</sup> PINON Pierre, « Le siècle de l'Industrie », in PINON Pierre (dir.), Un canal... Des canaux..., Paris, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Éditions Picard, 1986, p. 69.



114- Diagramme comparatif du mouvement annuel des marchandises dans les gares des chemins de fer de Paris et dans les ports des bassins de La Villette et du canal Saint-Martin de 1878 à 1883.

HUUBLLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, pp. 3-5 et Annexe 1, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.

En 1882, les transports effectués par voies navigables atteignaient environ 2 100 000 tonnes. Ce chiffre pouvait être rapproché au mouvement des marchandises dans la gares de chemins de fer de Paris la même année : gare du Nord 2 829 000 tonnes ; gare de Lyon 2 320 000 tonnes ; gare de l'Ouest, rive droite, Saint-Lazare 2 136 000 tonnes ; gare d'Orléans 1 481 000 tonnes ; gare de l'Est 1 575 000 tonnes, gare de l'Ouest, rive gauche, Montparnasse 521 000 tonnes ; soit un total de 10 862 000 tonnes.

« À la fin d'un siècle dans lequel l'art de la construction a fait des progrès si merveilleux, on comprend que cette œuvre [la création des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin] n'excite plus la même admiration, mais il n'est pas permis, comme y sont portées quelques personnes plus frappées de ses imperfections que de ses avantages, de méconnaître les services immenses qu'elle a rendus et qu'elle doit encore rendre à la Ville de Paris ».

tonnes à 1 000 000 tonnes<sup>396</sup>. Celui dans les ports du canal Saint-Martin a augmenté, passant de 6 000 000 tonnes en 1886 à un peu plus de 1 250 000 tonnes en 1906<sup>397</sup>.

b. Le projet de la Ville de Paris de 1876

De nombreux projets de voies de chemins de fer, réclamés par certains entrepreneurs, raccordant le bassin de La Villette à la petite Ceinture, ont été dessinés, sans jamais voir le jour.

Par une délibération en date du 18 juillet 1876<sup>398</sup>, le Conseil municipal de la Ville de Paris a invité le préfet de la Seine à faire étudier un projet de raccordement du chemin de fer de Ceinture avec le bassin de La Villette, au moyen d'une voie ferrée à simple voie [115]. Ce projet de voie de raccordement avait une longueur totale de 1 508 mètres et se détachait du chemin de fer de Ceinture à la hauteur de la rue de l'Argonne, sur le quai de l'Oise<sup>399</sup>. Il descendait au quai de l'Oise par une pente de 0,008 par mètre qui se développait en courbe de 160 mètres de rayon, afin de contourner d'importants immeubles et notamment, l'usine de chaux et ciment de MM. Schacher Letellier<sup>400</sup>. Il se raccordait alors avec le quai, au débouché de la rue de Nantes et suivait ce dernier jusqu'à la rue de Crimée, en passant sous le pont de la rue de l'Ourcq. Il suivait la pente de 0,0037 par mètre du quai de l'Oise. Sur le quai de l'Oise, la voie ferrée pouvait occuper le milieu de la chaussée dont la largeur pouvait être portée à 7 mètres 50 par un élargissement de 0 mètre 50 pris sur la berge de 6 mètres 10 de largeur. De telle sorte, il devait, rester de chaque côté, une largeur de 2 mètres 75 pour le stationnement ou la circulation des voitures<sup>401</sup>. Au passage du pont de la rue de l'Ourcq, la voie ferrée pouvait occuper l'arche centrale de 4 mètres de largeur.

Après avoir franchi à niveau la rue de Crimée et desservi quelques magasins appartenant à la ville, il gagnait le quai rive droite du bassin de La Villette qu'il suivait sur toute la longueur en un seul palier. Pour passer du quai de l'Oise au quai de la Loire, le projet comportait deux courbes, chacune de 40 mètres de rayon, et séparées par un alignement de 75 mètres de longueur. En profil, il présentait une pente de 0,002 par mètre pour passer de la rue de Crimée au niveau du quai du bassin de La Villette. Son terminus était alors à l'extrémité de ce quai, près des Entrepôts et Magasins Généraux de la place de l'Ourcq (actuelle place de la bataille de Stalingrad). Sur le quai de la Loire, la largeur minimale était de 8 mètres. L'axe de la voie ferrée pouvait alors s'étendre à 5 mètres 50 du bord du quai, de manière à laisser une largeur libre de 1 mètre

---

<sup>396</sup> Le réseau de chemin de fer de Ceinture de Paris a modifié la situation du port de La Villette et a donné une impulsion aux entreprises et à l'ensemble du trafic des marchandises. Il a permis à La Villette d'augmenter ses arrivages ; ils ont été multipliés par 21 entre 1856 et 1869. Ici la voie ferrée était une alliée et non une concurrente, servant aux négociants et entrepositaires. Voir GAILLARD Jeanne, Paris, la Ville, 1852-1870, Paris, Libr. Champion, 1976, p. 491.

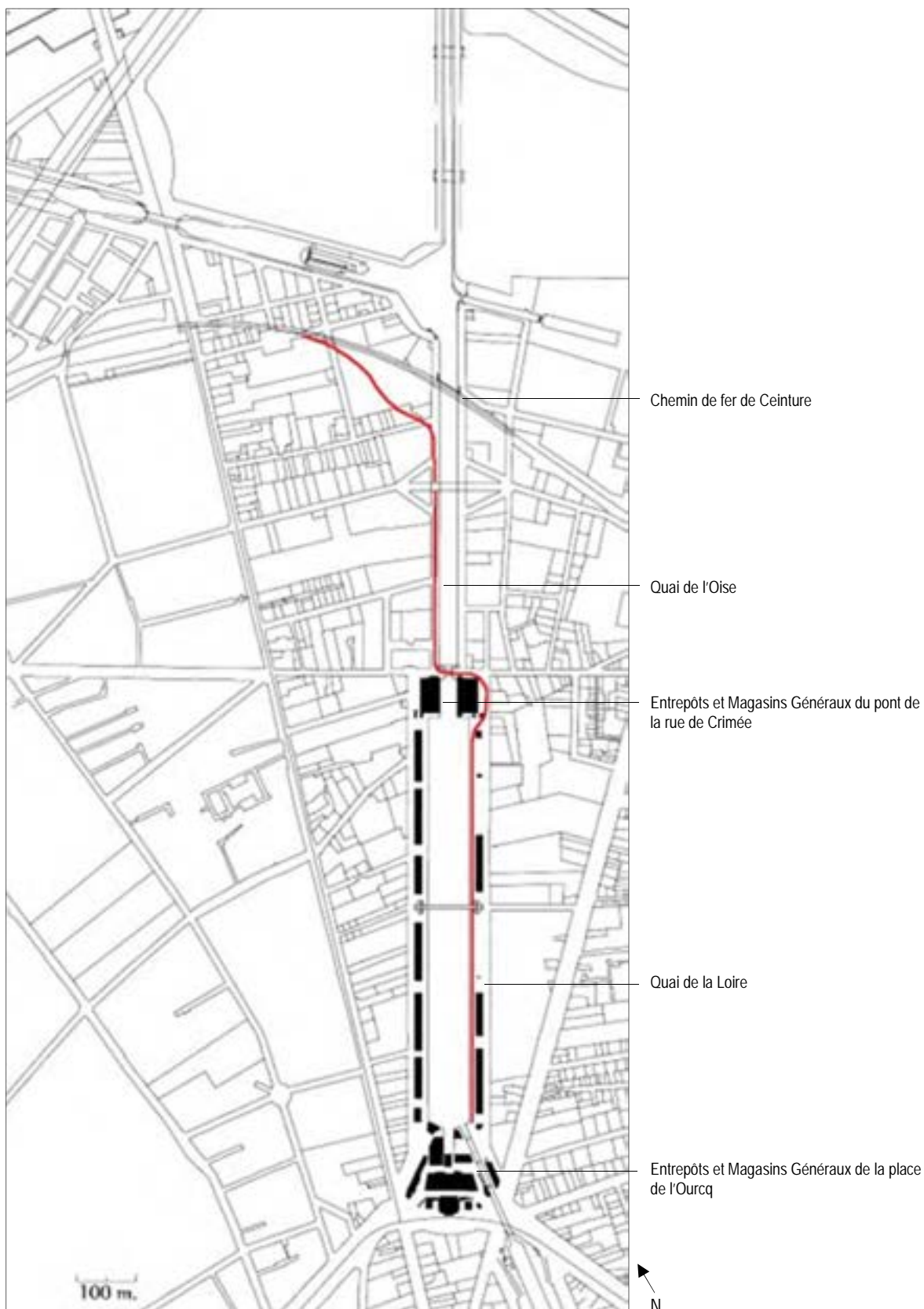
<sup>397</sup> Diagramme comparatif du mouvement annuel des marchandises (expéditions et arrivages) de 1886 à 1906, dans les gares de chemins de fer de Paris, dans les ports de la Seine (traversée de Paris), dans le port du bassin de La Villette et dans les ports du canal Saint-Martin, A.P. D3 471.

<sup>398</sup> Rapport d'un ingénieur en chef du Service des chemins de fer municipaux concernant L'avant-projet d'un raccordement du chemin de fer de Ceinture avec le bassin de La Villette, vers 1876, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>399</sup> Ibidem. La voie projetée se détachait du chemin de fer de Ceinture immédiatement à la sortie du pont sur lequel ce chemin de fer franchissait la rue de l'Argonne, après un palier de 70 mètres de longueur, sur lequel étaient prévues des voies de garage.

<sup>400</sup> Ibid. En plan, il comportait une courbe de raccordement de 190 mètres de rayon suivant laquelle il se détachait du chemin de fer de Ceinture et une courbe de 160 mètres de rayon suivant laquelle il se développait entre le chemin de fer de Ceinture et le quai de l'Oise.

<sup>401</sup> Ibid. La berge, portée à 5 mètres 60, de largeur permettait encore le dépôt et le chargement des marchandises.



115- Projet de 1876 du chemin de fer industriel à La Villette.

----- Lignes de chemins de fer et de tramways existantes.

----- Lignes de chemins de fer projetées.

Document S. Guével.

Cette carte a été dessinée sur le fond de plan 3a. Elle a été réalisée d'après des notes et des rapports de l'époque, provenant des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris. Les plans d'archives étant de très mauvaise qualité, ce document recèle certaines interprétations.

50 minimum du côté des hangars et une largeur libre de 4 mètres 10 du côté du bassin, pour le dépôt et le déchargement des marchandises.

Cette voie se développait sur des voies de circulation existantes<sup>402</sup> et pouvait être établie majoritairement dans les conditions d'une voie de chemin de fer à passages à niveau (rails avec contre rails au niveau de la chaussée) ou dans les conditions d'une voie de tramway<sup>403</sup> afin de ne pas entraver la circulation des voitures.

De plus, deux garages étaient prévus sur le parcours de la voie ferrée : l'un de 75 mètres de longueur sur le quai de l'Oise entre la rue de l'Oise et la rue de Joinville, l'autre de 100 mètres de longueur sur le quai de la Loire sur un emplacement libre de magasins.

Ce projet était évalué à une dépense de 730 000 francs.

### c. Les projets de MM. Fabre et Dommartin de 1878

En juin 1878, MM. Fabre et Dommartin<sup>404</sup> ont présenté un projet relatif à l'établissement d'une ligne de tramway industriel le long des quais et son raccordement aux voies de chemin de fer du Nord et de l'Est et à la Ceinture. Ce chemin de fer devait relier les divers établissements industriels du quartier de La Villette aux voies ferrées. À l'époque, la transformation du bassin de La Villette et de ses abords était à l'étude. Ainsi le Service des Canaux ne pouvait se prononcer immédiatement sur le projet d'établissement de voies ferrées latérales au bassin de La Villette. Il y avait lieu d'attendre la fin des études concernant l'approfondissement et l'amélioration du bassin. En revanche, le Service des Canaux se déclarait favorable au projet de raccordement des usines avec les chemins de fer de l'Est et du Nord. Il proposait que cette partie du tracé soit raccordée, à titre provisoire, aux frais, risques et périls de Dommartin, avec les Entrepôts et Magasins Généraux du boulevard de La Villette, soit par une voie partant de l'usine Lebaudy et passant par la rue de Soissons et le quai de la Seine, soit en empruntant les lignes de tramways de la rue de Flandre et du boulevard de La Villette. Un plan d'ensemble<sup>405</sup> décrivait les voies de chemins de fer déviées de celles de la gare de l'Est.

La ligne passait rue d'Aubervilliers devant les entrepôts Bonnard et le Service municipal des Pompes Funèbres et déviait ensuite pour passer par la raffinerie Jeanty-Prévost et l'entreprise Trotot. À la place du Maroc, elle se divisait en deux voies. Une empruntait la rue de Tanger et de Kabylie, coupant un îlot du boulevard de La Villette pour rejoindre les Entrepôts et Magasins Généraux de la place de l'Ourcq, l'autre empruntait la rue du Maroc, coupant un îlot rue de Soissons, desservant la raffinerie Lebaudy et débouchant quai de la Seine pour desservir les entrepôts du bassin, les entrepôts du pont de Crimée et le quai de l'Oise.

---

<sup>402</sup> Ibid. Excepté entre le point où il se détachait du chemin de fer de Ceinture et le quai de l'Oise et entre la rue de Crimée et le quai rive droite du bassin de La Villette.

<sup>403</sup> Le rapport donnait l'exemple du parkway de Liège.

<sup>404</sup> Ordre de service d'un ingénieur du Service des Canaux concernant La demande en concession de M. Dommartin du tramway industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, 8 juin 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). É. Fabre était un ingénieur civil et Dommartin était un ancien juge du Tribunal de Commerce de la Seine.

<sup>405</sup> FABRE Émile, ingénieur civil, Plan du chemin de fer industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris (Détail estimatif d'un mètre courant de voie), mars 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). FABRE Émile, ingénieur civil, Plan du tramway industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris à La Villette (Variante pour la sortie des Magasins à la Rotonde de La Villette), vers 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Une autre ligne longeait le quai de la Loire et de la Marne. Ces deux dernières, longeant les quais, se rattachaient au chemin de fer de Ceinture [116-117].

En juillet 1878<sup>406</sup>, MM. Fabre et Dommartin écrivaient au préfet de la Seine pour lui déclarer, qu'en raison des travaux à exécuter le long du bassin de La Villette pour l'augmentation du tirant d'eau et l'amélioration de l'alimentation en eau publique, ils acceptaient les propositions des ingénieurs du Service des Canaux au sujet de leur projet d'un tramway industriel. Ils demandaient ainsi, en premier lieu, à exécuter immédiatement la ligne qui relierait les Entrepôts de la place de l'Ourcq, avec les raffineries, les Entrepôts du pont de Flandre et les gares du Nord et de l'Est. En second lieu, après avoir eu un entretien avec J.-C.-A. Alphand, ils demandaient à ajourner la ligne qui devait desservir le bassin et se raccorder au chemin de fer de Ceinture. En effet, même à titre provisoire, il était difficile de placer une voie sur le quai de la Seine, dans la partie comprise entre la rue de Soissons et les magasins de la place de l'Ourcq, tant que les projets de restructuration du canal n'étaient pas exécutés. Ils demandaient en conséquence d'établir une voie empruntant les lignes de tramways de la rue de Flandre et du boulevard de La Villette pour rejoindre les Entrepôts et Magasins Généraux de la place de l'Ourcq.

En décembre 1878<sup>407</sup>, le Service des Canaux, concerné par le projet de MM. Fabre et Dommartin que dans sa partie située sur les deux berges du bassin de La Villette et du canal de l'Ourcq, refusait que des voies soient implantées sur les quais. En effet, ce chemin de fer aurait entravé le mouvement des marchandises, le déchargement et la manutention, entre le bassin et les magasins et hangars. Il demandait que ce chemin de fer soit alors implanté sur les quais de la Seine et de la Loire en suivant la voie publique. Le chemin de fer devait être reporté sur la voie publique, en dehors du quai proprement dit, qui serait réservé aux voies de service et aux grues mobiles. Il demandait aussi que cette voie soit établie à l'emplacement du trottoir longeant les quais<sup>408</sup>. Le tramway, établi dans l'axe de la chaussée, laisserait alors la place, de part et d'autre, pour le stationnement et le passage des voitures. Des raccordements par plaques tournantes s'effectueraient grâce à une voie de service qui pourrait longer les hangars et magasins et servir au chargement des marchandises. « En ce qui concerne le profil en travers de la voie publique, formant les quais de la Seine et de l'Oise, nous demandons que du côté des magasins et hangars, les trottoirs soient remplacés par des pavés, permettant aux voitures de venir facilement se charger aux dits magasins et hangars »<sup>409</sup>.

Cette voie de chemin de fer avait l'avantage de rejoindre les Magasins Généraux de la place de l'Ourcq,

---

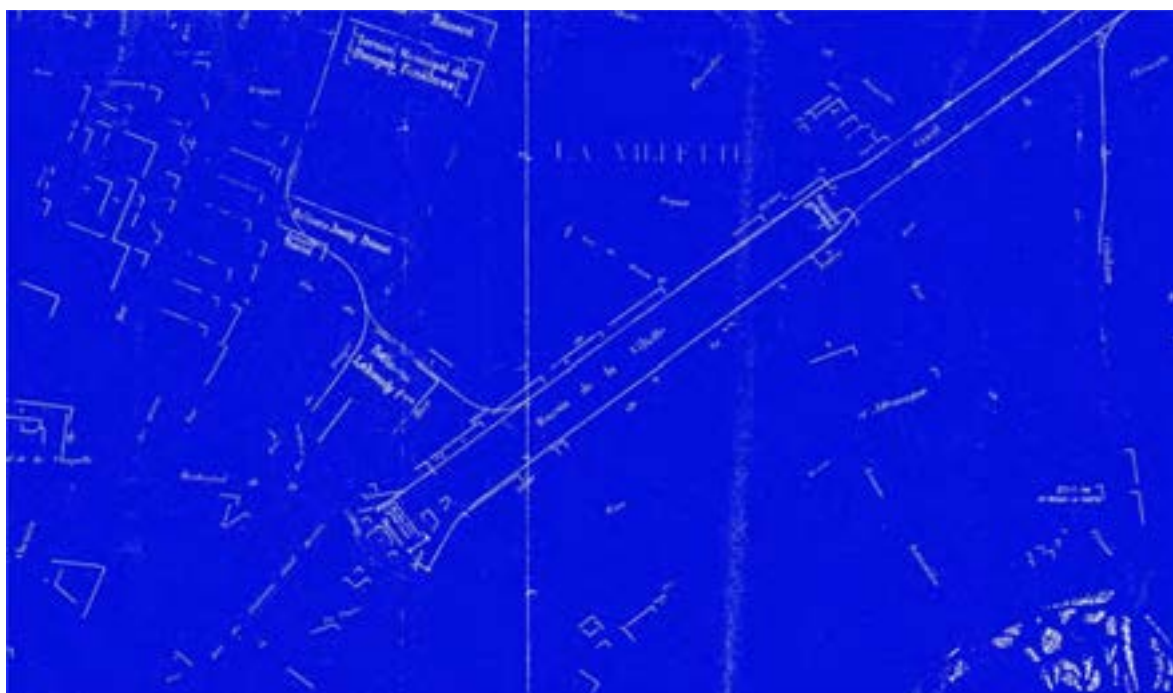
<sup>406</sup> Lettre de É. Fabre, ingénieur civil, à A. Durand-Claye, ingénieur des Ponts et Chaussées du Service des Eaux, des Égouts et de l'Assainissement de la Ville de Paris, 9 juillet 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>407</sup> Procès-verbal de A. Durand-Claye, entre les ingénieurs des Services de la 8<sup>ème</sup> section de la Voie Publique et de la 1<sup>ère</sup> section des Eaux et Égouts, concernant La demande en concession de M. Dommartin du projet de tramway industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, 7 décembre 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>408</sup> Ibidem. La voie ayant 12 mètres de largeur, le trottoir longeant les maisons aurait 2 mètres 40, et il resterait une largeur de 8 mètres 38 entre la bordure et le fond du caniveau de l'autre côté.

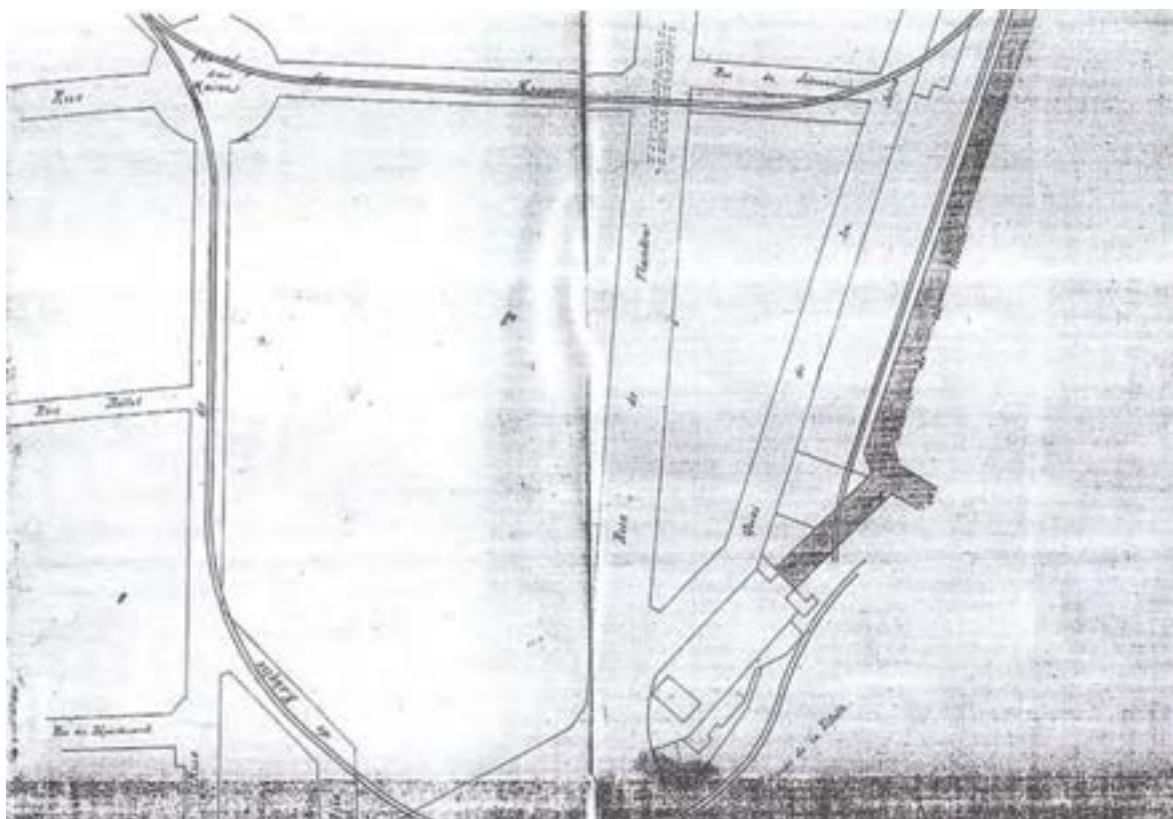
<sup>409</sup> Ibid.





116- Projet de 1878 du chemin de fer industriel à La Villette.

FABRE É., ingénieur civil, Plan du chemin de fer industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris (Détail estimatif d'un mètre courant de voie), mars 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



117- Projet de 1878 du chemin de fer industriel à La Villette.

FABRE É., ingénieur civil, Plan du tramway industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris à La Villette (Variante pour la sortie des Magasins à la Rotonde de La Villette), vers 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

mais présentait une difficulté pour la raccorder à la voie se dirigeant vers la place du Maroc. Elle nécessitait l'élargissement de la rue de Soissons pour pouvoir établir une courbe de raccordement avec le quai.

« Du moment où le Service des Canaux, ne peut accepter l'installation des voies de tramway sur ses quais, il ne paraît plus possible de desservir directement les magasins de la place de l'Ourcq et il n'y a plus dès lors d'intérêt à suivre le quai de Seine dans cette partie »<sup>410</sup>.

Ainsi il a été envisagé de desservir indépendamment les Magasins Généraux de la place de l'Ourcq et de commencer le chemin de fer industriel longeant le bassin à la rue de Soissons, évitant une courbe de raccordement vers cette place. La largeur de la rue de Soissons était de 10 mètres, sa chaussée était de 6 mètres 60 et les trottoirs de 1 mètre 70 chacun. Pour permettre le passage du tramway et d'une voiture de chaque côté, il fallait élargir la chaussée à 7 mètres 50. Ces travaux d'élargissement ne posaient aucun problème du fait que l'égout était déjà réalisé<sup>411</sup>. La largeur de la rue du Maroc était de 12 mètres et sa chaussée était de 7 mètres 20. Pour permettre le passage du tramway et maintenir le stationnement des voitures le long des trottoirs, il fallait l'établir dans l'axe de la voie et élargir aussi la chaussée à 7 mètres 50. Ainsi, le passage du tramway restait possible dans l'axe de ces voies, moyennant le rétrécissement des trottoirs. Entre la place du Maroc et la rue d'Aubervilliers, le tracé suivait une impasse et traversait diverses propriétés parmi lesquelles la raffinerie Jeanty et Prévost. Seule une enquête pouvait établir la pertinence de ce tracé à cet endroit. La voie devait aboutir à la rue d'Aubervilliers par une courbe qui coupait obliquement le trottoir longeant les numéros pairs et la chaussée<sup>412</sup>. Une courbe analogue à la précédente, disposée en sens inverse devait se raccorder à une voie longeant la rue d'Aubervilliers et rejoignant la rue de l'Ourcq. Une gare était prévue le long de la rue de l'Ourcq [118].

« Ces passages obliques sur les trottoirs ne seraient pas sans présenter des difficultés de détail, mais c'était une conséquence forcée des dispositions générales du projet et il n'y avait pas là d'impossibilité absolue »<sup>413</sup>.

La voie qui se détachait de la station projetée à l'angle des rues de l'Ourcq et de Crimée, pour aller rejoindre les lignes de l'Est et du Nord, devait suivre d'abord l'axe de la rue de Crimée, ce qui ne posait aucune difficulté puisque la chaussée de cette rue avait également 7 mètres de largeur. Elle devait passer ensuite sous la ligne de l'Est en traversant les terrains de cette Compagnie. Elle poursuivrait ensuite la rue de l'Évangile jusqu'à la ligne de raccordement de l'Est et de la Ceinture. Les services de la Voie Publique acceptaient le projet de ligne de raccordement des Magasins Généraux de la place de l'Ourcq avec les voies

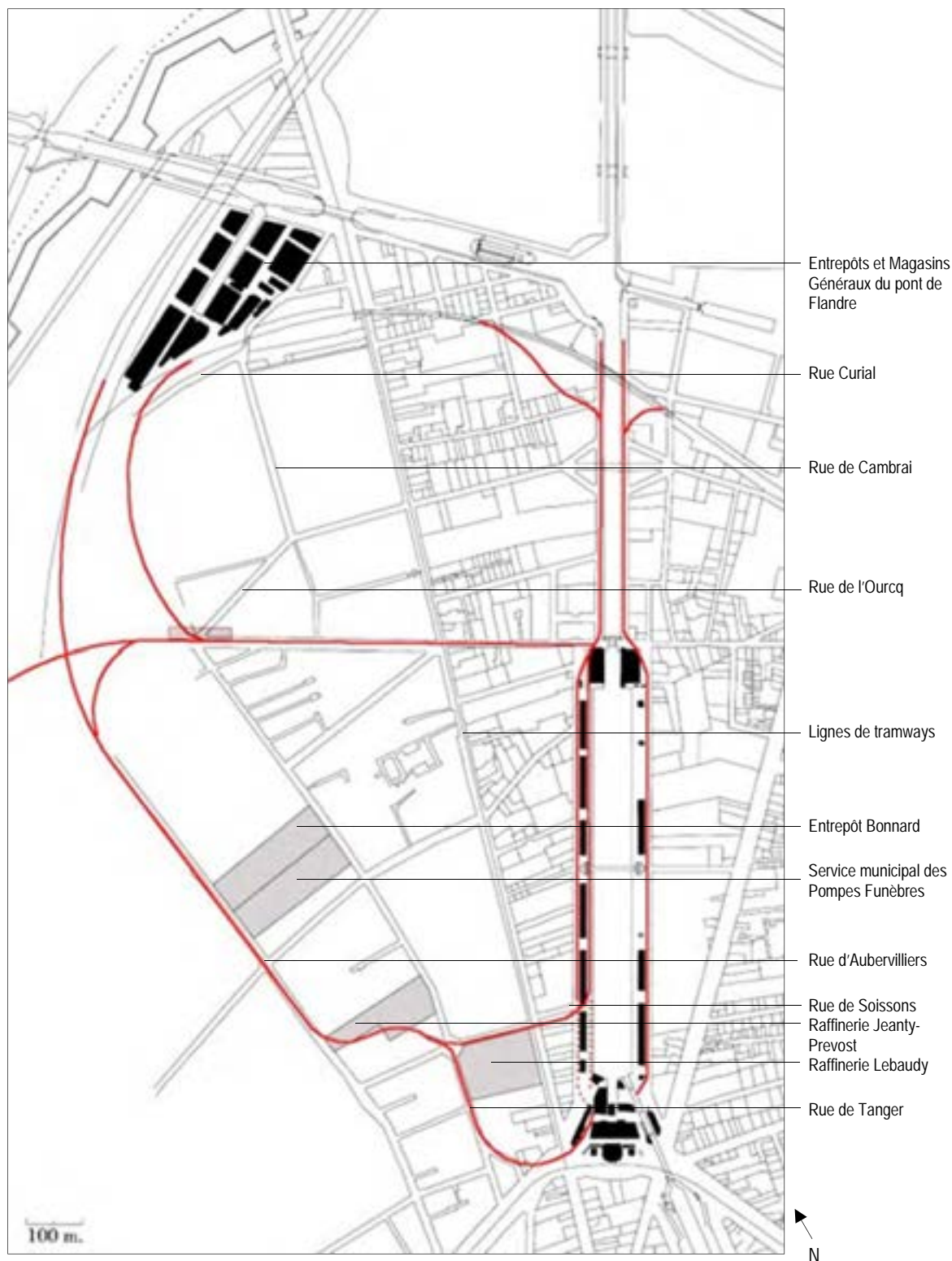
---

<sup>410</sup> Procès-verbal entre les ingénieurs des Services de la 8<sup>ème</sup> section de la Voie Publique et de la 1<sup>ère</sup> section des Eaux et Égouts, concernant La demande en concession de M. Dommartin du projet de tramway industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, 28 décembre 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>411</sup> Ibidem. En reculant les bordures de 0 mètre 45, les trottoirs auraient alors une largeur de 1 mètre 25 chacun.

<sup>412</sup> Ibid. La voie venait se raccorder tangentiellement avec la bordure des numéros impairs.

<sup>413</sup> Ibid. « Il était au contraire tout à fait admissible que la voie ferrée soit accolée à la bordure des numéros impairs, et il faudrait ménager une largeur libre de 0 mètre 60 entre celle-ci et le rail le plus voisin, pour permettre l'entretien et le lavage des caniveaux. Sous cette réserve, il n'y avait pas d'objection contre la disposition projetée, la gare du chemin de fer de l'Est seule riveraine dans cette partie et de ce côté, ne donnant jamais lieu à aucun stationnement de voitures. La chaussée avait d'ailleurs 9 mètres de largeur, en sorte qu'il resterait encore un large espace libre pour la circulation ordinaire et la canalisation souterraine était complètement terminée ».



118- Projet de 1878 du chemin de fer industriel à La Villette.

----- Lignes de chemins de fer et de tramways existantes.

----- Lignes de chemins de fer projetées.

- - - Variantes de lignes de chemins de fer projetées.

Document S. Guével.

Cette carte a été dessinée sur le fond de plan 3a. Elle a été réalisée d'après des notes et des rapports de l'époque, provenant des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris. Les plans d'archives étant de très mauvaise qualité, ce document recèle certaines interprétations.

des Compagnies du Nord et de l'Est sans objections<sup>414</sup>.

Une deuxième ligne de raccordement était prévue entre les Entrepôts du Pont de Flandre et la gare projetée entre la rue de Crimée et de l'Ourcq. Il convenait tout d'abord de modifier le tracé au carrefour des rues Curial et de l'Ourcq. Au départ, le tracé proposé rue Curial longeait la bordure des numéros impairs. Mais la voie devait passer plutôt dans l'axe de la chaussée qui devait être élargie à 7 mètres 50. Le tramway pénétrerait, au droit du coude que présentait la rue Curial, dans les établissements des Magasins Généraux, en passant sous la ligne de Ceinture.

Un embranchement devait être aussi réalisé entre le pont de Ceinture et l'usine Sommier. Cette ligne suivait la rue de Cambrai depuis le pont de Ceinture jusqu'à l'usine. Elle était placée dans l'axe de la chaussée qui devait être élargie à 7 mètres 50 par un déplacement des bordures du trottoir. Seulement, sous le pont, la largeur entre les culées se réduisait à 6 mètres en sorte que le tramway obstruerait complètement le passage<sup>415</sup>. Ainsi, il a été proposé que le raccordement avec les voies intérieures des Magasins Généraux se fasse au moyen d'un passage sous le chemin de Ceinture. Il pourrait être établi en prolongement de la rue de Cambrai et ménagerait ainsi un passage entièrement dégagé. La rue de Cambrai bifurquait pour rejoindre la rue Curial.

De plus, Dommartin proposait d'adopter le type du rail de Liège indiqué par le préfet dans une lettre en date du 29 janvier 1878. Ce rail serait fixé sur des longrines reposant elles-mêmes sur des traverses, ce qui permettrait d'établir le pavage.

#### d. Les projets de MM. Fabre et Dommartin de 1880

En janvier 1880, le Ministre des Travaux Publics a examiné en Conseil général des Ponts et Chaussées la demande de Dommartin concernant l'établissement d'un chemin de fer industriel à La Villette<sup>416</sup>.

La demande reposait sur l'obtention de la concession d'un réseau de voies ferrées à traction de locomotives, destinées à relier entre eux, ainsi qu'aux chemins de fer du Nord, de l'Est et de Ceinture, les Entrepôts et Magasins Généraux situés à La Villette, et à desservir en même temps, plusieurs usines du même quartier. Le réseau devait se souder à la ligne du chemin de fer du Nord, aux entrepôts du pont de Flandre, border les deux côtés du bassin de La Villette, en établissant une branche vers le bassin du dépotoir et se raccorder au chemin de fer de Ceinture, vers la rue d'Allemagne. Il devait emprunter les rues Curial et d'Aubervilliers pour aboutir aux raffineries Jeanty-Prévost et Lebaudy, puis se raccorder avec la ligne du bassin de La Villette. En outre, un embranchement se détacherait des entrepôts pour desservir la raffinerie

---

<sup>414</sup> Ibid. La voie ferrée devait être placée dans l'axe de la chaussée de la rue de l'Évangile ce qui exigeait le recul des bordures du trottoir de 0 mètre 15, de chaque côté, pour donner 7 mètres 50 à la chaussée. De plus, cette rue n'était pas pourvue d'égouts et la construction de cet ouvrage entraînerait l'interruption de l'exploitation du tramway industriel.

<sup>415</sup> Ibid. De plus, il était prévu une plaque tournante au-delà du pont de Ceinture, installée sur la voie publique.

<sup>416</sup> Lettre de H. Varroy, Ministre des Travaux Publics au préfet de la Seine, concernant La demande en concession de M. Dommartin du tramway industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, 28 janvier 1880, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). Voir aussi aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 047-050 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

Sommier. Enfin une autre branche partirait du raccordement entre les chemins de fer du Nord et de l'Est, suivrait les rues de l'Évangile et de Crimée, s'embrancherait sur la voie des usines Jeanty-Prévoist et Lebaudy, et aboutirait à l'angle des rues de l'Ourcq et de Crimée, où serait établi un dépôt et une station [119].

Cependant, les ingénieurs des divers services municipaux pensaient que ce nouveau réseau entraverait la circulation des voitures. Ils faisaient remarquer que les voies bordant le bassin de La Villette ne pourraient être établies que sur les chaussées latérales. De plus, ces dernières pouvaient être remaniées à la suite des travaux du canal.

Le Ministre citait les objections émises par les ingénieurs du Département quant à la réalisation d'un tel réseau<sup>417</sup> :

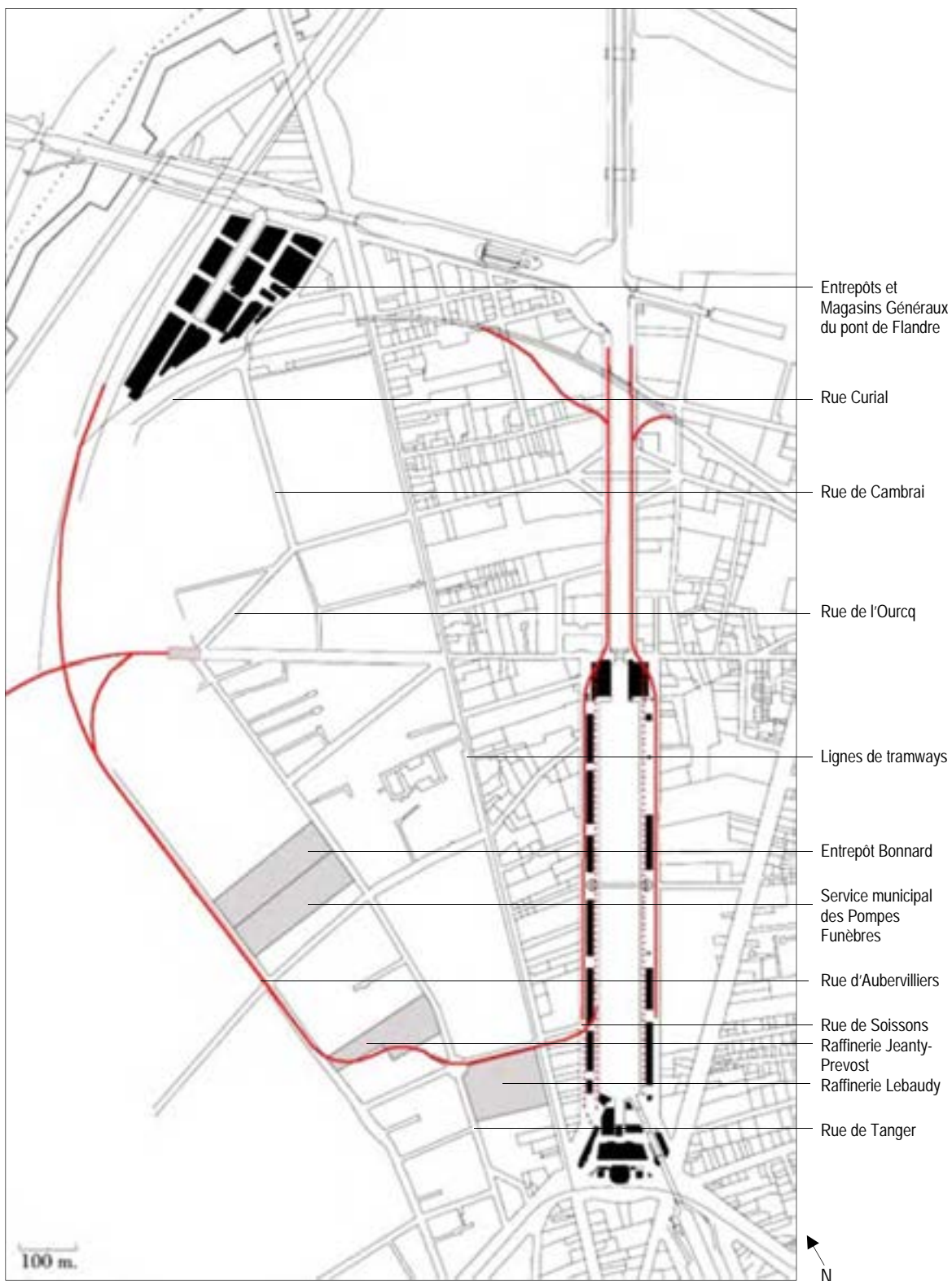
« Si les voies ferrées projetées par M. Dommartin devaient être considérées comme des tramways, il y aurait lieu de consulter le Conseil municipal afin de savoir s'il entendait en demander, au nom de la Ville de Paris, la concession au gouvernement pour les rétrocéder ensuite au pétitionnaire. Mais une pareille assimilation semblait difficile. Les voies qu'il s'agissait d'établir devaient se raccorder directement avec celles des chemins de fer ; elles étaient destinées à transporter des marchandises en provenance ou à destination de ces chemins, en empruntant le matériel même des Compagnies. On ne pouvait admettre que M. Dommartin ait l'intention d'effectuer des transbordements au passage de ses rails sur ceux du Nord, de l'Est ou de Ceinture. Dans ces conditions, ce n'était pas, en réalité des lignes de tramways dont M. Dommartin demandait la concession, c'était plutôt des embranchements de chemin de fer, analogues à ceux que l'État a concédés directement aux Compagnies, pour leur permettre de faire arriver leurs rails jusque sur les quais et dans les entrepôts des grands ports maritimes ».

« Quel que soit d'ailleurs le caractère qu'on attribuait à l'entreprise, son but principal serait de relier aux chemins de fer le port de La Villette, ainsi que les entrepôts et magasins généraux établis sur ses bords. Or le port de la Villette ne se trouvait pas dans les mêmes conditions que les ports de mer où une semblable opération a été jugée utile. Dans un port de mer, en dehors de ce qui est nécessaire pour la consommation locale, sans importance relative, toutes les marchandises qui arrivaient étaient fatalement transbordées et un embranchement entre les quais et la gare voisine, était assuré d'un trafic considérable dont l'importance pouvait être évaluée d'avance avec précision d'après le mouvement maritime du port lui-même. Mais il en était tout autrement au bassin de La Villette qui était un port d'approvisionnement pour l'énorme consommation de Paris, et qui ne recevait au transit d'autres marchandises que celles qui passaient de l'une à l'autre des diverses voies navigables aboutissant à la Capitale. Quant à l'échange entre ces voies et les chemins de fer, il serait désavantageux, en présence des tarifs différentiels en vigueur, et il en résultait des renseignements recueillis, qu'il ne donnait lieu, en effet, qu'à un trafic à peu près nul ».

« Les magasins généraux établis autour du bassin de La Villette, recevaient leurs marchandises du port, et n'avaient avec les chemins de fer, que des relations insignifiantes, à l'exception, toutefois, de ceux du pont de Flandre, où la Compagnie du Nord, dans le but de dégager ses gares, jugeait utile de faire arriver

---

<sup>417</sup> Ibidem.



119- Projet de 1880 du chemin de fer industriel à La Villette.

----- Lignes de chemins de fer et de tramways existantes.

----- Lignes de chemins de fer projetées.

----- Variantes de lignes de chemins de fer projetées.

Document S. Guével.

Cette carte a été dessinée sur le fond de plan 3a. Elle a été réalisée d'après des notes et des rapports de l'époque, provenant des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris. Les plans d'archives étant de très mauvaise qualité, ce document recèle certaines interprétations.

certaines catégories de marchandises sans augmentation de prix. Ces magasins étaient les seuls pour lesquels une communication par rails avec les chemins de fer était réellement justifiée. Aussi cette communication a-t-elle été établie depuis longtemps de concert entre la Société des magasins généraux et la Compagnie du Nord. S'il devenait utile, un jour, de créer des embranchements de même nature pour desservir les autres entrepôts, il était probable que les Compagnies intéressées en demanderaient la concession en temps opportun sans attendre l'intermédiaire d'un tiers ».

« L'entreprise projetée de M. Dommartin devrait ainsi se borner à desservir les usines Jeanty-Prévoist, Lebaudy et Sommier ; mais ainsi réduite elle n'aurait plus guère de raison d'être. Les opérations de la régie, qui ne se font qu'en gare, exigeraient toujours le dépôt sur quai des marchandises et leur rechargement, de sorte que les wagons, chargés au lieu d'expédition ne pourraient arriver directement à l'usine. De plus, les transports sur rails n'étaient avantageux que pour de grandes distances. Ici la distance serait faible, l'établissement des voies coûteux, et le prix de revient du transport s'élèverait certainement au-dessus du prix actuel du camionnage. Pour le service unique des trois usines il faudrait établir au moins deux embranchements séparés, l'un pour la raffinerie Sommier et l'autre pour les raffineries Lebaudy et Jeanty-Prévoist. L'entreprise prendrait ainsi un caractère privé, et si elle devait faire l'objet de concessions, ce ne pourrait être qu'en faveur des propriétaires même des usines, après entente avec les Compagnies de Chemins de fer et sur leur demande ».

Les ingénieurs du département de la Seine estimaient en conséquence, qu'il n'y avait pas lieu d'accueillir la demande de concession présentée par Dommartin. Dans cette situation le Conseil général des Ponts et Chaussées a été d'avis qu'il convenait d'approuver les conclusions des ingénieurs.

#### e. Les réalisations et les projets au tournant du XX<sup>ème</sup> siècle

Dans les années suivantes, le projet de chemin de fer industriel à La Villette était toujours d'actualité et posait les mêmes questions.

Les ingénieurs du Service des Canaux comme L.-E. Le Chatelier ont réalisé une étude sommaire d'un avant-projet de voie ferrée desservant le bassin de La Villette et se raccordant au chemin de fer de Ceinture, entre la station pont de Flandre et la traversée du canal de l'Ourcq. Ils demandaient alors l'avis de l'ingénieur en chef des Services du Chemin de fer de Ceinture. En effet, cet embranchement se trouvait dans des conditions analogues à l'embranchement du marché aux bestiaux, à cette différence près que le marché était exploité par des trains qui entraient complètement sur le réseau de Ceinture. L'embranchement du bassin de La Villette ne fournissait en revanche par jour, qu'un nombre très limité de wagons à destination des diverses grandes lignes.

Ainsi L.-E. Le Chatelier exprimait ses doutes sur la rentabilité de ce raccordement<sup>418</sup>.

---

<sup>418</sup> Lettre de L.-E. Le Chatelier, ingénieur du Service des Canaux, à Dubois, ingénieur en chef des Services du Chemin de fer de Ceinture de Paris, 21 novembre 1882, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

L'ingénieur en chef des Services du Chemin de fer de Ceinture confirmait les craintes de l'ingénieur L.-E. Le Chatelier<sup>419</sup>. Les objections à ce raccordement en pleine voie étaient diverses. Il fallait en effet que les aiguilles de soudure avec les voies principales de la Ceinture soient reportées près de la station du pont de Flandre où il y aurait alors une véritable bifurcation dont les frais d'installation, d'entretien et de gardiennage seraient à la charge exclusive de l'exploitant. Il faudrait en outre, qu'il y eût sur le raccordement au moins une voie d'évitement pour le dégagement des machines employées à le desservir, de façon qu'il n'y ait aucune manœuvre à faire sur les voies principales du chemin de Ceinture pour le service de l'embranchement.

Seule la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux a obtenu, pour ses entrepôts du pont de Flandre, un raccordement de voies ferrées avec le chemin de fer du Nord. Il en a été de même pour le marché aux bestiaux qui a été raccordé au chemin de fer de Ceinture, de la gare Villette-Belleville à la gare Paris-Bestiaux. Cette ligne a été exploitée par des trains, pouvant emprunter entièrement le réseau de Ceinture. En effet, la ville s'était engagée à fournir les terrains nécessaires au raccordement des abattoirs au chemin de fer de Ceinture, le syndicat devant en retour y établir les aménagements nécessaires sous un an<sup>420</sup>.

Ainsi, les projets de transformer La Villette en une immense gare ferroviaire de marchandises, reliée au réseau régional, n'ont jamais été réalisés.

Mais, en 1907, un projet, dressé par l'ingénieur A. Mesnager, ingénieur en chef des Canaux, proposait la réédification de la Galerie des Machines, de l'Exposition Universelle de 1889, sur le bassin de La Villette<sup>421</sup>. Composés de vingt fermes en acier de 110 mètres de portée, elle prenait place entre les Entrepôts et Magasins Généraux du pont de la rue de Crimée et la passerelle de la Moselle. Elle englobait cette dernière et huit magasins, situés quai de Seine et quai de Loire. Pour concurrencer les chemins de fer, ce projet proposait ainsi de transformer le bassin de La Villette en un véritable équipement industriel, sorte de plateforme multimodale, digne des embarcadères ferroviaires, faisant disparaître le canal du paysage du XIX<sup>ème</sup> arrondissement [120-121].

#### 2.1.1.4. Les travaux de modernisation des canaux parisiens

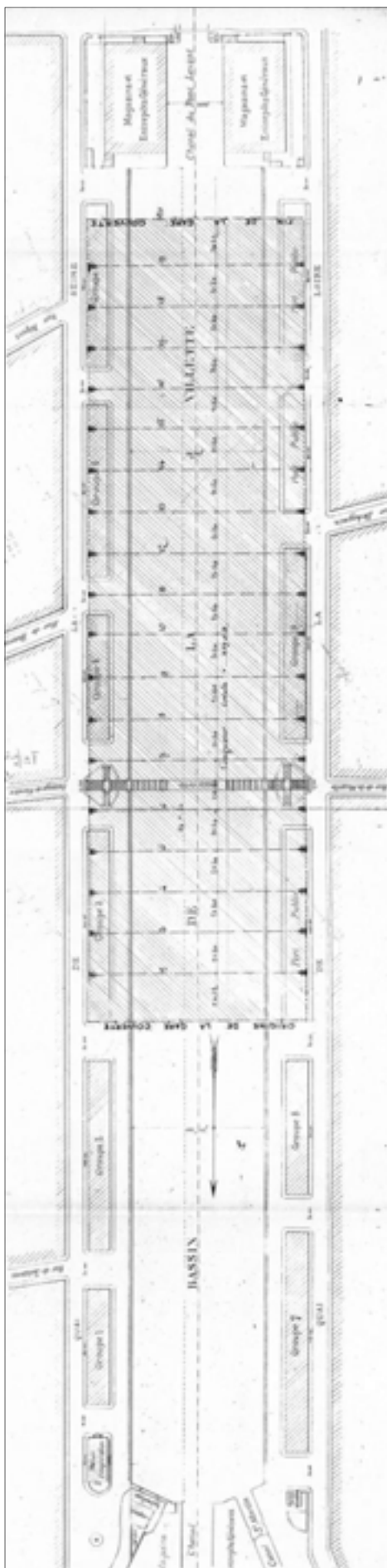
---

<sup>419</sup> Lettre de Dubois, ingénieur en chef des Services du Chemin de fer de Ceinture de Paris, à L.-E. Le Chatelier, ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées du Service des Canaux, 22 février 1883, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>420</sup> Extrait de la convention au sujet de la construction du chemin de fer spécial, vers 1883, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W). La convention passée stipulait : « Article 1<sup>er</sup> : L'abattoir et le marché à bestiaux qui seront construits sur les terrains achetés par la Ville, dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement seront mis en communication avec le Chemin de fer de Ceinture par un chemin de fer spécial qui sera établi conformément aux plans. Article 2 : La Ville de Paris fournira tous les terrains nécessaires pour l'établissement de ce chemin. Elle expropriera et paiera tous ceux dont elle n'est pas encore propriétaire. Article 3 : De son côté, le Syndicat s'engage à faire à ses frais, dans le délai d'un an à partir de la livraison des terrains par la Ville, les travaux de toute nature qui nécessiteront sa construction et son exploitation. Article 4 : Ce nouveau chemin sera la propriété de la Ville de Paris ; mais le Syndicat en aura la jouissance jusqu'à l'expiration de la concession qui lui a été faite du chemin de fer de Ceinture [...] ».

<sup>421</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).





120- Photomontage du projet de réédification de la Galerie des Machines sur le bassin de La Villette.

Photographie de la Galerie des Machine : LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), Paris d'ingénieurs, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1995, p. 29. Photographie actuelle S. Guével. Document S. Guével - A. Michalski.

121- Projet de réédification de la Galerie des Machines sur le bassin de La Villette, 1907.

MESNAGER A., Projet de réédification de la Galerie des Machines sur le bassin de La Villette, 29 janvier 1907, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W). Cliché S. Guével.

a. Les travaux de modernisation de la Seine

En 1860, Napoléon III, entendant les doléances de la batellerie<sup>422</sup>, critiquait la gestion des compagnies de chemins de fer et inaugurait sa politique de libéralisme commercial où « seule la navigation [pouvait] assurer aux grandes industries le bon marché des transports »<sup>423</sup>. Sur le bassin parisien, grâce aux réformes et décrets entrepris, une série d'améliorations, fondée sur la canalisation des grandes rivières et des cours d'eau par le biais de barrages mobiles équipés d'écluses, a alors donné une impulsion à l'activité de la batellerie et aux conditions de la navigation fluviale : la Basse Seine ne présentant pas partout un mouillage de 1 mètre 60, deux nouveaux barrages ont été construits, l'un à Martot (1862), l'autre à Suresnes (1868) ; de nouveaux ouvrages ont été réalisés permettant d'élever à 2 mètres la hauteur d'eau de Rouen à Paris ; la Haute Seine a été pourvue de 12 barrages entre Montereau et Paris, établissant un mouillage réglementaire d'1 mètre 60<sup>424</sup> ; la Marne a été draguée et la navigation sur l'Yonne a été permanente par éclusée ; un outillage, restreint mais perfectionné, constitué de grues à vapeur, a été établi sur le Port de Paris. Parallèlement, les trajets ont été moins coûteux, grâce à la diminution de près de moitié des droits de navigation sur les voies qu'exploitait l'État. Les canaux concédés (Briare, Orléans, Oise) ont été rachetés, permettant une réduction des péages. De plus, les parcours étaient plus rapides<sup>425</sup>, grâce à la diminution des frets au profit d'une utilisation plus courante de péniches et chalands de gros tonnage (450 à 600 tonnes) et d'une généralisation de la traction à vapeur et du touage<sup>426</sup>.

Même si la situation des canaux était disparate<sup>427</sup>, le Second Empire a tout de même réalisé, entre 1850 et 1870, 600 kilomètres de travaux, liés aux progrès techniques en matière de science de l'hydraulique fluviale (ouverture du canal de la Marne au Rhin en 1855, ouverture du canal latéral à la Garonne en 1856, ouverture du canal de l'Aisne à la Marne en 1866...). Le Port de Paris a renforcé son importance. Reléguant les marchés au centre de la capitale, il recevait principalement sur ses berges les produits lourds. Les matériaux de construction pour l'industrie du bâtiment et les produits énergétiques, comme la houille, constituaient ainsi l'essentiel du trafic du Port de Paris.

Après la guerre entre la France et l'Allemagne et la Commune, qui avaient arrêté la navigation parisienne, le Port de Paris reprenait son activité, ré-atteignant le tonnage réalisé sous le Second Empire. À cette

---

<sup>422</sup> PINON Pierre, « Le siècle de l'Industrie », in PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, op. cit., p. 69. Le rôle économique des voies navigables était tout de même considérable : en 1852, les grands fleuves portaient un tonnage important, soit 178 000 tonnes pour la Basse Seine.

<sup>423</sup> MILLARD Jean, *Paris Histoire d'un port, Du port de Paris au Port autonome de Paris*, op. cit., p. 35.

Un rapport du Ministère des Travaux Publics concernant les voies navigables et les moyens de transport en général paraissait le 27 février 1860.

<sup>424</sup> Ibidem, p. 36. La construction de ces barrages a été autorisée par les décrets des 17 septembre 1854 et 18 juillet 1860. Ils ont été exécutés de 1860 à 1864 et complétés de 1869 à 1871.

<sup>425</sup> Ibid., p. 37. Le libre accès était donné au port de Paris et la règle du passavant était abolie en 1865. Les mariniers n'étaient plus astreints à stationner dans les gares d'approche. Dès leur arrivée, ils recevaient, des agents de la navigation, l'indication de l'emplacement à occuper à quai.

<sup>426</sup> Ibid., p. 36. Un service sur chaîne noyée était autorisé en 1856 entre Paris et Montereau et en 1860 entre Conflans et la mer.

<sup>427</sup> PINON Pierre, « Le siècle de l'Industrie », in PINON Pierre (dir.), op. cit., p. 69. Les anciens canaux historiques atteignaient 1 400 tonnes pour celui d'Orléans, 6 000 tonnes au kilomètre pour celui du Centre, malgré sa traversée d'une région industrielle. Le canal de Nantes à Brest, à peine achevé, plafonnait seulement à 10 000 tonnes au kilomètre.

époque, la Haute Seine (les lignes de Corbeil, Melun, Montereau), transportant principalement du sable, constituait l'apport le plus volumineux. La ligne du Nord (Oise, canal Saint-Quentin et Escault) était la deuxième voie pour le tonnage de ces apports, constitués majoritairement de houille. Le trafic en provenance de la Basse Seine, amenant les produits étrangers débarqués au Havre ou à Rouen, constituait un tonnage inférieur mais supérieur en valeur<sup>428</sup>. Attentive au relèvement économique du pays, l'Assemblée Nationale chargeait alors une commission de lui rendre compte de l'état des voies de communication. Krantz, député de la Seine, présentait des rapports sur le réseau navigable, dont un consacré au bassin de Paris<sup>429</sup>. Il soutenait son intention d'établir en Basse Seine un mouillage de 3 mètres 20<sup>430</sup> ; projet qui a fait l'objet de la loi du 16 avril 1878. Sur la Haute Seine, la loi du 12 juin 1878 prescrivait de porter le mouillage à 2 mètres<sup>431</sup>. Par ailleurs, il était décidé d'unifier les conditions faites à la batellerie et de créer des grandes lignes de navigation intérieure comparables aux lignes de chemin de fer. « Paris [était] nécessairement le centre du trafic par eau : les dimensions adoptées [étaient] celles qui [convenaient] aux péniches flamandes, assidues au port de La Villette ; or, les charbonnières du Nord jaugeant 300 tonnes, [nécessitaient] 2 mètres de mouillage, 5 mètres 20 de largeur et 38 mètres 50 de longueur d'écluse »<sup>432</sup>.

Le ministère de Charles de Freycinet allait alors radicalement transformer les données de la navigation intérieure. Le « programme Freycinet » présenté le 4 novembre 1878 et adopté au Parlement le 5 août 1879<sup>433</sup>, avait divers objectifs. En premier lieu, il consistait dans la modernisation des voies existantes, dans la mise à un gabarit moderne des canaux anciens ou même récemment terminés, comme le canal de la Marne au Rhin. Ce gabarit dit « Freycinet » portait pour l'essentiel, sur le redimensionnement de la longueur des sas d'écluse, à 38 mètres 50<sup>434</sup>. Les canaux, d'intérêt local, laissés à des gabarits anciens, de 30 mètres environ pour la longueur des sas des écluses, ont été condamnés à terme pour la navigation commerciale, puisque inaccessibles aux péniches de 38 mètres 50, puis aux automoteurs du XX<sup>ème</sup> siècle<sup>435</sup>. En second lieu, le programme consistait dans la création de voies nouvelles et dans le prolongement de voies existantes. Pour la première fois dans l'histoire de la navigation intérieure, l'objectif de l'État n'était pas de centrer le réseau sur Paris, mais de développer un réseau régional : les canaux devaient aller à l'industrie<sup>436</sup>.

<sup>428</sup> MILLARD Jean, op. cit., p. 40.

<sup>429</sup> Ibidem. Krantz préconisait l'ouverture d'un canal de grande ceinture qui relierait entre eux l'Oise, l'Aisne, la Marne, l'Aube, la Seine, l'Yonne et le canal de Briare.

<sup>430</sup> Ibid. Dès 1859, E. Belgrand projetait d'établir en Seine un mouillage de 3 mètres 20 par six barrages-écluses. Il établissait dans son projet des ponts mobiles pour permettre la remonte aux navires malgré leurs mâtures. En 1869, Krantz, chargé des travaux relatifs au mouillage à 2 mètres sur le fleuve, cherchait un moyen d'obtenir un mouillage de 3 mètres 20 par des installations appropriées. Il repoussait le système onéreux des ponts mobiles.

<sup>431</sup> Ibid. En 1880, une réforme venait compléter cette mesure : les droits de navigation étaient abolis.

<sup>432</sup> Ibid., p. 41.

<sup>433</sup> Ibid. Charles de Freycinet était ingénieur et homme d'État (président à plusieurs reprises du Conseil), Ministre des Travaux Publics de l'époque.

<sup>434</sup> PINON Pierre, « Le siècle de l'Industrie », op. cit., p. 72. De 1878 à 1883, ont été entreprises les mises au gabarit Freycinet des canaux suivants : d'Aire à la Bassée, de l'Aisne à la Marne, latéral à l'Aisne, de Bergues, de Bourbourg, de Briare, de Bourgogne, du Centre, de la Colme, de l'Est, du Loing, latéral à la Loire, de la Charente à la Seudre, de Mons à Condé, de la Marne au Rhin, latéral à la Marne, de Neuffossé, du Rhône au Rhin, latéral à l'Oise, de Roubaix, de la Sensée, de Saint-Quentin et de la Somme.

<sup>435</sup> Ibidem. Ces canaux ont été ceux du Midi, du Nivernais, d'Orléans, du Berry et de Bretagne. Les 1 720 kilomètres de canaux qui n'ont pas été modifiés étaient tous situés au sud d'une ligne allant du Havre à Lyon.

<sup>436</sup> Ibid. Les principaux canaux neufs ont été le canal de l'Est, de la Meuse à la Saône par la Moselle, le canal de la Marne à la Saône, le canal de l'Oise à l'Aisne. Les principaux prolongements des voies existantes ont été ceux de Saint-Didier à Wassy, de Dombasle à Saint-Dié, de Lens à la Deule, de Tourcoing à Roubaix...

Effectivement, l'industrie se développait et se concentrait, métamorphosant l'espace rural pour donner naissance à un paysage industriel. Les circulations (routes, canaux, voies ferrées), atteignant des régions réputées inaccessibles comme le Massif Central, jouaient un rôle considérable, favorisant l'économie de marché et la spécialisation des régions<sup>437</sup>. Ces dernières accueillait des industries se regroupant autour des matières premières, des bassins houillers et sidérurgiques.

À Paris, la réorganisation de la navigation impliquait d'importants travaux. Depuis l'ouverture des canaux, le trafic de la Basse Seine était complètement abandonné par la navigation commerciale. Pendant 50 ans, les canaux ont absorbé le trafic destiné aux industries qu'ils desservaient et ont affranchi la Seine d'aval de toute entreprise commerciale, créant une avenue fluviale monumentale, parée d'aménagements et d'édifices prestigieux. Avec la canalisation de la Seine et de ses affluents par des barrages mobiles éclusés, avec la réouverture de la Basse Seine à la navigation lourde grâce à au surélévement du barrage de Suresnes en 1884<sup>438</sup> et enfin avec la réouverture des deux bras de la Cité, les espaces libres présents en aval des aménagements monumentaux se sont industrialisés progressivement. Cette série d'améliorations offrait ainsi une navigation prompte et facile sur le fleuve. Il était devenu une voie navigable majeure unissant deux zones industrielles fluviales en pleine expansion, respectivement en amont et aval de la ville<sup>439</sup> concurrençant les canaux, voies de transit court-circuitant le verrou fluvio-urbain. Les activités portuaires et économiques étant établies à la périphérie de la ville, la Seine devenait l'axe monumental de Paris, une « avenue d'eau »<sup>440</sup>.

Les canaux étaient en 1875 tels qu'ils étaient sous la Restauration et ne pouvaient être fréquentés que par la batellerie de médiocre tonnage. Avec le rachat par la Ville des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis en 1876, le Conseil municipal, maître de son port, entreprenait des dragages, l'approfondissement et l'élargissement de ces canaux qui n'avaient que 2 mètres de profondeur et 7 mètres 80 de largeur d'écluse. L'État ayant porté à 3 mètres 20 le mouillage de la Basse Seine, les canaux devaient obligatoirement subir des transformations<sup>441</sup>. Mais avec les travaux d'améliorations de la navigation sur le fleuve, les canaux n'allaient pas réaliser les « espérances que ses initiateurs mettaient explicitement en [eux] »<sup>442</sup>.

---

<sup>437</sup> Ibid., p. 69. Des provinces du Midi accueillait la vigne, l'Ouest se couvrait de bocages et se consacrait à l'élevage, le Nord et l'Est exploitaient charbons et fers. Il était en effet plus avantageux d'importer les produits que de les cultiver, de les exploiter ou de les fabriquer sur place.

<sup>438</sup> MILLARD Jean, op. cit., p. 42. Sur la Basse Seine, la différence de niveau de 21 mètres 50, qui existait entre l'aval des écluses de Suresnes et l'aval des écluses de Saint-Aubin était rachetée par neufs retenues. Chaque retenue était constituée par un ou plusieurs barrages. Chaque chute était franchie par un groupe de deux écluses : une grande écluse (151 mètres de long, 12 mètres de large) utilisée pour les convois remorqués et une petite écluse (53 mètres de long, 8 mètres 20 de large) pour les automoteurs.

<sup>439</sup> Ibidem, p. 44. Depuis le milieu du siècle, les berges de la Seine restaient aménagées pour le tirage des trains de bois et pour le chargement de chalands de moyennes dimensions. Le 1<sup>er</sup> septembre 1896, aux frais de l'État et de la Ville, un décret prescrivait la transformation des anciens ports de tirage en ports droits. Ils consistaient en terre-pleins pavés ou sablés dominant d'un mètre le niveau moyen des eaux. Toutes les constructions, telles que hangars, magasins, les rails, les wagons et les appareils de manutention étaient proscrits. Les grues étaient le plus souvent flottantes et n'étaient amarrées qu'au moment d'être mises en action.

<sup>440</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 72.

<sup>441</sup> MILLARD Jean, op. cit., p. 43. Le Service municipal des Eaux entreprenait aussi une réduction de 20% des droits de navigation.

<sup>442</sup> BEAUDOUIN François, « Le canal de Paris », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 72.

Le développement du réseau navigable français a donc subi un ralentissement au milieu du siècle et une accélération sur la fin. Les canaux n'ont cessé d'être en progression, mais cette progression concernait l'ensemble du trafic français des voies navigables. Elle était le fait exclusif des navigations à grand gabarit sur les fleuves et les grandes rivières canalisées, ne concernant en rien les canaux à gabarit Freycinet<sup>443</sup>. Cependant, l'œuvre de Freycinet a été considérable : entre 1879 et 1913, 478 kilomètres de canaux ont été ouverts à la navigation et 2 453 kilomètres de voies navigables ont été modernisés par des agrandissements de gabarits, pour détourner le trafic routier et ferroviaire<sup>444</sup>.

#### b. Le programme des travaux sur les canaux

Après avoir racheté les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, la Ville de Paris a dû ensuite agir rapidement compte tenu de l'état des voies navigables. Elle a repensé les canaux dans leur ensemble, afin d'améliorer leurs conditions de navigation et d'adapter cette dernière aux exigences de l'avenir<sup>445</sup>.

À cette époque, par rapport à la navigation, les canaux Saint-Denis et Saint-Martin ne servaient plus au but de départ assigné, à savoir « former une ligne reliant la Seine à la Seine pour éviter aux bateaux la lenteur d'un trajet contourné et les périls si redoutés du passage des ponts de Paris »<sup>446</sup>. La Seine était devenue aussi sûre que les canaux et les avantages de ces derniers disparaissaient. Parallèlement le transport par voie de chemin de fer se développait.

« On voit, en résumé, que les canaux n'ont perdu de leur prééminence sur la voie fluviale que parce que les améliorations de la navigation de la Seine ont devancé celles des canaux ; ceux-ci pourront certainement la reconquérir quand ils auront à leur tour reçu les améliorations dont ils sont susceptibles ». [...] « Quand, en effet, la construction sur le canal Saint-Denis de doubles écluses activera la marche des bateaux, lorsqu'on aura perfectionné le halage, raccourci la durée des passages aux écluses du canal Saint-Martin, enfin consolidé l'alimentation des canaux, il n'y aura plus, pour compléter l'œuvre, qu'à réduire les droits de navigation pour les marchandises en transit »<sup>447</sup>.

Cependant, par les canaux, une grande partie des marchandises affluaient au bassin de La Villette. La rentabilité du transport de marchandises par les canaux contribuait à donner une activité importante au canal de l'Ourcq. En effet, le bassin de La Villette et le bassin élargi<sup>448</sup>, parties intégrantes du canal de l'Ourcq, offraient

---

<sup>443</sup> PINON Pierre, « Aujourd'hui : un double réseau pour les canaux », in PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, op. cit., p. 76.

<sup>444</sup> Voir MILLARD Jean, op. cit., p. 47. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, le 22 décembre 1903, la loi Baudin, du nom du Ministre des Travaux Publics, tendra à compléter l'outillage national par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables nouvelles, à améliorer les canaux, les rivières et ports maritimes, complétant ainsi la loi Freycinet. Mais cette loi ne concernera pratiquement pas le Port de Paris ni le bassin de la Seine. Ainsi, à Paris, le port sera dépourvu d'un outillage indispensable à une exploitation commerciale rationnelle. Par ailleurs, l'ensemble du négoce par eau manquera de liaisons ferroviaires et de hangars. Seuls les canaux seront à cet égard convenablement pourvus : hangars réalisés par des sociétés privées à la gare de l'Arsenal et magasins au port de La Villette. En un siècle, ils seront devenus une clef essentielle du développement industriel de la capitale.

<sup>445</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Les travaux sur les canaux », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 142.

<sup>446</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 4.

<sup>447</sup> Ibidem, p. 56.

<sup>448</sup> Rappelons que le port de La Villette était composé de deux bassins : le bassin de La Villette dit grand bassin, de la place de l'Ourcq à la rue de Crimée et le bassin dit élargi, de la rue de Crimée au rond-point des canaux.

leurs berges pour le débarquement des marchandises et servaient de voie de transit pour les bateaux qui se rendaient d'un canal à l'autre. Ainsi, en 1882, les marchandises débarquées représentaient 1 109 542 tonnes, les marchandises embarquées 199 175 tonnes et les marchandises en transit 610 193 tonnes<sup>449</sup>. Les matières amenées par le canal étaient principalement des matériaux de constructions (pierres de taille, moellons, plâtre) et des denrées alimentaires (farines, céréales). Les matières embarquées étaient surtout des résidus de la consommation (fumiers, engrais, houille)<sup>450</sup>. Ainsi, par rapport aux ports maritimes de France, le bassin de La Villette se plaçait derrière ceux de Marseille, du Havre et de Bordeaux<sup>451</sup>. « Les transports effectués par ces voies navigables ont pu atteindre, dans une année prospère comme 1882, le chiffre considérable de deux millions de tonnes environ »<sup>452</sup>.

La municipalité et F.-E.-E. Humblot<sup>453</sup>, ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement de Paris, nouvelle administration créée en charge des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, ont alors confié aux ingénieurs A.-L. Buffet et A. Durand-Claye les travaux de modernisation, de remise en état, d'amélioration et de reconstruction des installations.

Le but et l'utilité du programme des travaux, s'élevant à la somme de 14 millions, se fondaient sur l'approfondissement et l'amélioration des bassins, l'aménagement et le perfectionnement des ports et l'amélioration des abords<sup>454</sup>. Ces travaux devaient rationaliser l'exploitation, augmenter l'activité et le trafic des canaux, améliorer les performances techniques et faciliter l'utilisation de ces voies navigables par la batellerie. Ils ont alors été entrepris dans l'ordre de leur utilité ou de leur urgence, en commençant par ceux qui pouvaient être immédiatement profitables à la navigation et au commerce. Le port de La Villette, champs d'expérimentation de nouvelles techniques et lieu de l'innovation, devait ainsi devenir un « port digne de Paris »<sup>455</sup>.

### c. Les travaux réalisés au canal de l'Ourcq et au bassin de La Villette

L'une des décisions les plus importantes prises était le changement de gabarit d'une partie du canal de l'Ourcq. En effet, en 1871, le gouvernement, se préoccupant de compléter et de perfectionner les voies navigables, qui reliaient Paris au Havre et au Nord de la France, avait décidé de porter le tirant d'eau de la Seine à 3 mètres 20. Ainsi, dans une délibération du 30 décembre 1880, l'État, la Ville de Paris et son Conseil

---

<sup>449</sup> HUMBLLOT F.-E.-E., op. cit., p. 24.

<sup>450</sup> Ibidem.

<sup>451</sup> Ibid.

<sup>452</sup> Ibid., p. 5.

<sup>453</sup> F.-E.-E. Humblot décrit dans son ouvrage *Les canaux de Paris à la fin de 1884 l'état des ouvrages d'art et les travaux à réaliser sur les voies navigables*.

<sup>454</sup> HUMBLLOT F.-E.-E., op. cit., p. 25. Certains travaux ont concerné plus particulièrement le tissu urbain autour des canaux.

<sup>455</sup> Ibidem. Avec le rachat de l'ensemble des canaux par la Ville, ces voies navigables vont bénéficier d'incessants travaux d'entretien et de modernisation à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et au cours du XX<sup>ème</sup> siècle. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes : BV 040-041-042-043 Entretien (A.P. 2931 W) et SM 049-050-051 Entretien - Dragages - Curages, SM 065 Entretien des berges et des quais, SM 077-078 Entretien des ouvrages d'art (A.P. 2931 W).

municipal avaient pris la décision de porter aussi le tirant d'eau du canal de l'Ourcq à 3 mètres 20, au lieu de 2 mètres, afin d'accueillir des gabarits de bateaux plus importants<sup>456</sup>.

Les travaux exécutés, concernant l'approfondissement et l'amélioration des bassins (le grand bassin et le bassin élargi), étaient de différents ordres.

L'approfondissement du bassin de La Villette, réalisé entre 1882 et 1883 par dragage, a consisté à abaisser le fond de la cuvette de 1 mètre 20, afin de lui donner un mouillage de 3 mètres 20<sup>457</sup>. Ce déblaiement, préféré à l'exhaussement des berges, a nécessité la réfection des murs de quais et la construction de murs neufs<sup>458</sup> [122-123]. L'approfondissement du canal de l'Ourcq, entre le rond-point des canaux et la limite de Paris, sera réalisé dans les années 1920, portant le tirant d'eau également à 3 mètres 20. Mais il avait été élargi, sur cette portion, avec l'arrivée des abattoirs et du marché aux bestiaux en 1859<sup>459</sup>.

Le goulet, compris entre le bassin de la Villette et le pont de la rue de Crimée a été élargi à 30 mètres, de manière à ménager la place nécessaire aux chargements ou déchargements des bateaux, stationnant le long des Entrepôts et Magasins Généraux<sup>460</sup>. Au niveau de la rue, le canal a été élargi à 15 mètres et, en 1885, un pont levant a été établi. De plus, l'élargissement du canal entre ce nouveau pont et le bassin élargi a nécessité le remplacement de la passerelle pour piétons<sup>461</sup>.

Le bassin élargi a été approfondi en 1890, selon la même méthode que le bassin de La Villette et sa largeur a été portée à 30 mètres. Les murs des quais de la Marne et de l'Oise ont été repris, à l'abri d'un batardeau, et terminés entre 1884 et 1885<sup>462</sup> [124].

Les piles centrales des ponts de la rue de l'Ourcq et du chemin de fer de Ceinture ont été supprimées par l'approfondissement du canal, améliorant ainsi la navigation<sup>463</sup>. En 1885, ces deux ponts ont été reconstruits à l'aide de travées métalliques, franchissant le canal d'une seule portée.

---

<sup>456</sup> Le gabarit du canal Saint-Martin ne sera pas modifié. En 1878, le gabarit adopté pour la Seine était aussi de 3 mètres 20.

<sup>457</sup> Pendant les travaux d'abaissement de la cuvette, une fissure s'était produite dans les conduites d'eau du canal de l'Ourcq. L'eau s'était alors répandue sur les quais, jusqu'à la rue de Flandre, inondant les caves du quartier et provoquant l'éboulement de constructions rue de Nantes. Les dégâts ont été importants et les habitants ont eu du mal à se faire dédommager des pertes subies par le Service des Canaux. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 044 Avaries - Infiltrations (A.P. 2931 W)

<sup>458</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 26. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 048-050-051-052 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

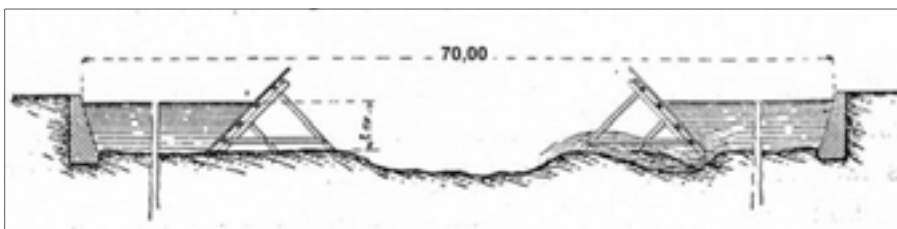
<sup>459</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Les travaux sur les canaux », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 147.

<sup>460</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 052 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

<sup>461</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 39. Le pont tournant existant de la rue de Crimée avait une largeur de 7 mètres 80 entre les culées. Avec la construction du nouveau chenal de 15 mètres, un bateau à vapeur de 6 mètres pouvait croiser un train de bateaux de 8 mètres. En conséquence, la place manquait entre les quais pour recevoir la culasse d'un pont tournant. Ainsi, un pont levant, permettant le passage des bateaux, a été réalisé. La passerelle existante et le tablier de l'ancien pont ont été démontés et remontés au canal Saint-Martin pour remplacer ceux vétustes situés au niveau de la rue Grange aux Belles. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote SM 061-062 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W). Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.1. Les nouveaux entrepôts et magasins généraux / b. Les entrepôts et magasins du pont de la rue de Crimée ; chapitre 2.2.1.2. Les réalisations / a. La reconstruction du pont de la rue de Crimée améliorant la circulation et la navigation / c. La construction de passerelles piétonnes.

<sup>462</sup> Ibidem, p. 26.

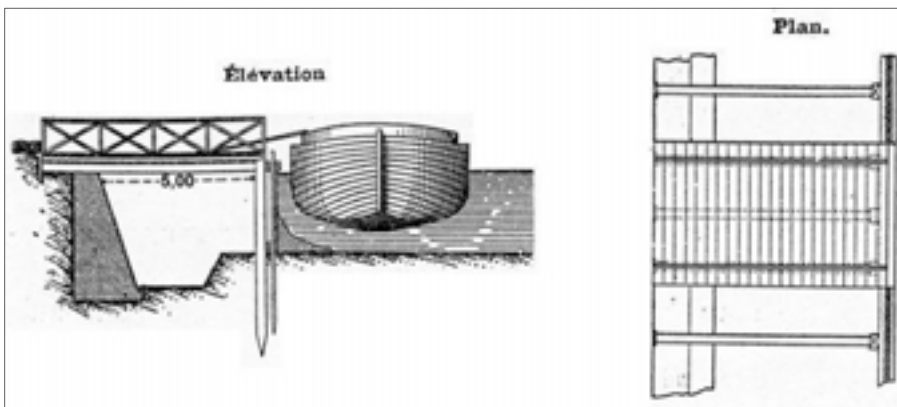
<sup>463</sup> Ibid., p. 27. À cause de ces piles, sur près de 200 mètres aux abords de ces ponts, les bateaux ne pouvaient stationner. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.1.2. Les réalisations / b. La reconstruction de ponts existants améliorant la navigation. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 048-050-51-52 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).



122- Coupe sur des batardeaux volants pour l'approfondissement du grand bassin, 1882-1883.

HUMBLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 34, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

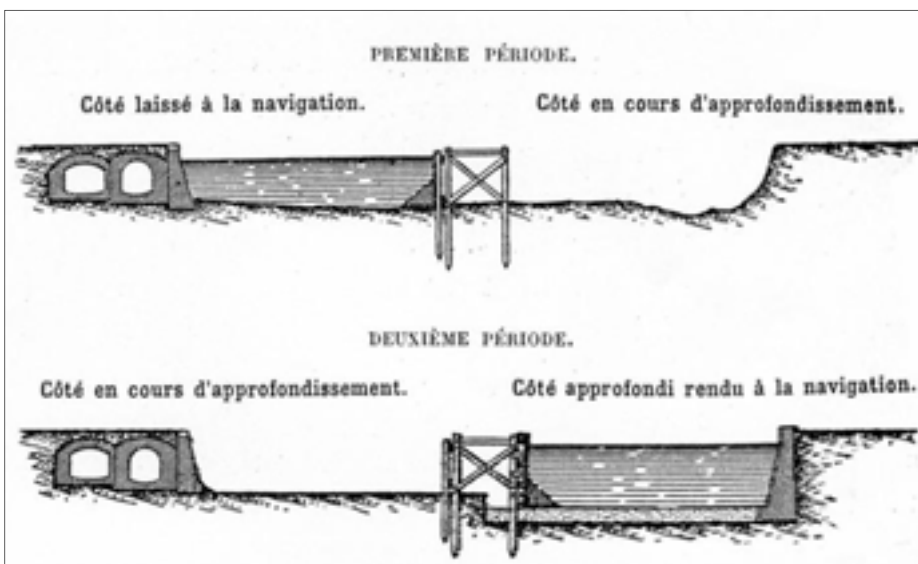


123- Plan et élévation d'une passerelle volante installée lors du chantier d'approfondissement et de réfection des murs de quais du grand bassin, 1882-1883.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 35, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

Les murs de quais ont été reconstruits à l'abri d'un batardeau à 5 mètres de la berge. Pour que le déchargement des bateaux, entre le batardeau et le quai puisse se faire, des passerelles volantes ont été installées.



124- Coupes sur l'approfondissement du bassin élargi entre le pont de la rue de Crimée et le pont de la rue de l'Ourcq, 1882-1890.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 36, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

Sur le bassin élargi, l'abaissement a été réalisé en même temps que la reconstruction des murs de quais. Pour ne pas gêner la circulation pendant les travaux, entre le pont du chemin de fer de Ceinture et la rue de l'Ourcq, le bassin a été partagé en deux par un coffrage longitudinal. Pendant que l'on travaillait à sec d'un côté, les bateaux passaient de l'autre. En effet, les activités devaient être maintenues pendant le déroulement des travaux.



Les travaux exécutés, concernant l'aménagement et le perfectionnement des ports, étaient les suivants :

En 1880 et 1881, de nouveaux magasins ont été établis au port de La Villette, remplaçant les anciens hangars en mauvais état<sup>464</sup>.

De nouvelles machineries, telles que des grues hydrauliques, destinées à accélérer le mouvement des marchandises, ont été installées au bord du bassin<sup>465</sup>.

La réfection des pavages des ports, la construction de lisses de sûreté sur le bord des quais et l'installation d'un éclairage ont été exécutées entre 1882 et 1883, améliorant ainsi l'environnement et la sécurité des canaux<sup>466</sup>.

Les travaux exécutés concernant l'amélioration des abords directs du canal étaient diversifiés. Ils s'appliquaient à des intérêts qui n'étaient pas liés directement à la navigation.

Des travaux, tels que la construction de deux bâtiments, l'un pour l'octroi, l'autre pour la perception des droits de navigation et pour les bureaux du service central des canaux, ont été établis au bassin de la Villette<sup>467</sup>.

Des travaux, tels que l'élargissement du quai de la Seine, à son débouché sur le boulevard de La Villette, son repavage et son drainage par un égout, étaient destinés à faciliter les accès au port et ont été réalisés par le Service de la Voie Publique<sup>468</sup>.

Une galerie de prise d'eau, se trouvant à côté de celle qui existait déjà entre la gare circulaire et le compteur de La Villette, mais qui était insuffisante, a été exécutée par le Service des Eaux en 1882-1883<sup>469</sup>.

Tous ces travaux ont formé près des 4/5<sup>ème</sup> de ceux qui ont été entrepris au programme de l'amélioration des canaux<sup>470</sup> [125-126]. Ils ont ainsi entraîné un important changement pour La Villette.

#### d. Les travaux réalisés au canal Saint-Denis<sup>471</sup>

---

<sup>464</sup> Ibid., p. 29. Le remplacement de ces magasins ont été les premiers travaux exécutés. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.2. Les nouveaux magasins du bassin de La Villette.

<sup>465</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.4. Les diverses améliorations techniques du port / a. Les grues.

<sup>466</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.2. Les nouveaux magasins du bassin de La Villette / b. L'aménagement des berges. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 046-047-050-053 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

<sup>467</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.3. Les nouveaux édifices servant au fonctionnement de la voie d'eau / a. Le bâtiment pour la perception des droits de navigation et les bureaux du Service des Canaux / b. Les bureaux de l'octroi.

<sup>468</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 046-050-052 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

<sup>469</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 37. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 047-048 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

<sup>470</sup> Ibidem, p. 39.

<sup>471</sup> GAYDA Marc, op. cit., pp. 48-49. Le canal Saint-Denis avait fait l'objet de construction de batteries défensives fortifiées, au niveau des routes et des voies ferrées. Avec les événements de la Commune, le renforcement du système défensif n'a pas eu de véritable conséquence sur l'exploitation de ce canal. Un travail mériterait d'être mené sur le canal Saint-Denis à cette époque. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes HI 029-030 Affaires militaires de 1870 (A.P. 2931 W).

Travaux des années 1880 et 1881	
Établissement de nouveaux magasins au bassin de La Villette.	
Travaux des années 1882 et 1883	
Approfondissement du grand bassin à 3 mètres 20 et réfection des murs de quais.	
Construction de la passerelle Moselle sur le grand bassin et construction d'une nouvelle galerie de prise d'eau.	
Réfection des pavages des ports, construction de lisses de sûreté sur le bord des quais et installation d'un éclairage.	
Début de l'approfondissement du bassin élargi et de la reconstruction des murs de quais.	
Début des travaux de dragage et de démolition des écluses du canal Saint-Denis.	
Travaux des années 1884	
Élargissement du quai de la Seine, de l'entrée du port de La Villette.	
Élargissement du goulet de communication entre les deux bassins.	
Continuation de la reconstruction des murs de quais du bassin élargi : achèvement sur le quai de l'Oise de la reprise en sous-œuvre du piédroit de la galerie de prise d'eau.	
Travaux de l'année 1885	
Reconstruction du pont de la rue de Crimée et de la passerelle pour piétons.	
Achèvement du mur neuf sur le quai de la Marne.	
Reconstruction du pont de la rue de l'Ourcq et du pont de chemin de fer de Ceinture.	
Fin des travaux de dragage et de démolition des écluses du canal Saint-Denis.	
Travaux des années 1890	
Fin de l'approfondissement du bassin élargi et de la reconstruction des murs de quais.	
Reconstruction, entre 1891 et 1892, de la 1 <sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis et des anciennes 6 <sup>ème</sup> et 7 <sup>ème</sup> écluses, portant le nombre total d'écluses de ce canal à 7 au lieu de 12.	

125- Chronologie des travaux pour le grand bassin, le bassin élargi et le canal Saint-Denis, 1880-1890.  
D'après HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, A.S.C.V.P.  
Document S. Guével.

Travaux du grand bassin	
Approfondissement du bassin et reconstruction des murs de quai	906 550,59
Établissement de nouveaux magasins	745 737,71
Pavage, éclairage du port et lisses de sûreté	220 631,40
Total des travaux du grand bassin	1 872 919,70
Travaux du bassin élargi	
Travaux en cours d'exécution	1 553 000,00
Travaux accessoires	
Pavillon d'octroi et du Service des Canaux	315 542,84
Passerelle sur le bassin de La Villette	209 250,00
Pavage, égout et élargissement du quai de Seine	305 355,51
Nouvelle galerie de prise d'eau et déplacement du compteur de La Villette	500 000,00
Total des travaux accessoires	1 330 148,35
Montant des dépenses des travaux terminés ou commencés	4 755 068,05

126- Coût en francs des travaux au grand bassin et au bassin élargi en 1885.  
D'après HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 41, A.S.C.V.P.  
Document S. Guével.

Le trafic sur le canal Saint-Denis, transportant, en 1883, 1 772 000 tonnes de marchandises, augmentait de jour en jour. Mais ce dernier était limité par douze écluses. Le projet de modernisation a alors consisté à augmenter le tirant d'eau (comme sur le canal de l'Ourcq), en approfondissant les biefs, et à reconstruire des écluses plus adaptées à la navigation, à gabarit plus important. Les anciens murs de quais et trois ponts trop étroits ont alors été reconstruits.

Les nouvelles écluses devaient correspondre aux dimensions de chaque type de batellerie, pour faciliter la navigation et réduire la consommation d'eau<sup>472</sup>. Elles devaient notamment permettre le passage de bateaux navigant sur la Seine.

Ainsi, le Conseil général des Ponts et Chaussées et le Conseil municipal de Paris approuvaient et adoptaient le système de deux écluses accolées : l'une de 8 mètres 20 de large sur 55 mètres de long, l'autre de 5 mètres 20 de large sur 40 mètres de long, correspondant au gabarit Freycinet<sup>473</sup>.

Mais, sur une proposition d'un conseiller de Paris, L. Léger Vauthier, ingénieur des Ponts et Chaussées et polytechnicien, le Conseil municipal changeait d'avis et décidait d'établir la longueur de la plus grande écluse à 62 mètres 50, avec une porte intermédiaire déterminant un sas de 45 mètres. Cette solution permettait alors d'établir un sas de 62 mètres 50 si la nécessité s'en faisait ressentir<sup>474</sup>.

« La nécessité conjointe de conserver les anciennes écluses jusqu'à leur remplacement et la faible durée du chômage acceptable sur le canal Saint-Denis, [conduisaient] à construire les écluses neuves à une certaine distance des anciennes afin qu'une dérivation provisoire hors emprise [puisse contourner] le chantier »<sup>475</sup>. Une première période de chômage de 20 jours a commencé en 1884, afin de réaliser les dérivations de l'eau du canal pour l'établissement des nouvelles écluses. La seconde période, durant 25 jours, a permis de combler ces dérivations et de démolir les anciennes écluses. Ces travaux de dragage ont alors duré de mai 1882 à avril 1885.

En 1884, les anciennes 6<sup>ème</sup> écluse, supportant le pont d'Aubervilliers<sup>476</sup>, et 7<sup>ème</sup> écluse, ont été reconstruites. Entre 1891 et 1892, la construction de la 1<sup>ère</sup> écluse, de dix mètres de chute, remplaçait quatre anciennes écluses [127-(1-2-3-4)], portant le nombre total d'écluses du canal Saint-Denis à sept, au lieu de douze [128].

---

<sup>472</sup> DUBREUIL Jean-Pierre, LEFRESNE Yves, « Les travaux sur les canaux », op. cit., p. 142. La batellerie, présente sur ce canal et halée par des bœufs ou des chevaux, se composait de péniches venant du Nord, de 5 mètres de large et 38 mètres de long, et de bateaux venant de la Basse Seine de 8 mètres de large et 53 mètres de long.

<sup>473</sup> Ibidem, p. 143. Au départ avait été suggéré de conserver les anciennes écluses et de leur accoler une écluse supplémentaire de 12 mètres de largeur, comme sur la Seine.

<sup>474</sup> Ibid.

<sup>475</sup> Ibid., p. 144.

<sup>476</sup> Ibid. Le pont tournant d'Aubervilliers existait à l'aval de l'ancienne 6<sup>ème</sup> écluse, destiné originellement à desservir une zone de cultures. Par suite du développement industriel de la Plaine, cet ouvrage recevait une circulation de plus en plus importante. Ainsi, il a été remplacé par un pont tournant à deux voies de circulation.



127-1- Chantier de la 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1891.  
Vue vers Saint-Denis.



127-2- Chantier de la 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1891.  
Vue vers Saint-Denis.



127-3- 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1892.  
Vue vers Saint-Denis.



127-4- 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1892.  
Vue vers Paris de la double écluse et du 1<sup>er</sup> bief.

127- Chantier et réalisation de la 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1891-1892.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Écluse n° 1, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1891, A.S.C.V.P.  
Clichés A.S.C.V.P.



128- 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Denis, 1889-1890.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Écluses n° 11 et n° 12, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1891, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

Les travaux sur le canal Saint-Denis ont été menés sous la conduite des ingénieurs des Ponts et Chaussées Renaud et Serres ; l'entrepreneur était, pour la reconstruction de la 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> écluse, Gaston Mourichon.

## 2.1.2. L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE LA VILLETTE : UN EMBELLISSEMENT POUR LES CANAUX ET POUR LA VILLE

### 2.1.2.1. Les nouveaux entrepôts et magasins généraux

#### a. Les entrepôts et magasins de la place de l'Ourcq

En 1864, la société dénommée Entrepôt général de La Villette, fusionnait avec celle de Jacob Émile Péreire, qui avait créé, le 22 août 1860, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, qui allait gérer notamment les entrepôts de la place de l'Ourcq<sup>477</sup>.

En 1866, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris louait le terrain, entre le bassin de La Villette et le boulevard extérieur, soit la place de l'Ourcq<sup>478</sup>. La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis avait loué, jusqu'à la fin de sa concession, le terre-plein du bassin de La Villette, qui s'étendait à l'aval dudit bassin. Il avait été concédé à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux par un sous-bail des 15 et 20 février 1866, par le liquidateur de la Société de l'Entrepôt général de La Villette, société qui le tenait elle-même jusqu'au 31 décembre 1921 (fin de la concession) de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis par un acte du 28 avril 1856. En outre, la Ville elle-même avait concédé à ladite Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux jusqu'au 31 décembre 1921 par acte des 27 février et 4 mars 1866 des terrains attenants et comprenant une partie de la place de l'Ourcq et le bâtiment de la Rotonde.

Elle installait dans la rotonde de La Villette l'entrepôt réel des douanes<sup>479</sup>, devant laquelle la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis avait fait construire un magasin, semblable à ceux du pont de la rue de Crimée et divers entrepôts [129].

En 1871, pendant la commune, l'ensemble des magasins, construits sur la place de l'Ourcq, était emporté dans un incendie<sup>480</sup> [130-131]. Mais très rapidement, à partir de 1872, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux reconstruisait un édifice entre la rotonde et le chenal [132-133]. Avec le rachat des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, cette Compagnie restait en possession de ces terrains et élevait, entre 1872 et 1896 divers entrepôts et annexes sur la place de l'Ourcq [134-135].

#### b. Les entrepôts et magasins du pont de la rue de Crimée

Rappelons qu'en 1853, la société dénommée Entrepôt général de La Villette avait demandé l'exploitation

---

<sup>477</sup> BACKOUCHE Isabelle, Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, les mutations d'un espace parisien, Paris, Communication à l'EHESS, 24 novembre 2006, p. 6. Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts.

<sup>478</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 75.

<sup>479</sup> PHILIPP Elisabeth, Histoire d'une entreprise de son temps, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, Paris, Éditions Textuel, 2000, p. 33.

<sup>480</sup> POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, p. 65. Ce sont les insurgés qui ont incendié les docks pour retarder l'avancée des troupes versaillaises.



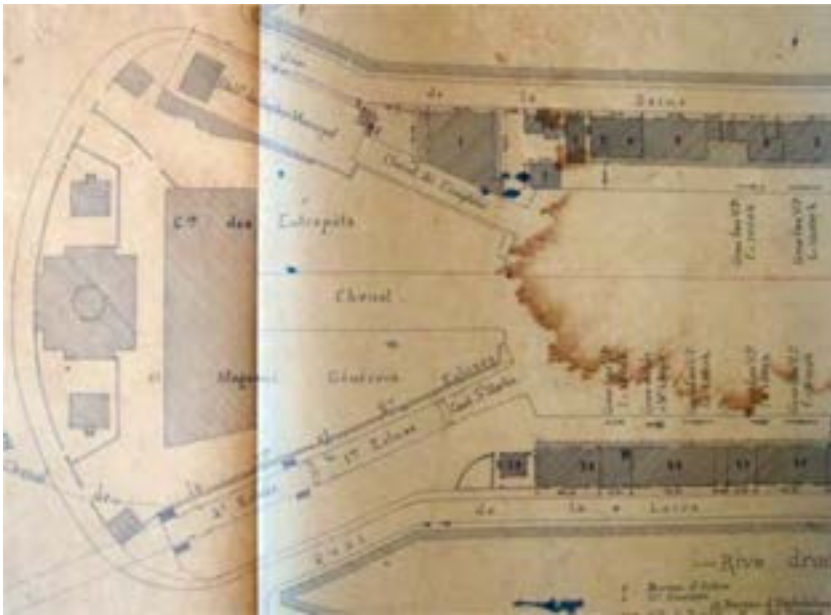
129- Entrepôts de la place de l'Ourcq, 1866.  
BERTRAND, PEULOT, Paris, Le nouvel Entrepôt des marchandises au boulevard de La Villette, mai 1866, M.C. Topo PC 174A.  
Cliché M.C.



130- Entrepôts de la place de l'Ourcq après l'incendie de 1871.  
BLANCARD H., Commune de Paris (1871). Bassin de La Villette. Docks de La Villette incendiés postérieur au 18 mai 1871, 1871, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 24274-19.  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 31.  
Cliché P.P.  
Vue du bassin de La Villette depuis la darse de la rotonde de La Villette vers le pont de la rue de Crimée.

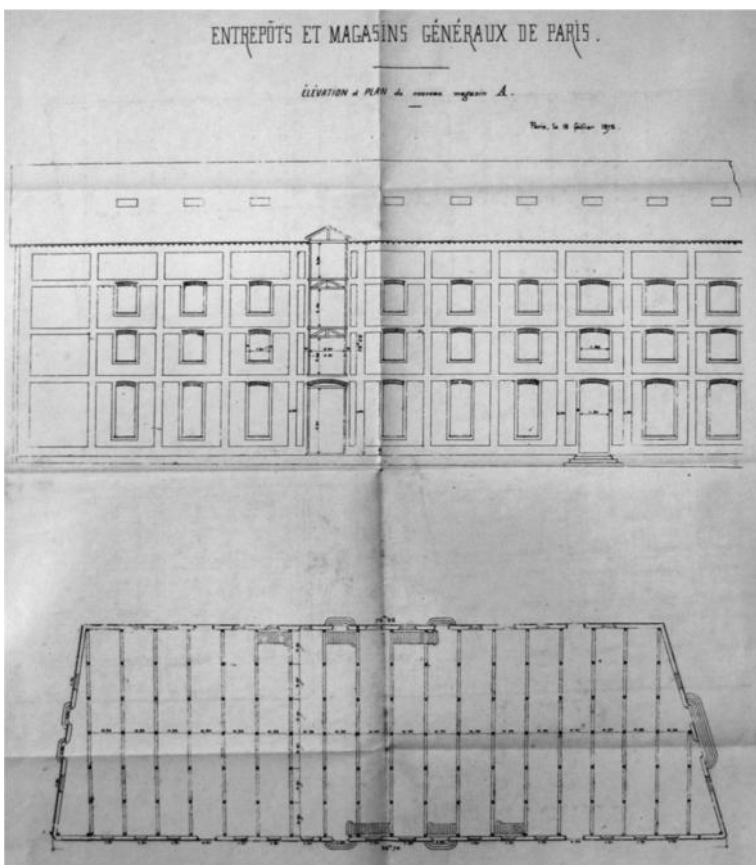


131- Entrepôts de la place de l'Ourcq après l'incendie de 1871.  
BLANCARD H., Commune de Paris (1871). Bassin de La Villette. Docks de La Villette incendiés postérieur au 18 mai 1871, 1871, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 60439-8.  
Cliché P.P.



132- Nouveau magasin de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux construit sur la place de l'Ourcq, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Plan général, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre, Extrait Planche 1, A.S.C.V.P. Cliché S. Guével.

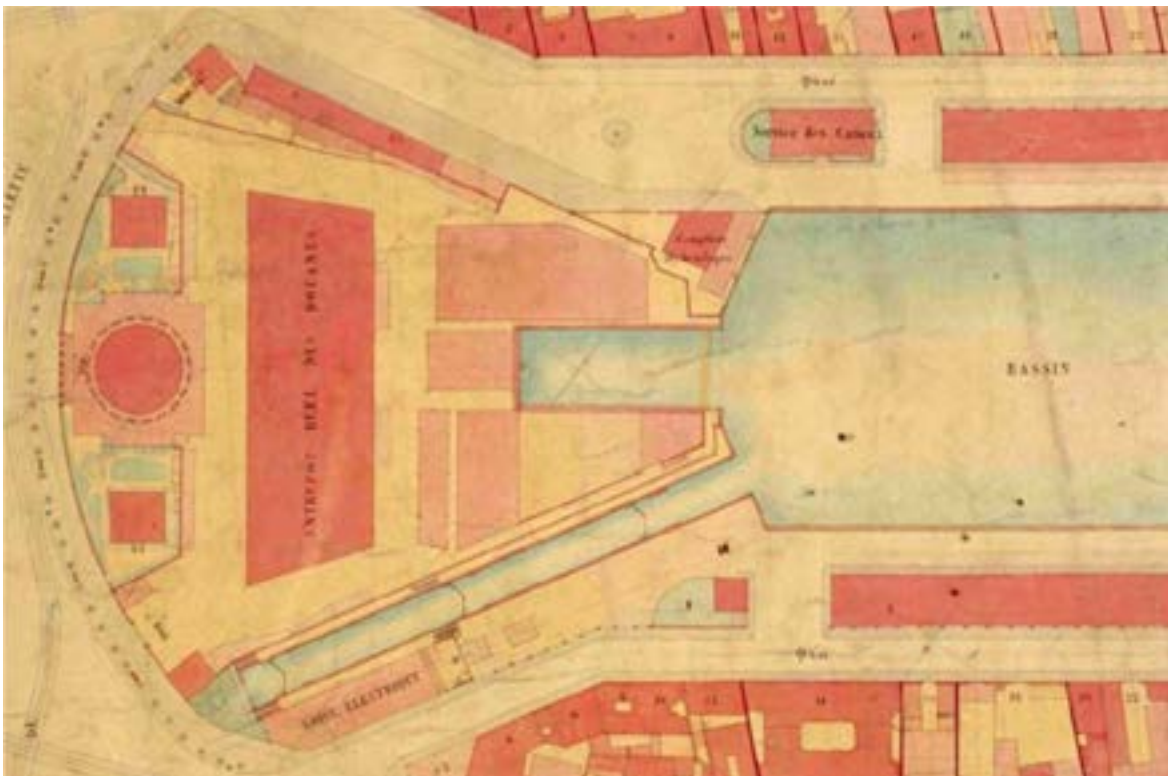


133- Nouveau magasin de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux construit sur la place de l'Ourcq, 1872.

Anonyme, Entrepôts et Magasins Généraux de Paris de la place de l'Ourcq, Élévation et plan du magasin, 18 février 1872, A.P. VO3 1771.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 77.

Cliché B. Potier.



134- Place de l'Ourcq vers 1880-1885.

Plan parcellaire municipal de Paris et des communes annexées, 73<sup>ème</sup> quartier La Villette, 1871-1896, échelle 1/500<sup>ème</sup>, Extrait 127<sup>ème</sup> feuille, A.P. PP 11904 A.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 78.

Cliché B. Potier.



135- Place de l'Ourcq au début du XX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 83008-1 ou B.N.F Va 328 H93686, Extrait. Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 142.

Cliché B.N.F.



de l'entrepôt à grains, graines et farines<sup>481</sup>, construit entre 1845 et 1853 par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, sur la rive gauche du canal, au pont de la rue de Crimée. En 1853, cette société avait construit, sur la rive droite, un second magasin, semblable au premier<sup>482</sup>. Rappelons aussi, qu'en 1864, la société de l'Entrepôt général de La Villette fusionnait avec la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, qui regroupait, sous sa direction, la plupart des entrepôts existants à Paris. Elle rassemblait alors, au port de La Villette, nombreux bâtiments et activités<sup>483</sup>.

En mai 1871, pendant la Commune, un incendie a emporté ces deux entrepôts, situés de part et d'autre du pont tournant de la rue de Crimée, comme ceux de la place de l'Ourcq [136]. Des aménagements temporaires ont alors été mis en place.

En 1884, lors de l'agrandissement du chenal du pont de Crimée, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris a rétrocédé une partie de ses terrains à la Ville de Paris, pour l'élargissement de la rue de Crimée, et a obtenu en échange « le droit d'élever à l'aplomb des murs de quais du chenal reconstruit des magasins à étages et de faire stationner contre ces quais les bateaux à destination des magasins »<sup>484</sup>. Elle obtenait ainsi un droit exclusif de chargement et de déchargement des marchandises le long de ses nouveaux magasins.

Ainsi, en 1884 et 1885, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux a élevé deux magasins à cinq étages, ayant des ouvertures sur le canal [137-138]. Elle affirmait ainsi son emprise sur le trafic du bassin à l'Est, par l'exploitation de ces nouveaux magasins et à l'Ouest, par celle de l'entrepôt des douanes et autres magasins. « Le port public se prolongeait donc en un port privé »<sup>485</sup>.

### c. Les entrepôts et magasins du pont de Flandre

En 1873, de nouveaux bâtiments ont été construits par la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, dans l'alignement des magasins et chais déjà réalisés sur le quai de la Gironde et sur le

---

<sup>481</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 57. Voir aux Archives Nationales la cote F/12/6395.

<sup>482</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts / c. Les entrepôts du pont de Crimée.

<sup>483</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 59. La Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris a regroupé les entrepôts du quartier de l'Europe et du port des Marais à la rotonde de La Villette et sur le terre-plein lui faisant face. Elle a entretenu des rapports privilégiés avec la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, puis avec la Ville. En 1867, à la suite de J.-É. Péreire, Albert Dehaynin, qui possédait des entrepôts de charbon, prenait la tête de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux.

<sup>484</sup> Ibidem, pp. 60-62. Dans ce mémoire, Emmanuelle François explique que la date de construction de ces nouveaux docks n'est pas précise. En effet, dans le traité de rachat de la concession des canaux par la Ville de Paris, en 1876, il est mentionné, dans la liste des bâtiments et constructions ne faisant pas partie de la concession, sur la rive droite du bassin : « un magasin neuf construit sur les magasins incendiés pendant la Commune de 37 mètres 70 par 12 mètres [...] ». Mais certains documents indiquent que le projet de reconstruction était encore en discussion en 1883, d'autres, comme le calepin du cadastre de 1876, précisent que ces terrains étaient en phase de démolition en 1884.

<sup>485</sup> PHILIPP Elisabeth, « Les entrepôts du pont de Crimée », in TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, op. cit., p. 164. Les entrepôts sont restés jusque dans les années 1974, où seul le rez-de-chaussée était occupé par des marchandises.



136- Entrepôts du pont de la rue de Crimée après l'incendie de 1871.

WULFF J., *Insurrection de Paris 1871, Incendie des entrepôts de La Villette, 1871*, A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, *Le bassin de La Villette*, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 31.

Cliché A.S.C.V.P.

Photographie prise du quai de la Loire où se trouvait l'ancien chenal établi au cœur du magasin.



137- Nouveaux entrepôts construits entre 1884 et 1885 au pont de la rue de Crimée, vers 1900.

Anonyme, *Le bassin de La Villette*, vers 1900, P.P. 1396-14.

Cliché P.P.



138- Nouveaux entrepôts construits entre 1884 et 1885 au pont de la rue de Crimée, vers 1900.

Anonyme, *Le bassin de La Villette*, vers 1900, P.P. 8881-14.

Cliché P.P.

quai de Cambrai<sup>486</sup> [139-(1-2-3)].

À cette époque, le trafic sur les canaux augmentait, demandant des surfaces de stockage, pour les marchandises, de plus en plus importantes. En 1889, les Entrepôts et Magasins Généraux du pont de Flandre s'étendaient sur plus de 6 hectares<sup>487</sup> et se décomposaient en : entrepôt réel des sucres indigènes, entrepôt réel d'octroi de la Ville de Paris, entrepôt réel des boissons de la Ville et magasin général libre. L'ensemble était desservi par des raccordements directs avec les Compagnies de chemins de fer du Nord, de l'Est, de la Ceinture et par les canaux<sup>488</sup>.

### 2.1.2.2. Les nouveaux magasins du bassin de La Villette<sup>489</sup>

#### a. L'implantation de neuf magasins et le port public

La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, plutôt que de construire ou de faire construire d'autres magasins du même type que ceux du pont de la rue de Crimée, autour du bassin de La Villette, avait préféré louer ses terrains à un certain nombre de commerçants et d'entrepreneurs de transports<sup>490</sup>. Mais ces derniers avaient construit des hangars ou de simples chantiers, sans qualité. Lors du rachat des canaux par la Ville de Paris, ces constructions avaient une apparence misérable et vétuste, ne répondant plus aux besoins du commerce et à la volonté des ingénieurs de faire du bassin, le port le plus important de Paris.

De plus, en 1882, le nombre de marchandises telles que le charbon, le bois, les briques, les produits métallurgiques et les denrées alimentaires, soit 1 109 542 tonnes<sup>491</sup>, qui arrivaient aux bassins de La Villette, était important et elles ne trouvaient pas assez de place pour être stockées, n'ayant pas toujours de destination immédiate.

Ainsi, tous ces éléments ont contribué à la démolition de ces constructions et à leur remplacement : « Les magasins et hangars existants actuellement sur les quais du bassin de La Villette sont misérables et doivent disparaître dans les travaux d'amélioration des canaux [...]. La galerie extérieure du palais du champ de Mars nous a paru présenter un type qui conviendrait, sous tous les rapports, pour établir de nouveaux hangars et magasins »<sup>492</sup>.

---

<sup>486</sup> Voir TEXIER Simon, « Les docks du pont de Flandre », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 165. Simon Texier décrit dans cet article, très précisément, les magasins et chais du pont de Flandre, en rappelant l'histoire et le principe de l'entrepôt dock. Voir la deuxième partie *L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)*, chapitre 1.2.1.2. *La construction de magasins et d'entrepôts / d. Les entrepôts et magasins du pont de Flandre*.

<sup>487</sup> Ibidem, p. 166.

<sup>488</sup> Ibid., p. 167.

<sup>489</sup> Voir le mémoire de FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 106-131 et l'article de BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », *Histoire & mesure*, op. cit., pp. 46-86. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 049 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau / Hangars (A.P. 2931 W).

<sup>490</sup> Rapport d'un ingénieur de la Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Eaux et Canaux, concernant Les diverses améliorations au bassin de La Villette et à ses abords, op. cit.

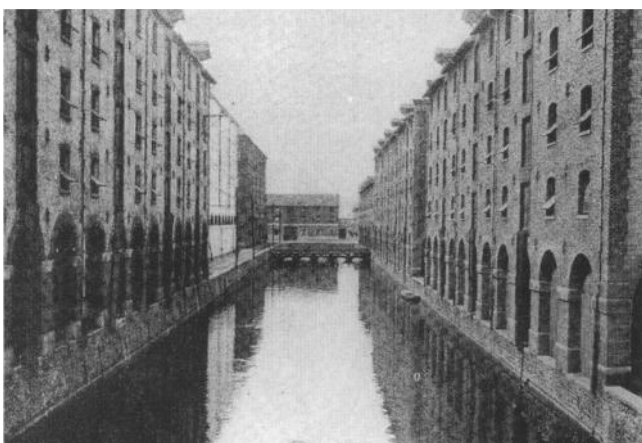
<sup>491</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 24.

<sup>492</sup> Rapport de A. Durand-Claye concernant Les nouveaux magasins à établir au bassin de La Villette, janvier 1879, A.P VO3 534. Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 82.



139-1- Magasins et chais du pont de Flandre, 1894.

On distingue, au premier plan, le chemin de fer de Ceinture et, au second plan, les voies de chemins de fer de la gare de l'Est.



139-2- Magasins et chais de part et d'autre de la darse du pont de Flandre, 1894.



139-3- Magasins et chais le long du canal Saint-Denis, 1894.

139- Entrepôts et Magasins Généraux du pont de Flandre, 1894.

Le Génie civil, revue générale des industries françaises et étrangères, Paris, n° 614, 17 mars 1894, p. 306 et p. 309, B.N.F. A14 T24 N20 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date>).

139-1- Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 167.

Cliché B.N.F.

En février 1880, la Ville achetait donc, pour 350 000 francs, à l'entrepreneur Lapeyre, 250 travées en fer des galeries de l'Exposition Universelle de 1878<sup>493</sup>. Ces nouveaux magasins, implantés en retrait de 11 mètres par rapport aux berges, pour faciliter les mouvements des marchandises, étaient constitués de modules de 12 mètres de large par 5 mètres de façade [140-141-142]. De plus, « [ils étaient] accompagnés du côté du bassin, d'une marquise sous laquelle les marchandises [trouvaient] un abri »<sup>494</sup>. Ils offraient alors une certaine unité architecturale au bassin, s'intégrant à l'infrastructure, par un alignement.

Les travaux de construction se sont déroulés en deux temps : pendant que les activités étaient immobilisées sur une rive, l'autre concentrait les arrivages. Mais ce chantier a soulevé des oppositions : les locataires devaient vider leurs hangars, certains comme les entrepositaires de charbon pensaient que ces nouveaux magasins étaient sans intérêt, préférant leurs vastes chantiers, d'autres ne savaient pas où entreposer leurs marchandises périssables<sup>495</sup>.

À l'achèvement des travaux, l'administration des canaux posait trois priorités pour le bassin de La Villette : elle voulait établir un port libre, louer des magasins aux entreprises qui « font vivre aujourd'hui les canaux par leur industrie »<sup>496</sup> et mettre une partie des berges en adjudication pour y construire des magasins modèles pourvus d'engins perfectionnés.

L'ensemble du port de la Villette a alors été entouré de grilles, pour protéger les marchandises entreposées et permettre, à leur sortie, la perception des droits d'octroi<sup>497</sup>. Il connaissait des horaires d'ouverture déterminés et l'accès en était réglementé.

De plus, par rapport à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, l'Administration des canaux a modifié la répartition des emplacements à louer du port. La surface des terrains affectée à un usage privé, à des particuliers, a ainsi diminué, au profit d'un port public de 1 725 mètres carrés, qui n'existait pas avant<sup>498</sup>. Les quais de la Seine et de la Loire connaissaient alors deux sortes d'occupation<sup>499</sup> :

La première était celle du port public, terrain considéré comme nécessaire à l'exploitation. Il possédait des chantiers, des magasins couverts, loués temporairement, au gré du trafic, à des entrepreneurs, dont les marchandises ne demandaient pas de bâtiments clos pour les protéger. Le port public était un lieu de stockage pour les marchandises en transit, n'ayant pas de destinataires immédiats, pour les entrepreneurs n'ayant pas suffisamment de place dans leurs magasins<sup>500</sup>.

---

<sup>493</sup> Rapport de L.-L. Vauthier et E. Deligny, présenté au Conseil municipal de Paris, concernant L'acquisition de 165 travées des galeries extérieures du Palais du Champs-de-Mars qui seraient réinstallées sur les quais du bassin de La Villette et affectées à de nouveaux magasins et hangars, février 1879, A.P. VO3 1799 ou A.S.C.V.P. BV 049 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau / Hangars (A.P. 2931 W).

<sup>494</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 32.

<sup>495</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 87.

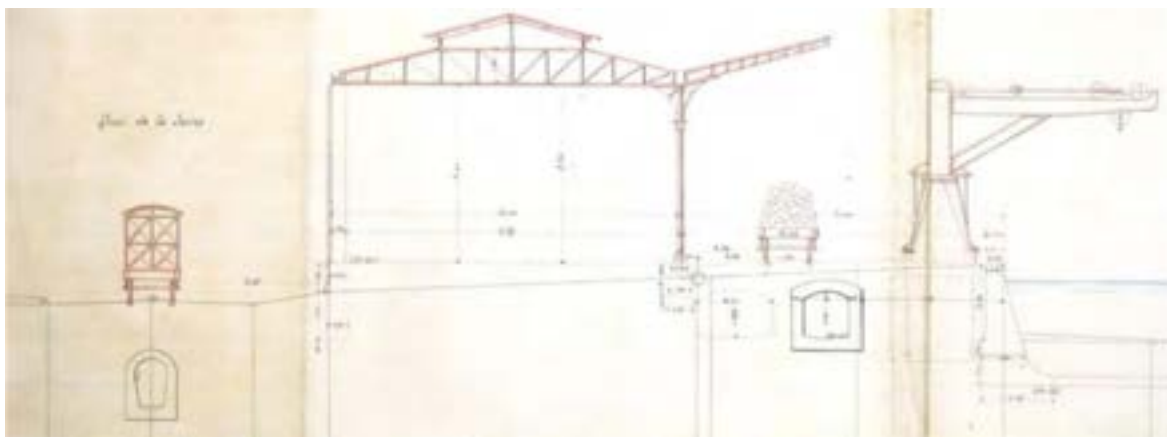
<sup>496</sup> Ibidem, p. 85.

<sup>497</sup> Le port était ouvert et fermé à des heures très précises. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>498</sup> HUMBLOT F.-E.-E., op. cit., p. 32.

<sup>499</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 106-108.

<sup>500</sup> Ibidem. Au port public, on trouvait comme marchandises, du bois de sciage, des briques, des ciments, des blés et de l'avoine.

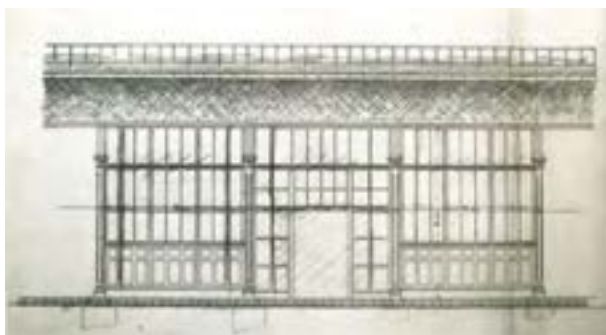


140- Coupe transversale sur un nouveau magasin projeté quai de la Seine, avril 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Projet de profil en travers sur l'ensemble du bassin de La Villette avec les magasins (quai de la Seine et quai de la Loire), avec des grues, des wagons [...], 23 avril 1879, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W), Extrait. Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 37.

Cliché C.H.V.P.

Cette coupe sur le quai décrit un état projeté de l'égout, d'un decauville, d'un magasin, de la nouvelle conduite d'eau de l'Ourcq et celle existante, d'une grue en métal et du bassin approfondi à 3 mètres 20.

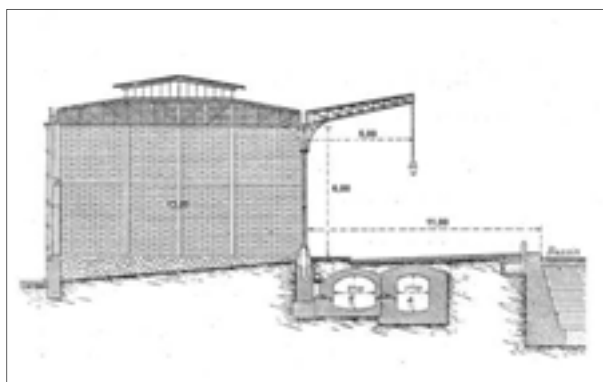


141- Projet d'élévation de trois travées des nouveaux magasins projetés le long des quais du bassin de La Villette, mars 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Projet d'élévation de trois travées des magasins à établir au bassin de La Villette, 10 mars 1879, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W), Extrait.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 36.

Cliché C.H.V.P.



142- Coupe transversale sur un des neuf nouveaux magasins réalisés le long du bassin de La Villette, 1880-1881.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 31, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

Les fermes provenaient du Palais du Champs de Mars de l'Exposition de 1878.

La seconde était celle des neufs nouveaux magasins, loués à long terme, aux entreprises à fort tonnage [143-144-145].

b. L'aménagement des berges

Entre 1882 et 1883, en raison d'accidents, comme les noyades, et aux réclamations des usagers du bassin demandant des mesures de sécurité, les ports ont été pavés, des mains courantes ont été installées sur les passerelles, des lisses de sûreté ont été réalisées sur le bord des quais et aux écluses, et un éclairage et des fontaines ont été installés, améliorant ainsi l'environnement et la sécurité des canaux. Avec l'établissement de l'éclairage au gaz, sur les quais du bassin, les quelques lampes à huile ont été remplacées par des candélabres en fonte et des consoles sur les magasins, mobiliers urbains identiques à ceux que l'on pouvait trouver dans les rues de Paris. Les bornes fontaines implantées n'étaient pas alimentées par les eaux de l'Ourcq, devenues trop polluées [146-147].

Entre 1881 et 1884, le Service des Eaux réalisait une nouvelle galerie de prise d'eau, parallèle à celle qui existait déjà, entre la gare circulaire et le compteur hydraulique de La Villette (situé place de l'Ourcq)<sup>501</sup>. Ce dernier, servant aux jaugeages des eaux, était déplacé et refait<sup>502</sup>. En 1850, la Ville avait décidé de déplacer la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture, située en aval du bassin de La Villette, plus en amont, à la gare circulaire, afin que l'eau distribuée aux fontaines parisiennes soit moins souillée par les activités du port<sup>503</sup>. Une galerie de dérivation, qui reliait le rond-point des canaux à la rue de Crimée avait alors été construite ; mais elle s'était avérée insuffisante.

De plus, en 1884, le quai de la Seine a été élargi, par le Service de la Voie Publique, à son débouché sur le boulevard de La Villette, facilitant ainsi les accès au port [148-149]. Il a été repavé et drainé par un égout. Le chenal de prise d'eau alimentant l'aqueduc de ceinture a alors été entièrement recouvert.

c. La répartition des activités dans les nouveaux magasins<sup>504</sup>

« La preuve en était faite au bassin de la Villette ; au droit des magasins, le quai était public et une largeur de 8 mètres était réservée ; en fait ne débarquaient et ne pouvaient débarquer au droit des magasins que les locataires mêmes de ces magasins, les autres débarquaient soit au droit des passages réservés entre les

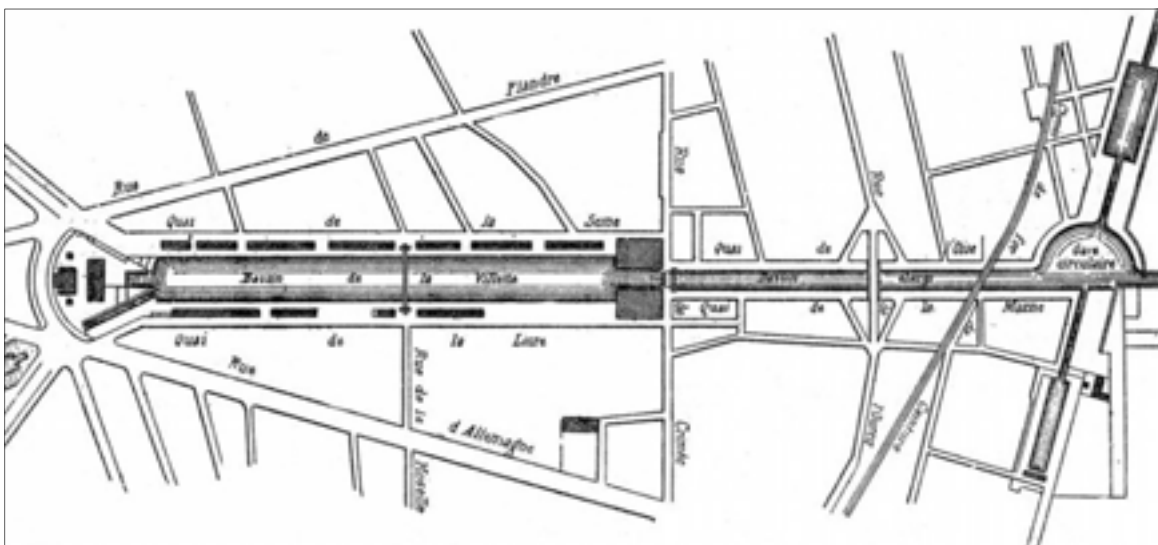
---

<sup>501</sup> HUMBLLOT F.-E.-E., op. cit., p. 37. En 1884, était achevée la reprise en sous-cœuvres du pied droit de la galerie de prise d'eau sur le quai de l'Oise.

<sup>502</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 80. Les compteurs permettaient aux négociants du bassin de prouver leur perte de recettes lorsque le chômage de certaines rivières diminuait les quantités d'eau qu'ils puisaient dans le canal. Voir aux Archives du Service des canaux de La Ville de Paris les cotes BV 047-048-050 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau / Hangars (A.P. 2931 W).

<sup>503</sup> Ibidem, p. 82. Les eaux du canal de l'Ourcq étant importantes dans le réseau de distribution de la capitale, la Ville a porté son attention sur les prises d'eau, desservant les conduites parisiennes.

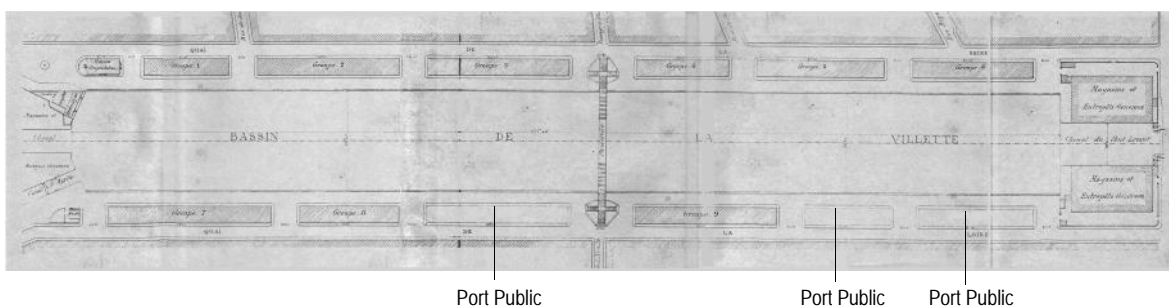
<sup>504</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 014-015-016 Locations de magasins (A.P. 2931 W).



143- Plan général des bassins et des neufs nouveaux magasins établis quais de la Seine et de la Loire, 1880-1881.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 5, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.



144- Plan des neufs magasins et des ports publics établis quais de la Seine et de la Loire, 1881.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et port public, juillet 1881, A.S.C.V.P. BV 049 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

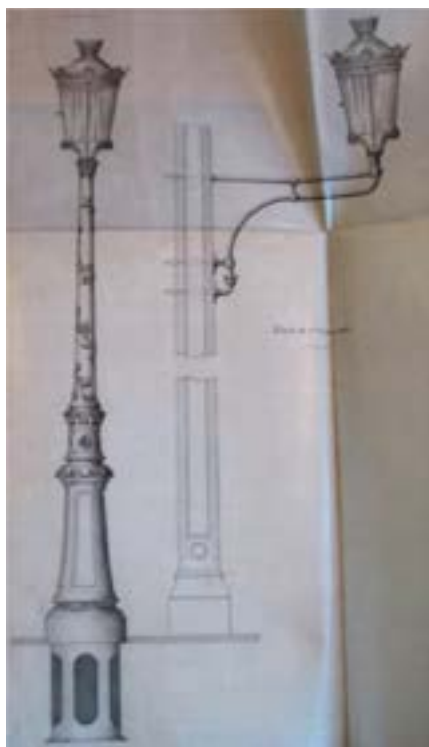
Affectation des terrains	Surfaces diverses		Observations
	Au moment du rachat des canaux	Actuellement	
Terrains affectés à un usage privatif avec magasin	7 408 m <sup>2</sup>	11 325 m <sup>2</sup>	Y compris 2 370 m <sup>2</sup> abrités par les marquises
Terrains affectés à un usage privatif à découvert	7 973 m <sup>2</sup>	1 773 m <sup>2</sup>	
Totaux	15 381 m <sup>2</sup>	13 098 m <sup>2</sup>	
Terrains servant de port public		1 725 m <sup>2</sup>	
Terrains libres pour les manutentions et les communications	15 944 m <sup>2</sup>	16 144 m <sup>2</sup>	
Terrains occupés par les bâtiments d'administration	443 m <sup>2</sup>	801 m <sup>2</sup>	
Totaux égaux à la surface du port	31 768 m <sup>2</sup>	31 768 m <sup>2</sup>	

145- Tableau des affectation des terrains du grand bassin de La Villette au moment du rachat des canaux par la Ville de Paris en 1876 et après les travaux en 1884, 1884.

D'après HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 32, A.S.C.V.P.

Document S. Guével.





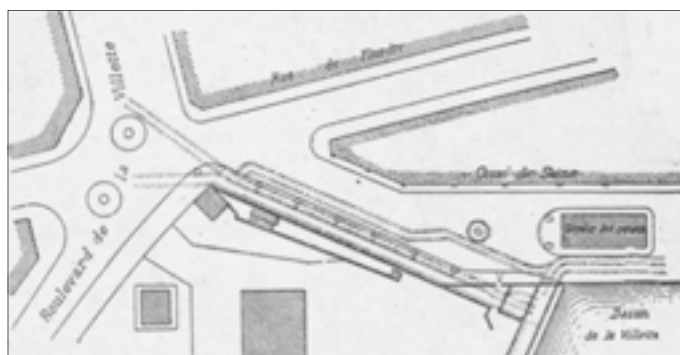
146-



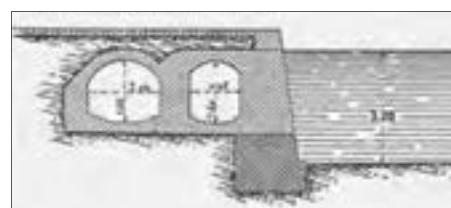
147-

146- Élévation d'un candélabre et d'une console type à installer sur les quais du bassin de La Villette, juin 1879.  
 Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Type de candélabre et de console à établir au bassin de La Villette, juin 1879, échelle 0,10 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
 Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 36.  
 Cliché S. Guével.

147- Borne fontaine type à installer sur les quais du bassin de La Villette, juin 1879.  
 Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Type de borne fontaine à établir au bassin de La Villette (Borne fontaine FA type de fontaine Wallace), juin 1879, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
 Cliché S. Guével.



148-



149-

148- Plan décrivant l'élargissement de l'entrée du port de La Villette et du quai de la Seine et le recouvrement du chenal de prise d'eau alimentant l'aqueduc de ceinture, 1884.  
 HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 40, A.S.C.V.P.  
 Cliché S. Guével.

149- Coupe décrivant la reprise en sous-œuvre du mur de quai du bassin élargi quai de l'Oise et la nouvelle galerie de prise d'eau parallèle à celle existante, 1883-1884.  
 HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 37, A.S.C.V.P.  
 Cliché S. Guével.

groupes, soit au port »<sup>505</sup>.

Il y avait deux catégories d'entreprises : celles qui étaient hors de l'enceinte du port, mais dont l'activité était liée au canal et celles qui étaient installées au bord de l'eau.

L'Administration des Canaux a alors sélectionné les entreprises qui pouvaient s'installer dans les nouveaux magasins, en fonction de leur importance, de leur tonnage, de leur mérite et de leur ancienneté, à La Villette. Si certaines d'entre-elles ne répondaient pas aux critères de sélection, aucun magasin ne leur était attribué. Les industriels, qui ont alors eu le droit d'accéder à la location, étaient les mêmes qu'avant le rachat des canaux par la Ville, actifs dans le développement du port<sup>506</sup>.

Mais tous les entrepreneurs choisis désiraient louer les magasins du quai de la Seine. Ce dernier, se trouvant du côté du quartier le plus industrialisé, ne nécessitait pas, en effet, le franchissement de ponts pour livrer les matières premières aux usines.

Sur les quais s'affairaient alors trois activités principales : les transporteurs par eaux, les négociants en charbon et les entrepreneurs de matériaux de construction<sup>507</sup> [150-151-152-153].

Les transporteurs par eau étaient les plus représentatifs et amenaient les grains, les farines, toutes sortes de denrées alimentaires. Du fait de leur activité, ils ont joué un rôle fondateur dans le développement du port parisien, où ils sont restés assez longtemps. Nous pouvons citer les transporteurs suivants<sup>508</sup> :

Présente depuis 1830, l'entreprise Fournier, entrepreneur par eau, dont le tonnage moyen était de 28 000 tonnes, louait en 1880 720 mètres carrés sur le quai de la Seine, soit 12 travées du magasin n° 1. La Compagnie ardennaise des porteurs de la Meuse<sup>509</sup>, dont le tonnage en 1879 était de 35 000 tonnes, louait de 1877 à 1887, quai de la Seine, 660 mètres carrés, soit 11 travées du magasin n° 2 pour recevoir les grains et les farines. L'entreprise Pavot, dont le tonnage en 1880 était de 58 000 tonnes, s'installait de 1876 à 1909, dans le magasin n° 3 quai de la Seine et louait 1 140 mètres carrés, soit 19 travées, pour recevoir notamment des sucres. Il en était de même pour l'entreprise Larget, important pains de sucre, fécule, avoine et raisins secs et dont le tonnage en 1880 était de 66 000 tonnes. L'entreprise la plus importante était la Compagnie de navigation du Havre-Paris, dont le tonnage était en 1887 de 80 000 tonnes. De 1875 à 1889, elle s'installait quai de la Loire dans le magasin n° 7 et louait 1 140 mètres carrés, soit 19 travées. En 1891, elle se dénommait Compagnie française des transports fluviaux et maritimes Havre-Paris-Lyon<sup>510</sup> et rachetait la Compagnie générale de transport Dommartin, qui louait, en 1883, 8 travées dans le magasin n° 2, 18 travées

---

<sup>505</sup> Rapport d'un ingénieur des Canaux, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Eaux et Canaux, concernant Le fonctionnement du port de La Villette, 9 avril 1891, A.S.C.V.P. BV 014 Locations de magasins (A.P. 2931 W).

<sup>506</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 86.

<sup>507</sup> Ibidem, pp. 109-118.

<sup>508</sup> Ibid., pp. 109-113. Emmanuelle François détaille avec précisions l'histoire des différents transporteurs par eau et donne un tableau récapitulatif des entrepreneurs de transport par eau aux bassins de La Villette. Voir aussi BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., p. 66. Voir la carte du bassin de La Villette en 1883, avec les noms des locataires des magasins.

<sup>509</sup> Ibid., p. 110. Cette Compagnie assurait un service entre Paris, Rouen, Le Havre, la Belgique, la Haute-Meuse et Bordeaux.

<sup>510</sup> Ibid., p. 112. En 1917, la Compagnie HPL possédait cinq magasins et prenait le nom de Compagnie Havre-Paris-Lyon-Marseille.



150- Magasins du bassin de La Villette, 1905-1910.

Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9981-2 ou B.N.F Va 328 H93686.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 142.  
Cliché B.N.F.



151- Magasin du quai de la Seine, 1905-1910.

Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9423-17.  
Cliché P.P.



152- Bassin élargi depuis le pont de le rue de Crimée, 1902.

Anonyme, Le canal de l'Ourcq, Paris, 1902, B.N.F Va 328 H93683.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 22.  
Cliché B.N.F.



153- Rond-point des canaux et quai de la Marne, 1904.

Anonyme, Le canal de l'Ourcq, Paris, 1904, B.N.F Va 329 H93994.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 23.  
Cliché B.N.F.

dans le magasin n° 5 et 10 travées dans le magasin n° 6, tous situés quai de la Seine<sup>511</sup>.

Les négociants en charbon étaient nombreux et sont restés près d'un quart de siècle aux bassins de La Villette. On trouvait au port les principaux négociants suivants<sup>512</sup> : L'entreprise Dehaynin, négociant en charbon de terre, était la plus importante, avec un tonnage en 1880 de 39 950 tonnes. Elle louait en 1883 6 travées dans le magasin n° 9 quai de La Loire. Il y avait aussi l'entreprise Guissez et Cousin, installée à La Villette de 1877 à 1906, dont le tonnage était de 21 000 tonnes. On trouvait aussi les entreprises Paquot et Chapuis, négociants en charbon de terre, installées toutes les deux quai de la Loire, qui louaient 14 travées dans le magasin n° 8 en 1883. Enfin, l'entreprise Dufrasne, entrepreneur en charbon, dont le tonnage en 1880 était de 9 520 tonnes, louait en 1883 6 travées dans le magasin n° 9<sup>513</sup>.

La diversité des arrivages aux bassins de La Villette devait aussi sa multiplicité aux divers entrepreneurs de matériaux de construction. En effet, en 1889 étaient débarquées 16 000 tonnes de plâtre, 48 000 tonnes de sable, 31 000 tonnes de bois, 5 500 tonnes de verre, 27 000 tonnes de tuyaux et briques soit un total de 277 000 tonnes de matériaux de construction, contre, par exemple, 60 000 tonnes de grains et farines<sup>514</sup>.

Nous pouvons citer par exemple<sup>515</sup> :

L'entreprise Civet Bischoffe, spécialisée dans les pierres de taille, s'est installée au 38 quai de la Loire, de 1869 à 1895, et louait un terrain entre les magasins n° 8 et n° 9. La Société générale des plâtrières de Paris, spécialisée dans les chaux et ciments, s'est installée au 26 quai de la Marne en 1880.

Ainsi, en 1883, 160 000 tonnes de marchandises ont été amenées par les transporteurs par eau, dont 100 000 tonnes ont été entreposées, 160 000 tonnes de charbon ont été débarquées et 520 000 tonnes de matériaux de construction. Le tonnage moyen du canal, étant de 500 000 à 600 000 tonnes, représentait alors environ 7 000 bateaux qui arrivaient à La Villette et qui débarquaient<sup>516</sup>.

En conclusion, la répartition des locations des magasins et du port public, le long des quais de la Seine et de la Loire, démontrait qu'il y avait peu d'entreprises spécialisées dans les matériaux de construction. En effet, le port de débarquement des plâtres et de la plupart des matériaux était situé au bassin élargi, le long des quais de la Marne et de l'Oise. Ces négociants ne pouvaient s'installer au bassin de La Villette, car leurs

---

<sup>511</sup> BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., p. 66.

<sup>512</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 113-115. Emmanuelle François donne un tableau récapitulatif des négociants en charbon présents aux bassins de La Villette. Voir aussi BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., p. 66. En 1898, sur 1 250 000 tonnes de marchandises débarquées et embarquées au bassin de La Villette, le charbon représentait 377 000 tonnes, soit près du tiers.

<sup>513</sup> Ibidem, pp. 113-114. L'occupation des quais par les négociants en charbon ne reflétait pas entièrement l'importance qu'avait ce commerce au bassin, car très souvent, le charbon qui arrivait par voie d'eau à Paris était vendu depuis les péniches, auxquelles on avait fini par accorder vingt jours de stationnement gratuit dans le port.

<sup>514</sup> Ibid., p. 115.

<sup>515</sup> Ibid., p. 116. Emmanuelle François donne un tableau récapitulatif des entrepreneurs de matériaux de construction, présents aux bassins de La Villette.

<sup>516</sup> Ibid., p. 115.

marchandises provoquaient de la poussière pouvant régulièrement encrasser les rouages des grues et détériorer les sucres. De plus, la plupart d'entre-elles étaient destinées aux ports du canal Saint-Martin<sup>517</sup>. Ainsi, les seules entreprises de matériaux de construction que l'on trouvait au bassin de La Villette, étaient celles dont les marchandises n'étaient pas poussiéreuses. L'entreprise Bischoffe, négociant en pierres de taille, grâce à son importance et à son ancienneté, a pu alors s'installer quai de la Loire.

La répartition des activités sur le port était donc la suivante : les transporteurs par eau étaient surtout quai de la Seine, les négociants en charbon, plutôt quai de la Loire et les entrepreneurs de matériaux de construction étaient au bassin élargi. Le port est devenu un centre de trafic portuaire important, représentant à lui seul plus de la moitié du tonnage des trois canaux réunis. La quantité de marchandises débarquées et embarquées représentait, en 1891, 1 346 377 tonnes et, en 1900, 1 115 010 tonnes. Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la situation n'évoluait guère, sauf la lente disparition des multiples entreprises de transport par eau, au profit de la Compagnie Havre-Paris-Lyon-Marseille et de la Seine<sup>518</sup> [154-(1-2-3-4-5)].

### 2.1.2.3. Les nouveaux édifices servant au fonctionnement de la voie d'eau

#### a. Le bâtiment pour la perception des droits de navigation et les bureaux du Service des Canaux

La Ville, après avoir repavé les quais et esquissé différents projets, construisait au 6 quai de la Seine, au bassin de La Villette, un édifice réservé à la perception des droits de navigation et comprenant les bureaux pour le service central des canaux, remplaçant celui du 4 bis quai de la Seine démoli<sup>519</sup> [155-156-157-158].

#### b. Les bureaux de l'octroi

Parallèlement, elle devait réaliser un nouvel édifice devant accueillir les bureaux de l'octroi. En effet, en 1877, l'Administration de l'Octroi de Paris a été chargée d'étudier l'installation d'un bureau central d'octroi, en remplacement de ceux situés au 40, rue de Flandre et au 93, quai de Valmy<sup>520</sup>. L'Administration de l'Octroi possédait un bureau, dans une partie des magasins occupés par la Compagnie générale de transport par eau Dommartin, sur la rive droite du bassin de La Villette. Elle proposait d'établir ses nouveaux bureaux sur le terre-plein rive gauche, des écluses n° 1 et 2 du canal Saint-Martin, sur les terrains où s'exerçait le

---

<sup>517</sup> Ibid., p. 120. Les mêmes difficultés sont nées entre les transporteurs par eau et les négociants en charbon. Les industriels n'ont pas profité de toutes les surfaces qui leur ont été réservées, parce que la plupart des marchandises, comme les houilles et les plâtres n'ont pas eu besoin d'être mises en dépôt. Ces matériaux trouvaient des lieux de remisage suffisants dans des magasins particuliers, situés à proximité du canal.

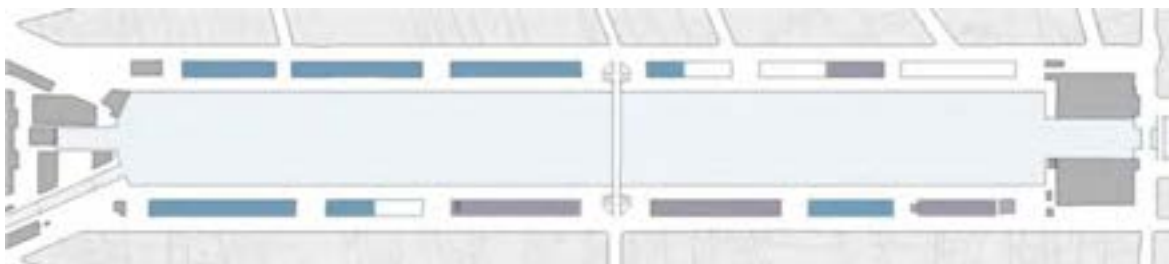
<sup>518</sup> Ibid., p. 120. En 1921, la Chambre de Commerce de Paris obtenait la concession des constructions et l'exploitation de l'outillage du port.

<sup>519</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les différents projets dessinés, soit les cotes BV 025 Aménagement du port et BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

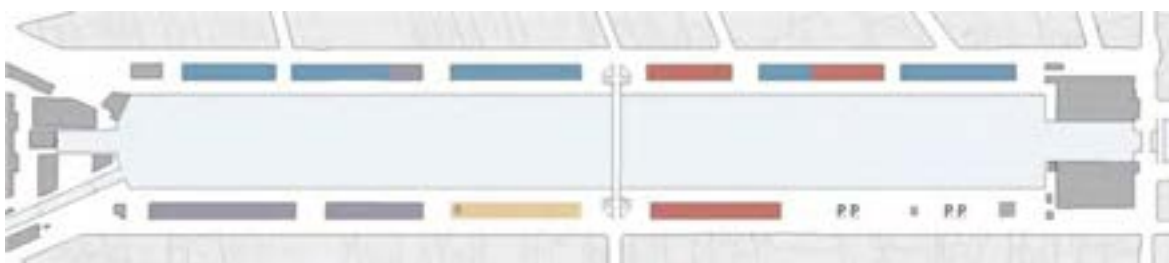
<sup>520</sup> Note de Masson, conducteur de la Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux et Égouts, 2<sup>ème</sup> division, 1<sup>ère</sup> section Canaux, à A. Durand-Claye, 3 décembre 1880, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).



154-1- Les neufs nouveaux magasins et les ports publics.



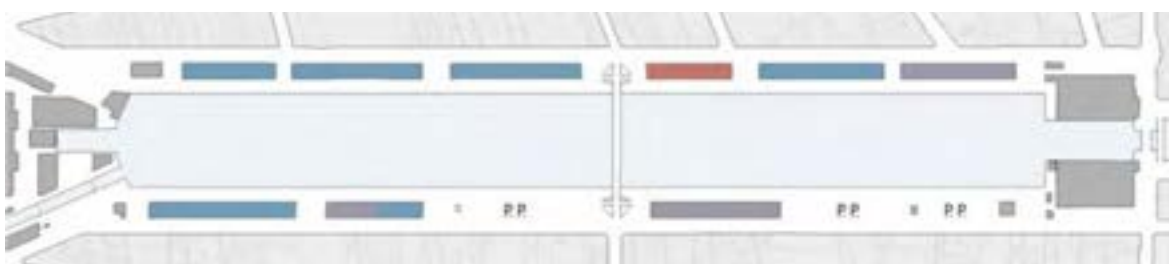
154-2- 1880.



154-3- 1883.



154-4- 1899.








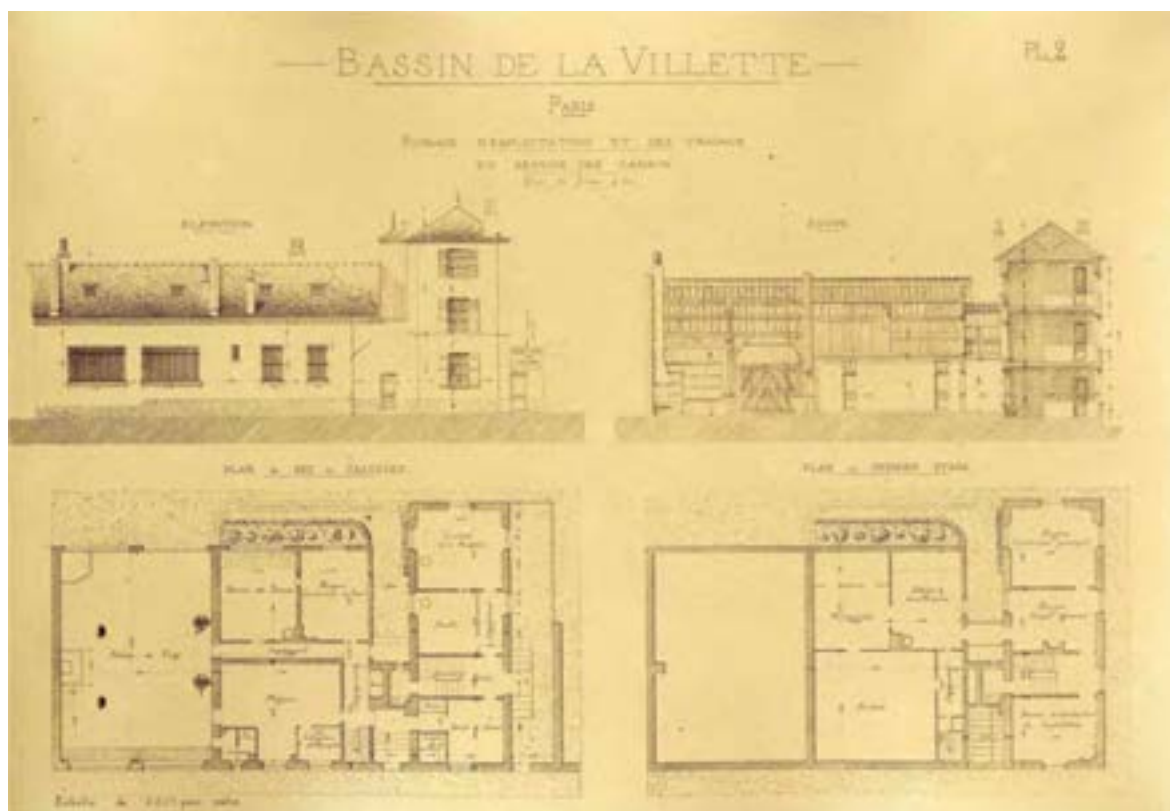
154-5- 1905.

154- Répartition des activités dans les magasins du bassin de La Villette entre 1880 et 1905.

D'après FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, pp. 106-131 et les cotes BV 014-015-016 Locations de magasins (A.P. 2931 W) aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris.

Documents S. Guével, A. Michalski.

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  Nouveaux magasins des quais      |  Négociants en charbon                    |  Entrepôts variés |
|  Entreprises de transport par eau |  Négociants en matériaux de constructions | PP Port Public   |

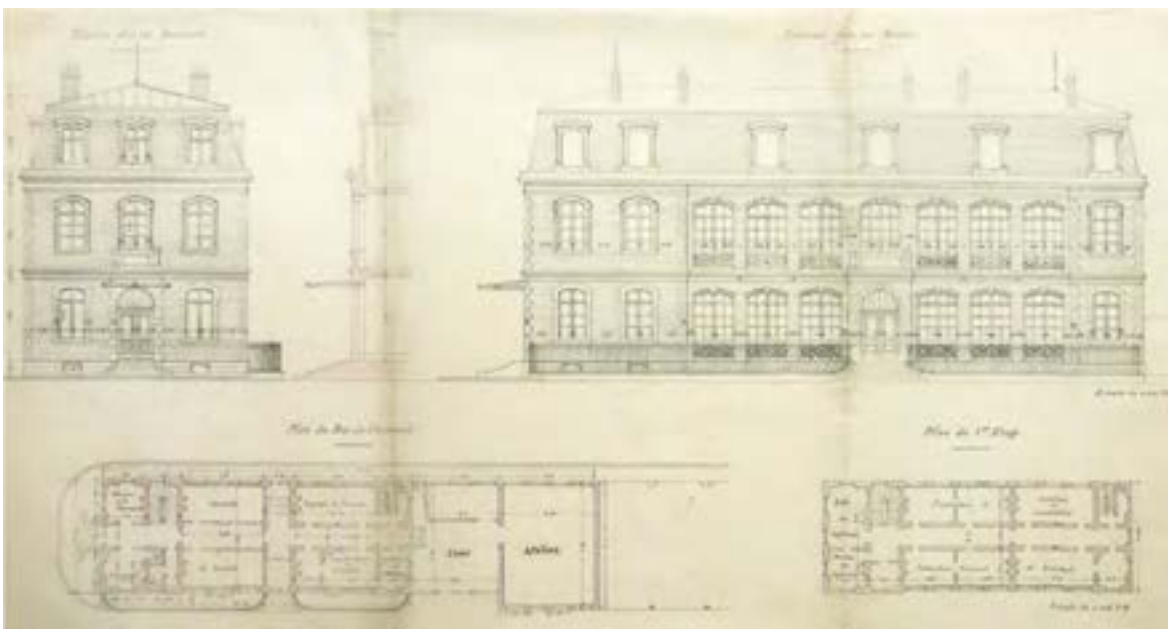


155- Bureaux d'exploitation et des travaux du Service des Canaux situés 4 bis quai de la Seine, 1877. BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Bureaux d'exploitation et des travaux du Service des Canaux 4 bis quai de la Seine, Plan du rez-de-chaussée, plan du premier étage, élévation et coupe, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Planche 2, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.

Avant sa reconstruction, les bureaux d'exploitation et des travaux du Service des Canaux étaient situés 4 bis quai de la Seine. L'édifice accueillait, au rez-de-chaussée, un atelier de forge, les bureaux des travaux, un magasin, un laboratoire de photographie, les bureaux de contrôle de la navigation et des recettes, et des latrines. À l'étage, il comprenait les bureaux du conducteur principal, du service général et du conducteur de l'exploitation, des ateliers de dessin et de photographie, et les archives.



156- Projet de façade sur le bassin de La Villette pour les bureaux du Service des Canaux, vers 1878.  
Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Bureaux du Service des Canaux, vers 1878, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



157- Projet d'édifice pour les bureaux du Service des Canaux, juin 1879.  
Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Bureaux du Service des Canaux, Plans et élévations, juin 1879, échelle 0,005 pour les plans, échelle 0,010 pour 1 mètre pour les élévations, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 36.  
Cliché C.H.V.P.



158- Bâtiment d'exploitation du Service des Canaux construit au 6 quai de la Seine, vers 1900.  
Anonyme, Le bâtiment d'exploitation du Service des Canaux, vers 1900, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
Cliché A.S.C.V.P.



service de l'octroi le plus important<sup>521</sup>. Le bâtiment, d'une superficie de 132 mètres carrés, bordait le chemin de halage laissant une largeur de 8 mètres. Il était à rez-de-chaussée et comprenait une cour avec cabinets d'aisances, les bureaux des recettes, du brigadier et du jaugeur, du service actif et du contrôleur et de ses commis [159].

L'emplacement proposé par l'Administration de l'Octroi convenait alors parfaitement au service de l'exploitation du canal qui ne voyait aucun inconvénient pour la navigation et la manœuvre des écluses.

Mais le Service des Canaux, prenant l'instruction de l'affaire en main, s'est aperçu qu'il fallait modifier l'emplacement des bureaux<sup>522</sup>. En effet, devait être réservée au droit des chambres des portes d'écluses, la place nécessaire aux travaux de réfection. L'emprise au sol du bâtiment se voyait réduite à 14 mètres de long [160].

De plus, en 1878, dans le cadre du projet de rénovation des canaux, le quai de la Loire devait être élargi latéralement aux 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, pour pouvoir entrer facilement dans le port, empiétant alors sur le bâtiment de l'octroi<sup>523</sup> [161]. Effectivement, les études sur l'approfondissement des canaux et le nouvel agencement du bassin de La Villette avaient montré qu'il était indispensable d'ouvrir sur cette rive gauche, un large accès aux nouveaux quais, tout en réservant, pour les manœuvres, la partie du terre-plein, située au-devant du bureau projeté. Ce dernier pouvait alors masquer l'entrée du bassin et des quais. Les ingénieurs des canaux demandaient donc que la construction de ce bâtiment soit ajournée et que son emplacement définitif se situe dans les magasins du bassin<sup>524</sup>.

En 1879, mesurant 15 mètres par 12 mètres, il devait être établi dans les nouveaux magasins neufs de l'Exposition Universelle<sup>525</sup> [162].

Mais en 1880, les travaux de démolition des hangars du bassin de La Villette entraînaient le déménagement provisoire des bureaux de l'Octroi, situés sur la rive droite du bassin, dans des locaux rive gauche<sup>526</sup>. Les nouveaux magasins n'étant pas encore établis, l'Administration de l'octroi ne pouvait s'installer dans les locaux qui lui étaient spécialement destinés, sous les travées des hangars neufs [163-(1-2)].

En définitive, après les grands travaux de modernisation, les bureaux se sont installés en travers de l'ancienne darse de prise d'eau de l'aqueduc de ceinture.

---

<sup>521</sup> Lettre de Alanche, contrôleur en chef des Services de l'Octroi pour la subdivision des Canaux, au Service de contrôle des Canaux, 23 juillet 1877, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W). Ordre de service de A. Durand-Claye concernant L'installation d'un nouveau bureau central d'octroi quai de l'Oise, 29 juillet 1877, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

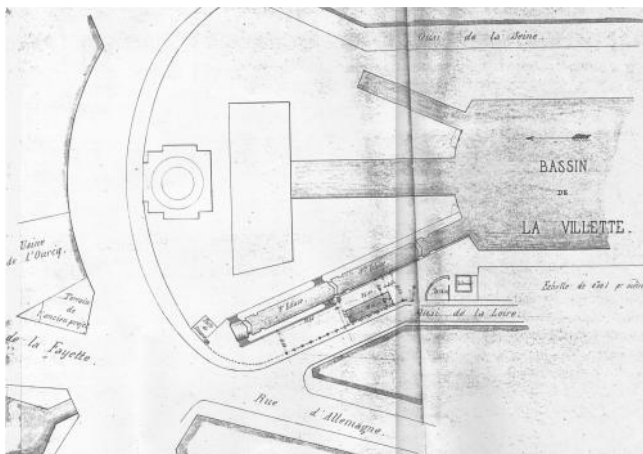
<sup>522</sup> Ordre de service de A. Durand-Claye concernant Les modifications à apporter au projet de pavillon d'octroi, 29 mai 1878, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>523</sup> Lettre de Masson concernant Une demande de renseignements à A. Durand-Claye, 2 décembre 1878, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>524</sup> Rapport de A. Durand-Claye concernant La demande de changement d'emplacement du bureau central de l'octroi, 7 décembre 1878, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>525</sup> Ordre de service de Masson concernant Le nouveau pavillon d'octroi, 23 janvier 1879, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

<sup>526</sup> Note de Masson à A. Durand-Claye, 3 décembre 1880, op. cit.. M. Dessailles, représentant de la Compagnie ardennaise offrait, à l'Administration de l'Octroi, une partie de ses bureaux. A. Durand-Claye ordonnait alors le déménagement et l'installation provisoire des bureaux de l'octroi dans ces magasins.



159- Projet d'installation des bureaux de l'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, août 1877.

LAMBERT, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Projet d'installation d'un bureau central d'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses destiné à remplacer ceux de la rue de Flandre et du quai de Valmy, Plan d'ensemble et plan du rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> août 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre pour le plan d'ensemble, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

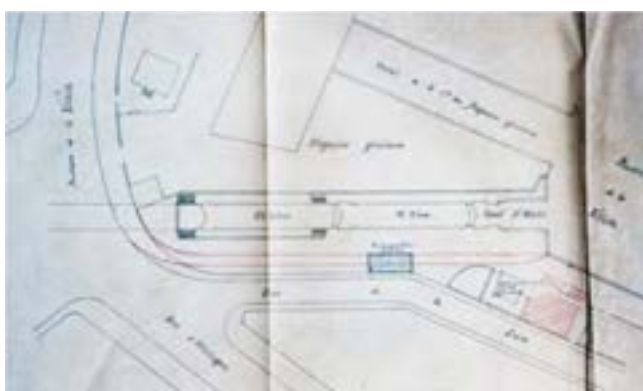


160- Projet d'installation des bureaux de l'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, mai 1878.

MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées, Plan de l'emplacement désigné pour les bureaux d'octroi projetés, Plan d'ensemble, 31 mai 1878, échelle 0,002 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

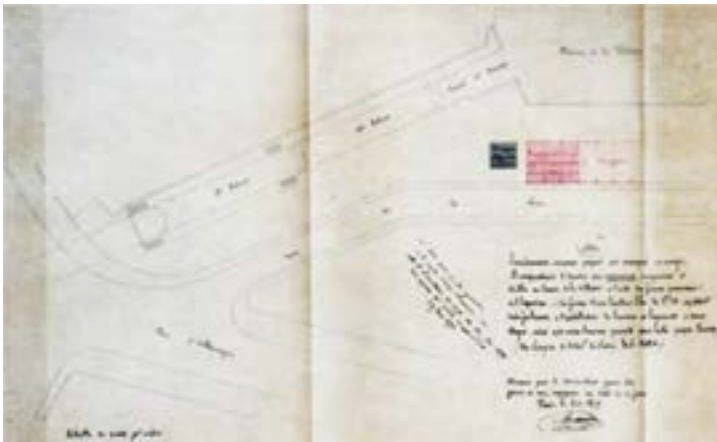
Les bureaux étaient situés à 8 mètres 50 du canal.



161- Projet d'installation des bureaux de l'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin et projet d'élargissement du quai de la Loire, décembre 1878.

DURAND-CLAYE A., MASSON, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Approfondissement des canaux, entrée aval, rive gauche, du bassin de La Villette, Plan de l'élargissement du quai de la Loire au droit des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, Plan d'ensemble, 2 et 7 décembre 1878, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

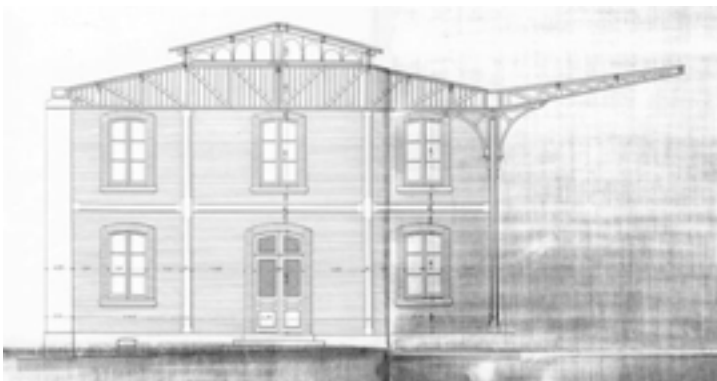
Cliché S. Guével.



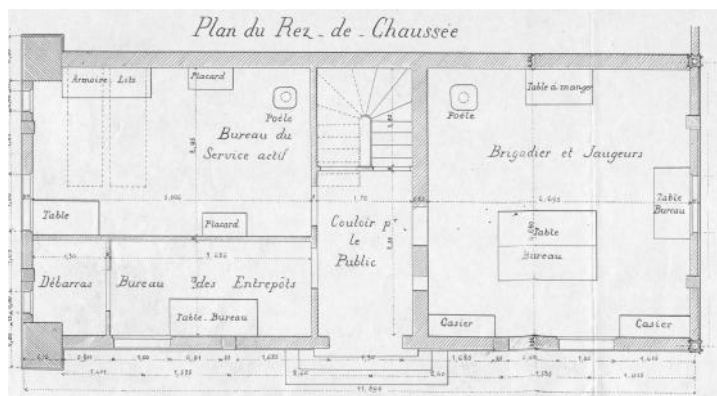
162- Projet d'installation des bureaux de l'octroi dans un nouveau magasin projeté quai de la Loire, février 1879. MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées, Plan de l'emplacement désigné pour les bureaux d'octroi projetés, Plan d'ensemble, 21 février 1879, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

« L'emplacement nouveau proposé est marqué en rouge. Il comprendrait 3 travées des nouveaux magasins à établir au bassin de La Villette à l'aide des fermes provenant de l'Exposition. Ces fermes d'une hauteur libre de 6 mètres, se prêtent très facilement à l'installation de bureaux et logements à deux étages ». L'emplacement réservé était de 15 mètres par 12 mètres.



163-1- Projet d'élévation des bureaux de l'octroi à établir dans un nouveau magasin du bassin de La Villette, avril 1881.



Le bâtiment en brique de 11 mètres 896 de long, était compris dans la largeur des fermes de l'Exposition.

Le rez-de-chaussée comprenait la salle du brigadier et des jaugeurs, un débarras, le bureau des entrepôts et le bureau du service actif.

163-2- Projet de plan de rez-de-chaussée des bureaux de l'octroi à établir dans un nouveau magasin du bassin de La Villette, avril 1881.

163- Projet d'installation des bureaux de l'octroi dans un nouveau magasin du bassin de La Villette, avril 1881. DURAND-CLAYE A., Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux et des Égouts, Projet de construction d'un bureau d'octroi, Élévation et plan de rez-de-chaussée, 15 avril 1881, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

c. La maison pontonnière du pont de Crimée

Lors de l'élargissement de la rue de Crimée et l'établissement du pont levant, la maison pontonnière, située à l'angle du quai de la Marne et de la rue de Crimée, a été démolie<sup>527</sup>. Plusieurs projets de reconstruction ont alors été dessinés<sup>528</sup>.

Un premier projet<sup>529</sup>, daté d'avril 1878, présentait une maison pontonnière, attenante à un jardin, fondée sur caves et élevée d'un rez-de-chaussée, d'un étage et d'un comble. Le rez-de-chaussée était divisé en trois travées : les espaces de distribution au centre (escalier), le bureau et le magasin du pontonnier à l'angle de la rue de Crimée et du quai de la Marne, l'atelier et le magasin du charpentier à l'angle du quai et du jardin. À l'étage, il y avait le logement du pontonnier (un séjour dans l'angle, une chambre et une cuisine donnant rue de Crimée et un cabinet d'aisances derrière l'escalier) et celui du charpentier (un séjour sur le quai, une chambre à l'angle du quai et du jardin, une cuisine et une chambre donnant sur le jardin et un cabinet d'aisances le long de l'escalier) [164].

Un second projet<sup>530</sup>, daté d'août 1878, présentait deux corps de bâtis s'organisant de part et d'autre d'une cour, ouverte sur le canal. La maison pontonnière, à l'angle du quai et de la rue de Crimée, était fondée sur caves et élevée d'un rez-de-chaussée, d'un étage et d'un comble, dont l'accès s'effectuait par la cour. Chaque niveau était composé de deux logements, l'un principalement orienté sur la rue de Crimée et le canal, l'autre sur la cour et la rue de Crimée. Ils comprenaient chacun une salle à manger, deux chambres à coucher, une cuisine et des toilettes. L'atelier de forge, s'adossant au mitoyen, était orienté sur la cour, présentant un pignon sur la voie d'eau [165].

Un troisième projet, variante du précédent présentait deux corps de bâtis s'organisant aussi de part et d'autre d'une cour, ouverte sur le canal. La maison pontonnière, à l'angle du quai et de la rue de Crimée, était fondée sur caves et élevée d'un rez-de-chaussée, d'un étage et d'un comble habitable, dont l'accès s'effectuait principalement par la cour. Le rez-de-chaussée était composé de deux logements, l'un principalement orienté sur la rue de Crimée et le canal pour le pontonnier, l'autre sur la cour et la rue de Crimée pour le charpentier. Ils possédaient chacun leurs entrées, deux pièces à vivre et des services orientés sur la cour (cuisine). Les étages étaient composés d'un seul logement. Un atelier, s'adossant au mur mitoyen, était orienté sur la cour, présentant un pignon sur la voie d'eau [166].

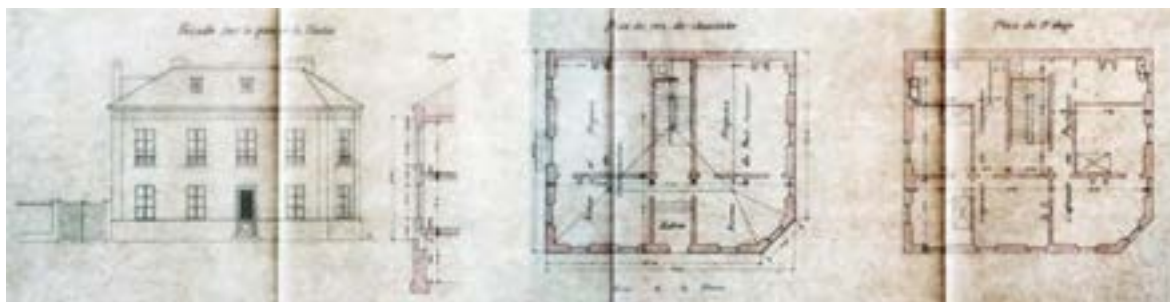
---

<sup>527</sup> Relevé de Masson, conducteur des Ponts et Chaussées, concernant La maison existante dite du pont tournant quai de la Marne, Plans, élévations et coupe, 2 août 1878, A.S.C.V.P BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W). La maison pontonnière existante était composée d'un corps de bâti principalement orienté sur le canal et d'un corps en retour, compris entre une cour s'ouvrant sur la voie d'eau et une courrette donnant sur la rue de Crimée. Ce dernier accueillait au rez-de-chaussée un atelier, desservi seulement par la cour principale. Élevé d'un rez-de-chaussée, d'un étage et d'un comble, le bâtiment, orienté sur le canal accueillait deux logements strictement indépendants : celui du pontonnier, à l'angle du quai et de la rue Crimée, comprenait une cave et, au rez-de-chaussée et à l'étage, deux pièces ; celui du charpentier, à l'angle de la cour et du quai, était agencé suivant le même principe au rez-de-chaussée, mais possédait à l'étage trois pièces, dont une construite au-dessus de l'atelier.

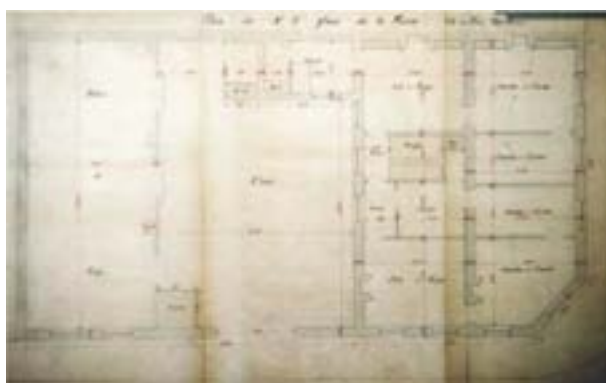
<sup>528</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.1.2. Les réalisations / a. La reconstruction du pont de la rue de Crimée améliorant la circulation et la navigation.

<sup>529</sup> Rapport de A. Durand-Claye, Direction Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, concernant Le projet de reconstruction de la maison pontonnière du pont tournant, sur le nouvel alignement de la rue de Crimée, 15 avril 1878, A.S.C.V.P BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

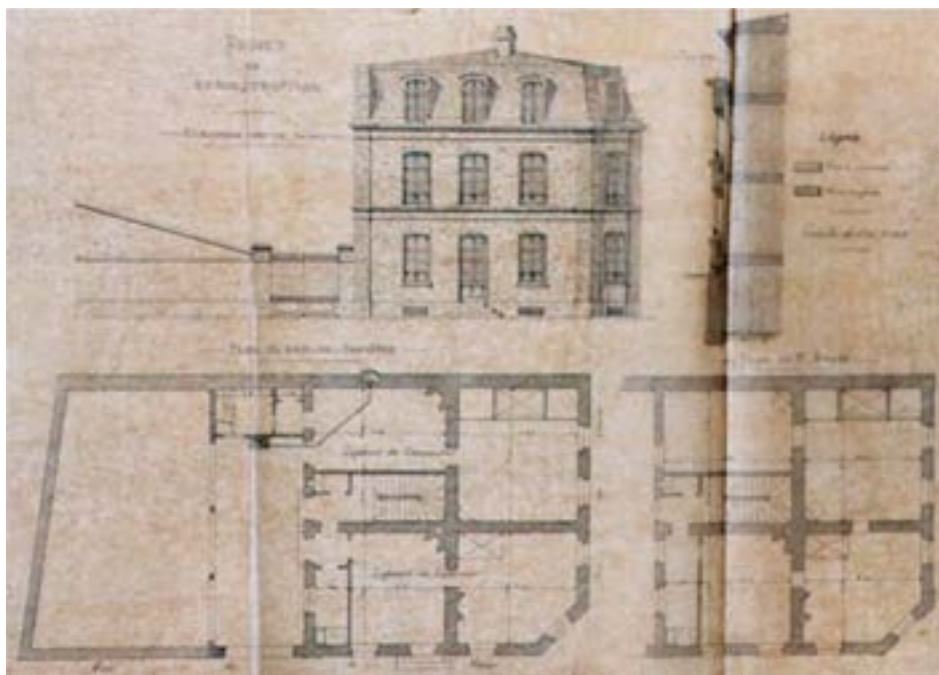
<sup>530</sup> Rapport de A. Durand-Claye, Direction Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, concernant Le projet de reconstruction de la maison dite du pont tournant, quai de la Marne, pour l'élargissement de la rue de Crimée, 4 août 1878, A.S.C.V.P. BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).



164- Projet pour la maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, avril 1878.  
 MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées., Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de La Villette, Projet de reconstruction de la maison pontonnière du pont tournant, sur le nouvel alignement de la rue de Crimée, Façade sur le quai de la Marne, plan de rez-de-chaussée et plan du 1<sup>er</sup> étage, 5 avril 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).  
 Cliché S. Guével.



165- Projet pour la maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, août 1878.  
 MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de La Villette, Projet de reconstruction de la maison dite du pont tournant, quai de la Marne, pour l'élargissement de la rue de Crimée, Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, 2 août 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait.  
 Cliché S. Guével.



166- Projet pour la maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, 1878.  
 Anonyme, Direction des Travaux de Paris, 2<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de La Villette, Projet de reconstruction de la maison dite du pont tournant, quai de la Marne, pour l'élargissement de la rue de Crimée, Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, élévation sur le quai de la Marne et coupe transversale, 1878, échelle 0,02 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).  
 Cliché S. Guével.

Finalement, l'édifice construit a accueilli quatre logements, dans lesquels étaient logés divers agents et ouvriers du Service des Canaux et des ateliers de réparations de 60 mètres carrés, renfermant des machines-outils<sup>531</sup> [167-168].

#### 2.1.2.4. Les diverses améliorations techniques du port

La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis ne s'était pas préoccupée des demandes des usagers concernant l'établissement, le long du bassin de La Villette de nouveaux engins perfectionnés pour le débarquement et l'embarquement des marchandises. Après son rachat, la Ville de Paris décidait d'apporter à l'exploitation des ports, des améliorations d'ordre technique<sup>532</sup>.

##### a. Les grues

En 1878, l'outillage du bassin était composé de 31 grues en mauvais état, couplées à des appareils de levage<sup>533</sup>. La Ville a alors projeté un système général de manutention hydraulique, comprenant 37 grues dont 8 fixes et 29 mobiles, supprimant toutes celles existantes<sup>534</sup>. Le projet était ambitieux car 35 grues suffisaient largement aux besoins.

Le Service des Canaux a alors fait appel à la Société Armstrong et Compagnie, domiciliée à Newcastle, qui lui avait remis un état approximatif des prix des grues hydrauliques, pompes à vapeur et accessoires, qui pouvaient être établis au bassin de La Villette<sup>535</sup>. Elle demandait aussi à l'ingénieur J. Chrétien, qui avait déjà équipé les Entrepôts et Magasins Généraux de la Rotonde, de rédiger un devis pour l'établissement de grues à vapeur.

L'avant-projet de mai 1879 prévoyait alors une dépense de 1 000 000 francs. Mais, vu l'argent déjà engagé dans les travaux de réfection et d'amélioration des canaux, le projet était révisé à la baisse.

---

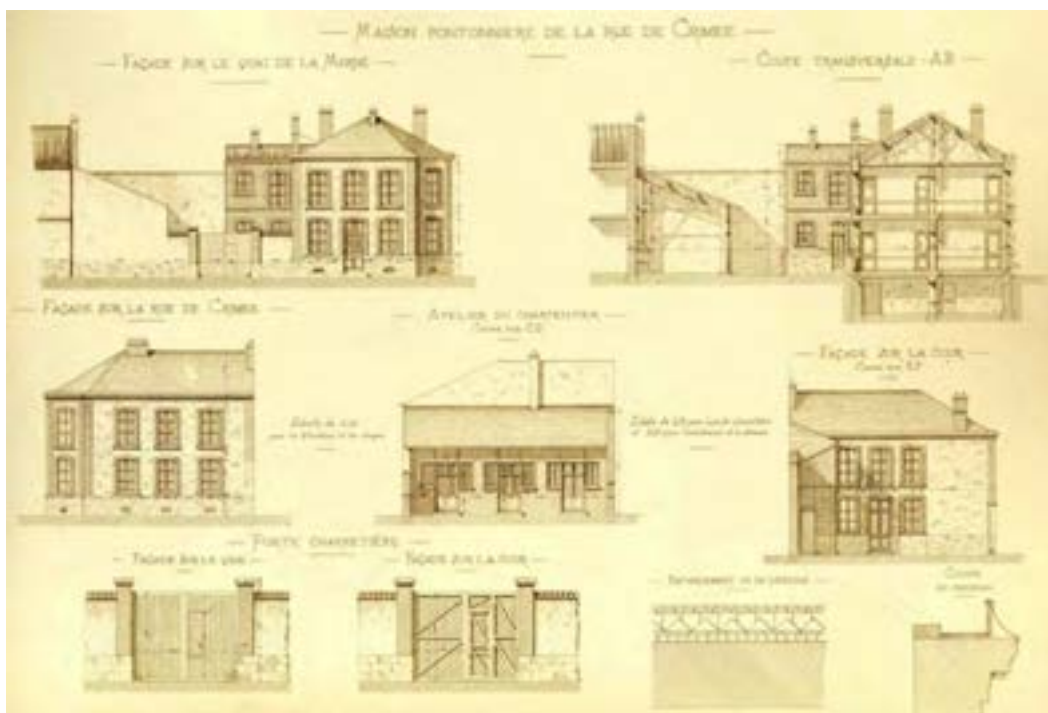
<sup>531</sup> Rapport d'un ingénieur ordinaire du Service des Canaux, Direction administrative de la Voie Publique, des Eaux et Égouts, Service technique des Eaux et de l'Assainissement, concernant Le projet de mise en vente de l'immeuble municipal situé à l'angle de la rue de Crimée et du quai de la Marne, (affectation du produit de la vente à un projet de construction d'un atelier de réparation et d'un logement dans l'enclos du dépotoir), 8 mars 1901, A.S.C.V.P. BV 016 Locations d'immeubles (A.P. 2931 W). Au début du XX<sup>ème</sup> siècle, la surface des ateliers de réparation du quai de la Marne est devenue insuffisante pour travailler sur des ouvrages de grande dimension. Le Service des Canaux a alors construit, dans la partie de l'enclos du dépotoir, un nouvel atelier destiné notamment à la réparation des bateaux, tels que les toueurs, les remorqueurs et les margotats. Il regroupait aussi à cet endroit le personnel chargé des réparations des écluses et des ponts mobiles. L'enclos du dépotoir remplissait alors toutes les conditions requises : l'emplacement était suffisant pour la manutention des pièces importantes ; sa proximité avec l'atelier de l'assainissement permettait d'utiliser la force motrice de ce dernier. De plus, il longeait le chenal, où étaient garés les bateaux du Service des Canaux. La maison pontonnière du pont de Crimée a alors été mise en vente et une partie de la somme perçue a été affectée à la construction de cet atelier et d'un logement.

<sup>532</sup> Rapport d'un ingénieur de la Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Eaux et Canaux, concernant Les diverses améliorations au bassin de La Villette et à ses abords, op. cit.

<sup>533</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, op. cit., pp. 83-84.

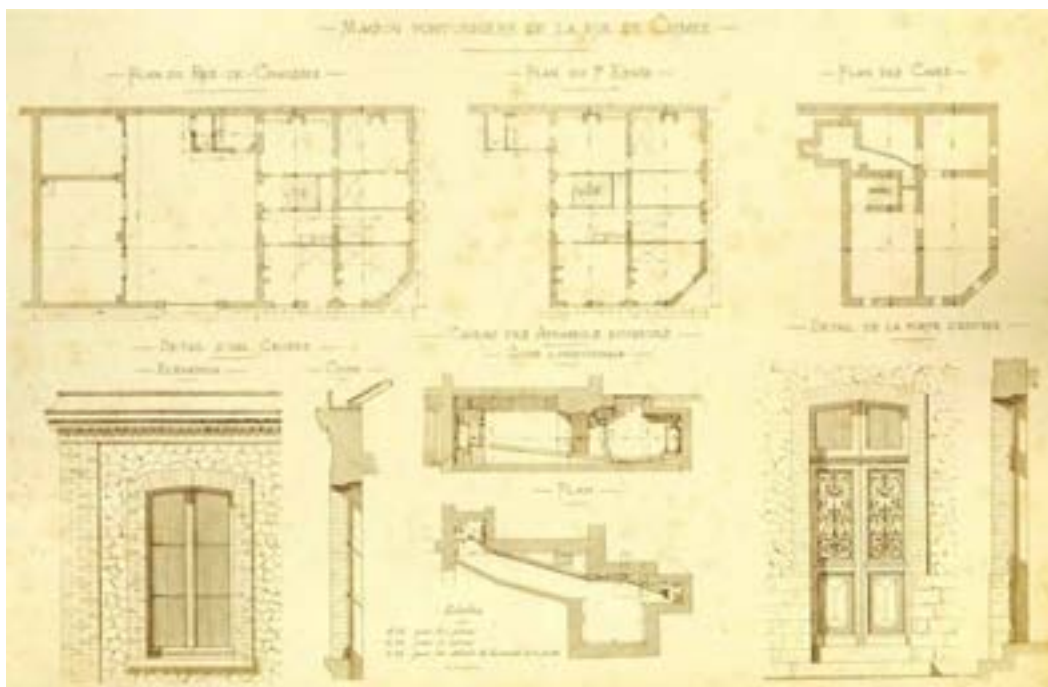
<sup>534</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 89.

<sup>535</sup> Lettre de la Société Armstrong et Compagnie à A. Durand-Claye, 29 novembre 1878, A.S.C.V.P. BV 026 Grues hydrauliques (A.P. 2931 W). Dans leurs dessins et textes, cette société prévoyait une pompe à vapeur qui puiserait de l'eau directement dans le canal et l'enverrait dans un réservoir accumulateur. De cet accumulateur, l'eau passerait dans les grues hydrauliques et retournerait ensuite dans le bassin. Cette machine était construite spécialement dans le but d'économiser la consommation du combustible. De plus, la société pensait qu'une force réelle de 150 chevaux environ serait nécessaire pour la machine proposée. Elle donnait ainsi une estimation pour les grues de trois tonnes, fixes ou mobiles, et pour une grue de cinq tonnes, sans appareil pivotant.



167- Maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, 1878.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Maison pontonnière de la rue de Crimée, Façade sur le quai de la Marne, coupe transversale sur AB, façade sur la rue de Crimée, coupe-façade sur l'atelier du charpentier sur CD, coupe-façade sur la cour EF - Façades sur le quai et sur la cour de la porte charrière - Entablement vu du dessous - Coupe du cheneau, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre pour les élévations et les coupes générales, échelle 0,02 pour 1 mètre pour les détails, Planche 34, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



168- Maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, 1878.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Maison pontonnière de la rue de Crimée, Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, plan des caves - Élévation et coupe de détail d'une croisée - Plan et coupe longitudinale du caveau des appareils diviseurs - Élévation et coupe de détail de la porte d'entrée, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,02 mètre pour 1 mètre pour le caveau, échelle 0,05 pour 1 mètre pour les détails de la croisée et de la porte, Planche 35, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

De plus, des entrepreneurs avaient souligné leur désapprobation par rapport à cet ambitieux projet : « [...] Considérant qu'en principe la grue n'est pas l'appareil obligé pour l'embarquement et le débarquement de toutes les marchandises ; qu' [...] une grande partie de celles qui arrivent à la Villette échappent à cet emploi [...]. Considérant [...] qu'il n'y a pas lieu de faire les dépenses avant que l'utilité soit née [...] il y a lieu de maintenir le statu quo »<sup>536</sup>. Effectivement, les entrepreneurs du port refusaient le projet de mécaniser toutes les opérations de manutention, et préféraient que l'Administration termine les travaux de rénovation des canaux<sup>537</sup>. Ils posaient alors comme condition l'établissement du nombre strictement nécessaire de grues, laissant la possibilité d'en augmenter le nombre, si le besoin s'en faisait sentir.

Ainsi, six grues hydrauliques de la Société Armstrong et Compagnie et six grues à vapeur de J. Chrétien<sup>538</sup>, toutes sur rails, ont été installées sur les quais du port, pour accélérer les embarquements et débarquements des marchandises. L'Administration des canaux, en réalisant ces installations, répondait au souhait de voir le bassin à la hauteur du progrès technique et satisfaisait les entrepreneurs et les industriels qui souhaitaient voir le projet réduit à son strict nécessaire<sup>539</sup> [169-170].

D'autres appareils de levage ont été installés sur l'initiative de particuliers, pour compléter le système mis en place par la Ville. Certains préféraient investir dans l'achat d'un engin, plutôt que de payer des droits d'usage à la direction des canaux.

#### b. La batellerie, le halage et le touage

Le bassin a été un champ d'application de techniques nouvelles de navigation.

Sur le canal de l'Ourcq, les bateaux descendaient les canaux sans recourir à un système de traction : le courant les portait au fil de l'eau. En revanche, la "remonte", qui s'effectuait à vide, exigeait des moyens plus rapides de locomotion, que le halage. Sur ce canal, les diverses entreprises assuraient elles-mêmes la traction de leurs bateaux, qui étaient halés par des chevaux leur appartenant ou qu'elles louaient à des particuliers. Sur le canal Saint-Denis, dont le trafic était plus important, une seule entreprise avait le monopole du halage<sup>540</sup>.

Le halage, qui s'était avéré très rapidement insuffisant, était une pratique lente, incompatible avec un trafic d'envergure. En décembre 1862, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis avait alors instauré un

---

<sup>536</sup> Délibérations du Syndicat du bassin de La Villette des 6 et 19 mars 1883, adressées à A. Durand-Claye le 24 mars 1883, A.S.C.V.P. BV 026 Grues hydrauliques (A.P. 2931 W). Voir aussi FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 90.

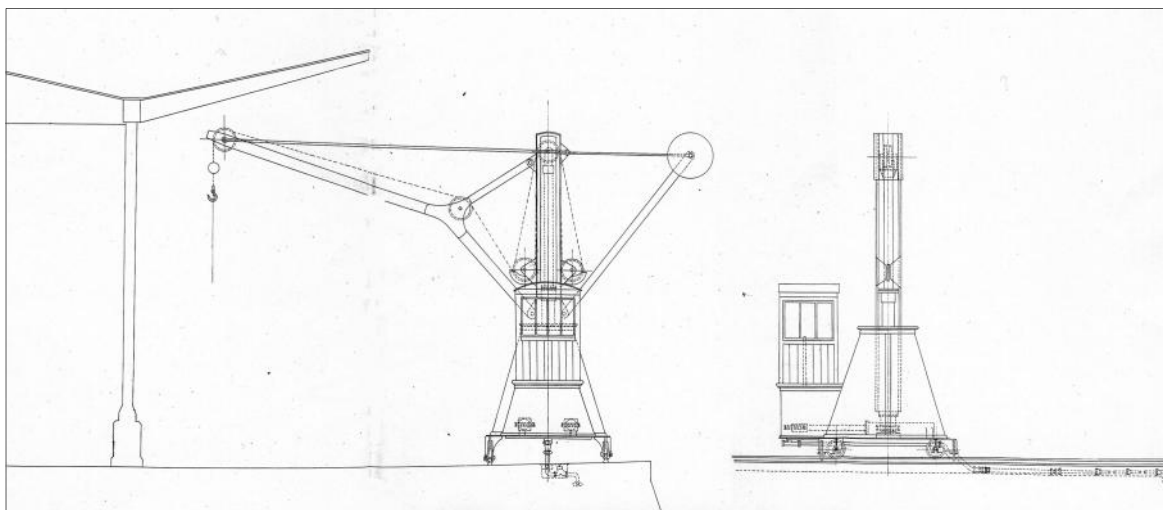
<sup>537</sup> Les entrepreneurs payaient les travaux de réfection des canaux par l'augmentation des tarifs de navigation et de location des magasins.

<sup>538</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 93. Le procédé de J. Chrétien combinait les principes de la grue à vapeur mobile et la canalisation de la vapeur. Une machine motrice pouvait faire fonctionner l'ensemble des grues, alimentées par une unique conduite.

<sup>539</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 023 Aménagement du port et BV 026 Grues hydrauliques (A.P. 2931 W). Mais les locataires des magasins et des terrains du port ont encore protesté et disaient qu'ils pouvaient s'en passer. En effet, dans l'état actuel du commerce, les fardeaux à soulever ne pesaient qu'au maximum 500 kg. Les marchandises pouvaient être déchargées à dos d'homme et par de petites grues qui se trouvaient sur les bateaux.

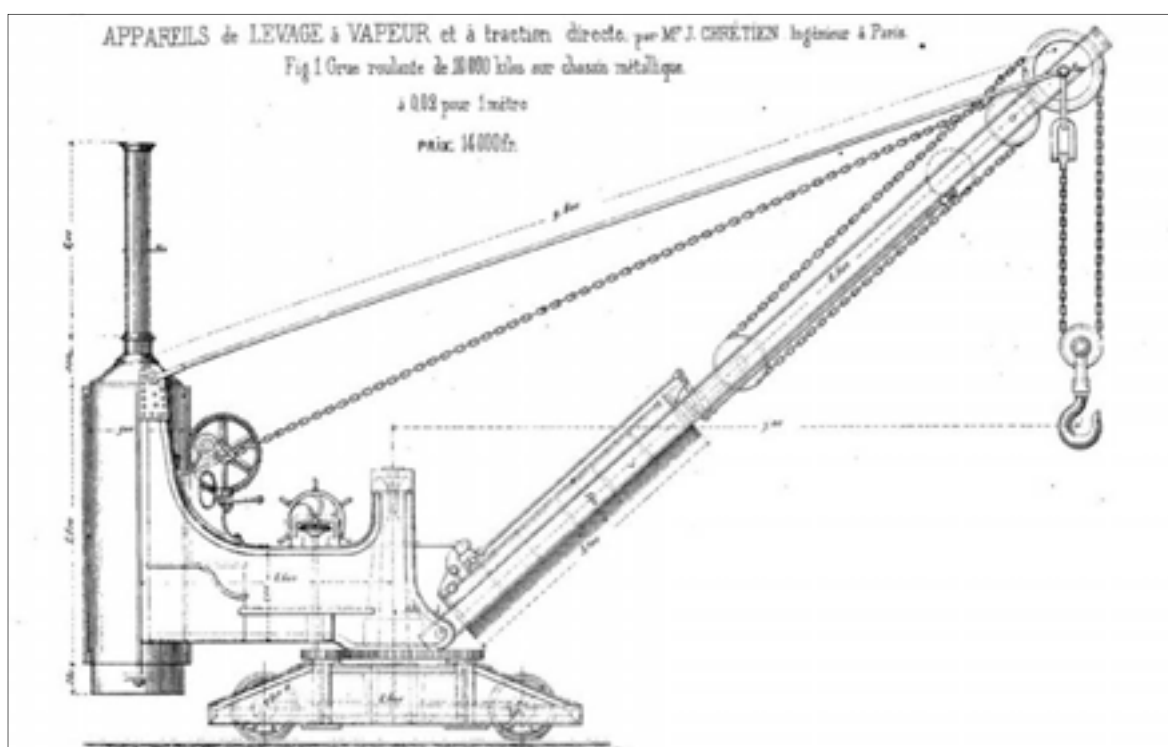
<sup>540</sup> Voir PAPOUL Jean, Le halage et le touage sur les canaux de la Ville de Paris, op. cit. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes HI 010-011-012-013-021 Le halage et le touage sur le bassin de La Villette (A.P. 2931 W).





169- Élévations d'une grue hydraulique mobile de la Société Armstrong et Compagnie à établir au bassin de La Villette, vers 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Projet d'approfondissement des canaux au bassin de La Villette, Projet de grues hydrauliques de M. Armstrong (grue mobile d'une tonne et demi), Vues de profil et de face, vers 1879, A.P. V03 1777 ou A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.



170- Élévation d'une grue roulante à vapeur et à traction directe (système J. Chrétien) à établir au bassin de La Villette, 1879.

« Appareils de levage à vapeur et à traction directe par M. J. Chrétien, ingénieur à Paris », Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel, Paris, J. Baudry, Libr. Polytechnique Ch. Béranger, décembre 1875, Extrait Planches 51-52 Grue roulante de 10 000 kilos sur châssis métallique, échelle 0,02 pour 1 mètre, 51-52, B.N.F. V 3540 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328414188/date>).  
Cliché B.N.F.

service de touage, Le Clair de Lune, sur le bassin de La Villette, entre la gare circulaire et la première écluse du canal Saint-Martin. Ce service de touage ne supprimait pas le halage, il le complétait<sup>541</sup>.

Mais ce service de touage, peu perfectionné, ne convenait plus à un port moderne. Il fallait, pour plus de rapidité, rationaliser le système de traction, sur l'ensemble du réseau. Un concours a alors été lancé pour établir sur le bassin, un toueur à vapeur, sur chaîne noyée. L'ingénieur Clarapède remportait le concours et le nouveau toueur entrait en fonctionnement le 1<sup>er</sup> mars 1881. Bien que conçu au départ pour le canal de l'Ourcq, il a été utilisé sur le canal Saint-Denis et pour le transport de voyageurs.

Mais, au moment de l'application du système du touage sur chaîne noyée, un autre procédé de traction est venu le concurrencer : celui des bateaux remorqueurs [171].

Ainsi, le bassin de La Villette est devenu un champ d'expérimentation et d'invention pour la batellerie<sup>542</sup> [172-173].

## 2.2. LES LIENS VILLE-CANAL À LA VILLETTE

### 2.2.1. LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PONTS : UNE SOLUTION À LA COUPURE URBAINE QUE FORME LA VOIE D'EAU ET UNE AMÉLIORATION POUR LA NAVIGATION

Les travaux de modernisation des canaux ont été un moteur à la mise en valeur du quartier environnant. En effet, les aménagements associaient au perfectionnement des ports l'amélioration des abords.

#### 2.2.1.1. Les projets de ponts

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le canal de l'Ourcq se trouvait au cœur d'un "éventail" de deux voies, apparaissant comme les limites extérieures du quartier. Le territoire de La Villette, coupé par la voie d'eau était ainsi limité au nord par la rue de Flandre, au sud par la rue d'Allemagne, à l'est par l'enceinte de Thiers et à l'ouest par la place de l'Ourcq. Seules les rues de Crimée et de l'Ourcq traversaient le canal pour relier les deux axes principaux.

Des liaisons entre les deux rives faisaient défaut. Les habitants du XIX<sup>ème</sup> arrondissement avaient souvent émis le souhait de voir la construction de nouveaux ponts sur le canal, afin de le franchir plus facilement.

En 1865<sup>543</sup>, un ingénieur du Service municipal des Travaux Publics écrivait que le quartier de La Villette demandait l'établissement de passerelles sur le bassin de La Villette et le canal de l'Ourcq. En effet, du point de

---

<sup>541</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 95. La Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis avait confié en 1861 au Sieur Sautou l'établissement d'un service de touage, qui fut ensuite désigné sous le nom « Clair de Lune ».

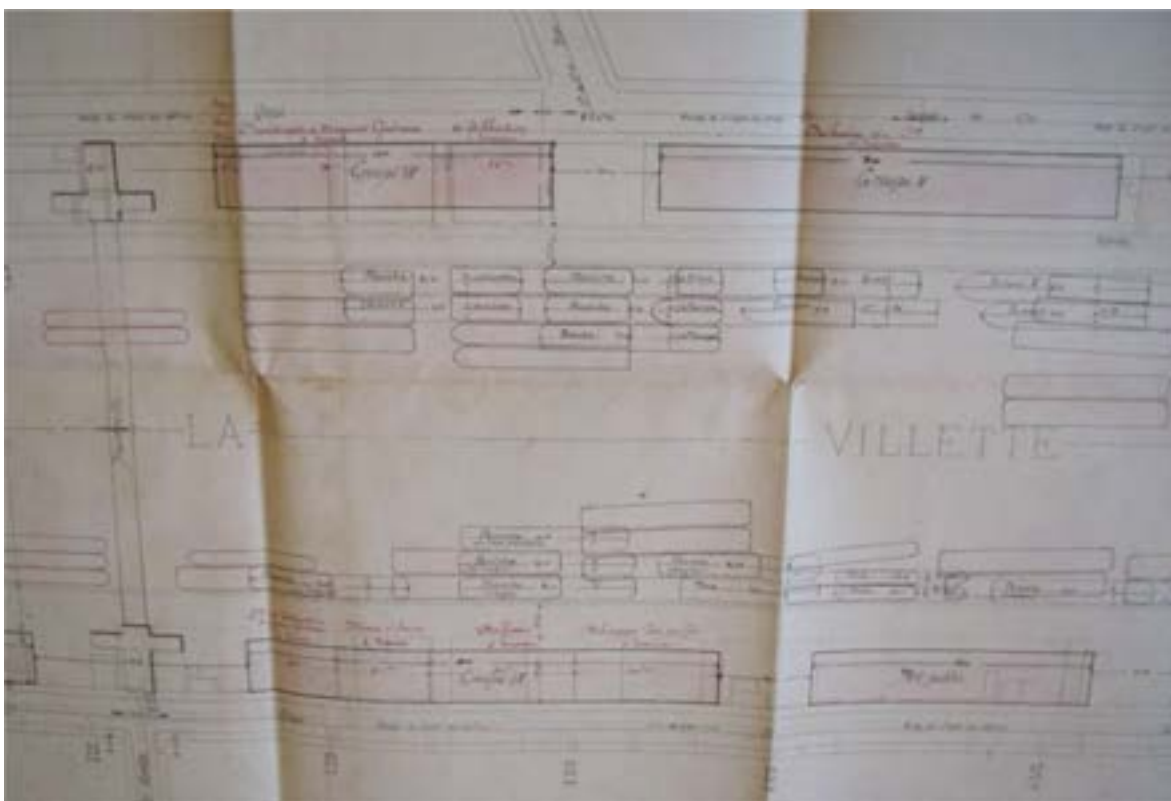
<sup>542</sup> Ibidem, pp. 99-100. Ce mémoire décrit aussi différents types de bateaux, tels que les bateaux brise-glace et les faucards.

<sup>543</sup> Demande de renseignements de E. Huet, ingénieur en chef du Service municipal des Travaux Publics, à E. Duval, conducteur principal, 18 novembre 1865, A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).



171- Bateau remorqueur sur le bassin de La Villette, vers 1900.

Anonyme, Le bassin de La Villette, vers 1900, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.



172- Plan du bassin de La Villette, à l'amont de la passerelle de la Moselle, avec l'emplacement occupé par les bateaux dans la journée du 1<sup>er</sup> juin 1882 entre 8h00 et 11h00, 1<sup>er</sup> juin 1882.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Emplacement occupé par les bateaux dans la journée du 1<sup>er</sup> juin 1882 entre 8h00 et 11h00, 3 juin 1882, A.P. V03 1802 ou A.S.C.V.P. BV 052 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W), Extrait.

Cliché S. Guével.



173- Déchargement de bateaux au bassin de La Villette, 1909.

Anonyme, Paris, Canal Saint-Martin, Les Docks, Paris, 1909, B.N.F. Va 328 H96689.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 71.

Cliché B.N.F.

vue de la circulation, le bassin, qui avait 70 mètres de largeur par 700 mètres de longueur, était un obstacle pour la population.

Un employé du Service municipal des Travaux Publics a alors rencontré le maire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement pour lui demander l'avis de ses habitants sur les emplacements les plus convenables à la construction de passerelles sur les canaux<sup>544</sup>. Le maire, satisfait de savoir que la Ville s'intéressait aux besoins de la localité, expliquait que l'urgence était de faire disparaître les encombrements de circulation qui existaient depuis un certain temps<sup>545</sup>. En effet, l'établissement de passerelles était nécessaire pour le piéton, mais, ce qui était indispensable avant tout, c'était l'établissement de ponts. Ces derniers pouvaient alors avoir pour effet « de restituer à l'industrie et au commerce la vie qui leur était due »<sup>546</sup>.

En premier lieu, il paraissait indispensable au maire de construire, sur le bassin de La Villette, un pont en pierre fixe pour les voitures, dans le prolongement de la rue d'Orléans (actuelle rue de la Moselle). Il disait que ce dernier pouvait alors mettre en communication, par la rue de la Chapelle (actuelles rues Riquet et Ordener), les XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> arrondissements, mais aussi les XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> arrondissements par la rue d'Orléans. De plus, il écrivait que l'établissement de ce pont ne pouvait en rien gêner la navigation et viendrait en aide au pont de la rue de Crimée, souvent encombré<sup>547</sup>.

En second lieu, le maire proposait de construire une passerelle pour piétons dans l'axe de la rue de l'Argonne, sur le canal de l'Ourcq, à proximité de la gare circulaire, « rejoignant les nouveaux abattoirs et le marché aux bestiaux »<sup>548</sup>. Cette passerelle pouvait être semblable à celle qui existait déjà au pont tournant de la rue de Crimée.

En dernier lieu, il proposait de remplacer le pont mobile de la rue de Crimée par un pont fixe et d'installer au sortir de ce dernier une double rampe de chaque côté, dans le sens des quais. Il pensait alors que ce projet pouvait permettre de désencombrer la rue de nombreuses voitures<sup>549</sup>.

Pour le maire, ces améliorations étaient indispensables au développement, à la prospérité et à la vie du XIX<sup>ème</sup> arrondissement. Il écrivait que si ces améliorations se réalisaient, l'arrondissement s'engageait à construire et à ouvrir toutes les voies de communications nécessaires.

L'ingénieur des Ponts et Chaussées E. Huet étudiait alors les propositions émises par les autorités du XIX<sup>ème</sup> arrondissement pour répondre aux demandes qui lui étaient faites par son administration.

La passerelle à l'aval de la gare circulaire, qui devait joindre le quai de l'Oise au quai de la Marne, était un projet réalisable, ne posant aucun problème à la navigation. Elle pouvait être semblable à celle qui existait au

---

<sup>544</sup> La Compagnie, toujours propriétaire, à cette époque, des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, n'a pas été consultée sur ce projet.

<sup>545</sup> Lettre du maire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement à E. Huet, ingénieur en chef du Service municipal des Travaux Publics, concernant Les passerelles à construire dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, 29 novembre 1865, A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>546</sup> Ibidem.

<sup>547</sup> Ibid. Le maire donnait les détails et les caractéristiques de ce pont. « Il serait construit au milieu du bassin d'une seule arche. Il aurait 20 mètres de largeur, trottoirs compris et 5 mètres de hauteur, au-dessus du niveau de l'eau ».

<sup>548</sup> Ibid.

<sup>549</sup> À l'époque la rue de Crimée était appelée rue de Bordeaux et rue de Marseille. La rue de Bordeaux, joignant le canal à la rue de Flandre, devait être prolongée par une nouvelle rue, la rue de Crimée, vers la rue de la Croix de l'Évangile (actuelle rue de l'Évangile). Elle permettait alors de mettre en communication directe Saint-Denis, le bassin et les chemins de fer des gares de l'Est et du Nord.

pont tournant de la rue de Crimée. Néanmoins, il pensait qu'il était plus judicieux, plus économique et plus simple d'établir cette passerelle le long ou accolée au pont du chemin de fer de Ceinture. Ce projet, munis d'escaliers à chaque extrémité, avait alors l'avantage, contrairement à celui du maire, de présenter un débouché sur la rive gauche en face de la rue des Ardennes<sup>550</sup>. Les ingénieurs ont tous appuyé son établissement, sans aucune réserve.

En revanche, il pensait que le pont fixe au bassin de La Villette, même s'il était dans l'intérêt de l'arrondissement, était irréalisable du fait de la difficulté de le raccorder avec les quais de la Seine et de la Loire. En effet, l'espace réservé de chaque côté du bassin, était insuffisant pour établir les rampes nécessaires, pour arriver au sommet de ce dernier. Cela aurait impliqué d'enterrer les quais, mais aussi les rues qui étaient dans son prolongement<sup>551</sup>. Il proposait alors d'établir un pont tournant à deux voies voitures, doublé d'une passerelle, pour les piétons. Une chaussée de 8 mètres de largeur pouvait être réalisée. Mais ce pont aurait été une gêne pour le mouvement des marchandises et pour la navigation, déjà entravée par le pont tournant de la rue de Crimée<sup>552</sup> [174].

Il pensait alors que seule une amélioration, facile à réaliser, du pont tournant de la rue de Crimée pouvait apporter des avantages à la circulation<sup>553</sup>. Il proposait ainsi d'améliorer les conditions du pont à une voie, en le remplaçant par un pont tournant à deux voies voitures et en rendant obligatoire pour tous les bateaux, l'emploi du touage à vapeur. Ainsi, les files de voitures qui attendaient pour passer pouvaient être, d'après lui, supprimées<sup>554</sup>.

Dans les années qui ont suivi, les demandes se sont multipliées mais elles sont tombées dans l'oubli ou ont échoué après de trop longs débats. En 1871, en raison des incendies de la Commune, a été transmise au préfet de la Seine une lettre anonyme d'un habitant du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, demandant le dégagement des abords du canal de l'Ourcq et du bassin de La Villette et la transformation de ce quartier en un port de débarquement<sup>555</sup>. Il souhaitait la construction d'un pont en pierre en remplacement du pont tournant de la rue de Crimée et le dégagement des abords du bassin de La Villette, pour les rendre praticables et pour pouvoir établir deux passerelles, reliant les rues de Flandre et d'Allemagne.

---

<sup>550</sup> Rapport de E. Huet, ingénieur en chef du Service municipal des Travaux Publics, concernant La demande des habitants du XIX<sup>ème</sup> arrondissement pour l'établissement d'une passerelle et d'un pont fixe sur le canal de l'Ourcq et le bassin de La Villette, 14 décembre 1865, A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

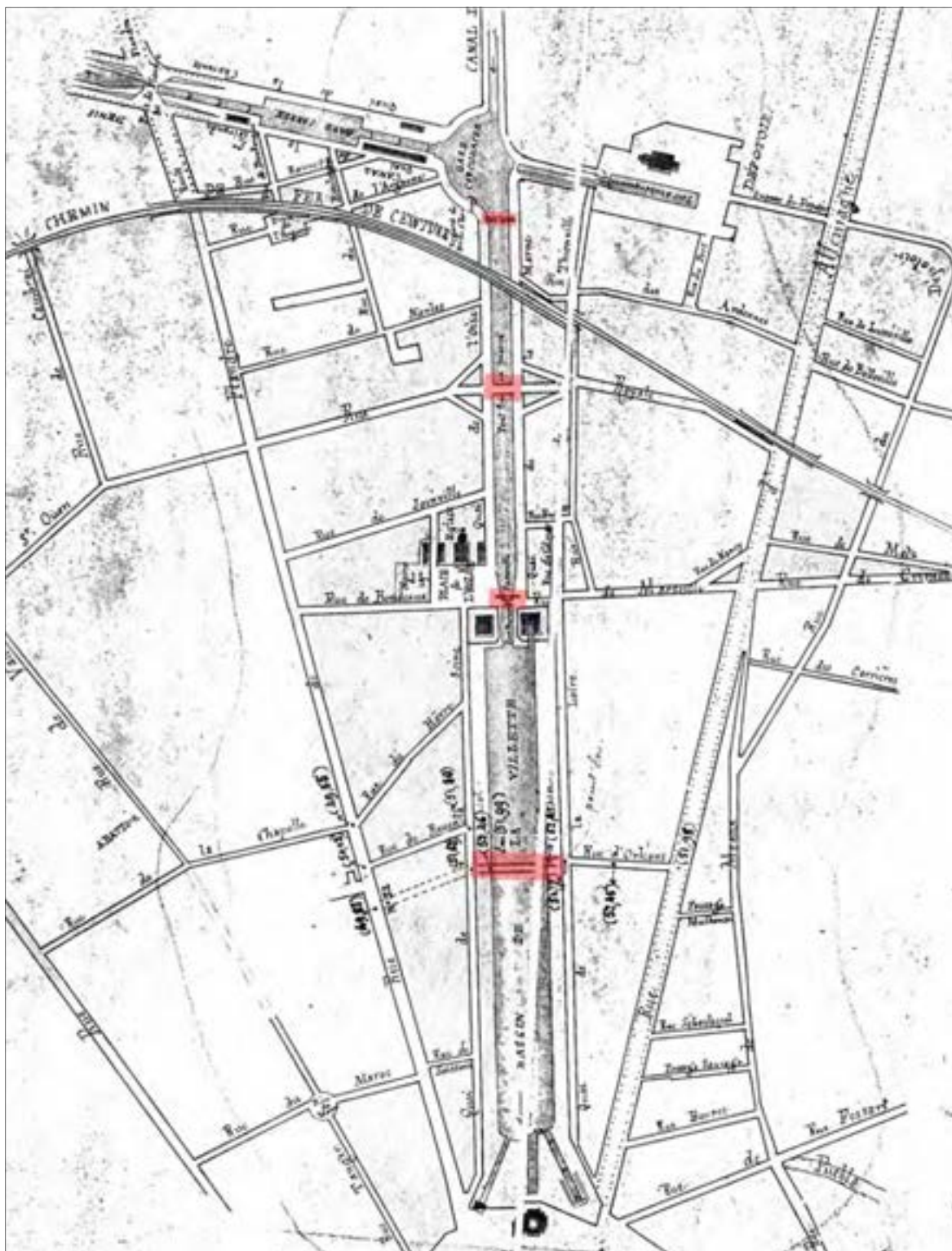
<sup>551</sup> Lettre de E. Huet, ingénieur en chef du Service municipal des Travaux Publics, au maire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, concernant Une demande de renseignements, 16 janvier 1866, A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>552</sup> Rapport de E. Huet concernant La demande des habitants du XIX<sup>ème</sup> arrondissement pour l'établissement d'une passerelle et d'un pont fixe sur le canal de l'Ourcq et le bassin de La Villette, 14 décembre 1865, op. cit.

<sup>553</sup> Lettre de E. Huet au maire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, concernant Une demande de renseignements, 16 janvier 1866, op. cit. E. Huet signalait que la proposition du maire, de remplacer le pont tournant de la rue de Crimée par un pont fixe, entraînerait l'établissement de rampes, qui enterreraient les quais et les rues et entraîneraient des travaux importants et coûteux.

<sup>554</sup> Demande de renseignements de E. Huet à E. Duval, 18 novembre 1865, op. cit. « Maintenant, qu'il y a un service de touage régulier sur le bassin de La Villette, on devrait, dans l'intérêt de la circulation publique, faire un règlement pour que les bateaux attendent le toueur afin qu'ils ne fassent plus ouvrir le pont à chaque instant du jour pour marcher isolément ». En effet, depuis l'institution d'un service régulier de touage, l'ingénieur et le conducteur du Service municipal des Travaux Publics pensaient qu'il fallait réglementer le passage des péniches, afin que soient évités des passages trop fréquents de chargements individuels. Cette mesure ne devait pas constituer une charge pour le commerce, puisque le service de touage était gratuit et n'avait été organisé par la Compagnie concessionnaire qu'en vue de faciliter et d'accélérer les mouvements de navigation sur le bassin de la Villette.

<sup>555</sup> Rapport d'un ingénieur de la Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Eaux et Canaux, concernant Les Diverses améliorations au bassin de La Villette et à ses abords, op. cit.



174- Plan des ponts projetés au bassin de La Villette et au canal de l'Ourcq, novembre 1865.

DUVAL E., conducteur principal du Service municipal des Travaux Publics, Plan des ponts projetés au bassin de La Villette et au canal de l'Ourcq, 23 novembre 1865, A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

Ce plan indique notamment le pont projeté dans le prolongement de la rue d'Orléans (actuelle rue de la Moselle). Il indique aussi une rue qui devait être percée parallèlement à la rue de Rouen (actuel passage de Flandre). L'ensemble devait mettre en communication les rues de Flandre et d'Allemagne.

Tout d'abord le pétitionnaire proposait l'établissement d'un pont fixe (comme l'avait suggéré le maire en 1865) au droit de la rue de Crimée, au lieu du pont tournant. Cette solution pouvait améliorer la circulation. « Mais l'étude de cette substitution a été faite et il résultait de cette étude que les dépenses seraient hors de toute proportion avec l'amélioration obtenue, même en admettant, aux abords, des rampes qui diminueraient considérablement les avantages de cette substitution »<sup>556</sup>. Comme en 1865, était prônée la solution d'un pont tournant à deux voies au lieu du pont tournant existant à une voie.

Le pétitionnaire proposait ensuite que les voies longeant les quais de la Seine et de la Loire, de 12 mètres de largeur, soient élargies, car il existait souvent des encombrements. En effet, de nombreuses voitures venaient stationner devant les magasins qui bordaient ces voies, pour effectuer leurs chargements. Mais la Ville pensait que l'élargissement de ces voies d'accès entraînerait des dépenses importantes. D'après elle, les résultats que pouvaient donner ces travaux ne se justifiaient pas compte tenu de la situation des finances de la Ville<sup>557</sup>.

Le pétitionnaire proposait enfin la construction de deux passerelles au-dessus du bassin de La Villette, pour relier les rues de Flandre et d'Allemagne et mettre ainsi en communication les deux rives du canal. Les ingénieurs s'y sont opposés car ces constructions auraient entraîné des dépenses importantes, peu en rapport avec leur utilité, puisqu'elles ne devaient servir qu'aux piétons. De plus, elles auraient été une gêne pour la circulation sur les quais, déjà bien encombrés. Ils proposaient alors, comme en 1865, l'établissement d'un pont tournant, accolé d'une passerelle.

Un autre pétitionnaire a suggéré un projet plus audacieux. Il proposait la mise en viabilité du quai de la Charente et sa réunion avec le quai de la Marne. La réponse a été : « sans utilité réelle pour le quartier » et « trop d'inconvénients en ce qui concerne la circulation du halage »<sup>558</sup>.

#### 2.2.1.2. Les réalisations

Même si au départ, certains projets de ponts et passerelles étaient rejetés par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, puis par le Service des Canaux, pour cause de gêne à la navigation, certains ont été réalisés, dans le but d'améliorer la circulation entre les deux rives, mais aussi la navigation.

##### a. La reconstruction du pont de la rue de Crimée améliorant la circulation et la navigation

Le pont de la rue de Crimée<sup>559</sup> a été emporté dans un incendie en mai 1871. L'importance du trafic de la rue de Crimée demandait alors une rapide reconstruction. En novembre 1871, l'impatience se manifestait et une pétition sollicitait la construction d'un pont en pierre en remplacement du pont tournant. Le préfet a alors soumis la pétition à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis qui lui a préféré l'étude d'un projet de

---

<sup>556</sup> Ibidem. Ce projet était coûteux et entraînait l'établissement de rampes qui enterraient sur une grande longueur les propriétés riveraines. De plus, cette levée de terre coupait, sur la rive droite, la place de l'église et ne dégagait pas, sur cette rive, les abords du canal.

<sup>557</sup> Ibid.

<sup>558</sup> Voir aux Archives de Paris la cote V03 486. FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 145.

<sup>559</sup> Ibidem, p. 139.

pont tournant à deux voies, en s'appuyant sur le souhait des propriétaires riverains de ne pas voir leurs maisons enterrées par un pont fixe. En février 1872, la circulation n'était toujours pas rétablie, le pont n'était pas construit.

Dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement des réunions s'étaient organisées en présence du maire. Quinze jours de discussions avaient abouti à la signature d'une pétition par 150 propriétaires et négociants du quartier qui faisait état : « de la situation extrêmement nuisible aux intérêts généraux par suite de l'allongement de parcours qu'elle impose aux transports [...] ». Elle relatait « sa préférence pour un pont tournant qui a sur un pont fixe l'avantage de ne pas nécessiter la création de rampes d'accès difficiles à franchir et nuisibles aux propriétés riveraines qu'elles enterrent. On demande s'il est possible d'établir une double voie pour les voitures et une double voie pour les bateaux, la rotation du tablier unique s'opérant sur une pile : cette disposition devant réduire l'encombrement des voitures lorsque le pont sera fermé aussi bien que l'encombrement des bateaux lorsqu'il sera ouvert ». Les opinions convergentes des concessionnaires des canaux et des pétitionnaires ont suffi à débloquer la situation. Un pont tournant métallique a alors été construit<sup>560</sup> [175-176].

À l'été 1876, le directeur des Travaux de Paris demandait à l'Administration municipale de se préoccuper des nombreux inconvénients, qui résultaient de l'insuffisance de largeur de la rue Crimée, aux abords du pont tournant. Des réclamations des conseillers municipaux et de la population avaient déjà été adressées en vue de l'élargissement de cette voie<sup>561</sup>.

En 1877, l'élargissement était décidé, mais il amputait les terrains de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, locataire de la Ville de Paris. En conséquence, il était proposé de diminuer son loyer, proportionnellement à la valeur du terrain qui lui serait pris<sup>562</sup>. De plus, les travaux de reconstruction des murs évalués à 45 000 francs, devaient être faits par le Service de la Voie Publique, sous le contrôle et la surveillance du Service des Canaux [177-178]. Cette reconstruction devait être faite sur le même type de murs existants à l'époque<sup>563</sup>. Le bureau abri du pontonnier ne devait pas être déplacé ni modifié. La maison pontonnière du pont tournant, située à l'angle de la rue de Crimée et du quai de la Marne, vu sa disposition et son état, devait être complètement démolie et reconstruite. En effet, elle avait été endommagée par les

---

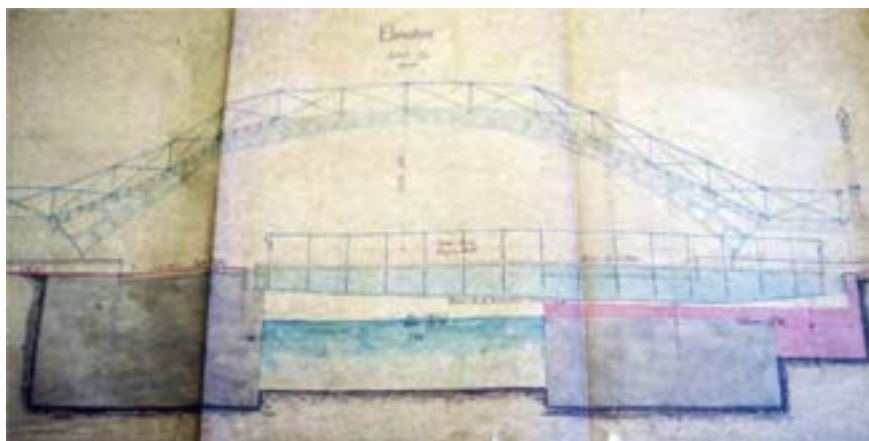
<sup>560</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port et BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

<sup>561</sup> Ordre de service du Service municipal des Travaux Publics, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division, à E. Duval, conducteur principal, concernant Le bassin de La Villette, élargissement de la rue de Crimée aux abords du pont tournant, 2 août 1876, A.S.C.V.P. BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

<sup>562</sup> Ordre de service de A. Durand-Claye, Direction des Eaux et Égouts, 3<sup>ème</sup> division Service des Canaux, concernant L'avis de l'Ingénieur en chef de la Voie Publique sur l'élargissement de la rue de Crimée au bassin de La Villette, 9 juillet 1877, A.S.C.V.P. BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W). « Il y avait lieu de maintenir intégralement le loyer annuel de 10 000 francs, qui était une recette pour le canal et d'indemniser la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux pour les 44 années qui restaient à courir de son bail (jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1922), au moyen d'une somme fixe calculée sur les taux d'une annuité de 400 francs, qui, d'après la surface occupée et le prix de location, paraissait bien établie ». Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.1. Les nouveaux entrepôts et magasins généraux / b. Les entrepôts et magasins du pont de la rue de Crimée.

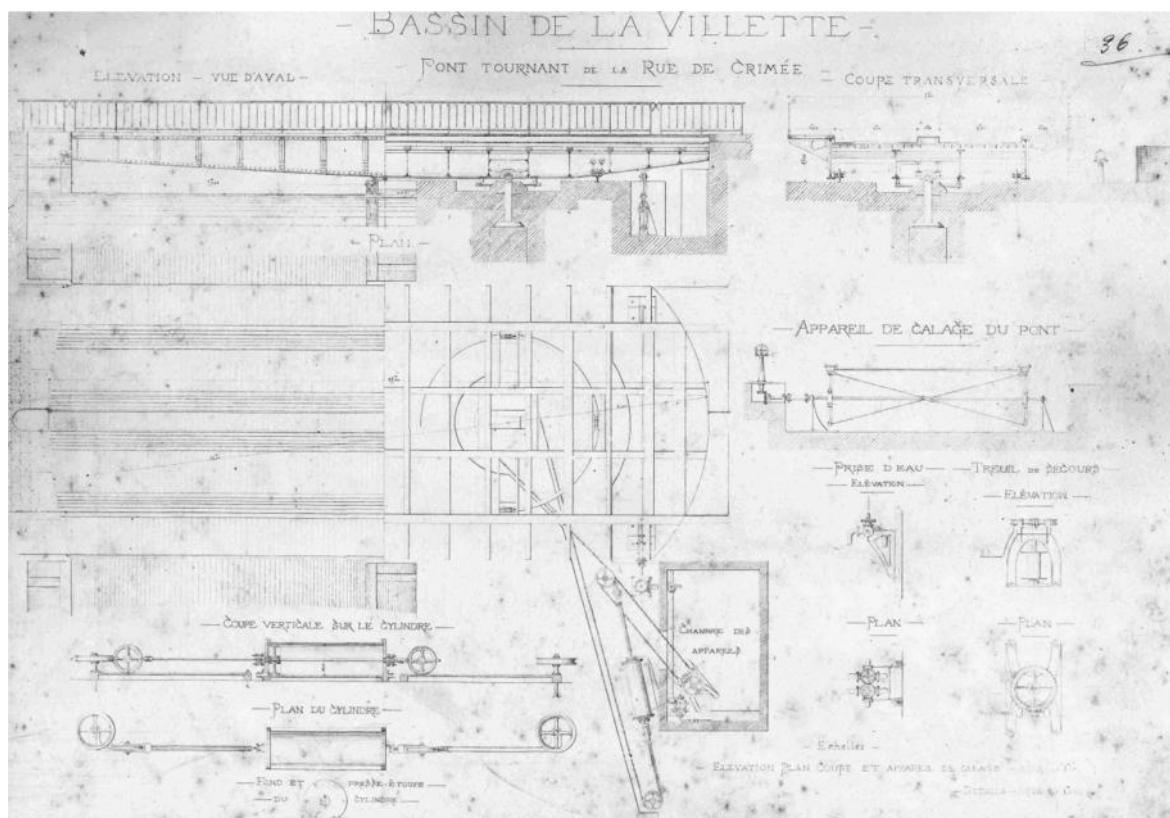
<sup>563</sup> Ibidem. Ces murs étaient en maçonnerie de meulières et mortier de chaux, jointoyée sur les deux parements avec couronnement en pierre de taille de roche, ravalée, à une seule pente, avec saillie et larmiers sur les parements des murs.





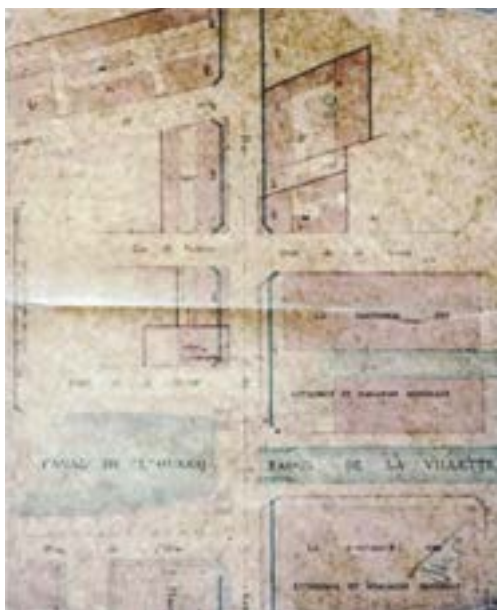
175- Élévation du projet de pont métallique tournant et de la passerelle à réaliser au niveau de la rue Crimée, 1872.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Élévation du projet de reconstruction d'un pont tournant sur le canal de l'Ourcq au passage de la rue de Crimée et d'une passerelle, 1872, échelle 1/50<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

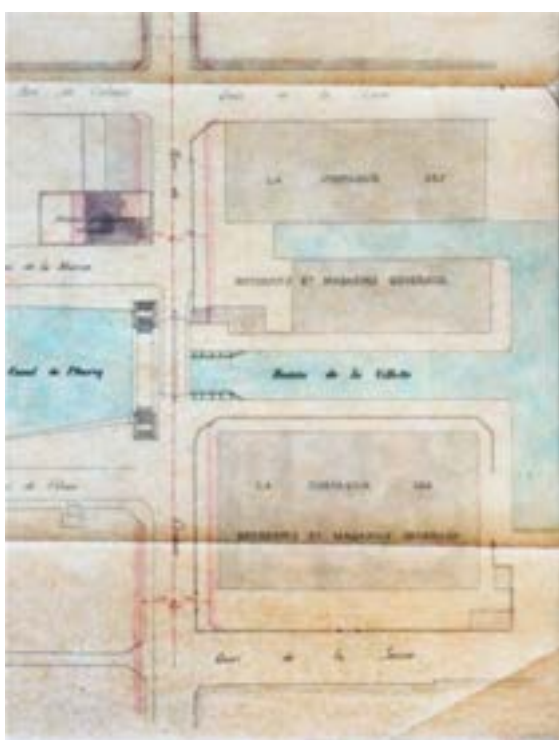


176- Pont tournant réalisé au niveau de la rue de Crimée, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Pont tournant de la rue de Crimée, Plan, élévation vue d'avant, coupe transversale - Élévation de l'appareil de calage du pont - Plan et élévation de la prise d'eau - Plan et élévation du treuil de secours - Plan et coupe verticale sur le cylindre, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre pour le plan, les élévations et la coupe du pont tournant et de l'appareil de calage du pont, échelle 0,020 pour 1 mètre pour les détails de la prise d'eau, du treuil de secours et du cylindre, Planche 8, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.



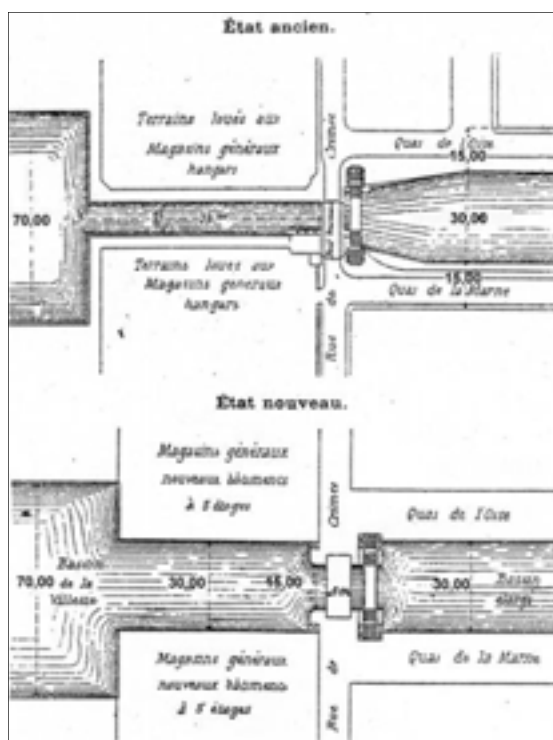
177- Plan du nouvel alignement de la rue de Crimée, 1877.  
Anonyme, Plan de l'élargissement de la rue de Crimée au bassin de La Villette, juillet 1877, A.S.C.V.P. BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).  
Cliché S. Guével.



178-

178- Plan du nouvel alignement de la rue de Crimée et projet de reconstruction des murs de clôture des terrains loués à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, 1878.

DUVAL E., conducteur principal du Service municipal des Travaux Publics, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de la Villette, Projet de reconstruction des murs de clôture des terrains loués à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, sur le terre-plein, rive droite et rive gauche, du pont tournant (nouvel alignement de la rue de Crimée et nouvelle maison pontonnière), 5 avril 1878, A.S.C.V.P. BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).  
Cliché S. Guével.



179-

179- Plans des travaux d'élargissement du goulet de communication entre le grand bassin et le bassin élargi, 1884.

HUMBLLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 28, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

Le goulet, compris entre le grand bassin et le pont de la rue de Crimée, a été élargi à 30 mètres, pour permettre aux bateaux, stationnant le long des Entrepôts et Magasins Généraux de charger et décharger leurs marchandises. Au niveau de la rue de Crimée, le canal a été élargi à 15 mètres.

incendies de la Commune et sa conservation pouvait entraîner une dépense coûteuse<sup>564</sup>.

La création d'une nouvelle voirie nécessitait le remplacement du pont tournant par un pont levant, permettant également d'élargir la passe navigable à 15 mètres<sup>565</sup> [179]. Les travaux ont commencé pendant un chômage du canal Saint-Denis, permettant d'interrompre la navigation sur le canal de l'Ourcq. Pendant les travaux, il fallait maintenir le plus longtemps possible l'ancien pont en activité et exécuter sous ses culées deux galeries d'égouts nouvelles. Le pont a été démolí lorsque les parties mobiles ont été construites. La circulation des voitures a été assurée pendant la durée des travaux au moyen d'un pont provisoire en charpente, établi à 100 mètres en amont de la rue de Crimée<sup>566</sup>. Les travaux ont été terminés en 1885<sup>567</sup>. Ce pont levant était alors actionné par « un mécanisme hydraulique de soulèvement actionné par l'eau des conduites de la ville », selon un brevet déposé par la Compagnie Fives-Lille qui l'avait construit, sous la responsabilité de l'ingénieur L.-E. Le Chatelier du Service des Canaux<sup>568</sup> [180-181-(1-2)-182]. La dépense s'était élevée à 140 000 francs.

La circulation journalière rue de Crimée imposait des manœuvres rapides. Ainsi elle était interrompue 5 minutes lors du passage d'un vapeur et 20 minutes pour des convois [183-184].

#### b. La reconstruction de ponts existants améliorant la navigation

Dans les années 1885, pour améliorer la navigation, l'ancien pont de la rue de l'Ourcq, qui comportait quatre arches (deux centrales de 16 mètres 50 d'ouverture laissant passer le canal et les chemins de halage et deux latérales permettant le passage des voiries) a été détruit par l'approfondissement du canal et a été remplacé par un pont métallique à une seule portée, de 35 mètres d'ouverture, avec un tirant d'air de 4 mètres 50. Il comportait deux travées latérales de 10 mètres d'ouverture chacune, laissant passer les voies<sup>569</sup> [185-186-187]. Il en a été de même pour le pont du chemin de fer de Ceinture de 1853, qui a été remplacé, en 1892, par un nouveau pont métallique d'une seule portée<sup>570</sup> [188].

#### c. La construction de passerelles piétonnes

Trois passerelles ont été construites ou reconstruites.

---

<sup>564</sup> Ibid. L'ingénieur insistait sur la nécessité de reconstruire complètement la maison pontonnière du pont tournant, moyennant une somme de 39 500 francs qui pouvait être prélevée sur les fonds du Service de la Voie Publique. L'architecte voyer du XIX<sup>ème</sup> arrondissement avait écrit un rapport en date du 3 mai 1877 concernant la reconstruction complète de la maison pontonnière. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.3. Les nouveaux édifices servant au fonctionnement de la voie d'eau / c. La maison pontonnière du pont de Crimée.

<sup>565</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 052 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

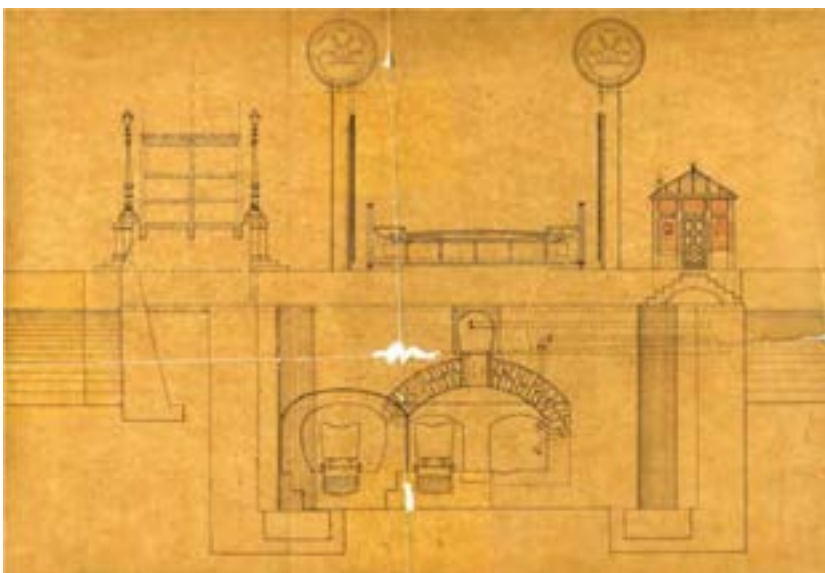
<sup>566</sup> En période de travaux, les habitants du quartier obtenaient souvent la réalisation provisoire de passerelles.

<sup>567</sup> HUMBLLOT F.-E.-E., op. cit., p. 28. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 036-037-038-039 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

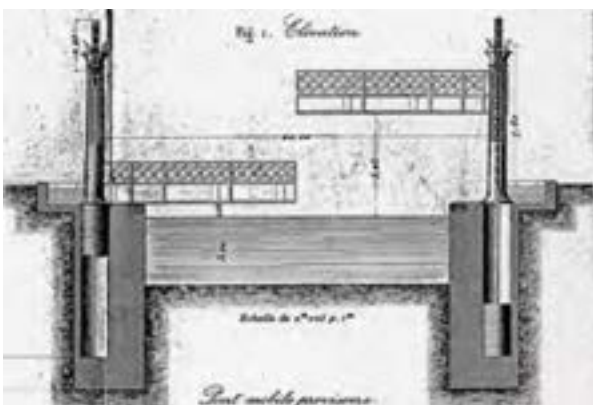
<sup>568</sup> PAPOUL Jean, Le pont levant de la rue de Crimée, Paris, Service des canaux de la Ville de Paris, 2009, 40 p., A.S.C.V.P. Ce document, s'appuyant sur les archives du Service des Canaux, fait la synthèse de l'histoire de ce pont levant et de son procédé technique. Voir MARREY Bernard, Les ponts modernes 18<sup>ème</sup>-19<sup>ème</sup> siècles, Paris, Édition Picard, 1990, 319 p.

<sup>569</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 033-034 Ponts et passerelles et BV 052 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

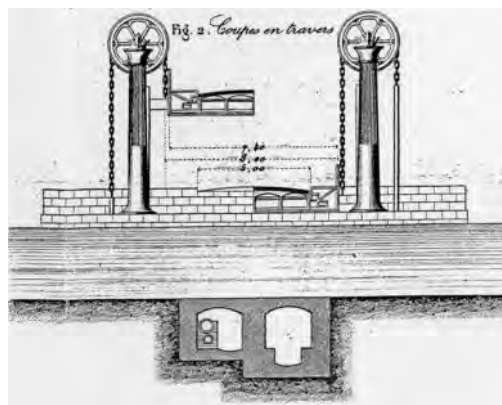
<sup>570</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 030 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).



180- Projet pour le pont levant de la rue de Crimée de la Compagnie Fives-Lille, 1884.  
 COMPAGNIE FIVES-LILLE, Coupe-Élévation du pont levant de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris, 1884, A.S.C.V.P.  
 BV 036 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).  
 Cliché A.S.C.V.P.



181-1- Élévation, 1885.



181-2- Coupe en travers, 1885.

181- Pont levant de la rue de Crimée de la Compagnie Fives-Lille, 1885.  
 COMPAGNIE FIVES-LILLE, Pont mobile de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris, Élévation et coupe en travers, 1885,  
 échelle 0,05 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 036 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).  
 Cliché A.S.C.V.P.

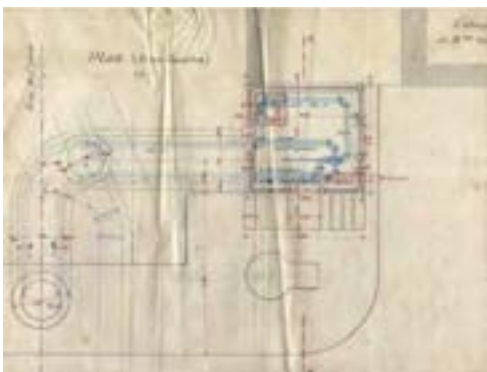
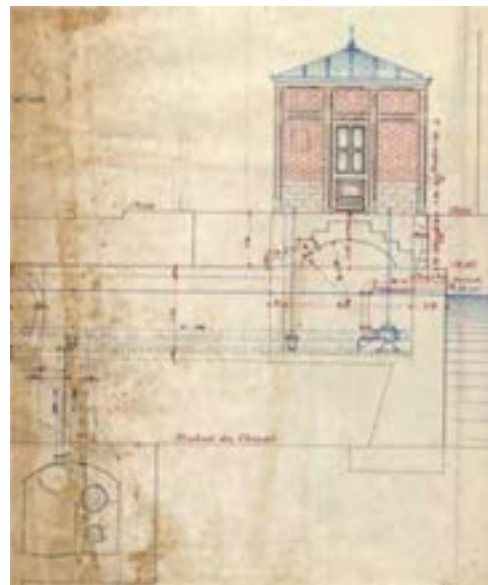
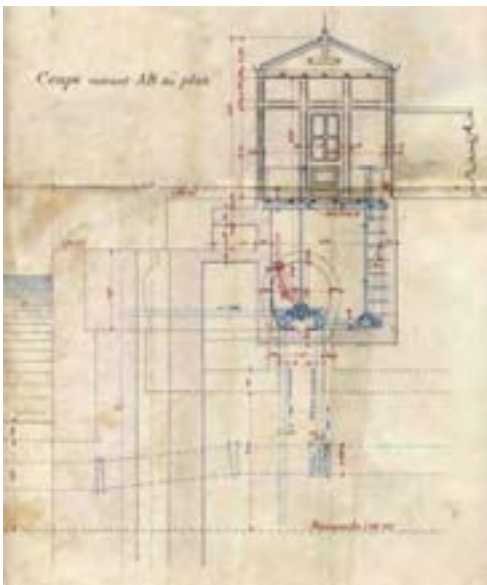


182- Pont levant de la rue de Crimée, 1904.  
 Anonyme, Paris, Le pont levant de la rue de Crimée, Paris, Éditeur G.I., n° 496, 1904, B.N.F. Va 328 H93537.  
 Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 146.  
 Cliché B.N.F.



183- Pont levant de la rue de Crimée, 1885.

BERTRAND, Pont levant de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris construit par la Compagnie Fives-Lille, 1885, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

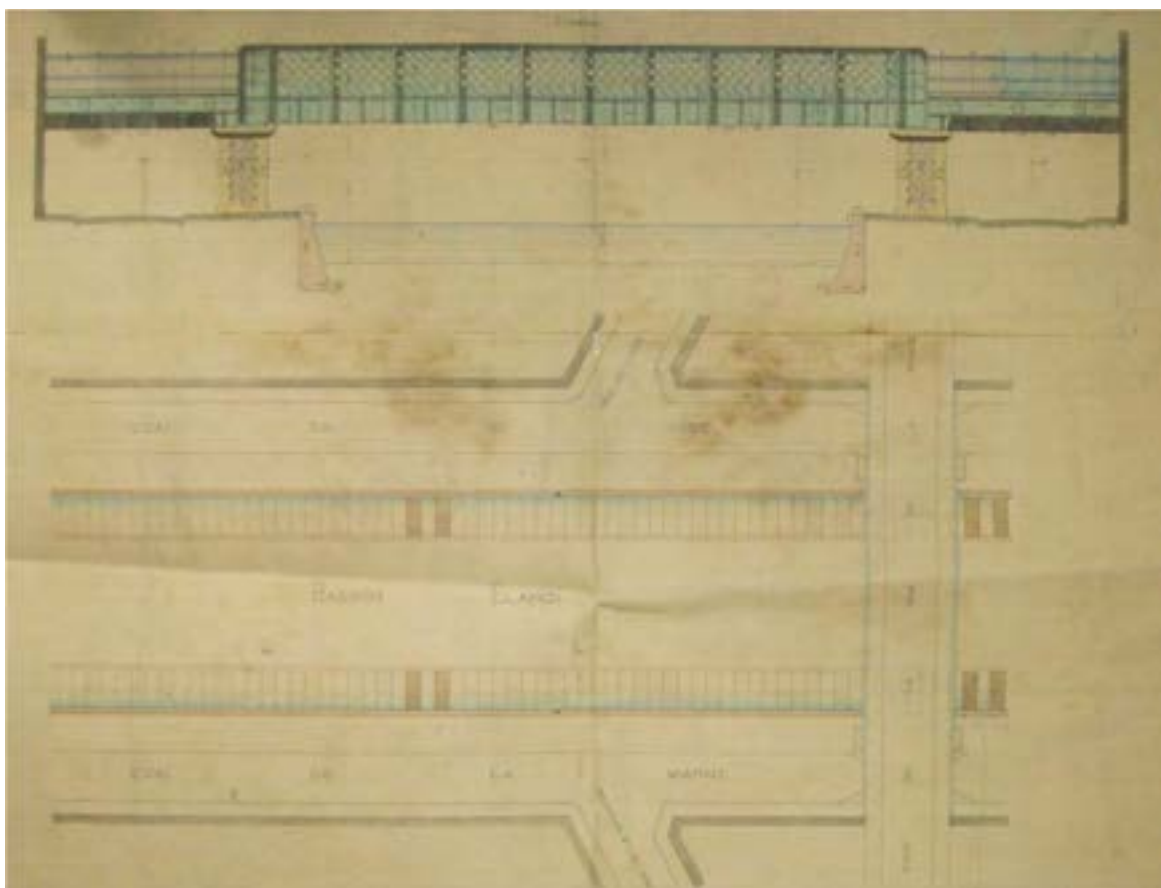


184- Édicule accueillant le système hydraulique du pont levant de la rue de Crimée, 1885.

COMPAGNIE FIVES-LILLE, Édicules accueillant le système hydraulique du pont levant de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris, Plan, coupe et élévation, 1885, A.S.C.V.P. BV 036 Ponts et passerelles (A.P. 2931W), Extraits.

Cliché S. Guével.

Deux édicules, se trouvant de part et d'autre du pont, renfermaient le système hydraulique pour faire fonctionner le pont levant. L'eau était puisée dans le canal.



185- Nouveau pont de la rue de l'Ourcq, vers 1885.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Pont de la rue de l'Ourcq, Plan, élévations du nouveau pont, vers 1885, A.S.C.V.P. BV 034 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait.  
Cliché S. Guével.



186- Nouveau pont métallique à une seule portée de la rue de l'Ourcq, vers 1920-1930.  
Anonyme, Le canal de l'Ourcq, quai de la Marne, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 158, vers 1920-1930, Collection particulière (<http://www.cparama.com/forum/paris-quai-de-la-marne-t15351.html>).  
Cliché CPArma.



187- Nouveau pont métallique à une seule portée de la rue de l'Ourcq, vers 1920.  
Anonyme, Le canal Saint-Martin, Paris, Éditeur B.F., n° 233, vers 1920, Collection particulière (<http://www.cparama.com/forum/paris-bassin-de-la-villette-t4902.html>).  
Cliché CPArma.



188- Nouveau pont du chemin de fer de Ceinture, 1916.  
LANSIAUX C., Quai de l'Oise et canal de l'Ourcq, 30 septembre 1916, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 49814-20.  
Cliché P.P.

En 1882, la rue de la Moselle était reliée au quai de la Seine par une passerelle (au lieu d'un pont tournant) de 86 mètres d'ouverture, placée au milieu du bassin<sup>571</sup>. Elle a été inaugurée alors qu'une phase de travaux d'ordre général s'achevait, symbolisant la splendeur du nouveau bassin : « L'éclairage des quais, la construction de nouveaux hangars et magasins et la passerelle qui doit relier les deux rives du bassin sont aujourd'hui terminés. Ces travaux constituent une amélioration considérable pour l'ensemble du quartier et contribueront puissamment au développement de la prospérité commerciale et industrielle [...] »<sup>572</sup> [189-190-191-192-193-194].

Cette passerelle était en effet indispensable pour desservir les quartiers de part et d'autre du bassin. Comme elle était la seule à franchir le bassin de La Villette, elle se détériorait rapidement, sujette à l'oxydation et touchée par les fumées et vapeurs émises par les grues et les bateaux<sup>573</sup>.

En 1885, une passerelle a été reconstruite au niveau du pont levant de la rue de Crimée<sup>574</sup> [195]. En 1892, une nouvelle passerelle, au droit de la rue des Ardennes, de 1 mètre 45 de large, était accolée au nouvel ouvrage, permettant aux piétons de relier directement le quai de la Marne au quai de l'Oise <sup>575</sup> [196-(1-2)-197].

En 1895, les ponts étaient en place, les ingénieurs des canaux estimaient le quartier suffisamment bien desservi. Les travaux, qu'ils avaient entrepris pour l'amélioration des canaux, étaient donc liés à l'amélioration des abords, à des intérêts qui n'étaient pas liés directement à la navigation<sup>576</sup>.

### 2.2.1.3. Le projet d'un pont dans le prolongement de la rue Euryale Dehaynin

#### a. L'ouverture de la rue Euryale Dehaynin

La famille Dehaynin<sup>577</sup>, négociant en charbon de terre et louant en 1883 six travées dans le magasin n° 9 du bassin de La Villette, était propriétaire de terrains, accueillant des entrepôts, situés entre le quai de la Loire et la rue d'Allemagne. En avril 1901, Mme Veuve Euryale Dehaynin adressait au préfet de la Seine une lettre, où elle faisait part de son intention d'ouvrir une rue qui traverserait sa propriété. Elle céderait à la Ville de Paris une partie, pour y établir une rue : « J'offre de créer un débouché de la rue de Rouen à la rue d'Allemagne, d'ouvrir à mes frais une rue entre cette dernière et le quai de la Loire, sur les terrains que je possède entre ces deux voies. Cette rue étant agréée par la Ville de Paris, l'entretien serait à sa charge [...]. Il

---

<sup>571</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 027 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W). Elle sera détruite en 1966 et remplacée par une passerelle droite.

<sup>572</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 143.

<sup>573</sup> En 1899, la passerelle de la Moselle fera l'objet d'un projet de transformation. Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 027 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

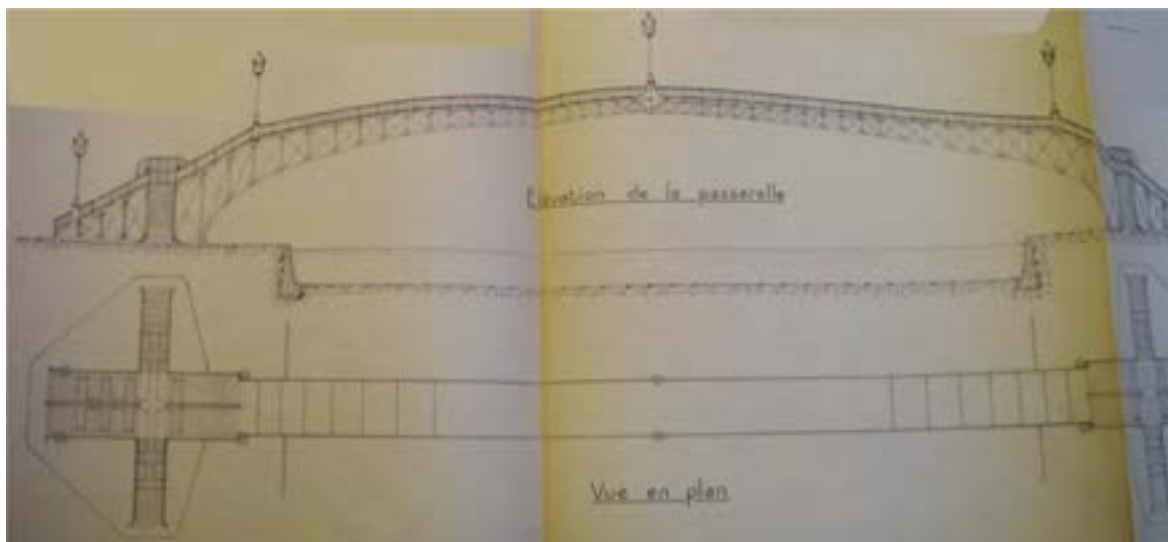
<sup>574</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 032 Ponts et passerelles (2931W).

<sup>575</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 031 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).

<sup>576</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 152. Voir aux Archives de Paris la cote VO3 530 : Pétition d'habitants transmise par le Conseil municipal, 1896. En 1896, en raison de réclamations de la population du quartier souhaitant le rétablissement d'un peu de verdure sur les quais, le Service des Promenades a planté des arbres quai de la Loire.

<sup>577</sup> Rappelons qu'Albert Dehaynin avait pris la tête de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux en 1867.

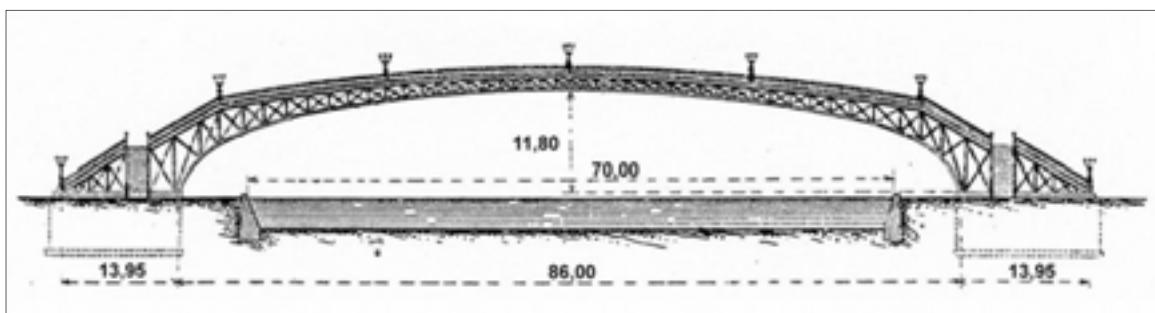




189- Plan et élévation de la passerelle de la Moselle, 1882.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Grande passerelle de la Moselle, Plan, élévation et dépliant descriptif, 1882, A.P. VO3 1781 ou A.S.C.V.P. BV 027 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait. Cliché S. Guével.

La passerelle de la Moselle, de 12 mètres de hauteur et de 86 mètres d'ouverture, a été construite par l'ingénieur Armand Moisant, au milieu du grand bassin, reliant ainsi les quais de la Seine au quai de la Loire.



190- Élévation de la passerelle de la Moselle qui franchissait en son milieu le bassin de La Villette, 1882.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 37, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.



191- Passerelle de la Moselle, 1882.

DESCHAMPS E., « La passerelle dite de la Moselle sur le bassin de La Villette », Journal Illustré, 19 novembre 1882, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.



192- Passerelle de la Moselle, vers 1885-1890.

DESCHAMPS E., La passerelle de la Moselle sur le bassin de La Villette, vers 1885-1890, B.N.F. Va 328 H93543.  
Cliché B.N.F.



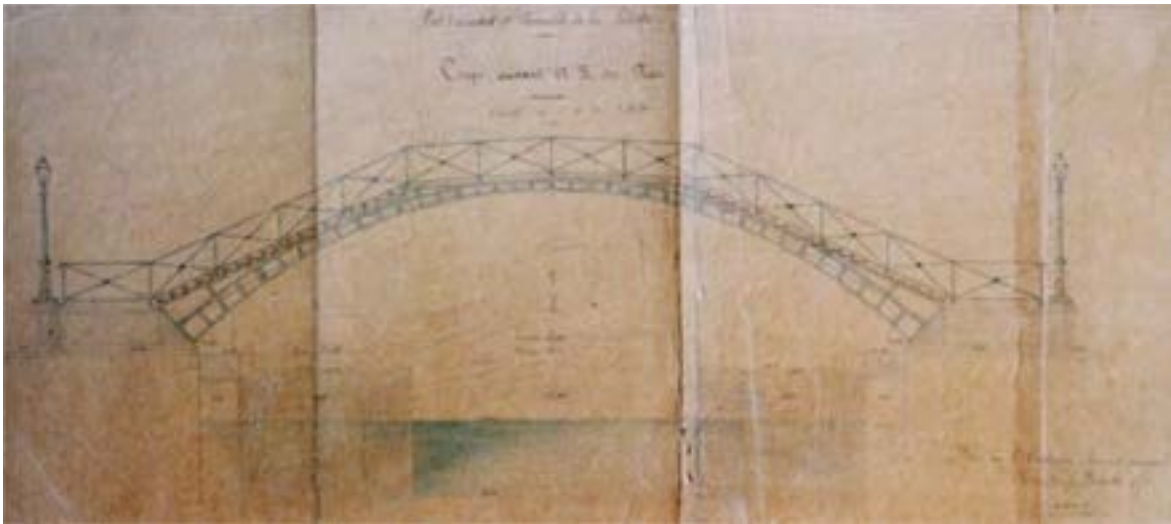
193- Passerelle de la Moselle, 1903.

Anonyme, Passerelle du bassin de La Villette, Paris, 1903, B.N.F. Va 328 H93542.  
Cliché B.N.F.



194- Passerelle de la Moselle, vers 1910.

Anonyme, Le bassin de La Villette avec la passerelle de la Moselle et les bateaux à vapeur Éclair et Ville de Lille accostés quai de la Seine, vers 1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9455-15.  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 55.  
Cliché P.P.



195- Élévation de la nouvelle passerelle du pont levant de la rue de Crimée, 1885.

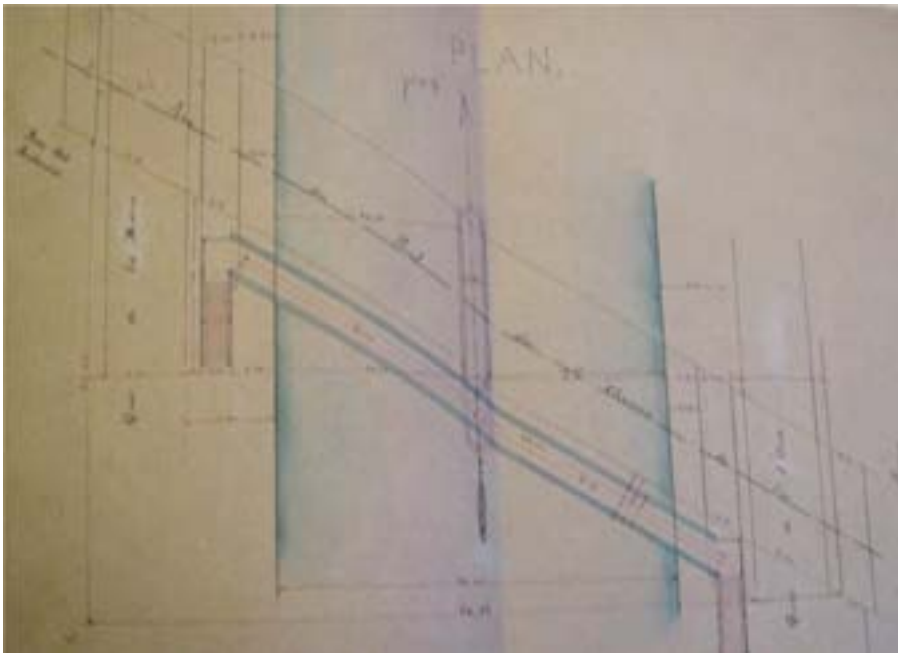
Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Pont tournant et passerelle de La Villette, 1885, échelle 0,02 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 032 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

La passerelle de la rue de Crimée a été reconstruite lorsque la passe navigable est passée à 15 mètres de large.



196-1- Projet d'élévation de la passerelle de la rue des Ardennes, 1890.



196-2- Projet de plan de la passerelle de la rue des Ardennes, 1890.

196- Projet de passerelle accolée au pont de chemin de fer de Ceinture, 1890.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Avant-projet d'établissement d'une passerelle en face de la rue des Ardennes, 1890, A.P. VO3 1785 ou A.S.C.V.P. BV 031 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



197- Passerelle accolée au pont de chemin de fer de Ceinture, vers 1920.  
Anonyme, Le canal Saint-Martin et le pont de chemin de fer de Ceinture, Paris, n° 74, vers 1920, [www.petiteceinture.org](http://www.petiteceinture.org).  
Cliché [www.petiteceinture.org](http://www.petiteceinture.org).



198- Franchissements du canal à La Villette et projet d'ouverture de la rue Euryale Dehaynin et d'un pont, 1901.  
Document S. Guével, A. Michalski.

- ↔ Franchissements carrossables
- ..... Passerelles piétonnes
- ↔ Projet de pont au droit de la rue Euryale Dehaynin et de la rue de Rouen



est bien entendu que [cette] rue aura une largeur de douze mètres, que je ferai don à la Ville de Paris du terrain nécessaire à son établissement, et que le tracé sera fait d'accord entre la Ville de Paris et moi [...] »<sup>578</sup>.

En 1903, la rue de 12 mètres de large était ouverte et, en 1907, baptisée à son nom<sup>579</sup>.

#### b. Le pont projeté

Parallèlement, l'ouverture de cette nouvelle rue était liée à un projet de pont, entre les quais de la Seine et de la Loire, au niveau de la rue de Rouen (actuelle passage de Flandre). Mme Veuve Euryale Dehaynin écrivait en 1901 : « Si la ville établit un pont sur le bassin de la Villette, il est également bien entendu qu'elle devra l'établir en face de la rue projetée et de la rue de Rouen »<sup>580</sup> [198].

En 1902, ce projet d'un nouveau pont était en discussion<sup>581</sup>. Trois projets ont alors été successivement présentés en 1906, 1907 et 1908, mais ont tous été rejetés, au détriment des demandes des élus et des habitants de l'arrondissement<sup>582</sup>. Le Syndicat du bassin de La Villette<sup>583</sup> s'opposait à tout projet pouvant devenir une contrainte pour le port<sup>584</sup>. D'après lui, l'établissement d'un ouvrage de franchissement carrossable posait de nombreux problèmes. Le bassin et les quais étant au même niveau, ces derniers auraient dû être remblayés, privant le port d'une partie de ses surfaces, gênant le halage, mais aussi le cheminement des marchandises et des grues. Par ailleurs, il aurait fallu rétrécir le passage sous le pont, entravant aussi le trafic fluvial. La Chambre de Commerce de Paris, détentrice d'intérêts au bassin de La Villette, s'y opposait aussi, déplorant la « mutilation du port » au profit des piétons<sup>585</sup>.

Au cours du XX<sup>ème</sup> siècle, d'autres projets de franchissements apparaîtront, mettant encore en relief la coupure physique que représente la voie d'eau.

#### c. Le lotissement des terrains

Vers 1910, les terrains ont été redécoupés en petites parcelles aux abords de la rue d'Allemagne, tandis que du côté du bassin, de grandes emprises ont été conservées<sup>586</sup>. En effet, les parcelles, bordant la partie située entre la rue d'Allemagne et la rue Tandou, ont accueilli des immeubles de rapport, caractéristiques de

---

<sup>578</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 028-029 Ponts et passerelles (A.P. 2931W). Lettre de Mme Veuve Euryale Dehaynin au préfet de la Seine, concernant Une rue à ouvrir entre la rue d'Allemagne et le quai de la Loire, 9 avril 1901, A.S.C.V.P. BV 029 Ponts et passerelles (A.P. 2931W). Cité par FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 145-146.

<sup>579</sup> HILLAIRET Jacques, Dictionnaire historique des rues de Paris, Paris, Éditions de Minuit, 1985, Tome 1, p. 489 et Tome 2, p. 539. La rue Tandou, ouverte en 1869, a été prolongée en 1903 jusqu'à la rue Euryale Dehaynin. Il semble donc que cette portion, ouverte sur les terrains de la famille Dehaynin, faisait partie d'une seule et même opération.

<sup>580</sup> Lettre de Mme Veuve Euryale Dehaynin au préfet de la Seine, concernant Une rue à ouvrir entre la rue d'Allemagne et le quai de la Loire, 9 avril 1901, op. cit. FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 145-146. On ne saurait dire précisément si, ayant eu l'idée de lotir ses terrains, Mme Dehaynin s'est aperçue que les terrains viabilisés gagneraient en valeur à l'occasion de la création d'un pont, ou si l'idée de franchir le bassin à cet endroit précis avait auparavant été formulée par la Ville.

<sup>581</sup> Ibidem, p. 145.

<sup>582</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris les cotes BV 028-29 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

<sup>583</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.2.4. La vie aux bassins de La Villette / a. Le Syndicat du bassin de La Villette.

<sup>584</sup> Lettre du Syndicat du bassin de La Villette au Service des Canaux, 16 juin 1902, A.S.C.V.P. BV 029 Ponts et passerelles (A.P. 2931W). FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p.146.

<sup>585</sup> Bulletin de la Chambre de Commerce, n° 12, 21 mars 1908, A.S.C.V.P. FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p.146.

<sup>586</sup> Les recherches restent à poursuivre sur ce lotissement type d'initiative privée, afin de comprendre plus finement son histoire (vente des terrains, constructions des immeubles de rapport...).

l'architecture résidentielle post-haussmannienne, avec des façades ornementées, comme l'autorisait le règlement de 1902. Entre le débouché de la rue Tandou (où la rue Euryale Dehaynin forme un coude) et le quai de la Loire, les parcelles de tailles plus importantes ont été reconstruites et ont accueilli des entrepôts, des édifices industriels ou artisanaux ou encore une forme d'habitat plus modeste. En effet, sur la rive sud de cette rue, se trouvait jusqu'en 1924 la société alimentaire KUB, sis au 66 quai de la Loire<sup>587</sup> [199-(1-2)].

## 2.2.2. LE PAYSAGE AUTOUR DU PORT : UNE PRÉDOMINANCE INDUSTRIELLE

### 2.2.2.1. Les grands travaux sous le Second Empire et la III<sup>ème</sup> République

#### a. L'annexion de la commune de La Villette à Paris<sup>588</sup>

« Maintes fois, l'annexion des communes situées entre les deux enceintes fut réclamée par le Conseil municipal : jamais je n'y consentis ; il ne me semblait pas que les bénéfices et les commodités de l'octroi fussent une raison suffisante, et je ne manquai point de rappeler que déjà en 1811, la proposition de reculer les barrières ayant été agitée au Conseil d'État devant l'Empereur, il s'y était formellement opposé : "Dans une grande capitale, disait-il, beaucoup de salaires sont souvent inférieurs aux besoins immédiats des salariés pour se loger et se nourrir ; il leur faut donc s'éloigner du centre pour échapper aux taxes urbaines et aux renchérissements généraux... Il est bon que celui qui peine puisse trouver au dehors à se refaire et à se recréer" »<sup>589</sup>.

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, les limites administrative et physique de Paris étaient distinctes. La limite administrative était située à la barrière des Fermiers Généraux, la limite physique était située à l'enceinte de Thiers. Entre ces deux enceintes, surtout au Nord-Est de la capitale, autour des canaux et le long des voies de chemin de fer, s'était urbanisé et développé le Paris industriel<sup>590</sup>.

Concernant le problème du rattachement des communes périphériques à la capitale, les acteurs de l'administration urbaine du Second Empire ont alors eu une position différente de ceux du Premier Empire.

Ainsi en 1856, G.-E. Haussmann présidait une Commission départementale chargée d'étudier et de préparer un dossier concernant l'annexion des communes limitrophes<sup>591</sup>. Ce dernier écrivait dans un

---

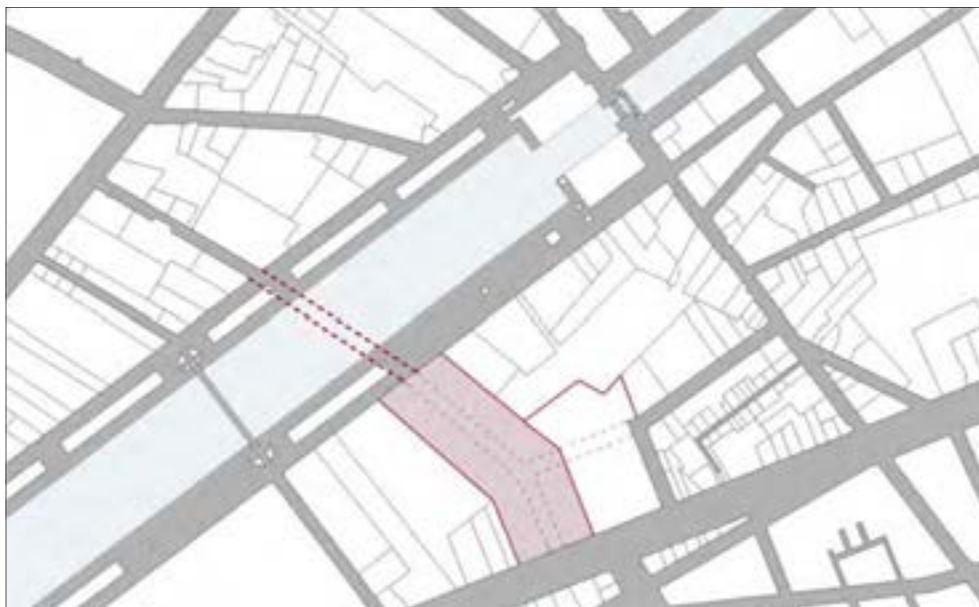
<sup>587</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 145-146.

<sup>588</sup> Voir l'ouvrage de BOURILLON Florence, FOURCAUT Annie (dir.), *Agrandir Paris, 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne, Comité d'histoire de la Ville de Paris, coll. « Histoire contemporaine », 2012, 433 p. Voir MONTEL Nathalie, *Faire le Grand Paris. Avis des habitants consultés en 1859*, Paris, Rennes, Comité d'histoire de la Ville de Paris, Presses universitaires de Rennes, 2012, pp. 377-427.

<sup>589</sup> BARTHELOT DE RAMBUTEAU Claude-Philibert (Comte de Rambuteau), *Mémoires du Comte de Rambuteau* (publiés par son petit-fils, avec une introduction et des notes de Georges Lequin), Paris, Impr. Calmann Levy, 1905, p. 368, B.H.V.P. 901044 ou B.N.F. Le Senne 5584.

<sup>590</sup> PINON Pierre, « L'annexion des communes périphériques », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), *Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann*, op. cit., p. 120.

<sup>591</sup> ROULEAU Bernard, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris, Histoire d'un espace urbain*, Paris, Éditions du Seuil, 1985, pp. 215-220. En 1856, cette Commission départementale proposait six projets d'extension des limites de Paris, tous accueillis avec hostilité. Seules deux hypothèses ont été retenues : l'annexion restreinte de Passy, Auteuil et des Ternes, et l'annexion complète de la couronne.



199-1- Projet de percement de la rue Euryale Dehaynin, du prolongement de la rue Tandou, du pont sur le bassin de La Villette et des parcelles à lotir, vers 1900.





199-2- Rue Euryale Dehaynin, rue Tandou et les parcelles loties, vers 1950.

199- Évolution du lotissement des terrains de Mme Veuve Dehaynin, 1900-1950.  
Documents S. Guével, A. Michalski.

 Parcelle appartenant à Mme Veuve Dehaynin avant le lotissement

 Projet de pont au droit de la rue Euryale Dehaynin et de la rue de Rouen.

 Projet de percement de la rue Euryale Dehaynin et de prolongement de la rue Tandou.

 Limites originelles des parcelles touchées par le percement de la rue Euryale Dehaynin et le prolongement de la rue Tandou.



mémoire, que ces communes représentaient « une ceinture compacte de faubourgs construits au hasard, couverts d'un réseau inextricable de voies publiques étroites et tortueuses, de ruelles et d'impasses où s'accumulent avec une rapidité prodigieuse des populations nomades sans lien réel avec le sol et sans surveillance efficace [...] »<sup>592</sup>. Dans un autre rapport, G.-E. Haussmann traitait ces communes suburbaines de « véritables parasites » qui vivaient de Paris sans en supporter les charges<sup>593</sup>. L'argumentation des responsables politiques, désirant l'annexion, se fondait aussi sur l'état de délabrement de ces faubourgs : « voirie déplorable, alimentation en eau insuffisante, manque d'équipements »<sup>594</sup>. En effet, peu de rues étaient pavées et munies d'égouts.

En 1859, une campagne de presse s'est employée à convaincre l'opinion de la nécessité de l'annexion. C.-A. Delangle, ministre de l'Intérieur, a alors rédigé un rapport sur l'opportunité de procéder à une annexion plus large que celle défendue en 1856. Ce plaidoyer se fondait sur l'équité : « La population installée dans la zone intermédiaire ne doit son existence et sa prospérité qu'à Paris. Ces communes doivent donc supporter les charges et les dépenses de toute nature qui sont imposées à la ville dans l'intérêt commun »<sup>595</sup>. En revanche, d'autres personnalités s'opposaient à ce projet et prônaient que l'annexion pouvait entraîner l'augmentation des charges pour la ville, qui devait, sur son budget, améliorer les voiries et construire des équipements. De plus, Napoléon III ne voulait pas surcharger les populations laborieuses, qui échappaient à l'octroi<sup>596</sup>.

Le projet préfectoral d'annexion, s'inscrivant dans un programme plus large visant à unifier la capitale, était donc politique et présenté comme une amélioration nécessaire à apporter à ces communes. G.-E. Haussmann voulait ainsi diriger l'essor industriel de la couronne, maîtriser son peuplement et son administration. Il souhaitait diriger l'ensemble du département de la Seine pour l'organiser comme la Ville de Paris<sup>597</sup>.

Mais l'annexion posait aussi la question de la place de l'industrie dans le nouveau Paris : « Si l'on [considérait] l'industrie comme l'un des rouages de la grandeur urbaine, "[avait]-t-elle ou non droit de cité dans la ville ?". L'urbanisation de la proche banlieue ayant précédé l'annexion, l'annexion permettrait-elle de limiter et d'ordonner le déploiement industriel, réalisé au gré des infrastructures de transport disponibles, comme à la Villette ? L'annexion [signifiait]-elle l'extension des limites de l'octroi ? »<sup>598</sup>.

---

<sup>592</sup> PINON Pierre, « L'annexion des communes périphériques », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), op. cit., p. 120.

<sup>593</sup> Ibidem, p. 124. Cet article cite aussi Dewinck, membre du Conseil municipal de Paris, qui résumait la situation : « Une ville industrielle, composée de dix-huit communes distinctes, s'est établie comme une ceinture dangereuse autour de la capitale, profitant des écoles, des hôpitaux, des théâtres, de tous les avantages de sa voisine, sans payer l'octroi, sans supporter ses charges ».

<sup>594</sup> Ibid., p. 120.

<sup>595</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Annexion des communes suburbaines en 1860 », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, op. cit., p. 153. Voir Le Moniteur, 12 février 1859.

<sup>596</sup> PINON Pierre, « L'annexion des communes périphériques », op. cit., p. 124.

<sup>597</sup> Ibidem.

<sup>598</sup> GAILLARD Jeanne, Paris, la Ville, 1852-1870, op. cit., p. 49.



Un décret du 9 février 1859, relatif à l'extension des limites de Paris, représentait le premier texte officiel réglant les modalités de l'annexion<sup>599</sup>. Du 13 au 27 février, des enquêtes ont été effectuées auprès du public dans chacune des mairies de Paris. Les Conseils municipaux des communes concernées ont aussi été consultés<sup>600</sup>.

La commune de La Villette, pour qui l'industrie était vitale, s'était forgée une identité économique et une individualité, qu'elle revendiquait. Mais sur le plan urbain, elle était sous-équipée, ce qui contrastait fortement avec le rôle qu'elle jouait dans l'essor de la capitale.

La Villette, comme d'autres communes du Nord-Est de la couronne, s'est alors montrée très hostile et opposée à son rattachement à Paris, ne voulant pas être soumise à l'octroi : « Menacée dans sa prospérité [...], dans son existence même, [...] la commune de la Villette a pensé qu'elle devait devancer l'enquête, préparer sa défense »<sup>601</sup>. Le 7 février 1859, le Conseil municipal s'est réuni et a publié un manifeste contre le projet d'annexion, destiné à être diffusé dans tout le département de la Seine. Ce plaidoyer<sup>602</sup> tendait à montrer que la commune « [était] dans une position topographique admirable pour l'industrie et le commerce » à cause de son « magnifique bassin », des voies ferrées et des routes qu'elle possédait<sup>603</sup>.

Même si G.-E. Haussmann a répondu que « tout cela [appartenait] à l'État et à la ville qui les [avaient] construits à grand frais », ce manifeste insistait sur le fait que les industriels et les ouvriers appréhendaient la perception de nouvelles taxes d'octroi, qui pouvaient toucher les matières premières et les marchandises emmagasinées. La commune de La Villette craignait ainsi le déménagement des entreprises et des usines, au-delà des fortifications, pour échapper à l'octroi. « La taxation des matières premières et des marchandises [...] freinera l'activité économique de la commune sans pour autant favoriser son intégration sociale et architecturale à la ville. Lorsque l'octroi viendra l'emprisonner, la commune se dépeuplera et ses habitants fuiront »<sup>604</sup>. « La vie s'éteindra par degrés à la Villette ; la solitude et le silence y remplaceront le bruit et l'activité qui sont sa richesse, et il n'y restera que des propriétaires de maisons sans habitants, de terrains sans produits et sans valeur ; et, de tant de richesses accumulées, il ne restera que des ruines »<sup>605</sup>. Les années qui ont suivi ont montré que les craintes de La Villette étaient excessives.

---

<sup>599</sup> Voir Préfecture de la Seine, Documents relatifs à l'extension des limites de Paris, Paris, Charles de Mourgues frères, successeurs de Vinchon, 1859, pp. 17-20, B.N.F. 4 Lk7 6721. Voir le décret relatif à l'extension des limites de Paris.

<sup>600</sup> ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris, Histoire d'un espace urbain, op. cit., p. 220.

<sup>601</sup> Note du Conseil municipal de la commune de La Villette concernant Le projet d'extension de la Ville de Paris jusqu'aux fortifications, Paris, Impr. Renou et Maulde, 7 février 1859, p. 2, B.H.V.P. 102565.

<sup>602</sup> Ibidem. Ce manifeste énumérait 17 catégories d'industries ou d'entreprises dont l'annexion risquait de les amener à perte. Il indiquait aussi les différentes activités présentes à cette époque à La Villette. Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.2.2.2. Les entreprises, les industries et les usines.

<sup>603</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, op. cit., p. 39. La Villette présentait contre cette annexion plus d'oppositions que toutes les autres communes réunies, oppositions émanant de toutes les classes sociales. Voir MONTEL Nathalie, Faire le Grand Paris. Avis des habitants consultés en 1859, op. cit., pp. 377-427.

<sup>604</sup> VERNES Michel, « Histoire d'une solitude : La Villette », Architecture, n° 402, avril 1977, p. 37. Les propos de M. Vernes sont issus de la note du Conseil municipal de la commune de La Villette datée du 7 février 1859.

<sup>605</sup> Note du Conseil municipal de la commune de La Villette concernant Le projet d'extension de la Ville de Paris jusqu'aux fortifications, op. cit., p. 5.

Pour alimenter le manifeste du Conseil municipal, une enquête publique a été menée « destinée à recevoir les dires et observations qui pourront être faits par les habitants »<sup>606</sup>. Les réclamations et les pétitions se sont alors orientées vers quatre tendances : « ceux qui demandaient le rejet absolu, ceux qui l'acceptaient en demandant la suppression de l'octroi, ceux qui toléraient l'octroi mais demandaient la conversion de La Villette en entrepôt général, ceux qui considéraient la mesure d'annexion comme une expropriation »<sup>607</sup>.

En raison de cette enquête, La Villette, ne pouvant déplacer ses activités liées au canal et aux chemins de fer, a alors proposé que toute la commune (ou les alentours du bassin) soient constitués en entrepôt général. G.-E. Haussmann a rejeté fermement cette proposition. Ériger La Villette en entrepôts réels, à savoir ceint de murs, hors d'octroi, signifiait en effet qu'elle profiterait d'une administration municipale commune et de l'octroi perçu sur les autres parties de la couronne<sup>608</sup>.

Après que le corps législatif avait reçu tous les avis et réclamations, la Chambre des Députés votait, le 26 mai 1859, le projet de loi reportant les limites de la capitale, du mur des Fermiers Généraux (détruit), à l'enceinte de Thiers<sup>609</sup>. La loi sur les extensions des limites de Paris était votée et signée le 16 juin 1859 et l'annexion administrative de la couronne était promulguée le 3 novembre. Elle a ainsi pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 1860, reportant l'octroi à la route Militaire<sup>610</sup>.

Onze communes, comme celle de La Villette, et treize parties de communes, comprises entre ces deux enceintes, ont alors été annexées à Paris<sup>611</sup>.

Les conséquences ont été diverses. Tout d'abord, la superficie de Paris est passée de 3 370 à 7 802 hectares et sa population de 600 000 à 1 825 274 habitants<sup>612</sup>. Ensuite, la géographie administrative de la capitale a été retracée. Elle se divisait en 20 arrondissements et 80 quartiers au lieu de 12 arrondissements et 48 quartiers ; les limites suivaient en général les boulevards, à savoir les voies les plus importantes, ou les anciennes limites des communes. Enfin, l'industrie a obtenu droit de cité dans Paris et s'est développée. En effet, les industriels et les entrepositaires de La Villette ont bénéficié d'exonération de taxes sur les droits

---

<sup>606</sup> ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris [...], op. cit., p. 220. Des enquêtes publiques ont été menées dans toutes les communes périphériques concernées par l'annexion. Le 3 mars 1859, une commission syndicale a été chargée de délibérer sur les transferts de territoires communaux. Le 7 mars, les conseillers municipaux des communes intéressées se sont réunis en séance extraordinaire. « Les résultats de ces diverses délibérations [ont été soumis] à la commission départementale de la Seine, qui [tenait] une session extraordinaire de 8 jours à partir du 31 mars. [De plus], au terme de la session du conseil municipal de Paris le 11 mars, G.-E. Haussmann [présentait] un mémoire, où il [dénonçait] cette aberration que [constituait] le contraste entre le caractère unitaire de l'administration parisienne et l'anarchie de la couronne, fractionnée en 18 communes. [C'était] au niveau des conseils municipaux de la banlieue que les discussions et les avis [se sont faits] les plus âpres et les plus contradictoires ».

<sup>607</sup> Registre d'enquête destiné à recevoir les dires et observations qui pourront être faits par les habitants dans l'enquête ouverte au sujet de l'extension des limites de Paris, 1859, A.N. F/2/II Seine 37.

<sup>608</sup> ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris [...], op. cit., p. 221.

<sup>609</sup> HILLAIRET Jacques, Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France, Paris, Coll. « Le club français du livre », 1965, p. 476.

<sup>610</sup> PINON Pierre, « L'annexion des communes périphériques », op. cit., p. 124.

<sup>611</sup> ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris [...], op. cit., p. 47. La Villette a été une des quatre communes dont le territoire a été entièrement rattaché à Paris. Lors de son annexion, cette commune comptait 30 000 habitants ; sa densité se situait entre 234 et 354 et émergeait des autres communes annexées. À partir de 1881, sa densité plafonnera.

<sup>612</sup> HILLAIRET Jacques, Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée, Paris Cité capitale de France, op. cit., p. 476.

d'octroi pendant sept ans<sup>613</sup>. Ce nouveau régime d'impôt permettait des importations exemptes d'octrois à leur entrée dans la ville. La taxe n'était imposée qu'à la sortie de l'entrepôt et exclusivement sur les marchandises destinées au marché parisien. Les productions destinées à l'extérieur pouvaient continuer à transiter à La Villette par le biais de ces entrepôts [200]. Mais passé ce délai de sept ans, certaines entreprises ont migré à l'extérieur des fortifications, dans des lieux exemptés de taxes et où s'était déjà réfugiée la population la plus démunie<sup>614</sup>. L'enceinte de Thiers représentait alors un seuil à la fois politique, administratif, fiscal et militaire<sup>615</sup> [201-202].

La zone annexée représentait pour G.-E. Haussmann une réforme administrative et une opération d'urbanisme. Le préfet a ainsi entrepris, au sein de ces communes, d'importants travaux, en respectant les centres communaux déjà urbanisés. Par rapport au centre de Paris, ces dernières étaient en retard du point de vue de l'urbanisme, de la voirie<sup>616</sup>, des équipements (écoles, mairies) et de l'hygiène (alimentation en eau et évacuation des eaux usées).

L'urbanisation engagée par G.-E. Haussmann dans l'ancienne périphérie a ainsi répondu au souci d'unifier l'ensemble de la ville<sup>617</sup>. Les dépenses pour ces travaux n'ont été qu'en partie compensées par l'accroissement des recettes de l'octroi, entraînant une augmentation des impôts pour les Parisiens<sup>618</sup>. G.-E. Haussmann obtenait alors la maîtrise du développement de la ville. « Ces travaux avaient notamment pour but, dans son esprit, de mettre fin à ce cloisonnement de la petite banlieue et de réaliser un grand Paris qui ne pouvait se faire que par une unification et une centralisation de l'ensemble »<sup>619</sup>.

#### b. Les percées majeures dans l'Est parisien<sup>620</sup>

À partir de 1863, la démolition de l'enceinte des Fermiers Généraux<sup>621</sup>, due à l'annexion des communes périphériques, a dégagé un espace d'environ 110 mètres de largeur, réunissant les deux voies se trouvant de part et d'autre de l'ancien mur. Seules quatre barrières ont été conservées, dont la rotonde de C.-N. Ledoux,

---

<sup>613</sup> DAUMAS Maurice, PAYEN Jacques (dir), *Évolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Conservatoire des Arts et Métiers, EHESS, 1976, p. 289. La faculté d'établir des entrepôts à domicile (ou fictifs) a été concédée pour dix ans.

<sup>614</sup> PINON Pierre, « L'annexion des communes périphériques », op. cit., p. 124. D'après Jacques Hillairet, dans son ouvrage *Connaissance du Vieux Paris [...]*, certains habitants de La Villette ont critiqué fortement cette annexion car ils payaient des charges et des impôts. Auparavant, en 1857, ils payaient 5 francs d'impôts par an et par habitant.

<sup>615</sup> CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « Annexion des communes suburbaines en 1860 », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, op. cit., p. 153.

<sup>616</sup> ROULEAU Bernard, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris [...]*, op. cit., p. 225. Dans le cadre du « Troisième réseau », selon les décrets pris en 1862-1863, G.-E. Haussmann a réalisé comme rocade les rues des Pyrénées, Simon Bolivar et du Général Bizet, reliant les quartiers de l'Est entre-eux. Il a réalisé comme radiale, le prolongement de l'avenue Daumesnil et du boulevard Magenta. De plus, le mur des Fermiers Généraux a été détruit, laissant place à de nouveaux boulevards. Il voulait ainsi désenclaver les zones annexées et les relier entre-elles : « Les percements de voies effectués dans la banlieue annexée n'ont pas été seulement conçus comme des prolongements aux travaux énormes réalisés dans le centre ».

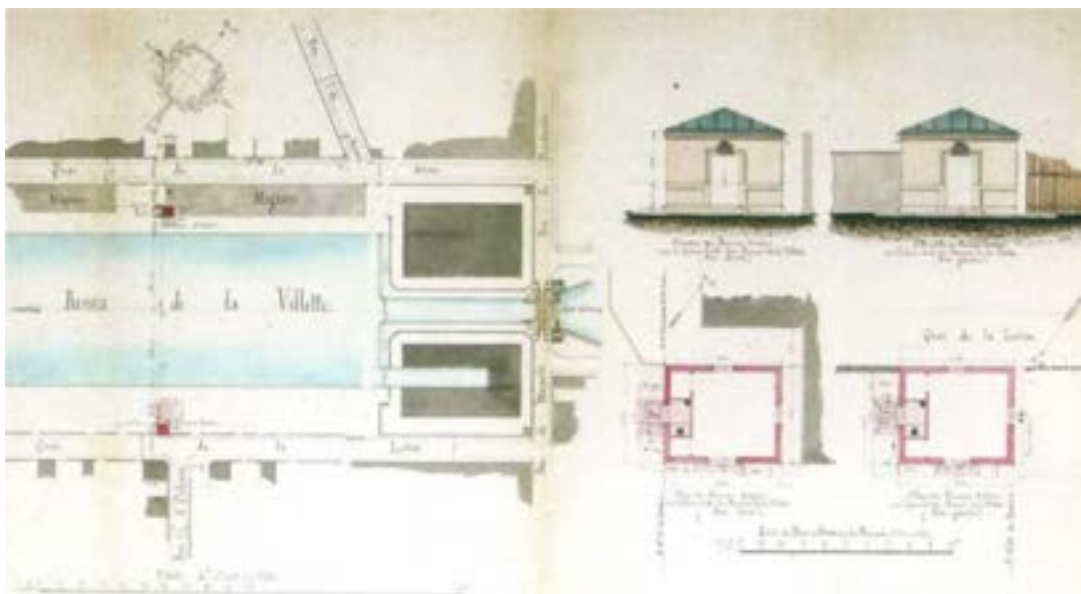
<sup>617</sup> Ibidem, p. 224.

<sup>618</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris [...]*, op. cit., p. 477.

<sup>619</sup> ROULEAU Bernard, *Villages et faubourgs de l'ancien Paris [...]*, op. cit., p. 223.

<sup>620</sup> Voir l'annexe 3 concernant Les théories urbaines générales du Second Empire et de la III<sup>ème</sup> République.

<sup>621</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris [...]*, op. cit., p. 476. L'enceinte fiscale des Fermiers Généraux était constituée d'un mur de 3 mètres 20 de hauteur. Elle était longée à l'intérieur par un chemin de ronde de 12 mètres de large. À l'extérieur, elle était longée par des boulevards dits des Fermiers Généraux, où la construction était interdite à moins d'une centaine de mètres du mur.



200- Nouveaux bureaux de l'octroi sur le bassin de La Villette, septembre 1861.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Plan d'une partie du dit bassin indiquant les parties de terrains occupées aux abords des bureaux de l'octroi pour les bureaux d'octroi de la Ville de Paris, Plans et élévations des dits bureaux de l'octroi, 3 septembre 1861, échelle 0,01 pour 1 mètre pour le plan général, échelle 0,02 pour 1 mètre pour les plans et élévations des bureaux, A.P. VO3 1762 ou A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W), Extrait.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 29.

Cliché C.H.V.P.

En 1861, après l'annexion, l'octroi est déplacé dans deux nouveaux bureaux proches des Entrepôts et Magasins Généraux du pont de la rue de Crimée.



201- Porte d'Allemagne, fin XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Pantin, La porte d'Allemagne, Paris, Éditeur G.F., n° 3, fin XIX<sup>ème</sup> siècle, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 6152-16.

Cliché B.H.V.P.



202- Enceinte de Thiers à la porte de La Villette, 1904.

Anonyme, Paris, La porte de La Villette, Paris, Éditeur G.I., n° 59, 1904, B.N.F. Va 328 H93977.

Cliché B.N.F.

place de l'Ourcq (actuelle place de la Bataille de Stalingrad). Des boulevards, dits extérieurs, d'une largeur de 42 mètres<sup>622</sup>, comme le boulevard de La Villette, ont alors été aménagés en promenade. Ils ont servi ainsi de rocade à Paris (mettant en relation les nouveaux arrondissements entre eux) et de voie de liaison entre Paris et ces anciennes communes.

À la même époque, en 1861, était déclarée d'utilité publique, l'ouverture d'un boulevard, large de 40 mètres, bordant l'enceinte bastionnée de Thiers<sup>623</sup>, côté Paris. Nécessitant l'expropriation d'une bande de terrains de 25 mètres environ, il intégrait la route Militaire, qui constituait le trottoir et la contre-allée du nouveau boulevard<sup>624</sup>. Ainsi, ce dernier a formé une rocade concentrique par rapport à celle des boulevards de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux.

Vers 1870, les boulevards, construits à l'emplacement de l'enceinte des Fermiers Généraux ont connu une urbanisation rapide et continue, se voyant bordés d'immeubles<sup>625</sup>.

En revanche, l'enceinte de Thiers, percée de passages étroits et fermée par des grilles, n'a pas attiré de constructions. En effet, la zone comprise entre l'avenue Simon Bolivar et les fortifications a dû attendre 1864, lors de la réalisation du parc des Buttes-Chaumont, pour s'urbaniser<sup>626</sup>.

De plus, le grand problème de la plupart des communes périphériques était celui de leur désenclavement, à savoir de leur liaison avec le centre de la capitale. La Villette disposait déjà d'un axe principal de liaison qui était la rue La Fayette, prolongement de la rue d'Allemagne. Ainsi, dans cette commune, le nombre de percements de voies nouvelles a été très restreint [203-204-205].

Les principales percées sous Napoléon III, dans le cadre du Troisième réseau, ont été les rues des Pyrénées, Simon Bolivar, Botzaris et Manin longeant le parc des Buttes-Chaumont et le prolongement de la rue de Crimée. Cette dernière avait été ouverte par la commune de La Villette en 1822. En 1863, elle a été classée dans les voies publiques parisiennes<sup>627</sup>. Quant à la rue Riquet, elle résultait de la fusion, en 1865, de la rue du Havre et de la rue de la Chapelle. Sous la III<sup>ème</sup> République ont été ouvertes la rue Armand Carrel et les avenues Secrétan et Mathurin Moreau.

### c. Les nouveaux équipements

La rive gauche du canal a accueilli deux équipements à l'échelle de la ville de nature différents : le parc des Buttes-Chaumont et les abattoirs et marché aux bestiaux.

---

<sup>622</sup> CHATELET Anne-Marie, « Les nouveaux arrondissements s'équipent, une ville unifiée de Babel à Paris », in LUCAN Jacques (dir.), Paris des faubourgs, Formation Transformation, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1996, p. 140. Ces boulevards présentaient un terre-plein central de 17 mètres, deux chaussées de 9 mètres 50 et deux trottoirs de 3 mètres.

<sup>623</sup> HILLAIRET Jacques, Connaissance du Vieux Paris [...], p. 476. L'enceinte de Thiers était longée intérieurement par la rue Militaire, large de 13 mètres. À l'extérieur, une zone militaire non aedificandi d'une largeur de 200 mètres environ était établie. Les bastions n° 25 à 33 étaient situés de la porte de Pantin à la porte de La Chapelle. Entre les bastions n° 28 et n° 29 se trouvait le canal Saint-Denis. Entre les bastions n° 26 et n° 27 se trouvait le canal de l'Ourcq.

<sup>624</sup> CHATELET Anne-Marie, « Les nouveaux arrondissements s'équipent, une ville unifiée de Babel à Paris », in LUCAN Jacques (dir.), Paris des faubourgs, Formation Transformation, op. cit., p. 140.

<sup>625</sup> ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris [...], op. cit., p. 231.

<sup>626</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », in JENN Jean-Marie (dir.), op. cit., p. 42.

<sup>627</sup> CHATELET Anne-Marie, « Les nouveaux arrondissements s'équipent, une ville unifiée de Babel à Paris », in LUCAN Jacques (dir.), op. cit., p. 143.



203- Territoire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, vers 1870.

MÉA P., Plan de Paris à l'échelle de 2 millimètres pour 25 mètres (1/12500<sup>ème</sup>) indiquant les nouveaux percements et les changements de noms de voies publiques [...], Paris, E. Andriveau-Goujon, 21, rue du Bac, 1869, échelle 1/12500<sup>ème</sup>, B.N.F. GeC 7134A (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40709221c>), Extrait.

Cliché B.N.F.

L'ancienne commune de La Villette n'a pas bénéficié des interventions haussmanniennes comme dans le centre de Paris. N'obéissant à aucun plan d'ensemble, elle présentait un caractère hétérogène et inachevé, les caractéristiques d'un espace de transition où coexistaient des types différents d'organisations.



204- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1900.

----- Réseau viaire existant en 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

Voir le plan 3a dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

N



205- Plan décrivant les nouveaux percements et alignements de rues apparus de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis entre 1840-1849 et 1900.

----- Voies nouvelles apparues entre 1840-1849 et 1900.

----- Réseau viaire persistant entre 1840-1849 et 1900.

----- Réseau viaire disparu entre 1840-1849 et 1900.

Document S. Guével.

Voir le plan 3d dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.

N

## Le parc des Buttes-Chaumont

Napoléon III voulait donner aux Parisiens des jardins : « La nécessité s'en faisait particulièrement sentir car Paris, alors en pleine révolution industrielle, voyait disparaître ses champs de culture et ses vignes au profit des habitations et des ateliers [...] »<sup>628</sup>. Ainsi, pour répondre à la volonté de l'Empereur de créer de grands parcs aux quatre points cardinaux de la capitale, J.-C.-A. Alphand<sup>629</sup>, entouré de l'architecte G.-J.-A. Davioud et de l'horticulteur J.-P. Barillet-Deschamps, décidait de réaliser un parc au Nord, sur les hauteurs de Belleville, à l'emplacement de carrières de gypse et de plâtre<sup>630</sup>.

Un parc, d'une superficie de 25 hectares, a alors été construit selon des technologies modernes<sup>631</sup>. Achevé en 1869, le parc des Buttes-Chaumont<sup>632</sup> était composé d'un relief accidenté : falaises, ravins, coteaux. Un rocher, haut de 30 mètres, était situé au milieu d'un lac de 2 hectares et surmonté d'une rotonde, reconstitution du Temple de Sybille à Tivoli. De plus, une grotte, une cascade<sup>633</sup>, une rivière et deux ponts complétaient ce décor théâtral et romantique. J.-C.-A. Alphand, inventant un style propre caractérisant les jardins de cette époque, écrivait alors : « Partout où cela était possible, on a profité des accidents de terrain et des profondes excavations des anciennes carrières à plâtre pour donner au parc l'aspect d'un paysage de région montagneuse »<sup>634</sup> [206].

Le parc des Buttes-Chaumont, seul espace vert de La Villette, a ainsi participé au nouvel équilibre du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, donnant une impulsion à l'urbanisation, dont la valeur des terrains situés en bordure a augmenté : « [Il] était une bouffée d'air frais dans cette banlieue étouffante et grise, et des centaines d'enfants en ont fait leur terrain de jeux »<sup>635</sup>.

## Les abattoirs et le marché aux bestiaux

Avant l'annexion des communes, il existait à Paris, cinq abattoirs, pour les bovins et les ovins et deux abattoirs pour les porcs<sup>636</sup>.

---

<sup>628</sup> SURAND Guy, « Haussmann, Alphand des promenades pour Paris », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann, op. cit., p. 238. Auparavant les jardins étaient pour la plupart privés appartenant à des domaines royaux, seigneuriaux ou religieux. À la Révolution, ils sont devenus Biens Nationaux et ont été morcelés, revendus et lotis.

<sup>629</sup> Ibidem, p. 237. Jean-Charles-Adolphe Alphand (1817-1891), auteur de la majorité des espaces verts à Paris, a tout d'abord été nommé par G.-E. Haussmann en 1854, ingénieur en chef des Promenades et des Plantations, chargé des embellissements de la capitale. En 1869, promu dans ses fonctions, il est devenu Directeur des Promenades de Paris et a continué sa carrière sous la III<sup>ème</sup> République.

<sup>630</sup> Voir JOANNE Adolphe, Paris, Nouveau guide de l'étranger et du Parisien, Paris, Librairie Hachette, 1867, pp. 295-297, B.N.F. 8Z Le Senne 4594.

<sup>631</sup> SURAND Guy, « Haussmann, Alphand des promenades pour Paris », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), op. cit., p. 240. Des machineries ont été utilisées et une voie de chemin de fer a été mise en place pour l'établissement du gros œuvre. Le ciment et le béton ont été employés pour la construction des rampes et des rochers.

<sup>632</sup> À cette époque, les bois de Boulogne, de Vincennes et le parc Monceau étaient déjà réalisés. En 1879, outre la création de ces deux bois et de trois parcs (Monceau, Buttes-Chaumont, Montsouris), J.-C.-A. Alphand a aménagé des promenades, des avenues, des boulevards et des squares. On comptait alors 80 parcs et jardins publics à Paris.

<sup>633</sup> ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 49. La cascade des Buttes-Chaumont prenait sa source dans un réservoir placé rue Botzaris. Ce réservoir était alimenté par une pompe depuis le canal de l'Ourcq. Aujourd'hui le parc est alimenté par la nouvelle usine de pompage du bassin de La Villette reconstruite en 1987 lors du réaménagement de la place Stalingrad par Bernard Huet.

<sup>634</sup> ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris [...], op. cit., p. 203.

<sup>635</sup> RASMUSSEN Steen Eiler, Villes et architectures, Paris, L'Équerre, 1984, p. 184.

<sup>636</sup> JOANNE Adolphe, Paris, Nouveau guide de l'étranger et du Parisien, op. cit., p. 978. Ces abattoirs étaient tous bâtis selon un plan commun élaboré par De Gisors, Petit-Radel, Leloir, Happé et Poidevin entre 1808 et 1818. Sur la rive droite, il y avait les abattoirs de Montmartre, du Roule et de Ménilmontant. Sur la rive gauche, il y avait les abattoirs de Villejuif et de Grenelle.





206- Vue à vol d'oiseau du parc des Buttes-Chaumont, 1869.

ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, *Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum*, Paris Éditeur J. Rothschild, 1867-1873, p. 199, B.H.V.P. FM 1466 ou B.N.F. Gr FoL Z Le Senne 68 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb36488499g>).  
Cliché B.N.F.

Il en existait trois autres dans les anciennes communes annexées de La Villette<sup>637</sup>, des Batignolles et de Belleville, tous classés insalubres. En effet, même s'ils étaient tous éloignés du centre de la capitale, ils compromettaient la santé des quartiers environnants.

« Il était donc devenu nécessaire de transférer ces établissements à une des extrémités de Paris. Et il y avait avantage à les réunir et à choisir, à cet effet, un emplacement assez vaste, suffisamment éloigné des habitations, tout en étant d'un accès facile. Il fallait aussi que ces abattoirs généraux fussent à proximité du futur marché aux bestiaux et reliés aux grandes voies de communication extérieure, afin d'assurer, tout à la fois, la régularité des approvisionnements, l'économie des frais de transport et la facilité des opérations commerciales »<sup>638</sup>.

Le 11 novembre 1858, le préfet G.-E. Haussmann proposait, au Conseil municipal, la création d'un marché aux bestiaux et d'un abattoir réunissant tous ceux existants à Paris<sup>639</sup> : « On trouvait avec raison, qu'il était plus simple d'attirer les animaux sur les lieux mêmes où ils devaient être abattus, dépecés et consommés »<sup>640</sup>.

Le 19 novembre suivant, le Conseil municipal déclarait d'utilité publique l'acquisition, par la Ville de Paris, d'un terrain situé à La Villette, limité par les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, la rue de Flandre et la route Militaire, bordant l'enceinte de Thiers, pour la création d'un abattoir général<sup>641</sup>.

Le 6 avril 1859, ce même Conseil déclarait d'utilité publique l'acquisition, par la Ville de Paris, à l'amiable ou par expropriation, de tous les terrains et immeubles compris entre la darse du Dépotoir, la rue d'Allemagne et la route Militaire, pour l'établissement d'un marché aux bestiaux.

Ainsi, en 1860, la Ville de Paris a acquis tous les terrains nécessaires à la construction de ces deux équipements. De plus, elle passait en 1864, une convention avec le Syndicat du chemin de fer de Ceinture, pour établir un embranchement de voies ferrées, le long de la route Militaire, reliant ainsi, les abattoirs et le marché, au chemin de fer de Ceinture. Cet embranchement permettait facilement d'amener les animaux dans l'enceinte même du marché.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1867, l'abattoir ouvrait et, le 21 octobre 1867, c'était au tour du marché aux bestiaux<sup>642</sup> [207-208]. Ces deux équipements, ne s'ouvrant qu'à leurs extrémités, aux portes de la ville, étaient situés de part et d'autre du canal de l'Ourcq, s'appropriant ainsi ses berges. Ils étaient reliés entre eux par deux ponts, auxquels

---

<sup>637</sup> HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris* [...], p. 584. En 1873, l'entreprise des pompes funèbres occupait l'emplacement de l'abattoir de la commune de La Villette, créé rue d'Aubervilliers en 1850.

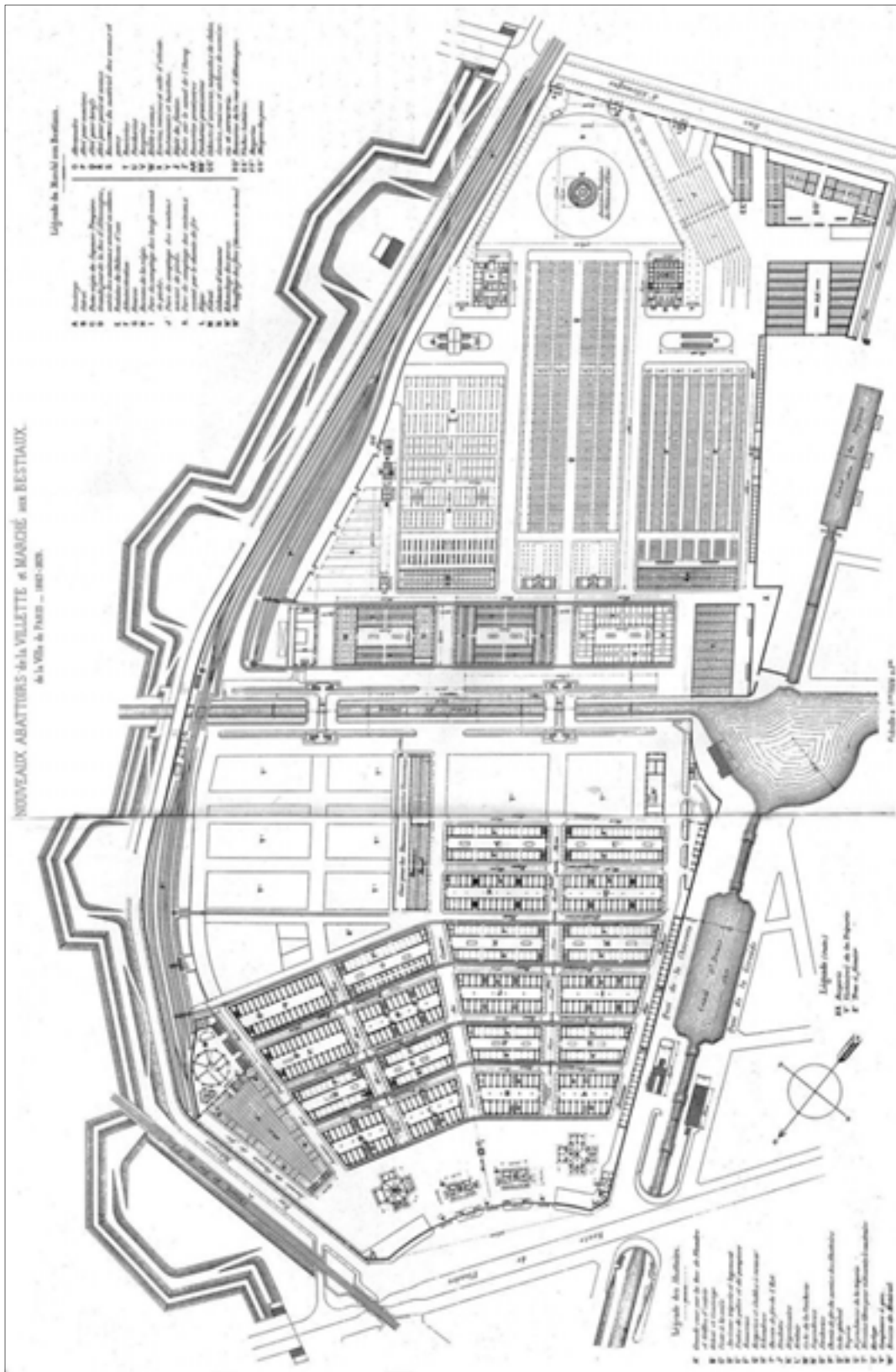
<sup>638</sup> PHILIPP Elisabeth, « Les abattoirs et le marché aux bestiaux », in TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, op. cit., p. 171.

<sup>639</sup> PINON Pierre, *Paris, biographie d'une capitale*, op. cit., p. 146. Les différents abattoirs existants à Paris ont été détruits et ont laissé place à des friches industrielles qui ont été rapidement loties, après avoir été vendues par la Ville à des compagnies privées. L'abattoir de Ménilmontant, composé orthogonalement, démoli en 1867, a été l'objet d'une opération immobilière. Cinq rues nouvelles (rue Guilhem ouverte en 1869) ont été percées et ont entouré le square Parmentier (actuel square Maurice Gardette, ouvert en 1872). L'organisation orthogonale des abattoirs a été reprise pour ce lotissement. En 1888, seules les rues du Général Renault et du Général Blaise étaient bordées d'immeubles. Le dégagement frontal de ces anciens abattoirs a déterminé le tracé de l'avenue Parmentier en 1876.

<sup>640</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », *Paris Projet*, n<sup>os</sup> 15-16, Paris, APUR, 1976, p. 12.

<sup>641</sup> PHILIPP Elisabeth, « Les abattoirs et le marché aux bestiaux », in TEXIER Simon (dir.), op. cit., p. 172. Un abattoir général a été créé à La Villette et un abattoir pour les chevaux a été établi à Vaugirard en 1897.

<sup>642</sup> *Ibidem*, p. 172.

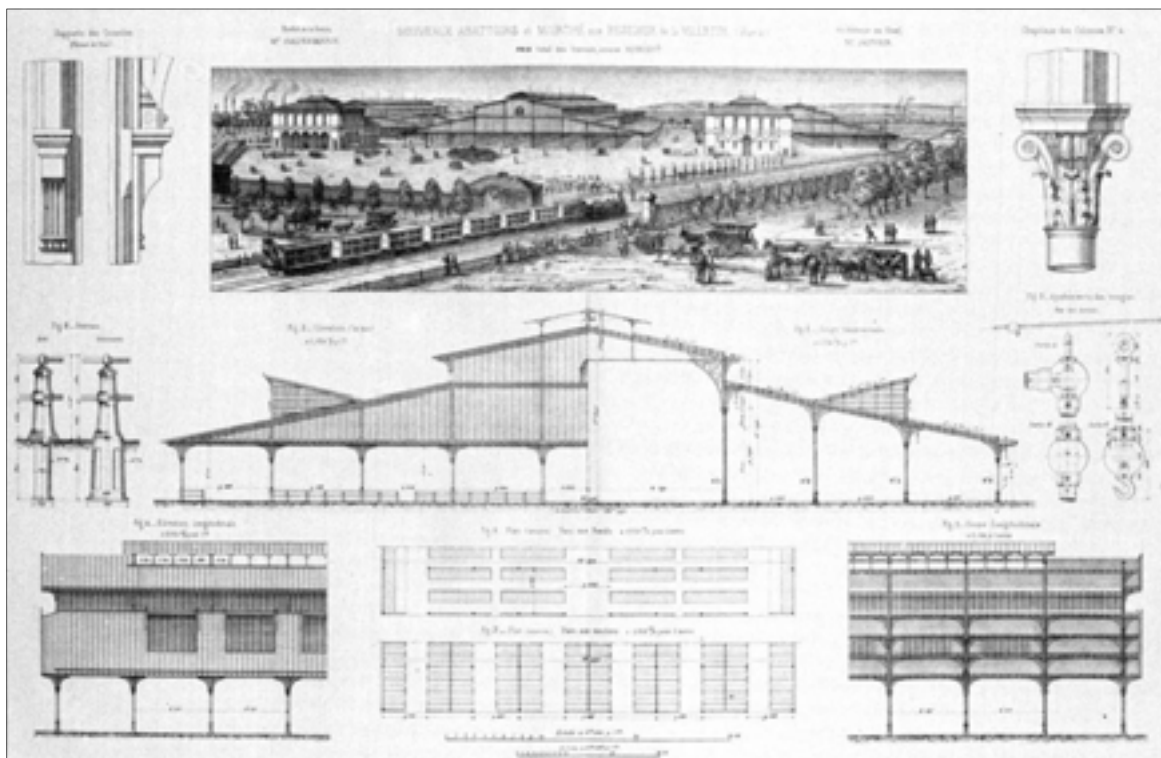


207- Plan des abattoirs et du marché aux bestiaux à La Villette, 1867-1879.

OPPERMANN C.-A., *Nouvelles annales de la construction : publication rapide et économique des documents les plus récents et les plus intéressants relatifs à la construction française et étrangère [...]*, Nouveaux abattoirs de La Villette et marché aux bestiaux de la Ville de Paris 1867-1879, Paris, Dunod, V. Dalmont, J. Baudry, C. Béranger, janvier 1868, échelle 0,004 pour 1 mètre, Planches 3 et 4, B.H.V.P. Per F121 ou B.N.F. V 3528 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32826369p/date>).

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 72.

Cliché C.H.V.P.



208- Marché aux bestiaux à La Villette, 1867-1879.

OPPERMANN C.-A., *Nouvelles annales de la construction : publication rapide et économique des documents les plus récents et les plus intéressants relatifs à la construction française et étrangère [...]*, *Nouveaux abattoirs de La Villette et marché aux bestiaux de la Ville de Paris 1867-1879*, Paris, Dunod, V. Dalmont, J. Baudry, C. Béranger, janvier 1868, Planches 1 et 2, B.H.V.P. Per F121 ou B.N.F. V 3528 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32826369p/date>).  
Cliché C.H.V.P.



209- Pont mobile sur le canal de l'Ourcq reliant le marché aux bestiaux aux abattoirs généraux, 1869.

MOLLER L., « Pont mobile sur le canal de l'Ourcq reliant le nouveau marché aux bestiaux aux abattoirs généraux », *Le Monde Illustré*, 30 janvier 1869, p. 76, M.C. Topo PC 149L.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 145.  
Cliché M.C.

En 1868, l'ingénieur en chef du chemin de fer de Ceinture, Fr. Mantion, faisait construire un pont levant sur le canal de l'Ourcq reliant les abattoirs et le marché aux bestiaux, au chemin de fer du Nord et à celui de la Petite Ceinture. Cette solution a été adoptée du fait que le niveau des voies ferrées était seulement à 35 centimètres au-dessus du plan d'eau du canal. Le tablier était prévu pour rester dans la position haute, à 5 mètres au-dessus du canal et laisser libre le passage des bateaux. Le tablier était équilibré par 4 contrepoids de 5 tonnes chacun. Pour faciliter la manœuvre, deux cuves étaient remplies d'eau quand le tablier était en position haute et étaient vidées pour le faire descendre. Mais les manœuvres étaient peu fréquentes : une ou deux fois par jour le pont était descendu pour le passage d'un train.  
Voir MARREY Bernard, *Les ponts modernes 18<sup>ème</sup>-19<sup>ème</sup> siècles*, Paris, Édition Picard, 1990, pp. 228-229.

on accédait par quatre doubles rampes à pente douce. Deux de ces rampes servaient pour les parcs de comptage des bœufs et des moutons, une servait au passage des porcs et une dernière au passage des voitures. De plus, un pont levant, au-dessus du canal de l'Ourcq, permettait aux wagons, chargés d'animaux, de rejoindre le parc de comptage. Un tiers des bêtes vendues passaient le canal pour être abattues ; celles qui restaient reprenaient le train pour être tuées dans d'autres régions<sup>643</sup> [209].

« Ces édifices d'utilité générale qu'[étaient] les abattoirs et le marché central aux bestiaux [illustraient] un grand dessein de rationalisation de l'espace parisien inspiré par les préceptes de l'hygiène, de l'ordre et de l'économie »<sup>644</sup>.

Louis Adolphe Janvier, architecte de l'arrondissement, et Jules de Mérindol, tous deux sous la direction de Victor Baltard, ont eu la charge de la construction de l'ensemble.

Jules de Mérindol a ainsi dessiné en 1866 les trois halles du marché aux bestiaux<sup>645</sup>. Leurs entrées principales se situaient rue d'Allemagne, devant une place où se tenait la fontaine aux Lions, œuvre de P.-S. Girard<sup>646</sup>. Ces halles, d'une superficie de 21 hectares, étaient constituées de fonte et de verre, système constructif nouveau<sup>647</sup>. Elles étaient entourées de divers bâtiments tels que la gare où arrivaient les trains transportant les animaux, les pavillons de la bourse et de l'administration, d'abreuvoirs, de bouveries, de parcs d'attente et de comptage.

Louis Adolphe Janvier s'était occupé des travaux d'aménagement du site et de la construction des abattoirs, qui avaient leur entrée principale rue de Flandre. Cette dernière était marquée par la rotonde du fondoir à suif, et par un autre bâtiment qui lui était symétrique. Les abattoirs, d'une superficie de 19 hectares, en pierre de taille, moellon et brique, système constructif traditionnel, étaient organisés comme une cité industrielle, autour de quatre avenues principales. Ils étaient constitués d'échaudoirs, groupés autour de 32 vastes cours d'abattage, loués aux bouchers par la Ville de Paris, sillonnés par des rails de chemin de fer, et de bouveries d'attente<sup>648</sup> subdivisées en fonction de chaque affectataire. Ils étaient entourés des bureaux du chemin de fer, d'un brûloir, d'un fondoir<sup>649</sup>.

Les routes, avenues et places étaient pavées de granit, dont le profil permettait de recueillir et d'évacuer les urines et les excréments des animaux. Un important réseau de galeries souterraines desservait tout le site et recevait les différents systèmes d'évacuation et d'amenée des fluides<sup>650</sup>.

---

<sup>643</sup> Ibid., p. 173.

<sup>644</sup> VERNES Michel, « Histoire d'une solitude : La Villette », Architecture, op. cit., pp. 34-39.

<sup>645</sup> Voir DU CAMP Maxime, Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Hachette, 1875, Tome 6, pp. 26-27, B.N.F. (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33990537x>).

<sup>646</sup> Cette fontaine se trouvait primitivement à la place du Château d'Eau (actuelle place de la République). Elle a été remontée en 1867 au marché de La Villette.

<sup>647</sup> PHILIPP Élisabeth, « Les abattoirs et le marché aux bestiaux », op. cit., p. 172.

<sup>648</sup> Ibidem, p. 173. Attenant aux échaudoirs, les bouveries permettaient aux bêtes de se reposer car toutes n'étaient pas tuées le même jour.

<sup>649</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », Paris Projet, op. cit., p. 88.

<sup>650</sup> BARREAU Sylvie, HARDY Jean-Claude, « La Villette, du site industriel au complexe culturel », Métropolis, n<sup>os</sup> 76-77 4<sup>ème</sup> trimestre, 1986, pp. 38-44. Le réseau d'assainissement était très développé. La partie de ce réseau, située au sud du canal, constituait un réseau unitaire d'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées qui se raccordait rue d'Allemagne aux égouts de Paris.

Le site était verdoyant puisque plus de 200 arbres y étaient dénombrés : des platanes, des peupliers d'Italie, des marronniers, des tilleuls. Les allées d'arbres marquaient ainsi les limites de la place de la Fontaine et les grands cheminements<sup>651</sup>.

Ainsi, le site de La Villette, de 55 hectares, présentait des dispositions favorables, pour recevoir les bestiaux de toutes les régions et des qualités par rapport à la ville, qui voulait réorganiser la boucherie et la distribution de la viande dans la capitale. Il était à la limite de l'agglomération, en bordure des quartiers en cours d'urbanisation, en restant tout de même à l'intérieur des fortifications de Thiers. Il offrait une superficie assez grande pour satisfaire aux besoins d'extension qui pouvaient se manifester et était desservi par les routes de Flandre, d'Allemagne et la voie ferrée<sup>652</sup>. De plus, cette cité de la viande, répondait à une double logique économique : concentration de l'activité, et en même temps, rejet des industries à la périphérie de la ville<sup>653</sup>. Mais, cette grande industrie de la viande, effaçant définitivement un parcellaire agricole en lanière, pour ne constituer qu'une immense parcelle, n'a engendré que très peu d'urbanisations (des restaurants bordaient la rue d'Allemagne, des commerces de gros bordaient la rue de Flandre). En effet, elle était autonome et fermée à la ville, n'utilisant point les canaux.

#### 2.2.2.2. Les entreprises, les industries et les usines

Dans son manifeste de 1859, le Conseil municipal de La Villette inventoriait 17 catégories d'entreprises dont l'annexion risquait de provoquer la perte<sup>654</sup>. Cette liste permet d'avoir une vision globale de l'ensemble des activités qui se déroulaient à La Villette. Il s'agissait :

1- Des entrepreneurs de transports maritimes et fluviaux « qui chargeaient et déchargeaient annuellement 10 000 navires, soit un mouvement total de 1 100 000 tonnes apportant des objets dont la plupart n'entraient pas dans Paris [...] ». 2- Des fabriques de bougies [...]. 3- De neuf savonneries et parfumeries<sup>655</sup> [...]. 4- Les fabriques de cristaux, verreries et émaux<sup>656</sup> [...]. 5- Les entrepôts de toutes sortes, dont les denrées étaient les huiles, les savons, les alcools, les vins [...]. 6- Douze à quinze chantiers de bois [...]. 7- Une forge à fer avec laminoirs, fonderies, ateliers de chaudronnerie de fer [...]. 8- Sept raffineries de sucre<sup>657</sup> [...]. 9- Des fabriques de wagons<sup>658</sup> [...]. 10- Quatre fabriques de produits chimiques [...]. 11- Une fabrique de pianos (Érard) et une fabrique de parquets et chalets [...]. 12- De nombreux dépôts de charbon de terre et de chantiers [...]. 13- Des fabriques de noir animal [...]. 14- De nombreux commissionnaires de roulage et correspondants de maisons de Paris ou de chemins de fer [...]. 15- Des brasseries et des entrepôts d'orge

---

<sup>651</sup> APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », op. cit., p. 89.

<sup>652</sup> Ibidem, p. 88.

<sup>653</sup> BARRAU Sylvie, HARDY Jean-Claude, « La Villette, du site industriel au complexe culturel », Métropolis, op. cit., pp. 38-44.

<sup>654</sup> Note du Conseil municipal de la commune de La Villette concernant Le projet d'extension de la Ville de Paris jusqu'aux fortifications, op. cit., p. 18. Voir aussi FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 68-69 et ROULEAU Bernard, « Le territoire avant 1860 », op. cit., p. 39. Dans ce manifeste, les chiffres semblent exagérer.

<sup>655</sup> Leurs matières premières étaient l'huile de palme, de coco, d'olive, l'alcool.

<sup>656</sup> Le charbon était leur principale matière première, arrivant par voie d'eau.

<sup>657</sup> Il restait trois raffineries dans Paris. Celles présentes à La Villette consommaient 30 000 tonnes de houille.

<sup>658</sup> Elles produisaient 3 000 à 4 000 wagons par an.

[...]. 16- 80 à 100 distilleries de liqueurs [...]. 17- Des raffineries de sel, des fabriques d'allumettes, de plumes métalliques [...].

a. Les entreprises bordant les quais

Entre 1860 et 1930, les entreprises bordant le port de La Villette et le port élargi étaient nombreuses. On trouvait des entreprises de transport par voie d'eau, des négociants en charbon, des entrepositaires variés, des négociants en matériaux de construction, des entreprises de chimie diverse et de chimie alimentaire [210]. La carte suivante répertorie un certain nombre d'entreprises présentes aux bassins de La Villette.

b. Les industries et les usines

À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, on trouvait, dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, pour les industries lourdes, des usines de fonte et de bitume (Forges Dumesnil), de gaz [211-212], de puddlage du fer (Lagoutte), des entreprises de construction de wagons (Trottemant) et de matériels pour les chemins de fer [213], de vernis (Déadé et Plattet), des fabriques industrielles de bougies (Villart), de tuyaux de fonte (Chameroy), de noir animal (Foucher), des chaudronneries (Egrot) [214], des fonderies... ; pour le bois, des fabriques d'allumettes (Lainé), des scieries mécaniques (Rigaut, Lombard) [215], dont une manufacture de pianos (Érard) [216] et de réparation [217], des imprimeries et des usines de fabrication ou de récupération de papier (Lang, Brise)...; pour les denrées alimentaires, des raffineries de sucre (Lebaudy-Sommier, Pouet, Jeanti et Prévost)<sup>659</sup> [218], diverses entreprises alimentaires et de conditionnement (Félix Potin<sup>660</sup>, Thoré) [219-220], une fabrique chocolat [221], une boulangerie industrielle (Schweitzer) [222]... ; pour la chimie, des fabriques de savonnettes et de parfums (Piver, Cottance, Pinaud) [223], des ateliers de cristallerie et de verrerie... On trouvait aussi des établissements de distillation, d'épuration d'huiles, de fabrication d'ammoniac, d'acide nitrique et d'eau de javel, des dépôts de matériel de vidange, des voiries à boue, des boyauderies, des briqueteries et transmission de mouvements (location de force motrice) [224]. En 1872, 166 entreprises étaient dénombrées à La Villette, soit 34% du total parisien.

### 2.2.2.3. Le tissu urbain aux abords des canaux

La transformation de la Villette en un port de marchandises a amené un développement des industries. Avec ses entrepôts et magasins, ses différents réseaux de transports, cette commune affirmait une vocation industrielle, entraînant l'urbanisation de son territoire<sup>661</sup>.

---

<sup>659</sup> Voir MONTEL Nathalie, « Mutations spatiales, stratégies professionnelles et solidarités familiales à Paris au XIX<sup>ème</sup> siècle. Le rôle des raffineurs de sucre villettois dans la formation d'un espace industriel », Histoire urbaine, n° 4, décembre 2001, pp. 47-65.

<sup>660</sup> L'usine Félix Potin, établie rue de l'Ourcq vers 1872, fabriquait et conditionnait le chocolat, la moutarde, les conserves... Les bâtiments, hauts en moyenne de deux étages et bordés de cours, dont deux étaient vitrées, communiquaient entre eux par des passerelles. Voir CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, « L'implantation des grandes industries », in CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, op. cit., p. 170.

<sup>661</sup> ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris [...], op. cit., p. 226.

210- Entreprises autour du port de La Villette et du port élargi, 1860-1930.

D'après FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, pp. 116-119.

Document S. Guével, A. Michalski.

Voir pages suivantes.





### 210- Entreprises autour du port de La Villette et du port élargi, 1860-1930.

D'après FRANÇOIS Emmanuelle, *Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire*, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, pp. 116-119.  
Document S. Guével, A. Michalski.

1- 7, quai de la Seine  
1876-1909 : Pavot ;  
transporteur par voie d'eau  
(peut-être depuis 1846).

2- 21, quai de la Seine  
1879-1936 : Robert & Porte,  
négociant en charbon  
(mines d'Anzin).

3- 23-25, quai de la Seine  
1863 : Tintelin, bateau  
express (maison et atelier).

4- 29-31, quai de la Seine  
1874-1883 : Dusalet,  
négociant en bois, charbon,  
cokes et briques (Société  
générale de chauffage,  
spécialiste de la brique à  
neuf trous).

5- 35, quai de la Seine  
1880-1888 : Robert de  
Boury, transporteur par voie  
d'eau (également au 27,  
quai de la Loire).

6- 39, quai de la Seine et  
38, rue de Flandre  
1906-1936 : Muller, fer.

7- 53, quai de la Seine

1907 : Compagnie générale  
des pompes funèbres,  
menuiserie (ateliers).

8- 61, quai de la Seine  
1877-1906 : Guisnez,  
négociant en charbon et  
cokes.

9- 79-81, quai de la Seine  
1881-1922 : Bertrand,  
négociant en charbon et  
terre.

10- 7, quai de l'Oise  
1876-1877 : Rudolph, bois  
de sciage (12 bateaux en  
1876).

11- 34, rue de l'Ourcq  
1882 : Gauvain, fabrique de  
plâtre.

12- 13, quai de l'Oise  
1865-1881 : Lelong,  
marchand de plâtres  
(également au 26, rue de  
l'Ourcq).

13- 17, quai de l'Oise  
1881-1891 : Compagnie  
générale des matériaux de  
construction (usine entre les

rues de Nantes et de  
l'Aisne ; également Union  
des Entrepreneurs).

14- 21, quai de l'Oise  
1880-1918 : Lehon, chaux  
hydraulique (chaux et  
ciments du Coucou).

15- 21, quai de l'Oise  
1882 : Bemelman,  
transporteur par voie d'eau  
(bateaux de Belgique).

16- 31, quai de l'Oise  
1881 : A.T. Cools, briques  
(dépôt).

17- 35, quai de l'Oise  
1881-1882 : Delucheux,  
sables (Société du Sable-  
Mort coloré).

18- 17, rue de l'Argonne  
1874-1887 : Gallet, Gribou  
& François, raffinerie de  
mélasse (prise d'eau dans  
le canal).

19- 52, quai de la Marne  
1888 : D'Espine & Achard,  
bois de sciage (Société de  
parqueterie).

20- 44, quai de la Marne  
1924 : Bernot, négociant en  
charbon et cokes  
(également au 45, rue  
d'Hautpoul et au 160, rue de  
La Fayette).

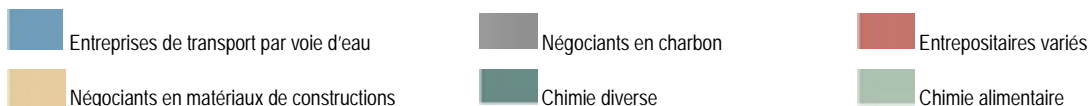
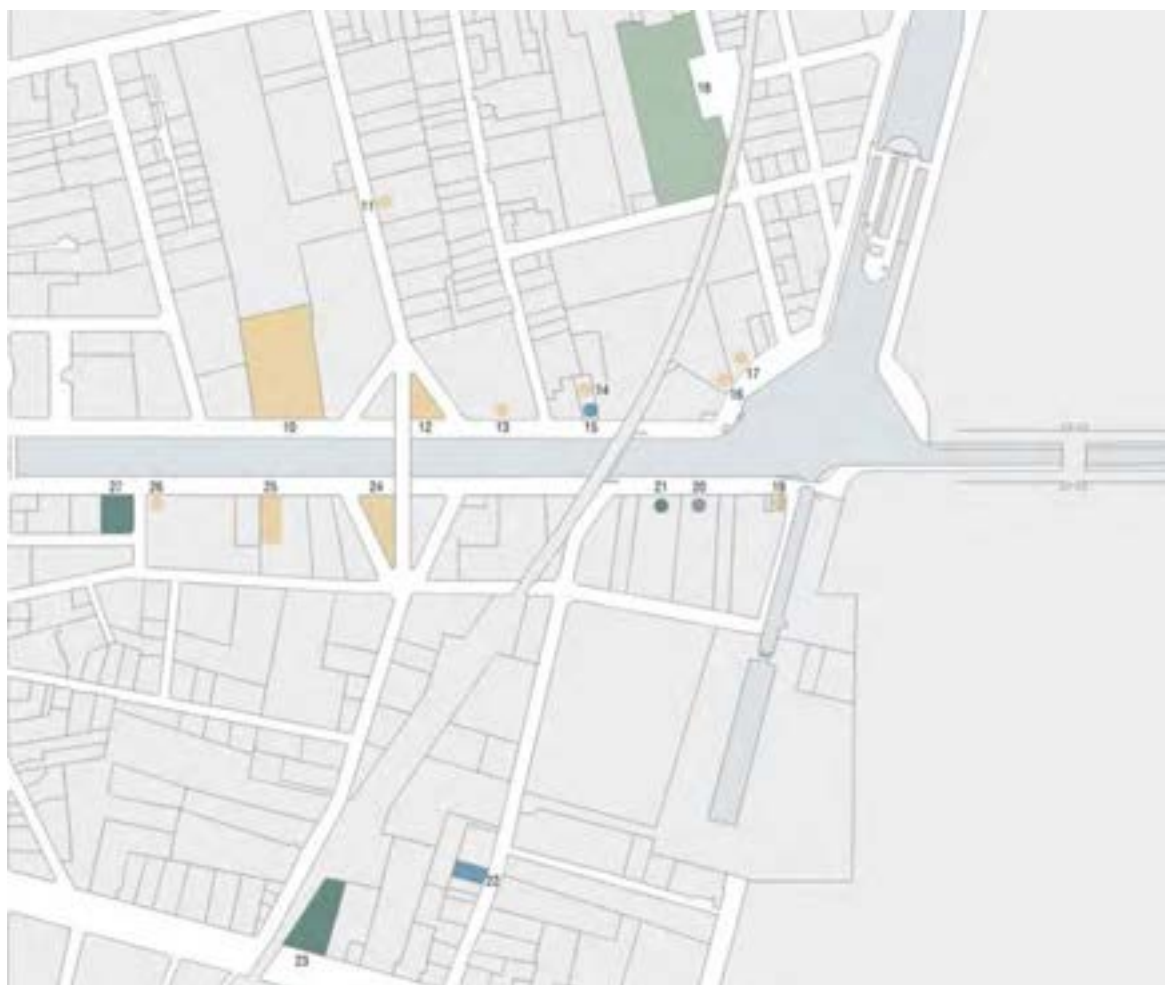
21- 42, quai de la Marne  
1887-1893 : Solvay & Cie,  
produits chimiques,  
fabrication de carbonate de  
soude.

22- 13, rue des Ardennes  
1888 : Madoux, transporteur  
par voie d'eau (construction  
de bateaux).

23- 145, rue d'Allemagne  
1877 : Parquin, plâtreries,  
briqueteries (dépôt au 20,  
quai de la Marne).

24- 26, quai de la Marne  
1880 : Société générale des  
Plâtriers de Paris, plâtre,  
chaux et ciments  
(également sur les quais de  
Jemmappes et de Valmy).

25- 18, quai de la Marne  
1881-1888 : Tiphine,  
briqueteries et tuileries.



26- 12, quai de la Marne  
1881 : Gastellier & Lemonnier, briqueteries (fabrique à Fresnes et dépôt sur le quai de la Marne).

27- 10, quai de la Marne  
1877 : Couvreur, verreries et produits chimiques.

28- 94, quai de la Loire  
1890-1906 : Dalstein, débarquements.

29- 86-88, quai de la Loire  
1885-1887 : Bazerque & Makowiecki, pierres de taille et moellons (propriétaires des carrières de Poincy).  
1889-1892 : Esquerre, sables.

30- 82-86, quai de la Loire  
1889-1901 : Compagnie internationale d'alimentation, denrées alimentaires (prise d'eau 130 m<sup>3</sup> par jour).  
1901-1930 : Damoy, Chocolaterie.

31- 82-86, quai de la Loire

1880-1888 : Paillard, négociant en charbon et cokes (emplacement de la future Compagnie internationale d'alimentation).

32- Vers le 66, quai de la Loire  
Dehaynin, négociant en charbon, locataire d'un entrepôt au 30, quai de la Loire (voir n° 44).

33- 66, quai de la Loire  
1912-1924 : KUB, denrées alimentaires (location de magasins en 1912 et 1913 ; devient SISA-KUB en 1924 ; voir n° 35).

34- 62, quai de la Loire  
1889-1931 : Jesel & Widemann, négociants en charbon (aussi bd Richard Lenoir).

35- 58, quai de la Loire  
1898 : Société parisienne de Meunerie Boulangerie (arrivages de blé).  
1912-1924 : KUB, denrées alimentaires (voir n° 33).

36- 56, quai de la Loire  
1879-1901 : Leroux, négociant en charbon (siège au 142, bd Magenta).

37- 54, quai de la Loire  
1881-1883 : Dufrasne, négociant en charbon.

38- 52, quai de la Loire  
1881 : Geoffroy, transporteur par voie d'eau et camionnage.

39- 15, rue de la Moselle  
1890-1898 : Bouchet, grès et sables.

40- 44-48, quai de la Loire  
1910-1938 : Société des Charbonniers réunis, négociants en charbon et cokes.

41- 44-46, quai de la Loire  
1891 : Compagnie du Granit-Asphalte (ateliers et hangars).

42- 38, quai de la Loire  
1869-1895 : Civet devenu Bischoffe, pierres de taille.

1901 : Mathieu, bois de sciage.

43- 34, quai de la Loire  
1877-1882 : Paquot, négociant en charbon de terre (peut-être depuis 1866).

1890 : L'Anthracite, négociant en charbon (aussi au 188, quai de Jemmapes).

44- 30, quai de la Loire  
1874-1931 : Dehaynin, négociant en charbon (voir n° 32).

1879-1901 : Chapuis, négociant en charbon (siège bd Magenta).

45- 6, quai de la Loire  
1862-1873 : Compagnie du touage et des transports de la Seine, touage en Seine et transports par voie d'eau.

Les parcelles indiquées en couleur représentent des occupations probables.



211- Usine à gaz de La Villette, Plan d'ensemble, rue d'Aubervilliers, 1879.

FERNIQUE A., Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, Plan d'ensemble de l'usine de La Villette, Paris, École Nationale des Ponts et Chaussées, 1878-1880, B.N.F. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b1200034x/f1.item>.

Cliché B.N.F.

L'usine à gaz, établie sur 33 hectares rue d'Aubervilliers, a été mise en service en 1856 ; une usine à traiter le goudron lui a été associée dès 1865. Elle était la plus importante des sept usines à gaz parisiennes, alimentant plus du tiers de la consommation de Paris et employait, en 1872, plus de 1150 ouvriers. Elle possédait un quai de débarquement sur le canal Saint-Denis, lui permettant de recevoir le charbon.



212- Usine à gaz de La Villette, rue d'Aubervilliers, 1905.

Vue générale prise de l'entrée.

BOYER J., Usine à gaz de La Villette, 1905, P.P., Collection H. Roger-Viollet 4829-12.

Cliché P.P.



213- Société anonyme de construction de La Villette, Entreprise générale de Travaux Publics, 7, rue Curial, vers 1880.

RENARD A., Publicité pour la Société anonyme de construction de La Villette, Entreprise générale de travaux publics (Matériel de chemins de fer et de tramways, voitures et wagons), 7, rue Curial, vers 1880, B.N.F. Va 328 H93556 ou Va 329 H93789.

Cliché B.N.F.



214-

214-Egrot, Chaudronnerie, 23, rue Mathis, vers 1876.

CHARLOT, Publicité pour la Société Egrot chaudronnerie, 23, rue Mathis, vers 1876, B.N.F. Va 328 H93581.

Cliché B.N.F.

La chaudronnerie Egrot était présente à La Villette depuis 1836.

215-Aux vieux chênes, Scierie, 97-103, rue de Crimée, vers 1880.

APPEL F., Publicité pour la scierie Aux vieux chênes, 97-103, rue de Crimée, vers 1880, B.N.F. Va 331 H94482, Extrait.

Cliché B.N.F.

La société Aux vieux chênes avait sa maison principale 69-71, rue Beaubourg. L'usine et le chantier, situés rue de Crimée, étaient spécialisés dans le bois d'industrie et de meubles.



215-



216-

216- Maison Énard, Manufacture de pianos et de harpes, 110-112, rue de Flandre, vers 1874.

DELANNOY, Publicité pour la Maison Énard, Première manufacture de pianos et harpes fondée à Paris en 1780 par les frères Énard (13 et 21 rue Mail à Paris, 18, street Great Marlborough à Londres), 110-112, rue de Flandre, vers 1874, B.N.F. Va 328 H93567, Extrait.

Cliché B.N.F.

Vue des ateliers de pianos à queue et du bâtiment des machines de la manufacture.

217- Ch. Gehrling fils, mécanicien pour pianos et orgues, 53, rue de l'Ourcq, vers 1874.

ROSE V., Publicité pour Ch. Gehrling fils, mécanicien pour pianos et orgues, usine à vapeur, 53, rue de l'Ourcq, vers 1874, B.N.F. Va 328 H93590, Extrait.

Cliché B.N.F.



217-



218- Lebaudy, Raffinerie de sucre, 19, rue de Flandre, 1906.

Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue de Flandre, Raffinerie Lebaudy, 19, rue de Flandre, Paris, Éditeur E.V., n° 231, 1906, B.N.F. Va 328 H93563.

Cliché B.N.F.

Les arrivages des denrées coloniales par le canal, comme la canne à sucre, ont donné une impulsion au développement de l'industrie sucrière. La raffinerie Lebaudy, fondée vers 1830, comptait plus de 450 employés en 1872.



219- Usine Félix Potin, Entreprise alimentaire et de conditionnement, 66-68, rue de l'Ourcq, 1887.  
GUILLARD, Publicité pour l'usine de La Villette, Félix Potin, 66-68, rue de l'Ourcq, 1887, B.H.V.P. Collection H. Roger-Viollet Pl. XIX 97, Extrait.  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 49.  
Cliché B.H.V.P.



220- Usine Félix Potin, Entreprise alimentaire et de conditionnement, 66-68, rue de l'Ourcq, 1906.  
Anonyme, Sortie de l'usine Félix Potin rue de l'Ourcq XIX<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 1010, 1906, B.N.F. Va 328 H93587.  
Cliché B.N.F.



221- Guérin-Boutron, Fabrique de chocolat et entrepôt de thés, 23, rue du Maroc, vers 1877.  
BERTRAND, Publicité pour la fabrique de chocolat et entrepôt de thés Guérin-Boutron, Vue intérieure de l'usine, 23, rue du Maroc, vers 1877, B.N.F. Va 328 H93580, Extrait.  
Cliché B.N.F.



222- Schweitzer, Boulangerie industrielle, 67-69, rue d'Allemagne, 1899.

ALIX & C<sup>ie</sup>, Publicité pour la boulangerie industrielle Schweitzer, 67-69, rue de Flandre, 1899, B.H.V.P. Collection H. Roger-Viollet Pl. XIX 74.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 49.

Cliché B.H.V.P.



223- Édouard Pinaud & Meyer, Savonnerie et parfumerie, 73, rue de Flandre, vers 1880.

BACHELIER, Savonnerie et parfumerie Édouard Pinaud & Meyer, 73, rue de Flandre, vers 1880, M.C. Topo PC 174B.

Cliché M.C.



224- Beyer Frères, Transmission de mouvements, Location de force motrice, 16-18, rue de Lorraine, vers 1880.

Anonyme, Publicité pour la société Beyer Frères, Transmission de mouvements, Location de force motrice, 16-18, rue de Lorraine, 1880, B.N.F. Va 330 H94151, Extrait.

Cliché B.N.F.

Cette usine était située le long du chemin de fer de Ceinture.

a. Le paysage industriel du port de La Villette

Le paysage du bassin de La Villette, dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, était dominé par l'activité portuaire (bateaux, grues, marchandises...) et par des édifices liés aux ports. Parmi les bâtiments principaux qui bordaient alors immédiatement le bassin de La Villette, se trouvaient les Entrepôts et Magasins Généraux de la place de l'Ourcq, dissimulant la rotonde de C.-N. Ledoux, ceux du pont de la rue de Crimée, et les neufs magasins d'entreposage le long des quais, auxquels venaient s'ajouter quelques constructions éparses. Tous ces édifices cernaient le plan d'eau, définissant l'espace du bassin.

La configuration spatiale, malgré la faible hauteur des magasins édifiés le long des quais de la Seine et de la Loire, ne permettait de voir, depuis le bassin, que très peu d'éléments du paysage environnant, hormis les cheminées d'usines, points de repères verticaux. Les immeubles d'habitation, de six à sept étages, se trouvaient principalement le long des rues de Flandre et d'Allemagne et parfois en cœur d'îlot. Les façades du bassin étaient essentiellement constituées d'édifices industriels et d'entrepôts de faibles hauteurs, implantés sur des emprises de tailles importantes. Le bassin de La Villette pouvait être ainsi considéré comme le cœur d'un vaste îlot. Cependant, le haut des immeubles d'habitation pouvait être perçu aux abords de la place de l'Ourcq, mais plus on s'en éloignait, moins on pouvait se rendre compte de leurs présences ; le port perdait ainsi son caractère urbain [225-(1-2)-226-(1-2)-227-(1-2-3)-228].

Il y avait donc un paradoxe entre la volonté d'intégrer le bassin de La Villette à la ville, avec notamment la construction de passerelles piétonnes, et ce qui était perçu visuellement de ce dernier depuis les rues adjacentes.

b. Les rues d'Allemagne et de Flandre

Les deux grands axes structurants de La Villette, les rues d'Allemagne et de Flandre, point de départ de l'urbanisation de ce territoire, présentaient, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, un paysage plus urbain, contrairement à la majorité des rues se trouvant aux abords des canaux. Elles étaient principalement bordées d'immeubles de types faubouriens, haussmanniens et post-haussmanniens, à l'alignement, contrairement aux abords du port, bordés de constructions liées à l'activité industrielle [229-230-231-232-233-234].

Au sud de la rue d'Allemagne, autour de la nouvelle mairie d'arrondissement et du parc des Buttes Chaumont, un bâti plus résidentiel s'était développé, marqué par des immeubles haussmanniens et post-haussmanniens. Il subsistait aussi un habitat ancien et dense (futur îlot insalubre n° 8).

Entre le bassin de la Villette et la rue de Flandre, la situation était semblable à celle de la rive sud, le quartier s'étant développé de façon plus ou moins symétrique autour du port, dans le triangle formé par les rues d'Allemagne, de Flandre et les abattoirs et le marché aux bestiaux.

Au nord de la rue de Flandre, les terrains étaient fortement industrialisés, en raison de leurs situations : ils se trouvaient entre les canaux et les voies de chemin de fer de la petite Ceinture et de la gare de l'Est.

Enfin, en dehors des abords des deux grands axes structurants, ces quartiers connaissaient principalement un bâti bas et varié, constitué souvent d'habitats précaires, qui se mêlaient à des ateliers, des



225-1- Schématisation des silhouettes urbaines selon les fonctions, vers 1900.  
Document S. Guével, A. Michalski.



225-2- Photomontage représentant le bassin de La Villette, vers 1900.  
D'après Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.N.F Va 328 H93686 ou B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9981-2, (Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 142, Cliché B.N.F.) - Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, A.S.C.V.P. (Cliché A.S.C.V.P.).  
Document S. Guével, A. Michalski.

La rotonde de La Villette était cachée par un bâtiment des Entrepôts et Magasins Généraux.



226-1-

226-2-

226-1- Schématisation des silhouettes urbaines selon les fonctions, vers 1900.  
Document S. Guével, A. Michalski.

226-2- Le bassin de La Villette, vers 1900.  
Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

Légendes

- Bassin de La Villette
- Édifices dépendants du port, situés sur les quais
- Constructions industrielles et habitats de faible hauteur implantés le long des quais
- Immeubles implantés le long des quais
- Quais
- Bureaux du Service des Canaux
- Usine élévatrice de l'eau de l'Ourcq
- Immeubles implantés à l'écart des quais
- Rayon visuel





227-1- Espace perçu depuis les quais, vers 1900.



227-2- Fonctions perçues depuis les quais, vers 1900.



227-3- Fonctions, principes d'organisation, vers 1900.

227- Coupes de principe sur le bassin de La Villette entre la rue d'Allemagne et la rue de Flandre, vers 1900.

Documents S. Guével, A. Michalski.

Cette coupe transversale sur le bassin de La Villette et ses abords, établie à partir de photographies et de cartes postales anciennes, permet de montrer les principes de répartition des fonctions, ainsi que les hauteurs des constructions qui les caractérisaient.



228- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le grand bassin et le bassin élargi, 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

Le bâti longeant les quais du grand bassin et du bassin élargi était morcelé, laissant percevoir les cours à l'intérieur des parcelles.

Voir le plan 3c dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.





229-

229- Rue d'Allemagne au niveau de la place de l'Ourcq, 1906.  
Anonyme, Paris, La rue d'Allemagne, Paris, Éditeur C.M., n° 384, 1906, B.N.F. Va 328 H93481.  
Cliché B.N.F.



230-

230- Rue d'Allemagne au niveau du pont du chemin de fer de la Petite Ceinture, 1908.  
Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue d'Allemagne, Paris, Éditeur L.L., n° 1573, 1908, B.N.F. Va 328 H93929.  
Cliché B.N.F.



231-

231- Rue de Flandre au niveau de la place de l'Ourcq, 1905.  
Anonyme, Rue de Flandre, Éditeur F. Fleury, n° 858, 1905, B.N.F. Va 328 H93557.  
Cliché B.N.F.



232-

232- Rue de Flandre au niveau du n° 24, 1906.  
Anonyme, Tout Paris, La rue de Flandre à la hauteur du n° 24 - Magasin Klein, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 1290, 1906, B.N.F. Va 331 H93558.  
Cliché B.N.F.



233-

233- Rue de Flandre au niveau des n° 44-46, vers 1920.  
Anonyme, Rue de Flandre, s.d., Mairie de Paris, Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, D.U.V.P.  
Cliché D.U.V.P.



234-

234- Rue de Flandre à l'angle de la rue de l'Ourcq, 1909.  
Anonyme, Rue de l'Ourcq près de la rue de Flandre, Paris, Éditeur F.B., n° 196, 1909, B.N.F. Va 328 H93583.  
Cliché B.N.F.

constructions industrielles ou des entrepôts.

c. Le parcellaire et le bâti<sup>662</sup>

Grâce à la présence d'un important réseau de communications (routes, canaux et voies ferrées), la majeure partie des vastes terrains de La Villette a été occupée par des activités industrielles qui étaient ainsi séparées de la ville sans en être trop éloignées. Les anciennes structures rurales s'étaient peu à peu transformées laissant place à l'industrie [Plans 3a-3d].

À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, habitat et industrie se mêlaient. En 1876, le long des rues de l'Ourcq et de Nantes se trouvaient environ 51% d'habitations, 11% de magasins ou d'ateliers, 33% de bâtiments à usage mixte et 5% de chantiers. Sur le quai de la Marne se trouvaient 22% d'habitations, 16% de magasins ou d'ateliers, 49% de bâtiments à usage mixte et 13% de chantiers<sup>663</sup>.

Durant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le parcellaire et le bâti ont identifié le quartier de La Villette. Les transformations et les mutations ont rythmé les abords des bassins, même si le canal a été à la fois une liaison et une frontière. L'histoire a individualisé ce secteur pour des raisons géographiques et économiques, mais elle en a aussi affirmé la polyvalence fonctionnelle. Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement a joué un rôle à part, un peu isolé de Paris, en raison de sa fonction industrielle. Le paysage a ainsi répondu aux nécessités de ce développement industriel [235-236-237-238-239-240-241-242-243-244-245-246].

d. Les transformations du quartier de l'Argonne<sup>664</sup>

L'arrivée de la petite Ceinture dans les années 1860, tranchée dans le tissu existant, a coupé le lotissement dit du « Quartier neuf de La Villette », entraînant la construction de nouveaux bâtiments.

Un certain nombre de propriétaires ont demandé l'autorisation d'édifier sur leurs terrains des immeubles de logements.

A. Milet, demeurant 10 rue de l'Argonne, demandait, en janvier 1904, l'autorisation au préfet de la Seine de construire sur son terrain, situé 8 bis rue de l'Argonne, un immeuble de cinq étages et s'engageait à se conformer aux règlements et à payer les droits de voirie<sup>665</sup>. La façade du bâtiment, dessinée par l'architecte Jacquin, était en pierre de taille au rez-de-chaussée et en brique de couleurs avec modénature dans les étages supérieurs [247].

---

<sup>662</sup> Voir le plan 3a (1900) reconstituant le viaire et le parcellaire autour des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis. Voir le plan 3c reconstituant le bâti sur les premières épaisseurs de parcelles longeant les trois canaux. Voir le plan 3d décrivant les voies et les parcelles apparues, persistantes et disparues entre 1840-1849 et 1900. Voir le chapitre consacré à la cartographie, en annexes. Voir les plans suivants : FAURE M.-L., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Alphand, op. cit. / BECK M.-P., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Bouvard, op. cit. / Direction municipale du Cadastre, Cadastre de Paris de 1900-1903, Plan parcellaire de la Ville de Paris, op. cit.

<sup>663</sup> BOURILLON Florence, « Entre habitat et industrie », in JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, op. cit., pp. 166-176.

<sup>664</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens à la ville (1833-1860), chapitre 2.1.2.3. Le quartier neuf de La Villette.

<sup>665</sup> Lettre de A. Milet, demeurant 10, rue de l'Argonne, au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever un immeuble de 5 étages 8 bis rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 25 janvier 1904, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne.



235- Territoire de La Villette, vers 1860.

LEFÈVRE Th.-O., Atlas communal du département de la Seine, Plan général de la zone de Paris comprise entre les deux enceintes, 1854-1875, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, B.N.F. Ge 11 1170 (3) ou APUR, Extrait.  
Cliché APUR.



236-

236- Intérieur d'une habitation à La Villette, 1886.

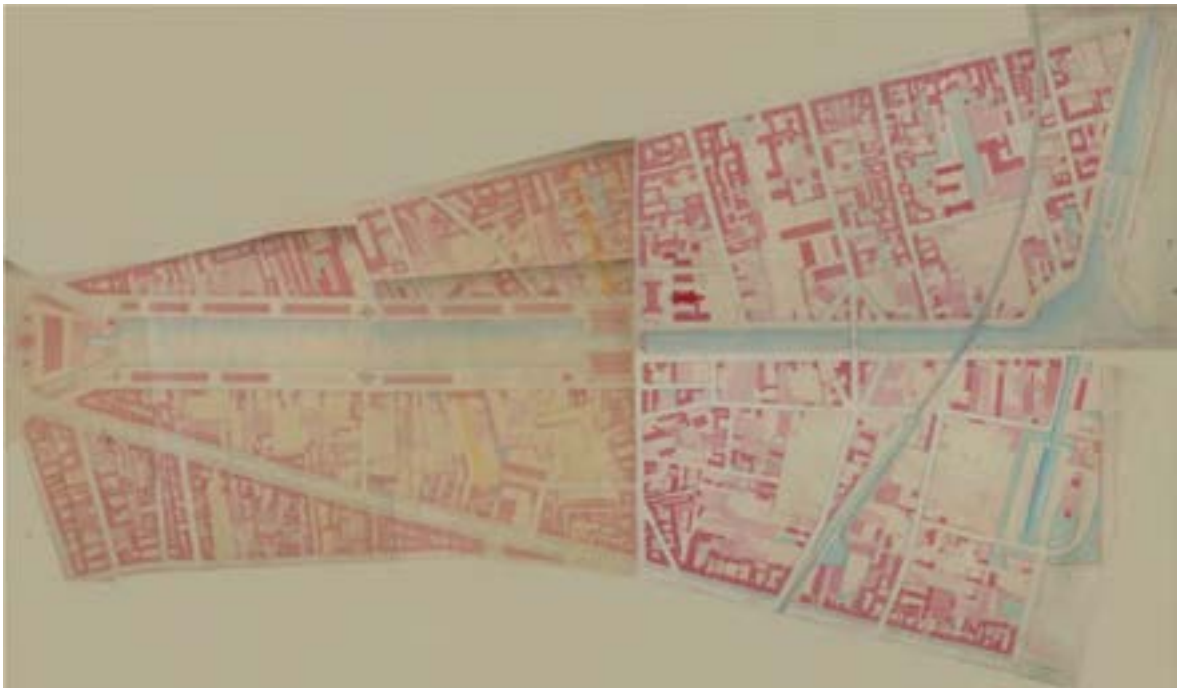
DE HAENIN F., La misère à Paris - Un intérieur à La Villette, 1886, B.N.F. Va 328 H93766.  
Cliché B.N.F.



237-

237- Passage Longcheval à La Villette, 1886.

PEULOT, Le passage Longcheval à La Villette, 1886, B.N.F. Va 328 H93765.  
Cliché B.N.F.



238- Territoire de La Villette, vers 1890.

Plan parcellaire municipal de Paris et des communes annexées, 73<sup>ème</sup> quartier La Villette, 1871-1896, échelle 1/500<sup>ème</sup>, 127<sup>ème</sup> et 128<sup>ème</sup> feuilles, A.P. PP 11904 A B C D / 11909 A B C / 11911 A B C D

([http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/docfig\\_pp\\_3\\_recherche.php](http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/docfig_pp_3_recherche.php)).

Cliché A.P. - Montage S. Guével.



239- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1900.

----- Réseau viaire et parcellaire existants en 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

Voir le plan 3a dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.



240- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis entre 1840-1849 et 1900.

----- Voies et parcelles apparues entre 1840-1849 et 1900.

----- Voies et parcelles persistantes entre 1840-1849 et 1900.

----- Voies et parcelles disparues entre 1840-1849 et 1900.

Document S. Guével.

Voir le plan 3d dans le chapitre consacré à la cartographie, en annexes.





241-

241- Rue de Crimée à la hauteur du n° 37, 1900.  
Anonyme, Rue de Crimée, 1900, P.P., Collection H. Roger-Viollet 13961-9.  
Cliché P.P.



242-

242- Angle de la rue de Crimée et de la rue de Lorraine, 1900.  
Anonyme, L'angle de la rue de Crimée et de Lorraine, 1900, P.P., H. Collection Roger-Viollet 13946-11.  
Cliché P.P.



243-

243- Angle de la rue de Crimée et de la rue Mathis, 1904.  
Anonyme, Paris, Les rues de Crimée et Mathis, Paris, Éditeur G.I., n° 578, 1904, B.N.F. Va 328 H93582.  
Cliché B.N.F.



244-

244- Rue Clovis-Hugues, 1906.  
Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue Clovis Hugues, Paris, Éditeur E.V., n° 145, 1906, B.N.F. Va 328 H93535.  
Cliché B.N.F.



245-

245- Rue Bouret, 1905.  
Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue Bouret, Paris, Éditeur E.V., n° 142, 1905, B.N.F. Va 328 H93534.  
Cliché B.N.F.



246-

246- Rue de Tanger, 1908.  
Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue de Tanger, Paris, Éditeur E.V., n° 210, 1908, B.N.F. Va 328 H93596.  
Cliché B.N.F.





247- Quartier de l'Argonne, vers 1890.

Plan parcellaire municipal de Paris et des communes annexées, 73<sup>ème</sup> quartier La Villette, 1871-1896, échelle 1/500<sup>ème</sup>, Extrait 127<sup>ème</sup> et 128<sup>ème</sup> feuilles, A.P. PP 11909 A B

([http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/docfig\\_pp\\_3\\_recherche.php](http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/docfig_pp_3_recherche.php)).

Cliché A.P. - Montage S. Guével.



248- Plan décrivant les nouvelles voies et parcelles apparues dans le quartier de l'Argonne entre 1840-1849 et 1900.

----- Voies et parcelles apparues entre 1840-1849 et 1900.

----- Voies et parcelles persistantes entre 1840-1849 et 1900.

----- Voies et parcelles disparues entre 1840-1849 et 1900.

Document S. Guével.



O. Féret, demeurant 4 rue de l'Argonne, demandait, en mars 1906, l'autorisation d'élever un immeuble au n° 8 de la même rue<sup>666</sup>. Le 23 février, un refus avait été prononcé, car ce propriétaire, souhaitant établir dans la cour de sa propriété une construction à rez-de-chaussée plus comble, destinée à l'entreposage du fourrage, obstruait les ouvertures des appartements du premier étage. Pour pouvoir conserver ce comble, il s'engageait donc à supprimer les pièces à usage d'habitation, au premier étage sur cour, et à les transformer en magasin pour dépôt de marchandises. Le 8 mars 1906, le plan du premier étage étant modifié et ne présentant sur cour que des locaux à usage de dépôt de marchandises, bien que le magasin à fourrage montât dans la hauteur dudit premier étage projeté, la Commission supérieure de voirie acceptait la réalisation de cet immeuble<sup>667</sup>.

D'autres propriétaires demandaient l'autorisation de construire, sur leurs terrains, des bâtiments réservés à diverses activités.

Par exemple, s'engageant à se conformer à tous les règlements et à établir le tout à l'égout, un certain Masse, demeurant 17 avenue de Flandre, sollicitait, en juillet 1919, le préfet de la Seine pour élever une écurie, un garage pour automobiles et une chambre pour un gardien au 16 rue de l'Argonne<sup>668</sup>.

En 1929, la Société anonyme des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux demandait l'autorisation d'édifier sur son terrain, situé aux 3-5-7 rue de l'Argonne, à l'angle de cette dernière et de la gare circulaire, des locaux à usage de garage pour automobiles<sup>669</sup>. Le bâtiment, dessiné par l'architecte expert auprès de la cour d'appel, R. Barbaud, était constitué d'une ossature en métal et d'un remplissage en briques avec modénatures. Percé de longues baies vitrées en façade, l'intérieur de l'édifice était éclairé par des lanterneaux [248].

Ces quelques exemples montrent que c'étaient principalement des propriétaires, qui habitaient dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, qui avaient construit dans ce quartier, où habitats et activités se mêlaient. Mais l'activité qui s'y installait n'était plus forcément en lien avec le canal [249-250].

#### 2.2.2.4. La vie aux bassins de La Villette<sup>670</sup>

##### a. Le Syndicat du bassin de La Villette<sup>671</sup>

En 1884, la plupart des entrepreneurs, travaillant aux ports de La Villette, se sont regroupés au sein d'un

---

<sup>666</sup> Lettre de O. Féret, demeurant 4, rue de l'Argonne, au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever un immeuble de 5 étages et un entrepôt de fourrage 8 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 7 mars 1906, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne.

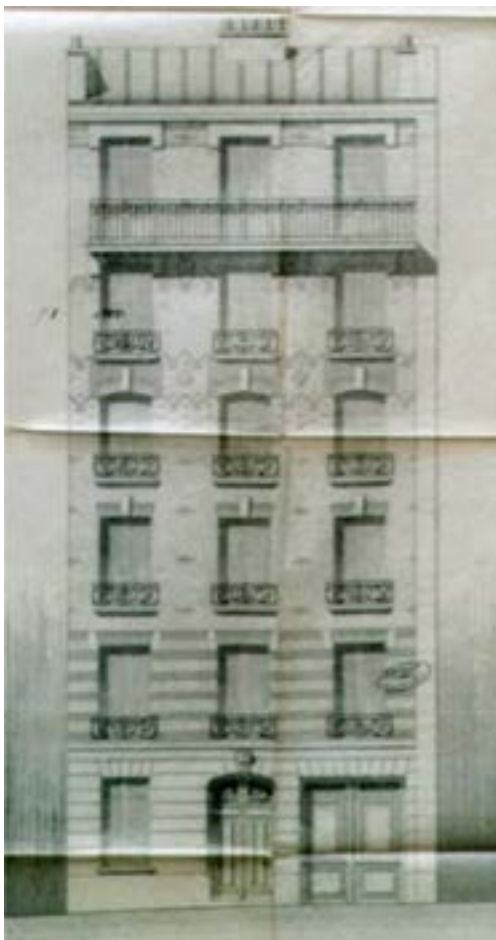
<sup>667</sup> Mais si plus tard, O. Féret transformait les pièces à usage de dépôt, en pièces d'habitation, il s'engageait à en faire la demande et à supprimer le comble de l'entrepôt de fourrage, dans la hauteur du premier étage.

<sup>668</sup> Lettre de Masse, demeurant 17, avenue de Flandre au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever une écurie, un garage automobiles et une chambre pour un gardien 16 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 21 juillet 1919, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne.

<sup>669</sup> Lettre de la Société anonyme des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux, représentée par Vuillet, administrateur délégué, demeurant 9, boulevard Malesherbes, au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever un garage pour automobiles 3-5-7 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 23 août 1929, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne. L'architecte Raymond Barbaud demeurait 2 boulevard Henri IV à Paris IV<sup>ème</sup>.

<sup>670</sup> Voir notamment l'article de BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., pp. 46-86.

<sup>671</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., pp. 132-134.



249- Façade du projet d'immeuble à élever 8 bis rue de l'Argonne, janvier 1904.  
JACQUIN, architecte demeurant 178, rue de Crimée, Projet d'élévation approuvé, de la propriété de A. Millet, située 8 bis rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 28 janvier 1904, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne.  
Cliché S. Guével.



250- Façade du projet de garage pour automobiles à élever 3-5-7 rue de l'Argonne, août 1929.  
BARRAUD R., architecte demeurant 2, boulevard Henri IV, Projet d'élévation du garage pour automobiles de la Société anonyme des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux, situé 3-5-7 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 23 août 1929, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne.  
Cliché S. Guével.

syndicat : le Syndicat du bassin de La Villette et des canaux adjacents<sup>672</sup>. « Il réunit, sans exception, la totalité des intérêts privés, dont le sort est lié à celui des canaux, comprenant d'une part, les transporteurs qui ne font que de la navigation et, de l'autre, les commerçants qui usent, pour leurs transports, de la petite batellerie, des péniches du Nord et des flûtes d'Ourcq, disséminées, comme l'on sait, entre un nombre infini de marinières propriétaires d'un ou plusieurs bateaux, qui vivent de leur exploitation, et souvent y habitent »<sup>673</sup>.

Ce syndicat, bien accueilli par le Service des Canaux, est devenu un moteur du développement et de l'entretien des canaux. Il intervenait sur les problèmes concernant les conditions de navigation, l'entretien et la salubrité du canal de l'Ourcq, mais aussi sur les questions de l'outillage et de la prospérité économique du port. Ce syndicat était aidé par le syndicat de la navigation de l'Ourcq, créé en février 1881 et dirigé par Fournier, entrepreneur de transport par eau et locataire de surfaces dans les magasins du bassin de La Villette<sup>674</sup>.

Ces deux syndicats visitaient régulièrement le canal et ses abords pour ensuite solliciter des améliorations. Ils avaient proposé, par exemple, l'établissement d'une ligne téléphonique sur le parcours du canal pour prévenir, en cas de nécessité, l'Administration et les bateliers de l'état défectueux des ouvrages ou d'un fort trafic<sup>675</sup>. Lors du projet d'installation de 37 grues hydrauliques en 1880, ils s'étaient opposés aux ingénieurs des canaux, obtenant la révision de ce projet<sup>676</sup>.

Le Syndicat du bassin de la Villette était un syndicat de défense d'intérêts privés des usagers du port, transmettant à l'Administration les souhaits et les protestations des entrepreneurs, se détournant des préoccupations des habitants du quartier<sup>677</sup>.

#### b. Les dangers du port<sup>678</sup>

Les canaux, leurs ouvrages, ainsi que les activités qui animaient leurs abords, marquaient la vie du quartier par le danger qu'ils représentaient. Les noyades étaient fréquentes, parfois dues à l'absence de garde-corps ou à l'état d'ébriété des personnes qui fréquentaient le port. Il arrivait aussi que des enfants tombent à l'eau, depuis les quais ou les péniches. Les ouvrages de franchissement mobiles étaient eux aussi dangereux, tel le pont levant de la rue de Crimée ou celui du pont du chemin de fer de Ceinture du marché et des abattoirs, comme en témoignaient les chutes de convois ferrés dans le canal de l'Ourcq. Seul le bassin de la Villette, à savoir le grand bassin, était sûr : les quais étaient clos, cernés par une grille ; ce qui n'excluait pas les possibilités de chutes pour ceux qui y avaient accès.

---

<sup>672</sup> Ibidem, p. 132. Voir aux Archives de Paris la cote VO3 525.

<sup>673</sup> Rapport du Syndicat du bassin de La Villette et des canaux adjacents, 10 février 1884, A.P. VO3 525.

<sup>674</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 133.

<sup>675</sup> Ibidem.

<sup>676</sup> Voir la troisième partie L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876), chapitre 2.1.2.4. Les diverses améliorations techniques du port / a. Les grues.

<sup>677</sup> Pour l'aménagement de leurs propres magasins, les entrepreneurs continuaient à effectuer des démarches individuellement.

<sup>678</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris la cote BV 006 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

c. Les fêtes nautiques

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la vie de quartier consistait toujours à détourner le canal de son rôle strictement fonctionnel pour l'intégrer aux équipements de La Villette. Les bassins ont continué à jouer un rôle de distractions et de plaisirs pour les populations diverses de la capitale, mais de façon exceptionnelle<sup>679</sup>.

Les traditionnelles fêtes nautiques, interrompues entre 1865 et 1881 lors des travaux de modernisation des canaux, ont repris en 1882 pour l'inauguration de la passerelle de la Moselle et le 2 août 1885 pour celle du pont levant de la rue de Crimée. Les attractions diverses, telles que joutes à la lance, concours de natation et de pêche, courses aux canards, bals, animaient toujours le plan d'eau et ses abords directs<sup>680</sup> [251].

Les bénéfices de ces fêtes nautiques, organisées par la mairie d'arrondissement, étaient reversés à des œuvres caritatives et à la Caisse des Écoles du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, reflétant un esprit de solidarité et de volonté d'entraide qui régnait dans le quartier<sup>681</sup>.

Mais ces fêtes engendraient le mécontentement des entrepreneurs du port, qui y voyaient un danger pour leurs marchandises. À chaque fête, d'importants moyens de surveillance étaient déployés pour parer aux vols, aux dégradations des marchandises, mais aussi aux noyades. Elles pouvaient aussi être source de désordres. En effet, ces événements exceptionnels pouvaient entraîner une généralisation des activités de plaisance sur les canaux. Ainsi le 31 mars 1903, une ordonnance de la Préfecture de Police exigeait la délivrance d'un permis, par l'Inspection générale de la Navigation, pour toutes les embarcations de plaisance<sup>682</sup>.

d. Les baignades et la salubrité de l'eau<sup>683</sup>

Dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, les baignades ont fait l'objet de restrictions. Le bassin de La Villette se voyant chaque été envahi par une foule de baigneurs (des ouvriers du voisinage), une ordonnance de police du 15 mai 1875 défendit de se baigner et de se tenir hors de l'eau sans être décemment couvert. Le Conseil municipal a alors proposé, en remplacement, la création de piscines. Mais selon les ingénieurs du Service des Canaux, elles pouvaient avoir des inconvénients du point de vue de la navigation, de la consommation de l'eau, de l'hygiène et de la morale : « La population des piscines s'accumulerait volontiers le long des berges du canal à la sortie des piscines. Le désordre serait inévitable et la répression difficile. [...] L'eau ne pourrait être renouvelée très souvent et serait donnée insalubre. [...] Enfin, il serait difficile d'exercer une surveillance quelconque du point de vue des mœurs sur un établissement public, dépourvu de cabines,

---

<sup>679</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.3. Les activités / a. Sur l'eau - Les fêtes nautiques.

<sup>680</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 161. En 1903, la fête nautique rassemblait 13 000 personnes et près de 20 000 personnes en 1909. Voir la collection L.-P. CARIVENC, Historique des fêtes nautiques, Boite 87, A.M.B.C.S.H.

<sup>681</sup> Ibidem, pp. 164-165. En 1900 était créée la Société des Fêtes Nautiques du Bassin de la Villette, qui utilisait les recettes des festivités à des fins caritatives. En 1933, elle subventionnait la Colonie d'Enfants à Paris, l'École de Plein Air du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, la Maison des Pupilles du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, l'Orphelinat Édith Cavell, la Caisse des Écoles du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, la Société Amicale de Bienfaisance ou encore l'Orphelinat de l'Enseignement Primaire.

<sup>682</sup> Ibid., p. 161.

<sup>683</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.3. Les activités / a. Sur l'eau - Les baignades.



251- Programme de la fête nautique pour l'inauguration du pont levant de la rue de Crimée au bassin de La Villette, 2 août 1885.

Affiche de la fête nautique pour l'inauguration du pont levant de la rue de Crimée au bassin de La Villette, 2 août 1885, Collection L.-P. CARIVENC, Historique des fêtes nautiques, Boîte 87, A.M.B.C.S.H. Cliché C.H.V.P.



252- Pêche de l'anguille, à la fourchette, par les débardeurs du quai de la Loire, 1874.

KAUFFMANN P., Paris pittoresque - Ouverture de la pêche - La pêche à l'anguille, à la fourchette, au canal de l'Ourcq, par les débardeurs du quai de la Loire, 1874, B.N.F. Va 328 H93579. Cliché B.N.F.



253- Débardeurs déchargeant des bateaux au bassin de la Villette, fin XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, sans date, A.S.C.V.P. Cliché A.S.C.V.P.

et hanté exclusivement par la population des faubourgs »<sup>684</sup>.

Parallèlement, était repêché, dans les canaux, un certain nombre de cadavres d'animaux : « Les chats, les chiens et les oiseaux [occupaient] numériquement la première place ; [venaient] ensuite les porcs, un âne, un singe, un serpent boa [...]. Cette écœurante récolte [était] plus tard transformée en engrais ou en noir animal »<sup>685</sup>.

Le personnel du Service des Canaux était rétribué pour tous les cadavres qu'il sortait de l'eau<sup>686</sup>. Par exemple, en juin 1899, des cadavres d'animaux séjournèrent depuis quelques temps dans le canal. Des habitants riverains se plaignaient alors des odeurs que répandaient ces animaux. Ces derniers, 116 chiens et rats, chats ou lapins, ont alors été retirés à la gare circulaire, 20 au pont de la rue de Crimée et 39 à l'aval du bassin de La Villette. Pour encourager le repêchage de tous ces corps en putréfaction, il était accordé aux éclusiers et pontonniers « une prime de 0,50 francs pour deux chiens, 0,50 pour 3 chats, 0,50 pour 5 rats, lapins et autres animaux de petits volumes »<sup>687</sup>.

#### e. La pêche<sup>688</sup>

Les amateurs de pêche étaient largement représentés dans ce quartier, avec des associations comme le « Club des Bons Amis des Buttes », les « Amis du Jardin de la Villette », « Les Pêcheurs des Buttes Chaumont » et surtout le « Gardon de la Villette », auxquelles s'ajoutaient les associations des communes voisines, comme « la Gaule de Choisy » et bien d'autres, de Pantin et d'Aubervilliers<sup>689</sup>. Les canaux permettaient alors de pratiquer la pêche au filet traînant, la pêche à la ligne ayant été jugée gênante pour la navigation, d'autant que selon les bateliers, « les pêcheurs apportaient tous une pierre ou un pavé pour s'installer et les jetaient ensuite à l'eau »<sup>690</sup>, causant des dégâts pour les bateaux [252].

#### f. Les occupations temporaires de marchands<sup>691</sup>

Les canaux ont été une source d'emplois pour les plus démunis, où un certain nombre se faisait engager sur les chantiers et dans les ateliers des quais<sup>692</sup> [253].

---

<sup>684</sup> Voir aux Archives de Paris la cote V03 545 : Rapport de A. Durand-Claye concernant La création de piscines sur les canaux, 9 août 1877. FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 155.

<sup>685</sup> STRAUSS Paul, Paris ignoré, Paris, Librairies-Imprimeries Réunies, 1892, p. 138.

<sup>686</sup> LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 60.

<sup>687</sup> Rapport du préfet de Police, 10 juin 1899, A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>688</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.3. Les activités / a. Sur l'eau - La pêche.

<sup>689</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 165-166. Ces associations étaient présentes en 1920.

<sup>690</sup> Ibidem, pp. 166.

<sup>691</sup> Voir la deuxième partie L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860), chapitre 2.2.1.3. Les activités / b. Sur les berges.

<sup>692</sup> Le colporteur portait la houille, le malfrat le plâtre, le débardeur le sable. Le carapata halait les bateaux à col d'homme, le dérouleur faisait rouler les fûts et le tireur dépeçait le bois. D'après STRAUSS Paul, Paris ignoré, op. cit., p. 140.

De plus, un petit commerce de proximité s'était développé le long des quais, hormis sur le bassin de La Villette, qui était inaccessible. En effet, le port était fermé et gardé la nuit. Il constituait une enclave, dont les règles n'étaient pas celles de la vie urbaine ordinaire<sup>693</sup>.

Des demandes d'autorisation de stationnements pour vendre de la soupe ou du café à la population du port affluaient à la Préfecture et au Service des Canaux. Les pétitionnaires, souvent des veuves et des mères de familles, obtenaient généralement des autorisations temporaires (selon leur conduite), qui étaient délivrées pour des ventes, dont le montant annuel ne dépassait généralement pas 300 francs<sup>694</sup>. Les boissons alcoolisées étaient interdites, ainsi que les réchauds.

Les quelques exemples suivants illustrent ces demandes<sup>695</sup>.

Dans une lettre datée du 19 mars 1890 adressée au préfet de la Seine, Mme Jeanne Amélie Roty, âgée de 40 ans, épouse de M. Dominique Comat, âgé de 73 ans, demeurant 17, rue de Thionville exposait sa situation. « Après avoir tenu pendant 24 ans (1864-1888) rue de Crimée 148, un débit de vins et restaurant, mon mari est tombé paralysé du côté droit et des deux jambes et ne peut plus se servir d'aucun de ses membres, ni de la parole. Ayant subi des pertes considérables dans notre commerce, nous en sommes réduits aujourd'hui à demander quelques secours à l'Assistance publique. Mieux portante que mon mari, je travaille un peu au dehors pour y gagner 7 à 8 francs par semaine, mais je suis forcée de l'abandonner une partie de la journée. Par suite du décès de Mme Gauthier, qui occupait une petite place près du pont levant [...] rue de Crimée, où elle vendait aux ouvriers, jusqu'à 9 heures du matin, de la soupe ou du café noir, je souhaiterais reprendre cette affaire »<sup>696</sup>.

La demande a été acceptée sous réserve de ne point vendre de boissons alcoolisées. Il en a été de même pour Mme Mélanie Braconnier, demeurant 22, passage de l'Épargne, qui a été autorisée, le 21 avril 1882, à circuler sur le quai de la Marne pour y vendre du café noir<sup>697</sup> ou de Mme Juéry, demeurant 62, rue d'Allemagne, qui a été autorisée, à circuler sur les quais du bassin de La Villette pour y vendre de la soupe et du café<sup>698</sup> ou, enfin, de Mme Muller, demeurant 126 rue d'Allemagne, qui a été autorisée à circuler sur les ports de La Villette pour y vendre aussi du café<sup>699</sup>.

Ainsi, des autorisations pour la construction de baraques en bois rudimentaires pour la vente de boissons chaudes étaient accordées, ainsi que des autorisations de déambulation dans le port pour la vente de ces mêmes produits.

---

<sup>693</sup> LANGLOIS Gilles-Antoine, *Le bassin de La Villette*, op. cit., p. 57.

<sup>694</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 153. Les marchands établissaient de petites baraques en bois généralement de 4 mètres carrés de superficie. Voir aussi BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., pp. 81-84.

<sup>695</sup> Les Archives du Service des canaux de La Ville de Paris recèlent un certain nombre de lettres d'habitants du quartier sollicitant le préfet de la Seine pour vendre du café, de la soupe ou autres, au port de La Villette. Voir aux Archives du Service des canaux de La Ville de Paris les cotes BV 001-002-003-004-005 Tolérances (A.P. 2931 W) et SM 028 Tolérances (A.P. 2931 W).

<sup>696</sup> Lettre de Jeanne Amélie Roty, demeurant 17 rue de Thionville, au préfet du département de la Seine, concernant Une demande d'autorisation de vendre de la soupe et du café au pont levant de la rue de Crimée, 19 mars 1890, A.S.C.V.P. BV 001 Tolérances (1859-1904) (A.P. 2931 W).

<sup>697</sup> Autorisation du Service des Eaux et Égouts concernant Les stationnements de petits marchands, bouquinistes et décrotteurs, Demande de Mélanie Braconnier, demeurant 22 passage de l'Épargne, 21 avril 1882, A.S.C.V.P. BV 002 Tolérances (A.P. 2931 W).

<sup>698</sup> Autorisation du Service des Eaux et Égouts concernant Les stationnements de petits marchands, bouquinistes et décrotteurs, Demande de Mme Juéry, demeurant 62 rue d'Allemagne, 21 avril 1882, A.S.C.V.P. BV 002 Tolérances (A.P. 2931 W).

<sup>699</sup> Lettre du préfet de Police à l'ingénieur en chef des Canaux, concernant Le débit ambulatoire sur les ports, Mme Muller pétitionnaire, demeurant 126 rue d'Allemagne, 6 janvier 1887, A.S.C.V.P. BV 002 Tolérances (A.P. 2931 W).



g. Les ressources des canaux

Outre les recettes perçues, notamment par les droits de navigation et de stationnement, le Service des Canaux vendait, à des particuliers, toutes sortes d'éléments liés aux canaux. Par exemple, un certain M. Mary avait sollicité le Service des Canaux, en octobre 1880, pour pouvoir extraire, dans le bassin de La Villette, de la glace en hiver pendant plusieurs années<sup>700</sup>. Autre exemple, M. Mallet, demeurant 10 bis, rue Petit, rachetait, depuis plusieurs années, les gadoues du port, entassées en aval du pont de Pantin, pour 25 francs<sup>701</sup>.

En conclusion, malgré l'opposition des exploitants du bassin de La Villette, les habitants du quartier, ayant une vie peu confortable, logeant dans un habitat précaire, ayant des conditions de travail difficiles et percevant des revenus modestes, détournaient de leurs fonctions premières les canaux, le cadre portuaire et industriel<sup>702</sup>.

\*\*\*

Le rattachement de la commune de La Villette à la capitale, le développement du chemin de fer, l'amélioration de la navigabilité sur la Seine, la couverture d'une partie du canal Saint-Martin et le rachat de la compagnie des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis par la Ville de Paris, ont amené une politique de modernisation de ces voies navigables. L'approfondissement de la cuvette du canal de l'Ourcq, la réduction du nombre d'écluses au canal Saint-Denis et l'aménagement du bassin de La Villette - par l'implantation de nouveaux magasins, d'un port libre à usage public, d'entrepôts réalisés par la Compagnie des Magasins et Entrepôts Généraux et par l'installation d'outils techniques perfectionnés - ont affirmé la position de ces canaux comme complexe industriel à l'échelle de l'agglomération parisienne.

Les facteurs géographiques et les différentes infrastructures de transports ont été le support de l'urbanisation et de l'industrialisation à La Villette. L'installation d'un grand nombre d'entreprises et d'industries, aux abords des voies navigables et dans tout l'arrondissement, a renforcé l'identité de ce territoire se spécialisant. Le tissu accueillait, le long de ces artères historiques, des immeubles de types faubourien, haussmannien et post-haussmannien, contrairement aux abords du port et des voies de chemins de fer, qui étaient principalement bordés de grandes emprises liées à l'activité industrielle.

Parallèlement une ambiguïté émergeait entre les aménagements du port, qui l'intégrait dans le paysage parisien, et les usages qui s'y développaient. Les magasins, les passerelles, les sols et les mobiliers urbains

---

<sup>700</sup> Lettre d'un conducteur des Ponts et Chaussées du Service des Eaux et des Égouts, à M. Mary, demeurant à Ruelle, concernant Une demande d'extraction de glace dans le bassin de La Villette, 7 octobre 1881, A.S.C.V.P. BV 006 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>701</sup> Lettre d'un conducteur des Ponts et Chaussées de la Direction des Eaux et des Égouts, à un ingénieur des Ponts et Chaussées, concernant La vente de gadoue à M. Mallet, demeurant 10 bis rue Petit, 27 mars 1877, A.S.C.V.P. BV 006 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

<sup>702</sup> FRANÇOIS Emmanuelle, op. cit., p. 152.

avaient une écriture architecturale et une modénature qui faisaient référence à celles des gares et des aménagements des espaces publics parisiens, offrant un caractère unitaire et respectant le tracé du canal de l'Ourcq comme axe de composition et de symétrie. La spécialisation de l'arrondissement et du bassin, comme plateforme d'arrivage des marchandises, entraînait la ségrégation des usages, notamment à l'échelle locale. Le port, étant clôturé, seules des pratiques liées au fonctionnement de l'infrastructure et aux besoins des ouvriers étaient acceptées

De plus, le remplacement des ponts existants pour faciliter la navigation et l'installation de passerelles piétonnes, solution à la coupure urbaine que formait la voie d'eau, témoignaient du conflit inhérent et constant entre les habitants du XIX<sup>ème</sup> arrondissement et les usagers des canaux.



Les canaux parisiens s'étaient intégrés à la ville de différentes manières, établissant une distinction entre le canal Saint-Martin et le canal de l'Ourcq.

La ville a régi le canal Saint-Martin en le faisant, pour partie, disparaître visuellement du paysage urbain, entraînant une atténuation des activités industrielles liées à la voie d'eau et la mutation du tissu urbain environnant, soit la construction d'immeubles de rapport. En revanche, dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, le canal de l'Ourcq a régi la ville. Le port s'imposait comme une plateforme d'arrivage des marchandises à l'échelle de la capitale, confortant l'industrialisation du territoire et la ségrégation des usages. Ainsi, l'activité industrielle se déplaçait lentement du centre de Paris vers les quartiers nord-est de la capitale.

Du point de vue morphologique, le long du canal Saint-Martin, d'anciennes emprises industrielles ont été redécoupées en un parcellaire plus étroit accueillant des immeubles de logements. À l'intérieur des îlots s'imbriquaient encore de l'habitat et l'activité, qui ne dépendait plus forcément de la voie d'eau. À La Villette, les abords du bassin, découpés en parcelles de taille importante, continuait à accueillir des entrepôts et industries liés à l'infrastructure.

Du point de vue des usages, il y avait toujours des conflits entre les habitants des quartiers traversés par la voie d'eau et les différentes autorités municipales, révélant l'ambiguïté d'un espace géré par le Service des Canaux et relevant de la préfecture de police. Les plaintes des riverains ne cessaient de rendre compte des nuisances de l'infrastructure, réclamant régulièrement des franchissements, mais aussi un retour à un espace de promenade et de loisirs, soit à des usages de la vie quotidienne<sup>703</sup>.

---

<sup>703</sup> Voir BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., p. 65 et 83.

Du point de vue des représentations, la reconstitution du tissu urbain entre 1850 et 1900 a permis de mettre en relief les transformations engendrées et de comprendre l'évolution de certains tissus urbains et projets. Les photographies d'époque, mais aussi certaines gravures, ont permis de révéler les changements opérés. Pour le canal Saint-Martin, elles mettaient en évidence une transformation radicale, soit l'aménagement d'une promenade urbaine, dissimulant la voie d'eau. Pour le canal de l'Ourcq, elles mettaient en relief le port, outil performant au service du transport de marchandises, mais aussi le caractère industriel de cet arrondissement.

## CONCLUSION

Les canaux parisiens, éléments fondateurs de l'espace urbain à leurs abords au XIX<sup>ème</sup> siècle

L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)

Les canaux se sont inscrits dans le territoire parisien par la construction d'une infrastructure spécifique et particulière, pensée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées : canal de jonction à point de partage<sup>1</sup>, canal d'alimentation en eau potable et canal navigable. Seul et même ouvrage d'art, il était formé de trois parties indissociables, mais distinctes : les canaux Saint-Denis et Saint-Martin se rejoignaient au col, soit au bassin de La Villette, où ils recevaient les eaux nécessaires à leur fonctionnement, grâce au canal de l'Ourcq, alimenté par la rivière du même nom et par ses affluents. Canal de la Seine à la Seine, ils réunissaient ce fleuve à son cours supérieur, au niveau du bassin de l'Arsenal et, à son cours inférieur, près de Saint-Denis, permettant ainsi d'abrégé le voyage pour les bateaux. Ils ont été réalisés, dans des temporalités multiples<sup>2</sup>, grâce à des initiatives publiques, qui avaient fait émerger le projet et les différentes propositions de tracés, puis privées, qui les avaient en partie financées et construites. Ils ont été concédés, par la ville, en 1818, à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et, en 1821, à la Compagnie du Canal Saint-Martin, qui en avaient la jouissance et l'exploitation.

Du point de vue du paysage, les canaux parisiens ont été érigés en monument, en tant que ligne d'eau, mais aussi en tant que succession d'ouvrages d'art et de plantations. Cette esthétique, voulue explicitement par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, qui étaient dotés d'une culture architecturale et paysagère depuis le XVIII<sup>ème</sup> siècle, était fondée sur une unité de conception, une hiérarchie et une codification des différents éléments les composant, de l'échelle territoriale à l'échelle architecturale. Par cette maîtrise des échelles, les canaux parisiens assumaient leurs dimensions, constituant un nouveau paysage, embellissant le territoire.

---

<sup>1</sup> PINON Pierre, Canaux, Rivières des hommes, R.E.M.P.A.R.T., Desclée De Brouwer, Coll. « Patrimoine Vivant », 1995, p. 88. Il existe aussi une autre exception, le canal du Berry, allant de Loire en Loire.

<sup>2</sup> Voir La chronologie. Les canaux n'ont pas été réalisés en une seule fois. En 1802, débutaient les travaux pour le canal de l'Ourcq ; en 1807, étaient approuvées les études pour le tracé du canal Saint-Denis ; en 1808, l'aqueduc de ceinture était construit et le bassin de La Villette inauguré ; en 1811, les travaux pour le canal Saint-Denis commençaient ; en 1813, le canal de l'Ourcq, entre Claye-Souilly et Paris était mis en service pour la navigation ; en 1821, le canal Saint-Denis était inauguré et le tracé du canal Saint-Martin était approuvé ; en 1822, le canal de l'Ourcq était entièrement livré à la navigation ; en 1825, le canal Saint-Martin était inauguré ; en 1839, les travaux des canaux parisiens étaient définitivement reçus.

Du point de vue morphologique, les lignes de composition du dessin des voies d'eau étaient nettes et affirmées, prenant en compte les grands tracés préexistants et en engendrant d'autres<sup>3</sup>. La réalisation des canaux parisiens a marqué le territoire par les transformations qu'elle a induites sur sa structure. Même si leurs percements ont généré une coupure dans le réseau viaire et une saignée dans le parcellaire existants<sup>4</sup>, ils ont créé, de fait, des formes urbaines particulières, marquant le territoire par leur propre présence et créant un paysage nouveau. L'arrivée des infrastructures s'est accompagnée de la création d'espaces publics ou encore de quelques architectures nouvelles, pouvant être liées à leurs fonctionnements<sup>5</sup>, rattachant la voie d'eau à la ville existante, même si ces aménagements ont été finalement moins ambitieux que les projets dessinés<sup>6</sup>. Il s'agissait principalement du percement, de part et d'autre de la cuvette, à Paris et à La Villette, de deux voies carrossables<sup>7</sup> (qui allaient engendrer, au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, une urbanisation et une façade sur l'infrastructure); de quelques voies et de la place des Marais. Cette dernière, grand espace vide cerné d'entrepôts et accompagné d'une gare d'eau, dessinée dans la géométrie du canal Saint-Martin, était « autant l'expression d'une soumission de la ville au territoire que la réponse technique à un besoin »<sup>7</sup>.

Du point de vue des usages, outre l'adduction d'eau potable pour la capitale et le transport de marchandises, améliorant les échanges entre l'Est et l'Ouest, avaient été créés, au bassin de La Villette, une promenade dédiée aux divertissements et, au canal Saint-Martin, deux ports, dont celui de la place des Marais (réservée, elle, à l'entreposage des marchandises). Il y avait donc une dichotomie, dans les usages, entre ceux du canal de l'Ourcq, situé en dehors de Paris, et ceux du canal Saint-Martin, situé dans Paris.

Enfin, du point de vue des représentations, les acteurs de leur réalisation voyaient dans cette infrastructure, un nouvel équipement à l'échelle du grand territoire, devant favoriser, notamment, le développement commercial de la capitale, malgré des plaintes formulées par des riverains lors de sa construction.

---

<sup>3</sup> À l'approche de Paris et de l'enceinte des Fermiers Généraux, le tracé du canal de l'Ourcq s'infléchissait, permettant au bassin de La Villette d'être dessiné à la bissectrice de l'angle formé par la route de Flandre et la future route d'Allemagne, visant en droite ligne la rotonde de C.-N. Ledoux, formant ainsi une grande patte d'oie. L'actuelle rue de Crimée allait recouper perpendiculairement ce triangle régulier à l'extrémité du réservoir d'eau. Au départ du rond-point des canaux, le canal Saint-Denis était constitué d'une longue section rectiligne, qui visait, d'un côté, la colline de Belleville et, de l'autre, la basilique Saint-Denis. Quant au canal Saint-Martin, il se composait de trois sections droites articulées par deux tournants : le premier contournait l'hôpital Saint-Louis ; le second rattrapait l'axe du bassin de l'Arsenal. Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.1.2. Les canaux parisiens comme territoire.

<sup>4</sup> Les canaux ont été une coupure pour les voies existantes. Dans certains cas, la continuité de celles-ci n'a pas été rétablie ; dans d'autres, elle a été assurée par la présence d'ouvrages de franchissement. Ils ont été aussi une saignée nette dans le parcellaire. Ils coupaient les terrains existants, sans les remodeler. Enfin, ils ne s'accommodaient pas des constructions présentes.

<sup>5</sup> Les maisons éclésiastiques et pontonniers ont été implantées sur les résidus de parcelles coupées par le tracé des canaux, s'adaptant aux contraintes et aux potentialités du tissu existant. Voir la première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 2.2.1. Les canaux parisiens comme architecture.

<sup>6</sup> Voir, comme exemple, les projets d'aménagement d'une gare d'eau au bassin de l'Arsenal à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle ou le projet pour le tracé du canal Saint-Martin, proposé par P.-S. Girard, en 1808. Cf. Première partie L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833), chapitre 1.2.1.3. Les différents projets d'implantation pour le canal Saint-Martin : un débat quant à son tracé. À l'époque, les ingénieurs des Ponts et Chaussées pensaient qu'il existait une liaison obligée entre ville et territoire, qui devait s'exprimer par la percée de voies, le dessin de places, constituant des fragments de ville spécifiquement dessinés autour des canaux. Voir DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris, s.l., École d'architecture de Paris-La-Défense, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Plan urbain, 1995, p. 4.

<sup>7</sup> Ibidem.

## L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)

Du point de vue morphologique, les canaux offraient un exemple d'urbanisation venant progressivement se constituer de part et d'autre des voies navigables. Le creusement de l'infrastructure et le développement urbain ont été concomitants. Ils ont eu une influence sur la ville, en tant que voie de transport de marchandises, soumettant les territoires traversés à un processus d'urbanisation et d'industrialisation essentiellement lié à l'économie, s'intégrant dans la trame existante. Cette urbanisation ne se manifestait pas au travers de la réalisation de projets à grande échelle. Très peu de voies ont été percées rattachant l'infrastructure au territoire. Seules les institutions municipales de La Villette s'étaient établies autour d'une place, au pont de la rue de Crimée, et un lotissement s'était immiscé dans le tissu existant, au croisement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>8</sup>. Les facteurs géographiques (site), les infrastructures de transport (canaux, chemins de fer, routes) et les structures commerciales (entrepôts, magasins), ont donc été le support de cette urbanisation des territoires bordant les voies navigables. Les tissus urbains ont accueilli, au fur et à mesure du temps, habitats et industries<sup>9</sup>. Le paysage, répondant aux nécessités d'un développement, un canevas nouveau s'est donc immiscé, créant une nouvelle urbanité et une nouvelle identité. Les transformations et mutations ont ainsi rythmé et affirmé la polyvalence fonctionnelle et l'histoire de ces territoires ; la ville se retournait sur les canaux.

Du point de vue des usages, à Paris, au bassin des Marais, grâce à l'initiative publique, en raison de la loi de 1832, l'établissement de l'entrepôt réel des douanes et de l'hôtel de la douane, rive droite, et la réalisation de l'entrepôt d'octroi, de l'entrepôt des sucres indigènes et de celui des sels, rive gauche, entre 1833 et 1848, entraînèrent le développement industriel et commercial de ce territoire, faisant disparaître la place des Marais. Parallèlement, à La Villette, grâce à l'initiative privée, le bassin se couvrait, à partir de 1841, de magasins, faisant disparaître la promenade. Deux entrepôts, pour le stockage des grains, graines et farines, étaient construits, entre 1845 et 1853, au pont de la rue de Crimée ; entre 1854 et 1859, deux magasins, pour la conservation des huiles, des farines et des féculs, et deux chais, étaient établis au pont de Flandre, au niveau du canal Saint-Denis. Ainsi, la construction de ces entrepôts, donnant aux voies navigables une place fondamentale dans le développement industriel et commercial de la capitale, entraînait la disparition de la place des Marais et la transformation du bassin de La Villette en port. Une concurrence entre Paris et la commune de La Villette (exonérée d'octroi) sur l'entreposage des marchandises, commençait alors à s'établir. Parallèlement, les voies navigables ont été le support d'activités variées. Les usages de l'eau étaient divers (transport, prise d'eau...) ; les activités pratiquées sur l'eau et sur les quais étaient multiples (du loisir au travail)<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Ce quartier est né de la présence de ces canaux et sa forme s'est accommodée des contraintes locales.

<sup>9</sup> À La Villette s'installaient des industries lourdes, rejetées de Paris.

<sup>10</sup> La thèse a révélé que les canaux parisiens et les tissus urbains qui les bordaient entretenaient entre eux de nombreux liens, qui se manifestaient au travers du quai, associé à un espace public. L'activité marchande déterminait leurs usages et le type de fonctions présentes aux abords. Le quai servait au halage des bateaux, à l'embarquement, au débarquement et au stockage des marchandises, à l'installation de marchands... Il assumait aussi une grande partie des contraintes techniques que les canaux imposaient aux territoires qu'ils traversaient, comme les installations mécaniques nécessaires aux ouvrages mobiles et une partie des conduites souterraines permettant l'adduction d'eau.



Enfin, du point de vue des représentations, les conflits et les rivalités entre les différents acteurs privés et publics mettaient en exergue la différence de situation du canal Saint-Martin, dans Paris et du canal de l'Ourcq, à La Villette. De plus, les reconstitutions cartographiques du tissu urbain, entre 1800 et 1850, ont permis de mettre en relief les transformations engendrées, mais aussi de comprendre l'évolution de certains projets, comme ceux pour la place des Marais.

Étant des axes de vie et de production industrielle, les canaux parisiens ont donc joué un rôle important dans le développement urbain parisien, l'alimentant en eau et en marchandises.

#### L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)

Les canaux parisiens s'étaient intégrés à la ville de différentes manières, établissant une distinction entre le canal Saint-Martin et le canal de l'Ourcq.

Le rachat par la Ville de Paris de la Compagnie concessionnaire du canal Saint-Martin, la couverture d'une partie de ce dernier, entre 1859 et 1863, puis entre 1906 et 1910, et l'aménagement des boulevards Richard-Lenoir et Jules Ferry en promenade urbaine, ont engendré la disparition visuelle de l'infrastructure du paysage urbain parisien, même si le transport de marchandises se maintenait<sup>11</sup>. Les tissus urbains bordant la partie couverte s'étaient peu à peu transformés, intégrant des immeubles de rapport et faisant disparaître un certain nombre d'usines utilisant l'eau du canal, mais aussi les entrepôts établis au bassin des Marais. Le tissu restait cependant mixte et disparate, mêlant encore, à certains endroits, activités et habitats<sup>12</sup>. À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le canal Saint-Martin a inspiré des projets d'entrepôts de marchandises intégrant l'infrastructure à la ville et établissant une mixité d'usages au sein même des édifices. Le projet radical des architectes Fernoux et Mouroit transformait le bassin de l'Arsenal en un équipement industriel performant et en une machine à habiter, faisant disparaître le canal du paysage urbain et laissant place à un paysage de type boulevard parisien.

Le rattachement de la commune de La Villette à la capitale, le développement du chemin de fer, l'amélioration de la navigabilité sur la Seine, la couverture d'une partie du canal Saint-Martin et le rachat de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis par la Ville de Paris, ont amené à une politique de modernisation de ces voies navigables. L'approfondissement de la cuvette du canal de l'Ourcq, la réduction du nombre d'écluses au canal Saint-Denis et l'aménagement du bassin de La Villette - par l'implantation de

---

<sup>11</sup> Voir BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010, p. 55. Le trafic convergeant vers le bassin de La Villette, par le canal Saint-Martin, augmentait à partir des années 1870 à plus de 600 milliers de tonnes, pour rester stable, dans les années suivantes. Le trafic divergeant à partir du bassin de La Villette, sur le canal Saint-Martin, était en chute, passant d'un peu plus de 500 milliers de tonnes dans les années 1870 à 250 milliers de tonnes dans les années 1888.

<sup>12</sup> Un travail de recherche devrait être mené sur la partie découverte du canal Saint-Martin entre 1860 et 1876. Durant cette période, même si le tissu urbain associait activités et habitats, un certain nombre de ponts et passerelles ont été projetés et réalisés, en raison de pétitions de riverains, qui critiquaient la coupure urbaine que formait la voie d'eau. Voir aux Archives du Service des canaux les cotes SM 055 à 064 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W). De plus, l'hypothèse, qui pourrait être développée, serait que, sur cette partie de l'infrastructure perdue, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, une mixité dans le paysage et les usages, soit une adéquation entre ville et canal.

nouveaux magasins, d'un port libre à usage public, d'entrepôts réalisés par la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux et par l'installation d'outils techniques perfectionnés - ont affirmé la position de ces canaux comme complexe industriel à l'échelle de l'agglomération parisienne.

Les facteurs géographiques et les différentes infrastructures de transports ont été le support de l'urbanisation et de l'industrialisation à La Villette. L'installation d'un grand nombre d'entreprises et d'industries, aux abords des voies navigables et dans tout l'arrondissement, a renforcé l'identité de ce territoire de plus en plus spécialisé. Le tissu accueillait, le long de ces artères historiques, des immeubles de types faubourien, haussmannien et post-haussmannien, contrairement aux abords du port et des voies de chemins de fer, qui étaient principalement bordés de grandes emprises liées à l'activité industrielle.

Parallèlement une ambiguïté émergeait entre les aménagements du port, qui l'intégrait dans le paysage parisien, et les usages qui s'y développaient. Les magasins, les passerelles, les sols et les mobiliers urbains avaient une écriture architecturale et une modénature qui faisaient référence à celles des gares et des aménagements des espaces publics parisiens, offrant un caractère unitaire et respectant le tracé du canal de l'Ourcq comme axe de composition et de symétrie. La spécialisation de l'arrondissement et du bassin, comme plateforme d'arrivage des marchandises, entraînait la ségrégation des usages, notamment à l'échelle locale. Le port, étant clôturé, seules des pratiques liées au fonctionnement de l'infrastructure et aux besoins des ouvriers étaient acceptées.

De plus, le remplacement des ponts existants pour faciliter la navigation et l'installation de passerelles piétonnes, solution à la coupure urbaine que formait la voie d'eau, témoignaient du conflit inhérent et constant entre les habitants du XIX<sup>ème</sup> arrondissement et les usagers des canaux.

La ville a donc régi le canal Saint-Martin en le faisant, pour partie, disparaître visuellement du paysage urbain, entraînant une atténuation des activités industrielles liées à la voie d'eau et la mutation du tissu urbain environnant, soit la construction d'immeubles de rapport. En revanche, dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, le canal de l'Ourcq a régi la ville. Le port s'imposait comme une plateforme d'arrivage des marchandises à l'échelle de la capitale, confortant l'industrialisation du territoire et la ségrégation des usages. Ainsi, l'activité industrielle se déplaçait lentement du centre de Paris vers les quartiers nord-est de la capitale.

Du point de vue morphologique, le long du canal Saint-Martin, d'anciennes emprises industrielles ont été redécoupées en un parcellaire plus étroit accueillant des immeubles de logements. À l'intérieur des îlots s'imbriquaient encore de l'habitat et l'activité, qui ne dépendait plus forcément de la voie d'eau. À La Villette, les abords du bassin, découpés en parcelles de taille importante, continuait à accueillir des entrepôts et industries liés à l'infrastructure. Ainsi, la nature et l'évolution des tissus riverains ont été déterminées par l'histoire des voies d'eau.

Du point de vue des usages, il y avait toujours des conflits entre les habitants des quartiers traversés par la voie d'eau et les différentes autorités municipales, révélant l'ambiguïté d'un espace géré par le Service des

Canaux et relevant de la préfecture de police. Les plaintes des riverains ne cessaient de rendre compte des nuisances de l'infrastructure, réclamant régulièrement des franchissements, mais aussi un retour à un espace de promenade et de loisirs, soit à des usages de la vie quotidienne<sup>13</sup>.

Du point de vue des représentations, la reconstitution du tissu urbain entre 1850 et 1900 a permis de mettre en relief les transformations engendrées et de comprendre l'évolution de certains tissus urbains et projets. Les photographies d'époque, mais aussi certaines gravures, ont permis de révéler les changements opérés. Pour le canal Saint-Martin, elles mettaient en exergue la transformation radicale, soit l'aménagement d'une promenade urbaine, dissimulant la voie d'eau. Pour le canal de l'Ourcq, elles mettaient en relief le port, outil performant au service du transport de marchandises, mais aussi le caractère industriel de cet arrondissement.

### Les temps des canaux parisiens

Les temporalités de la formation et de l'évolution de l'espace urbain des canaux parisiens ont été multiples au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, oscillant entre des périodes de transformations et de changements très courtes et d'autres plus ou moins longues.

Les territoires traversés par le canal Saint-Martin et, l'infrastructure elle-même, ont connu des bouleversements dans leur structure et leur forme suivant des temporalités relativement momentanées. Cette voie d'eau, inaugurée en 1825, a été en partie recouverte trente-cinq ans plus tard, entraînant l'édification d'immeubles de rapport, associé à un tissu conservant, pour partie, des activités plus nécessairement en lien avec le canal. La place des Marais, espace vide majeur ayant accompagné le percement de l'infrastructure, réalisée en 1827, a accueilli, sept années après, l'entrepôt réel des douanes. Entre 1864 et 1868, soit trente ans plus tard, les actuelles rues Dieu et Beaurepaire étaient percées et les terrains attenants lotis, laissant l'empreinte de la place des Marais, délimitée par les actuelles rues de Marseille, Yves Toudic et Léon Jouhaux, dans le tissu existant actuel.

Les territoires traversés par le bassin de La Villette et, le réservoir d'eau lui-même, ont connu des transformations suivant des temporalités plus étendues. Inauguré en 1808, le bassin a été dédié à la promenade et aux divertissements pendant une vingtaine d'années avant de connaître une lente transformation tout au long du XIX<sup>ème</sup> siècle pour devenir un grand port industriel à l'échelle de la capitale, mais aussi à l'échelle nationale. Les territoires s'étaient urbanisés progressivement, s'industrialisant au fil du temps.

### Les perspectives de la recherche : approfondissements et questionnements

Lors de l'amorce du travail doctoral, les archives du Service des canaux de la Ville de Paris n'étaient point répertoriées. L'élaboration de la présente recherche, les réponses aux hypothèses et aux problématiques

---

<sup>13</sup> Voir BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, op. cit., p. 65 et p. 83.

posées, ont été menées de façon concomitante à l'inventaire, réalisé au gré des cartons découverts. Aujourd'hui, ayant une connaissance précise du fonds, pas suffisamment exploité dans ce travail, des recherches plus approfondies, sur différents sujets<sup>14</sup>, pourraient être menées et le plan de rédaction structuré suivant les thématiques exposées : formes, usages et représentations.

#### Les temporalités des canaux parisiens

La recherche ici entreprise n'a pu, faute de temps et de place, cibler les moments de tensions entre les différentes temporalités, soit les périodes charnières de l'histoire des relations entre Paris et ses canaux - 1818, 1833, 1860 et 1876 -, révélant les infrastructures comme lieu de confrontations. Un travail complémentaire en ce sens serait sans doute le bienvenu.

#### Les formes de la ville

La recherche a permis de débusquer d'autres pistes pour le futur. Ainsi, la connaissance des tissus industriels et urbains, mais aussi du bâti, aux abords des canaux parisiens, existants ou disparus au cours du temps, pourrait être détaillée.

Certaines figures courantes ou exceptionnelles repérées, comme le quartier neuf de La Villette situé à l'angle des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, le tissu aux abords du canal Saint-Martin, entre les actuelles rues Louis Blanc et Eugène Varlin, ou les îlots compris entre le boulevard Richard-Lenoir et la rue Amelot, pourraient être étudiées, en approfondissant l'explication de leurs formations et de leurs évolutions au cours de l'histoire<sup>15</sup>. Les édifices nécessaires au fonctionnement des voies d'eau, ceux qui ont servi au stockage de marchandises diverses, ou tout simplement les immeubles d'habitation construits entre, par exemple, la rue de la Folie Méricourt et le canal Saint-Martin, pourraient faire l'objet d'études typologiques et historiques, permettant de saisir comment ces derniers se sont immiscés dans les tissus existants<sup>16</sup>.

Ainsi, la formation et l'évolution des tissus au cours du temps pourraient être étudiées à partir de la méthode et des notions de l'analyse typo-morphologique<sup>17</sup>. Les caractéristiques des trames viaires, parcellaires et bâtis pourraient être confrontées à celles de leurs homologues constitutifs de développements urbains antérieurs, ou contemporains, afin de préciser par quels aspects et selon quelles modalités, l'urbanisation des territoires étudiés se différencie ou non dans sa réalisation.

#### Les acteurs

---

<sup>14</sup> Par exemple, un des sujets à approfondir pourrait être celui des projets et des constructions de ponts et passerelles au cours du temps, pour répondre à la coupure urbaine que forment les canaux parisiens.

<sup>15</sup> Pour comprendre certains échantillons de tissus, les archives du Service de la documentation foncière de la Ville de Paris devraient être explorées, au même titre que les Archives Nationales, pour consulter les plans d'expropriations occasionnées par le percement de voies nouvelles sous le Second Empire.

<sup>16</sup> La Commission du Vieux Paris possède des dossiers classés par adresses d'édifices détruits au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle et du XX<sup>ème</sup> siècle, qui pourraient être exploités. Certains documents, regroupant des plans et des photographies, concernent des bâtiments remarquables ou ordinaires ayant existé le long des canaux parisiens.

<sup>17</sup> L'analyse typo-morphologique permettrait de décrire les caractéristiques formelles et dimensionnelles de certaines trames viaire et parcellaire. Elle permettrait d'analyser certains bâtiments, qui ont été réalisés aux abords des canaux, destinés aux activités ou à l'habitation, de comprendre leurs cohérences et leurs modes d'adaptation au système des tracés viaires et parcellaires, afin de saisir les modalités et les rythmes de la croissance urbaine parisienne.

L'évolution des transformations des territoires traversés par les canaux parisiens, mais aussi les usages engendrés, sont liés aux différents protagonistes, publics ou privés (représentants de l'autorité publique, compagnies privées, industriels, usagers des canaux, habitants...). L'étude des relations et des dépendances, qui s'instituent entre eux, suivant leurs statuts et leurs rôles respectifs, pourrait encore être largement explorée. Les acteurs de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, celle du Canal Saint-Martin<sup>18</sup>, mais aussi ceux gérant les entrepôts établis le long des voies d'eau, comme les Entrepôts et Magasins Généraux, mériteraient, sans doute, un autre travail de recherche. Ils semblent, en effet, que certains d'entre eux ont pris part à l'activité de ces différentes sociétés, jouant un rôle important dans les processus d'urbanisation.

Dans cette optique, le minutier central des notaires pourrait être examiné<sup>19</sup>. Il constitue une mise en mémoire nominative et socio-économique des acteurs individuels et des sociétés. Le dépouillement des inventaires après décès des acteurs principaux<sup>20</sup> se révélerait riche en indications d'ordres divers : état de leur fortune, répartition de celle-ci suivant leurs biens, indications conjoncturelles sur leurs affaires, opérations ou projets dans lesquels ils se trouvent engagés au moment de leurs morts<sup>21</sup>...

Parallèlement, l'exploitation des archives notariales<sup>22</sup>, de celles la Préfecture de police de Paris et du Service des canaux, permettrait de mener une étude sur les populations résidant le long des canaux parisiens que nous avons esquissée dans ce travail. La recherche a en effet permis de révéler que les ouvriers des chantiers liés aux travaux de rénovation ou de modernisation de certaines parties des infrastructures, ou les personnes s'installant sur les quais pour vendre de la soupe ou du café, demeuraient dans les quartiers à proximité des voies d'eau.

### Les usages et les pratiques

Servant, en outre, à la fois à l'alimentation en eau potable de la capitale et au transport de marchandises, la thèse a tenté de s'attacher aux différents usages des voies navigables.

---

<sup>18</sup> Un travail de recherche aurait dû être mené sur les liens entre ces deux compagnies concessionnaires (organigrammes, statuts,...) dénommées parfois Compagnie des Canaux de Paris dans les archives.

<sup>19</sup> Les archives notariales renferment divers actes tels que procurations, conventions particulières entre personnes privées, actes de sociétés... pouvant avoir pour objet direct l'intervention dans le domaine immobilier ou urbain.

<sup>20</sup> Le mode de classement de ces archives (chronologique par étude notariale) suppose de connaître les notaires auprès de qui ont pu être passés les actes concernant certaines parties du territoire bordant les canaux, jugées intéressantes à développer.

<sup>21</sup> Les actes de vente ou d'échange, les baux et les obligations enregistrent la circulation des biens immobiliers et les transactions dont ceux-ci sont le support (comme garantie hypothécaire par exemple). Ils comportent l'indication de leurs valeurs vénales ou locatives, leur description plus ou moins détaillée (parfois accompagnées d'un plan de la parcelle et du bâti). Les trois premiers types d'actes signalent les servitudes grevant la parcelle, qu'elles soient anciennes ou édictées par le possesseur initial de l'immeuble à la date de la transaction ; servitudes ayant pour effet, suivant les cas, de régler l'usage, la nature, l'implantation et/ou l'architecture du bâtiment (existant ou futur).

<sup>22</sup> Des indications sur les caractéristiques sociologiques de la population résidente peuvent être tirées des baux.

Au-delà, il serait pertinent de s'intéresser, en profondeur, à la thématique des différentes utilisations de l'eau des canaux parisiens au XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>23</sup>. Les chutes d'eau des écluses étaient louées par les compagnies concessionnaires aux entreprises et usines bordant les infrastructures. Les chenaux de prises d'eau étaient établis par ces dernières pour faire fonctionner, notamment, leurs machines à vapeur. Mais, un certain nombre de questions restent en suspens. Les prises d'eau étaient-elles toutes liées aux chutes d'eau des écluses ? Quel en était le nombre ? Comment étaient réalisés concrètement les chenaux ? Comment les concessions étaient-elles précisément établies ? Quelle était la réglementation quant à la quantité d'eau puisée ? Il serait aussi judicieux de se pencher sur l'histoire des galeries de prise d'eau et des compteurs hydrauliques, associés aux voies navigables et établis au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, afin de comprendre les différents types d'utilisation de l'eau par les acteurs économiques<sup>24</sup>.

De plus, l'étude approfondie des cartons des archives du Service des canaux de la Ville de Paris, ayant trait aux concessions accordées par les compagnies concessionnaires des voies navigables, permettrait de comprendre plus finement les occupations sur l'eau et sur les quais par les habitants et par les utilisateurs des canaux parisiens<sup>25</sup>.

Enfin, l'étude des voies d'eau, comme lieu d'innovations et d'expérimentations techniques<sup>26</sup>, mais aussi comme ressources<sup>27</sup>, pourrait être explorée.

Dans une autre approche, les aspects économiques, qui restent sous-jacents, pourraient être étudiés. Le trafic sur les canaux, dans la circulation fluviale parisienne, la quantité et la nature des différentes marchandises en transit, importées ou exportées, seraient pertinents à étudier en profondeur pour comprendre les liens entre ville et canal. Isabelle Backouche tente d'y satisfaire dans son article intitulé « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne »<sup>28</sup>. Mais elle souligne la difficulté à répondre à ce sujet étant donné l'état des sources : « L'extrême variabilité de la présentation des résultats annuels du trafic rend délicate la comparaison et l'établissement d'évolutions significatives : les différentes voies (canaux et Seine) ne sont pas toujours distinguées de la même manière, les unités de comptage varient, le nombre de ports de comptage fluctue, la distinction entre les sens du trafic n'est pas toujours opérée tandis que celle entre les marchandises débarquées, embarquées, et le simple transit n'est pas toujours satisfaisante ou

---

<sup>23</sup> Voir l'article de GUILLERME André, « Apports du génie urbain pour la conception et la gestion des infrastructures », in BARROCA Bruno, SERRE Damien, DIAB Youssef (dir.), *Penser la ville et agir par le souterrain*, Paris, Presses École Nationale des Ponts et Chaussées, 2014, pp. 127-142.

<sup>24</sup> La thèse a montré que l'eau des canaux parisiens était utilisée notamment par les bateaux lavoirs, les bateaux abreuvoirs, pour faire fonctionner différentes machines ou ouvrages au service de la navigation, comme les grues ou les ponts (pont levant de la rue de Crimée, réalisé en 1885) ou l'arrosage des plantations.

<sup>25</sup> Voir aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris, pour le canal Saint-Martin, les cotes SM 028 à 035 Tolérances et, pour le bassin de La Villette, les cotes BV 001 à 005 (A.P. 2931 W).

<sup>26</sup> Les innovations et expérimentations techniques concernaient notamment la batellerie, comme l'essai de différents nouveaux types de bateaux, le matériel lié à la plongée, comme le test de lunettes sous-marine, de scaphandriers..., ou les produits spécifiques, comme l'étude de poudre désinfectante pour l'eau.

<sup>27</sup> Voir BARLES Sabine, *L'invention des déchets urbains. France : 1790-1970*, Seyssel, Édition du Champ Vallon, Coll. « Milieux », 2005. Par exemple, les boues, lors des chômages des canaux, ou les glaces, formées en hiver, étaient revendues.

<sup>28</sup> Voir BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », op. cit., p. 49.

régulière »<sup>29</sup>. En outre, au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'auteure explique que, dans les sources, le terme de port de Paris est de plus en plus employé, confondant souvent les arrivées par le fleuve et les arrivées par les canaux (signe d'un réseau à l'échelle de la ville et à celle de la région), permettant difficilement de dresser un inventaire des différents types et tonnages de marchandises transportés par les canaux<sup>30</sup>.

Une recherche aux archives de la Chambre de commerce de la Ville de Paris, complétée par un dépouillement plus précis des archives du Service des canaux, permettrait, peut-être, d'apporter des réponses. La Chambre de commerce recèle de nombreuses données<sup>31</sup>, d'ordre économique, sur l'entrepôt réel des douanes, sur l'entrepôt des sucres indigènes, sur celui des sels et sur ceux des grains, graines, farines et huiles, construits aux abords des voies d'eau, permettant aussi de saisir plus finement les spécificités, en termes juridiques, de ces différents lieux d'entreposage. Parallèlement, analyser les statistiques de l'industrie à Paris, résultant des enquêtes faites par la Chambre de commerce<sup>32</sup>, permettrait, probablement, de comprendre le tonnage et la nature des marchandises embarquées et débarquées sur les canaux parisiens au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle.

### Les représentations

Outre la complémentarité avec l'écrit, les représentations iconographiques (gravures, estampes, peintures,...) mériteraient d'être regardées, suivant différents critères, comme leur composition et leur nature. L'image qu'elles donnaient à voir, ou à transmettre, des canaux parisiens au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, aurait demandé un diagnostic aiguisé, révélant l'ambiguïté de ces derniers, entre embellissement et nuisance.

De plus, la cartographie, présente dans la thèse, restituant principalement le viaire et le parcellaire à différentes périodes, appelle un approfondissement en termes d'analyse. Il serait aussi souhaitable de mener un travail graphique complémentaire en coupe. Il retracerait, à l'échelle territoriale, l'inscription des canaux parisiens dans la géographie préexistante, et à l'échelle locale, l'évolution des quais et des tissus riverains, en termes de paysages, de formes et d'usages. Il apporterait ainsi des données complémentaires, que le plan omet, permettant d'enrichir les connaissances sur les relations entre ville et infrastructure au cours de l'histoire.

Enfin, les représentations mentales, que se forment les différents acteurs (gestionnaires et usagers de l'espace des canaux, habitants...), pourraient être plus analysées et approfondies, permettant de saisir les éléments constants et changeants de l'image des canaux tout au long du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>33</sup>.

### Les autres temporalités des canaux parisiens

---

<sup>29</sup> Ibidem.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> LEMERCIER Claire, Un si discret pouvoir. Aux origines de la Chambre de commerce de Paris, 1803-1853, Paris, La Découverte, Coll. « L'espace de l'histoire », 2003.

<sup>32</sup> Voir, par exemple, Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France, Statistique de l'industrie à Paris, résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour les années 1847-1848, Paris, Guillaumin, 1851, B.N.F. Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France, Statistique de l'industrie à Paris, résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour l'année 1860, Paris, Chambre de commerce de Paris, 1864., B.N.F.

<sup>33</sup> Des références littéraires auraient pu être mises aussi à profit.

Hormis le XIX<sup>ème</sup> siècle, il semblerait intéressant de mener une recherche, suivant les mêmes protocoles établis dans ce travail, sur le XX<sup>ème</sup> siècle et, notamment, sur deux périodes clefs.

La première s'attacherait aux années 1900-1930, marquée par le concours international pour « l'extension de Paris et de l'aménagement de la région parisienne »<sup>34</sup>. À cette époque, un certain nombre de projets apparaissent proposant le percement de nouvelles voies d'eau ou le recouvrement d'une partie des infrastructures existantes<sup>35</sup>.

La seconde aurait trait à la période comprise entre 1954 et 1977, imprégnée par le déclin du transport de marchandises par voie d'eau et la désindustrialisation des territoires. À cette époque, la question du rôle des canaux parisiens dans la ville se pose (les emprises occupées jusqu'alors par un bâti lié à l'industrie et à l'entreposage sont vouées à être reconstruites). L'année 1954 correspond à la présentation d'un plan directeur et d'un programme d'actions pour la capitale, par le président du Conseil de Paris en exercice, Bernard Lafay, assisté de l'architecte Raymond Lopez<sup>36</sup>. Tout en restructurant les arrondissements situés au nord, à l'est et au sud de la capitale, considérés comme insalubres, ils proposent deux rocade, reliées par des radiales et une autoroute Nord-Sud, qui traverserait la ville et emprunterait la ligne d'eau de l'ensemble des canaux, soit le projet d'une infrastructure sur une infrastructure. Ce projet, ayant soulevé de nombreux débats, différentes propositions de tracés pour l'autoroute et des plans d'aménagements des territoires concernés sont esquissés, dans le cadre du PADOG<sup>37</sup> et du PUD<sup>38</sup> de Paris, par l'Atelier Parisien d'Urbanisme<sup>39</sup> ou par les architectes Gaston Leclair et Jean Bossu<sup>40</sup>, jusqu'en 1972 où le projet est abandonné. L'année 1977 correspond à l'approbation du SDAU<sup>41</sup> et du POS<sup>42</sup> de Paris, dont ceux partiels du bassin de La Villette et du canal Saint-Martin, destinant les canaux parisiens et ses abords à devenir un lieu de promenade et de loisirs.

Ainsi, ces deux périodes d'études permettraient d'ouvrir un autre regard quant aux relations entre Paris et ses canaux dans la fabrication de l'espace urbain.

## Les projets de canaux parisiens

---

<sup>34</sup> Voir le colloque intitulé « Inventer le Grand Paris. Relectures des travaux de la Commission d'extension de Paris. Rapport et concours 1911-1919 », organisé à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine le 5 et 6 décembre 2013 <http://umrausser.hypotheses.org/1014>.

<sup>35</sup> Voir, par exemple, BECHMANN Georges, directeur des Eaux et de l'Assainissement de Paris, Notice sur l'avant-projet des travaux de transformation et de prolongement du canal de l'Ourcq et de création de deux bassins à La Villette, 7 février 1903, Bibliothèque administrative de la Ville de Paris (B.A.V.P.) 9574. Voir le projet proposé en 1929 par le conseiller municipal du X<sup>ème</sup> arrondissement, Clément Roéland, intitulé « Les jardins suspendus de Babylone au-dessus du canal Saint-Martin », A.S.C.V.P.

<sup>36</sup> Voir LUCAN Jacques, « Généalogie du regard sur Paris », in APUR, « Quartiers anciens - Approches nouvelles », Paris-Projet, n<sup>os</sup> 32-33, Paris, APUR, 1998, pp. 20-41.

<sup>37</sup> Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la région parisienne, approuvé en 1960.

<sup>38</sup> Plan d'Urbanisme Directeur de Paris mis en application à partir de 1961.

<sup>39</sup> Voir aux Archives de Paris les cotes 1514W 139 et 140.

<sup>40</sup> Voir, par exemple, LECLAIRE Gaston, « Projet de rénovation d'un secteur de Paris », L'Architecture d'aujourd'hui, n<sup>o</sup> 97, septembre 1961, pp. 38-41. BOSSU Jean, « Une structure d'accueil sur le canal Saint-Martin », L'Architecture d'aujourd'hui, n<sup>o</sup> 138, juin-juillet 1968, p. 98.

<sup>41</sup> Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Ville de Paris, approuvé par décret, le 17 mars 1977.

<sup>42</sup> Plan d'Occupation des Sols de la Ville de Paris, approuvé par le Conseil de Paris, le 19 décembre 1974.



L'histoire des projets, mais aussi leurs évolutions dans le temps, entre le moment où ils ont été dessinés, réalisés, voire abandonnés, révèlent comment le territoire et la ville en opérant une sélection et une réinterprétation pour les insérer dans un processus de production collective.

Comme esquissé dans ce travail doctoral, une étude pourrait être conduite spécifiquement sur les projets non réalisés. À l'échelle territoriale, elle pourrait porter sur les canaux, comme vecteurs de l'aménagement, dessinés à Paris, du XVII<sup>ème</sup> siècle au XX<sup>ème</sup> siècle ; à l'échelle locale, elle pourrait spécifiquement s'attacher aux projets de franchissements ou aux quartiers et aux édifices projetés en lien avec les voies navigables, comme la proposition élaborée, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, par les architectes Fernoux et Mourot, pour le bassin de l'Arsenal, analysée dans cette thèse.

Ces différents projets pourraient particulièrement faire l'objet de représentations graphiques comparatives et aboutir à une sorte d' Atlas imaginaire des canaux parisiens au cours du temps, à l'image de l'ouvrage de Bruno Fortier intitulé La métropole imaginaire<sup>43</sup>.

#### Les relations entre territoires et infrastructures

Suivant les mêmes hypothèses et problématiques posées, il semblerait intéressant de confronter les conclusions recueillies, dans cette recherche, à des travaux concernant d'autres villes en France, telles que celles en région, mettant peut-être en exergue la particularité des canaux parisiens, voie d'alimentation en eau et voie navigable. L'étude des canaux qui ont fondé des villes nouvelles, consacrées au commerce et au transport de marchandises, ou des territoires ayant connu des projets d'extension, rattachant une ville à la voie d'eau, pourrait être entreprise. Il pourrait s'agir, par exemple, de la ville de Pontivy située à la rencontre du canal de Nantes à Brest et du Blavet canalisé.

\*\*\*

La présente thèse n'a pas la prétention d'avoir épuisé les possibilités d'études sur les canaux parisiens. Outre l'exploration des territoires traversés par les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis au cours du temps ou l'approfondissement de certains sujets soulevés dans cette recherche, comme, par exemple, celui de la couverture du canal Saint-Martin, les problématiques liées aux voies navigables peuvent être diverses. Les relations entre infrastructures et territoires pourraient être abordées sous d'autres angles, à des périodes différentes, et inspirer d'autres sujets d'études.

Parallèlement, il paraîtrait important d'élargir ces recherches en étudiant, analysant et comparant d'autres infrastructures entre elles, telles que la voie de chemin de fer ou l'autoroute, en France ou à l'étranger, afin de

---

<sup>43</sup> FORTIER Bruno, La Métropole Imaginaire - Un atlas de Paris, Liège, Mardaga, 1989.

comprendre si ces dernières, saignées dans un territoire existant, tiennent aussi une place prépondérante dans le constitution, la fabrication et l'évolution de l'espace urbain qu'elles traversent<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Voir les ouvrages de Claude Prelorenzo et Dominique Rouillard. PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (dir.), *Le temps des infrastructures*, Paris, L'Harmattan, 2007. PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (dir.), *La métropole des infrastructures*, Paris, Éditions Picard, 2009. ROUILLARD Dominique (dir.), *L'Infraville : Futurs des infrastructures*, Paris, Archibooks, 2011. Voir aussi l'ouvrage de LAMBERT-BRESSON Michèle, TERADE Annie (dir.), *Paysages du mouvement. Architectures des villes et des territoires XVII<sup>ème</sup> - XXI<sup>ème</sup> siècles*, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 2016.

## Conclusion

## APRÈS-PROPOS

Le fait d'avoir étudié les relations entre Paris et ses canaux au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, à partir des formes, des usages et des représentations, peut aider à trouver des orientations, ou des réponses, face aux interrogations posées par le percement de nouvelles voies d'eau dans le monde ou en France, mais aussi par la reconversion d'anciens territoires industriels traversés par ces infrastructures.

À l'heure actuelle, dans le monde, plusieurs projets de canaux sont à l'étude ou en travaux, même si certains soulèvent de nombreux débats en termes d'impacts écologiques, sociaux, financiers et juridiques. Il s'agit, notamment : de la percée d'un canal au Nicaragua, long de 290 km environ, débutée en 2014 et qui doit raccourcir la route maritime entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique<sup>45</sup> ; du projet de canal Sud Nord, en Chine, qui doit détourner les eaux du fleuve Yangzi, pour alimenter Pékin et sa région, confrontées à des pénuries d'eau<sup>46</sup> ; du projet d'un canal, situé sur la rive européenne d'Istanbul, afin de désengorger le détroit du Bosphore, qui doit relier la mer Noire à la mer de Marmara et être accompagné de villes nouvelles<sup>47</sup>.

En France, le projet de canal Seine-Nord Europe est en fin d'étude. Au gabarit européen, il doit relier l'Oise au canal Dunkerque-Escaut, de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai. D'une longueur de 107 km, le projet vise à désenclaver le bassin de la Seine, et à ouvrir la France sur le réseau fluvial à grand gabarit du nord et de l'est de l'Europe, offrant une alternative au transport par poids lourds<sup>48</sup>.

Ainsi, les canaux, infrastructure d'adduction d'eau et/ou de transport de marchandises, oubliée au XX<sup>ème</sup> siècle, sont redécouverts au XXI<sup>ème</sup> siècle, comme une des solutions pour lutter notamment contre le réchauffement climatique. Mais le tracé de ces derniers est encore pensé comme simple infrastructure technique et économique monofonctionnelle, et non comme vecteur de l'aménagement des territoires traversés, en termes d'usages, de paysages et de formes urbaines.

---

<sup>45</sup> TERRIEN Anaïs, « Le canal du Nicaragua : un cheval de Troie ? », Le Monde, 28 août 2015.

<sup>46</sup> SRIDI Nicolas, « Pékin sous perfusion d'eau venue du sud du pays », Sciences et Avenir, 16 mars 2015, [http://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/chine-pek-in-sous-perfusion-d-eau-venue-du-sud-du-pays\\_15695](http://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/chine-pek-in-sous-perfusion-d-eau-venue-du-sud-du-pays_15695) (Site consulté le 10 août 2016). Un immense réservoir d'eau potable, situé à Danjiangkou, à plus de 1 400 km de la capitale, a été inauguré le 12 décembre 2014.

<sup>47</sup> MORVAN Yoann, « Kanal Istanbul, un « projet fou » au service d'ambitions politiques », Métropolitiques, 27 juin 2011, <http://www.metropolitiques.eu/Kanal-Istanbul-un-projet-fou-au.html> (Site consulté le 10 août 2016).

<sup>48</sup> Il permettra d'accueillir des convois-poussés de 185 mètres par 11 mètres 40, pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 200 camions. Voir le site Internet dédié au Canal Seine-Nord Europe, <https://www.canal-seine-nord-europe.fr>.

Comme nous l'avons esquissé en introduction, les territoires traversés, particulièrement par le canal de l'Ourcq, vont connaître, dans les années à venir, une transformation sans précédent, renouvelant en grande partie le paysage le long de son linéaire, devenant un élément structurant des projets d'aménagements, à toutes les échelles. En à peine quinze ans, le rôle que peut jouer ce canal, dans un futur proche et plus lointain, a évolué et changé<sup>49</sup>.

Les canaux parisiens ont toujours deux fonctions principales. Ils servent encore aujourd'hui à l'alimentation de la capitale en eau non potable<sup>50</sup>, servant au nettoyage de la voirie, à la navigation et à la régulation des plans d'eau.

Mais comme le montre certaines études récentes<sup>51</sup>, mais aussi l'histoire, l'eau pourrait être utilisée de multiples façons<sup>52</sup>. Des prises d'eau pourraient être ré-établies permettant, en premier lieu, d'arroser les espaces plantés, mais aussi les espaces minéraux, contribuant ainsi à réguler la chaleur produite par la ville en cas d'épisode caniculaire ; en second lieu, elles pourraient servir, par exemple, à la production d'électricité, à des échelles locales, en utilisant l'énergie hydraulique...

Les canaux parisiens servent encore au transport de fret. Le canal Saint-Denis et le canal de l'Ourcq à grand gabarit (soit à 1000 tonnes<sup>53</sup>) entre Paris et Pavillons-sous-Bois, permettent le chargement et le déchargement de marchandises, constituées principalement de matériaux de construction, de sable, de gravier<sup>54</sup>... Malgré un gabarit qui n'a pas changé depuis le début de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle et qui ne permet pas d'accueillir des embarcations de plus grandes dimensions, ce mode de transport semble rester viable<sup>55</sup> et va se développer dans les années à venir. Avec les chantiers de réalisation des lignes du Grand Paris Express et de renouvellement urbain des territoires, comme ceux de la Plaine de l'Ourcq, ils pourront ainsi les approvisionner en matériaux divers, mais aussi évacuer les gravats et remblais, renforçant la logistique portuaire et leur vocation économique<sup>56</sup>.

Parallèlement, il semblerait intéressant de penser le transport de marchandises, de tous types, mais à des échelles plus locales, soit à celle de la région, permettant des échanges intercommunaux, notamment en

---

<sup>49</sup> Voir les différentes études réalisées par l'Atelier parisien d'Urbanisme depuis 2001.

<sup>50</sup> Après de nombreuses controverses, la Ville de Paris a décidé en 2009 de conserver son réseau d'eau non potable. Voir Ville de Paris, Quel avenir pour le réseau d'eau non potable de Paris ? Perspectives et alternatives - Conférence de consensus, Ville de Paris, 2009, 61 p. et DE GOUELLO Bernard, DEROUBAIX José-Frédéric, SEIDL Martin, L'utilisation de ressources alternatives à l'eau potable révélatrice d'un nouveau rapport à l'eau en ville. Analyse des controverses autour de la conservation du réseau d'eau non potable Paris, HAL, 2013, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01214080> (Site consulté le 17 septembre 2016).

<sup>51</sup> Voir les études suivantes : APUR, Étude sur le devenir du réseau d'eau non potable. Partie 1 : Analyse et diagnostic, Paris, APUR, décembre 2010, 158 p. APUR, Étude sur le devenir du réseau d'eau non potable. Partie 2 : Rappel et nouvelles pistes de réflexions sur le devenir du réseau d'ENP, Paris, APUR, juillet 2011, 116 p. APUR, Du réseau d'eau non potable à l'optimisation de la ressource en eau. Partie 2 : Restitution des ateliers des 11 et 12 février 2013, Paris, APUR, avril 2013, 61 p.

<sup>52</sup> « Un dispositif a été réalisé pour alimenter les usines de fabrication d'eau potable en cas de nécessité majeure, comme par exemple une pollution simultanée de la Seine et de la Marne ». Ville de Paris, Les canaux de Paris, un réseau fluvial à découvrir, Paris, Direction générale de l'Information et de la Communication, Direction de la Voirie et des Déplacements, mai 2007, p. 6.

<sup>53</sup> En fonction de la largeur des écluses, du tirant d'eau et du tirant d'air, un canal peut accueillir des bateaux d'un certain tonnage.

<sup>54</sup> Rappelons que le canal Saint-Martin n'a pas été mis au gabarit Freycinet lors des grands travaux de rénovation des infrastructures, par la Ville de Paris, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

<sup>55</sup> Ville de Paris, Les canaux de Paris, un réseau fluvial à découvrir, op. cit., p. 5.

<sup>56</sup> Le 16 février 2016, le Conseil de Paris a adopté un accord-cadre avec l'UNICEM (Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction), pour développer le trafic sur les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Voir le site Internet de la Ville de Paris, <http://www.paris.fr/actualites/pour-reduire-la-circulation-des-poids-lourds-paris-developpe-le-transport-fluvial-3371> (Site consulté le 17 septembre 2016).

termes d'alimentation, permettant de dynamiser l'activité économique<sup>57</sup>. Mais cela nécessiterait l'invention d'un nouveau type de bateau ("nouvelle flûte ou demi-flûte d'Ourcq"), de plus petit gabarit, et pouvant naviguer plus rapidement, sans créer des fluctuations importantes de l'eau. Outre l'activité de plaisance et de loisir qui existe déjà sur certaines portions, le transport de personnes pourrait être réintégré sur les sections ne comportant pas d'écluses.

Les canaux parisiens sont un apport au cadre de vie des habitants. Ils sont un paysage, de par leurs eaux, leurs plantations et leurs ouvrages d'art (biefs, écluses, ponts...), porteurs de valeurs patrimoniales reconnues importantes pour l'urbanité. Mais au-delà de ces dernières, la reconstitution des alignements d'arbres, révélant, à l'échelle territoriale, l'infrastructure, permettrait de mettre en lien les différents espaces plantés du Grand Paris. Combiné à l'eau, le végétal est, en effet, un élément principal de confort urbain d'été et un moyen de climatisation naturelle des villes. De plus, ces plantations pourraient être exploitées, comme à l'époque, pour le bois de construction ou pour les aménagements d'espaces publics à venir, devenant ainsi des pépinières. Suivant la méthode du préverdissement<sup>58</sup>, elles pourraient aussi s'implanter sur des friches industrielles, permettant la végétalisation de ces terrains, en attente des aménagements futurs, et dépolluer les sols.

Comme nous avons pu le montrer dans la présente thèse, le quai, associé à un espace public, support d'une pluralité d'usages (activités portuaires et de loisirs), est au centre de l'articulation entre canal et tissus riverains. Sur les territoires traversés par les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis<sup>59</sup>, les berges, qui ne sont point bordées de voies, dépendent du domaine public fluvial de la Ville de Paris, ne répondant pas aux règles des espaces publics de voirie. Cette domanialité conduit à les rendre imprescriptibles, inaliénables et donc insaisissables. De ce fait, elles ne peuvent être grevées d'aucune servitude<sup>60</sup>. En conséquence, il est fait application de la législation découlant généralement des Codes civil et de l'urbanisme, conduisant à l'application des règles de prospect en limite de propriété. Aucun propriétaire privé situé en limite de ce domaine public fluvial ne peut donc créer d'accès par celles-ci<sup>61</sup>. Les parcelles riveraines ne peuvent pas

---

<sup>57</sup> Voir le projet lauréat du concours Réinventer Paris (2016), sur le site "Ourcq-Jaurès" dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, conçu par Clara Simay et Link (architectes), Mélanie Drevet (paysagiste) et Rehabail (maître d'ouvrage). « La Ferme du rail est un espace de rencontre autour de l'agriculture urbaine, un lieu de formation, d'hébergement et de production vivrière. [...] Elle développe des activités maraîchères en circuit court valorisant les déchets organiques de la ville. Son objectif est de minimiser les besoins en ressources énergétiques, alimentaires et financières, par la mise en œuvre d'une économie circulaire. [...] Les activités de la ferme s'organisent en réseaux d'échanges locaux et territoriaux ». Voir le site Internet de la revue AMC, <https://www.amc-archi.com/photos/les-laureats-de-reinventer-paris-21-22-la-ferme-du-rail-xixe-arr,4863/reinventer-paris-la-ferme-du.1> (Site consulté le 5 octobre 2016).

<sup>58</sup> GUINAUDEAU Claude, Planter aujourd'hui, bâtir demain. Le préverdissement, Paris, Institut pour le développement forestier, Coll. « Mission du paysage », 1987.

<sup>59</sup> Les voies d'eau sont inscrites à la nomenclature des voies navigables et flottables. Il s'agit d'un réseau artificiel domanial assujéti à la réglementation générale de police des voies de navigation intérieures.

<sup>60</sup> La mission assignée à ce domaine public fluvial est d'être utilisée pour l'exploitation des voies d'eau qu'il borde. En tant que propriétaire des canaux, de leurs berges et de leurs dépendances, y compris, dans la majorité des cas, des voies d'accès qui les désenclavent par rapport aux voiries locales de desserte, la Ville de Paris est l'autorité administrative compétente pour déterminer les réserves foncières nécessaires à l'exploitation des voies d'eau.

<sup>61</sup> Corrélativement, une voie classée dans ce domaine ne peut pas servir de voie de desserte pour les riverains. Tout emplacement de bord à quai doit être nécessairement accessible à tout véhicule d'intervention pour assurer les secours, les travaux, la maintenance et l'entretien des canaux. Le chemin de halage est réservé à cet usage et doit être raccordé aux voies publiques. Toute autre voie de

ouvrir des vues directes sur les quais ou les utiliser pour leur desserte. Les terrains ne peuvent pas être lotis s'ils n'ont que la berge pour garantir leur accessibilité. Ainsi, actuellement, soit les nouveaux immeubles se reculent de 2 mètres par rapport à la limite du domaine public fluvial<sup>62</sup> pour pouvoir ouvrir des vues et l'accès aux parcelles, se fait à partir du système de voirie communale ; soit un espace public est créé permettant l'ouverture directe et la prise de vues sur le canal.

Ainsi, à l'image des projets des ingénieurs des Ponts et Chaussées dessinés au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, des espaces publics, de différentes natures (voies, places...), pourraient être projetés, de part et d'autre des quais, permettant le rattachement des villes aux canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, assurant l'articulation entre les tissus riverains, actuels ou futurs, et les voies d'eau. La réglementation du domaine public fluvial pourrait aussi évoluer, en distinguant un domaine fonctionnel et technique et un domaine à usage mixte<sup>63</sup>. Les espaces publics permettraient, dans un projet global et local de restructuration des territoires, de redonner un sens aux quais, et des façades sur les voies d'eau. La multiplicité des usages, sur l'eau et sur les berges, dépend, en effet, des voies qui franchissent les infrastructures (ponts, passerelles), de celles qui aboutissent dessus ou qui les longent, de leurs natures et de ce qu'elles desservent ou rejoignent.

Les canaux devraient pouvoir structurer la forme urbaine, en prenant en compte les trames viaires, parcellaires et bâties héritées du passé, tout en définissant les nouvelles qui pourraient se soumettre à leur géométrie, comme en témoigne la ZAC du bassin de La Villette réalisée dans les années 1990-2000. En effet, ce sont les traces de la relation entre la ville et la voie d'eau qui influencent les projets et l'évolution de la forme urbaine, à travers les dispositions des espaces publics, la taille et la forme des parcelles et la présence des constructions à conserver ou non. Une lecture attentive de ces trois éléments constitutifs des tissus urbains s'impose comme une étape essentielle dans tout projet, permettant de penser la ville comme lieu de la sédimentation, où s'articulent la permanence, la continuité et la substitution.

En définitive, il serait probablement pertinent de penser ou de repenser l'infrastructure canal comme vecteur de l'aménagement des territoires, du point de vue du paysage, des formes urbaines et des usages, les canaux comme ressources et comme supports d'une pluralité d'usages à des temporalités multiples. La richesse de cette infrastructure est dans la complexité de ses desseins et dans sa diversité fonctionnelle.

---

circulation à l'usage de la desserte des activités implantées sur le domaine public fluvial, ou en limite de celui-ci, doit être indépendante du chemin de halage.

<sup>62</sup> La dimension de ce recul varie d'une commune à l'autre en fonction des différents PLU établis.

<sup>63</sup> Le domaine public fluvial fonctionnel et technique comprendrait les chemins de halage, les emprises des ports et les périmètres techniques des écluses. La mission assignée à ce domaine, composé des berges et des plans d'eau, serait d'être utilisée pour l'exploitation, la maintenance et la réparation de l'ouvrage hydraulique. Hormis les chemins de halage des deux rives et les emprises techniques des écluses, certaines sections, éloignées du bord à quai, pourraient éventuellement faire l'objet d'une superposition domaniale de gestion, dans la mesure où celle-ci serait compatible avec l'exploitation de l'infrastructure. Le domaine public fluvial à usage mixte serait considéré comme une emprise publique (comme une voie), avec un règlement particulier d'usage à définir, au regard des emprises privées qui la bordent. Les édifices pourraient ainsi ouvrir des vues sur les canaux, mais ne pourraient avoir d'accès depuis le domaine public fluvial. Les prescriptions pourraient être précisées et détaillées dans le cadre d'éventuelles modifications des PLU des communes. Au-delà de cette distinction (domaine public fluvial fonctionnel et technique et domaine public fluvial à usage mixte), il serait important de préserver l'unité de ce domaine, tout en instaurant une nouvelle relation entre les voies d'eau et ses franges urbaines et paysagères.

# ANNEXES

Les annexes suivantes apportent des informations complémentaires aux propos tenus dans les différentes parties de la thèse.

## Annexe 1

### Le souhait d'établir l'entrepôt réel au Clos Saint-Lazare<sup>1</sup>

Les fondateurs du nouveau quartier Poissonnière, les acquéreurs de terrains, les constructeurs et propriétaires de maisons du Clos Saint-Lazare et du Clos Saint-Charles avaient adressé un mémoire aux membres de la Commission de l'Entrepôt, vantant les mérites de leur terrain. Ils avaient remis, avec ce mémoire, le relevé des fouilles anciennes et nouvelles, tendant à faire connaître la constitution géologique du terrain, sous le rapport de la solidité des constructions, et le nivellement du sol, sur lequel étaient assises les barrières de Saint-Denis et de Clichy, pour déterminer l'élévation réelle du Clos Saint-Lazare dans ses relations avec les voies de navigation. Ils avaient joint aussi les profils des chemins de fer projetés, de la gare de Saint-Ouen et de la Briche Saint-Denis, tendant à démontrer la possibilité de l'exécution de ces projets et leur point d'arrivée au Clos Saint-Lazare<sup>2</sup>. Enfin, ils apportaient « des observations sur le mode de soumission qui leur paraissait le seul d'accord avec le sens de la loi qui commandait la concurrence et la publicité pour l'adjudication à laquelle la plupart d'entre eux se proposaient de concourir, si les terrains de la Ville, au Clos Saint-Lazare, étaient choisis pour le placement de l'Entrepôt »<sup>3</sup>.

Lorsqu'ils avaient fondé le nouveau quartier Poissonnière, ils avaient voulu non seulement favoriser le mouvement qui tendait à dégager le centre de Paris, en attirant la population sur sa périphérie, mais aussi ouvrir aux trois barrières les plus fréquentées, des débouchés vastes et faciles sur des quartiers où l'action des affaires se portait chaque jour et sur ceux, qui au moyen d'embellissements successifs, « formaient désormais la plus belle partie de la capitale »<sup>4</sup>. « Dès l'année 1827 où s'accomplissaient les distributions du nouveau quartier Poissonnière, elles se coordonnaient avec un avenir dont vous êtes en ce moment les arbitres. Les terrains de la Ville étaient déjà réservés, par une administration prévoyante, pour placer l'Entrepôt des denrées coloniales à proximité de leurs voies d'arrivages par terre et par eau, et à l'ouverture de ces débouchés nouveaux, larges et nombreux par lesquels elles seraient versées dans la consommation.

---

<sup>1</sup> Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, 52 p., A.P. VO3 767.

<sup>2</sup> Ibidem. Le chemin de fer du Havre à Paris était projeté. Ce dernier ne pouvait arriver vis à vis de la place des Marais et « passer de là sur un pont pour aboutir à cette place ». Admettant que l'autorité y consentit, les indemnités que l'entreprise du chemin de fer aurait été obligée de payer aux propriétaires des maisons, qu'il aurait fallu traverser ou abattre pour lui donner passage, auraient été énormes. En outre, il paraissait difficile qu'il suive cette ligne, sans faire des « circuits » dans le voisinage du bassin de La Villette ou de la butte Chaumont. Certains avaient aussi pensé faire passer la voie de chemin de fer, au moyen d'un tunnel, sous les maisons et sous le canal. Mais les auteurs de ce mémoire doutaient que les concessionnaires du chemin de fer de Paris au Havre aillent entreprendre de pareils travaux. D'après eux, « la place des Marais étant un lieu d'arrivage fort peu central pour les voyageurs, il était fort incertain, alors même que les abords du chemin de fer à cette place seraient moins dispendieux, que les concessionnaires du chemin de fer du Havre à Paris et l'Entrepôt étaient des entreprises qui devaient se prêter un mutuel appui : « les isoler l'une de l'autre, c'était nuire à toutes les deux ».

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid.



Le Clos Saint-Lazare avait ainsi pris les devants pour la concurrence qui a donné lieu à la discussion que vous avez ouverte et au travail que nous soumettons à vos lumières »<sup>5</sup>.

En réponse aux questions posées par la Chambre de Commerce sur le choix de la localité la plus convenable pour recevoir l'Entrepôt de Paris, les défenseurs du Clos Saint-Lazare écrivaient : « Le Clos Saint-Lazare, localité située à proximité du bassin de La Villette, communiquerait avec lui par l'aqueduc de ceinture qui la traverse dans sa plus grande dimension, et qu'il suffirait de découvrir et d'élargir sur son cours, de manière à recevoir les bateaux du canal, opération d'une dépense bornée et d'une exécution facile, puisque, d'une part, le terrain suffisant pour l'élargissement convenable appartient à la ville de Paris, et, de l'autre, que l'eau dans l'aqueduc est de niveau avec celle du bassin de La Villette. Le Clos Saint-Lazare se trouverait ainsi sur le canal Saint-Denis pour recevoir les arrivages de la basse Seine, et en communication avec le canal Saint-Martin, pour recevoir ceux de la haute Seine, ou pour l'expédition des marchandises par cette voie. L'Entrepôt, dont les magasins environneraient un vaste bassin à flot, comme dans les docks de Londres, serait ainsi placé sur les bords et au point de partage d'une ligne de navigation communiquant de la haute à la basse Seine »<sup>6</sup>.

Ainsi, la communication avec le Clos Saint-Lazare aurait été établie par l'aqueduc de ceinture, qui aurait été transformé, à peu de frais, en un canal à ciel ouvert, d'une dimension suffisante pour le passage d'un bateau, à savoir de la même largeur au moins que les écluses. La prise d'eau actuelle aurait été conservée ou changée, selon qu'on aurait jugé de faire passer le canal du bassin de La Villette à travers le mur d'enceinte de Paris, soit en dehors, soit en dedans de la barrière ; et, dans ce dernier cas, soit à la proximité de cette barrière, soit dans un point plus éloigné.

Le passage des voitures sur le canal se serait fait au moyen de ponts tournants, « pour éviter l'effet désagréable qu'occasionnerait l'élévation à donner à des ponts fixes »<sup>7</sup>. Certains ont pensé que la manœuvre des ponts tournants, sur un passage aussi fréquenté que celui de la barrière Saint-Martin, aurait pu gêner et retarder la circulation des voitures. De pareils ponts existaient dans des lieux où le mouvement des voitures était important et où le passage des bateaux était bien plus fréquent qu'il ne pourrait jamais l'être pour l'Entrepôt (exemple du pont Lacken sur le canal de Vilvoorde à Bruxelles). Ils voulaient établir deux ponts séparés l'un de l'autre par un espace capable de contenir un bateau de la plus grande longueur. Lorsque le bateau se serait présenté pour entrer dans cet espace, le premier pont se serait ouvert et le second serait resté fermé pour livrer passage aux voitures. Lorsqu'il ne se serait pas présenté de bateaux, les deux ponts auraient servi, l'un pour les voitures arrivantes, l'autre pour les voitures sortantes.

« Nous croyons avoir démontré que la localité du Clos Saint-Lazare est la seule qui réunisse toutes les conditions désirables. Étendue suffisante non seulement pour le service présent, mais pour la prospérité à venir. Réunion possible dans le même local, de l'entrepôt des sels, d'un entrepôt spécial pour les vins du midi, qui arrivent par mer et par la basse Seine, de tout autre établissement du même genre et même de l'octroi municipal. Isolement complet pour la sûreté et la surveillance de l'établissement, situation élevée avec toutes les conditions favorables pour la conservation des marchandises. Abords faciles par toutes les voies, soit par eau, soit par terre, exécutées ou projetées, pour l'arrivage et la réception, l'expédition et la distribution des marchandises. Communication facile, courte et prompte par un canal avec le bassin de La Villette, véritable port de Paris. Possibilité de l'exécution d'un bassin à flot pour faciliter l'approche des magasins et le débarquement des marchandises, condition désirable pour tout établissement d'entrepôt bien combiné. Communication immédiate avec l'extérieur de Paris, pour l'admission des marchandises par la voie de terre et leur réexpédition par la même voie, sans aucun trajet dans l'intérieur de la ville et par une barrière spéciale d'un accès immédiat, ouvert et commode pour tous les points de la circonférence extérieure de Paris. Communication avec l'intérieur de la ville par les trois grandes rues qui pénètrent les quartiers les plus commerçants et les plus industriels, et dont les deux principales, au moyen de la continuation des rues Saint-Denis et Saint-Martin, lient les routes du Nord avec celles du Midi. Proximité du plus grand nombre des établissements commerciaux, soit publics, soit particuliers. Économie de temps et d'argent dans les rapports journaliers des maisons de commerce entre elles et avec les établissements publics. Économie dans les frais de transport et de manutention. Économie pour le commerce en général, résultant de la concurrence qui s'établira entre la gare Saint-Ouen et le bassin de La Villette, entre la navigation dite la grosse marine, et celle qui se fait par les bateaux propres à la navigation des canaux, concurrence qui ne peut exister qu'à la condition que l'emplacement de l'Entrepôt soit accessible en même temps aux provenances de l'une et de l'autre. Situation telle que, se pliant à toutes les habitudes prises, elle satisfasse à la fois aux habitudes nouvelles que l'institution de l'Entrepôt peut faire naître, sans que la population industrielle doive n'en éprouver aucun déplacement.

---

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.

C'est le nouveau quartier Poissonnière, un quartier tout entier qui leur est offert, et qui réunit dans une vaste enceinte tout ce qu'il faut pour former avec le temps autour de l'Entrepôt, la capitale du commerce de Paris »<sup>8</sup>.

## Annexe 2

### Le désir d'établir l'entrepôt réel à La Villette

Pour éclairer les avantages que les canaux devaient apporter à la capitale, nous reprenons ici les propos de J.-G.-V. De Moléon, défendant l'établissement de l'entrepôt réel dans la commune de La Villette<sup>9</sup>.

D'après ce dernier, sachant que la première richesse de Paris était l'eau et que la ville avait dépensé beaucoup d'argent pour la réalisation du bassin de La Villette, « qui ne [servait] que de promenade »<sup>10</sup>, il pensait qu'il était urgent que la capitale jouisse du revenu représenté par ses avantages et que son commerce profite de tous les intérêts qu'il s'était promis d'un « si grand sacrifice »<sup>11</sup>.

En effet, les canaux avaient entraîné des améliorations, facilitant la navigation (plus courte et moins dispendieuse), et évitant les débâcles et les accidents de la Seine. Mais il écrivait qu'« il [était] véritablement honteux, qu'à portée de lumières de tous les genres et de capitalistes puissants, et en dépit des intérêts du commerce, la navigation de Rouen à Paris ait demandé tant de temps pour faire si peu de progrès »<sup>12</sup>. Il souhaitait ainsi voir l'exécution du canal de Pontoise, qui pouvait encore diminuer les trajets et franchir les détours du fleuve. Si ce dernier se réalisait, le canal de Dieppe, qui aurait lié le port de mer à Paris, pouvait alors, d'après lui, être exécuté. Ce système de communications commerciales établies pouvait donc ouvrir de nouveaux débouchés et entraîner un perfectionnement des canaux existants.

J.-G.-V. De Moléon décrivait, selon deux points de vue, les avantages de la navigation sur le canal à La Villette. En premier lieu, il s'agissait des intérêts que le commerce en général pouvait tirer de la ligne de navigation qui passait par La Villette. En second lieu, il s'agissait des bénéfices que pouvait en retirer cette commune. En effet, le canal Saint-Denis, qui présentait une économie de temps (il suffisait de 8 heures pour la remonte de ce canal), de dépense (deux chevaux suffisaient au halage contre dix sur la Seine) et de sécurité pour les marchandises (elles ne craignaient pas les avaries sur les canaux), devait desservir les arrivages de la Seine inférieure. Le canal de l'Ourcq, dont l'intérêt était une petite navigation facile et régulière, devait recevoir toutes les marchandises en provenance de la rivière Ourcq (les marchandises pouvaient descendre 24 lieues en 2 jours, sans être halées). La navigation sur ce canal devait remplacer celle sur la Marne et « dans l'avenir lorsque le canal des Ardennes sera exécuté, son importance en sera accrue »<sup>13</sup>.

Dès lors, « l'établissement de cette ligne de navigation autour de la capitale [avait] des conséquences non prévues jusqu'ici par l'administration. Il [avait] pour résultat infaillible de faire disparaître, des divers bassins de la Seine, situés dans l'intérieur de Paris, le stationnement des bateaux qui les [obstruaient] »<sup>14</sup>. En effet, les ports de Seine, insuffisants pour le commerce par l'exiguïté de leurs abords mais impraticables lors des crues du fleuve, présentaient des inconvénients qui ne pouvaient exister sur les canaux. L'Administration avait ainsi senti la nécessité de reporter les industries, qui incommodaient les quartiers les plus riches de la capitale, « dans les pays neufs, faits, par leur position, pour se prêter à des innovations »<sup>15</sup>.

Effectivement, J.-G.-V. De Moléon expliquait que, lorsque les bateaux déchargeaient leurs marchandises sur les quais de la Seine, après avoir surmonté les aléas de cette dernière, il n'y avait pas de magasins, mais que des « palais »<sup>16</sup>. Après avoir franchi ces « palais », il n'y avait dans les quartiers de Saint-Honoré, des Halles et de la Grève que des maisons resserrées et des rues étroites et point de terrains pour servir de chantiers, pour y élever des hangars, et partout des loyers trop chers pour former de grands magasins. De plus, avec les variations du fleuve, il fallait hâter le

<sup>8</sup> Ibid. Les auteurs de ce mémoire pensaient que toutes les marchandises sans exception, qui étaient de nature à être admises en entrepôt, pouvaient se trouver dans ce nouvel entrepôt. De plus, ils pensaient qu'il fallait réunir l'entrepôt des sels à celui des denrées coloniales.

<sup>9</sup> DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, Mémoire sur le quartier neuf de La Villette et aperçus sur la question de l'entrepôt réel à Paris, (Extrait du recueil industriel, manufacturier [...] et des Beaux-Arts, publié par M. De Moléon, ancien élève de l'École de Polytechnique), Paris, Impr. De Huzard-Courcier, s.d., pp. 6-7, B.H.V.P. 12014.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Ibid.

débarquement des marchandises et, si le changement de climat provoquait une hausse des eaux, il fallait vider les ports rapidement et remonter les denrées sur les quais. Ensuite, il expliquait qu'il fallait transporter ces marchandises dans les magasins des négociants. Les voitures, circulant dans des rues encombrées, partaient donc du lieu le plus bas de la ville et étaient obligées d'aller en montant, quel que soit le quartier (après avoir échappé aux accidents de la navigation, les marchandises devaient échapper aux accidents des rues).

Au contraire, de « belles avenues »<sup>17</sup> amenaient au port de La Villette. Les boulevards, étant au même niveau, conduisaient facilement les marchandises à l'extrémité de toutes les grandes rues de Paris et toutes les extrémités de la ville, qui avoisinaient le port de La Villette et les canaux, offraient donc des terrains et la possibilité d'établir des magasins et de vastes chantiers.

J.-G.-V. De Moléon énumérait d'autres motifs qui rendaient précieux l'emplacement du port de La Villette. L'Administration, qui avait prononcé le rétablissement des octrois, avait entouré la ville d'une ligne de postes de douaniers. Les dépenses communales et l'obligation de verser une portion des revenus dans le trésor royal avaient conduit à ce que l'octroi municipal se portât à un taux « qui [excédait] tout ce qu'il avait été jusqu'à présent »<sup>18</sup>. Les marchands, qui venaient donc vendre à Paris des objets de consommation, étaient obligés d'en faire l'avance aux barrières et n'obtenaient le remboursement de cette avance (plus ou moins importante selon la quantité de marchandises) qu'au moment de la vente de leurs produits, qui était souvent tardive. Ainsi, « si les marchands, [qui devaient avoir de gros capitaux], pouvaient former des dépôts hors des barrières, ils ne paieraient point d'octroi au moment où ils [recevaient] leurs marchandises ; ils n'en feraient entrer que ce qui serait nécessaire pour garnir leurs magasins à l'intérieur de Paris, et les produits de leurs ventes leur faciliteraient alors l'acquittement des droits »<sup>19</sup>. Cette nécessité de faire l'avance de l'octroi, droit qui était très important pour les boissons, a alors déterminé l'établissement dans Paris d'un entrepôt, où les vins et les eaux de vie arrivaient sans payer. Les marchands n'acquittaient dès lors des droits que successivement lorsque les marchandises sortaient de l'entrepôt « pour se répandre dans la consommation »<sup>20</sup>.

J.-G.-V. De Moléon démontrait qu'un entrepôt intérieur serait impraticable pour des houilles, des bois de chauffage, des fagots, des fourrages. Il devait, en outre, se placer aux portes de Paris, aux environs du port de La Villette. Ainsi, les mêmes environs pouvaient également servir d'entrepôts pour toutes les marchandises destinées à poursuivre leur route au-delà de Paris, et qui, par conséquent devaient éviter d'en payer des octrois. En effet, le village de La Villette servait déjà d'entrepôt à de nombreuses marchandises, mais seulement à celles qui arrivaient par rouliers. Celles qui arrivaient par la navigation étaient presque entièrement privées de cet avantage qui aurait été précieux pour les vins et eaux de vie. Or, tous ces dépôts, formés autour du port de La Villette, entre les routes de Flandre et d'Allemagne, situés à portée des maisons de commerce de Paris et sous leur surveillance immédiate, pouvaient être placés dans ce site.

En conclusion, d'après J.-G.-V. De Moléon, la commune pouvait tirer des avantages de ces canaux. L'emploi de vastes magasins pour le séjour des marchandises pouvaient ainsi rapporter d'importants loyers aux propriétaires. L'arrivage et l'emmagasinage des matières premières allaient donc faire hausser les « fonds de terre » et allaient être une nouvelle source de fortune pour la commune.

### Annexe 3

#### Les théories urbaines générales du Second Empire et de la III<sup>ème</sup> République<sup>21</sup>

La révolution industrielle a généré d'importants phénomènes de « surconcentration et de congestion urbaine. [...] Provoquant tout à la fois fascination et rejet, la Grande Ville [est devenue] sujet d'étude »<sup>22</sup>. Les problèmes d'insalubrité

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Ibid.

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> Pour tout ce qui concerne les idées de G.-E. Haussmann, nous nous sommes référés principalement aux ouvrages suivants : DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, 364 p. PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, Formes urbaines de l'îlot à la barre, Marseille, Édition Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1997, pp. 13-44 (Voir le chapitre Le Paris haussmannien : 1853-1882). PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, Paris, Hazan, 1999, pp. 181-221 (Voir le chapitre Napoléon III et Haussmann, Les transformations de Paris).

liés à la mortalité et au manque de lumière, soulevés par le mouvement des hygiénistes, ont été le moteur d'un nouvel urbanisme.

Le Second Empire (1852-1870) a constitué une coupure dans l'histoire urbanistique de Paris, car, pour la première fois, l'État, représenté par Napoléon III (arrivé au pouvoir en 1848) et Georges-Eugène Haussmann, s'étaient impliqués directement dans l'aménagement de la capitale. La nouveauté était tant « dans la systématisation, dans les procédures, dans la capacité à réaliser, que dans la conception »<sup>23</sup>. Ainsi, moderniser, assainir, transporter, équiper, les maîtres mots du travail du préfet ont représenté l'ampleur de la transformation, réalisée en un temps imparti court et suivant une démarche cohérente.

La transformation s'est fondée sur<sup>24</sup> :

- des percées de nouvelles voies dans Paris et dans sa périphérie ;
- l'exécution de nouveaux réseaux tels qu'aqueducs, égouts, éclairage au gaz, transports publics (omnibus) ;
- la réalisation de nouveaux équipements tels que hôpitaux, prisons, écoles, collèges, parcs publics ;
- le rattachement des communes périphériques à Paris entraînant la division de la capitale en vingt arrondissements, l'édification de l'enceinte de Thiers et donc le déplacement de l'octroi.

### Les percées

L'idée de faire parcourir la ville par des voies nouvelles, percées dans l'ancien tissu urbain, pour des raisons de circulation, d'hygiène, de salubrité et de sécurité, commencée en 1848, a continué avec l'arrivée de G.-E. Haussmann à Paris le 29 juin 1853, qui a dû mettre en œuvre la politique des Grands Travaux du programme de l'Empereur jusqu'en 1870.

Napoléon III a esquissé un fond de plan de ces nouveaux tracés, de ces nouveaux axes de circulation tramant un réseau. En effet, aucun plan général ne rendait compte du programme d'ensemble des percées. Au gré des circonstances, ces dernières étaient opérées.

En premier lieu, l'idée de Napoléon III a été de faire « des gares, les nouvelles portes de Paris ; [...] ainsi] les routes nationales [...] qui] débouchaient [aux] anciennes barrières allaient descendre au rang de voies de communication de second ordre »<sup>25</sup>. Ainsi, par exemple, a-t-il relié la gare du Nord au boulevard de Strasbourg et à la place du Château d'Eau (actuelle place de la République) grâce au boulevard Magenta.

En second lieu, l'aménagement a reposé sur la croisée de Paris qu'il fallait mettre en relief.

En troisième lieu, l'idée qui se dégagait a été celle « de boulevards circulaires méridionaux, et de la convergence de l'ensemble des boulevards circulaires aux places de l'Étoile et du Trône [actuelle place de la Nation] servant d'entrées de Paris »<sup>26</sup>. Comme les grands boulevards, le boulevard Saint-Germain (axe Est-Ouest) a joint les places de la Concorde et de la Bastille par l'intermédiaire du boulevard Henri IV, instaurant alors une symétrie avec la rue de Rivoli.

Ces trois idées, liaison des gares, grande croisée, boulevards circulaires, complétées par des percées réalisées dans la perspective du rattachement des communes périphériques à Paris (l'avenue de la République, qui devait rejoindre la commune de Bagnolet, constituait un exemple de voie nouvelle) étaient les éléments clefs de ces Grands Travaux. En intégrant ces communes limitrophes dans ses réseaux de voiries, G.-E. Haussmann a donné une autre dimension au programme de Napoléon III.

Ainsi, ces trois schémas avaient différents objectifs :

- le premier était de désencombrer et de pénétrer directement au cœur de la capitale appelé à devenir le siège des affaires ;

<sup>22</sup> CLÉMENT Pierre, GUTH Sabine, « Les avatars d'un rapport densité/formes urbaines à Paris », in PINON Pierre (dir.), Paris, formes urbaines et architectures, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 1998, p. 126.

<sup>23</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 182.

<sup>24</sup> BENEVOLO Leonardo, Histoire de la ville, Marseille, Éditions Parenthèses, 1994, p. 392.

<sup>25</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., pp. 184-185.

<sup>26</sup> Ibidem, p. 187.

- le deuxième était de pouvoir résoudre les problèmes d'hygiène. En effet, ces percées étaient couplées avec un réseau d'égouts quadrillant Paris et supportant un réseau d'adduction d'eau potable, mis en place par l'ingénieur Eugène Belgrand ;

- le troisième devait répondre aux problèmes de sécurité. La première moitié de ce siècle a été marquée par des révoltes, traumatisant les différents pouvoirs qui se sont succédé. Le but a été alors de circonscrire les foyers de révoltes potentiels de l'Est. Ainsi, la position des casernes dans Paris a été révélatrice. Mais, « il est donc vain d'y voir avant tout l'effet d'une stratégie militaire quadrillant la capitale d'avenues pour charges de cavalerie et tirs au canon [...], même si cela a bien été en partie le résultat du programme »<sup>27</sup> ;

- le dernier objectif était de pouvoir corriger la structure d'un ensemble en le dotant d'un nouveau type d'espace. L'espace public est devenu important ; les plantations et le mobilier urbain ont été parmi les objets destinés à l'utilité publique.

Ces percées structurantes ont alors modifié la croissance urbaine de Paris.

### Les urbanisations

Les urbanisations étaient différenciées « selon que les espaces urbanisés [étaient] déjà structurés ou non par une voie majeure, selon l'existence ou non d'une trame viaire planifiée »<sup>28</sup>. On peut relever trois types d'urbanisations :

- « [...] l'urbanisation d'espaces déjà fortement structurés par des tracés viaires anciens [...] »<sup>29</sup>. Les opérations pouvaient s'effectuer alors « par des percements supplémentaires, des lotissements nouveaux et des substitutions architecturales »<sup>30</sup> ;

- « [...] l'urbanisation par création de petits lotissements dans des espaces restés ruraux, dans des quartiers traversés ou désenclavés par des voies haussmanniennes [...] »<sup>31</sup> ;

- « [...] l'urbanisation totalement nouvelle, par le moyen de grands lotissements distribués par une voirie contemporaine de type haussmannien [...] »<sup>32</sup>.

### Les modes de financements et la spéculation

Grâce à une mise en place de services compétents, G.-E. Haussmann, succédant à M. Berger, a exécuté et imaginé des modes de financements nouveaux, dans la continuité de ceux élaborés par le duc de Persigny, alors ministre de l'Intérieur, à savoir le système des théories de « dépenses productives »<sup>33</sup>.

« La théorie des dépenses productives [consistait] à préconiser l'utilisation de l'excédent du budget parisien, en tout ou partie, non plus pour des interventions directes à court terme, mais comme intérêts d'emprunts considérables et à long terme »<sup>34</sup>.

G.-E. Haussmann a eu alors l'idée de découper ces voies en trois réseaux, qui se sont constitués progressivement selon des procédures qui se perfectionnaient. Leur classement ne découlait point d'une quelconque hiérarchisation par rapport à leur gabarit ou à leur importance par rapport à la ville, mais représentaient trois modes de financement distincts.

Le premier réseau (1854-1858) a été subventionné par l'État. « Les modes d'intervention de la Ville [étaient] jusqu'alors, pour l'entreprise, la régie directe [...] ou la concession [...], et l'emprunt pour le financement des travaux en régie ou pour subventionner les concessionnaires [...] »<sup>35</sup>.

Le second réseau (1858-1868 et au-delà) a consisté en une convention passée entre la Ville et l'État. Il s'agissait « d'établir une régulation entre les dépenses [...] et les recettes de la Ville [...] »<sup>36</sup>. La Ville s'était faite « entrepreneur-spéculateur puisque tout [reposait] sur la plus-value attendue de la revente des terrains excédentaires [...] »<sup>37</sup>. La convention, dit du « Traité des 180 millions », a autorisé la Caisse des Travaux de la Ville de Paris, nouvellement créée, à émettre des bons, sorte d'emprunts. La Ville pouvait alors continuer « à entreprendre les travaux en régie, ou traiter

---

<sup>27</sup> Ibid., p. 190.

<sup>28</sup> Ibid., p. 201.

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Le principe était simple : la ville achetait des terrains par expropriations et les revendait à des constructeurs. Elle pouvait alors spéculer et réaliser une plus-value réelle après avoir payé les travaux et les intérêts.

<sup>34</sup> PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, Formes urbaines de l'îlot à la barre, op. cit., p. 14.

<sup>35</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 197.

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> Ibid.

avec des concessionnaires »<sup>38</sup>. La Ville et l'État se sont partagés ainsi les dépenses comme cela a été le cas pour le boulevard du Prince Eugène (actuel boulevard Voltaire).

Le troisième réseau a consisté en « un emprunt de 140 millions [en 1860] [...] pour dégager les annuités de l'amortissement du Traité des 180 millions [...] »<sup>39</sup>. À cette époque, des travaux étaient à réaliser dans les communes rattachées à Paris. En 1865, un emprunt de 300 millions a été sollicité pour financer encore les expropriations, les travaux ou les subventions aux concessionnaires. Mais, « l'emprunt d'État [...] [n'a servi] qu'à couvrir les subventions aux entrepreneurs [...] ». Celles-ci étant insuffisantes pour endosser tous les frais, les entrepreneurs [ont été] autorisés à émettre des bons de délégations garantis par la Ville, sur des capitaux qu'elle ne [possédait] pas [...] »<sup>40</sup>. Ce dernier réseau a regroupé les opérations qui avaient été écartées du second, comme la place du Château d'Eau ou le parc des Buttes Chaumont.

Le coût du programme avait atteint deux milliards et demi de francs. À cette époque la population avait presque doublé (de 1 200 000 à 2 000 000 d'habitants) et le revenu de Paris avait décuplé. Ainsi, la Ville a pu avoir un budget en déficit et renvoyer à plus tard le paiement de ses dettes<sup>41</sup>.

Les projets visaient à faire converger les intérêts publics et privés (les modes de financement public et la spéculation privée) autour d'un objectif commun : réformer le centre et urbaniser la périphérie, canaliser les spéculations foncières vers des projets d'utilité publique.

Ainsi, d'après Pierre Pinon, Paris a connu à cette époque une spéculation généralisée<sup>42</sup>. Mais, ni G.-E. Haussmann ni les Compagnies financières, en tant que futurs acheteurs, n'avaient intérêt à favoriser la spéculation. Au centre de Paris, la spéculation à grande échelle a été pratiquement exclue. En revanche, dans les quartiers nouveaux, de nombreux terrains étaient non bâtis et pouvaient être acquis en grande quantité et à bas prix ; ce qui a favorisé la spéculation.

### Les expropriations

Pour effectuer une percée, une enquête publique et un plan d'expropriation étaient établis, afin de détruire des bâtiments. Les percées, préférées aux élargissements, passaient de préférence à travers les tissus les moins denses, afin d'exproprier des terrains de faible valeur. La loi du 26 mars 1852 a fixé un nouveau cadre pour les expropriations. Auparavant, n'était exproprié que ce qui était nécessaire à la chaussée. Il restait alors des bouts de terrains inutilisables ou difficiles à construire. La nouvelle loi a permis de porter l'expropriation sur l'ensemble de la parcelle concernée. Ainsi, toutes les parcelles entamées étaient acquises dans leur ensemble. Ensuite, les terrains expropriés, qui n'étaient pas utiles à la voie, étaient découpés en lots et revendus. Il restait une frange de part et d'autre de la voie, découpée selon un nouveau parcellaire, entraînant des lotissements linéaires et sans épaisseur, construits aux nouveaux alignements.

Il n'était pas dans l'intérêt de la Ville de trop exproprier puisque cela se faisait à ses frais. Seules les parcelles utiles à l'ouverture des voies ont été acquises. Ceci a entraîné des démolitions, mais ce furent les travaux d'arasement de sol qui touchèrent le plus le tissu urbain.

### La réglementation

« [La réglementation est représentative] d'une idée de la ville globale [...]. Les dispositifs réglementaires ont toujours une incidence directe ou indirecte sur la forme : directe lorsqu'il s'agit de règlements morphologiques [...], délimitant des espaces ou des dispositifs fonctionnels ; indirecte [...] lorsqu'ils définissent [...] des densités ou des dispositifs fonctionnels [...]. Les règlements morphologiques gèrent [...] l'interface entre espace public et privé » (alignement par rapport à la rue, hauteur constructible, profil du bâti, mitoyenneté)<sup>43</sup>.

Paris a élaboré au cours des siècles des réglementations diverses qui reflétaient ses développements successifs, influençaient la forme urbaine et le bâti, et mettaient en œuvre des idées esthétiques. Le Second Empire a forgé l'image de l'espace urbain. Ainsi, la loi sanitaire de 1850 et le règlement de 1859, établi par G.-E. Haussmann, étaient des textes décisifs qui ont accompagné la transformation de Paris et qui ont contribué à générer le paysage urbain jusqu'à la fin du

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Ibid.

<sup>40</sup> Ibid., pp. 197-198.

<sup>41</sup> BENEVOLO Leonardo, Histoire de la ville, op. cit., p. 394.

<sup>42</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., pp. 181-221.

<sup>43</sup> LAISNEY François, « Le règlement de 1902 : continuité ou rupture du Paris haussmannien ? », in PINON Pierre (dir.), Paris, formes urbaines et architectures, op. cit., p. 114.

XIX<sup>ème</sup> siècle. Le règlement de 1859, par rapport à ceux de 1783 et 1784, se situait dans la continuité d'une idée de la ville datant de l'Ancien Régime. Le texte découpait en trois catégories le rapport entre la hauteur des bâtiments et la largeur des voies et maintenait à peu près la même proportion. La hauteur de corniche maximum, fixée à 17 mètres 55, entérinait un type de façade d'immeuble (rez-de-chaussée plus cinq étages carrés plus combles). De même, concernant la réglementation des saillies, ce texte reprenait ceux esquissés en 1776 et précisés en 1823.

Mais progressivement, les nouveaux mouvements hygiénistes ont critiqué, contesté les logements anciens insalubres et les constructions nouvelles. Ils parvenaient mal à s'opposer à la pression spéculative de densification de la parcelle induite par les évolutions technologiques, telles que la naissance de nouveaux matériaux et celle de l'ascenseur. Ces différentes pressions ont abouti à la révision et à une correction du règlement de 1859 par deux décrets en 1882 et 1884 qui ont préfiguré celui de 1902. Ces décrets autorisaient pour toutes les voies, « la généralisation, au-delà de la verticale d'alignement, d'un gabarit en un quart de cercle [...], le rayon étant égal à la moitié de la largeur de la voie »<sup>44</sup>. Il y avait donc possibilité de construire un ou deux étages supplémentaires en retrait, entraînant alors des immeubles à rez-de-chaussée plus sept étages (avec une hauteur courante autour de 2 mètres 60). Mais la transformation la plus significative a concerné un assouplissement au niveau des éléments en saillie, toujours limitée à 80 cm, et la diminution des dimensions des cours par rapport à la hauteur des bâtiments. Les décrets de 1882, de 1884 et de 1893, provoquant l'escalade des gabarits en imposant une façon nouvelle de délimiter les combles et en limitant la liberté des architectes concernant les saillies, ont été cependant perçus comme partiels et insuffisants<sup>45</sup>. Ainsi, l'occupation du sol par le bâti atteignait des taux élevés dans les îlots donnant aux cours des surfaces minima ; la profondeur de la parcelle était exploitée au maximum<sup>46</sup>.

### Les préoccupations sociales

L'embellissement et le désencombrement du centre de la capitale avaient fait augmenter le prix des terrains et des loyers. Ainsi les habitants plus aisés, qui avaient émigré dans les quartiers périphériques, sont revenus au centre ; les plus démunis sont partis dans les faubourgs. La population dans les faubourgs et les communes nouvellement rattachées à Paris a augmenté. Cette augmentation était due à la migration de la population rurale vers Paris mais aussi de la population ouvrière parisienne vers cette périphérie<sup>47</sup>.

Mais, « il est [...] vain d'y voir avant tout l'effet [...] d'un sombre dessein social de relégation de pauvres du centre à la périphérie, même si cela a bien été en partie le résultat du programme »<sup>48</sup>.

### La morphologie urbaine et le paysage

G.-E. Haussmann est intervenu en tant que réalisateur des idées de Napoléon III. Mais il a modelé un nouveau paysage urbain, métamorphosant Paris, grâce à ses idées sur l'architecture et son esthétique urbaine.

« Le rapport est direct entre intervention au niveau global, la percée, et l'intervention sur les parcelles »<sup>49</sup>. Le paysage parisien était dépendant du tracé des percées, de leur gabarit et des immeubles qui les bordaient. D'un point de vue morphologique on distingue alors différents types de percées<sup>50</sup> :

- Les percées qui visaient à dégager les abords d'un équipement ou d'un monument ;
- Les percées qui créaient une traversée de la ville ou qui reliaient deux points caractéristiques comme des monuments ou des places et qui pouvaient être aussi destinées à former un boulevard circulaire (comme le boulevard du Prince Eugène, actuellement boulevard Voltaire). De plus, des liaisons visuelles pouvaient être recherchées comme avec le boulevard Henri IV, qui reliait la Seine à la place de la Bastille, mais qui visuellement visait la colonne de Juillet ;
- Les percées qui constituaient une voie résidentielle (pour accueillir de nouveaux immeubles et jouer le rôle de liaison à l'échelle des quartiers).

L'îlot haussmannien n'existait principalement dans Paris qu'en tant qu'îlot ancien transformé. Mais certaines opérations ont produit des îlots dont la forme était rigoureuse, triangulaire ou rectangulaire<sup>51</sup>. L'îlot rectangulaire était

<sup>44</sup> Ibidem, p. 116.

<sup>45</sup> Ibid., pp. 114-117.

<sup>46</sup> CLÉMENT Pierre, GUTH Sabine, « Les avatars d'un rapport densité/formes urbaines à Paris », in PINON Pierre (dir.), Paris, formes urbaines et architectures, op. cit., pp. 128-129.

<sup>47</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 191.

<sup>48</sup> Ibidem, p. 190.

<sup>49</sup> PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, op. cit., p. 26.

<sup>50</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., pp. 216-218.

<sup>51</sup> PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, op. cit., p. 28.

souvent résiduel, lié à une percée qui redécoupait la trame primitive des voies. Ces îlots étaient compacts et « [n'étaient pas] loin de devenir des barres enserrées par les rues »<sup>52</sup>.

« L'îlot haussmannien montre à l'évidence une totale conformité avec la combinatoire urbaine, mais il passe par une suite de systématisations en chaîne qui finissent par altérer et par déformer la nature de cette conformité : c'est l'idée de la ville qui en définitive a changé »<sup>53</sup>.

L'homogénéité du paysage découlait de la rigueur des tracés et des alignements mais aussi de l'uniformité des immeubles. Il existait un type haussmannien d'immeuble et de façade. Mais en dehors des règlements antérieurs à 1853, il n'y a eu aucune loi aucun décret contenant une règle précise. « Les seules directives ont été des instructions incitatives, données aux architectes voyers et répercutées auprès des constructeurs, et un article des cahiers des charges imposés aux acheteurs de parcelles. Les charges, clauses et conditions, inscrites dans les actes notariés [se contentaient] en général d'exiger que dans chaque îlot, les immeubles aient les mêmes hauteurs d'étages et les mêmes lignes principales de façades, des façades en pierre de taille avec balcons, corniches, moulures, [et que] la hauteur dans les cours ne [puisse] excéder celle de la façade sur rue »<sup>54</sup>.

### Les débuts de la III<sup>ème</sup> République

Les politiques urbaines poursuivies au début de la III<sup>ème</sup> République étaient pour l'essentiel proches de celles du Second Empire (les percées de type haussmannien se sont poursuivies, les immeubles longeant ces dernières se sont achevés, les urbanisations spéculatives ont continué et se sont amplifiées dans les communes rattachées à Paris). Le changement de régime n'a pas été une rupture et n'a pas eu de répercussions importantes sur l'évolution des canaux parisiens et des quartiers qu'ils traversaient.

La Troisième République a été proclamée le 4 septembre 1870, après la défaite de l'armée française à Sedan et la capitulation de Napoléon III.

À cette date, les nombreuses percées décrétées par le Second Empire n'avaient pu être entièrement achevées. La III<sup>ème</sup> République a ainsi été obligée de poursuivre les travaux et le programme entrepris sous Napoléon III et n'a pu envisager de percées nouvelles importantes. En effet, l'achèvement de voies ou même le percement de certaines, toutes figurant dans les réseaux haussmanniens, a été entrepris après 1870<sup>55</sup>.

La III<sup>ème</sup> République a terminé la construction des immeubles, dont les terrains longeant ces nouvelles voies avaient été expropriés<sup>56</sup>. Les percées entreprises sous le Second Empire, comme le boulevard Henri IV ont été poursuivies et achevées. Les voies, inscrites au programme des Grands Travaux ont été réalisées par une succession de campagnes, toutes financées par un système d'emprunts selon la méthode haussmannienne. L'Administration du Second Empire avait prévu l'ouverture d'un nombre limité de voies nouvelles dans les quartiers périphériques et n'avait pris en compte l'annexion des communes voisines que très tardivement. Ainsi le Troisième réseau était le moins abouti<sup>57</sup>.

Dans les quartiers rattachés à Paris, les urbanisations spéculatives se sont amplifiées<sup>58</sup>. En dehors des percements d'utilité publique, projetés par l'Administration municipale, les spéculations privées (immeubles ou lotissements) ont alors tenu un rôle important dans la production des tissus urbains et l'urbanisation de la périphérie<sup>59</sup>.

La continuité des acteurs de l'Administration urbaine, entre l'ancien pouvoir et le nouveau, a permis de poursuivre la politique des Grands Travaux. J.-C.-A. Alphand, confirmé dans ses fonctions par le chef du pouvoir exécutif, A. Thiers, a été nommé en 1871 directeur des Travaux de Paris et a poursuivi et achevé les chantiers commencés par G.-E. Haussmann. De plus, malgré les critiques des républicains envers les méthodes financières du Second Empire, la III<sup>ème</sup>

<sup>52</sup> Ibidem, p. 32.

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 219.

<sup>55</sup> PINON Pierre, « Paris après Haussmann, L'haussmannisation en province et à l'étranger », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann, op. cit., p. 204.

<sup>56</sup> PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, op. cit., p. 222.

<sup>57</sup> Ibidem, p. 225. Le Second Empire s'était en effet préoccupé des percements à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux et ne s'était pas attardé sur les communes périphériques. G.-E. Haussmann n'avait dessiné que quelques nouvelles percées.

<sup>58</sup> Ibidem, p. 222.

<sup>59</sup> Ibid., p. 227. Des compagnies privées ont pris en charge l'urbanisation de certains quartiers, non concernés par les percées haussmanniennes et dans les quartiers plus modestes, des architectes promoteurs ont entrepris des petites opérations.



République a poursuivi la politique précédente plus ou moins selon les mêmes principes. Les modes de financement sont alors juste devenus plus transparents et la réglementation des constructions a été modifiée<sup>60</sup>.

Enfin, la période se déroulant de 1871 à 1914 a été considérée comme un temps de réalisation. « Entre 1879 et 1888, 126 000 immeubles ont été construits à Paris alors qu'ils n'avaient été que 35 000, entre 1860 et 1869 »<sup>61</sup>. Une grande partie des percées attribuées à G.-E. Haussmann ont été ainsi réalisées par ses successeurs, dans l'exacte continuité de ce qui avait été projeté dans les années 1860, suivant les mêmes méthodes<sup>62</sup>.

Ainsi, « [...] Malgré la participation d'un Conseil municipal [...] élu, malgré une plus grande prise en compte des besoins sociaux de la ville, [...] la politique d'Haussmann [...] a été poursuivie : [...] des séries d'opérations couplées avec des emprunts, chaque emprunt servant autant à régler les dettes conséquentes aux précédents travaux qu'à en entreprendre de nouveaux. [...] La III<sup>ème</sup> République n'a guère infléchi le programme et la manière d'Haussmann »<sup>63</sup>.

## Annexe 4

### La couverture du canal Saint-Martin : Les problèmes de chantier

Comme nous l'avons vu, Antoine Alazard, entrepreneur de l'abaissement et de la couverture du canal Saint-Martin, a rencontré des difficultés avec les ingénieurs. À la fin du chantier, un rapport du Conseil de préfecture de la Seine détaillait tous les points critiques soulevés par le plaignant et lui donnait raison<sup>64</sup>. Ce rapport apporte des informations sur les travaux effectués.

Nous citons ici quelques exemples de problèmes analysés par ce Conseil.

1- L'ingénieur Rozat de Mandres, en se fondant sur l'article 20 du devis cahier des charges (« On pratiquera des rigoles ou tranchées plus profondes que le plan inférieur des déblais pour l'écoulement des eaux pluviales et souterraines, afin d'obtenir le dessèchement des sables. Si la nécessité en est reconnue, on fera en outre des épaissements : les frais de ces épaissements seront à la charge de l'Administration »<sup>65</sup>), affirmait que le creusement des rigoles était à la charge de l'entreprise, ce que A. Alazard réfutait. En termes formels, l'article 20 ne disait point que l'entrepreneur ne serait pas remboursé de ce qu'il dépenserait en journées de terrassiers, pour creuser les rigoles que nécessiterait le dessèchement des déblais et des sables. La distinction n'existait pas et la dépense des rigoles devait être remboursée. Ce fut pour cela que le cahier des charges, quand il entendait laisser une dépense à la charge de l'entrepreneur, avait soin de s'expliquer à ce sujet. L'article 20 ne disait pas que l'entrepreneur serait tenu de faire les rigoles à ses frais. L'interprétation des ingénieurs fut donc condamnée, par le silence à la fois du devis et du cahier des charges sur la prétendue gratuité du travail dont il s'agissait. Le premier paragraphe de l'article ne stipulait pas que les frais des rigoles seraient à la charge de l'entrepreneur, comme le deuxième qui stipulait que les frais d'épaissements seraient à la charge de l'Administration. « Quoi qu'il en soit, tout travail imposé à un entrepreneur doit être payé, c'est donc cette règle qui doit prévaloir ici »<sup>66</sup>.

2- A. Alazard réclamait le prix de la fouille ou du creusement. Des rigoles ont été creusées dans le déblai même de la cuvette pour son assèchement. Ces rigoles devaient être, comme elles l'ont été effectivement, creusées, à une certaine profondeur, sur toute la longueur du canal, sur un développement de 1 676 mètres, et il était facile de prévoir le temps et la dépense que coûterait leur établissement. Il n'était pas admis de supposer que l'article 20 du devis ait sous-entendu qu'un travail aussi long et aussi dispendieux serait fait gratuitement par l'entrepreneur. Ainsi, ni l'une ni l'autre

<sup>60</sup> Ibid., p. 222.

<sup>61</sup> Ibid., p. 223.

<sup>62</sup> LEMOINE Bertrand, « Le Paris des ingénieurs », in LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), Paris d'ingénieurs, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1995, p. 27.

<sup>63</sup> PINON Pierre, « Paris après Haussmann, L'haussmannisation en province et à l'étranger », in DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), op. cit., p. 205.

<sup>64</sup> Voir le Rapport du Conseil de préfecture de la Seine à Messieurs le Président et Membres composant le Conseil de Préfecture du département de la Seine, concernant La requête pour M. Antoine Alazard, entrepreneur de travaux publics, demeurant 41, rue des Carrières à Charenton, agissant dans la cause actuelle comme ayant exécuté l'entreprise des travaux d'abaissement et de couverture du canal Saint-Martin entre les Docks et la Bastille, avril 1864, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

<sup>65</sup> Ibidem.

<sup>66</sup> Ibid.

des dispositions invoquées ne justifiait l'interprétation des ingénieurs et le Conseil de préfecture n'a pas hésité à admettre la somme de 7 542 francs et 55 centimes, qui faisait l'objet du présent chef de réclamation.

3- L'Administration a compté au même prix les journées d'hiver et d'été. A. Alazard a réclamé 7 743 francs et 17 centimes.

La prétention de l'entrepreneur, sur ce point, était que les journées d'hiver, comptées pour une durée de dix heures comme celles d'été, n'auraient dû n'être comptées que pour huit heures de travail effectif. Il demandait, en conséquence, le remboursement proportionnel de 25 centimes par franc sur le montant des journées d'hiver. Si le devis de l'entreprise A. Alazard gardait le silence sur la manière de compter la journée d'hiver et d'en payer le prix, c'était au devis usuel et au bordereau y annexé qu'il fallait se référer pour trouver les prescriptions à suivre.

Le devis du canal et la série de prix qui l'accompagnait étaient muets sur ce point. L'ingénieur Rozat de Mandres le reconnaît dans son rapport, quand il disait : « Il n'a pas été fait de distinction entre les journées d'hiver et d'été, parce qu'il n'y en a pas dans les prix de la série du projet »<sup>67</sup>.

Mais c'était précisément parce que le projet de l'entreprise A. Alazard ne faisait pas la distinction et qu'il ne dérogeait pas aux errements ordinaires du Service municipal, que l'entrepreneur était fondé à se prévaloir du devis et du bordereau de prix qui régissaient habituellement ce service et dans lesquels la distinction était faite. En tête du bordereau de l'entrepreneur était écrit : « La durée des journées d'été est de dix heures de travail effectif ; celle des journées d'hiver est de huit heures de travail effectif ». « [...] Il n'est pas fait de distinction entre le prix de la journée d'hiver et celui de la journée d'été »<sup>68</sup>. C'était la règle imposée aux entrepreneurs du Service municipal.

Telle était la réponse à l'objection que le rapport tirait du silence du projet. « Que si, le rapport a entendu exciper de l'absence d'une distinction entre le prix de l'une et de l'autre journée, l'Administration municipale ne fait jamais porter la distinction que sur la durée de la journée ainsi qu'il en résulte de la disposition du bordereau »<sup>69</sup>.

Le Conseil de préfecture admettait donc encore au compte de A. Alazard, la somme de 7 743 francs et 17 centimes dont l'allocation était justifiée.

4- Le 24 mai 1860, l'entrepreneur avait déjà transporté à la décharge de la gare d'Ivry 83 671 m<sup>3</sup> de déblais. Mais à cette date, on lui en a défendu l'usage, et il a été obligé de porter les déblais soit à Charenton, soit dans les plaines de Maisons ou de Vitry. Ces lieux de dépôt étant plus éloignés et la décharge imposant une main d'œuvre plus considérable, A. Alazard avait vu nécessairement augmenter sa dépense.

Dans le rapport du 18 avril 1862, au moment de l'adjudication, l'Administration n'avait pas prévenu les concurrents qu'ils n'avaient pas à compter sur le port de la gare d'Ivry, ce qui aurait pu signifier que, dans le cas où ils viendraient à faire usage de ce lieu de dépôt, ils le feraient à leurs risques et périls, l'Administration se réservant de le supprimer quand elle le jugerait convenable.

## Annexe 5

### Les travaux d'entretien du canal Saint-Martin<sup>70</sup>

Un rapport mettait en évidence les travaux d'entretien à réaliser au canal Saint-Martin en 1867. Nous citons ici quelques-uns de ces derniers :

- Les portes des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses devaient être complètement étanchées. L'exécution de ces travaux demandait la réalisation d'un batardeau avec poutrelles et donc un chômage du canal ;

- Les habitants des échoppes, aux abords de ces deux dernières écluses, sur la rive gauche, étaient partis. Il y avait lieu alors d'enlever les barrières, de démolir les constructions en mauvais état, de niveler le sol et de compléter la clôture ;

---

<sup>67</sup> Ibid.

<sup>68</sup> Ibid.

<sup>69</sup> Ibid.

<sup>70</sup> Rapport d'un piqueur du Service municipal des Travaux Publics, Service des Eaux et des Canaux, concernant Le canal Saint-Martin, état indicatif des travaux à exécuter pour l'entretien du canal Saint-Martin et de ses dépendances, descriptions des travaux à faire et observations de M. l'Ingénieur, 1<sup>er</sup> août 1867, A.S.C.V.P. SM 049 Entretien - Dragages - Curages berges et quais (A.P. 2931 W).

- Aux bassins de Pantin et du Combat, le relèvement des couronnements du mur de cuvette était à construire ;
- Les portes des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses et les pilastres rive droite et rive gauche, joignant les bajoyers aux chambres des portes, ainsi que les pierres de couronnement devaient être réparés. La porte intermédiaire était en mauvais état et pouvait alors être remplacée par celle qui était aux 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses. L'exécution de ces travaux demandait aussi la réalisation d'un batardeau avec poutrelles. De plus, le chenal de l'usine de prise d'eau demandait à être curé aux frais de l'usinier ;
- Les façades de la maison éclusière, située au 286 quai de Jemmapes, devaient être ravalées et l'entablement de la cour refait ;
- Les couronnements de la rive gauche du bassin des Récollets avaient besoin de petites réparations ;
- La porte intermédiaire des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses devait être remplacée par une porte neuve nécessitant le chômage du canal ;
- Les engrenages du pont de la rue de la Grange aux Belles avaient besoin d'être nettoyés. Les trottoirs devaient être refaits. En effet, en raison du mauvais état des chasse-roues, il arrivait souvent que les voitures montassent sur ces trottoirs ;
- Sur toute la longueur de la rive gauche du bassin des Marais, les couronnements étaient en mauvais état et devaient être réparés car le moindre choc des roues de voitures jetait les pierres de couronnements dans le canal. De plus, il fallait paver certaines parties de la berge ;
- La porte d'amont des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses était en mauvais état. Sa réparation nécessitait aussi la construction d'un batardeau ;
- La maison éclusière, située au 153 quai de Valmy, était abîmée. Les murs, de la cage d'escalier, des paliers, des couloirs et les façades devaient être repeints. Les façades de la cour devaient être refaites à la chaux. De plus, le caniveau qui conduisait les eaux, pluviales et ménagères, sur le quai, devait être réparé.

## Annexe 6

### La disparition des entrepôts au bassin des Marais et le comblement d'une partie du port

#### Le comblement d'une partie du bassin des Marais

Un rapport relatait les travaux à exécuter pour le comblement d'une partie du bassin des Marais<sup>71</sup>.

Le comblement de la gare des Marais sur le canal Saint-Martin, résultant de la suppression des anciens entrepôts, a donné lieu à la construction d'une chaussée destinée à combler la coupure qui existait sur le quai de Valmy, entre les rues de la Douane et des Vinaigriers. Ce comblement nécessitait alors l'établissement d'un batardeau et d'un mur.

Le mur à construire, en prolongement de ceux du quai Valmy, avait un profil semblable à celui du mur de cuvette du canal dans la partie récemment abaissée (4<sup>ème</sup> bief). Fondé sur un terrain solide, il était en maçonnerie de moellons avec mortier de ciment et parement en meulière smillée, rejointoyés en ciment. Sa largeur à la base était de 1 mètre 20 et de 0 mètre 80 au sommet, avec un fruit du côté du canal. Il était couronné d'une tablette en pierre de taille de 0 mètre 75 de largeur sur 0 mètre 30 d'épaisseur. Le chiffre des dépenses à prévoir pour son exécution s'élevait à 90 000 francs.

En réservant 2 mètres de largeur entre le pied du batardeau et l'emplacement du mur à construire, il restait encore du côté du canal un passage libre de 15 mètres environ. Afin d'écouler facilement les eaux qui pouvaient rester dans la gare ainsi séparée du reste du canal, et celles résultant des infiltrations qui pouvaient se produire pendant l'exécution des travaux à travers le batardeau, un égout, reliant le fond de la gare des Marais au collecteur de la rue de la Douane, avait été construit.

Des rapports relataient divers nivellements de rues à exécuter le long du bassin des Marais<sup>72</sup>.

---

<sup>71</sup> Rapport de E. Huet, ingénieur du Service des Eaux et des Canaux, concernant L'avant-projet de remblaiement de la gare des Marais, 23 mars 1869, vu et adopté par Rozat de Mandres, ingénieur en chef des Eaux et des Égouts le 26 mars 1869, vu et présenté par Michal, directeur du Service municipal des Travaux Publics le 27 mars 1869, A.S.C.V.P. SM 078 Entretien ouvrages d'arts (A.P. 2931 W).

<sup>72</sup> Procès-verbal du Service municipal des Travaux Publics, Service des Eaux et des Canaux, concernant La réception définitive des travaux de remblaiement de l'ancienne gare des Marais (Traité en date du 30 juillet 1864 avec la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux), 10 avril 1867, A.S.C.V.P. SM 074 Bassin des Marais, Bassin du Temple, Bassin de l'Arsenal et 4<sup>ème</sup> bief (A.P. 2931 W). Procès-verbal de Huet, du Service municipal des Travaux Publics, avec Vaissière, des Services de la Voie Publique et des

Dans la partie aval, où le niveau du quai par rapport au couronnement du mur de cuvette du canal permettait de relier directement la berge à la chaussée du quai, les bordures du trottoir étaient taillées de manière à permettre l'accès direct des voitures sur la berge.

Dans la partie amont, cet accès était difficile, compte tenu de la hauteur du quai par rapport au niveau du couronnement du mur de cuvette, pour permettre le déchargement ou le chargement des bateaux. Les voitures ne pouvaient accéder à la berge que par les extrémités qui étaient au même niveau. Elles pouvaient aussi y accéder par un terre-plein. Ce terre-plein, réservé sur le quai dans l'axe de la rue de Marseille, dont la longueur était de 10 mètres, se raccordait avec la berge par une double rampe en contrebas du quai. La rampe et le terre-plein étaient pavés et soutenus du côté du canal par un petit mur de soutènement, d'une longueur de 123 mètres, en maçonnerie de meulières et ciment, élevé sur le mur de cuvette. Du côté du canal, le terre-plein était fermé par une lisse en fer forgé scellée à chaque extrémité sur une borne en granit. Cette partie de berges, en contrebas du quai, s'étendait alors vers l'aval jusqu'à 123 mètres de la rue de Marseille et vers l'amont jusqu'au droit de la rue de Lancry.

#### Les constructions<sup>73</sup>

La Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, étant sur le point de construire des immeubles à l'une des encoignures formées par la rue de l'Entrepôt et la nouvelle rue Magnan, demandait à l'Administration les alignements et les cotes de hauteur de cette dernière. En effet, l'architecte de la Compagnie, ayant déjà été informé de l'alignement à suivre, voulait connaître le nivellement et les points de hauteur de la voie nouvelle et de la rue de l'Entrepôt, pour la construction projetée.

## Annexe 7

### Le projet de magasins et d'entrepôts de la Ville de Paris au bassin de l'Arsenal

#### Les conditions d'établissement des magasins<sup>74</sup>

Le cahier des charges indique toutes les conditions requises à la construction des magasins. Nous citons ici quelques articles.

#### « Chapitre II : Conditions de la construction.

[...]

#### Article 5 : Conditions particulières.

Le fermier fera exécuter les travaux de construction des deux gares à ses frais et risques et périls, mais sous le contrôle des ingénieurs de la Ville de Paris. Il devra prendre le terrain loué dans la situation où il se trouvera après la démolition des hangars qui y existent. Les modifications des abords nécessaires à l'établissement des magasins ou à leur accessibilité seront exécutées par les soins de l'Administration municipale, mais les dépenses en seront remboursées à la Ville par le fermier. [...].

#### Article 7 : Mode d'exploitation.

Le fermier aura l'exploitation totale des deux gares à marchandises à ses risques et périls. [...].

#### Article 9 : Tarif de location.

Le fermier sera tenu de livrer en tout temps, à moins d'encombrement constaté, dans les magasins, la place nécessaire au dépôt des marchandises qui satisferont aux conditions requises. Les personnes qui voudront dans ce but

Eaux et Égouts, concernant Le projet d'établissement du quai de Valmy et des berges du canal Saint-Martin au droit des terrains de l'ancien Entrepôt de la gare des Marais, 14 août 1866, A.S.C.V.P. SM 074 Bassin des Marais, Bassin du Temple, Bassin de l'Arsenal et 4<sup>ème</sup> bief (A.P. 2931 W). « Ces dispositions nécessiteront l'élévation du mur de cuvette du canal au droit du terre-plein projeté devant la rue de Marseille et au droit des deux rampes qui y aboutissent ainsi que l'établissement d'une lisse en charpente ou en fer du côté du canal le long de ces terre-pleins et rampes afin d'y prévenir tout accident. Dans le cas où le remaniement projeté du quai Valmy entre la rue de Marseille et la rue de Lancry ne se ferait pas immédiatement il y aura toujours nécessité de raccorder le nouveau quai avec l'ancien, pour racheter par une rampe provisoire la différence de 0,84 mètre qui existe entre le niveau de ces deux quais au droit de la rue de Marseille. Il est évident dans ce cas que le petit mur de soutènement du quai, au-dessus de la berge du canal, ne s'étendra provisoirement que sur la longueur de ce raccordement provisoire au-delà, vers l'amont, la communication du quai et de la berge sera maintenue dans les conditions actuellement existantes ».

<sup>73</sup> Note de Troughon, directeur de la Voirie du Service municipal des Travaux Publics, 19 janvier 1866, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt.

<sup>74</sup> Rapport concernant Le projet du cahier des charges annexé à la proposition de M. Jossier, Projet d'établissement de magasins et gares à marchandises à élever sur le quai du bas port de l'Arsenal et construction d'un pont traversant le bassin de l'Arsenal vis à vis la rue Mornay, 28 décembre 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

user des magasins auront le droit de louer au fermier l'espace dont elles auront besoin. L'espace exigible ne pourra pas dépasser 36 mètres pour 100 tonnes de marchandises à emmagasiner par mois. Les locations auront une durée de trois ans au plus et de trois mois au moins. Au-dessous de ce minimum les marchandises seront déposées au jour le jour. Le prix maximum qui pourra être perçu par le fermier pour les locations de plus de trois mois sera de 3 francs 75 par mètre carré et par trimestre et pour les simples dépôts de 0,045 millième par tonne et par jour. Si le tonnage trimestriel des marchandises qui aura servi de base au calcul de l'espace sous-loué n'est pas atteint, le fermier aura le droit de résilier la sous-location.

Article 10 :

Moyennant la redevance, le fermier sera chargé d'enlever à ses frais les marchandises du rez-de-chaussée aux étages supérieurs, ou inversement au moment de leur emmagasinement ou de leur expédition. Le détenteur des marchandises fera lui-même comme il l'entendra le chargement ou déchargement des bateaux ou des camions et toutes les manutentions nécessaires pour ranger les marchandises dans les locaux qui leur sont affectés. Il usera à cet effet des couloirs et passages communs ménagés pour le service. Le fermier sera de plus obligé d'opérer pour toute personne qui le demandera, le chargement et déchargement des marchandises spécifiques et de les emmagasiner. Les prix à percevoir, par le fermier à son profit pour les chargements et déchargements seront ceux des tarifs perçus sur les autres ports de Paris, en Seine et à la Villette tels qu'ils seront constatés contradictoirement entre le fermier et l'Administration Municipale.

Article 11 :

L'Administration ne pourra intervenir dans les conventions particulières entre le fermier et les dépositaires de marchandises, ni dans leur exécution ; mais elle aura le droit d'exiger du fermier l'observation des dispositions, dans l'intérêt général et au besoin d'en édicter de nouvelles. Les magasins resteront soumis à la surveillance des ingénieurs des Canaux et tous fonctionnaires ayant qualité. La mise à port de bateaux et les délais des chargements et déchargements au rez-de-chaussée, seront soumis aux règlements de police existants ou à intervenir et à la surveillance des Inspecteurs de la Navigation.

[...]

Chapitre IV : Durée, conditions de la location.

[...]

Article 12 : Durée.

La durée du bail est fixée à 50 ans à dater de la prise de possession du terrain, mais la Ville aura le droit de la faire cesser à la fin de chaque année, à partir de l'achèvement des travaux, à charge par elle de prévenir le fermier un an à l'avance et de remplir les conditions.

Article 13 : Conditions.

Les constructions appartiendront à la Ville de Paris, par le fait de leur édification.

Article 14 : Entretien des constructions.

Le fermier sera chargé d'assurer à ses frais, pendant toute la durée du bail, l'entretien des constructions qu'il aura établies et des machines nécessaires à l'élévation ou à la descente des marchandises d'un étage à l'autre. Il fera les réparations de toutes natures et sans aucune exception de manière à ce qu'à la fin du bail l'exploitation des gares puisse être continuée sans interruption et sans dépenses nouvelles. L'Administration Municipale fera opérer après l'achèvement des ouvrages, contradictoirement avec le fermier, un récolement et un décompte de leur prix de revient. Ce récolement sera renouvelé à la fin de chaque année. L'Administration aura le droit de prescrire les réparations jugées nécessaires et de les faire exécuter d'office, après mise en demeure, si le fermier ne s'est pas conformé à l'invitation qu'il en aura reçue.

Article 15 : Pont.

La Ville de Paris fera procéder par ses soins, à la construction d'un pont qui traversant le bassin de l'Arsenal dans l'axe de la rue Mornay mettra en communication directe le boulevard Bourdon et le boulevard de la Contrescarpe.

Article 16 :

La dépense afférente à cette construction sera supportée par le fermier de deux gares à marchandises à construire, jusqu'à concurrence de la somme de 380 000 francs prix de revient estimatif de la construction du pont et de ses abords [...].

Article 19 :

Dans le cas où les dépenses pour la construction du pont et de ses abords n'atteindraient pas ou dépasseraient la somme totale, la Ville de Paris bénéficierait de la différence quelle qu'elle soit.

Article 20 :

La construction du pont et des gares à marchandises à construire devant se faire simultanément, le fermier ne sera pas tenu au dépôt d'autre cautionnement pour l'exécution de ses engagements. La Ville de Paris se trouvant garantie

des obligations du fermier par les divers versements qu'il devra faire au fur et à mesure de l'exécution des travaux du pont.

[...]

#### Chapitre VI : Résiliation et cession.

[...]

##### Article 21 : Cas de résiliation.

Le projet de détails des ouvrages à établir, comprenant leurs estimations sera soumis à l'approbation de l'Administration municipale dans un délai de trois mois à dater du jour de la ratification des présentes. Le fermier sera tenu d'y apporter les modifications dans le délai qui lui sera imparti. Les travaux commenceront trois mois au plus après l'approbation du projet par Monsieur le Préfet et devront être terminés quinze mois après. Si la présentation des projets ou le commencement des travaux n'a pas lieu dans les délais impartis, la location pourra être résiliée de plein droit par une simple notification à M. le Préfet de la Seine et sans mise en demeure préalable. Dans ce cas la Ville de Paris prélèvera à titre de dommages et intérêts une somme de 25 000 francs sur la somme déposée.

##### Article 22 :

Dans le cas où après avoir commencé les travaux, le fermier ne les poursuivrait pas avec l'activité nécessaire pour les terminer à l'époque voulue, un arrêté du Préfet lui prescrira le nombre d'ouvriers qu'il devra employer et la quantité des approvisionnements qu'il devra se procurer dans un délai déterminé. Si à l'expiration de ce délai, qui ne devra pas être moins de un mois, le premier ne s'est pas conformé aux dispositions prescrites, le Préfet après constatation de fait par un procès-verbal dressé par les Ingénieurs et notifié préalablement au fermier, pourra par un second arrêté prononcer la résiliation. Dans ce cas le bail serait mis en adjudication aux conditions du présent cahier des charges, mais sous la réserve que l'origine du nouveau bail sera reportée au jour de l'adjudication et sous la clause additionnelle que les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés seront repris par l'adjudicataire moyennant le prix à fixer par la soumission. Ce prix sera payé par le nouvel adjudicataire au fermier évincé. En outre l'adjudicataire devra continuer à faire les versements restant à effectuer pour la construction du pont, et devra rembourser au fermier évincé ceux des versements qu'il aurait faits jusqu'au moment de la résiliation.

##### Article 23 : Résiliation du fait de la Ville de Paris.

Si la Ville use du droit qui lui est conféré, elle devra rembourser au fermier la portion des dépenses de construction du pont et des magasins qui ne sera pas amortie au moment de la résiliation. Cet amortissement sera censé devoir être effectué en 50 ans à partir du commencement du bail et par annuités. En conséquence, la Ville sera, dans tous les cas, redevable au fermier des annuités restant à échoir à partir de la résiliation. De plus, si les recettes provenant des droits de magasinage et diminuées des frais d'entretien et autres relatifs à la conservation des magasins, ont été insuffisantes pour couvrir les annuités d'amortissement échues avant la résiliation, la Ville sera tenue d'indemniser le fermier de la différence. La somme due par la Ville pourra être payée à son choix, soit en entier, soit dans un délai de trois mois après la résiliation, soit par versements égaux effectués d'année en année, savoir : le premier, un an après ladite résiliation et le dernier au terme naturel du bail. Ces annuités seront établies de manière à assurer non seulement le remboursement du capital dû, mais encore le paiement des intérêts composés qu'il aurait pu produire à dater de la résiliation, lesdits intérêts calculés au taux de 4,5 % par an.

##### Article 24 : Cession par le fermier à des tiers.

Le fermier ne pourra céder son entreprise sans le consentement de l'Administration, si ce n'est à une Société qu'il voudrait former pour se substituer à ses droits [...]. L'arrêté du Préfet qui devra autoriser cette cession à un tiers quel qu'il soit maintiendra en tous cas la responsabilité personnelle du fermier vis à vis de la ville et des tiers. En cas du décès du fermier, ses droits et obligations seront transmises à ses héritiers. En cas de faillite la ville aura la faculté de résilier immédiatement le bail en se conformant aux dispositions. Elle pourra accepter l'offre qui lui serait faite par les créanciers de le continuer et à défaut de cette offre elle aura le droit de mettre le bail en adjudication de se conformer aux clauses encore applicables du présent cahier des charges.

[...]

#### Chapitre VII : Conditions pour la sûreté des obligations contractées par le fermier.

[...]

##### Article 25 :

À l'achèvement des constructions, il sera procédé à la réception définitive des travaux par les Ingénieurs de la Ville, et le fermier devra au préalable justifier du paiement des ouvriers, architecte et autres créanciers privilégiés. A la condition de produire une police d'assurance contre l'incendie, à l'une des Compagnies agréée par l'Administration municipale pour toute la durée du bail. La somme versée par la Compagnie d'assurance, sera employée jusqu'à concurrence au rétablissement des constructions et du matériel ». [...].

Les détails de construction des magasins<sup>75</sup>

Un rapport relatait les détails constructifs et les matériaux employés dans la construction de magasins projetée par la Ville.

Les fondations des murs reposaient sur une couche de béton de mortier de chaux hydraulique de 1 mètre d'épaisseur et dont la largeur était égale à celle des fouilles. Depuis le dessus du béton jusqu'à 0 mètre 20 en contrebas du sol, ces fondations se composaient de piédroits en maçonnerie brute de meulières et mortier hydraulique. Des fondations analogues supportaient les colonnes en fonte servant d'appui aux poutres des 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étages.

Les murs de façade au rez-de-chaussée étaient en maçonnerie brute de meulières et mortier hydraulique et d'une épaisseur de 0 mètre 60. Les angles du bâtiment et les jambages des baies de 6 mètres d'ouverture, supportant les poutres armées en fer formant les linteaux, étaient en maçonnerie de pierres de taille dures reliées par des harpes à la maçonnerie de moellons bruts.

Une assise de pierres de taille de 0 mètre 35 d'épaisseur, en même temps qu'elle formait les sommiers des cintres en brique des baies de 3 mètres d'ouverture, servait d'appui aux consoles du balcon côté du canal.

Les portions du mur de façade (côté du boulevard de la Contrescarpe) qui devaient servir de culées aux sept ponts reliant la chaussée du boulevard au quai du 1<sup>er</sup> étage avaient 0 mètre 80 d'épaisseur.

Les murs étaient enduits à l'intérieur, le socle en mortier de ciment et le surplus en mortier de chaux hydraulique. A l'extérieur les maçonneries étaient rejointoyées. Aux 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étages les murs étaient en brique de 0 mètre 33 et 0 mètre 22 d'épaisseur.

L'aire du rez-de-chaussée se composait, dans les zones formant le quai, d'une chape en ciment étendue sur une mince couche de béton maigre. Les aires du 1<sup>er</sup> étage, du balcon et du 2<sup>ème</sup> étage étaient formées de voûtes en brique et ciment de 0 mètre 11 d'épaisseur et d'une chape.

La couverture, les planchers, les balcons du 2<sup>ème</sup> étage étaient constitués de madriers en chêne et de chevrons en sapin, les rampants de la toiture en frises de sapin, la couverture en tuiles mécaniques. Les baies étaient constituées de fermetures à claire voie.

Les linteaux en treillis des grandes baies de 6 mètres d'ouverture, les planchers du 1<sup>er</sup> et du 2<sup>ème</sup> étages et leurs balcons, les colonnes, les vingt-huit fermes, les linteaux des fenêtres du 1<sup>er</sup> étage, les escaliers et les châssis destinés à recevoir les vitres, les sept tabliers des ponts reliant la gare au boulevard de la Contrescarpe et tous les garde-corps étaient en métal.

Les voies et les trottoirs accédant au bâtiment étaient réalisés avec les pavés existants, retaillés si nécessaire pour permettre aux voitures d'approcher les bateaux.

## Annexe 8

Le projet de Fernoux et Mourot pour le bassin de l'Arsenal<sup>76</sup>

En 1892, un ingénieur du Service des Canaux examinait le projet des architectes Fernoux et Mourot et la demande de concession d'un point de vue financier. Nous détaillons ici l'étude et les propos émis par cet ingénieur.

Les architectes demandaient la concession de tous les terrains, pour une période de 75 ans ; la Ville de Paris devait rentrer, à la fin de cette période, en possession de toutes les installations et de tous les immeubles construits sur ces terrains par les concessionnaires. Pourtant la Ville de Paris pouvait jouir, dès à présent, du port public et des magasins établis en aval du pont Mornay.

Dans leur exposé financier, les auteurs du projet estimaient la dépense totale à 24 940 000 francs et le revenu annuel à 1 389 000 francs soit 5,5 % environ du capital engagé, amortissement et frais généraux compris (déduction faite de l'amortissement et des frais généraux, le revenu n'était plus que de 4,50 %). « Si les calculs étaient exacts, et ces évaluations ne paraissaient pas exagérées, il paraissait difficile d'obtenir des architectes des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qu'ils proposaient »<sup>77</sup>. En fait les concessionnaires demandaient à la Ville de Paris, l'aliénation d'une surface de terrains de plus de 13 000 mètres carrés, sans autre avantage immédiat que la construction d'un pont valant 315 000 francs, et la reprise éventuelle au bout de 75 ans de bâtiments et constructions qui au terme de

<sup>75</sup> Rapport du Service des Canaux, vers 1890, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>76</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, 25 février 1892, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

<sup>77</sup> Ibidem.

cette durée auraient eu « une valeur qu'il n'était pas possible d'apprécier »<sup>78</sup>. De plus, dès à présent, la Ville avait l'avantage de voir « se construire et se peupler un quartier désert, et cette transformation du bassin pouvait amener en ce point une amélioration notable »<sup>79</sup>.

Du point de vue des recettes de la Ville de Paris, la situation présentée par les architectes donnait les résultats suivants :

Le bassin de l'Arsenal rapportait pour la location de terrains et magasins, une somme annuelle de 34 259, 25 francs. Il était perçu par ailleurs, pour droits de garage de bateaux venant se réfugier au bassin de l'Arsenal, 4 208, 20 francs, soit un total de 38 467, 45 francs. La réalisation du projet faisait donc subir à la Ville une perte de revenus de 38 467,45 francs, soit 23 000 francs<sup>80</sup>. Ce chiffre pouvait être considéré soit comme une subvention donnée par la Ville, aux auteurs, soit comme une annuité payée aux concessionnaires, pour devenir après 75 ans, propriétaire de bâtiments et d'usines établis sur le bassin de l'Arsenal. En se plaçant du premier point de vue, « cette annuité de 23 000 francs représentait pour la Ville un capital emprunté à 4 % (amortissement compris), une subvention de 575 000 francs. Sur ce capital 315 000 francs étaient affectés immédiatement par les concessionnaires à faire un travail d'utilité publique, le pont de la rue Mornay, en sorte que la combinaison proposée par les architectes pouvait se traduire par la demande à la Ville de la concession des terrains pendant 75 ans et d'une subvention de 260 000 francs. Si l'on considérait au contraire la perte de revenu, abandonnée aux auteurs du projet, soit 23 000 francs, comme une annuité, cette dernière à intérêts composés représentait au taux de 4 % au bout de 75 ans, un capital de 10 317 365 francs »<sup>81</sup>.

Les auteurs du projet estimaient le prix de construction de leurs bâtiments et machineries, non compris les murs de quai et le pont, à 17 500 000 francs. Pour que l'opération soit rémunératrice il fallait donc que ces constructions aient conservé après la période de 75 ans environ les 3/5<sup>ème</sup> de leur valeur primitive. Ces conditions ne paraissaient pas très avantageuses. Elles tendaient à aliéner, selon le projet des concessionnaires, pour une longue durée de 75 ans, des terrains « d'une grande valeur »<sup>82</sup>. Elles étaient loin, de donner, tout au moins au point de vue des recettes des canaux, un supplément immédiat de ressources.

## Annexe 9

### Quelques extraits de littérature décrivant les différents canaux

La vie populaire, le spectacle des bateaux, de leurs manœuvres et de leurs déchargements, le paysage pittoresque inspiraient bon nombre d'auteurs, charmés par ce quartier insolite de Paris. Les nombreux guides destinés aux touristes ou aux voyageurs étrangers, édités à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et au début du XX<sup>ème</sup> siècle, promettaient à leurs lecteurs curieux un dépaysement qui les charmerait.

« Quelques instants nous suffisent maintenant pour atteindre les quais qui longent le canal Saint-Martin : quai de Valmy à droite, quai de Jemmapes, à gauche, tous deux bordés de bâtisses peu élevées ; entrepôts, magasins et fabriques que dépassent de toute leur hauteur, les mâts des chalands amarrés au bord du canal, ou glissant doucement à sa surface ; du bassin de La Villette où nous sommes, on embrasse toute la partie du canal qui s'étend en ligne droite jusqu'à la rue de l'Hôpital Saint-Louis, et, si vous voulez vous arrêter quelques instants, si les rayons d'un beau soleil se reflétant dans la nappe liquide vous favorisent, vous jouirez d'un spectacle singulièrement animé. Ici sur les bords canal, vous verrez des lavoirs où les femmes agenouillées accompagnent de grands coups de battoirs les quolibets qu'elles échangent ; là, des bateaux que chaque évolution d'une grue mobile allège d'une partie de leur chargement ; plus loin, l'arc de cercle d'un pont au haut duquel une dizaine de curieux regardent le travail des éclusiers ; au fond, pointant dans le ciel, quelques-unes des hautes cheminées d'usines du quartier Saint-Maur »<sup>83</sup>.

<sup>78</sup> Ibid.

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> La ville pouvait louer dans la partie située à l'aval du pont Mornay 1 300 mètres carrés de terrains à 5 francs, se constituant un revenu de 6 500 francs, et 600 mètres carrés de magasins à 8 francs le mètre carré, soit un revenu de 4 800 francs. De plus, la création de magasins augmentait le trafic, mais les droits perçus par la Ville n'étaient pas considérables car ils ne s'appliquaient qu'au passage d'une écluse. Si on supposait une augmentation de tonnage de 100 000 tonnes, les droits supplémentaires augmentaient d'environ de 4 000 francs soit 15 300 francs. Donc, la Ville subissait une perte annuelle de 38 467,45 francs moins 15 300 francs soit 23 000 francs.

<sup>81</sup> Rapport d'un ingénieur de la Section des Canaux et Dérivations concernant Le port de l'Arsenal, 25 février 1892, op. cit.

<sup>82</sup> Ibidem.

<sup>83</sup> MARTIN Alexis, Les étapes d'un touriste en France : Paris, promenades dans les 20 arrondissements, Paris, A. Hennuyer, 1890 (1892), pp. 222-224, B.N.F. 8 Lk7 26730.



« [...] C'est aujourd'hui un but de promenade que nous nous permettons de recommander aux parisiennes curieuses de retrouver un coin de Hollande en plein Paris ! [...].

Nous allons fort loin chercher l'imprévu ; or, à quelques centaines de mètres de la gare du Nord, (au bout de la rue Lafayette, entre le rond-point de La Villette et la Seine), le canal Saint-Martin présente à qui veut tenter un déplacement d'une heure, le plus pittoresque des spectacles. Toutefois, pour en goûter pleinement le charme étrange, il convient de choisir une de ces matinées printanières que trouvent des échappées de soleil éclaboussant de lumière un paysage embrumé : nous croyons pouvoir assurer que pas un de ceux qui auront tenté l'expédition ne regrettera son minuscule voyage au pays des marins d'eau douce [...].

Traversant le rond-point de La Villette, et accotés à la balustrade du quai surplombant le tunnel, nous voyons devant nous, luisante sous le ciel gris, une ligne d'argent filer droit à l'horizon [...] c'est le canal Saint-Martin. À nos pieds, quatorze gros bateaux plats, chargés de ciment, de mortier, de plâtre, de bois, de sable, s'enfoncent dans une eau sans ride. Tassés dans le goulet, ils attendent leur tour d'accès dans l'étroit corridor d'eau qui les amènera à la Seine par des tunnels et des écluses.

Sur ces chalands aux mâts couchés, s'agite un monde tout spécial vieux mariniers tannés par les pluies, les vents, le soleil, qui silencieusement fument leurs courtes pipes, assis sur des paquets de cordages ou appuyés au gouvernail ; solides ménagères en carriole rose, faisant la lessive, étendant le linge, peignant des bébés joufflus, vaquant aux soins du ménage, près des cabines basses trouées de tuyaux fumants et égayés de volets peints en vert épinard ou en bleu perruquier. Hargneux des roquets jappent furieusement ; des chats dorment près d'une caisse de fusains, sous une cage à serins.

Le miroir d'eau verte reflète les coques sombres striées de lignes de flottaison colorées ; les hautes grues noires d'où pendent de chaînes se découpent durement sur l'horizon bleu ouaté de brouillards, coupé de fumées jaunes crachées par les usines voisines. Au premier plan, en des bateaux lavoirs amarrés au quai, des blanchisseuses frappent leur linge à tour de bras. Qu'il est facile de se croire très loin de Paris ! [...] et machinalement notre pensée évoque les délicieux et lents voyages sur les canaux hollandais avec les vieux péageurs de Dordrecht, d'Alkmaar et de Zaandam tendant aux mariniers, du haut de leurs perchoirs, la ligne terminée par un sabot cassé où se déposent les quelques centimes constituant les droits de passage.

Un à un, les chalands s'engagent dans le canal : suivons la même route par les quais parallèles. Sur l'eau morte, les lourds bateaux avancent lentement, majestueusement halés par de robustes gaillards penchés en avant, tirant dur sur la sangle qui barre leur poitrine velue. Ils peinent, triment, tirent, sur les cordes, évoquant la douloureuse silhouette de Samson poussant la meule, pendant que le pilote immobile, appuyé du rein au gouvernail, semble perdu en un rêve infini.

De loin en loin, un pont aérien, une passerelle mobile, une écluse coupent le canal Saint-Martin, et pendant que les bateaux passent, la foule des badauds massés sur les deux berges, forme les plus amusants tableaux parisiens.

À la hauteur du faubourg du Temple, nous rencontrons un petit square poussiéreux que décore le buste du populaire acteur Frédérick Lemaître [...]. Là, le canal disparaît dans un tunnel pour ne réapparaître qu'après la place de la Bastille. Les digues sont construites ici avec les débris de la vieille maison parisienne [...] et c'est peut-être sur les pierres du cachot de Latude qu'est assis le brave pêcheur qui, si anxieusement, surveille le flotteur rouge de sa ligne [...]. Nous arrivons au pont Morland, devant nous s'étale à l'horizon un admirable panorama : au premier plan, la Seine et petite maison de l'éclusier (qui, il y a peu de mois encore, se glorifiait de posséder un petit vignoble que supprima le passage du chemin de fer métropolitain) le bouquet vert des arbres du Jardin des Plantes, à gauche Bercy, à droite, Notre-Dame au fond, la noble silhouette du vieux Paris, couronné par la masse auguste du Panthéon [...]. Croyez-moi, parisiennes curieuses de beauté, tentez ce petit voyage ! »<sup>84</sup>.

« Sortant de la Bibliothèque, nous prendrons à notre gauche la rue Mornay et arriverons au charmant port de l'Arsenal qui fait communiquer le canal Saint-Martin avec la Seine. On pourra descendre sur le quai inférieur et jouir du coup d'œil que présente le port pittoresque avec ses chalands et ses péniches, ses yachts blancs entre lesquels glissent les barquettes agiles. Les bateaux sont en réparation : on en repeint ou goudronne les flancs dont les eaux ont rongé la couleur ; le minium brille aux parties métalliques ; les cheminées sont colorées en rouge et noir. Sur notre droite, l'écluse. Un heureux hasard permettra peut-être d'assister à l'entrée ou à la sortie d'une péniche et à la manœuvre si curieuse qui amène la montée ou la descente des eaux permettant le passage du port dans la Seine ou inversement, malgré la différence des niveaux d'eau. On regardera le mur du canal, côté du boulevard Bourdon »<sup>85</sup>.

<sup>84</sup> CAIN Georges, *À travers Paris...*, Paris, E. Flammarion, 1909, pp. 205-206 et pp. 222-229, B.N.F. 9 Lk7 37036.

<sup>85</sup> FUNCK BRENTANO Frantz, *Bastille et Faubourg Saint-Antoine*, Paris, Hachette, Coll. « Pour connaître Paris », 1925, p. 49.

## GLOSSAIRE

### Avalant\*

Se dit d'un bateau qui se dirige vers l'aval d'une voie navigable.

### Bajoyer\*\*

Partie latérale d'une écluse, d'un sas, d'une échelle à poissons, d'une forme de radoub, etc... Les bajoyers peuvent être en maçonnerie, généralement de béton, ou en palplanches métalliques. Leur parement est vertical, sauf dans certaines écluses où il est incliné. Dans les écluses modernes, les deux bajoyers comportent souvent des galeries ou des aqueducs longitudinaux, qui permettent le remplissage du sas par des prises d'eau situées dans le bief amont ou sa vidange par des écluses situées dans le bief aval. Prises d'eau et évacuateurs sont munis de vannes qui assurent la mise en communication du sas et du bief correspondant. La jonction entre les aqueducs longitudinaux et le sas se fait par un assez grand nombre d'aqueducs larrons. Un tel dispositif permet, sans soumettre le bâtiment à des remous trop importants, un remplissage ou une vidange relativement rapide du sas.

### Bassinée\*\*\*

Volume d'eau consommé par un sassement (passage d'une écluse, synonyme d'éclusage). Avec ou sans bateau, elle est toujours égale aux dimensions horizontales du sas multipliées par sa hauteur de chute. Est désigné aussi par bassinée, le nombre de bateaux sassés en même temps dans une écluse. Est désigné ainsi, enfin, un passage de bateau dans une écluse (synonyme de sassement).

### Batardeau\*\*\*\*

Digue, barrage provisoire établi sur un cours d'eau pour assécher en aval le terrain où l'on a des travaux à réaliser.

### Bief\*\*

Canal de dérivation qui sert à conduire les eaux jusqu'à la roue d'un moulin / Secteur d'une voie navigable compris entre deux écluses / Bief de partage, bief compris entre deux écluses dont les têtes amont sont au même niveau. Le bief de partage est le plus élevé du canal dans le secteur considéré. Son alimentation en eau pose souvent des problèmes.

### Busc\*

Pièce en saillie en maçonnerie sur laquelle vient buter le bas d'une porte d'écluse.

### Cabestan\*\*\*\*

Treuil à arbre vertical sur lequel peut s'enrouler un câble et qui sert à tirer des fardeaux.

### Canal\*\*

Voie navigable artificielle, comprenant un certain nombre de biefs dans lesquels est maintenu un mouillage à peu près constant / Aménagement à ciel ouvert servant au transport de l'eau.

### Canal de dérivation\*\*\*\*

---

\* Le Petit Larousse Illustré, Paris, Larousse, 2000.

\*\* PINON Pierre, « Canaux - Histoire et architecture », Encyclopaedia Universalis, <http://www.universalis.fr/encyclopedie/canaux>.

\*\*\* « Histoire et patrimoine des rivières et canaux de France - Dictionnaire fluvial et batelier », Projet Babel, <http://projetbabel.org/fluvial/b.htm> (consulté le 24 août 2016). Ce site répertorie des dictionnaires, des index et des lexiques sur l'histoire et le patrimoine des rivières et canaux en France.

\*\*\*\* Le petit Robert, Dictionnaire de la langue française, Paris, Le Robert, 1984.

Le canal de dérivation, en passant d'une rivière plus élevée à une rivière plus basse, n'est qu'une sorte de capture d'une rivière par une autre. Il permet de couper un confluent, de raccourcir une communication, ou de relier deux rivières qui ne sont pas séparées par un relief faisant obstacle. Les canaux de dérivation sont souvent des canaux de plaines. Ces canaux, à une seule pente, n'exigent des écluses que pour régulariser l'écoulement des eaux, donc la navigation.

#### Canal de jonction\*\*

Canal utilisant deux bassins différents et comportant un bief de partage (ou point de partage) dans la section la plus élevée.

#### Canal latéral\*\*

Canal suivant la vallée d'un cours d'eau et suppléant à la non-navigabilité de ce cours d'eau dans les sections où son aménagement, soit par régularisation, soit par canalisation, n'a pu être réalisé. Il est une simple doublure. Il prend l'eau dans la rivière, en amont, et la lui restitue, en aval. Son alimentation en eau se fait souvent par gravité, au moyen de prises directes dans le cours qu'il longe, reliées au canal par des rigoles à faible pente. Dans le cas où le canal se situe au-dessus du niveau du cours d'eau, il peut être nécessaire d'édifier des usines élévatrices d'eau [...]. Il permet donc de créer des conditions plus confortables de navigation que la rivière, sujette à des crues, et dont le lit est naturellement irrégulier (sauf si la rivière est canalisée).

#### Canal à point de partage\*\*\*\*\*

Le canal à point de partage est un canal à deux pentes, reliant deux rivières, en passant d'un versant à un autre d'un relief qui les sépare. C'est là que le problème de rassembler des eaux se pose, puisqu'il faut chercher les eaux, indépendamment des deux rivières, pour alimenter le canal. De plus, ces eaux doivent être réunies à une altitude supérieure à la ligne de partage des eaux, plus précisément au point de partage du canal, afin qu'elles y descendent par simple gravitation et coulent vers l'aval des deux versants, à partir de ce seuil. Ces eaux sont celles de ruisseaux ou d'étangs, captées et réunies artificiellement. Il s'agit là encore d'un principe de captage, mais accompagné d'un changement de nature du lit dans lequel l'eau s'écoule, ce lit se partageant en deux canaux.

#### Chute\*\*\*

Différence de niveau rattrapée par une écluse.

#### Chômage\*

Action de chômer, suspension des travaux. Par extension le chômage d'un canal, canal mis hors eau pour travaux.

#### Débardeur\*\*\*

Ouvrier dans un port affecté au chargement et au déchargement des bateaux et/ou à la dislocation des trains de bois.

#### Déversoir\*\*

Ouvrage au-dessus duquel s'écoulent les eaux d'un bassin, d'un canal, d'un cours d'eau, d'un barrage / Déversoir de fond, ouvrage permettant, par son ouverture, la vidange totale d'un bief ou d'un sas d'une écluse / Déversoir de mesure, déversoir de forme appropriée permettant de mesurer le débit de l'eau s'écoulant au-dessus de lui / Vanne de déversoir, vanne placée sur la crête d'un déversoir pour régler le débit ou le niveau du plan d'eau en amont.

#### Écluse\*\*

Ouvrage intercalé entre deux plans d'eau dont les régimes sont différents et qui permet aux embarcations de passer de l'un à l'autre grâce à la manœuvre d'éléments mobiles, portes et vannes / Écluses accolées ou complexe d'écluses, groupe d'écluses qui rachète la même chute / Écluses jumelles, écluses doubles interconnectées de façon que l'une puisse servir de bassin d'épargne à l'autre / Écluse avec porte intermédiaire ou tête intermédiaire, écluse permettant la réalisation de trois sas de longueurs différentes, utilisés en fonction du trafic et de la nécessité de limiter la consommation d'eau / Écluse puits ou écluse à mur de masque, écluse à forte chute dont le sas est fermé au droit de la tête aval par un mur transversal réservant, à sa partie inférieure, le tirant d'air requis à la navigation / Écluse à sas, écluse comportant entre deux extrémités, ou têtes, un bassin ou sas, bordé par deux bajoyers et muni d'un radier, pouvant contenir les bâtiments à écluser et dans lequel le niveau de flottaison est amené successivement à celui d'amont et à celui d'aval grâce à une communication hydraulique, généralement commandée par vannes, avec les plans d'eau correspondants.

#### Éclusée\*\*\*\*

---

\*\*\*\*\* PINON Pierre, Canaux, Rivières des hommes, R.E.M.P.A.R.T., Desclée De Brouwer, Coll. « Patrimoine Vivant », 1995, p. 6.

Quantité d'eau lâchée par l'ouverture d'une porte d'écluse jusqu'à ce qu'on l'ait refermée.

Écluser\*\*

Écluser une voie navigable, la munir d'écluses / Écluser un bâtiment, le faire passer d'un bief à un autre par une écluse.

Épanchoir\*\*

Ouvrage d'art par lequel peut se déverser le trop-plein d'eau d'un étang, d'un canal.

Étiage\*

Niveau moyen le plus bas d'un cours d'eau.

Freycinet (Loi)\*\*\*\*

Sous la III<sup>ème</sup> République, les canaux ont eu, en la personne de Charles de Freycinet, leur dernier grand défenseur. Par la loi du 5 octobre 1879, un vaste programme a été adopté, comprenant la modernisation du réseau existant (2 450 km environ) et la création de voies nouvelles (470 km environ) : le canal de l'Oise à l'Aisne (achevé en 1890), le canal de la Marne à la Saône (alimenté par quatre grands réservoirs implantés sur le plateau de Langres et achevé en 1907), le canal de l'Est. Il a fait standardiser les écluses des canaux, leur donnant de nouvelles dimensions, soit 40 mètres de long par 5 mètres 20 de largeur, devenue la norme nationale du gabarit des écluses.

Halage\*\*\*\*

Action de haler un bateau / Chemin de halage, et ellipt. Le halage, chemin qui longe un cours d'eau ou un canal pour permettre le halage des bateaux.

Haler\*\*\*\*

[...] Remorquer un bateau au moyen d'un cordage ou d'un câble le long d'une voie navigable ou d'un quai, à partir du rivage.

Tirant d'air\*\*\*

Différence de hauteur entre la ligne de flottaison et le point le plus haut d'un bateau.

Tirant d'eau\*\*\*

Différence de hauteur entre la ligne de flottaison et le point le plus bas d'un bateau.

Touage\*\*\*\*

Action de touer ; système de traction, au moyen d'un dispositif spécial, sur une chaîne immergée ; remorquage des navires par un remorqueur (toueur) muni de ce dispositif.

Touer\*\*\*\*

Faire avancer (un navire, une embarcation) en tirant à bord sur une amarre. [...] Haler par traction sur un câble, une chaîne fixée à une amarre ou mouillée au fond de l'eau.



## CHRONOLOGIE

La chronologie suivante<sup>86</sup> retrace l'histoire des relations entre Paris et ses canaux, depuis ses origines jusqu'au début XX<sup>ème</sup> siècle. En élargissant les limites chronologiques, elle permet de replacer le terrain étudié dans l'histoire.

« [...] »

[1529-1636	Travaux sur la rivière Ourcq entre Silly-la-Poterie et sa confluence avec la Marne.
1611-1612	Projet d'un canal entre les Tuileries et l'Arsenal par H. Cosnier.
1629	Projet d'un canal entre l'Arsenal et Chaillot par P. Hanecart].
1636	Canalisation de l'Ourcq par ordre du duc d'Orléans.
[1637	Projet d'un canal entre l'Arsenal et Chaillot par Villedo.
1651	Projet d'un canal reliant Créteil à Chaillot par la Ville de Paris.
1658	Projet d'un canal de Saint-Denis à Paris par Noblet et P. Petit.
1665	Concession à perpétuité au duc d'Orléans de la rivière Ourcq].
1676	Projet de P.-P. Riquet et J. de Manse pour un canal de l'Ourcq à la Porte Saint-Antoine. [Travaux de canalisation et d'adduction sur la rivière Ourcq].
[1724	Projet d'un canal dit de « Bourbon » ou de « Conti », alimenté par une dérivation du Croult, par J.-N. Le Roy de Jumelle et Daudet.
1729	Projet d'un canal reliant l'Arsenal à Chaillot par Boisson.
1749-1756	Ouverture de biefs et construction de nouvelles écluses sur la rivière Ourcq à Mareuil, La Ferté-Milon, Crouy, Viron et à Lizy, au confluent de la Marne].
1753-1756	Amélioration de la canalisation de l'Ourcq pour le compte du duc d'Orléans [...].
[1756	Proposition de la création d'un port au niveau de la porte Saint-Antoine par G. Poncet de La Grave.
1766	Entrée de la rivière Ourcq dans l'apanage du duché de Valois.
1767-1768	Projet de canal dit de l'Yvette par A. de Parcieux.
1769-1775	Projet de canal de l'Yvette (captage des eaux de la Bièvre et de l'Yvette) par J.-R. Perronet et A. de Chézy.
1773-1793	Projet d'un canal de Dieppe à Paris par S.-S.-C. Lemoigne.

---

<sup>86</sup> Les parties en italique sont issues d'une chronologie, tirée de la recherche suivante : DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris, s.l., École d'architecture de Paris-La-Défense, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Plan urbain, 1995, pp. 134-137.

## Chronologie

1777-1789	Réalisation du lotissement dit La Nouvelle Ville d'Angoulême dans les marais du Temple.
1778	Projet d'un port et d'un entrepôt sur le quai des Célestins par Jaillot.
1782	Projet d'un canal en détournant le cours de la Bièvre par N. Fer de la Nouerre].
1784	1 <sup>er</sup> projet de L. Corbet pour la place de la Bastille et le quartier de l'Arsenal. 1 <sup>er</sup> projet de Leclère pour la place de la Bastille et le quartier de l'Arsenal.
1784 (30 novembre)	Délibération du Bureau de la Ville concernant l'aménagement du quartier de l'Arsenal et évoquant une possible démolition de la Bastille.
[1784-1790	Construction de l'enceinte des Fermiers Généraux et de la rotonde de La Villette].
1786	Projet de J.-P. Brullée pour un canal de Paris alimenté par la Beuvronne.
[1787-1789	Construction de l'hôtel particulier de P.-A. Caron de Beaumarchais entre le boulevard Saint-Antoine et la rue Amelot].
1788	2 <sup>ème</sup> projet de J.-P. Brullée (S. Jaud) pour un canal de Paris alimenté par une dérivation de la Marne.
1789 (début)	Projet de A.-Th. Brongniart pour le quartier de l'Arsenal [...].
1790	Projet de L. Combes pour un « Palais de la Nation » à la place de la Bastille. 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>ème</sup> projets de É.-L.-D. Cathala pour l'aménagement de la place de la Bastille [et les fossés de l'Arsenal].
1790-1791	3 <sup>ème</sup> projet de J.-P. Brullée pour un canal de Paris par dérivation de la Marne (vérifié par C. Bossut et J.-D. Le Roy).
[1791	Entrée dans le domaine de l'État de la rivière Ourcq].
1792	Projet de J.-P. Brullée pour un canal et un palais de la Nation à l'emplacement de la Bastille.
1792 (16 ou 27 juin)	Loi sur la formation d'une place de la Bastille.
[1796	3 <sup>ème</sup> projet de É.-L.-D. Cathala avec un bassin elliptique occupant la place de la Bastille, en prolongement de la gare d'eau].
1796 (31 mars-5 avril)	Projet des « Artistes », avec place circulaire, fossés de l'Arsenal réservés au projet de canal Dieppe du Sieur Lemoine.
1796 (10 mai)	Conseils des Bâtiments Civils et des Ponts et Chaussées réunis : concours pour une place de la Bastille, pour un monument et la traversée du canal.
1798	2 <sup>ème</sup> projet de Leclère, avec place circulaire [et une gare d'eau].
1800	Projet Fr.-G. Bossu pour le « Canal de Paris ». Projet des frères Vachette pour un canal.
1801-1802	Projets de L. Solages (cessionnaire de J.-P. Brullée depuis 1797) pour le « Canal de Paris ».
[1802 (19 mai)	Loi sur l'ouverture de canaux à Paris].
1802 (13 août)	Arrêté du premier Consul pour commencer les travaux du canal de l'Ourcq.
1802 (23 septembre)	Début théorique des travaux sur le canal de l'Ourcq, comme simple dérivation, sans navigation.
1802 (24 septembre)	Début de piquetage du tracé du canal de l'Ourcq.
[1802 (7 octobre)	Projet d'une place de la Bastille de forme carrée et d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal par C. Lamandé.
1803	Projet de P.-S. Girard pour le canal de l'Ourcq comme simple rigole d'adduction d'eau potable.
1803 (12 janvier)	Projet de L. Bruyère préconisant la dérivation de la Beuvronne pour l'alimentation du canal de l'Ourcq].
1803 (28 février-1 <sup>er</sup> mars)	Visite par le premier Consul des travaux du canal de l'Ourcq.
1803 (12 avril)	Rapport de É.-M. Gauthey contre le projet P.-S. Girard (polémique jusqu'en 1806).

## Chronologie

1803 (3 décembre)	Arrêté pour une place [de la Bastille] circulaire de l'architecte J. Cellierier, avec bassin circulaire.
1804 (20 mars)	1 <sup>er</sup> projet de F.-L. Becquey de Beaupré reprenant celui de C. Lamandé.
[1806	Publication par P.-S. Girard du Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin. Impôt sur le sel rétabli.
1806 (10 février)	2 <sup>ème</sup> projet de F.-L. Becquey de Beaupré, avec une place de la Bastille de forme carrée et une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal.
1806 (14 février)	Décret approuvant la création du canal Saint-Martin et d'une gare de sûreté dans les fossés de l'Arsenal].
1806 (8 mars)	Lettre de Napoléon à Champigny du 6 mars : Le canal de l'Ourcq sera navigable de Mareuil à La Villette [...].
1806 (2 mai)	Décret sur l'eau des fontaines de Paris. [Ouverture de 56 fontaines].
1806 (16 mai)	Délibération du Conseil des Bâtiments Civils sur la place de la Bastille.
[1807	Études approuvées pour le tracé du canal Saint-Denis].
1807-1848	Construction des « Greniers de Réserve » au bassin de l'Arsenal.
[1808 (27 juillet)	Décret approuvant le projet de P.-S. Girard pour le tracé du canal Saint-Martin.
1808 (août)	Construction de l'aqueduc de ceinture.
1808 (2 décembre)	Inauguration du bassin de La Villette. Arrivée des eaux de la Beuvronne]. Projet de J. Cellierier pour la place de la Bastille.
[1809 (22 septembre)	Approbation du projet P.-S. Girard pour le tracé du canal Saint-Martin et du bassin de l'Arsenal.
1810 (22 mars)	Emprunt de 7 millions de francs par la Ville de Paris pour terminer les travaux du canal de l'Ourcq].
1810 (6 septembre)	Délibération du Conseil des Bâtiments Civils : expropriations [autour de la place de la Bastille].
1810-1813	Construction de la voûte au-dessus du canal pour supporter la fontaine de l'Éléphant.
1811 (9 janvier)	Maintien du projet de P.S. Girard, avec largeur d'écluses à 7 mètres 80.
[1811 (15 août)	Mise en eau de la fontaine de la place du Château d'Eau grâce à l'alimentation du canal.
1811 (décembre)	Début des travaux du canal Saint-Denis.
1811-1836	Réalisation de l'Entrepôt général des vins et eaux de vis quai Saint-Bernard par F. Gauché.
1812	Ouverture des actuelles rues Barbanègre et Rouvet].
1812 (5 septembre)	Approbation du projet P.-S. Girard (10 juin - 9 juillet) pour le souterrain sous la place de la Bastille.
[1812 (1 <sup>er</sup> mars)	Fourniture gratuite de l'eau aux fontaines parisiennes.
1813 (15 août)	Mise en service du canal de l'Ourcq entre Claye-Souilly et Paris. Arrivée à La Villette du premier bateau.
1816	Projets de L.-C. Boistard, J.-D.-A. Coic et P.-S. Girard pour le tracé du canal Saint-Martin.
1818 (19 avril)	Création de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Un traité est ratifié, donnant à cette nouvelle compagnie financière la jouissance et l'exploitation desdits canaux pour une durée de 99 ans, à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1823].
1819 (août-septembre)	Débat entre J.-D.-A. Coic et P.-S. Girard sur le tracé du canal Saint-Martin.
[1821 (13 mai)	Inauguration du canal Saint-Denis.
1821 (11 août)	Tracé pour le canal Saint-Martin de J.-D.-A. Coic approuvé.



## Chronologie

1821 (11 décembre)	Création de la Compagnie du Canal Saint-Martin. Un traité est ratifié, donnant à cette nouvelle compagnie financière la jouissance et l'exploitation dudit canal pour une durée de 99 ans, à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 1823.
1822	Livraison totale du canal de l'Ourcq à la navigation. Fin des travaux entre Mareuil et Paris. Percement de l'actuelle rue de Crimée, perpendiculairement au bassin de La Villette entre les routes de Flandre et d'Allemagne.
1822 (27 mars)	Arrêté de la préfecture de la Seine autorisant la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis à construire des magasins et des hangars au bassin de La Villette, approuvé le 13 novembre 1824 par le ministre de l'Intérieur.
1822-1826	Construction d'un entrepôt à sel entre la rue Amelot et le boulevard Saint-Antoine (actuel boulevard Beaumarchais).
1822-1828	Affectation du bassin de La Villette à la promenade et aux divertissements.
1823	Prolongement de rue La Fayette entre les rues du Faubourg Saint-Martin et du Faubourg Poissonnière].
1823-1824	Achèvement de la voûte sous la place de la Bastille.
[1824	Ouverture de l'actuelle rue Bichat entre la rue du Faubourg du Temple et l'actuelle rue Alibert.
1824 (23 juin)	Acquisition par la Ville de Paris de l'ensemble des droits et biens du duc d'Orléans sur la rivière Ourcq, qui sont concédés à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.
1824-1827	Réalisation de la place des Marais le long du canal Saint-Martin.
1824-1841	Débats sur la construction de magasins et hangars au bassin de La Villette entre, d'un côté, le Conseil municipal de La Villette et les riverains du bassin et, de l'autre, la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et la Ville de Paris.
1825	Ouverture de l'actuelle avenue Claude Vellefaux entre l'hôpital Saint-Louis et la barrière du Combat de l'enceinte des Fermiers Généraux. Ouverture de l'actuelle rue Vicq d'Azir entre la rue de la Grange aux Belles et le chemin de ronde de la barrière de la Chopinette de l'enceinte des Fermiers Généraux.
1825 (20 février)	Tracé définitif du canal Saint-Martin approuvé.
1825 (4 novembre)	Inauguration du canal Saint-Martin.
1825-1835	Création du lotissement dit du « Quartier neuf de La Villette ». Ouverture des actuelles rues de l'Argonne et Dampierre (1825). Prolongement de l'actuelle rue Barbanègre jusqu'à la rue de Nantes et le canal Saint-Denis (1825).
1826	Achèvement du canal Saint-Denis et ouverture de la navigation sur le canal Saint-Martin. Ouverture de l'actuelle rue Biscornet.
1826 (1 <sup>er</sup> juillet)	Ouverture de l'entrepôt des sels à l'emplacement des jardins de l'hôtel particulier de P.-A. Caron de Beaumarchais.
1826-1831	Réalisation de neuf maisons pour les logements des éclusiers et pontonniers du canal Saint-Martin.
1827	Place des Marais délimitée par les actuelles rues de Marseille, Léon Jouhaux et Yves Toudic. Ouverture des actuelles rues Pierre Dupont, Alexandre Parodi, Robert Blache, Jacques Louvel Tessier, Lucien Sampaix et de l'actuel passage Delessert.
1827-1832	Occupation des entrepôts de la place des Marais par différents entrepreneurs et marchands.
1828	Prolongement de l'actuelle rue Louis Blanc jusqu'à l'actuelle rue du Château Landon.
1829	Démolition de l'hôtel particulier de P.-A. Caron de Beaumarchais.
1832 (27 février)	Loi sur l'établissement d'entrepôts réels des douanes dans les villes.

## Chronologie

1833 (28 juin)	Ordonnance royale sur l'établissement d'un entrepôt réel des douanes à Paris.
1833 (23 juillet)	Concession de la réalisation et de l'exploitation d'un entrepôt réel des douanes à la place des Marais à A. Thomas. Concession de la réalisation et de l'exploitation d'un entrepôt réel des douanes à l'île des Cygnes à Alary.
1834	Lancement, par la Ville de Paris, d'un programme de captage des eaux dès leurs sources afin d'alimenter la capitale. Première course à l'aviron de France sur le bassin de La Villette. Ouverture des actuelles rues Moufle et de l'Asile Popincourt.
1834 (1 <sup>er</sup> avril)	Ouverture de l'entrepôt réel des douanes à la place des Marais, construit par E.-L.-J. Grillon architecte. Ouverture de l'entrepôt réel des douanes à l'île des Cygnes.
1836	Établissement des magasins particuliers Prisse à la place des Marais. Ouverture de l'actuelle avenue Richerand.
1837	Suspension de l'activité de l'entrepôt réel des douanes de l'île des Cygnes. Ouverture d'une ligne de transport de voyageurs par bateaux par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis entre Paris et Meaux - Création des bateaux-poste. Élargissement et redressement de l'actuelle rue des Ardennes.
1837-1844	Création d'une nouvelle centralité communale à La Villette. Ouverture de l'actuelle place de Bitche et installation de la mairie, de deux écoles et construction de l'église Saint-Jacques-Saint-Christophe par Paul Eugène Lequeux (1839-1844).
1838 (3 et 15 novembre)	Traité de concession à A. Thomas de l'entrepôt d'octroi, de la halle de déchargement, de l'entrepôt des sels et de l'entrepôt des sucres indigènes quai de Jemmapes au bassin des Marais.
1839	Travaux des canaux définitivement reçus. Ouverture des chaussées parallèles au bassin de La Villette. Ouverture de l'actuelle rue de Soissons.
1839 (1 <sup>er</sup> septembre)	Ouverture de l'entrepôt d'octroi et de la halle de déchargement au bassin des Marais réalisés par A. Gréterin, E.-J.-L. Grillon et M.-A.-L. Lion architectes.
1840	Ouverture de l'entrepôt des sels au bassin des Marais réalisé A. Gréterin, E.-J.-L. Grillon et M.-A.-L. Lion architectes. Établissement de la colonne de Juillet sur la place de la Bastille.
1840-1843	Construction de l'hôtel de la douane à la place des Marais par A. Gréterin, E.-J.-L. Grillon et M.-A.-L. Lion architectes.
1840-1848	Agrandissement du grenier de réserves sur des plans de M.-A. Delannoy, puis sous la direction de L. Bruyère, Ch. Gau et A. Jay.
1841	Travaux d'améliorations de la ligne de navigation par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Rivière d'Ourcq canalisée et redressée entre Port-aux-Perches et Mareuil-sur-Ourcq. Construction de cinq écluses sur le canal de l'Ourcq entre la Théroienne et la Beuvronne. Dérivation du Clignon par la Ville de Paris.
1841-1845	Début de la construction de l'enceinte de Thiers, doublée par une série de forts détachés.
1842	Grenier de réserves cédé par l'État à la Ville de Paris.
1843	Ouverture de l'actuelle rue de Joinville.
1843 (21 février)	Arrêté de la préfecture de la Seine autorisant la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis à transformer la rigole du Clignon en rigole de petite navigation sur 1200 mètres.
1844	Ouverture de l'actuelle rue de la Moselle.
1845-1849	Réalisation du dépotoir et d'une darse à la gare circulaire pour le stockage des immondices (lisiers, vidanges), évacués ensuite par bateaux vers la forêt de Bondy.

## Chronologie

1845-1852	Travaux d'amélioration de l'hôtel de la douane (couverture de la cour de service, installation de hottes...).
1845-1853	Construction au pont tournant de la rue de Crimée de deux magasins de 6 étages réservés à l'entrepôt des grains, graines et farines, l'un par la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, l'autre par la société dite Entrepôt général de La Villette.
1846-1859	Ouverture des gares du Nord (1846-1863), de l'Est (1847-1852), de Vincennes (1859) et de Lyon (1847-1852).
1847	Ouverture de la rue de Lyon.
1847 (5 mars)	Arrêté préfectoral engageant la Compagnie du Canal Saint-Martin à réaliser un bas port dans le bassin de l'Arsenal.
1848	Achèvement de l'entrepôt des sucres indigènes au bassin des Marais réalisé par A. Gréterin, E.-J.-L. Grillon et M.-A.-L. Lion architectes, mais dont l'activité avait débuté en 1844. Ouverture de la rue de l'Ourcq, accompagnée des actuelles rues de l'Aisne, de l'Oise, de la Marne et de la Meurthe, et établissement d'un pont sur le bassin de La Villette. Prolongement de la rue de Crimée entre les rues d'Allemagne et d'Hautpoul, puis en 1853 jusqu'à la rue des Fêtes.
1848 (21 mars)	Loi sur le magasin général. Cette loi permettait aux industriels de s'approvisionner en matières premières, sans que cela dépende de l'état de leurs finances, et de pouvoir obtenir des avances grâce à la garantie de gages sur les marchandises achetées.
1849 (5 juillet)	Ouverture de la ligne de chemin de fer Paris-Meaux.
1850	Prolongement du passage Saint-Sébastien (1725) jusqu'au canal Saint-Martin.
1851	Autorisation pour la construction du chemin de fer de Ceinture.
1852	Ouverture du boulevard Diderot (boulevard Mazas).
1853	Création de la société dite Entrepôt général de La Villette qui exploite les deux magasins réalisés au pont de la rue de Crimée. Construction du pont du chemin de fer de Ceinture sur le bassin de La Villette.
1853 (28 mai)	Autorisation de la préfecture de la Seine donnant à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis le droit de construire à la place de l'Ourcq (actuelle place de la Bataille de Stalingrad) une gare d'eau et des entrepôts.
1854	Ouverture de la rue de l'Hôpital Saint-Louis projetée en 1827.
1854-1859	Réalisation de la darse du pont de Flandre branchée sur le canal Saint-Denis et construction de deux magasins pour la conservation des huiles, des farines et des féculs, et de deux chais.
1855-1859	Percement du boulevard Magenta.
1855-1887	Percement de l'avenue Parmentier.
1856	Ouverture d'une gare du chemin de fer de Ceinture à La Villette.
1856-1865	Réalisation de la place de la République.
1857-1862	Percement du boulevard du Prince Eugène (boulevard Voltaire).
1857-1889	Percement de l'avenue des Amandiers (avenue de la République).
1859 (30 avril)	Décret autorisant l'abaissement du plan d'eau et les travaux de couverture du canal Saint-Martin.
1859-1863	Travaux d'abaissement du plan d'eau et couverture du canal Saint-Martin entre la place de la Bastille et la rue Rampon. Aménagement du boulevard Richard-Lenoir.
1860 (1 <sup>er</sup> janvier)	Annexion des communes périphériques de la Ville de Paris. La loi sur les extensions des limites de la capitale est votée et signée le 16 juin 1859.

## Chronologie

1860 (21 mars)	Travaux d'abaissement du plan d'eau et de la couverture du canal Saint-Martin à A. Alazard.
1860 (22 août)	Création de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux.
1860 (20 septembre)	Cérémonie de la pose du premier claveau de la voûte du canal Saint-Martin.
1860-1866	La majorité des entrepôts du bassin des Marais est transférée au bassin de La Villette.
1861	Ouverture d'un boulevard, large de 40 mètres, bordant l'enceinte bastionnée de Thiers, côté Paris.
1861 (27 juillet)	Rachat du canal Saint-Martin par la Ville de Paris. Arrêté préfectoral réglant l'administration et l'exploitation du canal Saint-Martin au nom et au compte de la Ville de Paris.
1861 (8 août)	Réouverture de la navigation sur le canal Saint-Martin.
1862	Achèvement de la voûte du canal Saint-Martin. Établissement d'un touage à vapeur sous la voûte du canal Saint-Martin. Construction d'un barrage sur la Seine à Martot. Ouverture des rues Simon Bolivar, Botzaris et des Pyrénées.
1862 (7 décembre)	Ouverture du boulevard Richard-Lenoir.
1862-1864	Percement de la rue Manin.
1863	Début des travaux de démolition de l'enceinte des Fermiers Généraux et création de boulevards, dits extérieurs, d'une largeur de 42 mètres.
1864	Fusion de la Société de l'Entrepôt général de La Villette avec la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris.
1864-1868	Percement des rues Dieu et Magnan (rue Beaurepaire) à l'emplacement de l'entrepôt réel des douanes. Lotissement à l'emplacement de l'ancienne place des Marais.
1865	Projets de nouveaux ponts au bassin de La Villette. Création de la rue Riquet par la fusion de la rue du Havre et de la rue de la Chapelle.
1866-1867	Comblement de la gare d'eau du bassin des Marais.
1866-1869	Construction de deux usines élévatoires : l'une à Villiers-les-Rigault par L.-D. Girard, l'autre à Trilbardou par A. Sagebien.
1867	Ouverture de l'abattoir et du marché aux bestiaux à La Villette réunissant ceux existants à Paris.
1868	Construction d'un barrage sur la Seine à Suresnes.
1869	Ouverture du parc des Buttes-Chaumont.
1871	Incendie du grenier de réserves et des magasins situés place de l'Ourcq et au pont de la rue de Crimée.
1872-1896	Établissement de divers entrepôts place de l'Ourcq (place de la Bataille de Stalingrad).
1873	Construction de deux nouveaux magasins à la darse du pont de Flandre par la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux.
1876	Construction d'un nouveau pont tournant rue de Crimée.
1876 (1 <sup>er</sup> janvier)	Rachat des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis par la Ville de Paris.
1876-1880	Projets de lignes de chemins de fer industriels raccordant le bassin de La Villette aux voies de chemin de fer du Nord, de l'Est et de la Ceinture (projets de la Ville de Paris et des industriels Fabre et Dommartin).
1877	Suppression du halage à col d'homme sous la voûte du canal Saint-Martin.
1878	Reconstruction de la maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée.
1879 (5 août)	Adoption du programme Freycinet au Parlement.

## Chronologie

1879-1881	Projet de couverture du canal Saint-Martin entre la rue Rampon et la place de l'Ourcq (actuelle place de la Bataille de Stalingrad). Installation de grues hydrauliques et à vapeur sur le bassin de La Villette.
1879-1913	Ouverture de 478 kilomètres de canaux et modernisation de 2453 kilomètres de voies navigables en France.
1879-1933	Percement de l'avenue Ledru-Rollin.
1880	Ouverture de l'avenue Secrétan. Construction des nouveaux bureaux de l'octroi en travers de l'ancienne darse de prise d'eau de l'aqueduc de ceinture.
1880 (30 décembre)	Décision de porter le tirant d'eau du canal de l'Ourcq à 3 mètres 20.
1880-1881	Établissement de nouveaux magasins au bassin de La Villette.
1881	Établissement d'un toueur à vapeur sur chaîne noyée au bassin de La Villette.
1881-1884	Construction d'une nouvelle galerie de prise d'eau parallèle à celle qui existait entre la gare circulaire et le compteur hydraulique de La Villette.
1882-1883	Approfondissement du grand bassin à 3 mètres 20 et réfection des murs de quais dans le XIX <sup>ème</sup> arrondissement. Construction de la passerelle de la Moselle sur le grand bassin. Réfection des pavages des ports, construction de lisses de sûreté sur le bord des quais, installation d'un éclairage au gaz et de fontaines.
1882-1885	Dragage et démolition des écluses du canal Saint-Denis.
1882-1890	Approfondissement du bassin élargi et reconstruction des murs de quais dans le XIX <sup>ème</sup> arrondissement.
1883-1906	Réalisation de l'avenue Mathurin Moreau.
1884	Élargissement du quai de la Seine, de l'entrée du port de La Villette. Élargissement du goulet de communication compris entre le bassin de La Villette et la rue de Crimée. Début de la reconstruction des anciennes 6 <sup>ème</sup> et 7 <sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Denis. Création du Syndicat du bassin de La Villette.
1884-1885	Construction de deux nouveaux magasins de 5 étages au pont de la rue de Crimée par la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux.
1885	Reconstruction du pont de la rue de Crimée (établissement d'un pont levant) et de la passerelle pour piétons. Reconstruction du pont de la rue de l'Ourcq.
1885-1889	Projets de magasins et d'entrepôts au port de l'Arsenal de E. Jolly, pour la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, administrée par Jossier.
1885-1892	Reconstruction du pont de chemin de fer de Ceinture et établissement d'une passerelle piétonne accolée.
1889	Projet de magasins et d'entrepôts au port de l'Arsenal de la Ville de Paris. Reconstruction du pont de la rue de la Butte Chaumont sur le canal Saint-Martin (actuel pont Louis Blanc).
1890-1892	Projet de magasins, d'entrepôts et d'immeubles d'habitation au port de l'Arsenal dessiné par les architectes Fernoux et Mourot.
1891-1892	Reconstruction de la 1 <sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis et des anciennes 6 <sup>ème</sup> et 7 <sup>ème</sup> écluses portant le nombre total d'écluses de ce canal à 7 au lieu de 12.
1892-1899	Plantation d'arbres sur les quais et installation de jardinets aux écluses du canal Saint-Martin (partie découverte).
1894-1898	Réalisation d'une centrale électrique sur le quai de Jemmapes par P. Friesé.
1899-1910	Réduction de la longueur du bassin de l'Arsenal lors de la réalisation de la ligne 1 du métropolitain. Peu après, la ligne 5 franchit en viaduc l'écluse qui relie le bassin à la Seine. La ligne 2 vient couper la place de la Bataille de Stalingrad, là encore par un ouvrage aérien.

## Chronologie

1902-1908	Projet d'un nouveau pont sur le bassin de La Villette proposé par Mme Veuve Euryale Dehaynin.
1903	Mise au chômage du canal Saint-Martin pendant cinquante jours en raison des travaux de construction du souterrain de la ligne 3 du métropolitain.
1903-1910	Ouverture de la rue Euryale Dehaynin et lotissement des terrains.
1906-1910	Couverture du bassin du Temple, situé entre la rue Rampon et la rue du Faubourg du Temple.
1907	Projet de réédification de la galerie des Machines de l'Exposition Universelle de 1889 sur le bassin de La Villette.
1907 (8 janvier)	Arrêté préfectoral désignant S. Boussiron comme adjudicataire des travaux de la couverture du bassin du Temple.
1907 (1 <sup>er</sup> avril)	Début des travaux de la couverture du bassin du Temple.
1910 (30 avril)	Réception définitive de la couverture du bassin du Temple.
1920	Approfondissement à 3 mètres 20 du canal de l'Ourcq entre le rond-point des canaux et la limite de Paris.
1923	Allongement à 62 mètres des biefs des écluses du canal Saint-Denis. Leur capacité de passage augmente ainsi de 20% et peut théoriquement atteindre 95 bateaux par jour.
1925-1928	Modernisation du canal de l'Ourcq, sur sa partie située dans le département de la Seine (entre l'enceinte parisienne et Pavillons-sous-Bois). La largeur de ce tronçon se situe entre 30 et 40 mètres et son tirant d'eau est de 3 mètres 20 mètres, comme le prévoit la loi Freycinet].



## CARTOGRAPHIE

Les plans élaborés présentent trois états successifs du tissu urbain des territoires traversés par les canaux parisiens, à des intervalles variés et à l'échelle du 1/5000<sup>ème</sup>. Ces états correspondent à des étapes plus ou moins significatives de l'évolution de ces territoires.

Les plans 1a et 1b, dressés à partir de cartes de la fin du XVIII<sup>ème</sup> et du début du XIX<sup>ème</sup> siècles (ou de reconstitutions), décrivent les territoires avant la réalisation des canaux. Les sources cartographiques de ces plans sont :

### Plan 1a

ROULEAU Bernard, Carte des territoires de La Chapelle et de La Villette en 1758 (Reconstitution du viaire et du parcellaire « à partir des plans terriers de l'Atlas de la censive de Saint-Lazare (notamment A.N. N4 Seine 40, N3 Seine 328 et N3 Seine 313) pour le secteur comprenant l'agglomération de La Villette proprement dite, et toute la partie au sud des rues Ordener et Riquet, et des plans de la censive de Saint-Denis (A.N. N1 Seine 62) pour toute la partie au nord [...] »), échelle 1/5000<sup>ème</sup>, APUR.

### Plan 1b

VERNIQUET Edme, Atlas général de la Ville de Paris, 1774-1779, échelle 1/1700<sup>ème</sup>, Planches 14-15-22-23-30-31-38-39-46, B.H.V.P. Gr 40AT6.

Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses-Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup>, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 a-c :

Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III.

Les plans 2a et 2b correspondent, à peu de choses près, au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. Ils permettent de faire un état des premières transformations induites par la présence des voies d'eau, avant les grands travaux de G.-E. Haussmann. Les sources cartographiques de ces plans sont :

### Plan 2a

JACOBET Théodore, architecte, Atlas général de la Ville de Paris, des faubourgs et des monuments de Paris, 1836, échelle 1/2000<sup>ème</sup> et 1/5000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel.

Plan cadastral parcellaire des communes annexées (loi du 16 juin 1859), 1840-1849, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Section A dite de la Grande Villette, Section B dite de la Maladrerie, Section C dite de la Petite Villette, Section D dite de la Clôture de Rouvray, Section E dite des Fonds de Rouvray, Section F dite des Rieux, B.H.V.P. F AT121.



LEFÈVRE Théodore-Onisime, Atlas communal du département de la Seine, Plan général de la zone de Paris comprise entre les deux enceintes, 1854-1875, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, B.N.F. Ge 11 1170 (3) ou APUR.

Plan 2b

Cadastré napoléonien, Plan cadastral de Paris à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux, soit 12 arrondissements et 48 quartiers, 5<sup>ème</sup> arrondissement / quartier de la porte Saint-Martin (1818-1821), 6<sup>ème</sup> arrondissement / quartier du Temple, 1807-1821, Planches publiées et aquarellées, A.N. F/31/1-2.

VASSEROT Ph., architecte des hospices, expert du cadastre, BELLANGER J.-M., architecte, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot (Plan détaillé de la Ville de Paris dédié à M. Le Comte de Chabrol), 1827-1836, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel.

JACOBET Théodore, architecte, Atlas général de la Ville de Paris, des faubourgs et des monuments de Paris, 1836, échelle 1/2000<sup>ème</sup> et 1/5000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel.

BRESSAC Olivier, BRUGEL François, Autour du canal Saint-Martin, Mémoire de TPFE, sous la direction de FEUGAS Jean-Pierre, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 1989, échelle 1/2000<sup>ème</sup>, Planches Va, Vb et Vc.

Les plans 2d et 2e décrivent les voies et les parcelles apparues, persistantes et disparues, respectivement aux abords du bassin de La Villette, des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, et du canal Saint-Martin, entre, pour le premier plan, la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle (1758) et 1840-1849 et, pour le deuxième plan, entre 1821 et 1827-1836.

Les plans 3a et 3b, dressés à partir du plan cadastral de 1900-1903, présentent l'état probablement le moins significatif. En effet, le tournant du siècle ne correspond à aucun événement marquant dans l'histoire des canaux, ni dans l'histoire de l'urbanisme parisien. Néanmoins, ils permettent de faire un premier bilan des transformations engagées, d'une part, par G.-E. Haussmann et poursuivies au cours de la III<sup>ème</sup> République et, d'autre part, induites par les canaux. Les sources cartographiques de ces plans sont :

Plans 3a et 3b

FAURE M.-L., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Alphand, Paris, L. Wuhler, 1895, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches, B.H.V.P. F AT18-19.

BECK M.-P., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Bouvard, Paris, L. Wuhler, 1900, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches, B.H.V.P. F AT20.

Direction municipale du Cadastre, Cadastre de Paris de 1900-1903, Plan parcellaire de la Ville de Paris, 1904, échelle 1/500<sup>ème</sup>, 762 feuilles, BHVP F AT22.

Les plans 3d et 3e décrivent les voies et les parcelles apparues, persistantes et disparues, respectivement aux abords du bassin de La Villette, des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, et du canal Saint-Martin, entre, pour le premier plan, 1840-1849 et 1900 et, pour le deuxième plan, entre 1827-1836 et 1900.

Pour reconstituer le réseau viaire et le parcellaire des territoires traversés par les canaux au XIX<sup>ème</sup> siècle, il a fallu redessiner deux séries de plans, l'une correspondant aux années 1945-1950, l'autre au cadastre actuel<sup>87</sup>.

---

<sup>87</sup> Ces plans ne sont pas présentés ici. Les plans 4a et 4b décrivent les abords des canaux dans les années 1945-1950. Les sources cartographiques de ces plans sont : Direction municipale du Cadastre, Cadastre de Paris en couleur 1942-1955, Plan parcellaire de la Ville de Paris, 1942-1955, échelle 1/2000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel. Les plans 5a et 5b présentent l'état actuel. Ils montrent les effets du déclin de la voie d'eau et de la désindustrialisation du Nord-Est parisien, mais aussi des politiques urbaines des soixante dernières années. Les sources cartographiques de ces plans sont : Direction de l'Aménagement Urbain et de la Construction, Atlas administratif de la Ville de Paris, Paris, Bureau du Plan de la Ville de Paris, 1995, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, APUR. Direction de l'Aménagement Urbain et

L'ensemble de ces plans, qui se succèdent ici dans l'ordre chronologique, ont été réalisés dans l'ordre inverse, en commençant par le plan le plus récent, à savoir le cadastre actuel, pour appuyer dessus celui qui le précède, et ainsi de suite. Cette méthode permet de fonder le travail sur un document dont la géométrie est supposée être la plus juste et de caler dessus les plans anciens<sup>88</sup>.

De plus, sur les séries de plans 2 et 3 sont représentées systématiquement les constructions situées sur le domaine public fluvial ou portuaire. Par ailleurs, ces plans sont accompagnés de plans, à l'échelle du 1/10000<sup>ème</sup>, qui font état du bâti situé sur la première parcelle bordant les canaux, plans 2c et 3c.

## Plans 1a et 1b

Cette première série de plans présente les territoires aujourd'hui traversés par les canaux parisiens, avant que les voies d'eau ne soient réalisées. Toutefois, elle ne correspond à aucun état ayant réellement existé. En effet, les parties a et b, qui décrivent respectivement les territoires se trouvant alors à La Villette et à Paris, sont fondées sur des plans réalisés à des moments décalés dans le temps.

Le plan 1a a été dessiné à partir d'un plan dressé par Bernard Rouleau, qui présente les territoires du Nord-Est de Paris en 1758. Il a été utilisé afin d'éviter un travail à partir des plans de censives, seuls autres documents, semble-t-il, qui auraient pu permettre une reconstitution du parcellaire des communes voisines de Paris avant la réalisation des canaux. Toutefois, le dessin original de Bernard Rouleau a été faussé, afin de permettre son raccordement avec le plan 1b, qui présente les territoires parisiens, dans les années 1820, avant la création du canal Saint-Martin. Il est une retranscription (fidèle, autant que possible) d'un plan dressé sur un fond de plan de E. Verniquet, daté de 1821, indiquant le projet du canal Saint-Martin, dans sa version proposée par l'ingénieur J.-D.-A. Coïc. Il fait état, notamment, de la présence du mur des Fermiers Généraux, qui ne figure pas sur le plan de 1758. C'est pourquoi, le dessin des territoires de La Villette s'arrête aux abords de Paris de façon artificielle : il est tronqué par l'alignement du boulevard qui cernait le mur des Fermiers Généraux à l'extérieur, dont le tracé a été repris à partir du plan de E. Verniquet.

En dessinant ces plans, deux constats ont pu être faits. D'une part, le plan de Bernard Rouleau se superpose, avec grande justesse, avec les plans dressés aux quatre autres dates, et notamment avec le plan 2a, qui s'appuie, notamment, sur le plan cadastral parcellaire des communes annexées. D'autre part, le plan rehaussé à l'aquarelle présentant le projet du canal Saint-Martin en 1821 semble comporter de grandes imprécisions. En effet, en superposant tour à tour ce plan et le plan de E. Verniquet avec le plan de 1900, on constate, qu'il existe plus de ressemblances entre les deux derniers qu'entre le premier et le dernier. Il semblerait ainsi que certaines parties de ce document aient été dessinées de façon hasardeuse, ne décrivant

---

de la Construction, Atlas administratif de la Ville de Paris, Paris, Bureau du Plan de la Ville de Paris, 1995, échelle 1/2000<sup>ème</sup>, Plans en couleur, APUR.

<sup>88</sup> L'ensemble des plans 1 a-b, 2 a-b-c et 3 a-b-c a été réalisé avec M. Andrzej Michalski lors du mémoire de Master : GUÉVEL Solenn, MICHALSKI Andrzej, La formation urbaine autour des canaux parisiens (Le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin, depuis leur création jusqu'à nos jours et dans les limites actuelles de Paris), Mémoire de TPFE, sous la direction de BERTRAND Frédéric et MILLIEX Jean-Michel, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 2002.

pas justement l'état réel du territoire. Néanmoins, ce document a été retranscrit en le contraignant au fond de plan établi (ou au plan de E. Verniquet, qui présente une justesse géométrique remarquable) qu'aux endroits où il déforme de surcroît le réseau viaire, à savoir ce qu'il y a de plus pérenne dans une ville. Grâce aux couleurs, ce plan permettait une lecture aisée du parcellaire, face au plan de E. Verniquet, où les limites de propriétés sont difficilement identifiables, voire inexistantes. C'est pourquoi, entre autre, le plan 1b est fondé dessus, tout en sachant que ce ne serait pas un plan exact. Il semble toutefois suffisamment juste pour présenter les territoires que traversera le canal Saint-Martin et révéler les principaux tracés de l'époque.

## Plan 1a

### Le réseau viaire

Le territoire de La Villette était traversé principalement par les routes de Flandre et d'Allemagne. Le noyau du village se trouvait à la hauteur de l'actuelle rue de Nantes. À la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, ce village s'était étendu jusqu'à la route d'Allemagne, qui se continuait vers Paris par les rues de Meaux et de la Grange aux Belles, pour aboutir seulement aux portes de la capitale dans les faubourgs Saint-Laurent et Saint-Martin.

Les rues étaient peu nombreuses : les rues des Vertus (rue d'Aubervilliers) et de Flandre, l'ancien chemin de Meaux (rue de Meaux), les actuelles rues Riquet et de Nantes, le chemin de La Villette à Belleville (devenue rue d'Hautpoul) et la rue de Cambrai. Les actuelles rues Riquet (une partie de la rue de Lorraine reprend son tracé), de Nantes et Rouvet joignaient les routes d'Allemagne et Flandre.

Le réseau viaire était donc lâche ; le territoire était parcouru par des chemins ruraux qui, pour beaucoup, disparaîtront par la suite.

### Le parcellaire

Le parcellaire était rural : parcelles en lanières qui suivaient la géométrie des radiales par rapport au centre de Paris. En effet, le territoire de La Villette a été marqué, dès l'origine, par son voisinage à la Ville de Paris. Le long des grandes pénétrantes, des principales voies d'accès à la ville, se trouvaient des parcelles construites de bâtiments d'habitations, dont les alignements étaient plus ou moins discontinus.

Ce territoire, apparaissant comme un phénomène linéaire, peu étendu et entouré lui-même par une occupation agricole de l'espace, était donc un lieu de passage, de transit, avec toutes les conséquences que cette position entraînerait quant à sa structure, sa population et ses activités.

Entre la route d'Allemagne et l'emplacement du futur bassin de La Villette, se trouvait, à cette époque, une configuration irrégulière du parcellaire qui perdure encore de nos jours.

## Plan 1b

### Le réseau viaire

Avant l'arrivée du canal Saint-Martin, le territoire, compris entre la rotonde de C.-N. Ledoux et la rue du Faubourg du Temple, avait un caractère rural. Les rues étaient peu nombreuses : la rue Saint-Maur, composée des actuelles rues Eugène Varlin, des Écluses Saint-Martin et Juliette Dodu ; la rue des Récollets ; la rue des Vinaigriers ; la rue de Lancry, prolongée par la rue de la Grange aux Belles, partie de l'ancienne route de Meaux qui aboutissait à son extrémité nord à la place du Combat (actuelle place du Colonel Fabien) ; la rue Alibert ; la rue des Marais (appelée ensuite rue des Entrepôts (actuelle rue Yves Toudic)) unissait les rues du Faubourg Saint-Martin et du Faubourg du Temple ; la rue de Bondy (actuelle rue René Boulanger) ; la rue du Faubourg du Temple aboutissait au point de rencontre des actuels boulevards de La Villette et de Belleville, où se trouvait la barrière des Fermiers Généraux.

Le carrefour de la rue du Faubourg du Temple et du boulevard du Temple formait une place, appelée de Bondy, puis du Château d'Eau (actuelle place de la République).

Avant l'arrivée du canal Saint-Martin, le territoire, compris entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille, était quadrillé par six chemins principaux : trois perpendiculaires au mur des Fermiers Généraux, soit les rues du Faubourg du Temple, de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf) et du Chemin Vert, et trois parallèles à la même enceinte, soit les rues des Fossés du Temple (actuelle rue Amelot), de la Folie Méricourt, prolongée par la rue Popincourt, et la rue Saint-Maur.

Les rues secondaires étaient les rues de la Fontaine au Roi, de la Pierre Levée, des Trois Bornes, Saint-Ambroise, percée sur le terrain du couvent des Annonciades du Saint-Esprit et Saint-Sabin qui suivait le tracé de l'ancien bastion de l'enceinte de Charles V.

Un lotissement, appelé Nouvelle Ville d'Angoulême, était délimité par les rues de la Folie Méricourt, des Fossés du Temple (actuelle rue Amelot), du Faubourg du Temple et de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf). Il était quadrillé par deux rues parallèles au boulevard du Temple, soit du Grand Prieuré et du Marais du Temple (actuelle rue de Malte), et par les rues de Crussol, d'Angoulême (actuelle rue Jean-Pierre Timbaud) et de la Tour (actuelle rue Rampon), toutes perpendiculaires aux deux premières<sup>89</sup>.

La place de la Bastille était un vaste carrefour où débouchaient le boulevard du Temple, les rues Saint-Antoine et du Faubourg Saint-Antoine, de la Roquette et de Charenton.

Le bassin de l'Arsenal, bordé côté ouest, d'un petit bastion à deux orillons et de courtines, était longé par le terrain accueillant le couvent des Célestins. L'alignement côté Est du bassin n'existait pas encore. À cette époque, les façades (qui n'étaient essentiellement que des murs et des limites de terrains) épousaient la berge du bassin.

Entre la rue du Faubourg Saint-Antoine et la Seine, le viaire était lâche : ce territoire était coupé du centre de Paris par l'Arsenal.

### Le parcellaire

Entre la rotonde de C.-N. Ledoux et la rue Faubourg du Temple, le territoire accueillait, sur une parcelle de grande dimension, l'hôpital Saint-Louis et, sur une parcelle d'importance relative, le couvent des Récollets.

Les parcelles en lanières étaient nombreuses : elles suivaient les géométries des voies structurantes. Le long des principales pénétrantes, le tissu était découpé en parcelles de petites dimensions, accueillant de l'habitat.

Les îlots, compris entre le boulevard du Temple et la rue de la Folie Méricourt, étaient, d'une part, découpés en longues parcelles et, d'autre part, percés de petites impasses bordées de parcelles de petites dimensions.

D'une manière générale, les constructions restaient très éparées et les intérieurs d'îlots étaient peu lotis ; certains n'étaient même pas encore délimités par du bâti.

Au niveau du bassin de l'Arsenal, un chantier de bois flotté à brûler s'était installé sur la Contrescarpe, car l'île Louviers, affectée à cet usage, ne suffisait plus aux besoins. Effectivement, à l'est du bassin de l'Arsenal, les parcelles étaient d'assez grandes dimensions. Des dépôts de bois étaient établis le long de la Seine, au quai de la Rapée, et sur les terrains qui s'étendaient vers le faubourg Saint-Antoine.

### Plans 2a-2d et 2b-2e

Cette deuxième série de plans, qui présente l'état des territoires traversés par les canaux avant les interventions haussmanniennes, est dressée à partir de plusieurs documents, établis à des dates variées.

Le plan 2a, représentant les territoires qui seront intégrés à Paris par la loi du 16 juin 1859, est essentiellement fondé sur le plan cadastral parcellaire des communes annexées, dressé dans les années 1840-1849. Ce plan a servi pour le dessin de l'ensemble du réseau viaire et du parcellaire sur l'emprise couverte par les dix feuilles utilisées.

Autour de ce territoire, le dessin des voies s'appuie sur deux autres documents. Il s'agit, d'une part, du plan de Th.-O. Lefèvre, qui, dressé dans les années 1854-1875, en présente un état plus récent et, d'autre part, du plan de Th. Jacoubet, daté de 1836. Ce dernier a par ailleurs servi au dessin du parcellaire situé à l'ouest de la route de Flandre, entre le mur des Fermiers Généraux et la rue de La Chapelle (actuellement rue

---

<sup>89</sup> Sur le plan de E. Verniquet, les terrains ne sont ni découpés, ni lotis. En revanche, sur plan de J.-D.-A. Coic de 1821, un découpage parcellaire est dessiné.

Riquet). Ce document a permis de redessiner les masses construites aux abords de Paris, le reste du plan du bâti s'appuyant sur le plan cadastral parcellaire des communes annexées.

Le plan 2b est celui qui se réfère au plus grand nombre de sources.

Les territoires de l'actuel X<sup>ème</sup> arrondissement, situés au nord de la rue du Faubourg du Temple, ont été dessinés à partir d'une restitution cartographique réalisée par Olivier Bressac et François Brugel<sup>90</sup>. Cette restitution s'appuyait essentiellement sur les plans de Th. Jacoubet et de Ph. Vasserot et J.-M. Bellanger, mais aussi, de manière plus ponctuelle, sur le cadastre napoléonien.

La partie du plan, qui s'étend de la rue du Faubourg du Temple aux abords de la Bastille, a posé le plus de problèmes. L'Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris de Ph. Vasserot et J.-M. Bellanger, qui est le document le plus fiable établi à cette époque, ne couvre en effet ces territoires que sous la forme de minutes manuscrites. La géométrie en est très inexacte et rend le travail difficile et souvent hasardeux. Dans la mesure du possible, d'autres sources ont été alors utilisées.

Une partie du plan 2b a donc été dessinée à partir des cartes d'Olivier Bressac et de François Brugel ; une autre reprend un plan du tracé du boulevard du Prince Eugène (actuel boulevard Voltaire), établi dans le cadre des Grands Travaux du Second Empire et conservé au Service technique de la documentation foncière de la Ville de Paris<sup>91</sup>. Pour le reste, les minutes de Ph. Vasserot et J.-M. Bellanger ont été contraintes à la géométrie du fond de plan.

En revanche, les abords du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille présentent un dessin supposé juste, qui s'appuie sur l'Atlas de Ph. Vasserot et J.-M. Bellanger, gravé à l'échelle du 1/1000<sup>ème</sup> et rehaussé à l'aquarelle pour une meilleure lecture du parcellaire. Ont été repris dessus l'ensemble des territoires situés au sud des rues Saint-Antoine et du faubourg Saint-Antoine, ainsi que les quatre îlots qui jouxtent la place de la Bastille au nord.

Les masses bâties sont incomplètes. Elles ont été reprises sur les fonds utilisés, comprenant une part d'interprétation, quand les plans originaux ne le représentaient que sous la forme de contours, sans poché. C'est le cas des cartes d'Olivier Bressac et de François Brugel, mais aussi de l'Atlas de Ph. Vasserot et J.-M. Bellanger.

## Plans 2a et 2d

### Le réseau viaire

Le percement du canal Saint-Denis a coupé l'actuelle rue de Cambrai. Le percement du canal de l'Ourcq a coupé les actuelles rues Rouvet et de Nantes. Le percement du bassin de La Villette a coupé la rue Riquet, dont la partie nord sera presque totalement effacée par les remembrements engendrés par l'arrivée de la rue de Crimée (une partie de la rue de Lorraine, au nord de l'avenue Jean-Jaurès, en suit toutefois encore le tracé). Une partie de l'actuelle rue de Rouen a disparu. La darse du Dépotoir a coupé l'actuelle rue de Thionville.

---

<sup>90</sup> Voir les références du plan 2b citées ci-dessus.

<sup>91</sup> Anonyme, Plan des abords de la place du Château d'Eau, modifications proposées au tracé officiel pour l'ouverture des boulevards du Trône et des Amandiers, Paris, Impr. Vial, 54, rue Sainte-Anne, 1858, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 249. Ce plan a été publié dans l'ouvrage de DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 82 (Service technique de la documentation foncière de la Ville de Paris (S.T.D.F.V.P)).

L'enceinte de Thiers, créée peu après les canaux, était percée à quatre endroits : au niveau des routes de Flandre et d'Allemagne et au niveau des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Elle a coupé l'actuelle rue Curial vers Aubervilliers, le prolongement de l'actuelle rue de Thionville vers Pantin, la route des Petits Ponts à Pantin, ainsi qu'un chemin qui longeait la route d'Allemagne par le nord.

L'arrivée du canal Saint-Denis s'est accompagnée du percement d'une voie étroite longeant le quai de la Charente au sud de la route de Flandre. L'arrivée du canal de l'Ourcq et du bassin de La Villette, entre le rond-point des canaux et la place de l'Ourcq, s'est accompagnée du percement de deux voies longeant l'infrastructure de part et d'autre.

D'autres voies significatives ont été ouvertes. La route d'Allemagne a été prolongée jusqu'à la rotonde de C.-N. Ledoux. Les rues de l'Argonne et Dampierre ont été percées. L'actuelle rue Barbanègre a été prolongée jusqu'au canal Saint-Denis et jusqu'à la rue de Nantes. La rue de Joinville a été réalisée dans le cadre d'un lotissement. La rue de Crimée, rejoignant les routes de Flandre et d'Allemagne, a été percée perpendiculairement au bassin. Le quai de la Loire a été prolongé par une voie, appelée actuellement rue de Colmar. La rue Petit a été prolongée jusqu'à la rue de Meaux. Le percement de la rue de la Moselle a permis de joindre le quai de la Loire à la route d'Allemagne et celui de la rue de Soissons a permis de joindre le quai de la Seine à la route de Flandre.

De nombreuses voies ont été ouvertes au sud de la route d'Allemagne, dont la plus importante est l'actuelle avenue Secrétan.

### Le parcellaire

Les canaux, comme l'enceinte de Thiers, ont coupé un parcellaire (rural, en lanière) existant.

Le processus inégal du passage d'une trame agraire à une trame urbaine s'est réalisé avec l'émergence d'activités autour des canaux. La transformation, au cours de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, du bassin de La Villette en port de marchandises, a alors orienté très rapidement le développement spontané de la commune.

Les terrains agricoles, grandes emprises d'un seul tenant, pouvaient accueillir, grâce à leurs dimensions, des entreprises, des usines, des entrepôts, puisque le réseau de voies publiques est resté organisé selon un large maillage, avec des îlots découpés en grandes parcelles. Seules les bordures des voies historiques de pénétration dans Paris étaient divisées en parcelles de dimensions comparables à celles de Paris et avaient un caractère plus urbain : les parcelles en lanière ont commencé à disparaître au profit de parcelles caractéristiques d'un tissu urbanisé.

Le tracé des canaux n'a pas eu d'influence sur le nouveau découpage parcellaire des îlots longeant ces voies d'eau.

### L'occupation du sol

Lorsque les canaux ont été percés, à la bissectrice de l'angle formé par les routes d'Allemagne et de Flandre, seules ces structures permanentes de l'organisation urbaine, étaient bordées de constructions. La commune allait s'étendre presque uniquement en direction de Paris et le long des boulevards de l'enceinte des Fermiers Généraux, maintenant, au sud et au nord-ouest des canaux, de vastes espaces non bâtis.

Sur les quais du bassin, des magasins longilignes ont été construits et au pont de la rue de Crimée deux magasins d'entreposage ont été réalisés.

À l'angle de la rue de Crimée et du quai de l'Oise, une place avec une mairie, deux écoles et une église ont été établies. Ainsi, au fil des acquisitions foncières et des réalisations, La Villette a réussi à constituer un centre communal.

### Plans 2b et 2e

#### Le réseau viaire

Le percement du canal Saint-Martin a coupé les rues des Récollets, Jean Poulmarch, Rampon, Crussol, Saint-Sabin, Daval... Grâce à l'établissement de ponts, la continuité des rues Saint-Louis, des Écluses Saint-Martin, de la Grange aux Belles, du Faubourg du Temple, d'Angoulême, de Ménilmontant, Saint-Sébastien et du Chemin Vert, a été maintenue.

La création du canal Saint-Martin, accompagné du percement, sur chaque rive, d'une voie longitudinale, a généré un espace public majeur. Au port des Marais, rive droite, une place était délimitée par les actuelles rues de Marseille, Léon Jouhaux et Yves Toudic ; elle fut très rapidement lotie par des entrepôts.

À cette époque, rive droite, du nord au sud :

Les rues de l'Aqueduc et La Fayette ont été percées et la rue Louis Blanc a été prolongée vers cette dernière. Entre la rue Saint-Martin et le quai de Valmy, un ensemble de voies nouvelles ont été percées (rue du Terrage, rue Blache, rue A. Parodi, rue P. Dupont, passage Delessert). La rue des Vinaigriers a été redressée et les premiers tronçons des rues

Lucien Sampaix, Legouvé et le passage des Marais ont été entrepris. Entre l'infrastructure et le boulevard Beaumarchais, quelques rues et de nombreux passages et impasses sont apparus.

À cette époque, rive gauche, du nord en sud :

Les rues Claude Vellefaux (encore étroite), Vicq d'Azir, de l'Hôpital Saint-Louis, Bichat et Jacques Louvel Tessier ont été créées. L'avenue Richerand reliait le canal à l'entrée de l'hôpital ; elle était plantée et visait la place des Marais. Au niveau de l'actuelle rue Oberkampf, apparaissaient le marché Popincourt et des rues adjacentes. La rue Sedaine a été prolongée jusqu'à la rue Popincourt et dans le cadre d'un lotissement, les rues Moufle, de l'Asile Popincourt et les passages de l'Asile et du Chemin Vert ont été réalisés.

Des lotissements ont été créés entre l'ancien Arsenal et la rue Saint-Antoine. Un nouvel alignement, le long du bassin de l'Arsenal, a été établi entre la rue Lacuée et la place de la Bastille. Dans le cadre d'une opération de lotissement, la rue Biscournet a été percée.

### Le parcellaire

Le canal était une saignée dans le parcellaire existant.

La Nouvelle Ville d'Angoulême, jamais achevée, a été sacrifiée par l'arrivée du canal Saint-Martin, qui l'a coupée de part en part, du nord au sud, dans sa partie orientale. Les îlots engendrés sur la rive gauche, résidus des îlots du lotissement d'origine, étaient de faible épaisseur.

Le canal Saint-Martin n'a pas engendré la création d'un parcellaire spécifique. Les parcelles existantes ont été redécoupées le long des voies transversales voisines. Cependant, il restait lâche le long de la voie d'eau.

Autour du bassin de l'Arsenal, les parcelles de grande dimension persistaient et certaines ont été redécoupées. Au niveau des lotissements, un parcellaire nouveau, régulier, apparaissait.

### L'occupation du sol

Au nord du premier tournant, mises à part les maisons éclusières, il y avait très peu de constructions le long du canal.

La place des Marais était occupée par l'hôtel de la douane, l'entrepôt réel des douanes et les magasins Prisse. Sur la rive de l'Hôpital Saint-Louis, se trouvaient les entrepôts d'octroi et des sucres indigènes et l'entrepôt des sels.

Entre le tournant et la rue du Faubourg du Temple, l'occupation du sol se densifiait : des constructions s'organisaient autour de cours. Entre la rue du Faubourg du Temple et le second tournant, de nombreuses constructions ont été réalisées le long des quais, notamment dans les minces îlots contenus entre la rue de la Folie Méricourt et le quai de Jemmapes.

Le long du port de l'Arsenal, côté boulevard Bourdon, le "grenier d'abondance" (ou de réserves) a été édifié. Le lotissement de la rue Biscournet n'était pas encore bâti. Au sud de la rue Lacuée, les parcelles de grandes dimensions et majoritairement vides, destinées à l'entreposage étaient loties. Au niveau de la rue du Faubourg Saint-Antoine, le bâti était dense, principalement organisé autour de cours.

### Plans 3a-3d et 3b-3e<sup>92</sup>

Cette troisième série de plans est la première dont le dessin s'appuie sur un fond unique, en ce qui concerne les emprises où le parcellaire est détaillé. Il s'agit du cadastre de Paris, dressé à l'échelle de 1/500<sup>ème</sup> en 1900-1903 et édité en 1904, sur lequel figurent les voies, les parcelles et le contour des édifices.

La lecture du cadastre, qui apparaît comme un document très fiable, a néanmoins présenté quelques difficultés. Par exemple, certains tracés, qui apparaissent comme des limites de propriétés sur les plans du milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, puis sur ceux de 1945-1950, y sont représentées en simple trait, au lieu du trait triple qui conviendrait au dessin du parcellaire. Dans d'autres cas, il peut s'agir de traits doublés, dont la

---

<sup>92</sup> Parfois, des voies ou des parcelles, qui figurent sur cette série de plans ont pu être réalisées juste avant 1850, comme la rue de l'Ourcq, et ne figurent pas sur la série de plans 2a et 2d.

signification est assez ambiguë. Le dessin comprend donc un certain degré d'interprétation, qui vaut aussi pour les masses bâties, qui ne sont pas pochées sur ce cadastre.

Le cadastre de 1900, n'ayant été publié qu'à l'échelle du 1/500<sup>ème</sup>, le tracé de la voirie, qui borde les secteurs où le parcellaire est détaillé, a été repris, pour des raisons de commodités, sur un Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris édité à l'échelle du 1/5000<sup>ème</sup>. Malheureusement, pour cause de problèmes internes à la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, il n'a pas toujours été possible d'appuyer le travail sur l'Atlas de 1900, mais seulement sur celui de 1895.

## Plans 3a et 3d

### Le réseau viaire

Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement a été marqué par la création de voies de chemins de fer : le réseau de l'Est, celui de la Ceinture et, enfin, celui de raccordements aux abattoirs et marché aux bestiaux.

Un boulevard, large de 40 mètres, bordant l'enceinte bastionnée de Thiers, côté Paris, a été ouvert. Nécessitant l'expropriation d'une bande de terrains de 25 mètres environ, il intégrait la route Militaire, qui constituait le trottoir et la contre-allée du nouveau boulevard. Ainsi, ce dernier a formé une rocade concentrique par rapport à celle des boulevards de l'ancienne enceinte des Fermiers Généraux. À la porte de La Villette, en raison du passage du train, apparaissait déjà la chicane que fait encore aujourd'hui le boulevard des Maréchaux.

Avec la création des abattoirs et du marché aux bestiaux, la section de la rue Rouvet, qui joignait les routes de Flandre et d'Allemagne, a entièrement disparu et la rue Adolphe Mille a été percée perpendiculairement à la route d'Allemagne, joignant ainsi cette dernière à la darse du dépotoir. Du côté de la route de Flandre, un parvis a été créé et sur l'emprise de ces deux nouveaux équipements, trois franchissements supplémentaires sur le canal de l'Ourcq ont été construits : deux ponts auxquels on accédait par quatre doubles rampes à pente douce et un pont levant ferroviaire pour le passage de la ligne de raccordement au chemin de fer de Ceinture.

Au nord de la route de Flandre :

L'implantation des Entrepôts et Magasins Généraux au pont de Flandre semble avoir généré le prolongement de la rue Cambrai jusqu'au pont de la rue de Flandre, ainsi que l'ouverture de la rue Benjamin Constant. La rue de Crimée a été prolongée vers la porte d'Aubervilliers. La rue Curial a été prolongée jusqu'au boulevard de La Villette sous le nom de rue de Tanger, avec la création de la place du Maroc et l'ouverture de la rue du même nom. Quelques autres rues ont été réalisées, comprises entre les rues de Tanger et d'Aubervilliers et entre les rues Curial et de Crimée.

Au sud de la route d'Allemagne :

Les principales percées sous Napoléon III, dans le cadre du Troisième Réseau, ont été les rues des Pyrénées, Simon Bolivar, Botzaris, Manin, Armand Carrel (amorces du côté de la mairie du XIX<sup>ème</sup> arrondissement et de la rue de Meaux), les avenues Laumière, Secrétan et Mathurin Moreau et le parc des Buttes-Chaumont. Les rues du Rhin et Meynadier ont été prolongées. Quelques voies de lotissements ont aussi été créées à cette époque.

L'ouverture de la rue de l'Ourcq a permis de relier la route de Flandre à la route d'Allemagne. Au niveau du canal, quatre petits îlots triangulaires dessinant une figure symétrique, géraient le dénivelé permettant le franchissement de la voie d'eau.

Entre la route de Flandre et le canal de l'Ourcq (de la place de la Bataille de Stalingrad vers les abattoirs) :

Le passage de Flandre, la rue Duvergier et l'impasse des Anglais ont été réalisés. La rue de Joinville a été prolongée jusqu'à la route de Flandre et les rues Gresset et Jomard ont été ouvertes. Entre la route de Flandre et le bassin de La Villette, le réseau viaire avait, dès lors, sa configuration actuelle.

Entre la route d'Allemagne et le canal de l'Ourcq (de la place de la Bataille de Stalingrad vers les abattoirs) :

La rue Pierre Girard, qui faisait un coude vers la route d'Allemagne, a été ouverte (amorce de la rue Tandou). Dans l'îlot ainsi obtenu, un passage a été créé qui disparaîtra par la suite. Les rues Léon Giraud et Delesseux et les passages de Thionville et de Verdun ont été percés. À l'est de la rue de Crimée, entre la route d'Allemagne et le canal de l'Ourcq, le réseau viaire avait, dès lors, sa configuration actuelle.

### Le parcellaire



Le Second Empire a créé un marché aux bestiaux et un abattoir, réunissant tous ceux existants à Paris. Ces nouveaux équipements, situés à l'intérieur des nouvelles limites de la capitale, étaient établis de part et d'autre du canal de l'Ourcq. Leur construction a fait disparaître les nombreuses parcelles rurales en lanière qui existaient.

À cette époque, le parcellaire rural est devenu peu lisible. Les nouvelles voies percées engendraient le lotissement des anciens terrains et le découpage de nouvelles parcelles. À de nombreux endroits apparaissaient, par regroupement de terrains, des parcelles aux dimensions importantes, qui accueillait les activités liées au port : industrie, entreposage...

### L'occupation du sol

Au niveau du bâti, des figures particulières sont apparues : les abattoirs et le marché aux bestiaux de La Villette, les Entrepôts et Magasins Généraux du pont de Flandre, de la rue de Crimée et de la place de l'Ourcq, les magasins le long du bassin de La Villette, les écoles, la mairie et l'église place de Bitche.

En 1900, la Villette était urbanisée. Les constructions s'étant intensifiées et densifiées, beaucoup d'entre-elles avaient façades sur le canal. Les formes d'occupation du sol étaient très variées, témoignant de la mixité des fonctions qui mêlaient entreposage, production, habitat et autres, comme les usines élévatoires des eaux.

### Plans 3b et 3e

#### Le réseau viaire

Avec G.-E. Haussmann, les boulevards Magenta, de Strasbourg, Voltaire et les avenues Parmentier, de la République et Ledru Rollin (amorce) ont été percés. Les rues Louis Blanc et de l'Aqueduc ont été prolongées et le canal Saint-Martin recouvert d'une voûte.

La rue Amelot est apparue avec la création d'une mince bande d'îlots qui la séparait du boulevard Beaumarchais. Ces derniers assumaient la différence de niveau entre la rue Amelot et le boulevard.

La place des Marais a disparu au profit d'un lotissement. Cependant l'emprise de l'hôtel de la douane a été conservée et persiste encore aujourd'hui.

Au cours de cette période, de très nombreuses voies ont été ouvertes. Aux abords immédiats du canal, la rue Lucien Sampaix a été prolongée jusqu'au quai de Valmy et jusqu'au boulevard Saint-Martin. Des lotissements ont été créés à l'emplacement des entrepôts de la place des Marais et de ceux situés sur les terrains du quai de Jemmapes.

La couverture du canal a accompagné l'ouverture du boulevard Voltaire et de l'avenue de la République. Ces deux nouvelles voies, ainsi que le boulevard Richard-Lenoir, ont été un changement essentiel dans la structure du XI<sup>ème</sup> arrondissement.

De nouveaux passages et impasses sont apparus dans les îlots compris entre le canal et la rue Amelot. À l'est du boulevard Richard-Lenoir, quelques lotissements de type haussmannien ont été réalisés.

À l'ouest du bassin de l'Arsenal, l'annexion de l'île Louviers à la rive droite de la Seine et la création des boulevards Morland et Henri IV ont été les principaux travaux réalisés au cours de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle.

À l'est du bassin de l'Arsenal, la rue de Lyon a été ouverte et ont été percées l'avenue Daumesnil et l'avenue Ledru Rollin (qui mettra plus de cinquante ans à se réaliser). L'avenue Daumesnil était longée par un chemin de fer sur viaduc, qui aboutissait, place de la Bastille, à une gare, appelée gare de Vincennes.

La rive est du bassin était longée par le nouveau boulevard de la Contrescarpe (boulevard de la Bastille) : la rue Jules César débouchant sur ce dernier a été percée.

Les quartiers situés à l'est, désenclavés par des voies haussmanniennes, ont été principalement urbanisés par la création de nombreux lotissements.

#### Le parcellaire

Dans le X<sup>ème</sup> arrondissement, les découpages se sont densifiés progressivement, principalement le long des voies, voisines du canal, mais aussi, dans une moindre mesure, le long des quais. Le percement des rues Dieu, Magnan (actuelle rue Beaurepaire) et Marie et Louise, à l'emplacement des entrepôts de la place des Marais, ont créé de nouveaux îlots au découpage parcellaire caractéristique de l'époque haussmannienne : parcelles destinées aux immeubles de rapport, de taille modeste, aux limites perpendiculaires aux voies, se servant de bissectrices aux angles des rues.

Dans le XI<sup>ème</sup> arrondissement, les îlots des abords du boulevard Voltaire et de l'avenue de la République ont été découpés selon les principes haussmanniens. Il en était de même pour tous les nouveaux îlots réalisés, situés principalement à l'est du boulevard Richard-Lenoir.

Sur le lotissement d'Angoulême étaient venus s'apposer le boulevard Voltaire et l'avenue de la République. Les diagonales de ces percées ont perturbé le tissu de cet ancien lotissement. De part et d'autre de ces voies sont apparues des parcelles de récupération aux formes arbitraires, qui, par comparaison avec le parcellaire ancien, avaient l'air d'autant plus irrationnelles. Mais la structure du neuf et du vieux était parfaite, le nouveau s'insinuait dans l'ancien : la continuité des façades était scrupuleusement restituée. Il y avait imbrication et suture : les bordures haussmanniennes étaient parfaitement "collées" au tissu existant. Il y avait alors comptabilité entre les nouvelles bordures et les îlots anciens.

Les îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir ont révélé une surimpression du boulevard sur le tissu. Le parcellaire, dont le découpage n'a pas été modifié, supportait un tissu complexe, où la part des surfaces industrielles et artisanales au sol était apparue comme importante. Ces parcelles étroites, issues d'une trame rurale qui s'était densifiée, occupées par diverses entreprises, maintenant isolées de la voie d'eau, ont été divisées par des impasses, des ruelles ou des passages. Ce morceau de tissu, marqué par l'héritage rural, a ainsi subi des découpages qui suivaient une géométrie et une logique propre à ce tissu.

Malgré le recouvrement du canal, les parcelles occupées jusqu'alors par des programmes liés au fonctionnement de la voie d'eau (maisons pontonnières ou éclusières) ont subsisté.

Quelques parcelles de grande dimension ont subsisté ; celle de l'Hôpital Saint-Louis qui, avec les percées haussmanniennes, a acquis une position quasi-insulaire ; celle du couvent des Récollets ; celle de l'hôtel de la douane (le long de l'actuelle rue Léon Jouhaux), à l'emplacement de l'ancienne place des Marais et, pour terminer, celle comprise entre la rue du Chemin Vert et la rue Bréguet, qui subsiste encore de nos jours.

Autour du bassin de l'Arsenal, il existait de grandes parcelles accueillant des institutions : hôpital des Quinze-Vingts, caserne Henri IV, Compagnie générale des Omnibus (le long du boulevard Bourdon)... Le long du boulevard de la Bastille subsistaient aussi de grandes parcelles destinées à l'entreposage.

L'ancienne île Louviers a été découpée en grandes parcelles, excepté à l'articulation du quai Henri IV, du boulevard Morland et du boulevard Bourdon.

Le percement de la rue Jules César s'est accompagné de la création de parcelles de taille courante sur la rive nord et de parcelles de plus grande taille au sud. Les terrains de l'Arsenal ont été redécoupés.

### L'occupation du sol

À cette époque, le bâti était dense. Dans le X<sup>ème</sup> arrondissement, les activités d'entreposage et de fabrication ont souvent été organisées autour de cours, dont certaines s'ouvraient sur le quai.

Entre le tournant du canal et la rue du Faubourg du Temple sont apparus des immeubles d'habitation caractéristiques de la période haussmannienne. Sur cette partie du canal, les façades étaient bien plus continues et régulières qu'en amont du tournant.

Dans le XI<sup>ème</sup> arrondissement, la rive était majoritairement bordée d'immeubles de rapport ; les minces îlots, entre le boulevard Richard-Lenoir et la rue de la Folie-Méricourt, étaient bâtis sur leur quasi-totalité.

Avec G.-E. Haussmann, le système conventionnel permettait de passer du tracé des boulevards à la régularité des bâtiments qui les bordaient, avec un règlement peu précis. Les parcelles, bordant ces nouveaux boulevards et les articulations avec le boulevard Richard-Lenoir, ont été loties en premier, car elles étaient vides et primaient sur la rationalité de l'ensemble. Le long du boulevard Richard-Lenoir, les façades, répondant aux prescriptions haussmanniennes ou post-haussmanniennes, ont mis plus de temps à se constituer étant donné que les terrains étaient pour certains bâtis.

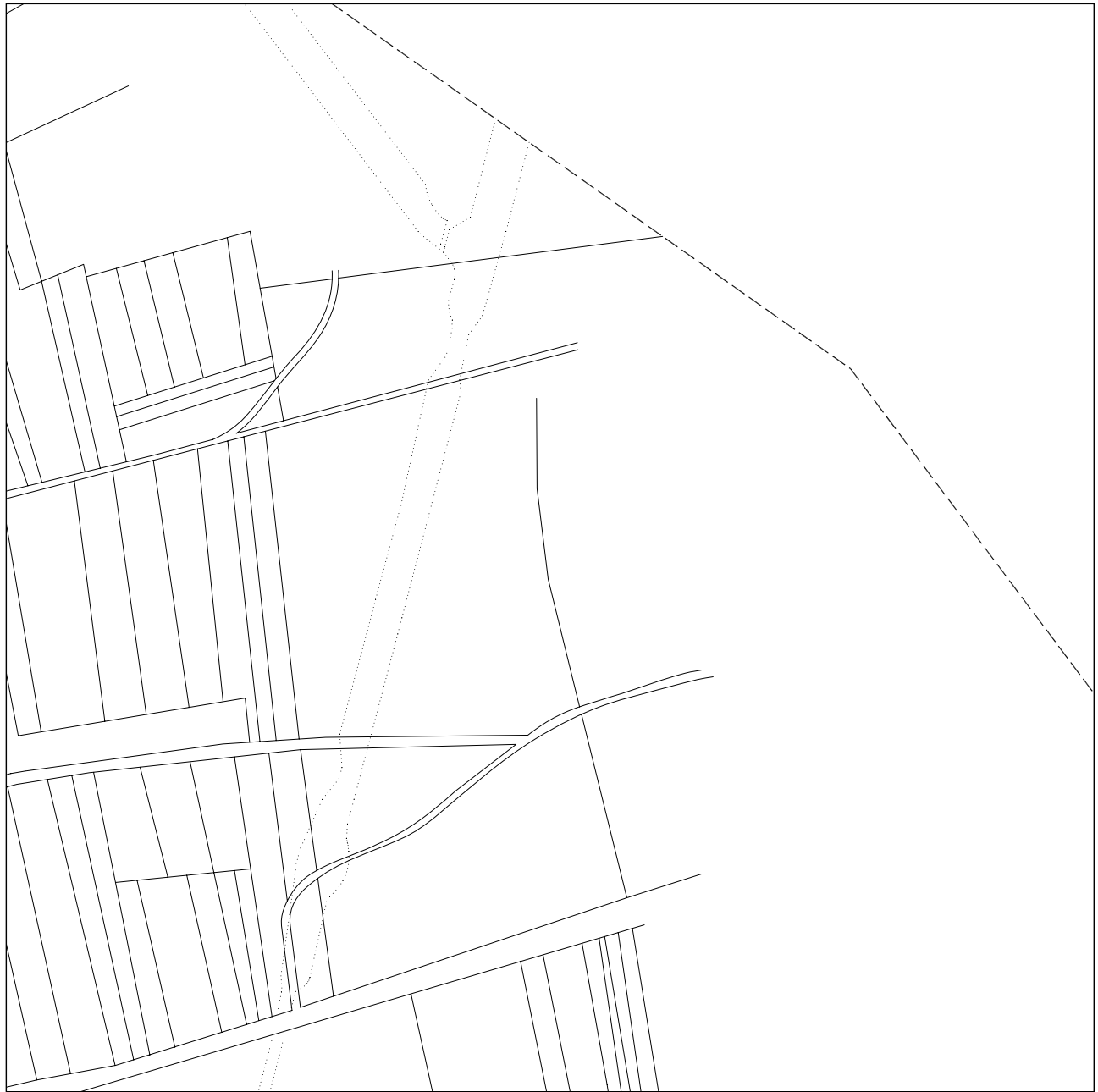
Cependant, la rive ouest du canal, au sud du boulevard Voltaire, avait des façades discontinues. Ce tissu, comportant des lieux de production et d'entreposage, connaîtra d'importantes transformations après la Seconde Guerre Mondiale.

La place de la Bastille était bordée de façades, qui étaient très hétérogènes : à l'est, le faubourg Saint-Antoine, à l'ouest des immeubles souvent haussmanniens.

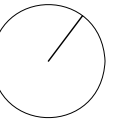
De part et d'autre du bassin de l'Arsenal, se trouvaient quelques sièges sociaux d'entreprises, des immeubles de rapport et des bâtiments industriels (usine Friesé).

À l'est du bassin, le bâti s'était densifié. Les bâtiments d'entreposage s'organisaient sur de grandes parcelles autour de cours.

Sur le bas port de l'Arsenal, des entrepôts ont été construits et au quai de la Rapée, un panorama a été édifié.



- ..... Tracé des canaux, tels qu'ils seront réalisés
- Route d'Allemagne, telle qu'elle apparaîtra sur les plans suivants
- . - . - . Limite de Paris telle qu'elle figure sur le plan de Jacobet (vers 1835)
- Limite actuelle de Paris



**Plan 1a**  
La Villette avant les canaux vers 1758  
1/5000e



**Plan 1b**

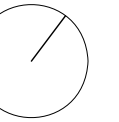
Les fossés de l'Arsenal et le site du canal Saint-Martin vers 1821

1:5000e



..... Limite de Paris telle qu'elle figure sur le plan de Jacoubet (vers 1835)

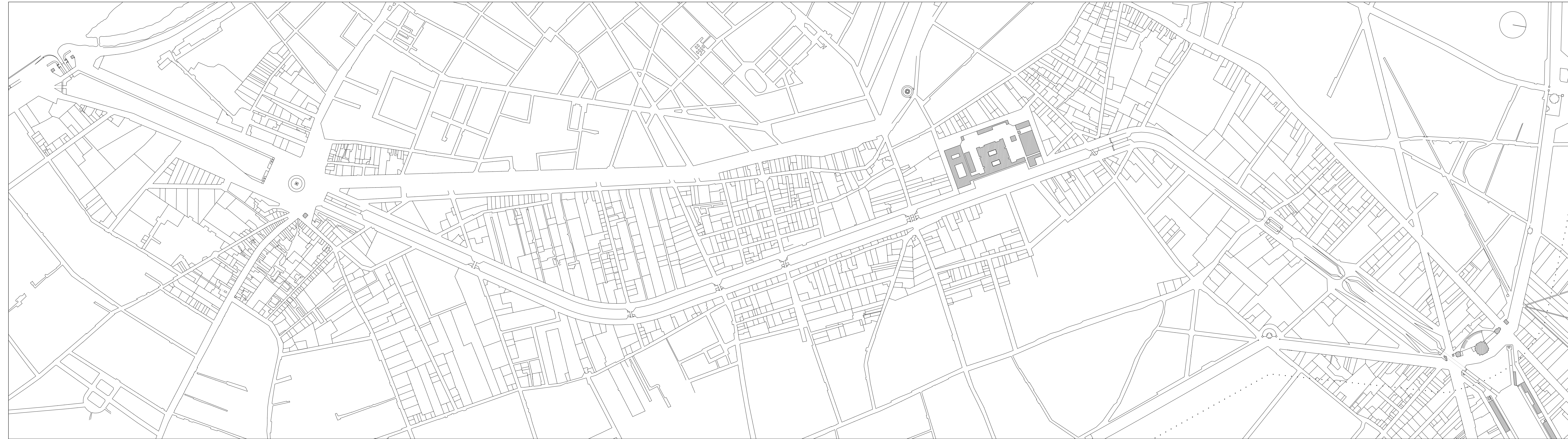
----- Limite actuelle de Paris



### Plan 2a

Le bassin de La Villette, les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis vers 1840 - 1849

1/5000e



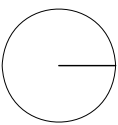
**Plan 2b**

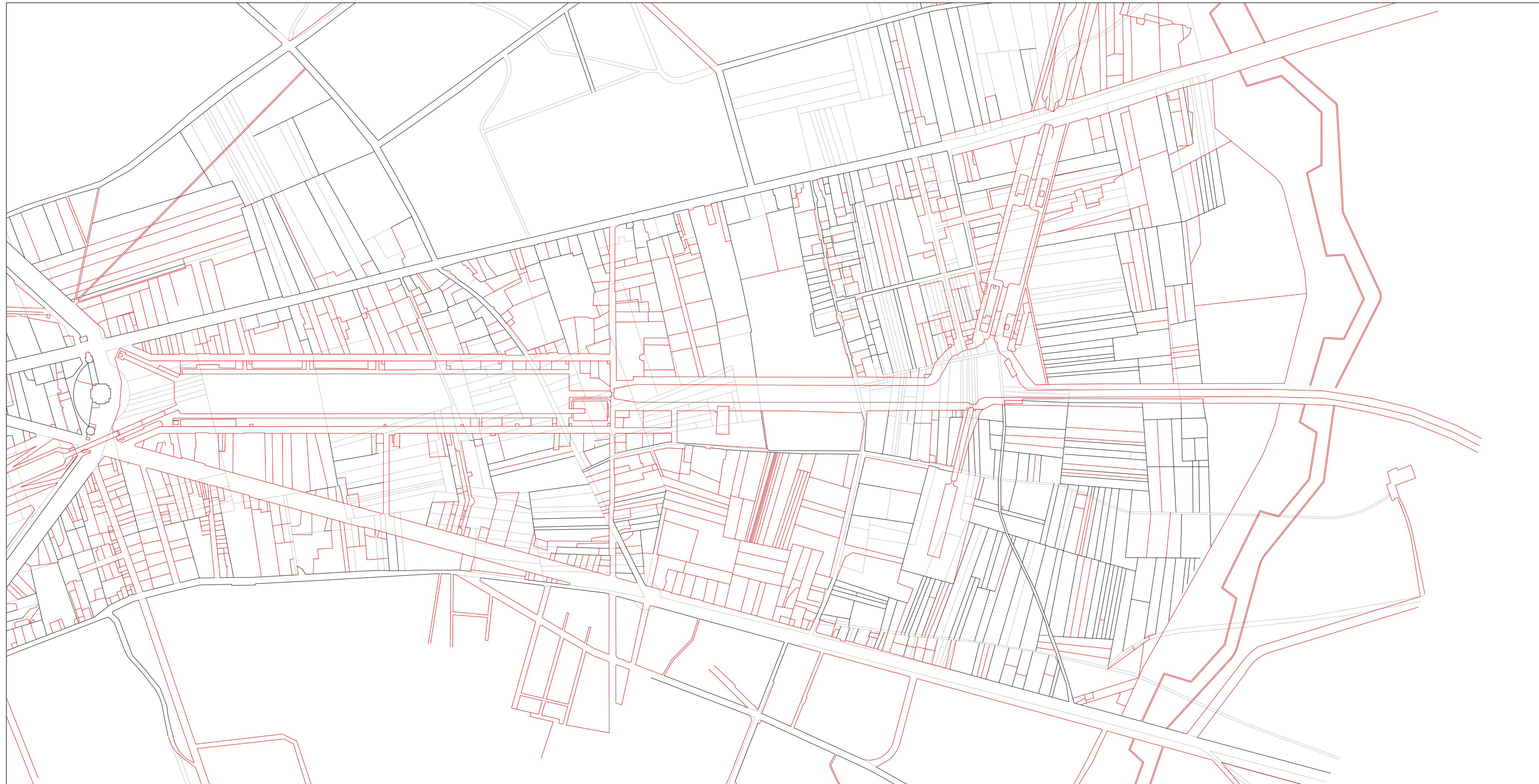
Le bassin de l'Arsenal et le canal Saint-Martin vers 1827 - 1836

1:5000e

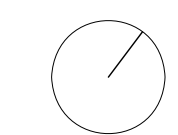


**Plan 2c bâti**  
Le bassin de La Villette et les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis vers 1840 - 1849  
Le bassin de l'Arsenal et le canal Saint-Martin vers 1827 - 1836  
1/10000e



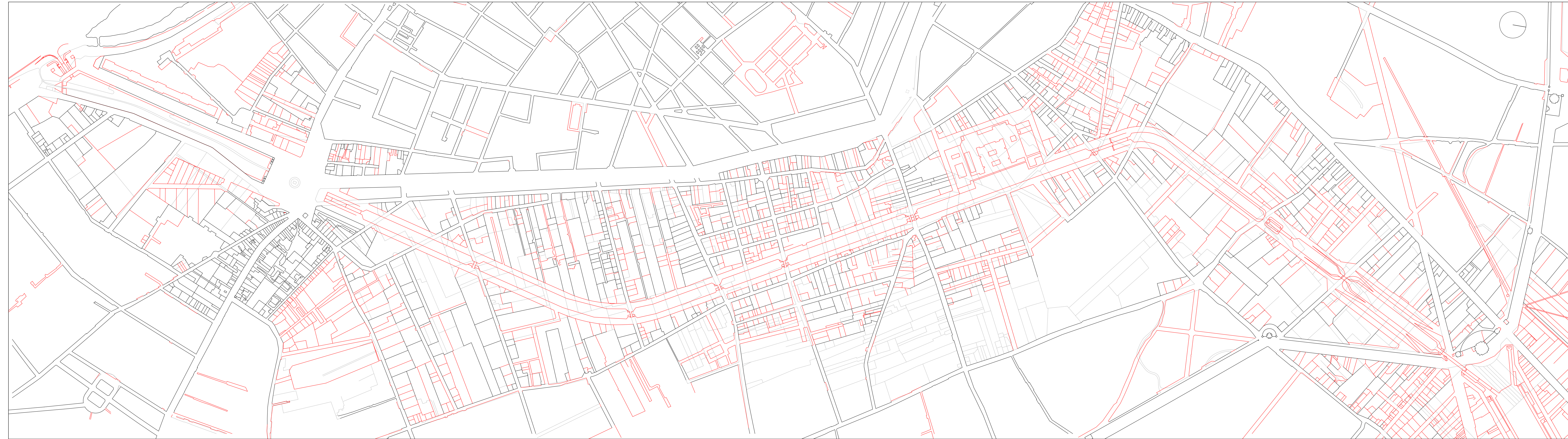


- Voies et parcelles persistantes
- Voies et parcelles disparues
- Voies et parcelles apparues



**Plan 2d**  
Le bassin de La Villette et les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis entre 1758 et 1840 - 1849  
1/5000e

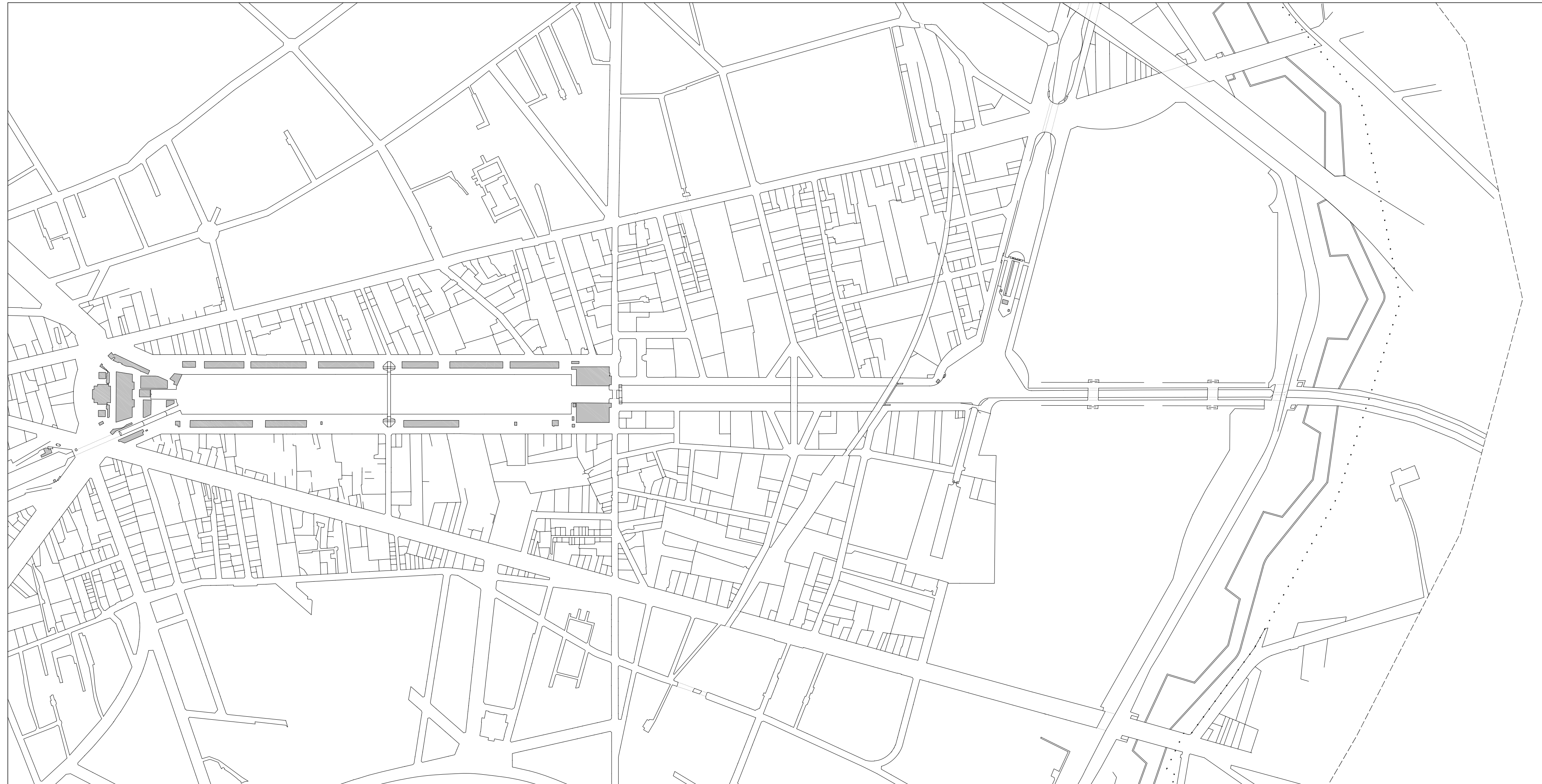




**Plan 2e**

Le bassin de l'Arsenal et le canal Saint-Martin entre 1821 et 1827 - 1836

1:5000e



..... Limite de Paris vers 1900  
----- Limite actuelle de Paris

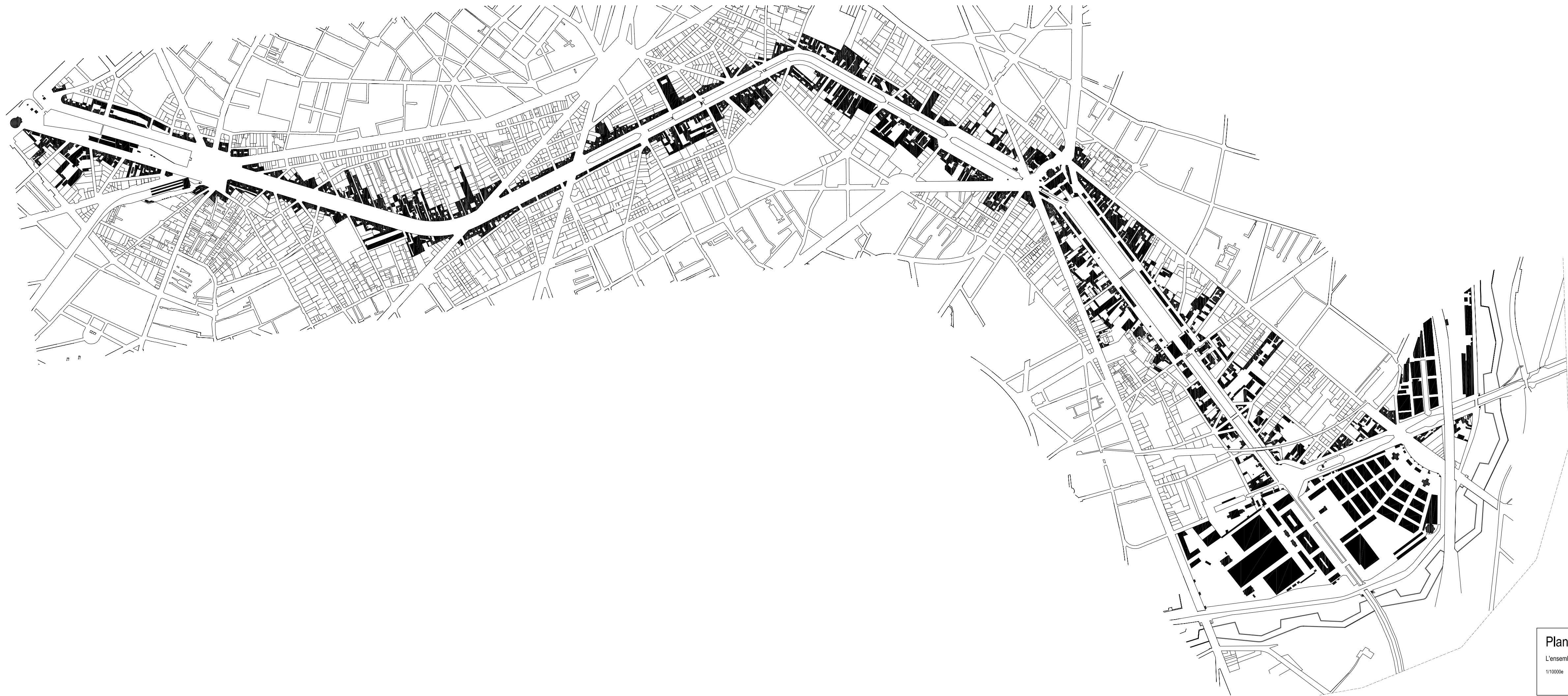
**Plan 3a**  
Le bassin de La Villette, les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis vers 1900  
1/5000e



**Plan 3b**

Le bassin de l'Arsenal et le canal Saint-Martin vers 1900

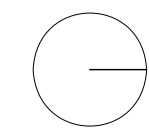
1:5000e

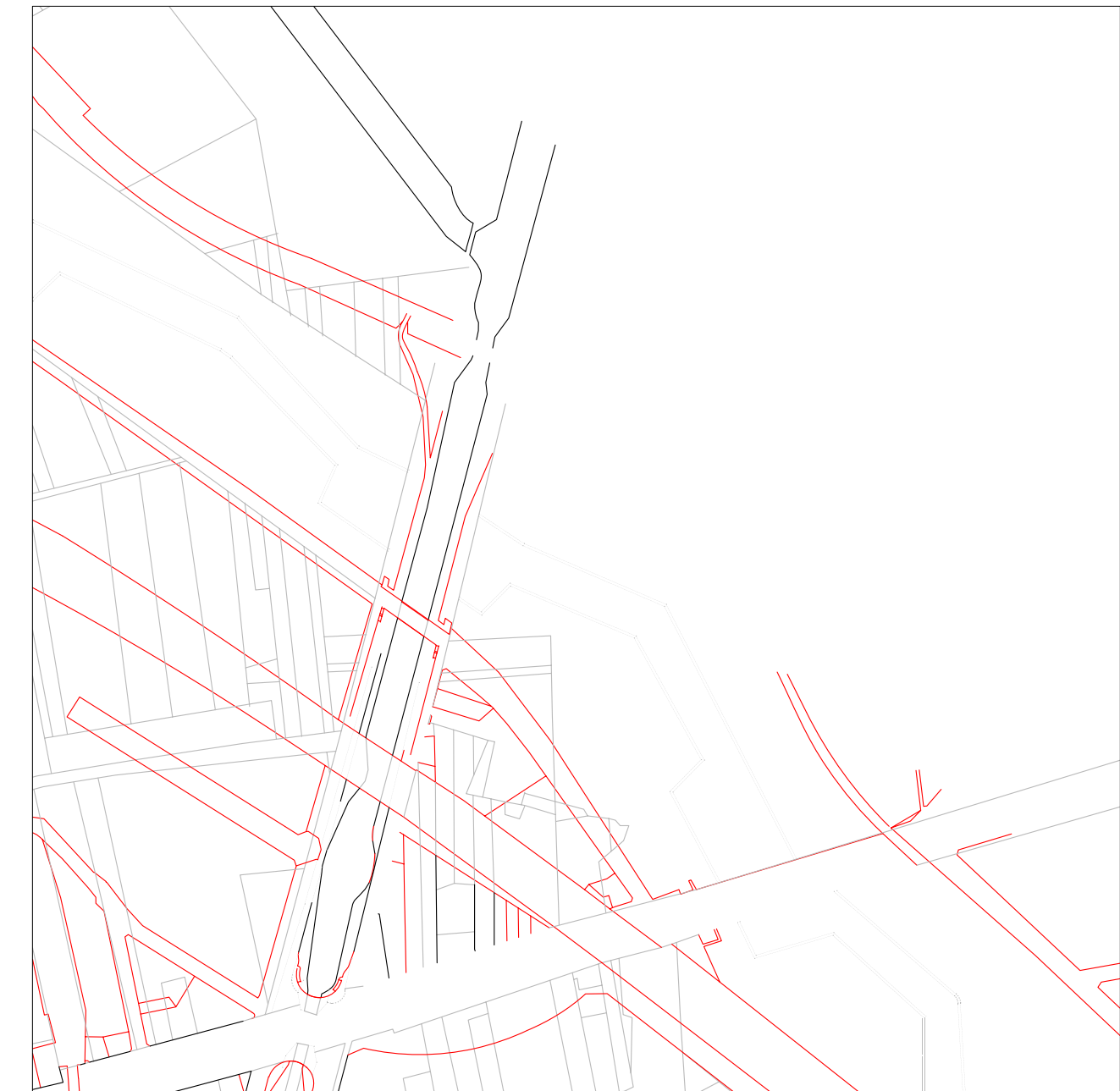
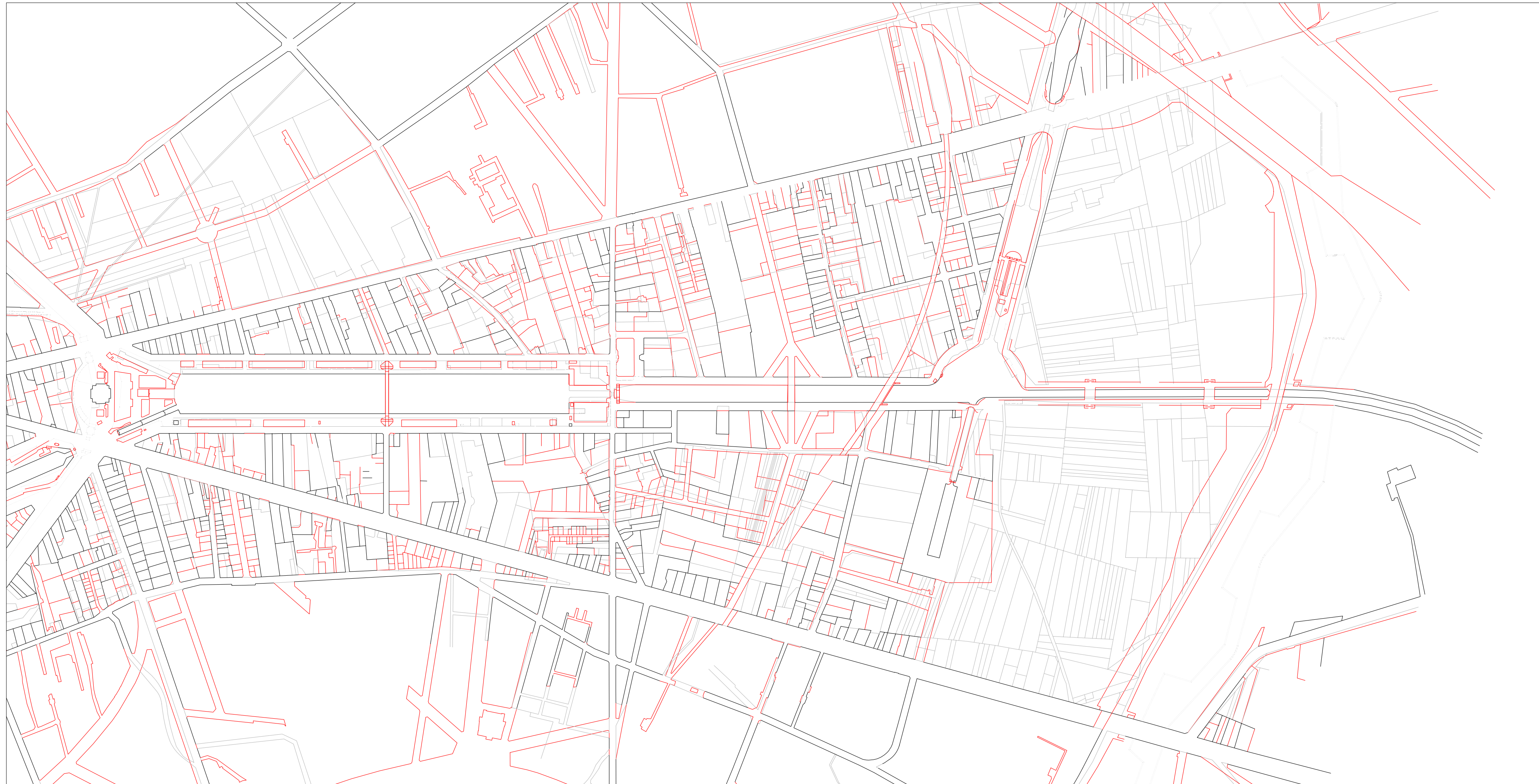


Plan 3c bâti

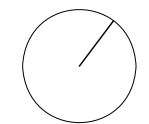
L'ensemble des canaux vers 1900

1/10000e

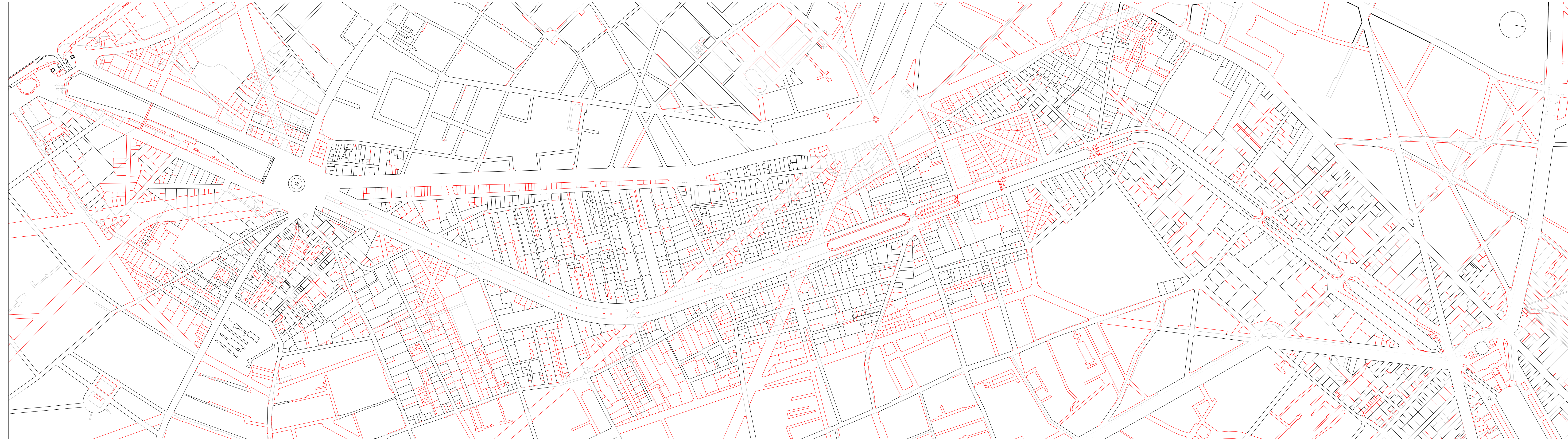




- Voies et parcelles persistantes
- Voies et parcelles disparues
- Voies et parcelles apparues



**Plan 3d**  
Le bassin de La Villette et les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis entre 1840-1849 et 1900  
1/5000e



**Plan 3e**

Le bassin de l'Arsenal et le canal Saint-Martin entre 1827-1836 et 1900

1/5000e



## BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie<sup>93</sup> suivante est classée selon des thématiques liées au sujet de recherche. Les références qui y figurent regroupent, dans une perspective historiographique, l'ensemble des documents qui a été consulté et/ou qui a nourri cette thèse.

### Histoire des villes - Infrastructures

#### Ouvrages

AUZELLE Robert, Encyclopédie de l'urbanisme, Paris, V. Fréal, 1947-67.

BARLES Sabine, L'invention des déchets urbains. France : 1790-1970, Seyssel, Édition du Champ Vallon, Coll. « Milieux », 2005.

BARLES Sabine, BREYSSE Denys, GUILLERME André et al., Le sol urbain, Paris, Anthropos, Coll. « Villes », 1999.

BARLES Sabine, GUILLERME André, L'urbanisme souterrain, Paris, PUF, Coll. « Que sais-je », 1995.

BARLES Sabine, La ville délétère : médecins et ingénieurs dans l'espace urbain (XVIII<sup>ème</sup> - XX<sup>ème</sup> siècle), Seyssel, Édition du Champ Vallon, Coll. « Milieux », 1999.

BENEVOLO Leonardo, Histoire de la ville, Marseille, Éditions Parenthèses, 1994.

BOURILLON Florence, Vivier Nadine, La Mesure cadastrale. Estimer la valeur du foncier, Rennes, Éditions Presses universitaires de Rennes, 2012.

BOURILLON Florence, Les villes en France au XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Éditions Ophrys, Coll. « Synthèse Histoire », 1992.

BOURILLON Florence, BAUBÉROT Arnaud (dir.), Urbaphobie ou la détestation de la ville aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles, CRHEC, Université du Val-de-Marne, Bordeaux, Éditions Bière, 2009.

BRUNOT André, COQUAND Roger, Le corps des Ponts et Chaussées, Paris, Édition du CNRS, 1982.

CHOAY Françoise, L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie, Paris, Éditions du Seuil, 1965.

CROSNIER LECONTE Marie-Laure, La naissance des gares, Paris, Édition Hachette, 1990.

DETHIER Jean, GUIHEUX Alain (dir.), La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993, Paris, Éditions du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, 1994.

DEVILLERS Christian, Le projet urbain, Conférences Paris d'Architectes du 4 mai 1994, Paris, Édition du Pavillon de l'Arsenal, Coll. « Les mini PA », n° 2, mars 1996.

---

<sup>93</sup> Les ouvrages et les articles proviennent des bibliothèques des Écoles Nationales Supérieures d'Architecture parisiennes, de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine, mais aussi du Centre de documentation de l'Atelier parisien d'Urbanisme et du Centre de documentation sur l'Urbanisme. Les ouvrages anciens proviennent majoritairement de la Bibliothèque nationale de France et des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris.



## Bibliographie

- DUBY Georges (dir.), Histoire de la France urbaine, Paris, Éditions du Seuil, Coll. « L'Univers Historique », 1980-1985, 5 tomes.
- CHARTIER Roger, CHAUSSINAND-NOGARET Guy, NEVEUX Hugues et al., La ville classique : De la Renaissance aux révolutions, Paris, Éditions du Seuil, 1981, Tome 3. AGULHON Maurice, CHOAY Françoise, CRUBELLIER Maurice et al., La ville de l'âge industriel. Le cycle haussmannien, Paris, Éditions du Seuil, 1983, Tome 4.
- HAROUËL Jean-Louis, L'embellissement des villes, l'urbanisme français au XVIII<sup>ème</sup> siècle, Paris, Édition Picard, Coll. « Villes et Sociétés », 1993.
- LAMBERT-BRESSON Michèle, TERADE Annie (dir.), Paysages du mouvement. Architectures des villes et des territoires XVIII<sup>ème</sup> - XXI<sup>ème</sup> siècles, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 2016.
- LAMBERT-BRESSON Michèle, TERADE Annie (dir.), Villes françaises dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Embellissement, Équipement, Transformations, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 2006.
- LAVEDAN Pierre, Histoire de l'urbanisme. Renaissance et temps modernes, Paris, H. Laurens, 1959.
- LAVEDAN Pierre, Qu'est-ce que l'urbanisme ? : Introduction à l'histoire de l'urbanisme, Paris, H. Laurens, 1926.
- LEPETIT Bernard, Les villes dans la France moderne, 1740-1840, Paris, Albin Michel, 1988.
- LEPETIT Bernard, PUMAIN Denise, Temporalités urbaines, Paris, Anthropos, Coll. « Villes », 1993.
- MALVERTI Xavier, PICARD Aleth, BELLI-RIZ Pierre, La fabrication des villes, Paris, GEVR (Groupe d'Étude de la Ville Régulière - École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble), Éditeur Picard, 1995.
- MANGIN David, PANERAI Philippe, Projet urbain, Marseille, Éditions Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1999.
- MARREY Bernard, Les ponts modernes 18<sup>ème</sup> - 19<sup>ème</sup> siècles, Paris, Éditions Picard, 1990.
- PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-Charles, DEMORGON Marcelle, Analyse urbaine, Marseille, Éditions Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1999.
- PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, Formes urbaines de l'îlot à la barre, Marseille, Édition Parenthèses, Coll. « Eupalinos », 1997.
- PETOT Jean, Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées 1599-1815, Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1958.
- PICON Antoine, Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières, Marseille, Éditions Parenthèses, 1988.
- POËTE Marcel, Introduction à l'urbanisme, l'évolution des villes, Paris, Boivin, 1929.
- PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (dir.), La métropole des infrastructures, Paris, Éditions Picard, 2009.
- PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique (dir.), Le temps des infrastructures, Paris, L'Harmattan, 2007.
- RAGON Michel, Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Paris, Castermann, 1986, Tome 1 Idéologies et pionniers 1800-1910.
- RASMUSSEN Steen Eiler, Villes et architectures, Paris, L'Équerre, 1984.
- ROUILLARD Dominique (dir.), L'Infraville : Futurs des infrastructures, Paris, Archibooks, 2011.
- ROSSI Aldo, L'architecture de la ville, Paris, L'Équerre, 1981.

### Ouvrages anciens - Sources imprimées

- BRUYÈRE Louis, Études relatives à l'art des constructions, Paris, Bance aîné, 1823-1828, Tome 1.
- Correspondance de Napoléon I<sup>er</sup> publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III, Paris, Imprimerie Impériale, 1858-1869, Tome XII.
- DUPUIT Jules, « De la mesure de l'utilité des travaux publics », Annales des Ponts et Chaussées, 2<sup>ème</sup> semestre, Mémoires et Documents n°116, 1844.
- FERRY Thomas-Claude-Joseph, Bulletin des sciences géographiques, Économie publique, Voyages, Paris, Treuttel et Würtz, 1831, Tome 26.
- FIGUIER Louis, Les merveilles de l'industrie ou Description des principales industries modernes [...], Paris, Furne Jouvot, 1873-1877, vol. 3.
- GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, Tome 1 : 1825-1836, Tome 2 : 1833-1844, Tome 3 : 1845-1850.

## Bibliographie

GOURLIER Charles, QUESTEL Charles-Auguste, Notice historique sur le service des travaux et sur le Conseil général des Bâtiments civils depuis la création de ces services en l'an IV (1795) jusqu'en 1886, Paris, Impr. Nationale, 1886.

« Mémoires et documents relatifs à l'art des constructions et au service de l'ingénieur. Lois, décrets, arrêtés et autres actes concernant l'Administration des Ponts et Chaussées », Annales des Ponts et Chaussées, Paris, 3<sup>ème</sup> série 1854, 1<sup>er</sup> semestre.

OPPERMANN Charles Alfred, Nouvelles annales de la construction, Paris, V. Dalmont, Dunod, J. Baudry, C. Béranger, juillet 1860.

ROBIQUET Jean, La vie quotidienne au temps de Napoléon, Paris, Éditions Hachette, 1944.

RUGGIERI Claude-Fortuné, Précis historique sur les fêtes, les spectacles et les réjouissances publiques [...], Paris, 1830.

### Articles

BOURILLON Florence, « Changer la ville. La question urbaine au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle », Vingtième Siècle, revue d'histoire, n° 1, vol. 64, 1999.

CORBIN Alain, « L'opinion et la politique face aux nuisances industrielles dans la ville préhaussmanienne », Histoire, Économie et Société, n° 1, vol. 3, 1983.

« Formes et usages de l'espace urbain dans la France des Lumières », Histoire urbaine, Société française d'histoire urbaine, n°5, 2002/1.

FORTIER Bruno, VAYSSIÈRE Bruno « L'architecture des villes. Espaces, cartes et territoires », Urbi, n°III, mars 1980.

FORTIER Bruno, « Logiques de l'équipement. Notes pour une histoire du projet », AMC, n° 45, 1978.

GUILLERME André, « Apports du génie urbain pour la conception et la gestion des infrastructures », in BARROCA Bruno, SERRE Damien, DIAB Youssef (dir.), Penser la ville et agir par le souterrain, Paris, Presses École Nationale des Ponts et Chaussées, 2014.

« Histoire et urbanisation », Annales ESC, n° 4, juillet-août 1970.

TEYSSOT Georges, « La ville-équipement. La production architecturale des bâtiments civils, 1795-1848 », AMC, n° 45, 1978.

« La ville marketing », Urbanisme, n° 344, septembre-octobre 2005.

### Recherches

MANGIN David, PANERAI Philippe, Le temps de la Ville, l'économie raisonnée des tracés urbains, Versailles, École Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles, Laboratoire de recherche « Histoire architecturale et urbaine, Sociétés », septembre 1988.

## Histoire urbaine, architecturale, culturelle, économique, politique et sociale de Paris et ses quartiers

### Ouvrages

BACKOUCHE Isabelle, La trace du fleuve, La Seine et Paris (1750-1850), Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, 2000.

BARDET Gaston, Paris, Naissance et méconnaissance de l'urbanisme, Paris, Éditions Sabri, 1951.

BASTIÉ Jean, La croissance de la banlieue parisienne, Paris, PUF, 1964.

BEAUDOUIN François, Paris / Seine ville fluviale : son histoire des origines à nos jours, Paris, Édition de La Martinière, 1993.

BEAUMONT-MAILLET Laure, Vie et histoire du X<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Édition Hervas, 1988.

BERGERON Louis, Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire, Paris, La Haye, New-York, Mouton, 1978.

BERGERON Louis, Paris, genèse d'un paysage, Paris, Rome, Picard, Laterza, 1989.

BOURILLON Florence, FOURCAUT Annie (dir.), Agrandir Paris, 1860-1970, Paris, Publications de la Sorbonne, Comité d'histoire de la Ville de Paris, Coll. « Histoire contemporaine », 2012.

## Bibliographie

- BOWIE Karen (dir.), *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853*, Paris, Éditions Recherches, 2001.
- BOWIE Karen, TEXIER Simon (dir.), *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 2003.
- CARON François, DÉRENS Jean, PASSION Luc et al., *Paris et ses réseaux. Naissance d'un mode de vie urbain, XIX<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles*, Paris, Mairie de Paris, Direction des Affaires Culturelles, 1990.
- CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, *Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain*, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999.
- CHADYCH Danièle, LEBORGNE Dominique, *Vie et histoire du XI<sup>ème</sup> arrondissement*, Paris, Édition Hervas, 1987.
- CHEVALIER Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Librairie générale Française, 1978.
- CHEVALIER Louis, *La formation de la population parisienne au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, PUF, 1950.
- COMBEAU Yvan, *Histoire de Paris*, Paris, PUF, Coll. « Que sais-je », 1999.
- DAUMAS Maurice, PAYEN Jacques (dir.), *Évolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX<sup>ème</sup> siècle*, Paris, Conservatoire des Arts et Métiers, EHESS, 1976.
- DEBOFLE Pierre, DRAGO Roland, GOYARD Claude, Guiral Pierre et al., *L'Administration de Paris, 1789-1977*, Paris, Centre de recherches d'Histoire et de Philologie de la IV<sup>ème</sup> Section de l'École Pratique des Hautes Études, Hautes Études Médiévales et Modernes, Champion, 1979.
- DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), *Paris-Haussmann : le pari d'Haussmann*, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991.
- DUCLERT Ariane, *Le guide du promeneur. X<sup>ème</sup> arrondissement*, Paris, Éditions Parigramme, 1996.
- EVENO Claude (dir.), *Paris Perdu, Quarante ans de bouleversements de la ville*, Paris, Édition Carré, 1995.
- FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989.
- FAVIER Jean, *Paris. Deux mille ans d'histoire*, Paris, Fayard, 1997.
- FIERRO Alfred, *Histoire et dictionnaire de Paris*, Paris, Robert Laffont, Coll. « Bouquins », 1996.
- FIERRO Alfred, *Vie et histoire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement [...]*, Paris, Hervas, Coll. « Vie et histoire des arrondissements de Paris », 1999.
- FORTIER Bruno, *La Métropole Imaginaire - Un atlas de Paris*, Liège, Mardaga, 1989.
- GAILLARD Jeanne, *Paris, la Ville, 1852-1870*, Paris, Libr. H. Champion, 1976.
- GIRARD Louis, *La politique des travaux publics du Second Empire*, Paris, Librairie Armand Colin, 1952.
- GIRARD Louis, *Nouvelle histoire de Paris. La deuxième République et le Second Empire, 1848-1870*, Paris, Hachette, Association pour la publication d'une histoire de Paris, 1982.
- GRIBAUDI Maurizio, *Paris, ville ouvrière. Une histoire occultée, 1789-1848*, Paris, Éditions La Découverte, 2014.
- GUILLERME André, JIGAUDON Gérard, LEFORT Anne-Cécile, *Dangereux, insalubres et incommodes : Paysages industriels en banlieue parisienne, XIX<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles*, Seyssel, Éditions du Champ Vallon, 2004.
- GUILLERME André, *La naissance de l'industrie à Paris. Entre sueurs et vapeurs : 1780-1830*, Seyssel, Éditions du Champ Vallon, 2007.
- HAUSSMANN Georges-Eugène, *Mémoires*, Paris, Seuil, 2000, (1890-1893).
- HILLAIRET Jacques, *Connaissance du Vieux Paris, Lutèce à présent nommée*, Paris Cité capitale de France, Paris, Coll. « Le club français du livre », 1965.
- HILLAIRET Jacques, *Dictionnaire historique des rues de Paris*, Paris, Les Éditions de Minuit, 1985.
- HUET Bernard (dir.), *Paris, formes urbaines et architectures*, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », n° 1, 1998.
- JENN Jean-Marie (dir.), *Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996.
- LAVEDAN Pierre, *Nouvelle Histoire de Paris, Histoire de l'urbanisme à Paris*, Paris, Hachette, Association pour la publication d'une histoire de Paris, 1993 (2<sup>ème</sup> édition).

- LE ROUX Thomas (dir.), Les Paris de l'industrie. Paris au risque de l'industrie (1750-1820), Paris, Éditions Créaphis, 2013.
- LEMERCIER Claire, Un si discret pouvoir. Aux origines de la chambre de commerce de Paris, 1803-1853, Paris, Éditions La Découverte, Coll. « L'espace de l'histoire », 2003.
- LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), Paris d'ingénieurs, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1995.
- LOYER François, Paris XIX<sup>ème</sup> siècle. L'immeuble et la rue, Paris, Hazan, 1997.
- LUCAN Jacques, Eau et gaz à tous les étages. Paris 100 ans de logement, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1992.
- LUCAN Jacques (dir.), Paris des faubourgs, Formation Transformation, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1996.
- MARREY Bernard, CHEMETOV Paul, Familièrement inconnues... Architectures, Paris 1848-1914, Paris, CNMHS, 1976.
- MERCIER Louis-Sébastien, Tableau de Paris, Genève, Slatkine Reprints, 1979 (réimpression de l'édition d'Amsterdam, 1782-1788).
- MICHEL Denis, RENOU Dominique, Le guide du promeneur. XI<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Éditions Parigramme, 1993.
- MINNAERT Jean-Baptiste (dir.), Le faubourg Saint-Antoine, Architecture et métiers d'art, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1998.
- MONTEL Nathalie, Faire le Grand Paris. Avis des habitants consultés en 1859, Paris, Rennes, Comité d'histoire de la Ville de Paris, Presses universitaires de Rennes, 2012.
- PELERIN Claude, La Douane à Paris de 1780 à 1850, Paris, Association pour l'histoire de l'administration des Douanes françaises et la Chambre de Commerce et d'Industrie, 1980.
- PHILIPP Élisabeth, Le guide du promeneur. XIX<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Éditions Parigramme, 1994.
- PHILIPP Élisabeth, Histoire d'une entreprise de son temps, la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, Paris, Éditions Textuel, 2000.
- PINON Pierre, Atlas du Paris haussmannien. La ville en héritage du Second Empire à nos jours, Paris Éditions Parigramme, 2002.
- PINON Pierre, Paris, biographie d'une capitale, Paris, Hazan, 1999.
- PINON Pierre (dir.), Paris, formes urbaines et architectures, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 1998.
- RAGON Michel, L'architecture des gares, Les gares de chemins de fer de petite Ceinture, Paris, Édition Denoël, 1984.
- ROBERT Jean-Pierre, Promenades dans le Paris Ancien, Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, 492 cartes postales anciennes, Le XI<sup>ème</sup> arrondissement, 520 cartes postales anciennes, Paris, Éd. Amatters, Rotech, Tome 2, 1992, Tome 3, 1994.
- ROULEAU Bernard., Le tracé des rues de Paris, formation, typologie, fonctions, Paris, Éditions du CNRS, 1988.
- ROULEAU Bernard, Villages et faubourgs de l'ancien Paris, Histoire d'un espace urbain, Paris, Éditions du Seuil, 1985.
- SABATER Roger, GAILLARD Marc (dir.), Paris au XIX<sup>ème</sup> siècle, Marseille, AGEF, 1991.
- SIMON Philippe, Les 1<sup>ères</sup> fois qui ont fait Paris, Paris, Édition du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, Coll. « Les mini PA », n° 27, 1999.
- TULARD Jean, Nouvelle Histoire de Paris. Le Consulat et l'Empire, Paris, Éditions Hachette, 1970.
- TULARD Jean, Paris et son administration, 1800-1830, Paris, Impr. municipale, Ville de Paris, Commission des travaux historiques, 1976.
- VIGIER Philippe, Paris pendant la monarchie de juillet, 1830-1848, Paris, Hachette, Coll. « Nouvelle histoire de Paris », 1991.

#### Ouvrages anciens - Sources imprimées

- ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum, Paris, Éditeur J. Rothschild, 1867-1873.
- ALPHAND Jean-Charles-Adolphe (dir.), inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur des Travaux de Paris, Les travaux de Paris 1789-1889. Atlas dressé sous l'administration de M. E. Poubelle, préfet de la Seine, Paris, Impr. Nationale, 1889.
- BARTHELOT DE RAMBUTEAU Claude-Philibert (Comte de Rambuteau), Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine, Paris, Impr. Royale, 1884, vol. 5.

## Bibliographie

- BENOISTON DE CHÂTEAUNEUF Louis-François, Recherches sur les consommations de tout genre de la ville de Paris en 1817 comparées à ce qu'elles étaient en 1789, Mémoire lu à l'Académie des Sciences dans sa séance du 11 janvier 1819, Paris, Martinet, 1820.
- CHABROL DE VOLVIC Gilbert-Joseph-Gaspard (Comte de), Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine, Paris, Imprimerie royale, 1829.
- Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France, Statistique de l'industrie à Paris, résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour les années 1847-1848, Paris, Guillaumin, 1851.
- Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France, Statistique de l'industrie à Paris, résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour l'année 1860, Paris, Chambre de commerce de Paris, 1864.
- DAUBANTON L.-J.-M., Du déplacement de la population de Paris, Paris, Carilian Goeury, 1843.
- DEBIDOUR Élie, « Le développement de Paris », L'Illustration, n° 4969, 28 mai 1938.
- DES CILLEULS Alfred, Histoire de l'administration parisienne au XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Honoré Champion, 1900, 2 vol.
- DELESSERT Gabriel, Collection des ordonnances de police depuis 1800 jusqu'à 1844, Paris, Libr. administrative Paul Dupont, Tome 2, 1844.
- DELORT Joseph, Mes voyages aux environs de Paris, Paris, Édition Picard-Dubois, 1821.
- DEVILLE Albert, HOCHEREAU Émile, Recueil de lettres patentes, ordonnances royales, décrets et arrêtés préfectoraux concernant les voies publiques de la Ville de Paris dressé sous la direction de M. Alphand, Paris, Impr. nouvelle, 1886-1889, 2 vol.
- Dictionnaire historique, topographique et militaire de tous les environs de Paris, Paris, Éd. C.-L.-F. Panckoucke, 1816.
- DU CAMP Maxime, Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Hachette, 1875, Tome 6.
- FÉLIX Lazare, Dictionnaire administratif et historique des rues de Paris et de ses monuments, Paris, Félix Lazare, 1844.
- FIRMIN-DIDOT Ambroise et Hyacinthe, Annuaire-almanach du commerce, de l'industrie, de la magistrature et de l'administration (ou almanach des 500 000 adresses de Paris, des départements et des pays étrangers), Paris, Firmin-Didot frères, 1860.
- FUNCK BRENTANO Frantz, Bastille et Faubourg Saint-Antoine, Paris, Hachette, Coll. « Pour connaître Paris », 1925.
- GOURLIER Charles, Notice historique sur le service des travaux des Bâtiments civils à Paris et dans les départements depuis la création de ce service en l'an IV, Paris, L. Colas, 1848.
- HALBWACHS Maurice, « Les Plans d'extension et d'aménagement de Paris avant le XIX<sup>ème</sup> siècle », La vie urbaine, 1920.
- HAUSSMANN G.-E., baron, Recherches statistiques sur la ville de Paris et du département de la Seine, Paris, Impr. Impériale, 1860, vol. 6.
- JOANNE Adolphe, Le guide parisien, Paris, Librairie Hachette et Compagnie, 1863 (rééd. Paris, 1981).
- JOANNE Adolphe, Paris, Nouveau guide de l'étranger et du Parisien, Paris, Librairie Hachette, 1867.
- LA BÉDOLLIÈRE Émile (de), Le nouveau Paris. Histoire de ses 20 arrondissements, Paris, G. Barba, Les Buttes Chaumont, 1860.
- LABORDE, comte A. L. J. de, Projets d'embellissement de Paris et de travaux d'utilité publique, concernant les Ponts et Chaussées, Paris, Belin, 1816.
- LAMBEAU Lucien, Histoire des communes annexées à Paris en 1859. La Villette, Paris, Éd. E. Leroux, 1926.
- LANZAC DE LABORIE Léon, Paris sous Napoléon. Administration. Grands travaux, Paris, Plon-Nourrit et Cie, 1905.
- LEBLANC DE FERRIÈRE Alexandre, Paris et ses environs : Description historique, statistique et monumentale [...], Paris, Bonnote, 1838.
- LEFEUVE Alfred, La Villette. Annuaire de 1854, Paris, Charpentier, 1854.
- LEGRAND Jacques-Guillaume, LANDON Charles-Paul, Description de Paris et de ses édifices, Paris, Treuttel, 1806.
- MARTIN Alexis, Les étapes d'un touriste en France : Paris, promenades dans les 20 arrondissements, Paris, A. Hennuyer, 1892 (1890).
- MEYNADIER Hippolyte, Paris sous le point de vue pittoresque et monumentale ou Éléments d'un plan d'ensemble de travaux d'art et d'utilité publique, Paris, Dauvin et Fontaine, 1843.
- MORIZET André, Du vieux Paris au Paris moderne. Haussmann et ses prédécesseurs, Paris, Hachette, 1932.
- NARJOUX Félix, Paris : Monuments élevés par la ville, 1850-1880, Paris, Vve A. Morel, 1883, Tome II « Édifices d'utilité générale ».

- OUDIETTE Charles, Dictionnaire topographique des environs de Paris [...], Paris, J.-L. Chanson, 1821.
- PERREYMOND A., « Études sur la ville de Paris », Revue générale de l'Architecture et des Travaux publics, 3, 1842.
- POËTE Marcel, Une vie de cité. Paris de sa naissance à nos jours. Album, Paris, A. Picard, 1925.
- Préfecture de la Seine, Service de la statistique municipale, Annuaire statistique de la Ville de Paris, Paris, Impr. municipale, 1880.
- Préfecture de la Seine, Documents relatifs à l'extension des limites de Paris, Paris, Charles de Mourgues frères, successeurs de Vinchon, 1859.
- Revue municipale et gazette réunies, Paris, n° 272, 20 juillet 1858.
- RODET D.-L., Du commerce extérieur et de la question d'un entrepôt à Paris, Paris, Renard, 1825.
- ROUSSEAU C.-P., Dictionnaire de l'approvisionnement de Paris en combustibles, en bois de construction et autres marchandises, Paris, Carilian Goeury et V. Dalmont, 1841.
- STRAUSS Paul, Paris ignoré, Paris, Librairies-Imprimeries Réunies, 1892.
- THOMAS Albert, Considérations sur le magasinage public, Paris, Impr. Adolphe Everat, 1838.
- VUIGNIER Émile, Docks-entrepôts de La Villette. Détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissement, Paris, Dunod, 1861.

#### Articles - Revues

- APUR, « L'aménagement de l'Est de Paris », Paris-Projet, nos 27-28, Paris, APUR, 1987.
- APUR, « L'aménagement de Paris sous Napoléon », Paris-Projet, n° 6, Paris, APUR, 1971.
- APUR, « Espaces Publics », Paris-Projet, nos 30-31, Paris, APUR, 1993.
- APUR, « Politique nouvelle de la rénovation urbaine », Paris-Projet, nos 21-22, Paris, APUR, 1982.
- APUR, « Quartiers anciens - Approches nouvelles », Paris-Projet, nos 32-33, Paris, APUR, 1998.
- APUR, « Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Ville de Paris », Paris-Projet, nos 19-20, Paris, APUR, 1980.
- BARREAU Sylvie, HARDY Jean-Claude, « La Villette, du site industriel au complexe culturel », Métropolis, nos 76-77 4<sup>ème</sup> trimestre, 1986.
- BERGERON Louis, « Approvisionnement et consommation à Paris sous le Premier Empire », Mémoires de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Île-de-France, n° 14, 1963.
- BERTIER DE SAUVIGNY Guillaume, « Le mouvement de la population de Paris sous la Restauration », Mémoires de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Île-de-France, 1972-1973.
- BLANCOT Christiane, STARCKMAN Nathan, « Un pôle dans la ville, La Villette », Cahiers de l'IAURIF, n° 90, juillet 1989.
- BOSSU Jean, « Une structure d'accueil sur le canal Saint-Martin », L'Architecture d'Aujourd'hui, n° 138, juin-juillet 1968.
- BOURILLON Florence, « Des relectures d'Hausmann » Histoire urbaine, Société française d'histoire urbaine, n° 5, 2002/1.
- BOWIE Karen, « Expertise et aménagement en région parisienne au XIX<sup>ème</sup> siècle. Les enquêtes sur les projets pour une ligne Paris-Meaux, 1838-1841 », Société française d'histoire urbaine « Histoire urbaine », n° 14, 2005/3.
- CANTAL-DUPART Michel, « Le chant du faubourg », Urbanisme, n° 199, décembre 1983.
- CASSELLE Pierre, « Les travaux de la commission des embellissements de Paris en 1853 : pouvait-on transformer la capitale sans Hausmann ? », Bibliothèque de l'École des Chartes, Tome 155, 1997.
- CHOAY Françoise, « Hausmann et le système des espaces verts parisiens », Revue de l'Art, n° 29, 1975.
- HUET Bernard « Permanence formelle et expression singulière », Monuments Historiques, n° 154, décembre 1987.
- IAURIF, « Trois siècles de cartographie en Ile de France », Cahiers de l'IAURIF, n° 119, décembre 1997, vol. 1.
- LECLAIRE Gaston, « À propos de la création d'une autoroute urbaine sur le canal Saint-Martin », L'Architecture d'Aujourd'hui, n° 138, juin-juillet 1968.
- LECLAIRE Gaston, « Projet de rénovation d'un secteur de Paris », L'Architecture d'Aujourd'hui, n° 97, septembre 1961.
- LORION André, « Grands ingénieurs parisiens et leur œuvre, 1800-1815 », Revue de l'Institut Napoléon, avril 1965.
- LORION André, « Louis Bruyère et les grands travaux de Paris de 1811 à 1820 », Annales des Ponts et Chaussées, 1965.
- LUCAN Jacques, « Généalogie du regard sur Paris », Paris Projet, Approches nouvelles, nos 32-33, Paris, APUR, 1998.

## Bibliographie

- MINNAERT Jean-Baptiste, « L'évolution architecturale et urbaine du faubourg Saint-Antoine », Paris Projet, Approches nouvelles, n<sup>os</sup> 32-33, Paris, APUR, 1998.
- MONTEL Nathalie, « Chronique d'une mort annoncée. L'annexion par Paris de sa banlieue en 1860 », Recherches contemporaines, n<sup>o</sup> 6, 2000-2001.
- MONTEL Nathalie, « Espaces et industries à Paris au XIX<sup>ème</sup> siècle : les raffineries de sucre villettoises, 1824-1885 », Mémoires de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Île-de-France, n<sup>o</sup> 51, 2002.
- MONTEL Nathalie, « Mutations spatiales, stratégies professionnelles et solidarités familiales à Paris au XIX<sup>ème</sup> siècle. Le rôle des raffineurs de sucre villettois dans la formation d'un espace industriel », Histoire urbaine, n<sup>o</sup> 4, décembre 2001.
- PRONTEAU Jeanne, « Construction et aménagement des nouveaux quartiers de Paris, 1820-1826 », Histoire des Entreprises, n<sup>o</sup> 2, novembre 1958.
- PRONTEAU Jeanne, « Le lotissement de la « Couture » extérieur du Temple à Paris et la formation de la nouvelle ville d'Angoulême (1777-1792) », Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Île de France, Paris, Librairie d'Argences, 1982.
- PRONTEAU Jeanne, « Recherches sur les travaux d'urbanisme à Paris du XVII<sup>ème</sup> siècle au XIX<sup>ème</sup> siècle », Annuaire 1972-1973, Paris, EPHE-IV<sup>ème</sup> section, 1974.
- ROTIVAL Maurice, « Retour à Paris », L'Architecture d'Aujourd'hui, n<sup>o</sup> 63, 1955.
- ROTIVAL Maurice, LOPEZ Raymond, « Paris et l'aménagement de la région parisienne », L'Architecture d'Aujourd'hui, n<sup>o</sup> 63, 1955.
- VERNES Michel, « Histoire d'une solitude : La Villette », Architecture, n<sup>o</sup> 402, avril 1977.

## Communications - Mémoires - Recherches - Thèses

- BACKOUCHE Isabelle, Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, les mutations d'un espace parisien, Paris, Communication à l'EHESS, 24 novembre 2006.
- DARIN Michaël, « L'immeuble dit haussmannien », Cours publics - Saison 2007-2008, Paris, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, 20 mars 2008, <http://webtv.citechaillot.fr/video/14-limmeuble-dit-haussmannien>.
- DAUMAS Maurice (dir.), Évolution de la géographie industrielle de Paris et de sa proche banlieue au XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Centre de documentation d'histoire des techniques, CNAM, 1976.
- DEBOFLE Pierre, Les travaux de Paris (1814-1830). Recherches sur la politique d'urbanisme de la Ville de Paris sous la Restauration, Thèse, École des Chartes, 1974.
- FICHELET Monique, EXCOFFON-LAFARGE Gisèle, FICHELET Raymond et al., La ville du passé et l'urbanisme contemporain, Paris, SERES, 1979.
- LÉRI Jean-Marc, Les travaux de Paris (1830-1848). Recherches sur la politique d'urbanisme de la ville de Paris sous la monarchie de Juillet, Thèse, École des Chartes, 1974.
- MACHTOU Julie, Paris : industries urbaines, Mémoire de TPFE, sous la direction de BERTRAND Frédéric, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 2000.
- POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011.

## Littérature

- BOISSON Marius, Coins et recoins de Paris, Paris, Édition Ivi Bossard, 1927.
- CAIN Georges, À travers Paris..., Paris, E. Flammarion, 1909.
- CLÉBERT Jean-Paul, Paris insolite, Paris, Denoël, 1952.
- VERNE Jules, Paris au XX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Hachette/Le Cherche Midi, Coll. « Le Livre de Poche », 1994 (1863).

## Voies navigables - Canaux - Eaux

## Ouvrages

- BERGASSE Jean-Denis (dir.), *Le canal du Midi. Des siècles d'aventures humaines*, Cessenon, Millau, 1984.
- GUILLERME André, *Les temps de l'eau : la cité, l'eau et les techniques, Nord de la France, fin III<sup>ème</sup> siècle - début XIX<sup>ème</sup> siècle*, Seyssel, Éditions du Champ Vallon, 1983.
- HADFIELD Charles, *British Canals*, London, Phoenix House, 1962.
- HADFIELD Charles, *The Canal Age*, Newton Albot, David & Charles, 1968.
- KRIEDEL Anne, PINON Pierre, *Les canaux et le paysage*, Paris, Ministère de l'Urbanisme et du Logement, Direction de l'Urbanisme et des Paysages, 1982.
- MAISTRE André, *Le canal des Deux-Mers. Canal royal du Languedoc 1666-1810*, Toulouse, Privat, 1968.
- MARCONIS Robert, MARFAING Jean-Loup, SANCHEZ Jean-Christophe, VANNIER Samuel, GIEULES Julien (photographe), *Le canal du Midi, patrimoine culturel, patrimoine naturel*, Carbonne, Nouvelles Éditions Loubatières, 2016.
- MÉNAGER Philippe, *Patrimoine extraordinaire des canaux et rivières navigables de France*, Clermont-Ferrand, Éditions Christine Bonneton, Coll. « Patrimoine extraordinaire », 2015.
- PINON Pierre, *Canaux, Rivières des hommes*, Paris, R.E.M.P.A.R.T., Desclée De Brouwer, Coll. « Patrimoine Vivant », 1995.
- PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Éditions Picard, 1986.
- PINON Pierre, LEMAÎTRE Pascal (photographe), *Patrimoine fluvial, Canaux et rivières navigables*, Paris, Éditions Scala, Voies Navigables de France, 2005.
- PINSSEAU Hubert, *Histoire de la construction, de l'administration et de l'exploitation du canal d'Orléans de 1676 à 1954*, Paris, Clavreuil, 1963.
- PINSSEAU Pierre, *Le canal Henri IV ou canal de Briare (1604-1943)*, Orléans, R. Houzé, Paris, Clavreuil, 1943.

#### Ouvrages anciens - Sources imprimées

- BECQUEY-BEAUPRÉ François-Louis, *Rapport au roi sur la navigation intérieure de la France*, Paris, Impr. Royale, 1820.
- BÉLIDOR Bernard, *Architecture hydraulique, ou L'art de conduire, d'élever et de ménager les eaux pour les différents besoins de la vie*, Paris, C.-A. Jombert, 1737-1739.
- BERNARD Charles, *La conjonction des Mers*, Paris, 1613.
- BRISSON Barnabé, *Essai sur le système général de navigation intérieure de la France [...], suivi d'un Essai sur l'art de projeter les canaux à point de partage par MM. P.-L. Dupuis de Torcy et B. Brisson [...]*, Paris, Carilian Goeury, 1829.
- CHEVALIER Michel, *Des intérêts matériels de la France. Travaux publics, routes, canaux, chemins de fer*, Paris, C. Gosselin et W. Coquebert, 1838.
- DUTENS Joseph-Michel, *Histoire de la navigation intérieure de la France : avec une exposition des canaux à entreprendre pour en compléter le système [...]*, Paris, A. Sautet, 1829.
- FER DE LA NOUERRE Nicolas (de), *La science des canaux navigables ou théorie de leur construction [...]*, Paris, 1786.
- GAUTHEY Emiland-Marie, *Mémoires sur les canaux de navigation et particulièrement sur le canal du Centre, autrefois canal du Charolais*, Paris, Impr. Firmin Didot, 1816.
- GIRARD Pierre-Simon, *Considérations sur les canaux et sur leur mode de concession*, Paris, Carillan-Goeury, 1824.
- GIRARD Pierre-Simon, *Essai sur le mouvement des eaux courantes, et la figure qu'il convient de donner aux canaux qui les contiennent*, Paris, Imprimerie de la République, an XII, 1804.
- GRANGEZ Ernest, *Précis historique et statistique des voies navigables de la France et d'une partie de la Belgique [...]*, Paris, N. Chaix et Cie, 1855.
- GRANGEZ Ernest, *Traité de la perception des droits de navigation et des péages*, Paris, L. Mathias, 1840.
- HUERNE DE POMMEUSE Louis-François, *Des canaux navigables considérés d'une manière générale [...]*, Paris, Bachelier et Huzard, 1822.
- LAGRENÉ Henri-Melchior (de), *Cours de navigation intérieure. Fleuves et rivières*, Paris, Dunod, 1869-1873.
- LE FRANÇAIS DE LALANDE Joseph-Jérôme, *Traité des canaux de navigation et spécialement du canal du Languedoc*, Paris, Frères Debure, 1778.
- LINGUET Simon-Nicolas-Henri, *Canaux navigables, ou développement des avantages qui résulteraient de l'exécution de plusieurs projets en ce genre pour la Picardie, l'Artois, la Bourgogne, la Champagne, la Bretagne*, Amsterdam, Paris, Impr. L. Cellot, 1769.



## Bibliographie

- MACAIGNE René, Le canal de Saint-Quentin, Paris, Librairie générale de Droit & de Jurisprudence, 1936.
- MARY Louis-Charles, Détails pratiques sur la distribution des eaux, Paris, École Impériale des Ponts et Chaussées, 1868.
- RICHE DE PRONY Gaspard-Marie, Recherches physico-mathématiques sur la théorie des eaux courantes, Paris, Impr. Impériale, an XII (1804).
- SAY Jean-Baptiste, Des canaux de navigation dans l'état actuel de la France, Paris, Déterville, 1818.
- VIANSSON-PONTÉ Louis-Edmond, Histoire du canal de l'Est, 1874-1882, Nancy, Impr. de Berger-Levrault, 1882.

### Articles

- BACKOUCHE Isabelle, « La Seine et Paris (1750-1850) : pratiques, aménagements, représentations », Villes, Histoire et Culture, n° 2/3, juin 1997.
- GOUBERT Jean-Pierre, « La France s'équipe. Les réseaux d'eau et d'assainissement 1850-1950 », Les Annales de la recherche urbaine, nos 23-24, juillet-décembre 1984.
- GUILLERME André, « Capter, clarifier, transporter l'eau : France 1800-1850 », Les Annales de la recherche urbaine, nos 23-24, juillet-décembre 1984.
- HALGAND Marie-Paule, « Ingénieurs et navigation intérieure au XIX<sup>ème</sup> siècle », 303, La revue des pays de la Loire, n° 32, 1992.
- KRIEDEL Anne, PINON Pierre, « L'achèvement des canaux sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », Les annales des Ponts et Chaussées, n° spécial 150<sup>ème</sup> anniversaire, n° 19, 3<sup>ème</sup> trimestre 1981.
- MERGER Michèle, « La concurrence rail-navigation intérieure en France, 1850-1914 », Histoire, économie et société, vol. 9, n° 1, 1990.
- PINON Pierre, « Canaux - Histoire et architecture », Encyclopaedia Universalis, Paris, 1989.
- PINON Pierre, « Canaux et villes au siècle des Lumières », Les Annales de la recherche urbaine, n° 30, avril 1986.
- PINON Pierre, « I canali : da strumenti di organizzazione del territorio a monumenti del paesaggio », Casabella, n° 525, 1986.
- ROCHE Daniel, « Le temps de l'eau rare du Moyen-âge à l'époque moderne », Annales ESC, vol. 39, n° 2, 1984.

### Mémoires - Recherches - Thèses

- DELAGNEAU A., Intégration des canaux en tissu urbain, Mémoire de Maîtrise, sous la direction de COQUERY Michel et DECOUFLÉ André-Clément, Université Paris VIII, Institut d'Urbanisme de l'Académie de Paris, 1981.
- LESUEUR Bernard, Le Pénichien-marinier du nord : essai d'histoire sociale, 1850-1950, Thèse de 3<sup>ème</sup> cycle, EHESS, 1982.
- MERGER Michèle, La Politique de la III<sup>ème</sup> République en matière de navigation intérieure de 1870 à 1914, Thèse de 3<sup>ème</sup> cycle, Université Paris-Sorbonne, 1979.
- PICON Antoine, Science de l'ingénieur et aménagement du territoire. Aux origines du génie civil 1800-1850, Rapport de recherche, Paris, CNRS, 1986.

### Canaux parisiens - Eau à Paris

#### Ouvrages

- BABEY Marie, Je me souviens du canal Saint-Martin, Paris, Éditions Parigramme, 2003 (1996).
- BEAUDOUIN François, Paris et la batellerie du XVII<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècles, Paris, Édition Maritimes et d'Outre-Mer, 1979.
- BEAUMONT-MAILLET Laure, L'eau à Paris, Paris, Hazan, 1991.
- CHEMETOFF Alexandre, GUILLERME André, OZANNE François, Paris : l'architecture de l'eau, Paris, Édition du Pavillon de l'Arsenal, Coll. « Les mini PA », n° 1, 1994.
- CEBRON DE LISLE Philippe, L'eau à Paris au XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux, 1991.
- GAYDA Marc, Les canaux parisiens, Valignat, Éditions de l'Ormet.

- GRABER Frédéric, Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne, Paris, Éditions CNRS, 2009.
- HERVET Jean-Pierre, MÉRIENNE Patrick, Les canaux de Paris, Rennes, Éditions Ouest-France, 2002.
- LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007.
- MILLARD Jean, Paris Histoire d'un port, Du port de Paris au Port autonome de Paris, Paris, Éditions L'Harmattan, 1994.
- ROUBAUD Jacques, BABEY Marie (photographe), Canal Saint-Martin, Paris, Creaphis, 2007.
- TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994.

#### Ouvrages anciens - Sources imprimées

- ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, BUFFET Aimé-Louis, DURAND-CLAYE Alfred, Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. Chaix, 1880.
- BELGRAND Eugène, Travaux souterrains de Paris, Paris, Dunod, 1873-1887.
- BERTHELOMET, Précis historique des canaux de l'Ourcq, de Saint-Denis et de Saint-Maur, à Paris [...], Paris, Impr. H. Tilliard, 1802.
- BOUCHARY Jean, L'eau à Paris à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle : la Compagnie des eaux de Paris et l'entreprise de l'Yvette, Paris, M. Rivière, 1946.
- BRULLÉE J.-P., Mémoire sur les principaux vices et dangers que présente l'exécution des plans de M. Girard pour le canal de l'Ourcq, (s.l.), Impr. de Beraux, an XIII (1804-1805).
- BRUYÈRE Louis, Rapport du 9 Floréal an X sur les moyens de fournir l'eau nécessaire à la Ville de Paris, et particulièrement sur la dérivation des rivières d'Ourcq, de la Beuvronne, de l'Yvette, de la Bièvre et autres, Paris, Impr. Courcier, an XII (1804).
- DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, A.S.C.V.P.
- FIGUIER Louis, Les eaux de Paris : leur passé, leur état présent, leur avenir, Paris, Michel Lévy, 1862.
- GAUTHEY Emiland-Marie, inspecteur général des Ponts et Chaussées, Projet de dérivation jusqu'à Paris des rivières Ourcq, Théroutanne et Beuvronne d'une part, et des rivières d'Essonne, Juine, Orge, Yvette et Bièvre, Paris, L. Perronneau, an XI (1803).
- GIRARD Pierre-Simon, Description générale des ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis [...], Paris, Impr. Impériale, 1810.
- GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal de l'Ourcq depuis la première prise d'eau à Mareuil jusqu'à la barrière de Pantin, Paris, Vve Courcier, 1819 (1806).
- GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal Saint-Martin, Paris, Courcier, 1820.
- GIRARD Pierre-Simon, Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de la Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian Goeury, 1841-1843.
- GIRARD Pierre-Simon, Mémoire pour servir d'introduction au devis général des ouvrages à faire pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris, Paris, Imprimerie Impériale, 1812.
- GIRARD Pierre-Simon, Rapport à l'Assemblée des Ponts et Chaussées sur le projet général du canal de l'Ourcq, Paris, Impr. de la République, an XII (1803).
- GIRARD Pierre-Simon, Recherches sur les eaux publiques de Paris, les distributions successives qui en ont été faites, et les divers projets qui ont été proposés pour en augmenter le volume, Paris, Impr. Impériale, 1812.
- HUMBLOT Félix-Eugène-Edmond, ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. A. Chaix, 1885.
- LE CHATELIER Louis, Note sur la reconstruction du canal Saint-Denis et du bassin de La Villette, Paris, Veuve Ch. Dunod, 1886.
- PARMENTIER Antoine-Augustin, Dissertation sur la nature des eaux de la Seine, avec quelques observations relatives aux propriétés physiques et économiques de l'eau en général, Paris, Buisson, 1787.
- POLONCEAU A.-R., De l'utilité de la navigation actuelle de l'Ourcq et des inconvénients qu'entraînerait sa suppression [...], Paris, Guyot, 1822.
- PRADELLES Paul, Du régime administratif et juridique du canal et de la rivière d'Ourcq, Laval, Léon Barnéoud et Cie, 1902.

Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Paris, Impr. Gauthier-Villars, 1873.

Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Paris, Impr. Royale, 1819.

Renseignements utiles sur le canal de l'Ourcq et la prise des eaux qui doivent l'alimenter, Paris, Rignoux, 1825.

SAY Jean-Baptiste, De l'importance du port de la Villette, Paris, Deterville, 1818.

SOMMIER Louis-Edmé-Dominique, Maire de La Villette, Canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis, bassin de La Villette. Mémoire adopté par le Conseil municipal de la commune de La Villette dans sa session d'août 1841, et adressé à M. le Ministre de l'Intérieur, Paris, L. Mathias, 1841.

## Articles - Revues

APUR, « L'aménagement du canal Saint-Martin », Paris Projet, n° 17, Paris, APUR, 1977.

APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », Paris Projet, nos 15-16, Paris, APUR, 1976.

BACKOUCHE Isabelle, « Entrer dans Paris par voie d'eau. Usages et urbanisation du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », in DAUPHIN Noëlle, GUIHEMBET Jean-Pierre, MICHAUD-FRÉJAVILLE (dir.), Entrer en ville, Rennes, PUR, 2006.

BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010.

BLANCOT Christiane, GRETHER François, « Des vestiges au devenir d'un site - le bassin de La Villette », Monuments Historiques, n° 154, décembre 1987.

BLANCOT Christiane, « La renaissance d'une promenade », in APUR, « Espaces publics », Paris-Projet, nos 30-31, Paris, APUR, 1993.

DE GOUVELLO Bernard, DEROUBAIX José-Frédéric, SEIDL Martin, L'utilisation de ressources alternatives à l'eau potable révélatrice d'un nouveau rapport à l'eau en ville. Analyse des controverses autour de la conservation du réseau d'eau non potable Paris, HAL, 2013.

GUÉVEL Solenn, « Le Canal Saint-Denis Un espace public majeur à partager », in LEMOINE Bertrand. (dir.), Paris en Ile-de-France Histoires communes, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Éditions Picard, 2006.

GUÉVEL Solenn, « Les canaux parisiens, éléments fondateurs de la forme urbaine au XIX<sup>ème</sup> siècle ? L'exemple du canal Saint-Martin et de la place des Marais », Paris-Patrimoine, Histoire de l'architecture et archéologie, Commission du Vieux Paris, n° 2, Décembre 2005.

GUÉVEL Solenn, « La couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin, 1906-1910 », in LAMBERT-BRESSON Michèle, TÉRADE Annie (dir.), Architectures urbaines. Formes et temps. Pour Pierre Pinon, Paris, Éditions Picard, 2013.

GUÉVEL Solenn, MICHALSKI Andrzej, « Embranchements à la Villette », in BOWIE Karen, TEXIER Simon (dir.), Paris et ses Chemins de Fer, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 2003.

GUÉVEL Solenn, « Perspectives et mutations d'un projet de territoire : La Plaine Saint-Denis », Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Novembre 2006, [http://actualités.ehess.fr/fichiers/2006-11-24\\_EMGP2.pdf](http://actualités.ehess.fr/fichiers/2006-11-24_EMGP2.pdf).

GUÉVEL Solenn, MICHALSKI Andrzej, « Place des Marais », in TEXIER-RIDEAU Géraldine, DARIN Michaël (dir.), Places de Paris, XIX<sup>ème</sup> - XX<sup>ème</sup> siècles, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 2003.

GUÉVEL Solenn, « Projets d'entrepôts de marchandises au bassin de l'Arsenal à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle », in BAUDOUIIN Thierry, LAISNEY François, TÉRADE Annie (dir.), Paris, alchimies d'une métropole, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 2008.

GUÉVEL Solenn, « Transformations urbaines autour du canal Saint-Martin à Paris », in LAMBERT-BRESSON Michèle, TÉRADE Annie (dir.), Villes françaises dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Embellissement, Équipement, Transformations, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 2006.

GUÉVEL Solenn, « La rénovation du bassin de La Villette à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Modernisation du port, embellissement du paysage urbain », in LAMBERT-BRESSON Michèle, TÉRADE Annie (dir.), Architectures urbaines et architectures du mouvement, 1800-1950, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 2011.

GUÉVEL Solenn, « Le rôle des réseaux d'eau dans l'aménagement urbain », in Ville de Paris, Quel avenir pour le réseau d'eau non potable de Paris ? Perspectives et alternatives - Conférence de consensus, Ville de Paris, 2009.

LEMOINE Bertrand, « Un boulevard sopra una volta », Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », n° 29, mars 1987.

PICON Antoine, « Il canal de l'Ourcq. Una controversia tecnica », Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », n° 29, mars 1987.

PINON Pierre, « Navigare, dissetare, lavare : acqua per Parigi », Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », n° 29, mars 1987.

### Communications - Études - Expositions - Mémoires - Recherches

APUR, Canal de l'Ourcq Grand gabarit, Charte du paysage, des usages et de l'aménagement, Paris, APUR, septembre 2014.

APUR, Du réseau d'eau non potable à l'optimisation de la ressource en eau. Partie 2 : Restitution des ateliers des 11 et 12 février 2013, Paris, APUR, avril 2013.

APUR, Étude d'impact - ZAC Bassin de La Villette, Paris, APUR, 1976.

APUR, Étude sur le devenir du réseau d'eau non potable. Partie 1 : Analyse et diagnostic, Paris, APUR, décembre 2010.

APUR, Étude sur le devenir du réseau d'eau non potable. Partie 2 : Rappel et nouvelles pistes de réflexions sur le devenir du réseau d'ENP, Paris, APUR, juillet 2011.

APUR, Schéma d'aménagement et de mise en valeur des canaux de la Seine à La Villette, Paris, APUR, 1987.

BELLEFRROID Aurélie, Le canal de l'Ourcq : un poème urbain, Mémoire de TPFE, sous la direction de DERVIEUX Alain, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 1998.

BERTHIER Alain, COUTHINO E., DENIAU Dominique, GAUDIN Henri, MILLIEX Jean-Michel, QUIVAUX Robert, Étude de l'axe Saint-Martin - Richard-Lenoir, Paris, APUR, 1972.

BORGET Marie-Catherine, Le canal Saint-Martin, Mémoire de DES de Géographie, Paris, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Paris, 1966.

BOUR Yves, Un canal pour Paris : le canal Saint-Martin, Mémoire de TPFE, sous la direction de DE TOURTIER Bertrand, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La-Villette, 1982.

BOWIE Karen, « Le chemin de fer du Canal de l'Ourcq, 1837-1847 : de projets pour un train de vidanges à la grande ligne de Strasbourg » Colloque Histoire des réseaux, des transports et des mobilités en Île-de-France, AHICF, Fédération des Sociétés Historiques et Archéologiques de Paris - Île-de-France, Région Île-de-France (Service Patrimoines et Inventaire), 22-24 novembre 2012.

BRESSAC Olivier, BRUGEL François, Autour du canal Saint-Martin, Mémoire de TPFE, sous la direction de FEUGAS Jean-Pierre, Paris, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 1989.

DUPRÉ Gilles, PINON Pierre, Le rôle des canaux de navigation dans la constitution des tissus urbains, Le cas de Dijon, Saint-Quentin et Paris, s.l., École d'architecture de Paris-La-Défense, Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, Plan urbain, 1995.

FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985.

GAUDIN Henri, Études sur l'axe Nord-Sud, Paris, APUR, 1970.

GRETHER François, TOUCHE Dominique, Étude du bassin de la Villette, Paris, APUR, 1972.

GUÉVEL Solenn, Les canaux parisiens au XIX<sup>ème</sup> siècle (1818-1876). Formes, usages et représentations, Mémoire de DEA Histoire et Civilisations, sous la direction de BACKOUCHE Isabelle et PROCHASSON Christophe, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2003.

GUÉVEL Solenn, Les canaux parisiens comme éléments fondateurs de la forme urbaine au XIX<sup>ème</sup> siècle ? La place des Marais, Mémoire de DEA Projet architectural et urbain, Théories et dispositifs, sous la direction de PINON Pierre et GRESSET Philippe, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 2003.

GUÉVEL Solenn, MICHALSKI Andrzej, La formation urbaine autour des canaux parisiens (Le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin, depuis leur création jusqu'à nos jours et dans les limites actuelles de Paris), Mémoire de TPFE, sous la direction de BERTRAND Frédéric et MILLIEX Jean-Michel, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 2002.

GUÉVEL Solenn (commissariat), « Entre Promenade et Industrie / Le bicentenaire du bassin de La Villette », Paris (Pavillon Paul Delouvrier - Parc de La Villette), Comité d'histoire de la Ville de Paris, Mairie de Paris, du 27 mai 2009 au 27 juillet 2009.

GUILLERME André, TABUCHI Jean-Pierre, « Quel réseau, quel dispositif technique ? » et GUILLERME André, « Tendances et changements dans les techniques urbaines » in APUR, Étude sur le devenir du réseau d'eau non potable, Paris, APUR, décembre 2010.

MOUFLE Dominique, Du bassin de l'Arsenal au Bassin de la Villette, Mémoire de TPFE, sous la direction de CIRIANI Henri, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 1993.

## Bibliographie

- PAPOUL Jean, Le halage et le touage sur les canaux de la Ville de Paris, Paris, Service des canaux de la Ville de Paris, 2009.
- PAPOUL Jean, Le pont levant de la rue de Crimée, Paris, Service des canaux de la Ville de Paris, 2009.
- PREVOST Pierre, Au fil de l'eau : les cours d'eau et le canal de l'Ourcq, Mémoire de TPE, sous la direction de MILLIEX Jean-Michel, École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville, 1992.
- TERRENOIRE Marie-Odile, Éléments pour une approche sociologique du canal Saint-Martin, Paris, APUR, 1971.
- Ville de Paris, Les canaux de Paris, un réseau fluvial à découvrir, Paris, Direction générale de l'Information et de la Communication, Direction de la Voirie et des Déplacements, mai 2007.
- Ville de Paris, Quel avenir pour le réseau d'eau non potable de Paris ? Perspectives et alternatives - Conférence de consensus, Ville de Paris, 2009.

## Littérature

- CARNÉ Marcel, La vie à belles dents, Paris, Édition Jean Vuarnet, 1979.
- DABIT Eugène, L'hôtel du Nord, s.l., Société des Amis du livre moderne, 1939-1944.
- VERNE Jules, Paris au XX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Hachette, Le Cherche Midi, Collection « Le Livre de Poche », 1994 (1860).

## Méthodologie

Sont regroupés, sous cette thématique, les ouvrages et les articles ayant permis de situer le sujet de recherche dans l'historiographie générale de l'histoire urbaine. Ils ont servi à élaborer une problématique et une méthode d'analyse, afin de saisir les relations qui ont pu exister entre Paris et ses canaux au cours XIX<sup>ème</sup> siècle. Ils ont enfin permis de comprendre les différentes conceptions dans l'appréhension de la ville et de réaliser une synthèse sur l'évolution de l'étude de la ville en France.

## Ouvrages

- BACKOUCHE Isabelle, L'Histoire urbaine en France (Moyen-Age - XX<sup>ème</sup> siècle) : guide bibliographique 1965-1996, Paris, L'Harmattan, 1998.
- Comité français des sciences historiques, La recherche historique en France depuis 1965, Paris, Éditions du CNRS, 1980.
- LEDRUT Raymond, Sociologie urbaine, Paris, PUF, 1968.
- LEFÈVRE Henri, La révolution urbaine, Paris, Gallimard, Collection « Idées », 1970.
- LEPETIT Bernard, TOPALOV Christian, La Ville des sciences sociales, Paris, Belin, 2001.
- LEPETIT Bernard, PUMAIN Denise, Temporalités urbaines, Paris, Anthropos, Coll. « Villes », 1993.
- MERLIN Pierre, Méthodes quantitatives et espace urbain, Paris, Masson, 1973.
- PAQUOT Thierry, LUSSAULT Michel, BODY-GENDROT Sophie (dir.), La ville et l'urbain, l'état des savoirs, Paris, Éditions La Découverte (Textes à l'appui. L'état des savoirs), 2000.

## Articles

- BARDET Jean-Pierre, BOUVIER Jean, PERROT Jean-Claude, ROCHE Daniel, RONCAYOLO Marcel, « Note critique : Une nouvelle histoire des villes », Annales ESC, n° 6, 1977.
- BERGERON Louis, RONCAYOLO Marcel, « De la ville pré-industrielle à la ville industrielle. Essai sur l'historiographie française », Quaderni storici, n° 27, 1974.
- CHASSAGNE Serge, « L'histoire des villes. Une opération de rénovation historiographique ? », in BAYARD Françoise et al., Villes et campagnes, XV<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles, Lyon, Presses Universitaires de Lyon / Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1977.
- HUET Bernard, « Une génétique urbaine, Mémoire et projet », Urbanisme, n° 303, novembre-décembre 1998.

## Bibliographie

LEPETIT Bernard, « Architecture, géographie, histoire, usage de l'échelle », *Genèses*, n° 13, 1993.

LEPETIT Bernard, « Histoire urbaine et espace », *L'Espace géographique*, n° 1, 1980.

LEPETIT Bernard, « La ville : cadre, objet, sujet », *Enquête*, n° 4, 1996.

LEPETIT Bernard, « Remarques sur la contribution de l'espace à l'analyse historique », *Paysages découverts*, n° 2, 1993.

LÉVY Albert, « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », *Espaces et Sociétés*, Paris, ERES, n° 122, 2005/3.

PERROT Jean-Claude, « Pour une nouvelle histoire des villes », *Annales ESC*, n° 6, 1977.

PINOL Jean-Luc, « L'histoire urbaine contemporaine en France », in BIGET Jean-Louis et HERVÉ Jean-Claude (dir.), *Panoramas urbains. Situation de l'histoire des villes*, Paris, ENS Éditions Fontenay / Saint-Cloud, 1995.

ROCHE Daniel, « Ville », in LE GOFF Jacques (dir.), *La Nouvelle Histoire*, Paris, CEPL, 1978.

## Bibliographie

## SOURCES - ARCHIVES

La thèse s'appuie sur une diversité de sources. Chaque question posée trouve son origine et ses réponses dans la confrontation et le croisement de points de vue saisis dans ces différentes sources. En effet, aucun fonds d'archives ne permet à lui seul de traiter des relations entre Paris et ses canaux au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle. Un corpus documentaire, qui ne prétend pas à l'exhaustivité, est construit à partir de fonds courants et particuliers.

Les archives consultées et/ou exploitées sont celles des Archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, des Archives Nationales, des Archives de Paris, des Archives de la Préfecture de police de Paris, des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris, de la Bibliothèque administrative de la Ville de Paris, de la Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées, de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, de la Bibliothèque Nationale. La liste suivante est classée par lieux de recherches.

### Archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine

Les archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine conservent une collection appelée La Collection Carivenc. L.-P. Carivenc était ingénieur en chef de la Navigation et des Ports du département de la Seine durant l'entre-deux guerres. Il a manifesté un grand intérêt pour tout ce qui touchait à la navigation intérieure. Tout au long de sa carrière, il a accumulé et conservé une masse importante d'archives. Non seulement, il a rassemblé divers documents de son époque, mais il a aussi collectionné toutes sortes de papiers trouvés à l'Inspection générale de la Navigation. Tous ces documents ont formé à sa mort une importante collection de 190 boîtes. En 1970, lors de sa vente aux enchères, l'ensemble de cette collection a été acquis par M. Beaudouin, conservateur du Musée, à l'époque. Ces archives sont d'une grande diversité : documents administratifs, notes manuscrites (notes de lectures, impressions, relevés...), bulletins et brochures, coupures de presse de toutes époques (sans mention, la plupart du temps, du nom et de la date du périodique, donc inexploitable), chapitres de livres... Trois cartons concernent plus particulièrement les canaux de la Ville de Paris. Les manuscrits y abondent : comptes, lettres, descriptions monographiques d'ouvrages ou d'aménagements, comptes rendus de conférences, documents iconographiques.



### Collection L.-P. Carivenc

- 2 : Accidents - Destruction - Réparation de bateaux.
- 3 : Adductions d'eau à Paris.
- 4 : Administration
- 5 : Affaires militaires - Troubles et guerres depuis la Révolution jusqu'à 1871.
- 6 : Affaires de Navigation.
- 11 : Bains.
- 20 : Canaux de Paris.
- 21 : Canaux de Paris.
- 22 : Canaux de Paris.
- 70 : Inspection générale de la navigation.
- 87 : Historique des fêtes nautiques.

### Archives Nationales

La série AD rassemble les archives imprimées.

- AD XIII : Travaux Publics, Ponts et Chaussées.
- 13 : Constructions et bâtiments publics. Eaux de Paris.
- XIX : Documents administratifs (1789-1944).
- XIX T : Préfecture de la Seine.
- XIX T7 : Recherches statistiques sur la Ville de Paris, 1821, 1823, 1826, 1829, 1844.

La série F rassemble les versements des ministères et de leurs administrations.

- F/1A 2000 : Plans d'alignement de rues de Paris et de communes, plans divers, 1817-1855.
  
- F/2 : Ministère de l'Intérieur : Administration départementale.
- Seine 37 : Extension des limites de Paris. La Villette.  
Registre d'enquête destiné à recevoir les dires et observations qui pourront être faits par les habitants dans l'enquête ouverte au sujet de l'extension des limites de Paris, 1859.
  
- F/3 : Ministère de l'Intérieur : Administration communale.
- Seine 34 : Dossier n° 6 : pièces concernant les entrepôts de Paris.
  
- F/12 : Commerce et industrie.
- 6395 : Docks et entrepôts de Paris, 1831-1913.
- 6396 : Idem.
- 6397 : Idem.
  
- F/13 : Bâtiments Civils.
- 497 : Travaux de Paris. Mémoires et travaux, 1815-1830.
- 707 : Affaires diverses, travaux à Paris, XVII<sup>ème</sup> siècle-1842.
- 884 : Travaux de Paris. Ponts, an II-1830.
- 944 : Travaux de Paris. Quais et ponts, an XII-1815. Proposition de plans au port de la Rapée, 1808-1811.

- F/14 : Travaux Publics.  
L'Ancien Régime a mis en place une administration des Ponts et Chaussées et des Mines, dont une partie des documents a formé le noyau initial de la série F/14. Séparés à plusieurs reprises pendant les périodes révolutionnaire et impériale, les services des Ponts et Chaussées et des Mines sont regroupés de 1815 à 1830 au sein d'une Direction générale des Ponts et Chaussées et des Mines. En 1830 est créé le Ministère des Travaux Publics dont les attributions sont routes, navigation, mines et en 1836, chemins de fer. Cette série comprend un fond important de documents décrivant les origines, le tracé et l'histoire des canaux à Paris. Outre des documents manuscrits (arrêtés, projets, mémoires, correspondances), les cartons contiennent des imprimés de tout intérêt.
- 185 : Projet de canal de l'Arsenal à Chaillot, 1792.
- 188 : Plan des chantiers entre l'Arsenal et la rue de Charenton, fin XVIII<sup>ème</sup> siècle. Projet pour rendre Paris port de mer, 1765-1769.
- 524 : Canal de l'Ourcq. Comptabilité des canaux. État et situation définitive des travaux exécutés et des dépenses 1621-1830.
- 597 A/B : Eaux de Paris.
- 607 B : Mémoires et états concernant la navigation intérieure et les canaux, 1790-1815 / Organisation du service de la navigation, an XI-1814 / Bacs et bateaux, coches d'eau, approvisionnements de Paris, 1773-1827.
- 608 1 : Idem.
- 684/688 : Canaux, 1810-1823. Pièces relatives au financement et à la comptabilité des travaux de l'Ourcq.
- 2235 1 : Dossier de Pierre-Simon Girard<sup>94</sup>.
- 6736 : Conduite d'eau du canal de l'Ourcq à l'hôpital Saint-Louis.
- 7012 : Canal de l'Ourcq, 1748-1852.  
GAUTHEY Émiland-Marie, inspecteur général des Ponts et Chaussées, Projet de dérivation jusqu'à Paris des rivières d'Ourcq, Théroutte et Beuvronne d'une part, et des rivières d'Essonne, Juine, Orge, Yvette et Bièvre de l'autre, Paris, H.-L. Perronneau, an XI (1803).
- 7013 : Canal de l'Ourcq, 1748-1852.  
GIRARD Pierre-Simon, Mémoire pour servir d'introduction au devis général des ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris, Paris, Imprimerie Impériale, 1812.  
GODART, DE SAPONAY, avocats, Au roi en son Conseil d'État. Mémoire pour les sieurs David jeune et Callou [...] contre la Ville de Paris, 1825.
- 7032 : Canal Saint-Denis, 1811-1846.
- 7033 : Canal Saint-Martin, Seine, 1813-1839.  
Alignements.  
Avis de la Commission de salubrité et document sur le problème de salubrité et d'hygiène dû aux problèmes d'égouts ou de l'eau croupissante du canal : lettres de riverains.  
Concession du canal à la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.  
Constitution d'une maison éclésièrè près des écluses n<sup>os</sup> 1 et 2.  
Construction des égouts sur la rive droite.  
Document sur la discussion du tracé du canal.  
Établissement des barrières sur le côté extérieur des quais.  
Établissement d'un bas port dans la gare de l'Arsenal.  
Établissement de ponts tournants  
Examen comparatif des projets du canal Saint-Martin dans la navigation intérieure du département de la Seine (rapporteur M. Tarbé).  
Exécution et réception des travaux.  
Fixation de la largeur des écluses.  
Murs de fondation des murs de quais.  
Rapport faisant suite à celui du 31 juillet 1819 sur divers projets relatifs au tracé du canal Saint-Martin (Exposé - Questions - Réponses).  
Rapport du 13 août 1819 d'une commission composée de MM. de Prony, Sganzin, Tarbé, inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, M. Drapin, inspecteur divisionnaire et M. Bérigny, ingénieur en chef, sur divers projets relatifs au tracé du canal Saint-Martin (Exposé - Projet de M. Girard - Projet de M. Boistard - projet de M. Coïc - Comparaison des tracés de M. Coïc et M. Girard - Comparaison des tracés de M. Coïc et M. Boistard (Estimations comparatives des dépenses et des quantités) - Écluses - Ponts - Maisons d'éclusiers et de pontonniers - Bièfs - Port du Marais - Gare de

<sup>94</sup> Les traités et les mémoires de Pierre-Simon Girard se trouvent aussi à la Bibliothèque de l'Institut.

l'Arsenal - Écluses de garde sur le bord de Seine - Égouts, pavé des quais et plantations - Prises d'eau pour les usines - Estimations de la dépense - Résumé et avis).  
Tracé du canal et modifications.

911 : Routes et ponts. 1779-1823.

LAMANDE C., Mémoire sur les moyens d'utiliser les fossés et le terrain de l'Arsenal, ainsi que sur les changemens que la construction du Pont du Jardin des Plantes nécessite dans la disposition des abords, 15 vendémiaire an XI (07 octobre 1802).

Extrait des registres des délibérations du Gouvernement de la République, Paris, 11 frimaire an XII (03 décembre 1803).  
Mémoire de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département de la Seine sur la formation d'une place sur le terrain de la Bastille et sur une Gare projetée à la suite, 30 nivôse an XII (21 janvier 1804).

10116 : Canal de l'Ourcq.

GIRARD Pierre-Simon, Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de La Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian Goeury, 1831-1845, Tome 1.

Plan de situation des travaux du canal de l'Ourcq en 1809.

Plans, coupes et élévations du regard de prise d'eau à construire à la tête de l'aqueduc de ceinture, 1810.

Plan du canal de l'Ourcq - Tracé du canal.

Plan général du territoire traversé par le canal de l'Ourcq depuis la prise d'eau à Mareuil jusqu'au bassin de La Villette.

Plan figuratif du défaut de parallélisme des abords du bassin de la Villette avec les arrêtes intérieures des murs de ces deux plus grands côtés mais mesurés aux sommets intérieurs des angles saillants de son périmètre.

10117 : Canal de Paris.

Canal de l'Arsenal à Chaillot.

Canal de Paris à Dieppe.

BOISSON, ingénieur du Roi, Plan général du canal de Paris projeté depuis l'Arsenal jusqu'à Chaillot, suivant les ordres de la cour, dédié et présenté au Roy par son très humble et très obéissant et très fidèle serviteur sujet Boisson, ingénieur de sa majesté, dessiné et gravé par J.-F. Blondel, milieu XVIII<sup>ème</sup> siècle, échelle en toises.

10118 : Canal de Paris au Rhin à canal du Poitou.

10125 I : Plans généraux des canaux de la Ville de Paris, canaux Saint-Martin, Saint-Denis et Ourcq.

BECQUEY L., Plan des trois canaux, 1827.

Plan général des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin.

Carte des départements traversés par les canaux.

10125 II : Canaux de la Ville de Paris : Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Cette série comporte principalement des plans.

DE LA VIGNE, ingénieur géographe, Carte particulière du nouveau projet du canal Saint-Denis à Paris, projet par M. Le Comte de Jumelle, levée par ordre du Roy, 1725.

Plan détaillé du canal Saint-Denis.

DE VILLIERS R.-É. ou GIRARD P.-S., Plan général du canal Saint-Denis, du canal de l'Ourcq à la Seine, 1811 (Ce plan est intéressant car il présente le parcellaire agricole et les différentes cultures exploitées).

Plan sur calque d'une partie du canal de l'Ourcq.

Profils en travers du canal de l'Ourcq.

Plan général du canal Saint-Denis et de ses abords, de sa jonction avec le canal de l'Ourcq et du bassin de la Villette, profils en long et en large.

Profil en long du canal Saint-Denis, avec indication des ouvrages d'art.

DE VILLIERS R.-É., Canal Saint-Denis : dérivation de l'Ourcq, profil en long depuis le canal de l'Ourcq jusqu'à la Seine et 4 profils en travers en amont et en aval, août 1811.

Plan du canal Saint-Denis : plan de la partie comprise entre l'embouchure du canal et la route de la maison de Seine, 28 juin 1831.

Plan du bassin de La Villette avec les canaux de l'Ourcq et Saint-Martin.

Profil en travers sur le canal Saint-Denis en deux points différents.

DE VILLIERS R.-É. ou GIRARD P.-S. Girard, Dérivation de l'Ourcq : canal Saint-Denis, profils en travers du n° 18 au n° 120, approuvés par le conseiller d'État, préfet de la Seine N.-T.-B. Frochot et le maître des requêtes A. de Laborde.

Écluse à double sas, plan.

Écluse double, coupe et plan.

Portes d'écluse.

Ventail rive gauche et porte d'amont.

DE VILLIERS R.-É., Canal Saint-Denis : embouchure à la Seine, (plans et coupes), 1819.

Écluses, plans et coupes, 1819.

Écluses contiguës, plans et coupes, 1819.

12<sup>ème</sup> écluse, travaux accessoires, 1819-1821.

DE VILLIERS R.-É., Écluse, (élévation des têtes et coupe en large), 1819-1821.

Écluses de 2 mètres 30 de chute : portes, 1819.

Passerelle à construire sous les portes d'amont de la première écluse du canal Saint-Denis, 1819-1821.

Pont tunnel de la place de l'Ourcq, plan, coupe et élévation.

- 10125 III : Canaux de la Ville de Paris : Canal Saint-Martin.  
 COIC J.-D.-A., Profil en long pris sur l'axe du canal depuis son origine au bassin de La Villette jusqu'à son débouché en Seine, 1819.  
 COIC J.-D.-A., Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821.  
 DE VILLIERS R.-É., Plan de la gare de l'Arsenal, 1822.  
 DE VILLIERS R.-É., Tête d'aval de la gare de l'Arsenal, 1822.  
 DE VILLIERS R.-É., Plan du pont Morland de la gare de l'Arsenal et du port Louviers sur la Seine, 1822.  
 GIRARD P.-S., Plan général de la place de la Bastille et du canal souterrain qui doit la traverser, 1812.  
 GIRARD P.-S., Plan de la place de la Bastille et du canal. Souterrain dit de la Bastille triade. Triade du canal souterrain à exécuter sur la place de la Bastille pour former la jonction du canal avec la gare de l'Arsenal, 1812.  
 GIRARD P.-S., Gare de l'Arsenal, projet de pont en fer à établir sur l'écluse d'entrée de la gare, 1813.  
 GIRARD P.-S., Plan général des abords du Marais (Vu par le préfet de la Seine Chabrol), 1813.  
 Plan général du canal de navigation à ouvrir dans l'intérieur de Paris depuis le bassin de La Villette jusqu'à la gare de l'Arsenal suivant le décret impérial du 27 juillet 1808.  
 Extrait du plan général du canal proposé par l'ingénieur en chef P.-S. Girard, 1819.  
 Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur la feuille n° 6 de l'Atlas de la Ville de Paris, 1821.  
 Plan général du canal Saint-Martin sur la feuille n° 6 de l'Atlas national de la Ville de Paris, Projet de M. Girard et projet de M. Coic, 1824.  
 Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas national de la Ville de Paris, 1824.  
 Coupe en long du canal près du pont Morland.  
 Coupe en travers du pont Morland et coupe en long de l'écluse d'embouchure en Seine.  
 Détails du pont tournant de la rue de la Grange aux Belles.  
 Écluse en Seine, 1822.  
 Partie voûtée du canal Saint-Martin, élévation de gare et du profil de la grande route dans l'axe d'un regard et plan d'un couple de regards.  
 Plan du canal Saint-Martin et de l'ensemble du réseau des voies navigables.  
 Plan et coupe d'une écluse.  
 Plan, coupe et élévation du débouché en Seine comprenant la 9<sup>ème</sup> écluse (pont par-dessus les maisons éclusières et l'égout latéral de décharge).  
 Plan de la tête d'amont d'un pont, élévation de face et de profil de la tête d'amont, 1822.  
 Profils en travers du canal Saint-Martin, 1<sup>ère</sup> partie à ciel ouvert - 2<sup>ème</sup> partie couverte.
- 10126 : Canaux de Paris (plans).
- 10146 : Collection des canaux ouverts sous l'administration de L. Becquey, conseiller d'État, Directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines. Dépôt des Ponts et Chaussées par ordre de L. Becquey.  
 Plan d'ensemble, plan des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, 1827.
- 10258 : Mémoire et plans d'un projet de gare d'eau à l'île Louviers, 1787-1788.
- 11057 : BRISSON Barnabé, professeur de construction à l'École nationale des Ponts et Chaussées dans les années 1820, Cours de construction par M. Brisson, notes de M. Deroisin, élève. Ces cours sont principalement consacrés aux canaux.
- F/18 : Imprimerie et Librairie.
- 1321 : Théâtre de la Villette. Pièce manuscrite Les Enfants de La Villette, 1865.
- F/21 : Beaux-Arts.
- 1864 : 1841 : Rue d'Orléans à percer à La Villette (Rapport du Conseil général des Bâtiments Civils) / 1842 : La Villette (rues, alignements et largeurs). Bastille (boulevard Mazas). Rue de Crussol / 1843 : La Villette (église). Avenue de l'Hôpital Saint-Louis. Alignement quai de la Rapée.
- 1866 : 1847 : Alignement des rues d'Angoulême, des Trois Bornes et des Trois Couronnes. Ouvertures de rues à La Villette. Les Greniers de Réserves. La rue d'Angoulême, la rue du Faubourg-du-Temple et la place de la Bastille / 1848 : L'impasse Saint-Sabin / 1849 : Rues autour du bassin de l'Arsenal.
- 1867 : 1853 : Projet d'ouverture d'une nouvelle rue de la rue de la Grange-aux-Belles au quai de Jemmapes / 1854 : Ouverture de rues aux abords de l'Hôpital Saint-Louis. Quartier de l'Hôpital Saint-Louis.
- 1901 : Greniers (microfilms).
- 2552 : Répertoire de plans et projets soumis au Conseil des Bâtiments Civils, an IX-1851.
- 2553 : Idem.

- F/31 : Plans cadastraux de Paris (1809-1854).  
Cadastre napoléonien, Plan cadastral de Paris à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers Généraux, soit 12 arrondissements et 48 quartiers, 5<sup>ème</sup> arrondissement / quartier de la porte Saint-Martin (1818-1821), 6<sup>ème</sup> arrondissement / quartier du Temple, 1807-1821, Planches publiées et aquarellées.  
Cadastre napoléonien des communes annexées, Paris, 1808-1825, échelle 1/2500<sup>ème</sup>.

La série N rassemble les cartes et plans (NI à NIV : plans).

Dans l'ouvrage de Nicolas Faucherre intitulé *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Pierre Pinon a déjà publié une série de plans relatifs au bassin de l'Arsenal à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle et au début du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>95</sup>.

NIII Seine 1253.

NIV Seine 87.

- 12-14 : Plan général d'une place et d'un palais de la Nation (pour la tenue de l'Assemblée Nationale) projetés sur l'emplacement de la Bastille, 1789.

## Archives de Paris

La série DS concerne les travaux publics du département (Section départementale).

- S5 : Canaux.
- D 2 S5 : Canal de l'Ourcq, an X-1897.  
Canal de l'Ourcq : travaux, prises et évacuation d'eau, concession, contentieux.  
Le rachat par la Ville de Paris de la concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Actes passés devant G.-F. Mahot Delaquerantonnais et L.-E. Segond, notaires à Paris.
- D 3 S5 : Canaux Saint-Denis et Saint-Martin. Bassin de La Villette : travaux, ponts, exploitation (1809-1900).  
Diagramme comparatif du mouvement annuel des marchandises (expéditions et arrivages) de 1886 à 1906, dans les gares de chemins de fer de Paris, dans les ports de la Seine (traversée de Paris), dans le port du bassin de La Villette et dans les ports du canal Saint-Martin.
- S9 : Chemin de fer.
- D 7 S9/22 : Petite Ceinture, travaux et alignements. XIX<sup>ème</sup> arrondissement (1851-1914).

La série DP contient les calepins du cadastre. La série DQ regroupe les sommiers fonciers. La série D I P4 comporte les calepins du cadastre, classés suivant l'ordre alphabétique des noms des rues.

- D 6 P2 art. 8, dos 2 : Plan des communes annexées en 1860, Tableau d'assemblage plan de La Villette 1812, Sections A, B et C, 1/2500<sup>ème</sup>, 3 feuilles. Inventaire des matrices des propriétés foncières, des plans cadastraux antérieurs au cadastre parcellaire et états des sections, La Villette, 1808-1868.  
Inventaire des matrices des propriétés foncières, plans cadastraux antérieurs au cadastre parcellaire et états des sections, La Villette, 1808-1868.

La série O3 s'attache au canal Saint-Martin (Section municipale).

- 2 : Pétition des délégués du commerce des bois de chauffage pour l'approvisionnement de Paris, 1828.
- 5 : Pièces diverses. Mémoire pour les marchands et voituriers par eau fréquentant le canal Saint-Martin, contre MM. les chefs de ponts de Paris, vers 1835.

---

<sup>95</sup> PINON Pierre, « La place de la Bastille entre monuments commémoratifs et canaux navigables. Projets et réalisations avant, pendant et après la Révolution », in FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, pp. 135-153.

11 : Entrepôt des Marais (VI22.2).

#### La série V

VL2 66 : Documents sur les ports de Paris.

VM 22 : Halles diverses.

VM 24 : Entrepôts.

#### La série VO concerne les travaux de Paris et la voirie parisienne.

VO 40 356 : Canal Saint-Martin et expropriations (6 AZ 1647).

VO M131134 : Place des Marais, canal Saint-Martin, Cartes et plans, 1832.

VO3 : Eaux, Canaux et Égouts. Dans cette série, les cartons sur les canaux sont nombreux, à caractère essentiellement administratif. Ils concernent des affaires d'ordre général, les contentieux, les locations, les adjudications etc... L'autorité préfectorale intervenant dans nombre de domaines, les cartons offrent aussi une abondante documentation sur les innovations techniques des canaux.

361 : Service technique des Eaux : Modifications des prises d'eau du bassin de La Villette, 1870. Usine de la place de l'Ourcq 1865-1868.

472 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq - Bassin de La Villette : Canal de l'Ourcq, 1876. Touage à vapeur et travaux divers / Approfondissement du bassin de La Villette, 1882.

473 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq - Canal Saint-Denis : Contentieux, 1874-1889.

485 : Voie publique. Canal Saint-Martin : États et situations mensuels de la Caisse, lettres diverses, 1825-1848.

491 : Canaux municipaux. Bassin de La Villette et canal Saint-Denis : Gros travaux, affaires, contentieux, 1874-1899.

508 : Canaux municipaux. Acquisition : Usine d'Isles-les-Meldeuses, 1868-1884.

523 : Canaux municipaux. Canal Saint-Denis et bassin de La Villette : Travaux et divers.

524 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : Autorisations et divers (1880-1881).

525 : Canaux municipaux. Bassin de La Villette : Travaux et divers, 1881-1887.

Arrêté préfectoral relatif aux travaux de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, 1887.  
Rapport du Syndicat du bassin de La Villette et des canaux adjacents, 10 février 1884.

530 : Canaux municipaux. Bassin de La Villette : Travaux et divers (pont du chemin de fer de Ceinture), 1890-1891.

Pétition d'habitants transmise par le Conseil municipal, 1896.

534 : Canaux municipaux. Bassin de La Villette : Travaux et demandes divers, 1878-1883.

Rapport de A. Durand-Claye concernant Les nouveaux magasins à établir au bassin de La Villette, janvier 1879.

538 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : Travaux et divers 1871-1875.

541 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq - Canal Saint-Denis : Rachat par la Ville (1875-1876).

Compte-rendu du maire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement au préfet, concernant La pétition des négociants, 13 juillet 1874.

544 : Traité entre la Compagnie du Canal Saint-Martin et la Ville de Paris, juillet 1833 / État des bateaux circulant sur le canal, 1845 / Lettres et arrêtés préfectoraux concernant la construction du canal, 1825-1836.

545 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : Autorisations, acquisitions et divers, rapports 1877-1878.

Rapport de A. Durand-Claye, ingénieur des Ponts et Chaussées, concernant Les baignades dans le bassin de La Villette, 9 août 1877.

Rapport de A. Durand-Claye concernant La création de piscines sur les canaux, 9 août 1877.

548 : Canaux municipaux. Canal de l'Ourcq : Travaux et divers 1871-1878.

767 : Documents imprimés sur les entrepôts, rapports et mémoires : Entrepôt du Marais (1833-1835).

Voir les dossiers administratifs : Canaux (actes originaux de société, acte de cautionnements pour l'Entrepôt) / Quittances des entrepreneurs, Assemblées générales, Entrepôt (dossier de comptabilité), Pièces relatives à l'Entrepôt / Entrepôts (plans et pièces diverses) / Observations présentées à la Chambre de Commerce sur le rapport de sa

commission chargée de l'examen des tarifs des droits de magasinage et de manutention proposés pour l'Entrepôt réel de Paris / Concession temporaire par la Ville de deux terrains existants à droite et à gauche de l'entrepôt place des Marais.  
Anonyme, Entrepôt réel de Paris, Observations sur le choix d'une localité convenable à cet établissement, Paris, Impr. Everat, s.d.

Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832.

Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris. Observations sur un nouvel écrit publié dans l'intérêt de Tivoli, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832.

Lettre de A. Thomas (Compagnie de l'Entrepôt à la place des Marais), domicilié provisoirement au 126, rue du Faubourg Saint-Martin, aux Administrateurs de la Compagnie du Canal Saint-Martin, domiciliée au 38, rue de Hauteville, 31 octobre 1833.

GRILLON E.-J.-L. (architecte), État de situation des travaux à l'époque du 31 janvier 1834, exécutés pendant ledit mois à l'Entrepôt de la place des Marais, 1834. GRILLON E.-J.-L. (architecte), État de proposition d'acomptes à valoir sur le paiement des travaux à faire à l'entrepôt de la place des Marais, par l'entrepreneur Callon, du 1<sup>er</sup> au 31 janvier 1834, 1834.

SAUSSAY (architecte), De l'entrepôt réel à Paris dans l'intérêt de la Ville et de sa population, Paris, Impr. de Bellemain, 5 avril 1836.

Documents de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, Paris, Impr. Adolphe Everat, 5 avril 1836.

1761 : Bassin de La Villette.

Rapport d'un ingénieur de la Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, concernant Les dégradations, les plaintes et réclamations au bassin de La Villette, 17 avril 1877.

1762 : Bassin de La Villette.

Arrêté du préfet de la Seine, 28 mai 1853.

1799 : Bassin de La Villette.

Rapport de L.-L. Vauthier et E. Deligny, présenté au Conseil municipal de Paris, concernant L'acquisition de 165 travées des galeries extérieures du Palais du Champs-de-Mars qui seraient réinstallées sur les quais du bassin de La Villette et affectées à de nouveaux magasins et hangars, février 1879.

VO11 : Permis de construire classés par ordre alphabétique des noms de rues (1850-1920). La liste suivante présente les cotes de quelques noms de rues bordant les canaux.

111 : Rue de l'Entrepôt.

Immeuble 19, rue de l'Entrepôt.

Note de Trouchon, directeur de la Voirie du Service municipal des Travaux Publics, 19 janvier 1866.

Lettre de Michal, inspecteur général directeur du Service municipal des Travaux Publics, concernant La vente par la Ville de Paris à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux (13 et 30 juillet 1864), 10 février 1866 et 6 mars 1866.

Note de Trouchon, directeur de la Voirie du Service municipal des Travaux Publics, à Labry, ingénieur ordinaire, 2 mars 1866.

Arrêté de G.-E. Haussmann, préfet du département de la Seine, Service municipal des Travaux Publics, concernant Les rues à ouvrir sur l'emplacement de l'ancien entrepôt des Marais et quai Valmy, Travaux de viabilité, 1<sup>er</sup> juin 1866 et 12 juin 1866.

Lettre de Michal, directeur du Service municipal des Travaux Publics, à l'attention d'un ingénieur en chef de la Voie Publique, concernant Le prolongement du quai de Valmy par suite de la suppression de la gare des Marais du canal Saint-Martin, Nivellement, 30 octobre 1866.

Lettre de la direction de la Voie Publique et des Promenades, à Guerinot, architecte, 21, boulevard Rochechouart, concernant Une demande de renseignements sur les rues nouvelles Dieu et Magnan, 5 mars 1868.

Rapport d'un ingénieur ordinaire de la 5<sup>ème</sup> section de la direction de la Voie Publique et des Promenades, concernant Les rues nouvelles sur l'entrepôt des Marais (Demande de main levée), 10 mars 1869.

133 : Place et rue de l'Argonne.

Lette de A. Millet, demeurant 10, rue de l'Argonne, au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever un immeuble de 5 étages 8 bis rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 25 janvier 1904.

Lettre de O. Féret, demeurant 4, rue de l'Argonne, au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever un immeuble de 5 étages et un entrepôt de fourrage 8 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 7 mars 1906.

Lettre de Masse, demeurant 17, avenue de Flandre au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever une écurie, un garage automobiles et une chambre pour un gardien 16 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 21 juillet 1919.

Lettre de la Société anonyme des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux, représentée par Vuillet, administrateur délégué, demeurant 9, boulevard Malesherbes, au préfet de la Seine, concernant Une demande d'élever un garage pour automobiles 3-5-7 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 23 août 1929.

201 : Rue Barbanègre.

398 : Rue de Boulogne.

460 : Rue de Calais.

- 897 : Rue Dampierre.
- 1025 : Rue de la Douane.  
MORICE Paul, Le Bon Génie (Construction de nouveaux magasins) 6-8, rue de la Douane, 31 mai 1907. Hôtel de la douane, 1910.  
MARCEL A., MAGES M., architectes, Projet de surélévation de le Chambre de Commerce de Paris, Douane centrale, 23 juillet 1925.
- 1048-1050 : Rue de Dunkerque.
- 1111 : Rue de l'Entrepôt.
- 1381 : Quai de Gironde.
- 1893-1894 : Rue de Lille.
- 2024-2025 : Rue des Marais.
- 3065 : Avenue Richerand.
- 3144-3145 : Rue Rouvet.
- 3737 : Quai de Valmy et place des Marais.  
Anonyme, Le projet de lotissement de la place des Marais, plan des nouveaux alignements et nivellements des rues Magnan et Dieu, 1866.

#### Documents hors-série

- 4434 : Place des Marais, canal Saint-Martin, Cartes et plans, 1832.  
Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais et entrepôt construit au Havre, 1832.  
Anonyme, Emplacement de l'entrepôt projeté et emplacement pour la construction de l'entrepôt, 1832.  
HAINGUERLOT P.-L., Minute du plan de la place des Marais (corps de garde) et de ses abords remise au préfet de la Seine, 9 octobre ou novembre 1832.  
HAINGUERLOT P.-L. et commissaires délégués par la Compagnie du Canal Saint-Martin, Plan de la place des Marais et de ses abords, 10 décembre 1832.  
Anonyme, Plan des nouveaux alignements et nivellements des rues Magnan et Dieu, projet de lotissement de la place des Marais, 1866.

#### Archives de la Préfecture de police de Paris

Les Archives de la Préfecture de police de Paris<sup>96</sup> regroupent la collection officielle des ordonnances de police de Paris. Quelques cartons ont été consultés. Sur les cartons portant sur les différents arrondissements de Paris, certains rassemblent des documents très variés (coupures de presse, anciennes et plus récentes, tracts...) et comprennent des dossiers sur les fêtes nautiques : programmes, rapports des officiers de paix, correspondances... Sur les cartons portant sur la navigation et les ports, certains ont trait aux constructions, à l'exploitation et à l'entretien des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin ; d'autres au fonctionnement des bateaux de transport à vapeur de voyageurs et à l'organisation de fêtes et régates.

La série E est classée suivant les arrondissements de Paris.

- EB 36 : XIX<sup>ème</sup> arrondissement.

La série DB a trait à la navigation et aux ports.

---

<sup>96</sup> Les archives de la Préfecture de police de Paris sont situées 25-27, rue Baudin, au Pré Saint-Gervais.



- DB 471 : Canaux de l'Ourcq, Saint-Martin et autres. 1<sup>er</sup> dossier : Seine, Marne et Canaux. Bateaux à vapeur, bateaux à voyageurs / 2<sup>ème</sup> dossier : Canaux : Construction. Exploitation. Entretien.
- DB 472 : Canaux de l'Ourcq, Saint-Martin et autres. 1<sup>er</sup> dossier : Affaires diverses / 3<sup>ème</sup> dossier : Seine, Marne et canaux. Régates, fêtes, expériences.

## Archives du Service des canaux de la Ville de Paris

Les archives du Service des canaux de la Ville de Paris, fonds majeur de la recherche, renferment environ plus de 400 cartons consacrés aux canaux parisiens, de leurs origines jusqu'à nos jours. Au commencement de la thèse, les archives étaient conservées dans les caves du bâtiment administratif du 6, quai de la Seine dans le XIX<sup>ème</sup> arrondissement. Elles étaient classées plus ou moins par cartons et l'étiquetage de ces derniers ne correspondait pas forcément au contenu trouvé. Au fur et à mesure du travail de la recherche, un inventaire a été entrepris grâce à M. Jean Papoul, responsable administratif chargé, à l'époque, des relations avec le public. Conscient de la valeur et de l'intérêt de ce fonds et de peur que ce dernier ne disparaisse lors du déménagement du service au 62, quai de la Marne (qui a eu lieu en février 2010), la cave a été explorée et une partie des cartons ouverts, afin de dresser un état des lieux de ce qu'ils contenaient. Ainsi, à la fin de l'année 2009, une partie du fonds a été versée aux Archives de Paris, sous la cote 2931W, soit l'ensemble des documents manuscrits, imprimés et graphiques, concernant le bassin de La Villette (série BV) et les canaux de l'Ourcq (série O), Saint-Denis (série SD) et Saint-Martin (série SM). Les archives ayant trait à l'ensemble des canaux (série HI) n'ont pas encore été déposées. Les séries HI, SM et BV ont été entièrement inventoriées et une partie a été exploitée dans ce travail doctoral. La série O n'a pas été inventoriée, comme deux tiers de la série SD<sup>97</sup>.

La série HI, composée de 37 cartons, regroupe des données générales sur les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin. Seuls les cartons concernant le canal Saint-Martin et le bassin de La Villette ont été, pour partie, exploités.

Les cartons, de 1 à 21, ont trait au halage et au touage sur les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, ainsi que sur le bassin de La Villette (1853-1937).

- 001 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Divers (1853-1882) / 002 Bateaux pour le service des passagers (1867-1877) / 003 Divers (1862-1880).
- 002 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Mouvement du toueur Richard-Lenoir (1862-1877) / 002 Mouvement du toueur Richard-Lenoir (1863).
- 003 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Dépenses et recettes du toueur Richard-Lenoir (1862-1866) / 002 Dépenses et recettes du toueur Richard-Lenoir (1867-1871).
- 004 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Dépenses et recettes du toueur Richard-Lenoir (1872-1877).
- 005 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Installation de cabestans électriques aux écluses (1921-1927) / 002 Appareil de traction voûte Lafayette (1924-1927).
- 006 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Projet d'amélioration des conditions de traction (1923) / 002 Étude pour l'établissement de la traction mécanique (1920) / 003 Essai de touage sous la voûte continue (1860-1865).

---

<sup>97</sup> Ici est donné l'ensemble du contenu des inventaires entrepris.

- 007 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Projet d'installation du câble funiculaire (1882) / 002 Demande établissement d'un service de remorquage électrique (1903) / 003 Touage électrique sur les canaux, projet de Thomson Houston (1901) / 004 Projet d'installation d'un câble marcheur (système Rigoni) (1882-1884) / 005 Projet de remorquage électrique, projet de M. Fabre (1875-1905).
- 008 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Documentation sur le halage électrique des bateaux (1906-1914) / 002 Concours pour la construction d'un appareil de halage au 4<sup>ème</sup> bief (1904-1907).
- 009 : Halage touage Canal Saint-Martin / 001 Concours pour la concession du halage dans le 4<sup>ème</sup> bief (1904-1907) / 002 Concours pour la construction d'un appareil de halage et de touage (1922) / 003 Concours pour la construction d'un appareil de halage et de touage (1922).
- 010 : Halage touage Bassin de La Villette / 001 Touage au bassin de La Villette (1856-1883) / 002 Divers (1862-1882) / 003 Touage affaire M. Sautou (1864-1880).
- 011 : Halage touage Bassin de La Villette / 001 Touage (1889-1906) / 002 Divers (1903-1906).
- 012 : Halage touage Bassin de La Villette / 001 Statistiques (1863-1867) / 002 Statistiques (1868-1871) / 003 Statistiques (1872-1875).
- 013 : Halage touage Bassin de La Villette / 001 Statistiques diverses (1876-1881).
- 020 : Halage touage Canal de l'Ourcq / 001 Construction d'un remorqueur dit La Villette (1894) / 002 Construction d'un petit remorqueur (1912) / 003 Acquisition d'un toueur (1925-1937).
- 021 : Halage touage Bassin de La Villette / 001 Halage touage à chaîne noyée (1861-1870).

Les cartons, de 22 à 25, portent sur la Compagnie du Canal Saint-Martin (1823-1880).

- 022 : Compagnie du Canal Saint-Martin Canal Saint-Martin / 001 Rapport de situation des travaux (1824-1825) / 002 Certificats d'acomptes (1823-1830) / 003 Divers (1826-1827) / 004 Divers (1828) / 005 Divers (1829) / 006 Divers (1829-1837).
- 023 : Compagnie du Canal Saint-Martin Canal Saint-Martin / 001 Locations de terrains sur le canal Saint-Martin (1830-1836) / 002 Établissements et concessions (1821-1864) / 003 Divers (1859-1880) / 004 Divers (1830-1832) / 005 Délibérations (1829).
- 024 : Compagnie du Canal Saint-Martin Canal Saint-Martin / 001 Affaires générales (1829-1857) / 002 Affaires générales (1821-1866) / 003 Affaires générales (1861) / 004 Assemblées générales (1833-1851) / 005 Assemblées générales (1852-1860).
- 025 : Compagnie du Canal Saint-Martin Canal Saint-Martin / 001 Comptabilité (1823-1826) / 002 Comptabilité (1823-1827).

Les cartons, de 27 à 28, sont relatifs aux affaires générales de tous les canaux (1921-1939).

- 027 : Affaires générales Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Dossiers de conférence (1921-1923).
- 028 : Affaires générales Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Visites des ouvrages métalliques et en béton armé (1930-1939).

Les cartons, de 29 à 32, relèvent des affaires militaires de 1870 et de 1940-1945 de tous les canaux (1859-1956).

- 029 : Affaires militaires de 1870 Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Défense de Paris (1870-1872) / 002 Défense de Paris (1871-1878) / 003 Défense de Paris (1859-1903).
- 030 : Affaires militaires de 1870 Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Défense de Paris (1869-1870) / 002 Insurrections (1871-1875).
- 031 : Affaires militaires de 1940-1945 Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Dommages de guerre (1947) / 002 Dommages de guerre (1945) / 003 Dommages de guerre (1947).
- 032 : Affaires militaires de 1940-1945 Canal de l'Ourcq / 001 Dommages de guerre (1943-1944) / 002 Dommages de guerre (1947-1949) / 003 Dommages de guerre (1947-1956) / 004 Dommages de guerre.

Les cartons, de 33 à 35, portent sur les affaires diverses et générales de tous les canaux (1876-1952).

- 033 : Affaires diverses Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Comptabilité des canaux (1878-1902) / 002 Comptabilité des canaux (1876-1902) / 003 Comptabilité des canaux (1880-1900) / 004 Comptabilité des canaux (1882-1901) / 004 Comptabilité des canaux (1882-1902).

- 033 : Affaires diverses Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Comptabilité des canaux (1878-1902) / 002 Comptabilité des canaux (1876-1902) / 003 Comptabilité des canaux (1880-1900) / 004 Comptabilité des canaux (1882-1901) / 004 Comptabilité des canaux (1882-1902).
- 034 : Affaires générales Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Bulletins hebdomadaires de travaux (1925-1931).
- 035 : Affaires générales Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Rapports mensuels sur l'activité des canaux (1941-1949) / 002 Rapports hebdomadaires sur l'activité des canaux (1944-1952).

Les cartons, de 36 à 37, concernent les affaires militaires de 1914-1918 de tous les canaux (1889-1926).

- 036 : Affaires militaires de 1914-1918 Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Mobilisation de 1914-1918 (1904-1915) / 002 Mobilisation de 1914-1918 (1898-1905) / 003 Ravitaillement de Paris par les voies navigables (1889-1901).
- 037 : Affaires militaires de 1914-1918 Canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin / 001 Recensement des chevaux et des mulets (1891-1895) / 002 Réquisition du personnel et du matériel (1897-1920) / 003 Demandes d'embauches (1914-1918) / 004 Dommages de guerre occasionnés à la Ville de Paris (1914-1926).

La série SM, composée de 87 cartons, regroupe des informations concernant le canal Saint-Martin.

Les cartons, de 1 à 5, concernent les affaires diverses du canal Saint-Martin (1834-1972).

- 001 : Affaires diverses Canal Saint-Martin / 001 Réclamations diverses antérieures à 1901 (1894) / 002 Réclamations diverses antérieures à 1901 (1885-1893) / 003 Réclamations diverses antérieures à 1901 (1858-1884).
- 002 : Affaires diverses Canal Saint-Martin / 001 Affaires diverses (1868-1879) / 002 Réclamations diverses antérieures à 1891 (1887-1891) / 003 Réclamations diverses antérieures à 1891 (1886-1887) / 004 Réclamations diverses antérieures à 1891 (1883-1886) / 005 Réclamations diverses antérieures à 1891 (1863-1882).
- 003 : Affaires diverses Canal Saint-Martin / 001 Affaires diverses (1863-1881) / 002 Affaires diverses (1834-1879).
- 004 : Affaires diverses Canal Saint-Martin / 001 Affaires diverses (1852-1927).
- 005 : Affaires diverses Canal Saint-Martin / 001 Affaires diverses (1875-1972) / 002 Affaires diverses journaux (1932-1964).

Les cartons, de 6 à 8, ont trait à l'abaissement du canal Saint-Martin entre 1859 et 1864 (1857-1867).

- 006 : Abaissement du canal (1859-1864) Canal Saint-Martin / 001 Voûte continue navigation (1859-1864) / 002 Travaux du canal Saint-Martin (1859-1862) / 003 Accidents (1860-1861) / 004 Terrassements (1860-1861) / 005 Dessins du pont du Temple (1860).
- 007 : Abaissement du canal (1859-1864) Canal Saint-Martin / 001 Pièces du projet (1857-1860) / 002 Pièces du projet (1860) / 003 Pièces relatives aux ciments et aux chaux (1861).
- 008 : Abaissement du canal (1859-1864) Canal Saint-Martin / 001 Entreprise A. Alazard (1860-1861) / 002 Requête de A. Alazard entrepreneur (1863-1864) / 003 Abaissement du radier - Réclamations de A. Alazard entrepreneur (1866-1867).

Les cartons, de 9 à 11, portent sur la couverture du bassin du Temple du canal Saint-Martin (1901-1967).

- 009 : Couverture du bassin du Temple (1907-1909) Canal Saint-Martin / 001 Couverture du bassin du Temple (1901-1909).
- 010 : Couverture du bassin du Temple (1907-1909) Canal Saint-Martin / 001 Couverture du bassin du Temple (1908) / 002 Couverture du bassin du Temple (1907-1910).
- 011 : Couverture du bassin du Temple (1907-1909) Canal Saint-Martin / 001 Couverture du bassin du Temple (1907-1967).

Le carton 12 a rapport aux travaux de grosses réparations sur le canal Saint-Martin (1899 et 1903).

012 : Travaux de grosses réparations (1899-1903) Canal Saint-Martin / 001 Travaux de grosses réparations (1899-1903) / 002 Travaux de grosses réparations (1900-1902).

Le carton 13 relève de la reconstruction de la porte de la 9<sup>ème</sup> écluse et des travaux sur les autres écluses du canal Saint-Martin (1935-1959).

013 : Reconstruction de la porte de la 9<sup>ème</sup> écluse - Travaux sur les autres écluses Canal Saint-Martin / 001 Reconstruction de la porte de la 9<sup>ème</sup> écluse - Travaux sur les autres écluses (1935-1946) / 002 Reconstruction de la porte de la 9<sup>ème</sup> écluse - Travaux sur les autres écluses - Chômages (1940-1959).

Le carton 14 concerne le chômage de 1936 et le remplacement des portes des écluses n° 1, n° 4, n° 5, n° 6 et n° 9 du canal Saint-Martin (1936-1937).

014 : Chômage de 1936 - Remplacement des portes des écluses n° 1, n° 4, n° 5, n° 6 et n° 9 Canal Saint-Martin / 001 Pièces de soumission (1936-1937) / 002 Pièces diverses (1936) / 003 Dessins du projet (1936).

Les cartons, de 15 à 17, ont trait aux travaux neufs sur le canal Saint-Martin (1823-1904).

015 : Travaux neufs Canal Saint-Martin / 001 Projets divers (1823-1903).

016 : Travaux neufs Canal Saint-Martin / 001 Projets divers (1857-1882) / 002 Projets divers (1867-1887).

017 : Travaux neufs Canal Saint-Martin / 001 Projets divers (1886-1904).

Le carton 18 porte sur les déversoirs du canal Saint-Martin.

018 : Déversoirs Canal Saint-Martin / 001 Projets de déversoirs (1883-1888).

Les cartons, de 19 à 27, ont rapport aux affaires générales du canal Saint-Martin (1897-1845).

019 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain lignes n° 5 et n° 6 (1900-1905) / 002 Métropolitain lignes n° 5 et n° 6 (1901-1910).

020 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain ligne n° 5 (1898-1906) / 002 Métropolitain ligne n° 5 (1904-1937) / 003 Métropolitain ligne n° 5 (1903-1906).

021 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain ligne n° 1 (1899-1918).

022 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain lignes n° 7 et n° 7 bis (1905-1921) / 002 Métropolitain lignes n° 7 et n° 7 bis (1908-1921).

023 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain lignes n° 3 et n° 3 bis (1901-1924).

024 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain (1900-1945).

025 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain (1897-1912).

026 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain (1900-1929).

027 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitain (1897).

Les cartons, de 28 à 35, relèvent des tolérances sur le canal Saint-Martin (1835-1927).

028 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Tolérances (1859-1891) / 002 Tolérances (1859-1891) / 003 Établissement de grues (1856-1878).

029 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Tolérances (1893-1926) / 002 Tolérances (1869-1915).

030 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Tolérances (1904-1927).

031 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Tolérances (1861-1898) / 002 Tolérances (1843-1892) / 003 Tolérances (1835-1893).

032 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Tolérances (1890-1893) / 002 Tolérances (1889) / 003 Tolérances (1887-1888) / 004 Tolérances (1884-1886) / 005 Tolérances (1861-1883).

033 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Affaires résiliées (1862-1913) / 002 Affaires résiliées (1872-1895).

034 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Affaires résiliées (1894-1912).

035 : Tolérances Canal Saint-Martin / 001 Affaires résiliées (1867-1925) / 002 Affaires résiliées (1878-1914).

Les cartons, de 36 à 43, concernent les immeubles et les locations diverses sur le canal Saint-Martin (1833-1927).

- 036 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Locations des chutes d'eau des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses (1833-1882) / 002 Mise en adjudication des terrains au bassin de Pantin (1873-1875) / 003 Locations diverses (1856-1919).
- 037 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Eau pour la force motrice des chutes d'eau de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1836-1880) / 002 Eau pour la force motrice des chutes d'eau de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1865-1880) / 003 Eau pour la force motrice des chutes d'eau de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1867-1875).
- 038 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Eau pour la force motrice des chutes d'eau de la 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses (1834-1867) / 002 Eau pour la force motrice des chutes d'eau de la 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses (1834-1877).
- 039 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Eau pour la force motrice des chutes d'eau de la 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses (1834-1895).
- 040 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Locations de terrains et divers (1853-1911).
- 041 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Locations de terrains et divers (1833-1917) / 002 Locations de terrains et divers (1851-1913).
- 042 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Locations de terrains et divers (1863-1927) / 002 Locations de terrains et divers au bassin de l'Arsenal (1885-1919).
- 043 : Immeubles et locations diverses Canal Saint-Martin / 001 Locations de terrains et divers (1861-1925).

Le carton 44 a trait aux maisons éclusières du canal Saint-Martin (1865-1895).

- 044 : Maisons éclusières Canal Saint-Martin / 001 Maisons éclusières (1865-1895).

Les cartons, de 45 à 48, portent sur les avaries du canal Saint-Martin (1829-1907).

- 045 : Avaries Canal Saint-Martin / 001 Avaries au bassin de Pantin (1884-1890).
- 046 : Avaries Canal Saint-Martin / 001 Avaries (1846-1907).
- 047 : Avaries Canal Saint-Martin / 001 Avaries et infiltrations au bassin de Pantin (1856-1881) / 002 Avaries et infiltrations aux bassins de Pantin et du Combat (1863-1881) / 003 Avaries ou dégradations sur les installations du service (1865-1876) / 004 Avaries (1879).
- 048 : Avaries Canal Saint-Martin / 001 Avaries et nivellement de la nappe d'eau (1856-1877) / 002 Avaries (1895-1906) / 003 Avaries (1829-1895).

Les cartons, de 49 à 53, ont rapport à l'entretien, aux dragages et aux curages du canal Saint-Martin (1836-1962).

- 049 : Entretien, Dragages, Curages Canal Saint-Martin / 001 Nettoiement (1861-1892) / 002 Pavages (1861-1889) / 003 Clôtures (1836-1888) / 004 Divers (1856-1884) / 005 Projet de reconstruction et d'amélioration du bassin de Pantin (1887) / 006 Projet d'amélioration du bassin des Marais (1894).
- 050 : Entretien, Dragages, Curages Canal Saint-Martin / 001 Entretien et réparations (1853-1913) / 002 Dragages (1899) / 003 Dragages et curages (1861-1881) / 004 Dragages et curages (1856-1904).
- 051 : Entretien, Dragages, Curages Canal Saint-Martin / 001 Dragages (1863-1906).
- 052 : Entretien, Dragages, Curages Canal Saint-Martin / 001 Dragages (1921-1922).
- 053 : Entretien, Dragages, Curages Canal Saint-Martin / 001 Dragages (1893-1940) / 002 Dragages et marchés d'entretien (1962).

Le carton 54 relève des chômages du canal Saint-Martin (1961-1962).

- 054 : Chômages Canal Saint-Martin / 001 Chômage (1961-1962).

Les cartons, de 55 à 64, concernent les ponts et les passerelles du canal Saint-Martin (1825-1956).

- 055 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Ponts et passerelles (1825-1930) / 002 Etablissement d'un pont sur le bassin des Marais (1873-1883) / 003 Construction d'un pont tournant dans le 3<sup>ème</sup> bief (1884) / 004 Pont rues Dieu et Alibert - Correspondances / 005 Divers (1884).

- 056 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Passerelle Mornay (1885) / 002 Passerelle Mornay (1885) / 003 Passerelle Mornay (1885) / 004 Passerelle Mornay - Courriers aux entreprises (1885) / 005 Passerelle Mornay - Commandes aux entreprises (1884) / 006 Passerelle Mornay - Adjudication sur concours (1884) / Passerelle Mornay - Entretien (1940).
- 057 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Reconstruction du pont Louis-Blanc (1887) / 002 Reconstruction du pont Louis-Blanc (1889).
- 058 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Reconstruction du pont Louis-Blanc (1889) / 002 Reconstruction du pont Louis-Blanc (1889).
- 059 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Passerelle rues Dieu et Alibert (1890) / 002 Passerelle rues Dieu et Alibert (1955-1956) / 003 Passerelle rues Dieu et Alibert (1969).
- 060 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Pont rue des Écluses-Saint-Martin - Pont Eugène Varlin (1895) / 002 Pont rue des Écluses-Saint-Martin - Pont Eugène Varlin (1893) / 003 Pont rue des Écluses-Saint-Martin - Pont Eugène Varlin (1895) / 004 Pont rue des Écluses-Saint-Martin - Pont Eugène Varlin (1890) / 005 Pont rue des Écluses-Saint-Martin - Pont Eugène Varlin (1895).
- 061 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Pont tournant de la rue de la Grange-aux-Belles (1837-1864) / 002 Pont tournant de la rue de la Grange-aux-Belles (1885) / 003 Pont tournant de la rue de la Grange-aux-Belles (1885) / 004 Pont tournant de la rue de la Grange-aux-Belles (1885).
- 062 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Passerelle de la rue Bichat (1859-1895) / 002 Pont de la rue de la Grange-aux-Belles (1885) / 003 Pont de la rue de la Grange-aux-Belles (1885).
- 063 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Passerelle rue Richerand (1894).
- 064 : Ponts et passerelles Canal Saint-Martin / 001 Pont de l'avenue de Verdun (1858-1942) / 002 Pont de l'avenue de Verdun (1938) / 003 Pont de l'avenue de Verdun (1922-1942) / 004 Pont de l'avenue de Verdun (1938-1942).

Le carton 65 a trait à l'entretien des berges et des quais du canal Saint-Martin (1889-1946).

- 065 : Entretien des berges et des quais Canal Saint-Martin / 001 Entretien des berges (1891-1905) / 002 Entretiens divers (1889-1945) / 003 Entretiens divers (1936-1939) / 004 Entourage des 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses par des grilles (1938) / 005 Entretien des quais (1890-1905) / 006 Entretien des quais (1908-1936) / 007 Divers (1913-1946).

Les cartons, de 66 à 68, portent sur les travaux du canal Saint-Martin (1865-1908).

- 066 : Travaux Canal Saint-Martin / 001 9<sup>ème</sup> église (1865-1908).
- 067 : Travaux Canal Saint-Martin / 001 Reconstruction et amélioration du bassin de Pantin (1872-1888) / 002 Travaux de reconstruction du bassin de Pantin (1889) / 003 Réparation des avaries au bassin de Pantin (1886) / 004 Avarie au bassin de Pantin le 3 octobre 1887 (1887).
- 068 : Travaux Canal Saint-Martin / 001 Bassins de Pantin et du Combat (1857-1890).

Le carton 69 a rapport aux écluses du canal Saint-Martin (1869-1902).

- 069 : Écluses Canal Saint-Martin / 001 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1865-1871) / 002 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1872-1873) / 003 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1859-1872) / 004 Réparation des bajoyers des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1874-1896) / 005 Réparation des bajoyers des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses (1900-1902) / 006 Dessins des écluses (1880) / 007 Reconstruction des portes des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses (1865-1896) / 008 Travaux aux 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses (1895) / 009 Consolidation des bajoyers de la 2<sup>ème</sup> église (1896).

Le carton 70 relève de l'exploitation et des règlements sur le canal Saint-Martin (1851-1884).

- 070 : Exploitation et règlements Canal Saint-Martin / 001 Notes diverses (1884-1889) / 002 Règlements et tarifs (1861-1884) / 003 Instructions et notes diverses (1851-1864) / 004 Divers (1882-1884).

Le carton 71 concerne le projet de reconstruction du bassin des Récollets du canal Saint-Martin (1889-1891).

- 071 : Projet de reconstruction du bassin des Récollets Canal Saint-Martin / 001 Bordereau des pièces (1889-1890) / 002 Correspondances et courriers divers (1890-1891) / 003 Etablissement d'un revêtement en ciment armé.

Le carton 72 a trait au projet de création d'un port au bassin de l'Arsenal du canal Saint-Martin (1876-1936).

072 :           Projet de création d'un port au bassin de l'Arsenal Canal Saint-Martin / 001 Projets divers (1876-1903) / 002 Transformation d'une partie du port d'Austerlitz (1902) / 003 Projet de création d'un port (1899-1902) / 004 Projet de création de magasins (1923-1936).

Le carton 73 porte sur la construction d'une gare à marchandises au port de l'Arsenal du canal Saint-Martin (1888-1892).

073 :           Construction d'une gare à marchandises au port de l'Arsenal Canal Saint-Martin / 001 Construction d'entrepôts (1888) / 002 Construction d'entrepôts (1888) / 003 Construction d'entrepôts (1892) / 004 Construction d'entrepôts (1892) / 005 Projet de M. Jossier.

Le carton 74 a rapport aux bassins des Marais, du Temple, de l'Arsenal et au 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin (1864-1872).

074 :           Bassins des Marais, du Temple, de l'Arsenal et 4<sup>ème</sup> bief Canal Saint-Martin / 001 Bassin des Marais (1865-1872) / 002 Bassins du Temple et de l'Arsenal (1864-1865) / 003 Rond-point de La Villette.

Le carton 75 relève de la reconstruction du pont Louis-Blanc du canal Saint-Martin (1887-1889).

075 :           Reconstruction du pont Louis-Blanc Canal Saint-Martin / 001 Reconstruction du pont Louis-Blanc (1889) / 002 Compagnie française de matériel de chemins de fer / 003 Projet de construction d'un nouveau pont (1887-1889).

Les cartons, de 76 à 78, concernent l'entretien des ouvrages d'arts du canal Saint-Martin (1841-1945).

076 :           Entretien des ouvrages d'arts Canal Saint-Martin / 001 Entretien des écluses (1889-1926) / 002 Usine de la 9<sup>ème</sup> écluse (1904-1907) / 003 Pénurie d'eau (1906).

077 :           Entretien des ouvrages d'arts Canal Saint-Martin / 001 Entretien des ponts et des passerelles (1890-1927) / 002 Entretien des ponts et des passerelles (1890-1912) / 003 Entretien des ponts et des passerelles (1904-1939) / 004 Entretien des ponts et des passerelles (1942-1945).

078 :           Entretien des ouvrages d'arts Canal Saint-Martin / 001 Entretien des ouvrages d'arts (1841-1874) / 002 Bassin des Marais - Comblement de la gare face à l'entrepôt (1863-1869) / 003 Entretien des écluses (1865-1883) / 004 Entretien des ponts, des passerelles, des tunnels (1861-1883) / 005 Entretien des murs de soutènements et de quais (1861-1884) / 006 Dossiers divers (1886-1897) / 007 Comptabilité (1868).

Le carton 79 a trait à la comptabilité générale du canal Saint-Martin (1866-1869).

079 :           Comptabilité générale Canal Saint-Martin / 001 Bordereaux de certificats délivrés (1866) / 002 Bordereaux de certificats délivrés (1866) / 003 Bordereaux de certificats délivrés (1867) / 004 Bordereaux de certificats délivrés (1868) / 005 Bordereaux de certificats délivrés (1869).

Le carton 80 porte sur les droits de pêche sur le canal Saint-Martin (1870-1904).

080 :           Droits de pêche Canal Saint-Martin / 001 Location du droit de pêche (1870-1904) / 002 Location du droit de pêche (1878-1894).

Le carton 81 a rapport à l'entretien du canal Saint-Martin (1852-1941).

081 :           Entretien Canal Saint-Martin / 001 Immeubles et maisons éclusières - Maison n° 4, 25 (ancien 153) quai de Valmy (1852-1916) / 002 Immeubles et maisons éclusières - Maison n° 2, 286 quai de Jemmapes (1863-1880) / 003 Immeubles et maisons éclusières - Maison n° 3, 185 quai de Valmy (1864-1875) / 004 Immeubles et maisons éclusières - Maison n° 6, 50 boulevard Richard-Lenoir (1861-1880) / 005 Immeubles et maisons éclusières - Maison n° 7, 2 boulevard Beaumarchais (1868) / 006 Immeubles et maisons éclusières - Maison n° 8, 72 place Mazas (1867-1872) / 007 Immeubles et maisons éclusières - Affaires communes (1861-1875) / 008 Immeubles et maisons éclusières (1889-1890) / 009 Immeubles et maisons éclusières (1890-1920) / 010 Immeubles et maisons éclusières (1929-1941).

Le carton 82 relève de l'exploitation du canal Saint-Martin (1870-1899).

082 : Exploitation Canal Saint-Martin / 001 Alimentations, jaugeages et variations de la nappe souterraine / 002 Alimentations, jaugeages et variations de la nappe souterraine (1884-1899) / 003 Alimentations, jaugeages et variations de la nappe souterraine (1870-1890).

Les cartons, de 83 à 86, concernent les affaires générales du canal Saint-Martin (1876-1958)

083 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitains et tramways - Projet de la ligne du métropolitain n° 10 Porte de Clignancourt-Bastille (1898-1912) / 002 Métropolitains et tramways - Ligne n° 26 Omnibus Cours de Vincennes-Saint-Augustin (1898-1912) / 003 Métropolitains et tramways - Ligne n° 4 Omnibus Le Raincy-Opéra par les ponts des rues Alibert et Dieu (1898-1912) / 004 Métropolitains et tramways - Ligne n° 7 du métropolitain (1898-1912).

084 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitains et tramways - Lignes n° 3 Omnibus Vincennes-Bastille, n° 13 Omnibus Créteil-Charenton et n° 14 Omnibus (1898-1930) / 002 Métropolitains et tramways - Travaux divers (1876-1912) / 003 Métropolitains et tramways - Ligne du métropolitain n° 5 bis (1898-1938) / 004 Métropolitains et tramways - Ligne du métropolitain n° 8 (1898-1927) / 005 Métropolitains et tramways - Construction de la ligne du métropolitain n° 11 (1898-1933) / 006 Métropolitains et tramways (1898-1912).

085 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Métropolitains et tramways - Tramway tubulaire entre le bois de Boulogne et le bois de Vincennes (1891-1892) / 002 Métropolitains et tramways - Lignes du métropolitain n° 1, n° 3, n° 5, n° 7 et n° 9 (1924-1936) / 003 Métropolitains et tramways - Ligne du métropolitain n° 8 (1929) / 004 Métropolitains et tramways - Station place de la Bastille.

086 : Affaires générales Canal Saint-Martin / 001 Conduites des lignes électriques et téléphoniques (1925-1952) / 002 Conduites des lignes électriques et téléphoniques (1933) / 003 Conduites des lignes électriques et téléphoniques (1927) / 004 Conduites des lignes électriques et téléphoniques (1924) / 005 Conduites des lignes électriques et téléphoniques (1958) / 006 Conduites des lignes électriques et téléphoniques (1925).

Le carton 87 porte sur la comptabilité du canal Saint-Martin (1856-1894).

087 : Comptabilité Canal Saint-Martin / 001 Contributions (1856-1894).

La série BV, composée de 53 cartons, regroupe des informations concernant le bassin de La Villette.

Les cartons, de 1 à 5, concernent les tolérances sur le bassin de La Villette (1827-1925).

001 : Tolérances Bassin de La Villette / 001 Tolérances anciennes (1856-1904).

002 : Tolérances Bassin de La Villette / 001 Tolérances anciennes (1827-1924) / 002 Tolérances anciennes (1861-1890).

003 : Tolérances Bassin de La Villette / 001 Tolérances anciennes (1869-1893).

004 : Tolérances Bassin de La Villette / 001 Tolérances anciennes (1887-1925).

005 : Tolérances Bassin de La Villette / 001 Tolérances anciennes (1882-1922).

Les cartons, de 6 à 7, ont trait aux affaires diverses sur le bassin de La Villette (1829-1888).

006 : Affaires diverses Bassin de La Villette / 001 Plaintes et réclamations diverses (1870-1888) / 002 Plaintes et réclamations diverses (1829-1886) / 003 Plaintes et réclamations diverses (1873-1875) / 004 Plaintes et réclamations diverses (1877-1881) / 005 Plaintes et réclamations diverses (1863-1879) / 006 Plaintes et réclamations diverses (1858-1864).

007 : Affaires diverses Bassin de La Villette / 001 Notes diverses (1842-1871) / 002 Notes diverses (1821-1876) / 003 Notes diverses (1877-1881) / 004 Notes diverses (1840-1871).

Les cartons, de 8 à 9, sont relatifs aux contentieux sur le bassin de La Villette (1810-1884).

008 : Contentieux Bassin de La Villette / 001 Dossiers de contentieux entre les propriétaires riverains du bassin de La Villette et la Compagnie des Canaux de Paris (1810-1820) / 002 Dossiers de contentieux entre MM. Schmith et Coquereau et la Compagnie des Canaux de Paris (1820-1836) / 003 Dossiers de contentieux entre M. Champion et la Compagnie des Canaux de Paris (1821-1822) / 004 Dossiers de contentieux entre la Compagnie des Canaux de Paris et la Ville de Paris (1840-1849) / 005 Dossiers de contentieux entre les propriétaires riverains du bassin de La Villette et la Compagnie des Canaux de Paris (1822) / 006 Dossiers



de contentieux entre M. Miroglio et M. Le Comte d'Orvilliers (1822-1823) / 007 Dossiers de contentieux entre MM. Haruel, Valois, Fontaine, Bevière et la Compagnie des Canaux de Paris (1827-1828) / 008 Dossiers de contentieux Affaire Mme Kemsitout (1830).

- 009 : Contentieux Bassin de La Villette / 001 Dossiers de contentieux Marché et abattoirs aux bestiaux (1859-1867) / 002 Dossiers de contentieux entre MM. Jaunin, Mathieu et la Compagnie des Canaux de Paris (1860-1865) / 003 Dossiers de contentieux Affaire Mme Oudard-Arnoult (1831-1836) / 004 Dossiers de contentieux entre les propriétaires riverains du bassin de La Villette et la Compagnie des Canaux de Paris (1831) / 005 Dossiers de contentieux Affaire M. Corbé (1863-1865) / 006 Dossiers de contentieux Opposition à la construction de magasins (1832-1841) / 007 Dossiers de contentieux Affaire M. Pernot (1863) / 008 Dossiers de contentieux Affaire M. Sevin (1865) / 009 Dossiers de contentieux Affaire M. Viard (1833-1834) / 010 Dossiers de contentieux entre la Compagnie des Canaux de Paris et la Compagnie du Chemin de fer de Ceinture (1852-1862) / 011 Dossiers de contentieux Affaire M. Leclerc-Dumez (1884) / 012 Dossiers de contentieux Affaire " Le Rosalie " (1881-1883) / 013 Dossiers de contentieux divers (1862-1884).

Le carton 10 porte sur les contributions et les contraventions sur le bassin de La Villette (1860-1917).

- 010 : Contributions et Contraventions Bassin de La Villette / 001 Contributions (1862-1879) / 002 Comptabilité (1880) / 003 Contributions (1890-1901) / 004 Contributions (1902-1917) / 005 Contraventions (1860-1882).

Le carton 11 relève des vœux sur le bassin de La Villette. (1895-1907).

- 011 : Vœux Bassin de La Villette / 001 Vœux (1895-1903) / 002 Vœux (1895-1907).

Les cartons, de 12 à 13, concernent l'entretien du bassin de La Villette (1818-1899).

- 012 : Entretien Bassin de La Villette / 001 Entretien des immeubles et des magasins (1818-1899) / 002 Entretien des immeubles et des magasins (1877-1888) / 003 Entretien des immeubles et des magasins, maisons éclusières (1876-1883).

- 013 : Entretien Bassin de La Villette / 001 Entretien des immeubles et des maisons (1901) / 002 Entretien des immeubles et des maisons (1876-1881) / 003 Entretien des immeubles et des maisons (1904) / 004 Entretien des immeubles et des maisons (1899).

Les cartons, de 14 à 19, ont trait aux locations de magasins, d'immeubles et de terrains au bassin de La Villette (1843-1941).

- 014 : Locations de magasins Bassin de La Villette / 001 Locations de magasins (1881-1902) / 002 Locations diverses (1876-1884) / 003 Locations de magasins (1876-1882) / 004 Locations diverses (1877-1879) / 005 Projet de ports libres entre les deux quais du bassin (1843-1878).

- 015 : Locations de magasins Bassin de La Villette / 001 Locations de magasins (1876-1881) / 002 Locations de magasins (1876-1877) / 003 Taxes pour le dépôt de marchandises (1878-1882) / 004 Divers (1871-1881).

- 016 : Locations d'immeubles Bassin de La Villette / 001 Locations d'immeubles (1859-1878) / 002 Locations d'immeubles (1878-1881) / 003 Locations d'immeubles (1881-1887) / 004 Divers (1877-1904).

- 017 : Reconstruction de magasins Bassin de La Villette / 001 Reconstruction des magasins n° 5 et n° 6 (1941) / 002 Reconstruction des magasins n° 5 et n° 6 (1941) / 003 Reconstruction des magasins n° 5 et n° 6 (1941) / 004 Reconstruction des magasins n° 5 et n° 6 (1941).

- 018 : Locations de magasins et de terrains Bassin de La Villette / 001 Locations de magasins (1902-1926) / 002 Locations de magasins (1876-1926) / 003 Locations de magasins (1917-1926) / 004 Location de magasins.

- 019 : Locations de magasins et de terrains Bassin de La Villette / 001 Locations de terrains (1878-1927).

Le carton 20 a rapport aux latrines publiques du bassin de La Villette (1877-1883).

- 020 : Latrines publiques Bassin de La Villette / 001 Latrines et chalets de nécessité / 002 Etablissements de latrines (1877-1883).

Le carton 21 est principalement relatif aux plans parcellaires du bassin de La Villette (1844-1887).

- 021 : Plans parcellaires et divers Bassin de La Villette / 001 Plans parcellaires (1844-1869) / 002 Etablissement d'un pavillon pour l'inspection de la navigation (1887) / 003 Servitudes et acquisitions d'immeubles.

Le carton 22 concerne principalement la comptabilité du bassin de La Villette (1835-1887).

022 : Comptabilité Bassin de La Villette / 001 Comptabilité (1857-1887) / 002 Divers (1835-1845).

Les cartons, de 23 à 25, portent sur l'aménagement du bassin de La Villette (1821-1907).

023 : Aménagement du port Bassin de La Villette / 001 Pavage (1881) / 002 Eclairage (1881-1883) / 003 Etablissements de grues (1882 ?) / 004 Etablissement de voies ferrées (1878-1883) / 005 Dessins divers (1880 ?) / 006 Clôtures (1850-1922) / 007 Divers (1821-1840).

024 : Aménagement du port Bassin de La Villette / 001 Travaux divers (1871-1907) / 002 Travaux divers (1865-1890) / 003 Bureau d'octroi / 004 Travaux neufs et projets (1892-1893).

025 : Aménagement du port Bassin de La Villette / 001 Construction du bâtiment d'exploitation (1870-1875) / 002 Construction du bâtiment d'exploitation (1870-1875) / 003 Bâtiment d'exploitation et logements de gardes (1881) / 004 Pièces diverses pour la préparation du projet (1878-1881) / 005 Adjudication des travaux (1881) / 006 Mise en régie de l'entrepreneur (1882-1883) / 007 Pièces diverses (1881-1883) / 008 Reconstruction de la maison d'exploitation.

Le carton 26 a trait aux grues hydrauliques du bassin de La Villette (1882-1884).

026 : Grues hydrauliques Bassin de La Villette / 001 Etablissements de grues hydrauliques (1882-1884) / 002 Pièces diverses (1883) / 003 Bordereau général des dossiers (1882-1884).

Les cartons, de 27 à 39, relèvent des ponts et des passerelles au bassin de La Villette (1820-1920).

027 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Grande passerelle de la Moselle (1878-1920) / 002 Grande passerelle de la Moselle (1881-1883) / 003 Grande passerelle de la Moselle / 004 Grande passerelle de la Moselle / 005 Grande passerelle de la Moselle (1899) / 006 Grande passerelle de la Moselle (1907) / 007 Grande passerelle de la Moselle (1899-1906) / 008 Grande passerelle de la Moselle (1899-1912).

028 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Projet de construction d'un pont (1906-1908).

029 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Projet de construction d'un pont (1902).

030 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Remplacement du tablier du pont du chemin de fer de Ceinture (1885) / 002 Remplacement du tablier du pont du chemin de fer de Ceinture (1891-1892).

031 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Passerelle de la rue des Ardennes (1880-1890) / 002 Passerelle de la rue des Ardennes (1880-1890).

032 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Passerelle de la rue de Crimée (1880-1890).

033 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Pont de la rue de l'Ourcq - Correspondances (1880-1890) / 002 Pont de la rue de l'Ourcq (1884) / 003 Pont de la rue de l'Ourcq (1885).

034 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Pont de la rue de l'Ourcq - Bordereau des plans (1880-1890) / 002 Pont de la rue de l'Ourcq - Bordereau des plans (1880-1890) / 003 Pont de la rue de l'Ourcq - Bordereau des plans (1880-1890).

035 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Construction du pont de Crimée (1820) / 002 Reconstruction du pont de Crimée - Projet et exécution (1870-1880) / 003 Reconstruction du pont de Crimée - Notes et renseignements (1871-1872) / 004 Reconstruction du pont de Crimée - Pièces de dépenses (1872-1873) / 005 Reconstruction du pont de Crimée - Emprise sur les magasins (1872) / 006 Reconstruction du pont de Crimée - Correspondances avec M. Joret (1870-1880) / 007 Reconstruction du pont de Crimée - Correspondances diverses (1870-1880) / 008 Reconstruction du pont de Crimée - Soumission M. Joret (1872) / 009 Reconstruction du pont de Crimée - Affaires générales (1872) / 010 Reconstruction du pont de Crimée - Entreprise M. Hunebelle (1872) / 011 Reconstruction du pont de Crimée - Entreprise M. Fortin-Herman (1872) / 012 Reconstruction du pont de Crimée - Bordereau de fournitures (1872) / 013 Reconstruction du pont de Crimée - Notes et lettres diverses (1871-1873).

036 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Reconstruction du pont de Crimée - Correspondances (1884) / 002 Reconstruction du pont de Crimée - Comptabilité de l'entreprise Fives-Lille (1884-1886) / 003 Reconstruction du pont de Crimée - Correspondances (1884-1886) / 004 Reconstruction du pont de Crimée - Règlement de compte M. Letellier (1884) / 005 Reconstruction du pont de Crimée - Agents réceptionnaires (1884-1886) / 006 Reconstruction du pont de Crimée - Construction du pont levant (1882).

037 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Reconstruction du pont de Crimée (1884-1886).

038 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Reconstruction du pont de Crimée (1884-1886).

039 : Ponts et passerelles Bassin de La Villette / 001 Reconstruction du pont de Crimée (1884-1886).

Les cartons, de 40 à 43, ont rapport à l'entretien du bassin de La Villette (1833-1908).

040 : Entretien Bassin de La Villette / 001 Dragages et curages / 002 Dragages et curages (1869-1883) / 003 Dragages et curages (1871-1872).

041 : Entretien Bassin de La Villette / 001 Chômages (1833-1880) / 002 Chômages (1874-1908) / 003 Chômages (1904-1908).

042 : Entretien des ouvrages d'art Bassin de La Villette / 001 Entretien et divers (1820-1882).

043 : Entretien Bassin de La Villette / 001 Entretien des berges et des quais (1819-1873).

Le carton 44 concerne les avaries et les infiltrations au bassin de La Villette (1856-1861).

044 : Avaries et infiltrations Bassin de La Villette / 001 Inondations souterraines (1856-1861) / 002 Avaries de bateaux / 003 Avaries au droit de la rue de Nantes / 004 Avaries au droit de la rue de Nantes.

Le carton 45 porte sur les travaux au bassin de La Villette (1843-1877).

045 : Travaux Bassin de La Villette / 001 Travaux neufs et projets divers Changement de la prise d'eau de La Villette (1843-1846) / 002 Travaux neufs et projets divers Pavage des berges (1877) / 003 Feuilles de journées (1877) / 004 Rapports et instructions des affaires diverses (1877).

Les cartons, de 46 à 53, relèvent de l'approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau au bassin de La Villette (1876-1897).

046 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Magasins et viabilité du bassin et de ses abords (1879) / 002 Pavage et viabilité des ports du bassin (1879) / 003 Construction d'un égout (1879) / 004 Eclairage et fontainerie (1879) / 005 Constructions de nouveaux magasins et de bâtiments d'exploitation (1879).

047 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Travaux accessoires (1879) / 002 Installation de grues hydrauliques (1879) / 003 Etablissement d'une lisse en fer (1879) / 004 Etablissement d'une voie ferrée (1879) / 005 Nouvelle installation d'un compteur (1879) / 006 Rapports complémentaires (1879-1882) / 007 Rapports complémentaires (1879-1882).

048 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Reconstruction des murs de quais (1882) / 002 Reconstruction des murs de quais (1882) / 003 Reconstruction des murs de quais - Adjudication MM. Garcin et Letellier (1882-1884) / 004 Reconstruction des murs de quais - Travaux accessoires (1882) / 005 Nouvelle installation d'un compteur - Affaires diverses (1879-1884) / 006 Reconstruction des murs de quais - Renseignements généraux (1878-1882) / 007 Reconstruction des murs de quais (1882).

049 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Hangars - Etablissements de nouveaux magasins (1880) / 002 Hangars - M. Lapeyre entrepreneur (1880-1883) / 003 Hangars - MM. Lazies et Baratin entrepreneurs (1880-1882) / 004 Hangars - Fermes métalliques (1880-1882) / 005 Hangars - Clôture (1880-1882) / 006 Hangars - Peinture et vitrerie (1881-1882) / 007 Hangars - Couverture et drainage (1879-1883) / 008 Hangars - Correspondances avec les entrepreneurs (1880-1881) / 009 Hangars - Affaires diverses (1876-1881).

050 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Magasins et viabilité du bassin et de ses abords (1879) / 002 Pavage et viabilité des ports du bassin (1879) / 003 Construction d'un égout (1879) / 004 Eclairage et fontaines (1879) / 005 Construction de nouveaux magasins et de bâtiments d'exploitation (1879) / 006 Travaux accessoires - Rapports (1879) / 007 Travaux accessoires et installation de grues (1879) / 008 Travaux accessoires et établissement d'une lisse en fer (1879) / 009 Travaux accessoires et établissement d'une voie ferrée (1879) / 010 Travaux accessoires et établissement d'une passerelle (1879) / 011 Travaux accessoires et installation d'un nouveau compteur (1879) / 012 Divers (1879-1897).

051 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Modifications du bassin de La Villette au canal Saint-Denis (1881) / 002 Achèvement de l'approfondissement (1888-1894) / 003 Réfection des murs de quais (1881-1884).

052 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Projet d'approfondissement (1884) / 002 Construction et reconstruction des murs de quais (1884) / 003 Elargissement du chenal au pont

tournant de la rue de Crimée (1884) / 004 Reconstruction du pont de la rue de l'Ourcq (1884) / 005 Devis et pièces diverses pour les marchés et les adjudications (1884) / 006 Réfection des murs de quais (1884) / 007 Reprise partielle des murs de quais rive droite du bassin élargi (1884) / 008 Dallages et conduites d'assainissement (1884) / 009 Travaux et concours pour les appareils hydrauliques (1884) / 010 Partie entre le pont du chemin de fer de Ceinture et le pont de l'Ourcq (1884) / 011 Gare circulaire du bassin élargi (1884).

053 : Approfondissement à 3,20 mètres du tirant d'eau Bassin de La Villette / 001 Elévation du groupe 3 quai de la Seine (1884) / 002 Travaux de parachèvement du bassin de La Villette (1883) / 003 Parachèvement des travaux du bassin de La Villette (1883) / 004 Aménagement complémentaire des quais du bassin de La Villette (1884).

La série SD, composée de 33 cartons inventoriés, rassemble des informations concernant le canal Saint-Denis.

001 à 005 : Travaux de la 1<sup>ère</sup> écluse (anciennes écluses n° 1, n° 2, n° 3 et n° 4) Canal Saint-Denis (1889-1921).  
 006 à 007 : Travaux de la 2<sup>ème</sup> écluse (ancienne écluse n° 5) Canal Saint-Denis (1883-1896).  
 008 à 009 : Travaux de la 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses (anciennes écluses n° 6 et n° 7) Canal Saint-Denis (1884-1890).  
 010 : Construction de portes et de batardeaux Canal Saint-Denis (1936-1937).  
 011 à 016 : Travaux effectués à la 3<sup>ème</sup> et à la 4<sup>ème</sup> écluses (anciennes écluses n° 6 et n° 7) Canal Saint-Denis (1884-1904).  
 017 à 019 : Reconstruction de la 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses (anciennes écluses n° 11 et n° 12) Canal Saint-Denis (1885-1890).  
 020 à 023 : Allongement à 62 mètres 50 des grands sas des écluses n° 1 à n° 6 Canal Saint-Denis (1886-1924).  
 023 : Appareils de manœuvre mécaniques de toutes les écluses Canal Saint-Denis (1900).  
 024 : Nouvelles écluses et modifications Canal Saint-Denis (1884-1893).  
 025 à 27 : Plans de l'écluse de Bougival Canal Saint-Denis (1885).  
 028 : Dragages Canal Saint-Denis (1882-1967).  
 029 : Appareils d'alimentation automatique Canal Saint-Denis (1899-1904).  
 030 : Reconstruction du pont de Flandre Canal Saint-Denis (1865-1931).  
 031 : Reconstruction du pont de la route nationale n° 1 Canal Saint-Denis (1886-1891).  
 033 : Construction du canal Saint-Denis Canal Saint-Denis / 001 Construction du canal Saint-Denis (1818) / 002 Construction du canal Saint-Denis (1819) / 003 Construction du canal Saint-Denis (1819-1820) / 004 Construction du canal Saint-Denis (1821-1824) / 005 Construction du canal Saint-Denis (1819-1872) / 006 Ponts - Divers - Bassins (1819-1838) / 007 États des pièces remises à M. De Prony - Affaire M. Best (1818-1820) / 008 Travaux d'entretien (1819-1869).

Les Archives du Service des canaux de la Ville de Paris détiennent les livres des délibérations, des assemblées générales et des répertoires de la Compagnie du Canal Saint-Martin et de ceux de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.

Délibérations, répertoires et assemblées générales de la Compagnie du Canal Saint-Martin.

#### Délibérations

Livre n° B : 29 juin 1825 à 19 décembre 1827.  
 Livre n° C : 26 décembre 1827 à 14 décembre 1830.  
 Livre n° D : 21 décembre 1830 à 26 février 1842.  
 Livre n° 1 : 4 janvier 1831 à 4 mai 1836.  
 Livre n° 2 : 18 mai 1836 à 28 août 1844.

- Livre n° 3 : 18 septembre 1844 à 27 octobre 1854.  
Livre n° 4 : 8 décembre 1854 à 15 novembre 1862.

#### Répertoires

- Livre n° 1 : 1822 à 1831.  
Livre n° 2 : 1831 à 1844.  
Livre n° 3 : 1845 à 1862.

#### Assemblées générales

- Livre n° 1 : 27 février 1832 à 26 février 1853.  
Livre n° 2 : 27 février 1854 à 28 février 1855.

### Délibérations et répertoires de la Compagnie des Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis.

#### Délibérations

- 001 : Livres des délibérations de 1 à 5, du 11 août 1818 au 19 mars 1825.  
002 : Livres des délibérations de 6 à 10, du 23 mars 1825 au 26 décembre 1838.  
003 : Livres des délibérations de 11 à 1, du 2 janvier 1839 au 28 septembre 1847.  
004 : Livres des délibérations de 2 à 6, du 5 octobre 1847 au 7 décembre 1858.  
005 : Livres des délibérations de 7 à 11, du 14 décembre 1858 au 30 décembre 1873.  
006 : Livre des délibérations 12, du 8 janvier 1874 au 30 décembre 1875.

#### Répertoires

- Livre n° 1 : 1825 à 1832.  
Livre n° 2 : 1833 à 1839.  
Livre n° 3 : 1840 à 1845.  
Livre n° 4 : 1846 à 1852.  
Livre n° 5 : 1853 à 1862.  
Livre n° 6 : 1863 à 1865.  
Livre n° 7 : 1865 à 1868.  
Livre n° 8 : 1869 à 1872.

Les Archives du Service des canaux de la Ville de Paris conservent plusieurs Atlas, élaborés par Eugène Belgrand, Aimé-Louis Buffet et Alfred Durand-Claye, répertoriant des planches décrivant différents éléments des canaux parisiens (ponts, biefs, écluses...).

BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Planches sur les canaux de Paris, Canal Saint-Martin, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, 38 planches.

BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Planches sur les canaux de Paris, Bassin de La Villette, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, 35 planches.

BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Planches sur les canaux de Paris, Canal de l'Ourcq, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, 43 planches.

BELGRAND Eugène, Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET Aimé-Louis, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE Alfred, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Planches sur les canaux de Paris, Canal Saint-Denis, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, 26 planches.

Les Archives du Service des canaux de la Ville de Paris possèdent aussi des publications anciennes, des Annales des Ponts et Chaussées, des Annuaires statistiques de la Ville de Paris, un répertoire de documents iconographiques, tirés principalement d'ouvrages publiés, et un répertoire de 337 affiches, datées de 1832 à 1988.

## Bibliothèque administrative de la Ville de Paris

### Dessins d'architecture

- EU 24 : Exposition universelle de 1889, Bâtiments Nationaux. Dessins d'architecture.
- DA 6792 : Plan, élévation longitudinale et coupe transversale du Palais des machines. Notice sur la Galerie des Machines au Champs de Mars.
- DA 8023 : Exposition universelle de 1889. Direction générale des Travaux. Palais des Machines. Galeries latérales. Plan, coupes transversale et longitudinale, élévations principale et latérale dressés par Dutert, architecte, 18 juin 1887.

### Chemins de fer métropolitain

- Div. 44b : Chemins de fer métropolitain.
- DA 3387 - 3395 : Réseau Nord.
- DA 3329 - 3330 - 3335 : Réseaux Nord et Est.
- DA 333 : Réseau Est.

### Groupes scolaires

- DA 6180 : Époque 1830.
- BA 15B : Éléments communs aux écoles de filles et de garçons.

### Casernes

- BA 56 : Bouvard J.-A., architecte, Caserne Louviers de la Garde Républicaine, IV<sup>ème</sup> arrondissement, 1882.
- BA 57 : Caserne des Célestins, boulevard Henri IV, IV<sup>ème</sup> arrondissement.

## Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées

La bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées recèle de nombreux rapports et mémoires d'ingénieurs ayant trait à l'évolution technique des canaux parisiens : tracés (écluses, biefs), franchissements (ponts), alimentations en eau (réservoirs, rigoles...). Même si ces archives concernent principalement le XVIII<sup>ème</sup> siècle et le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, certains rapports ont été consultés dans la série Ms. Ils permettent de

comprendre que cette infrastructure, machine hydraulique territoriale, répond à diverses contraintes techniques, faisant appel à la science de l'ingénieur des Ponts et Chaussées.

## Série Ms

- 518 : MAGIN, Mémoire sur la navigation et l'approvisionnement de Paris, vers 1810-1820.
- 1417 : Rapports de l'ingénieur J.-R. Perronet.  
PERRONET Jean-Rodolphe, Rapport sur un ouvrage de M. Defer. De la possibilité de faciliter l'établissement général de la navigation intérieure du royaume, de supprimer les corvées et d'introduire l'économie dans les travaux publics, 1786.
- 1620 : Rapport de G.-M. Riche de Prony sur le canal de l'Ourcq, an XII. Rapports de l'ingénieur P.-S. Girard et de l'ingénieur É.-M. Gauthey sur le canal de l'Ourcq et ses travaux.  
GIRARD Pierre-Simon, Notes sur la question de savoir s'il est avantageux de rendre le canal l'Ourcq navigable depuis Mareuil jusqu'à Paris.
- 1863 : Rapports de l'ingénieur L. Bruyère et de l'ingénieur E.-M. Gauthey.  
Chambre de Commerce de Paris, Rapport sur le canal de l'Ourcq, 27 prairial an XII.  
GAUTHEY Émiland-Marie, Observations sur le projet du canal de l'Ourcq consigné dans le rapport imprimé du citoyen P.-S. Girard.

## Bibliothèque historique de la Ville de Paris

- 8AT13 : LEYNADIER Camille, Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855.
- 8AT72(6) : Carte topographique des environs de Versailles dite Carte des chasses du Roi, 1764-1774, échelle 1/28800<sup>ème</sup>.
- 12014 : DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, Mémoire sur le quartier neuf de La Villette et aperçus sur la question de l'entrepôt réel à Paris, (Extrait du recueil industriel, manufacturier [...] et des Beaux-Arts, publié par M. De Moléon, ancien élève de l'École de Polytechnique), Paris, Impr. De Huzard-Courcier, s.d.
- 102565 : Note du Conseil municipal de la commune de La Villette concernant Le projet d'extension de la Ville de Paris jusqu'aux fortifications, Paris, Impr. Renou et Maulde, 7 février 1859.
- 124984 : COÏC Julien, Désiré, Abel, Mémoire sur la navigation du canal de l'Ourcq, Paris, Impr. De Plasson, 1823.
- 129684 : Anonyme, Observations présentées dans l'intérêt du commerce et de la Ville de Paris sur les divers emplacements proposés pour l'entrepôt, Paris, Impr. Fain, 1832.
- 129732 : Anonyme, De l'entrepôt sur la place des Marais, s.l., s.d.
- 129949 : GIRARD Pierre-Simon, Devis général du canal Saint-Martin, Paris, Mme Vve Courcier, 1820.
- 129951 : GIRARD Pierre-Simon, Nouvelles observations sur le canal Saint-Martin et supplément au devis général qui en a été publié, par P.-S. Girard, [...], Mme Vve Courcier, 1821.
- 703234 : FEUGERE Édouard, Les entrepôts à domicile et les entrepôts réels à Paris, Paris, Impr. Berger Levrault, 1905.
- 704038 : HARTMANN Georges, « Le boulevard Richard-Lenoir et le canal Saint-Martin », La Cité, Bulletin trimestriel de la Société Historique et Archéologique du IV<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Impr. Champion, n° 149, janvier 1939.
- 901044 : BARTHELOT DE RAMBUTEAU Claude-Philibert (Comte de Rambuteau), Mémoires du Comte de Rambuteau (publiés par son petit-fils, avec une introduction et des notes de Georges Lequin), Paris, Impr. Calmann Levy, 1905.
- 941675 : FERRIER François, De l'entrepôt de Paris (second mémoire), Lille, Danel, Paris, Pélicien et Chatet, 1828.
- Align 337 : Anonyme, Plan de la rue de la Douane entre la place de la République et la rue de l'Entrepôt, Alignements, ordonnance royale du 20 février 1825, (décret du 13 février 1856 entre la rue de l'Entrepôt et le quai de Valmy), Paris, Grosdidier, 1887, échelle 1/200<sup>ème</sup>, 3 feuilles.

- Align 338 : Anonyme, Plan de la rue de l'Entrepôt entre les rues du Faubourg du Temple et de la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux), Alignements, ordonnance royale du 20 février 1825, (décret du 13 février 1856 entre les rues de la Douane et de Lancry), Paris, Grosdidier, 1887, échelle 1/200<sup>ème</sup>, 4 feuilles.
- Align 342 : Anonyme, Plan de la rue de Marseille, Alignements, ordonnance royale du 20 février 1825, Paris, Grosdidier, 1887, échelle 1/200<sup>ème</sup>, 2 feuilles.
- Align 348 : Anonyme, Plan des quais de Valmy et de Jemmapes, Alignements, (X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers), ordonnances royales de 1821 et de 1825, Paris, Impr. Millet, 1894, 1/200<sup>ème</sup>.
- B 249 : Anonyme, Plan des abords de la place du Château d'Eau, modifications proposées au tracé officiel pour l'ouverture des boulevards du Trône et des Amandiers, Paris, Impr. Vial, 1858, Plan extrait de La Revue Municipale, n° 272, 20 juillet 1858, pp. 358-360, 1/1000<sup>ème</sup>.
- B 850 : Anonyme, Plan du territoire compris entre le boulevard Saint-Martin et l'hôpital Saint-Louis, Plan général de la place des Marais, Plan de l'Entrepôt des Marais le long du canal Saint-Martin avant ouverture de la rue Dieu, X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers, Paris, Lith. Roger et Compagnie, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/4000<sup>ème</sup> environ.
- B 855 : Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais le long du canal Saint-Martin, X<sup>ème</sup> arrondissement, Entrepôt construit au Havre (Plans conformes aux plans approuvés par le Ministre et qui sont déposés dans les Archives des Bâtiments Civils), Paris, Lith. Cluis, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>.
- B 998 : MONGELARD, Quartier neuf de La Villette sur l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis (Terrains compris entre la rue de Flandre, le canal Saint-Denis, le canal de l'Ourcq et la rue de Nantes), Paris, Impr. de Langlumé, vers 1825-1830, échelle 1/1000<sup>ème</sup>.
- F AT18-19 : FAURE M.-L., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Alphand, Paris, L. Wuhler, 1895, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches.
- F AT20 : BECK M.-P., Atlas municipal des 20 arrondissements de la Ville de Paris, dressé sous la direction de M. Bouvard, Paris, L. Wuhler, 1900, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, 16 planches.
- F AT22 : Direction municipale du Cadastre, Cadastre de Paris de 1900-1903, Plan parcellaire de la Ville de Paris, 1904, échelle 1/500<sup>ème</sup>, 762 feuilles.
- F AT121 : Plan cadastral parcellaire des communes annexées (loi du 16 juin 1859), 1840-1849, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Section A dite de la Grande Villette, Section B dite de la Maladrerie, Section C dite de la Petite Villette, Section D dite de la Clôture de Rouvray, Section E dite des Fonds de Rouvray, Section F dite des Rieux.
- FM 1466 : ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum, Paris, Éditeur J. Rothschild, 1867-1873.
- Fn 1768 : GOURLIER Charles, BIET J.-E., GRILLON Edme-Jean-Louis, FEU TARDIEU Louis-Eugène-Thomas (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, Tome 1 : 1825-1836 - Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planches n° 189, n° 190, n° 191. Tome 2 : 1833-1844 - Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de Douane, des Sels et d'Octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Planches n° 271, n° 276, n° 277. Tome 3 : 1845-1850 - Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Grenier de réserves, Planches n° 335, n° 356.
- G 137 a-c : Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses-Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup>, échelle 1/1000<sup>ème</sup>.
- G 139 : MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup> (3 millimètres pour dix mètres du plan).
- G 790 : DE MOLEON Jean-Gabriel-Victor, Exposition industrielle et artistique de 1839, carte descriptive et statistique et nominative de l'exposition de 1839 ouverte à Paris le 1<sup>er</sup> mai pour servir de guide aux visiteurs qui veulent étudier les produits de l'industrie nationale, Paris, Lallemand Soc. Polytechnique, s.d., 1/400<sup>ème</sup>, 1 feuille 500.
- G 1014 : HOCHEREAU E., SOUDAIN A., Les promenades de Paris, boulevard Richard-Lenoir, Paris, Éditeur J. Rothschild, 1/200<sup>ème</sup> et 1/400<sup>ème</sup>.



- Gr 40AT6 : VERNIQUET Edme, Atlas général de la Ville de Paris, 1774-1779, échelle 1/1700<sup>ème</sup>, Planches 14-15-22-23-30-31-38-39-46.
- Gr 4AT106 : MONGELARD géomètre à Saint-Denis, Plan de La Villette, plan cadastral, 1824, 1/2500<sup>ème</sup>, 3 feuilles.
- Usuel : JACOBET Théodore, architecte, Atlas général de la Ville de Paris, des faubourgs et des monuments de Paris, 1836, échelle 1/2000<sup>ème</sup> et 1/5000<sup>ème</sup>.
- Société Centrale des Architectes, Manuel des lois du bâtiment, Paris, Édition Morel et Cie, 1863.
- VASSEROT Ph., architecte des hospices, expert du cadastre, BELLANGER J.-M., architecte, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot (Plan détaillé de la Ville de Paris dédié à M. Le Comte de Chabrol), 1827-1836, échelle 1/1000<sup>ème</sup>.

### Manuscrits

- 28 : Seine. Canaux, 1502-1910.
- 34 : Eaux et fontaines, 1796-1868.

### NA

- 3 : Dossier sur le bassin de la Villette, 1828-1851.

### Usuels

ABBÉ DE LA GRIVE (de la Société Royale de Londres et géographe de la Ville de Paris), Carte des environs de Paris, 1731-1740, 1/17280<sup>ème</sup>.

PRÉFECTURE DE LA SEINE, Documents relatifs à la révision des décrets : 1°- du 22 juillet 1882 sur les saillies permises dans la Ville de Paris ; 2°- du 23 juillet 1884 sur la hauteur des maisons, les combles et lucarnes dans la Ville de Paris, Paris, Imp. Chaix, 1900.

## Bibliothèque Nationale

### Cartes et plans

- GeD 5742 : BRAUN Georges, Paris vers 1530, Plan dit « Aux trois personnages », Paris, A. Taride, 1908.
- GeDD 2987 798 : ROUSSEL, Paris, ses fauxbourgs et ses environs [...], Paris, Jaillot, 1730-1739.
- GeC 3735 : MÉRIAN Mathieu, Plan de Paris sous Louis XIII, 1615, Paris, A. Taride, 1908.
- GeC 9034he : TRUSCHET Olivier et HOYAU Germain, Plan de Paris sous le règne de Henri II, 1551-1552, Paris, H. Champion, 1877, échelle 1/3333<sup>ème</sup>.
- GeSH 18PF37DIV3P56 : TURGOT Michel-Étienne, BRETEZ Louis, Paris au XVIII<sup>ème</sup> siècle, 1734-1739, 20 planches.
- GeSH 18PF37DIV3P58 : BULLET Pierre, Paris de 1670 à 1676, Paris, 1870, échelle 1/5000<sup>ème</sup>.
- GeSH 18PF37DIV3P61 : DE FER Nicolas, Paris en 1697, Paris, Ch. Chardon aîné, 1870, échelle 1/10000<sup>ème</sup>.

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Les illustrations contenues dans la thèse proviennent principalement des Archives Nationales, des Archives de Paris, des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris, de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, de la Bibliothèque nationale de France, du Comité d'histoire de la Ville de Paris, du Musée Carnavalet (cabinet des Arts graphiques et cabinet des Estampes) et de la Parisienne de Photographie<sup>98</sup>.

### Première partie

#### L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)

##### 01- Carte chronologique de construction des canaux en France, 1600-1950.

Publié dans l'ouvrage de PINON Pierre (dir.), *Un canal... Des canaux...*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Éditions Picard, 1986, p. 362.  
Document P. Pinon.

##### 02- Canal de l'Arsenal à Chaillot, Sieur Boisson, 1729.

BOISSON, Plan général du canal de Paris projeté depuis l'Arsenal jusqu'à Chaillot par le Sieur Boisson, ingénieur du Roy, suivant les ordres de la Cour, dédié et présenté au Roy par son très humble et très obéissant et très fidèle serviteur sujet Boisson, ingénieur de sa Majesté, dessiné et gravé par J.-F. Blondel, 1729, échelle en toises, (Plan, profil et élévation d'une écluse), Archives Nationales (A. N.) F/14/10117.

Publié dans la revue *Rassegna*, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 1.  
Cliché J. Musy.

##### 03- Canal de Bourbon, J.-N. Le Roy de Jumelle, 1725.

LE ROY DE JUMELLE J.-N., Carte particulière du nouveau projet du canal de Saint-Denis à Paris projeté par M<sup>r</sup> le Comte de Jumelle, levée par ordre du Roy en février 1725 par le Sieur de la Vigne, ingénieur géographe de sa Majesté [sic], dessiné par Cleret ingénieur, gravée par F. Bailleuil, 1725, échelle en toises, Bibliothèque nationale de France (B.N.F.) GeD 14799

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406563882>) ou A.N. F/14/10125.  
Cliché B.N.F.

##### 04- Canal de Bourbon, J.-N. Le Roy de Jumelle et Daudet, 1724.

LE ROY DE JUMELLE J.-N., Daudet, Carte particulière dressée à l'occasion du nouveau canal communiquant de la rivière d'Oyse au faubourg Saint-Martin à Paris, sous le nom de canal de Bourbon, proposé par Messire Jean-Nicolas Le Roy de Jumelle et levé sur les lieux par le Sieur Daudet, ingénieur géographe du Roy dans le mois de septembre 1724 (Profil du canal de Bourbon servant à prouver sa possibilité suivant les nivelements qui en ont été faits sur les lieux), B.N.F. GeD 3099

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407296049>).

Publié dans la revue *Rassegna*, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 12.  
Cliché B.N.F.

##### 05- Canal de l'Yvette, J.-R. Perronet, 1775.

---

<sup>98</sup> Ponctuellement, certaines illustrations proviennent des Archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine, des Archives du Musée des Plans et Reliefs, de l'Atelier parisien d'Urbanisme, de la Bibliothèque de l'Arsenal, de la Bibliothèque des Arts Décoratifs de Paris, de l'Institut Géographique National, du Musée du Domaine départemental de Sceaux, du Musée national des Châteaux de Versailles et de Trianon et du Service technique de la documentation foncière de la Ville de Paris.

## Table des illustrations

PERRONET J.-R., Plan général du canal projeté par Monsieur Perronet pour conduire à la hauteur de l'Estrapade à Paris une partie de l'eau des rivières d'Yvette et de Bièvre, dont environ 1 000 pouces à prendre au village de Saint-Rémy-sur-Yvette et 480 pouces au village de Bièvre. Le tout lors des basses eaux, milieu XVIII<sup>ème</sup> siècle, 1775, B.N.F. GeD 4878 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40725020x>).

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 78.

Cliché B.N.F.

06- Canal de l'Yvette, J.-R. Perronet, 1775.

PERRONET J.-R., Plan du projet pour le canal de l'Yvette, 1775, A.N. F/14/10144.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 23.

Cliché J. Musy.

07- Canal de l'Yvette, N. de Fer de la Nouerre, deuxième moitié du XVIII<sup>ème</sup> siècle, vers 1772.

FER DE LA NOUERRE N., Cours de la rivière d'Yvette, de celle de Bièvres ou des Gobelins, et du canal qui doit mener à Paris l'eau de l'Yvette. Prise à Vaugien, gravé par Dussy, 1762-1772, B.N.F. GeD 17944 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb4077781k>).

Cliché B.N.F.

08- Travaux de canalisation de l'Ourcq, 1756.

Anonyme, Plan de l'ancien canal au-dessous de Lizy / Plan du nouveau et ancien canal de Lizy, 1756, A.N. NIII Seine et Marne 107.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 17.

Cliché J. Musy.

09- Rivière d'Ourcq entre Mareuil-sur-Ourcq et Crouy-sur-Ourcq, 1770.

Anonyme, Cours de la rivière d'Ourcq depuis Lisy-sur-Ourcq où cette rivière jette dans la Marne, jusqu'au Port aux Perches au-dessus de la Ferté-Milon, 1770, B.N.F. GeC 9901 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406427640>), Extrait.

Cliché B.N.F.

10- Canal de Paris, Fr.-G. Bossu, 1798.

BOSSU Fr.-G., Plan général des canaux de Paris présenté au conseil des Cinq Cents [...], 1798, Bibliothèque historique de la Ville de Paris (B.H.V.P.) G 126.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 81.

Cliché S. Guével.

11- Projet d'un bassin du commerce dans les fossés de l'Arsenal, Leclère ou Le Clère, 1784.

LECLÈRE ou LE CLÈRE, Projet de bassin ou gare d'eau à creuser dans les fossés de l'Arsenal, 1784, A.N. F/14/10178/18.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 30.

Cliché J. Musy.

12- Projet d'un bief au droit du petit bras de l'île Saint-Louis, se divisant en deux pour atteindre les fossés de la Bastille, au nord, et la Seine, au sud, anonyme, autour de 1780-1790.

Anonyme, Projet d'aménagement proposant une place circulaire entre les Quinze-Vingts et la Seine, et un bief au droit du petit bras de l'île Saint-Louis, qui se divisait en deux, pour atteindre les fossés de la Bastille, au nord, et rejoindre la Seine, au sud, sans date, A.N. F/14/10258.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 31.

Cliché J. Musy.

13- Projet d'un bassin au droit du petit bras de l'île Saint-Louis, autour de 1780-1790.

Anonyme, Projet d'aménagement proposant une place sur la Bastille et un vaste « bassin [...] destiné à servir de gare pour la Ville de Paris » alimenté par une dérivation prise en amont de la Seine, sans date, A.N. NIII Seine 761.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 31.

Cliché J. Musy.

14- Projet d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal, É.-L.-D. Cathala, 1790.

CATHALA É.-L.-D., Projet d'une place sur l'emplacement de la Bastille avec une colonne au centre semblable à celle de Trajan à Rome avec celui d'une gare, gravure de A.-J. Gaitte, 1790, B.N.F. GeD 27585 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405924808>) ou A.N. NIII Seine 762/1.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 143.

Cliché B.N.F.

15- Projet d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal et d'un bassin place de la Bastille, É.-L.-D. Cathala, 1796.

CATHALA É.-L.-D., Projet d'une place sur l'emplacement de la Bastille, gravure de Gaitte, 1796, A.N. NIII Seine 1253.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 144.

Cliché J. Musy.

16- Projet d'une gare d'eau dans les fossés de l'Arsenal, Leclère ou Le Clère, 1798.

LECLÈRE ou LE CLÈRE, Plan d'un bassin de commerce et de gare et d'une halle aux boissons sur l'emplacement des jardins de l'Arsenal, jardins des ci-devant Célestins et isle Louviers, d'une grande Place publique avec douze rues convergentes à son centre sur

## Table des illustrations

le terrain de la Bastille et de ses fossés, d'un monument à la gloire des Armées françaises et occupant le centre de la Place, enfin d'un pont établissant communication entre les Faubourgs Antoine et Marceau, 1798, A.N. F/14/6729.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 32.

Cliché J. Musy.

17- Plan du rez-de-chaussée des pavillons de part et d'autre de la route de Flandre, 1791.

Anonyme, État de situation des travaux de la clôture de Paris et des bâtiments destinés au service des barrières, 1791, B.H.V.P. C.P. 3134.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 58.

Cliché B. Potier.

18- Plans de la rotonde de La Villette, 1791.

18-1- Plan du rez-de-chaussée, 1791 / 18-2- Plan du premier étage, 1791.

Anonyme, État de situation des travaux de la clôture de Paris et des bâtiments destinés au service des barrières, 1791, B.H.V.P. C.P. 3134.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 59.

Clichés B. Potier.

19- Vue de la rotonde de La Villette et de la barrière Saint-Martin, vers 1815.

SWEBACH B.-E. (1800-1870), La barrière de La Villette ou barrière Saint-Martin, sans date, Musée Carnavalet (M.C.), Parisienne de Photographie (P.P.).

Cliché P.P.

20- Plan de la circonvallation de Paris, 1789.

Anonyme, Plan de la circonvallation de Paris, Paris, 1789, B.N.F. GeAA 556 (RES) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40626551n>), Extrait.

Cliché B.N.F.

21- Vue de Montmartre prise de Saint-Chaumont, vers 1815.

Anonyme, Recueil. Topographie de Paris, XIX<sup>ème</sup> arrondissement, 76<sup>ème</sup> quartier, Tome 1 Buttes-Chaumont, sans date, B.N.F. Réunions des Musées Nationaux H94176.

Cliché B.N.F.

22- Vue de la plaine Saint-Denis prise de Saint-Chaumont, fin XVIII<sup>ème</sup> siècle.

MICHEL G. (1763-1843), Paysage de la Plaine Saint-Denis, vers 1830, Musée du Domaine départemental de Sceaux (M.D.D.S.).

Cliché M.D.D.S., P. Lemaître.

23- Plan de Paris et de ses environs, 1731-1740.

ABBÉ DE LA GRIVE, Plan de Paris et de ses environs, échelle 1/17280<sup>ème</sup>, 1731-1740, Institut Géographique National (I.G.N.), Extrait.

Cliché I.G.N.

24- Commune de La Villette, 1730-1739.

ROUSSEL, Paris, ses faubourgs et ses environs [...], Paris, Jaillot, 1730-1739, B.N.F. GeDD 2987 798

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405848752>), Extraits Feuilles 2 et 3.

Cliché B.N.F.

25- Village de La Villette, vers 1750.

TRUDAINE D.-C., Atlas dit de Trudaine, 1745-1780, échelle 1/8981<sup>ème</sup>, A.N. F/14/8449 Planche 4.

Cliché A.N.

26- Territoires de La Chapelle et de La Villette en 1758.

ROULEAU B., Carte des territoires de La Chapelle et de La Villette en 1758, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, Atelier parisien d'Urbanisme (APUR). Reconstitution du viaire et du parcellaire « à partir des plans terriers de l'Atlas de la censive de Saint-Lazare (notamment A.N.N4 Seine 40, N3 Seine 328 et N3 Seine 313) pour le secteur comprenant l'agglomération de La Villette proprement dite, et toute la partie au sud des rues Ordener et Riquet, et des plans de la censive de Saint-Denis (A.N. N1 Seine 62) pour toute la partie au nord [...] ».

Cliché APUR.

27- Territoire de l'Est parisien, 1672.

JOUVIN DE ROCHEFORT A., Paris et ses environs en 1672, Paris, Ch. Chardon aîné, échelle 1/6500<sup>ème</sup>, 1870, B.N.F. GeSH 18PF37DIV3P60 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb42296707r>), Extrait.

Cliché B.N.F.

28- Territoire de l'Est parisien, 1730-1739.

ROUSSEL, Paris, ses faubourgs et ses environs [...], Paris, Jaillot, 1730-1739, B.N.F. GeDD 2987 798

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb405848752>), Extrait Feuille 5 Paris intramuros.

Cliché B.N.F.

29- Territoire de l'Est parisien, 1762.

JAILLOT B.-A., Plan de la ville de Paris et de ses faubourgs dédié au roi, Paris, 1762, B.N.F. GeDD 2987 817 B

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40584890z>), Extrait Feuille 1.

Cliché B.N.F.

30- Territoire de l'Est parisien, 1771.

## Table des illustrations

MOITHEY M.-A., Plan de la ville et faubourgs de Paris [...], Paris, Crepy, 1771, B.N.F. GeD 2887 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40724963f>), Extrait.  
Cliché B.N.F.

31- Territoire de l'Est parisien, 1790.

VERNIQUET E., Atlas du plan général de la Ville de Paris, Paris, 1790, B.H.V.P. Gr 40AT6.  
Cliché APUR.

32- Plan du fossé, de la Bastille, de l' Arsenal et des Célestins, vers 1790.

MATHIEU A.-J., Plan général de la Bastille, de l' Arsenal, des Célestins, des Dames de la Visitation Sainte-Marie et des environs [...] d'après le plan [...] que E. Verniquet [...] a levé [...], Paris, vers 1790, B.N.F. GeD 3704 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40760463x>).

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 44.  
Cliché B.N.F.

33- Vue du fossé de l' Arsenal, 1797.

Anonyme, Voyages pittoresques de la France, Paris, 1797, Bibliothèque de l' Arsenal (B.A.) Est. 241Fo103.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 29.  
Cliché B.A.

34- Plan de la « Nouvelle Ville d' Angoulême », 1783.

PÉRARD DE MONTREUIL F.-V., Plan des Marais du Temple avec les nouvelles rues et places projetées, Paris, 1783, B.N.F. GeD 5558 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40734136j>).

Cliché B.N.F.

35- Plan parcellaire et viaire du quartier de la Nouvelle Ville d' Angoulême en 1821.

Document S. Guével.

36- Plan de situation de l'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais, 1816.

MAIRE N.-M., Plan de la ville de Paris, dédié et présenté au Roi, Paris, 1816, échelle 1/9677<sup>ème</sup>, B.H.V.P., A 405, Extrait.

Publié dans l'ouvrage de PINON Pierre (dir.), Paris, formes urbaines et architectures, Paris, Éditions Recherches / IPRAUS, Coll. « Cahiers de l'IPRAUS Architecture, Urbanistique, Société », 1998, p. 68.

Cliché B.H.V.P.

37- Plan de l'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais et vues des jardins, 1795.

Anonyme, Plan du jardin et de la maison du citoyen Caron de Beaumarchais près de la Bastille à Paris (Vue du petit temple de Bacchus - Vue du côté de la Maison), Paris, 1795, B.N.F. GeD 1620 (Res) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40729683f>).

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 35.

Cliché B.N.F.

38- Vue de l'hôpital Saint-Louis, 1620.

MERIAN M., Paris en 1620, Gravure du XIX<sup>ème</sup> siècle, P.P., Collection H. Roger-Viollet 43427-9.

Cliché P.P.

39- Couvent des Récollets et l'hôpital Saint-Louis, vers 1775.

VERNIQUET E., Atlas général de la Ville de Paris, Paris, 1774-1779, échelle 1/1700<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Gr 40AT6, Extrait.

Cliché S. Guével.

40- Décret du 29 floréal an X portant création des trois canaux, 19 mai 1802.

Fac-Similé, Archives du Service des canaux de la Ville de Paris (A.S.C.V.P.).

Cliché A.S.C.V.P.

41- Carte géographique du canal de l'Ourcq, depuis Mareuil et Lisy jusqu'à Paris, 1812.

HOUARD DEVERT, B.-A., Plan de Paris, nouveau, réduit géométriquement, s'étendant au-delà de ses limites fixées depuis le règne de Napoléon I<sup>er</sup> [...], Paris, Demoraine et Debray, 1812, B.N.F., 4Z Le Senne 2795 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32258198s>), Extrait.

Cliché B.N.F.

42- Plan de Paris et Plan de la banlieue de Paris avec un projet de six canaux, 1803.

42-1- Plan de Paris et Plan de la banlieue de Paris avec un projet de six canaux, 1803 / 42-2- Plan de Paris de Paris avec un projet de six canaux, 1803, Extrait.

HOUARD DEVERT, B.-A., Plan de Paris, nouveau, réduit géométriquement, s'étendant au-delà de ses limites fixées depuis le règne de Napoléon I<sup>er</sup> [...], Paris, Demoraine et Debray, 1812, B.N.F., 4Z Le Senne 2795 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb32258198s>), Extrait.

Cliché B.N.F.

43- Plan du tracé du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard, 1803.

GIRARD P.-S., « Carte du territoire que doit traverser le canal de dérivation de la rivière d'Ourcq depuis le village de Mareuil jusqu'à Paris avec le tracé de ce canal », in GIRARD Pierre-Simon, Rapport à l'Assemblée des Ponts et Chaussées sur le projet général du canal de l'Ourcq, Paris, Impr. de la République, an XII (1803), A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

44- Plan des tracés du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard et de É.-M. Gauthey, 1803.

44-1- Plan des tracés du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard et de É.-M. Gauthey, 1803 / 44-2- Plan des tracés du canal de l'Ourcq de P.-S. Girard et de É.-M. Gauthey, 1803, Extrait centré sur La Villette et Pantin.

GIRARD P.-S., « Carte du territoire traversé par le canal de l'Ourcq depuis la redoute de de La Villette jusqu'au ruisseau de l'Arneuse », in GIRARD Pierre-Simon, Rapport à l'Assemblée des Ponts et Chaussées sur le projet général du canal de l'Ourcq, Paris, Impr. de la République, an XII (1803), A.S.C.V.P.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, p. 55.

Clichés J. Musy (44-1) et S. Guével (44-2).

45- Plan des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Plan du Bassin de la Villette avec les canaux Saint-Denis et Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle, A.N. F/14/10125/II.

Cliché S. Guével.

46- Chantier de creusement du canal de l'Ourcq, vers 1802-1815.

46-1- Plan des fouilles par levées successives dans la tranchée des bois de Saint-Denis et projection horizontale des rampes servant à l'enlèvement des déblais, vers 1802-1815 / 46-2- Coupe longitudinale des fouilles par levées successives dans la tranchée des bois de Saint-Denis et projection verticale des rampes servant à l'enlèvement des déblais, vers 1802-1815.

GIRARD P.-S., Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux ; sur le dessèchement et l'assainissement de Paris, et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de la Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian Goeur, 1831-1845, A.S.C.V.P.

Publié dans la revue Rassegna, « Parigi e le vie d'acqua », mars 1987, n° 29, pp. 52-53.

Clichés J. Musy.

47- Plan général de la distribution des eaux du canal de l'Ourcq à l'intérieur de Paris, 1812.

GIRARD P.-S., Description générale des différens ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis détaillé de ces ouvrages, Paris, Impr. Impériale, 1812, p. 153, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

48- Plan, coupe et élévations de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture, 1812.

GIRARD P.-S., Description générale des différens ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis détaillé de ces ouvrages, Paris, Impr. Impériale, 1812, p. 154, A.S.C.V.P. ou <http://www.e-rara.ch/zut/content/pageview/5301316>.

Cliché S. Guével.

49- Vue de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture du canal de l'Ourcq et de la rotonde de La Villette, vers 1815.

COURVOISIER H.-V., Vue de la barrière de La Villette et du regard du canal de l'Ourcq, vers 1815, M.C. GC 45C, Collection H. Roger-Viollet 42474-13.

Cliché Comité d'histoire de la Ville de Paris (C.H.V.P.).

50- Vue de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture du canal de l'Ourcq, de la rotonde de La Villette et de la barrière Saint-Martin, vers 1820.

CIVETON C., Barrière Saint-Martin et canal de La Villette, 1829, B.N.F. Reserve FoL Ve 53 (C)

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40311578r>).

Cliché B.N.F.

51- Vue de la prise d'eau de l'aqueduc de ceinture du canal de l'Ourcq, de la rotonde de La Villette et de la barrière Saint-Martin, 1819.

PALAISEAU J.-L.-G.-B., Barrière Saint-Martin, 1819, n° 18, B.N.F. Reserve FoL Ve 53 (C)

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40311538h>).

Cliché B.N.F.

52- Vue du bassin de La Villette, 1810.

BINELLI DEL M., Vue de la barrière Saint-Martin et du bassin du canal de l'Ourcq : Buttes-Chaumont, Villette, 1810, B.N.F. Ve 2160 (9) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb424488530>).

Cliché B.N.F.

53- Médaille napoléonienne commémorant l'achèvement des travaux du bassin de La Villette, 1809.

Monnaie de Paris.

Cliché C.H.V.P.

54- Projet pour la place de la Bastille et les fossés de l'Arsenal, 3 décembre 1803.

CELLIER (?), Plan annexé à l'arrêté du 3 décembre 1803, 3 décembre 1803, A.N. F/14/911.

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 147.

Cliché J. Musy.

55- Vue d'un projet d'aménagement de la place de la Bastille avec la fontaine en forme d'éléphant, vers 1808.

Anonyme, Projet d'aménagement de la place de la Bastille, Collection H. Destailleur, vers 1808, B.N.F. Reserve FoL Ve 53

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40311596p>).

Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 15.

Cliché B.N.F.

- 56- Projet pour la place de la Bastille et le bassin de l'Arsenal, J. Cellierier, 2 décembre 1808.  
CELLERIER J., Projet pour la place de la Bastille et le bassin de l'Arsenal, 2 décembre 1808, A.N. NIII Seine 1151.  
Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 148.  
Cliché J. Musy.
- 57- Projet pour le tracé du canal Saint-Martin, P.-S. Girard, 11 juillet 1808.  
GIRARD P.-S., Plan et profil du canal Saint-Martin dont la direction a été approuvée par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 11 juillet 1808, 11 juillet 1808, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.
- 58- Carte décrivant le projet de tracé pour le canal Saint-Martin de P.-S. Girard du 11 juillet 1808.  
D'après GIRARD P.-S., Plan et profil du canal Saint-Martin dont la direction a été approuvée par le Conseil général des Ponts et Chaussées le 11 juillet 1808, 11 juillet 1808, A.S.C.V.P.  
Document S. Guével.
- 59- Projet pour la place de la Bastille, P.-S. Girard, 5 septembre 1812.  
GIRARD P.-S., Plan général de la place de la Bastille et du canal souterrain qui doit la traverser, 5 septembre 1812, A.N. F/14/10125/12.  
Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 149.  
Cliché J. Musy.
- 60- Coupes sur la place de la Bastille et le souterrain du canal Saint-Martin, avec la fontaine éléphant projetée, J.-A. Alavoine, C.-A. Bridan, D.-V. Denon, vers 1812.  
ALAVOINE J.-A., BRIDAN C.-A., DENON D.-V., *Projet de fontaine pour la place de la Bastille, vers 1812*, Archives de Paris (A.P.).  
Publié dans l'ouvrage de FAUCHERRE Nicolas (dir.), *Sous les pavés, la Bastille, Archéologie d'un mythe révolutionnaire*, Paris, Caisse nationale des Monuments Historiques et des Sites, Ministère de la Culture, Exposition présentée du 12 octobre 1989 au 7 janvier 1990 à l'Hôtel de Sully, 1989, p. 159.  
Cliché J. Musy.
- 61- Projet pour le tracé du canal Saint-Martin, L.-C. Boistard, 1<sup>er</sup> janvier 1816.  
Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...]. Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 2.  
Cliché B.N.F.
- 62- Plan et profils des deux projets de tracé pour le canal Saint-Martin, P.-S. Girard et J.-D.-A. Coïc, 1819.  
GIRARD P.-S., Nouvelles observations sur le canal Saint-Martin et supplément au devis général qui en a été publié, par P.-S. Girard, [...]. Plans et profils du canal Saint-Martin sur les directions n° 1 et n° 2 entre le bassin de La Villette et les anciens fossés de l'Arsenal, Mme Vve Courcier, 1821, 43 p., A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.
- 63- Projet pour le tracé du canal Saint-Martin, L.-C. Boistard, 1819.  
Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...]. Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Extrait Planche 2.  
Cliché B.N.F.
- 64- Plan du canal de l'Ourcq, 1816.  
Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...]. Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 1.  
Cliché B.N.F.
- 65- Profils du canal de l'Ourcq, 1816.  
Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...]. Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 5.  
Cliché B.N.F.
- 66- Profils du canal Saint-Denis, 1816.  
Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...]. Carte du canal de jonction de la Seine à la Seine composé des branches de Saint-Denis et de Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>), Planche 4.  
Cliché B.N.F.
- 67- Vue du bassin de La villette décrivant la fête pour l'inauguration du canal Saint-Denis, 13 mai 1821.

## Table des illustrations

BEAUGEAN A. (d'après HITTORFF J.-I.), Vue du bassin de La Villette pour la fête du 13 mai 1821, Bibliothèque des Arts Décoratifs de Paris (B.A.D.P.), Collection Maciet 14710.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 90.

Cliché J.-C. Doerr.

68- Plan du canal Saint-Martin, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III.

Cliché S. Guével.

69- Plan du canal Saint-Martin, 1824.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III.

Cliché S. Guével.

70- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

70-1- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin entre la barrière de La Villette et la rue des Récollets, début XIX<sup>ème</sup> siècle / 70-2- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin entre la rue des Récollets et la rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf), début XIX<sup>ème</sup> siècle / 70-3- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin entre la rue de Ménilmontant (actuelle rue Oberkampf) et la place de la Bastille, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 a-c.

Clichés S. Guével.

71- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

D'après Anonyme, Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 a-c.

Document S. Guével.

72- Vue du chantier du canal Saint-Martin, vers 1825.

ADAM H., L'hôpital Saint-Louis et les buttes Chaumont, 1830, [http://www.wikigallery.org/wiki/painting\\_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830](http://www.wikigallery.org/wiki/painting_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830).

Publié dans l'ouvrage de JENN Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996, p. 186.

Cliché [http://www.wikigallery.org/wiki/painting\\_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830](http://www.wikigallery.org/wiki/painting_344049/Hippolyte-Adam/The-Hopital-Saint-Louis-and-the-Buttes-Chaumont-in-1830).

73- Plan des terrains à exproprier pour le percement du canal Saint-Martin au niveau des rues des Récollets et de la Grange aux Belles, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Plan terrier du canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 b., Extrait.

Cliché S. Guével.

74- Plan général du canal de l'Ourcq, 1884.

HUMBLLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. A. Chaix, 1885, échelle 1/10000<sup>ème</sup>, Planche 1, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

75- Vue du canal de l'Ourcq au tracé sinueux, vers 1820.

MADELEINE Y., « Vue du canal de l'Ourcq, Compans », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, Planche 12, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 102.

Cliché A.S.C.V.P.

76- Tracé du bassin de La Villette à la bissectrice de l'angle formé par les routes de Flandre et d'Allemagne, vers 1808.

LAMBEAU L., Histoire des communes annexées à Paris en 1859, La Villette, Paris, Édition Ernest Leroux, 1926, Extrait.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 54.

Cliché J.-C. Doerr.

77- Plan général du canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.



78- Plan général du canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Martin, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

79- Schéma de composition du tracé des canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin.

Document S. Guével.

80- Orographie et hydrographie des territoires traversés par les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin au début du XIX<sup>ème</sup> siècle.

HÉRON Cl., Carte de l'orphographie et hydrographie (état début XIX<sup>ème</sup> siècle) de la Seine-Saint-Denis, Département de la Seine-Saint-Denis, DCJS, Bureau du Patrimoine, Service du Patrimoine Culturel de la Seine-Saint-Denis, 23 novembre 2005, échelle 1/50000<sup>ème</sup>, ([http://www.atlas-patrimoine93.fr/pg-html/bases\\_doc/biblio/fichebiblio.php?idbiblio=3508](http://www.atlas-patrimoine93.fr/pg-html/bases_doc/biblio/fichebiblio.php?idbiblio=3508)).  
Document C. Héron.

81- Dérivation de la Théroienne à Congis, vers 1820.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Congis, Dérivation de la Théroienne, Coupe et élévation du vannage de décharge - Plan et coupe du barrage déversoir - Plan et élévation du pont sur la dérivation de la Théroienne - Plan général du Moulinet - Plan et élévation du pont sur l'ancienne rivière de la Théroienne, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 58, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

82- Barrage déversoir de la Beuvronne à Gressy, vers 1820.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Gressy - Messy, Barrage déversoir de la Beuvronne, Plan, coupe et élévation vue d'aval du barrage déversoir de la Beuvronne - Plan et élévation vue d'aval du ponceau sur le fossé de fuite de la Beuvronne - Coupe et élévation vue d'aval de l'aqueduc pour la traversée, sous le canal, du fossé de fuite, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre pour les élévations, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, Planche 25, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

83- Profil en long sur le canal de l'Ourcq et la rivière canalisée, 1880.

ALPHAND J.-C.-A., BUFFET A.-L., DURAND-CLAYE A., Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. A. Chaix, 1880, pp. 4-6 et p. 245, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8Z Le Senne 5587  
(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33569873g>), Extrait.

Cliché B.N.F.

84- Plan général de la gare Saint-Rémy à Villenoy, vers 1820 (?).

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Villenoy, Plan général de la gare Saint-Rémy, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre, Extrait Planche 39, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

85- Type d'écluse double sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 4 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

86- Type d'écluse simple sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 3 Canal Saint-Denis, 1 à 5 Écluse simple, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

87- Profil en long du canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

88- Profil en long du canal Saint-Denis, 1884.

HUMBLLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de la Seine, Impr. A. Chaix, 1885, Extrait Planche 1, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

89- Plan du premier bief du canal Saint-Denis entre la gare demi-circulaire et le pont de la route de Flandre, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Denis, 1 Premier bief, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

90- Plan du projet du septième bief du canal Saint-Denis, 1812-1813.

DE VILLIERS R.-É., Canaux Saint-Denis et Saint-Martin, Travaux d'Art, Plan général du canal Saint-Denis, 1812-1813, A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.

91- Profil en long du canal Saint-Martin, 1827.

## Table des illustrations

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup> (3 millimètres pour dix mètres du plan), B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.  
Cliché S. Guével.

92- Type d'écluse double sur le canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 3 Canal Saint-Martin, 1 à 2 Écluse double, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

93- Profils des égouts, de l'aqueduc sous le canal Saint-Martin et de la décharge de fond, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 6 Canal Saint-Martin, 8 à 14- Égouts, 15 et 16- Aqueduc sous le canal, 17- Décharge de fond, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

94- Plan du bassin de La Villette et de ses plantations, vers 1825.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Plan profil et vue du bassin de La Villette avec ses abords, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planches 14-15, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

95- Profil en travers du canal Saint-Denis, 1819.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Profil en travers du canal Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, Extrait Planche 6 figure 1, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>).  
Cliché B.N.F.

96- Profil en travers du canal Saint-Denis et de ses plantations, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.

97- Plan décrivant le percement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et la voirie existante coupée par les infrastructures, vers 1810.

Document S. Guével.

98- Plan décrivant le percement du canal Saint-Martin et la voirie existante coupée par l'infrastructure, vers 1821.

Document S. Guével.

99- Plan décrivant le percement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, la voirie et le parcellaire existants coupés par les infrastructures, vers 1810.

Document S. Guével.

100- Plan des parcelles coupées par le percement du bassin de La Villette au niveau de la rue de Crimée, vers 1805.

MONGELARD F.-S., géomètre, Plan d'un terrain situé au bassin de La Villette, 18 (?), B.N.F. GeD 4775

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407298145>).

Cliché B.N.F.

101- Plan décrivant le percement du canal Saint-Martin, la voirie et le parcellaire existants coupés par l'infrastructure, vers 1821.

Document S. Guével.

102- Plan de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le percement du canal Saint-Martin, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

103- Profils en travers sur le canal de l'Ourcq et la rivière canalisée, 1880.

ALPHAND J.-C.-A., BUFFET A.-L., DURAND-CLAYE A., Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. A. Chaix, 1880, p. 245, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8Z Le Senne 5587

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33569873g>), Extrait.

Cliché B.N.F.

104- Profil en travers type du chemin de halage sur le canal de l'Ourcq, 1880.

ALPHAND J.-C.-A., BUFFET A.-L., DURAND-CLAYE A., Recueil de pièces relatives aux canaux de la Ville de Paris. Canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, Paris, Impr. A. Chaix, 1880, p. 245, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. ou B.N.F. 8Z Le Senne 5587

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33569873g>), Extrait.

Cliché B.N.F.

105- Coupe transversale sur le grand bassin à La Villette, 1820.

Document S. Guével.

106- Coupe transversale sur le bassin élargi à La Villette, 1820.

Document S. Guével.

107- Plan du canal Saint-Denis à la hauteur de la Maison de la Seine et du Moulin de Brise Échalas, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

108- Plan des rampes établies au niveau de la gare d'eau (6<sup>ème</sup> bief) du canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Denis, 6 Bassin Saint-Denis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

109- Profil en travers du canal Saint-Martin, 1819.

Anonyme, Rapport d'une commission spéciale d'ingénieurs du corps royal des Ponts et Chaussées sur la situation des travaux du canal de l'Ourcq et de ses dépendances à l'époque du 1<sup>er</sup> janvier 1816, et sur les dépenses qui restent à faire [...] pour terminer cette entreprise [...], Profil en travers du canal Saint-Martin, Paris, Impr. Royale, 1819, Extrait Planche 6 figure 2, B.N.F., 4Z Le Senne 1140 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33563529q>).

Cliché B.N.F.

110- Profil en travers du canal Saint-Martin, 1827.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.

111- Plan des rampes et des escaliers établis au niveau du bassin de Pantin du canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Martin, 1 Premier bief, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

112- Pont fixe en pierre type sur le canal de l'Ourcq, vers 1820.

MADELEINE Y., « Vue du canal de l'Ourcq, Trilbardou », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 11, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

113- Pont fixe en bois type à construire sur le canal de l'Ourcq, vers 1820.

GIRARD P.-S., Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de La Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian Goeury, 1831-1845, Atlas Extrait Planche XI Élévation, A.N. F/14/10116 Canal de l'Ourcq.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 99.

Cliché J.-C. Doerr.

114- Pont mobile type sur le canal de l'Ourcq, vers 1820.

MADELEINE Y., « Vue du canal de l'Ourcq, La Forêt », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal de l'Ourcq, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 13, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 103.

Cliché S. Guével.

115- Pont-levis type à construire sur le canal de l'Ourcq, vers 1810.

GIRARD P.-S., Mémoires sur le canal de l'Ourcq et la distribution de ses eaux, sur le dessèchement et l'assainissement de Paris et les divers canaux navigables qui ont été mis à exécution ou projetés dans le bassin de La Seine pour l'extension du commerce de la capitale, Paris, Carilian Goeury, 1831-1845, Atlas Planche XIII Élévation, plan, coupe, A.N. F/14/10116 Canal de l'Ourcq.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 101.

Cliché J.-C. Doerr.

116- Les trois pont fixes en pierre sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 8 Canal Saint-Denis, Ponts fixes en pierre, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

117- Pont-levis type sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 7 Canal Saint-Denis, Pont-levis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

118- Plan et coupe du pont-levis établi au niveau de la 12<sup>ème</sup> écluse et du pont fixe reconstruit au-dessus du Crou, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Denis, Embouchure du canal Saint-Denis dans la Seine, A.S.C.V.P.

## Table des illustrations

Cliché A.S.C.V.P.

119- Passerelle sur le canal Saint-Denis, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 6 Canal Saint-Denis, Passerelle, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

120- Plan du canal Saint-Martin et des ponts construits, 1826.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

121- Ponts fixes en pierre type sur le canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 6 Canal Saint-Martin, 1 à 7- Ponts en pierre, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

122- Pont fixe de la rue de la Butte Chaumont, vers 1830.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Pont de la rue de la Butte Chaumont, Plan, coupe transversale et élévation du pont, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre, Extrait Planche 6, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

123- Pont tournant type sur le canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Planche 5 Canal Saint-Martin, Pont tournant, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

124- Pont tournant de la rue de la Grange aux Belles et écluse n° 6 du canal Saint-Martin, vers 1840.

Anonyme, Vue du canal Saint-Martin et des entrepôts de la Douane, M.C. Topo PC 149L.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 126.

Cliché Cl. Toumazet.

125- Passerelle en aval du bassin Saint-Antoine, au niveau de la 7<sup>ème</sup> écluse, vers 1840.

MARTIAL A., Vue du canal Saint-Martin, M.C. Topo PC 149L ou A.S.C.V.P.

Cliché J.-C. Doerr.

126- Plan de la commune de La Villette, 1824.

MONGELARD F.-S., géomètre à Saint-Denis, Plan de la commune de La Villette, Section B Plan du village de La Villette à son emplacement original avec le bassin, 1824, B.H.V.P. Réserve Gr 4 AT 106.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 10.

Cliché S. Guével.

127- Plan décrivant l'arrivée du canal de l'Ourcq et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1758 et 1840-1849.

Document S. Guével.

128- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1821 et 1827-1836.

Document S. Guével.

129- Vue du bassin de La Villette, vers 1808.

Anonyme, Vue de la barrière Saint-Martin et du bassin du canal de l'Ourcq, Paris, Veuve Chéreau, début XIX<sup>ème</sup> siècle, M.C. Topo PC 174A ou A.S.C.V.P.

Cliché C.H.V.P.

130- Vue du bassin de La Villette, vers 1810.

TOUSSAINT, Vue du bassin du nouveau canal de l'Ourcq prise sur le premier pont à bascule, Chapuy graveur, vers 1810-1820, M.C. Topo PC 174A ou P.P. n° 42456-6.

Cliché P.P.

131- Vue du bassin de La Villette, vers 1810.

Anonyme, Le canal Saint-Martin à La Villette, vers 1810, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 13549-5.

Publié dans l'ouvrage de l'APUR, « La Villette : aménagement des anciens abattoirs et des abords du bassin », Paris Projet, n°s 15-16, 1976, p. 10.

Cliché P.P.

132- Vue du bassin de La Villette, vers 1810.

Anonyme, Le canal de l'Ourcq, vers 1810, A.S.C.V.P.

Cliché J.-C. Doerr.

133- Vue du bassin de La Villette, 1815.

DAMANE-DEMARTRAIS M.-Fr., Vue du bassin de La Villette, 1815, A.S.C.V.P.

## Table des illustrations

Cliché A.S.C.V.P.

### 134- Vue du bassin de La Villette, 1820.

Anonyme, Vue du bassin du canal de l'Ourcq à La Villette près de Paris, Paris, Basset, 1820, M.C. Topo PC 174A.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 48.

Cliché C.H.V.P.

### 135- Vue du bassin de La Villette depuis le quai de la Loire, vers 1820.

NOËL A.-J., Le bassin de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle, Galerie Kugel Paris.

Cliché C.H.V.P.

### 136- Vue du bassin de La Villette depuis le quai de la Loire, vers 1820.

MADELEINE Y., « Bassin de La Villette », in BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 16, A.N. Atlas 1026 ou A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de Jean-Marie (dir.), Le XIX<sup>ème</sup> arrondissement, une cité nouvelle, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1996, p. 45.

Cliché A.S.C.V.P.

### 137- Vue du bassin de La Villette depuis le quai de La Loire, vers 1820.

Anonyme, Le canal de l'Ourcq, vers 1820, A.S.C.V.P.

Cliché J.-C. Doerr.

### 138- Plan du projet de l'avenue devant relier la gare d'eau du canal Saint-Denis à la basilique, 1812-1813.

DE VILLIERS R.-É., Canaux Saint-Denis et Saint-Martin, Travaux d'Art, Plan général du canal Saint-Denis, 1812-1813, A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.

### 139- Plan du projet de l'avenue devant relier la gare d'eau du canal Saint-Denis à la basilique, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Denis, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

### 140- Plan du projet de la place des Marais, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

### 141- Plan du projet de la place des Marais, 1824.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

### 142- Plan de la place des Marais réalisée, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Martin, 2 Place des Marais, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

### 143- Plan de la place des Marais réalisée, 1827.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.

### 144- Plan du projet du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

### 145- Plan du projet du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1824.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction approuvée par ordonnance du roi le 25 août 1821, Tracé du canal porté sur le plan de l'Atlas National de la Ville de Paris, 1824, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

### 146- Plan du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 2 Canal Saint-Martin, 3 Bassin de l'Arsenal, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

### 147- Plan du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1827.

MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché S. Guével.

148- Plan des terrains lotis expropriés pour le percement du canal Saint-Martin au niveau de la rue du Faubourg du Temple, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Plan terrier du Canal Saint-Martin, (1- du bassin de la Villette à la rue des Écluses Saint-Martin, 2- de la rue de la Grange aux Belles à la rue Oberkampf, 3- de la rue Saint-Sébastien à la rue Daval), début XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. G 137 b., Extrait.

Cliché S. Guével.

149- Plan de l'emplacement de l'hôtel P.-A. de Beaumarchais détruit par le percement du canal Saint-Martin, 1821.

Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coïc, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III, Extrait.

Cliché S. Guével.

150- Maison éclésièrre de la 8<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Denis, vers 1830.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Maison éclésièrre de la 8<sup>ème</sup> écluse, Plan et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 17, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

151- Maison éclésièrre des 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Denis, vers 1830.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Maison éclésièrre des 9<sup>ème</sup> écluse et 10<sup>ème</sup> écluse, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> étage) et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 18, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

152- Plan de situation de la maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison éclésièrre n° 1 pour le service des écluses n° 1 et n° 2 du canal Saint-Martin, vers 1830.

Document S. Guével.

153- Parcelle de la maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, vers 1850.

Anonyme, Plan des écluses n° 1 et n° 2 du canal Saint-Martin, sans date, vers 1850, A.S.C.V.P. SM 044 Maisons éclésièrres et SM 081 Entretien (A.P. 2931 W), Extrait.

Cliché S. Guével.

154- Maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, vers 1830.

Anonyme, Projet de la maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, Plans, coupes et élévations de la maison éclésièrre et de la croisée de l'abri de l'aide éclésièrre, sans date, vers 1830, A.S.C.V.P., SM 044 Maisons éclésièrres et SM 081 Entretien (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

155- Maison éclésièrre n° 1 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

156- Plan de situation de la maison éclésièrre n° 2 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison éclésièrre n° 2 pour le service des écluses n° 3 et n° 4 du canal Saint-Martin, 1830.

Document S. Guével.

157- Maison éclésièrre des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Maison éclésièrre des 3<sup>ème</sup> écluse et 4<sup>ème</sup> écluses, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> étage), coupe et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévation et la coupe, Extrait Planche 9, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

158- Plan de situation de la maison éclésièrre n° 3 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison n° 3 pour le service des écluses n° 5 et n° 6 et du pont tournant de la rue de la Grange aux Belles du canal Saint-Martin, 1830.

Document S. Guével.

159- Maison éclésièrre des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Propriété de la Ville 85-87 quai de Valmy, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> étage, 2<sup>ème</sup> étage), coupe et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévation et la coupe, Extrait Planche 9, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

160- Maison éclésièrre n° 3 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

161- Plan de situation de la maison pontonnière n° 4 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison pontonnière n° 4 pour le service des ponts mobiles de la rue du Faubourg du Temple du canal Saint-Martin, 1830.

## Table des illustrations

Document S. Guével.

162- Maison pontonnière n° 4 du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Maison éclésièrre n° 25 quai de Valmy, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> étages), coupe et élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévations et la coupe, Extrait Planche 14, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

163- Maison pontonnière n° 4 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

164- Plan de situation de la maison pontonnière n° 5 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison pontonnière n° 5 pour le service des ponts mobiles des rues d'Angoulême et de Ménilmontant, 1830.

Document S. Guével.

165- Maison pontonnière n° 5 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

166- Plan de situation de la maison pontonnière n° 6 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison pontonnière n° 6 pour le service des ponts mobiles des rues Saint-Sébastien et Chemin Vert, 1830.

Document S. Guével.

167- Maison pontonnière n° 6 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

168- Plan de situation de la maison éclésièrre n° 7 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement de la maison éclésièrre n° 7 pour le service des écluses n° 7 et n° 8 du canal Saint-Martin, 1830.

Document S. Guével.

169- Plan du rez-de-chaussée de la maison éclésièrre n° 7 du canal Saint-Martin, vers 1830.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 31<sup>ème</sup> quartier Faubourg Saint-Antoine, îlot 15, 1810-1836, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.N. F/31/88/50, Extrait.  
Cliché A.N.

170- Plan de situation des maisons éclésièrres n° 8 et n° 9 du canal Saint-Martin, 1830.

Carte décrivant l'emplacement des maisons éclésièrres n° 8 et n° 9 pour le service de l'écluse en Seine, 1830.

Document S. Guével.

171- Plan des maisons éclésièrres n° 8 et n° 9 du canal Saint-Martin, 1830.

Anonyme, Plan de la gare de l'Arsenal, du pont Morland et du débouché en Seine, A.N. F/14/10125 III-17.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 107.

Cliché J.-C. Doerr.

172- Maisons éclésièrres n° 8 et n° 9 du canal Saint-Martin, 1826.

DE VILLIERS R.-É., Description du canal Saint-Denis et du canal Saint-Martin, Paris, Carilian Goeury, 1826, Extrait Planche 1 Canal Saint-Martin, Profils, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

173- Maison éclésièrre en Seine, rive gauche, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>ème</sup> écluse, Maison éclésièrre rive gauche, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étages), coupe, élévation vue d'aval, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les élévements et la coupe, Extrait Planche 25, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

174- Maison éclésièrre en Seine, rive droite, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>ème</sup> écluse, Maison éclésièrre rive droite, Plans (rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étages), coupe transversale, élévation vue d'aval, élévation face au canal, coupe longitudinale de la 9<sup>ème</sup> écluse - Abri de l'éclusier, Plan, élévation d'amont, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les plans et la coupe longitudinale de la 9<sup>ème</sup> écluse, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les élévements, la coupe sur la maison et la plan de l'abri éclusier, Planche 24, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

175- Vue de l'écluse en Seine, 1904.

UNION PHOTOGRAPHIQUE FRANÇAISE, Construction du chemin de fer métropolitain municipal de Paris, Débouché en Seine du canal Saint-Martin au pont Morland pris de la rive droite de la Seine, Paris, 6 juillet 1904, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

176- Maison éclésièrre n° 8 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

177- Maison éclusière n° 9 du canal Saint-Martin, 2010.

Cliché S. Guével.

178- Abri éclusier de la 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> écluses, Plan général - Abri de l'éclusier, Plan, élévation vue d'aval, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 7, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

179- Bureau de l'éclusier de la 9<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>ème</sup> écluse, Bureau de l'éclusier, Plan, élévation et coupe, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,02 pour 1 mètre, Extrait Planche 26, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

180- Bureau d'octroi situé à la 9<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 9<sup>ème</sup> écluse, Bureau d'octroi, Plan, élévation vue d'aval, élévation face au canal, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Extrait Planche 25, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

181- Fontaine aux Lions de Nubie établie place du Château d'Eau, 1811.

GIRARD P.-S., Descriptions générale des différens ouvrages à exécuter pour la distribution des eaux du canal de l'Ourcq dans l'intérieur de Paris et devis détaillé de ces ouvrages, Paris, Imprimerie Impériale, 1812, Planche 5 Plans, coupe, élévations, B.H.V.P. Fol. 10014 ou <http://www.e-rara.ch/zut/content/pageview/5301319>.

Cliché C.H.V.P.

182- Plan général de la distribution des eaux fournies aux fontaines de Paris par les aqueducs, les machines hydrauliques et les pompes à feu, 1813.

GIRARD P.-S., Plan général de la distribution des eaux fournies aux fontaines de Paris par les aqueducs de Belleville, des Prés-Saint-Gervais et d'Arcueil, les machines hydrauliques de la Samaritaine et du pont Notre-Dame et les pompes à feu de Chaillot et du Gros Caillou, Paris, 1813, Planche V, B.N.F. GeD 1904 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40709708j>).

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 75.

Cliché B.N.F.

183- Plan du projet de distribution générale de 4 000 pouces des eaux du canal de l'Ourcq, vers 1830.

MALLET Ch.-Fr., ingénieur en chef des nouvelles eaux de Paris, Projet de distribution générale de 7678 modules ou 4 000 pouces des eaux du canal de l'Ourcq, Département de la Seine, Ville de Paris, vers 1830, B.N.F. GeC 1667.

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407252047>).

Cliché B.N.F.

184- Patineurs sur le bassin de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Les patineurs du canal de l'Ourcq, Éditeur Basset, début XIX<sup>ème</sup> siècle, M.C., Topo PC 174A.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 52.

Cliché C.H.V.P.

185- Patineurs sur le bassin de La Villette, hiver 1821.

DEVELLY J.-Ch., Patineurs sur le bassin de La Villette, 1821, [http://www.artnet.com/artists/jean-charles-develly/patineurs-sur-le-bassin-de-la-villette-hiver-b5\\_HjstVSeZrnJ52\\_ZYg2Q2](http://www.artnet.com/artists/jean-charles-develly/patineurs-sur-le-bassin-de-la-villette-hiver-b5_HjstVSeZrnJ52_ZYg2Q2).

Cliché Artnet.

186- Baignade dans le bassin de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Dumollet prenant un bain dans le canal de La Villette, début XIX<sup>ème</sup> siècle (avant 1822).

Tiré de l'article de BACKOUCHE Isabelle, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du bassin de La Villette au XIX<sup>ème</sup> siècle », Histoire & mesure, n° XXV-1 Les mesures de la ville (2), 2010, p. 62.

Cliché I. Backouche.

187- Concours de canotage ou joute nautique sur le bassin de La Villette, vers 1820.

ADAM J.-V., « Concours de canotage ou joute nautique sur le bassin de La Villette », in Fêtes des environs de Paris, Paris, Vallée, 1830, B.H.V.P. Réserve 94044.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, pp. 22-23.

Cliché C.H.V.P.

188- Entrée de Charles X à Paris après son sacre, 1825.

LEJEUNE L.-Fr., Entrée de Charles X à Paris au retour de son sacre à Reims, 1825, Musée national des Châteaux de Versailles et de Trianon (M.N.C.V.T.) MV 1794.

Cliché C.H.V.P.

189- Plan d'ensemble du grenier de réserve et du bassin de l'Arsenal, vers 1845-1850.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas libraire



## Table des illustrations

éditeur 32, rue Dauphine, 1845-1850, Tome 3, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Greniers de Réserve construits par MM. Delannoy et Jay, architectes, 1807-1847, Extrait Planche n° 355 Plan détaillé de l'étage souterrain « récemment approprié à l'approvisionnement de la réserve », B.H.V.P. Fn 1768.  
Cliché S. Guével.

190- Vue des fossés de l'Arsenal et du grenier de réserve avant le percement du canal Saint-Martin, 1817.

BAUGEAN J.-J., d'après LEBLANC (?), « Vue des fossés de la Bastille à Paris », 1817, A.M.B.C.S.H.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 31.

Cliché C. Berrand.

191- Coupes sur différents greniers publics, 1823-1828.

BRUYÈRE L., Études relatives à l'art des constructions, Paris, Bance aîné, 1823-1828, p. 19, Tome 1, Planche 3, B.N.F. Resac V70 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb301713211>).

Cliché B.N.F.

192- Plan et coupe sur le grenier de réserve projeté, 1823-1828.

BRUYÈRE L., Études relatives à l'art des constructions, Paris, Bance aîné, 1823-1828, p. 22, Tome 1, Planche 6, B.N.F. Resac V70 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb301713211>).

Cliché B.N.F.

193- Coupe transversale sur le grenier de réserve et le bassin de l'Arsenal, vers 1845-1850.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T., Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1845-1850, Tome 3, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Greniers de Réserve construits par MM. Delannoy et Jay, architectes, 1807-1847, Extrait Planche n° 355 Coupe transversale, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

194- Plan et perspective sur le grenier de réserve du bassin de l'Arsenal, 1823-1828.

BRUYÈRE L., Études relatives à l'art des constructions, Paris, Bance aîné, 1823-1828, p. 17, Tome 1, Extrait Planche 1 Greniers Publics, B.N.F. Resac V70 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb301713211>).

Cliché B.N.F.

195- Vue du grenier de réserve, du bassin de l'Arsenal et de la place de la Bastille, 1845.

Anonyme, « Vue à vol d'oiseau du canal Saint-Martin, de la place et du quartier de la Bastille, prise de la rive droit de la Seine », L'illustration, samedi 09 août 1845, p. 576.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 87.

Cliché J.-C. Doerr.

196- Plan de rez-de-chaussée de la charbonnière située à l'angle de la rue des Récollets et du canal Saint-Martin, vers 1830.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier de la Porte Saint-Martin, îlot 7bis, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/12, Extrait.

Cliché A.N.

197- Plan de la charbonnière située à l'angle de la rue Saint-Sabin et du canal Saint-Martin, vers 1830.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 30<sup>ème</sup> quartier Popincourt, îlots 11ter et 12, 1810-1836, échelle 1/800<sup>ème</sup>, A.N. F/31/87/12, Extrait.

Cliché A.N.

198- Plan de rez-de-chaussée de l'entrepôt à sel situé entre la rue Amelot et le boulevard Saint-Antoine, vers 1830.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 31<sup>ème</sup> quartier Faubourg Saint-Antoine, îlot 15, 1810-1836, échelle 1/200<sup>ème</sup>, A.N. F/31/88/50, Extrait.

Cliché A.N.

199- Plans de différents emplacements loués dans les magasins de la place des Marais, 1827.

COMPAGNIE DU CANAL SAINT-MARTIN, Bureau de l'Inspection, Locations de terrains sur la ligne du canal Saint-Martin, 1827-1836, A.S.C.V.P. HI 023 Compagnie du Canal Saint-Martin.

Cliché S. Guével.

200- Tableau récapitulatif des entreprises ayant loué des emplacements dans les magasins de la place des Marais, 1827-1834.

D'après les documents suivants : COMPAGNIE DU CANAL SAINT-MARTIN, Bureau de l'Inspection, Locations de terrains sur la ligne du canal Saint-Martin, 1827-1836, A.S.C.V.P. HI 023 Compagnie du Canal Saint-Martin ; COMPAGNIE DU CANAL SAINT-MARTIN, Registre destiné à inscrire les noms des personnes auxquelles la Compagnie accorde en location des parties de terrains sur divers points de la ligne du canal Saint-Martin, 1827-1836, A.S.C.V.P. HI 023 Compagnie du Canal Saint-Martin.

Document S. Guével.

## Deuxième partie

### L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)

01- Plan de la place des Marais existante en vue de l'établissement des futurs entrepôts, 1832.

HAINGUERLOT P.-L., Minute du plan de la place des Marais (corps de garde) et de ses abords remise à M. le Préfet de la Seine, 9 octobre ou novembre 1832, A.P. 4434.

Cliché S. Guével.

02- Plan de la place des Marais existante en vue de l'établissement des futurs entrepôts, 1832.

Anonyme, Emplacement de l'entrepôt projeté et emplacement pour la construction de l'entrepôt, 1832, A.P. 4434.

Cliché S. Guével.

03- Plan de la place des Marais existante en vue de l'établissement des futurs entrepôts, 1832.

HAINGUERLOT P.-L. et commissaires délégués par la Compagnie du Canal Saint-Martin, Plan de la place des Marais et de ses abords, 10 décembre 1832, A.P. 4434.

Cliché S. Guével.

04- Plan du projet de l'entrepôt réel projeté place des Marais et plan de l'entrepôt construit au Havre, vers 1830-1835.

Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais le long du canal Saint-Martin, X<sup>ème</sup> arrondissement, Entrepôt construit au Havre (Plans conformes aux plans approuvés par le Ministre et qui sont déposés dans les Archives des Bâtiments Civils), Paris, Lith. Cluis, 18, boulevard Saint-Denis, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 855.

Cliché S. Guével.

05- Projet de l'entrepôt réel des douanes projeté place des Marais « tel qu'il pourra voir lieu si, ce qui est probable, les besoins du commerce en requièrent l'extension [...] », 1833.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas libraire éditeur, 32, rue Dauphine, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 189 Élévation générale sur le canal, plan général, coupe transversale, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

06- Plans du rez-de-chaussée et du 1<sup>er</sup> étage réalisés de l'entrepôt réel des douanes, 1834.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 190 Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

07- Élévations et coupe transversale de l'entrepôt réel des douanes, 1834.

07-1- Élévation du côté du canal Saint-Martin / 07-2- Coupe transversale / 07-3- Élévation sur la rue de l'Entrepôt.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 191 Élévation du côté du canal Saint-Martin, coupe transversale, élévation sur la rue de l'Entrepôt, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

08- Vue de l'entrepôt réel des douanes, vers 1840.

MARTIAL A.-P., Canal Saint-Martin, Entrepôt, Paris, Potémont, 1850, M.C. Topo PC 149 I ou B.N.F. PeT FoL Ve 59

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40272643p>).

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 127.

Cliché B.N.F.

09- Hôtel de la douane, 1840-1843.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Extrait Planche n° 277 Élévations rue de l'Entrepôt et rue de la Douane, plan détaillé du rez-de-chaussée, coupe sur un des grands hangars, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

10- Hôtel de la douane aujourd'hui, prise à l'angle de l'actuelle rue Léon Jouhaux (rue de la Douane ou rue Neuve Samson) et de l'actuelle rue Yves Toudic (rue de l'Entrepôt), 2009.

Cliché S. Guével.

11- Hôtel de la douane, prise de la rue de la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux) vers la rue de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic), vers 1889.

BLANCART H., Vue des entrepôts de la Douane, vers 1889, B.H.V.P. Album Paris 4019951.

## Table des illustrations

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 129.

Cliché J.-C. Doerr.

### 12- Plan du rez-de-chaussée détaillé de l'hôtel de la douane, 1840-1843.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Extrait Planche n° 277 Plan détaillé du rez-de-chaussée, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

### 13- Coupe longitudinale sur le comble en fer de la grande cour de l'hôtel de la douane, 1845.

LANCE A., CALLIAT V., Encyclopédie d'Architecture, Serrurerie, Paris, Morel, 1851-1862, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 2, n<sup>os</sup> 79-80, M.C. 1491 ou A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

### 14- Coupe transversale sur le comble en fer de la grande cour de l'hôtel de la douane, 1845.

LANCE A., CALLIAT V., Encyclopédie d'Architecture, Serrurerie, Paris, Morel, 1851-1862, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 7, n<sup>os</sup> 59-60, M.C. 1491 ou A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

### 15- Tarif des magasinages de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, 1836.

PRISSE ET COMPAGNIE, « Tarif des magasinages », in Document de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Paris, Impr. Adolphe Everat, 16, rue du Cadran, 5 avril 1836, A.P. VO3 767.

Cliché S. Guével.

### 16- Tarifs des manutentions pour le transport du quai des Marais aux terrains ou aux magasins de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Prisse et Compagnie, 1836.

PRISSE ET COMPAGNIE, « Tarif des manutentions pour le transport du quai des Marais aux terrains ou aux magasins de la Compagnie, entrées et sorties des marchandises, pesages », in Document de la Compagnie des Ports et Magasins des Marais, Paris, Impr. Adolphe Everat, 5 avril 1836, A.P. VO3 767.

Cliché S. Guével.

### 17- Entrepôt d'octroi et entrepôt des sucres indigènes, 1839-1848.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Planche n° 271 Élévation principale rue Alibert, élévation latérale quai de Jemmapes, coupe des hangars, coupe du vestibule central, plan général, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

### 18- Entrepôt des sels, 1840.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Planche n° 276 Élévation principale quai de Jemmapes, coupe en travers, plans du rez-de-chaussée, de l'entresol et de l'étage supérieur, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

### 19- Plan d'ensemble des entrepôts construits au bassin des Marais le long du canal Saint-Martin, 1833-1848.

GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1833-1844, Tome 2, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Douane et entrepôts de douane, des sels et d'octroi à Paris (Seine) construits par MM. Grillon, Grélerin et Lion, architectes, 1833-1841, Extrait Planche n° 277 Plan général, B.H.V.P. Fn 1768.

Cliché S. Guével.

### 20- Plan décrivant les nouvelles voies et parcelles apparues dans le quartier de la place des Marais entre 1821 et 1827-1836.

Document S. Guével.

### 21- Plan d'ensemble des entrepôts construits au bassin des Marais le long du canal Saint-Martin, 1833-1848.

Anonyme, Plan du territoire compris entre le boulevard Saint-Martin et l'hôpital Saint-Louis, Plan général de la place des Marais, Plan de l'Entrepôt des Marais le long du canal Saint-Martin avant ouverture de la rue Dieu, X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers, Paris, Paris, Lith. Roger et Compagnie, 7, rue Richer, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/4000<sup>ème</sup> environ, B.H.V.P. B 850.

Cliché S. Guével.

### 22- Évolution de la place des Marais, 1821-1848.

Documents S. Guével.

#### 22-1- Plan du projet de la place des Marais, 1821.

D'après Anonyme, Plan général du canal Saint-Martin : direction proposée par M. Coic, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées avec un projet de place à construire dans les Marais du Faubourg du Temple ("Vu par M. Farsé, maître des requêtes au Conseil d'État"), 1821, A.N. F/14/10125 III.

#### 22-2- Plan de la place des Marais et des entrepôts réalisés, 1827.

## Table des illustrations

D'après MONVOISIN, Plan du canal Saint-Martin, du bassin de La Villette à la gare de l'Arsenal, (Plan, profil en long pris sur l'axe du canal et profils en travers X<sup>ème</sup>, XI<sup>ème</sup>, XII<sup>ème</sup> arrondissements et note manuscrite tirée du Moniteur du 19 mai 1836), gravé par Dormier, 1827, échelle 1/3333<sup>ème</sup> (3 millimètres pour dix mètres du plan), B.H.V.P. G 139 ou A.S.C.V.P.

22-3- Plan du projet de l'entrepôt réel projeté place des Marais, vers 1830-1835.

D'après Anonyme, Entrepôt projeté à Paris sur le terrain de la place des Marais le long du canal Saint-Martin, X<sup>ème</sup> arrondissement, Entrepôt construit au Havre (Plans conformes aux plans approuvés par le Ministre et qui sont déposés dans les Archives des Bâtiments Civils), Paris, Lith. Cluis, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 855.

22-4- Plan du projet de l'entrepôt réel des douanes projeté place des Marais, 1833.

D'après GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas libraire éditeur, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 189, B.H.V.P. Fn 1768.

22-5- Plan de l'entrepôt réel des douanes réalisé place des Marais, 1834.

D'après GOURLIER Ch., BIET J.-E., GRILLON E.-J.-L., FEU TARDIEU L.-E.-T. (architectes, membres du Conseil général des Bâtiments Civils), Choix d'édifices publics projetés et construits en France depuis le commencement du XIX<sup>ème</sup> siècle, Paris, Louis Colas, 1825-1836, Tome 1, Sixième section intitulée Édifices d'utilité publique, Entrepôt réel des Douanes à Paris place des Marais construit par M. Grillon, architecte de la Compagnie de l'Entrepôt, 1833-1835, Planche n° 190, B.H.V.P. Fn 1768.

22-6- Plan des entrepôts construits au bassin des Marais le long du canal Saint-Martin, 1833-1848.

D'après Anonyme, Plan du territoire compris entre le boulevard Saint-Martin et l'hôpital Saint-Louis, Plan général de la place des Marais, Plan de l'Entrepôt des Marais le long du canal Saint-Martin avant ouverture de la rue Dieu, X<sup>ème</sup> arrondissement 39<sup>ème</sup> et 40<sup>ème</sup> quartiers, Paris, Paris, Lith. Roger et Compagnie, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, échelle 1/4000<sup>ème</sup> environ, B.H.V.P. B 850.

23- Création du bas-port dans le bassin de l'Arsenal, 1847.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Établissement d'un bas port dans la gare de l'Arsenal, Plan général - Coupes sur EF, GH, IK - Profils - Élévation générale du mur du quai et des rampes du bas port - Élévation, plan au niveau des fondations, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, échelle 0,00025 pour 1 mètre pour le plan général et l'élévation générale, échelle 0,001 pour 1 mètre pour les coupes, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les profils, l'élévation et le plan au niveau des fondations, Planche 23, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

24- Magasins construits au bas-port du bassin de l'Arsenal, vers 1850.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Magasins du bassin de l'Arsenal, Vue d'ensemble - Détails des fermes partie avec quai et partie sans quai - Coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,00015 pour 1 mètre pour la vue d'ensemble, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les détails et la coupe, Planche 21, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

25- Plan de magasins projetés au bassin de La Villette, 1822.

COÏC J.-D.-A., ingénieur en chef du canal de l'Ourcq, Plan des magasins projetés sur les francs bords du bassin de La Villette et de deux rues de communication avec les routes d'Allemagne et de Flandre, 3 mars 1821, vu et approuvé par G.-J.-G. Chabrol de Volvic, conseiller d'État, préfet de la Seine, le 29 mars 1822, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

26- Types de hangars élevés au bassin de La Villette, vers 1830.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Type de hangars, Coupes et élévations des hangars - Coupe et élévation du hangar du bateau poste - Détails constructifs, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les coupes et les élévations, 0,0025 pour 1 mètre pour les détails, Planche 3, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

27- Pétition d'habitants contre la construction de hangars sur le bassin de La Villette, vers 1830.

Pétition intitulée Les Habitans et propriétaires de La Villette à son Excellence le Ministre secrétaire d'État au département de l'Intérieur, s.d. (vers 1830 ?), A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

28- Gare d'eau de la place de l'Ourcq et entrepôt pour le stockage du bois, 1855.

Anonyme, Projet de construction d'un hangar pour le déchargement du bois, 29 juin 1855, A.P. VO3 1762.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 58.

Cliché B. Potier.

29- Entrepôts de stockage sur la place de l'Ourcq, vers 1855.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 92.

Cliché B.H.V.P.

30- Projet de hangar à construire, rive gauche du bassin de La Villette, au pont de la rue de Crimée, vers 1835.

## Table des illustrations

- 30-1- Élévation / 30-2- Coupe longitudinale / 30-3- Coupe transversale / 30-4- Plan.  
Anonyme, Projet de hangars non exécutés au bassin de La Villette, vers 1835, échelle de 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 023  
Aménagement du port (A.P. 2931 W).  
Clichés S. Guével.
- 31- Plan d'un projet de magasins à construire au pont de la rue de Crimée, vers 1835.  
Anonyme, Projet de magasins à construire au bassin de La Villette, vers 1835, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.
- 32- Élévation et coupe d'un projet de magasin à construire au pont de la rue de Crimée, vers 1835.  
Anonyme, Projet de magasins à construire au bassin de La Villette, vers 1835, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.
- 33- Planches représentant le magasin du pont tournant du bassin de La Villette élevé quai de la Loire, 1836.  
33-1- Élévation sur le chenal du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836 / 33-2- Coupe longitudinale du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836 / 33-3- Élévation sur le quai de la Loire du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836 / 33-4- Plan du rez-de-chaussée du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836 / 33-5- Élévation sur le bassin du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836 / 33-6- Élévation sur la rue Crimée du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836 / 33-7- Coupe transversale du magasin du pont tournant du bassin de La Villette, 1<sup>er</sup> septembre 1836.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Magasin du pont tournant, Élévation sur le chenal, coupe longitudinale, élévation sur le quai de la Loire, plan du rez-de-chaussée, élévation sur le bassin, élévation sur la rue de Crimée (anciennement rue de Bordeaux), coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planches 23 (original), 25 (original), 21, 20, 22, 24, 26 (original), A.S.C.V.P.  
Clichés A.S.C.V.P et S. Guével.
- 34- Terrains achetés par James Hainguerlot entre 1843 et 1851 et projet de percement de la darse au niveau du pont de Flandre, vers 1855.  
Anonyme, Terrains vendus le long du canal Saint-Denis, vers 1855, A.S.C.V.P. BV 006-007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 35- Plan des magasins et chais réalisés de part et d'autre de la darse du pont de Flandre au canal Saint-Denis, 1861.  
VUIGNIER É., Docks-entrepôts de La Villette. Détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissement, Paris, Dunod, 1861, Planche XVI Docks entrepôts de La Villette, Plan des bassins, magasins et chais du pont de Flandre, A.S.C.V.P.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 166.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 36- Plan général des magasins et entrepôts établis le long du bassin de La Villette et du canal Saint-Denis, 1861.  
VUIGNIER É., Docks-entrepôts de La Villette. Détails pratiques sur les diverses constructions de cet établissement, Paris, Dunod, 1861, Planche XIV Plan général des docks et entrepôts de La Villette, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 37- Plan de la darse du dépotoir, 1850.  
Carte décrivant l'emplacement de la darse du dépotoir, 1850.  
Document S. Guével.
- 38- Dépotoir municipal de La Villette, vers 1870.  
Anonyme, Plan général du dépotoir de La Villette, milieu XIX<sup>ème</sup> siècle, Planche XVIII, B.H.V.P. G 176.  
Cliché S. Guével.
- 39- Carte des fortifications de Paris, 1842.  
ANDRIVEAU-GOUJON J., Carte des fortifications de Paris (Nouvelle édition augmentée du baraquement des troupes, plans, profils,...), Paris, J. Andriveau-Goujon, 1842, échelle 1/50000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeDL 1842-196  
(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb428058089>).  
Publié dans l'ouvrage de COHEN Jean-Louis, LORTIE André, Des fortifs au péri. Paris, les seuils de la ville, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1994, p. 19.  
Cliché B.N.F.
- 40- Batteries défensives fortifiées le long des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, 1841.  
GÉNIE MILITAIRE, Plan directeur de l'enceinte et des forts de la Ville de Paris, Paris, Dépôt des fortifications, juillet 1841, Planches 8, 9, 14, 15, Archives du Musée des Plans et Reliefs (A.M.P.R.), Extrait.  
Publié dans l'ouvrage de COHEN Jean-Louis, LORTIE André, Des fortifs au péri. Paris, les seuils de la ville, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1994, pp. 26-27.  
Cliché A.M.P.R.
- 41- Plan du percement du chemin de fer de Ceinture entre la rue d'Allemagne et le bassin élargi, vers 1855.  
AUBERT, géomètre à La Villette, Plan cadastral parcellaire de la commune de La Villette, 1840-1855, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 3<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. FaT 121-6, Extrait.  
Cliché S. Guével.

## Table des illustrations

- 42- Plan des lignes de chemins de fer établies à Paris, fin XIX<sup>ème</sup> siècle.  
Anonyme, Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, Paris et Banlieue, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 43- Pont de la rue de l'Ourcq franchissant le bassin élargi, vers 1855.  
Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Pont de la rue de l'Ourcq, Élévation, vers 1885, A.S.C.V.P. A.S.C.V.P. BV 034 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait.  
Cliché S. Guével.
- 44- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1845.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 45- Plan décrivant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1758 et 1840-1849.  
Document S. Guével.
- 46- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre du canal Saint-Martin vers 1827-1836.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 47- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin et les nouveaux percements et alignements de rues apparus entre 1821 et 1827-1836.  
Document S. Guével.
- 48- Plan des communes traversées par les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1830.  
Anonyme, Plan parcellaire du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis entre la rotonde de Ledoux et la limite de Bondy, vers 1830, A.S.C.V.P., Extrait.  
Cliché S. Guével.
- 49- Plan parcellaire de la commune de La Villette, vers 1825.  
Anonyme, Plan cadastral parcellaire des communes annexées, 1808-1825, échelle 1/2500<sup>ème</sup>, Tableau d'assemblage, A.P. D6P2/8/2/3  
([http://canadarchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_000053&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20&cote=%20D6P2/8/2/3&collec=1&refstats=2](http://canadarchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_000053&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20&cote=%20D6P2/8/2/3&collec=1&refstats=2)).  
Cliché A.P.
- 50- Plan parcellaire de la commune de La Villette, vers 1845.  
Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, Tableau d'assemblage, B.H.V.P. CN 112  
([http://canadarchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_STDF918&titre=%20La%20Villette,%20tableau%20d%27assemblage,%20Toutes%20sections%20&cote=%20CN/112&collec=2&refstats=2](http://canadarchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_STDF918&titre=%20La%20Villette,%20tableau%20d%27assemblage,%20Toutes%20sections%20&cote=%20CN/112&collec=2&refstats=2)).  
Cliché B.H.V.P.
- 51- Plan des rez-de-chaussée des îlots compris entre le canal Saint-Martin et le boulevard Beaumarchais, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, 30<sup>ème</sup> quartier Popincourt, îlot 9, 1810-1836, échelle 1/800<sup>ème</sup>, A.N. F/31/87/11, Extrait.  
Cliché A.N.
- 52- Plan du rez-de-chaussée de l'îlot compris entre les rues de la Pierre Levée, de la Fontaine au Roi, Saint-Maur et des Trois Bornes, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 4<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 6, 1810-1836, échelle 1/360<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/16, Extrait.  
Cliché A.N.
- 53- Plan parcellaire au niveau du bassin fermé de la commune de La Villette, vers 1845-1850.  
Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section C dit de la Petite Villette, 2<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. FaT121-8, Extrait.  
([http://canadarchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_BHVP008&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20C%20&cote=%20F%B0AT121/8&collec=2&refstats=2](http://canadarchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_BHVP008&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20C%20&cote=%20F%B0AT121/8&collec=2&refstats=2))  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 25.  
Cliché B.H.V.P.
- 54- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1845.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 55- Plan décrivant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, l'enceinte de Thiers, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1758 et 1840-1849.  
Document S. Guével.
- 56- Plan des parcelles coupées à rez-de-chaussée le long de la rue Bichat, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier Porte Saint-Martin, îlot 18ter, 1810-1836, échelle 1/400<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/26, Extrait.  
Cliché A.N.

- 57- Plan des parcelles le long de la rue Gambey, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 24<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 40, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/38, Extrait.  
Cliché A.N.
- 58- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre du canal Saint-Martin vers 1827-1836.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 59- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1821 et 1827-1836.  
Document S. Guével.
- 60- Plan parcellaire au niveau du bassin élargi, quai de la Marne, de la commune de La Villette, vers 1845-1850.  
Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 3<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. CN 118.  
([http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_STDF924&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20CN/118&collec=2&refstats=2](http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_STDF924&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20CN/118&collec=2&refstats=2)).  
Cliché B.H.V.P.
- 61- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le grand bassin et le bassin élargi, vers 1845.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 62- Plan des édifices réalisés le long du quai de Jemmapes, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier Porte Saint-Martin, îlot 7, 1810-1836, échelle 1/500<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/11, Extrait.  
Cliché A.N.
- 63- Plan des édifices réalisés au pourtour de l'Entrepôt réel des douanes, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, V<sup>ème</sup> arrondissement, 18<sup>ème</sup> quartier Porte Saint-Martin, îlot 16, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/81/23, Extrait.  
Cliché A.N.
- 64- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le canal Saint-Martin, vers 1827-1836.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 65- Plan de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le percement du canal Saint-Martin, 1833.  
VASSEROT Ph., architecte des hospices, expert du cadastre, BELLANGER J.-M., architecte, Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot (Plan détaillé de la Ville de Paris dédié à M. Le Comte de Chabrol), 1833 (1827-1836), échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. Usuel, Extrait.  
Cliché S. Guével.
- 66- Plan décrivant l'arrivée du canal Saint-Martin, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1821 et 1827-1836 au niveau de la Nouvelle Ville d'Angoulême.  
Document S. Guével.
- 67- Plan de rez-de-chaussée des îlots situés rive gauche du canal Saint-Martin au niveau de la Nouvelle Ville d'Angoulême, vers 1835.  
VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 24<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 7, 1810-1836, échelle 1/600<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/17, Extrait.  
Cliché A.N.
- 68- Immeuble construit dans les années 1830-1840, rive gauche, sur une emprise de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le canal Saint-Martin (actuel 140, boulevard Richard-Lenoir), 2010.  
Cliché S. Guével.
- 69- Immeubles construits dans les années 1830-1840, rive gauche, sur les emprises de la Nouvelle Ville d'Angoulême coupée par le canal Saint-Martin, 2010.  
Cliché S. Guével.
- 70- Plan de la nouvelle place créée à l'angle de la rue de Crimée et du bassin élargi, vers 1845.  
Anonyme, Plan cadastral parcellaire révisé des communes annexées, 1830-1850, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 2<sup>ème</sup> feuille, B.H.V.P. FaT121-5, Extrait.  
([http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/visu\\_zoomify.php?id\\_ark=AD075CA\\_BHVP005&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20F%B0AT121/5&collec=2&refstats=2](http://canadparchivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/visu_zoomify.php?id_ark=AD075CA_BHVP005&titre=%20La%20Villette,%20plan,%20Section%20B%20dite%20de%20la%20Maladrerie&cote=%20F%B0AT121/5&collec=2&refstats=2)).  
Cliché B.H.V.P.
- 71- Plan de situation de la place de Bitche, vers 1845.  
Document S. Guével.
- 72- Église Saint-Jacques-Saint-Christophe, façade sur la place de Bitche, 1903.  
Anonyme, Paris, Église Saint-Jacques-Saint-Christophe, Paris, n° 374, 1903, B.N.F. Va 328 H93548.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 133.  
Cliché B.N.F.
- 73- Lotissement dit du Quartier neuf de La Villette, vers 1830-1835.

MONGELARD, Quartier neuf de La Villette sur l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis (Terrains compris entre la rue de Flandre, le canal Saint-Denis, le canal de l'Ourcq et la rue de Nantes), Paris, Impr. de Langlumé, vers 1825-1830, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeD 4773 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40729815h>).  
Cliché B.N.F.

74- Lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , vers 1830-1835.

MONGELARD, Quartier neuf de La Villette sur l'embranchement des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis (Terrains compris entre la rue de Flandre, le canal Saint-Denis, le canal de l'Ourcq et la rue de Nantes), Paris, Impr. de Langlumé, vers 1825-1830, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 998. DE MOLÉON Jean-Gabriel-Victor, Mémoire sur le quartier neuf de La Villette et aperçus sur la question de l'entrepôt réel à Paris, (Extrait du recueil industriel, manufacturier [...] et des Beaux-Arts, publié par M. De Moléon, ancien élève de l'École de Polytechnique), Paris, Impr. De Huzard-Courcier, s.d., 40 p., B.H.V.P. 12014.  
Cliché S. Guével.

75- Plan décrivant les voies et les parcelles en 1758 avant la création des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis et du lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , 1758.

Document S. Guével.

76- Plan décrivant les voies et les parcelles en 1840-1849 cadré sur le lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , vers 1845.

Document S. Guével.

77- Plan décrivant l'arrivée des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1758 et 1840-1849 au niveau du lotissement dit du Quartier neuf de La Villette .

Document S. Guével.

78- Plan du percement du chemin de fer de Ceinture sur le lotissement dit du Quartier neuf de La Villette , vers 1855.

AUBERT, géomètre à La Villette, Plan cadastral parcellaire de la commune de La Villette, 1840-1855, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, Planche section B dite de la Maladrerie, 1<sup>ère</sup> feuille, B.H.V.P. FaT 121-4.

Cliché S. Guével.

79- Carte statistique de la distribution des eaux de la Ville de Paris, 1851.

EMMERY DE SEPT-FONTAINES L., Carte statistique de la distribution des eaux de la Ville de Paris. Aqueduc de ceinture, Rigole d'embranchement, Conduites maîtresses et branchements, Galeries, réservoirs, Fontaines, Bornes Fontaines, Fontaines Marchandes [...], Paris, 1851 (1837), échelle 1/6555<sup>ème</sup>, 2 feuilles, B.N.F. GeC 7199 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407437574>).  
Cliché B.N.F.

80- Plan de rez-de-chaussée d'un établissement de bain édifié à l'angle de la rue de la Tour et du canal Saint-Martin, vers 1835.

VASSEROT Ph., BELLANGER J.-M., Atlas général des 48 quartiers de la Ville de Paris, Cadastre de Paris par îlot, VI<sup>ème</sup> arrondissement, 24<sup>ème</sup> quartier Temple, îlot 8, 1810-1836, échelle 1/170<sup>ème</sup>, A.N. F/31/84/18, Extrait.

Cliché A.N.

81- Plan de la scierie mécanique appartenant à Thuret, utilisant la chute d'eau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 1860.

ROZAT DE MANDRES, ingénieur des Ponts et Chaussées attaché au Service municipal de Paris, Plan de l'usine utilisant la chute d'eau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses de la Bastille appartenant au Sieur Thuret, Plan levé par un piqueur Despréaux, novembre 1860, A.S.C.V.P. SM 006 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

82- Planche décrivant les différents types d'embarcations empruntant les canaux parisiens, 1858.

LALOU H., Manuel réglementaire et pratique de la navigation intérieure ou Traité raisonné des lois, ordonnances, arrêtés et coutumes qui régissent la navigation intérieure de la France [...], Paris, Cosse et Marchal, 1858, p. 215, Planche 3, B.N.F. F 38148 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30723991b>).

Cliché B.N.F.

83- Bateau-poste, 1837.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Bateau rapide, Plan, coupe longitudinale, coupes transversales sur AB et CD, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre, Planche 9, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

84- Affiche publicitaire pour les bateaux-poste, vers 1840.

Anonyme, Affiche publicitaire « Bateaux-poste pour Meaux, par le canal de l'Ourcq, 4 lieue à l'heure », vers 1840, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

85- Le Caneton, vers 1845.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Le Caneton, Plan, coupe longitudinale, élévation longitudinale, coupe transversale, vue de l'arrière, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,020 pour 1 mètre, Planche 14, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.



86- Incendie d'un bateau bain et d'un bateau lavoir au bassin de l'Arsenal, 5 janvier 1864.

THORIGNY F., L'incendie d'un bateau bain au bassin de l'Arsenal, 1864, M.C. 73F.

Cliché J.-C. Doerr.

87- Bateau lavoir du Sieur Jean au bassin des Marais, vers 1840.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 3<sup>ème</sup> bief, Bassin des Marais, Bateau lavoir de M. Jean, Élévation, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Extrait Planche 14, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

88- Bateau lavoir au bassin des Marais, quai de Jemmapes, vers 1889-1890.

Anonyme, Paris, Le canal Saint-Martin, Bateau lavoir, vers 1889-1890, P.P., Collection H. Roger-Viollet 4051-9.

Cliché P.P.

89- Bateau lavoir du Sieur Jean au bassin de Pantin, vers 1840.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 1<sup>er</sup> bief, Bassin de Pantin, Bateau lavoir de M. Jean, Élévation et coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Extrait Planche 3, A.S.C.V.P., Extrait.

Cliché A.S.C.V.P.

90- Maison d'habitation et buanderie du bateau lavoir du Sieur Jean au bassin de Pantin, vers 1840.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, 1<sup>er</sup> bief, Bassin de Pantin, Maison d'habitation et buanderie du bateau lavoir de M. Jean, Plan, élévation et coupes transversales sur AB et CD, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour le plan, échelle 0,005 pour 1 mètre pour l'élévation et les coupes, Extrait Planche 3, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

91- Bateau lavoir au bassin des Récollets, quai de Jemmapes, vers 1900.

LANSIAUX Ch., Bateau lavoir sur le canal Saint-Martin, vers 1900, M.C. ou <https://arquiculture.files.wordpress.com/2013/02/11.jpg>.

Publié dans l'ouvrage de CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999, p. 144.

Cliché <https://arquiculture.files.wordpress.com>.

92- Bateau lavoir au bassin de Pantin, quai de Jemmapes, vers 1920.

Anonyme, Paris, Canal Saint-Martin, pris du rond-point de La Villette, Paris, Éditeur B.F., vers 1920, Collection particulière.

Cliché [www.papidema.free.fr](http://www.papidema.free.fr).

93- Tableau récapitulatif la nature des marchandises, le nombre de bateaux et le tonnage arrivant au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis, en 1829, 1830 et 1831, 1832.

« Récapitulatif des bateaux et marchandises montant par le canal Saint-Denis, de la Seine au bassin de La Villette », in Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, p. 45, A.P. VO3 767.

Cliché S. Guével.

94- Tableaux récapitulatif respectivement le nombre de tonneaux de marchandises et le nombre de bateaux de la Compagnie Bertin arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis dans les sept premiers mois de 1832, 1832.

« Récapitulatif du nombre de tonneaux de marchandises arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis dans les sept premiers mois de 1832 », « Récapitulatif du nombre de bateaux arrivés au bassin de La Villette pendant les sept premiers mois de 1832, pour la Compagnie Bertin, de Rouen, et chargés de diverses marchandises dont le tonnage moyen [était] de 200 à 250 tonneaux », in Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, p. 46, A.P. VO3 767.

Cliché S. Guével.

95- Tableau récapitulatif le nombre de tonneaux de vins arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis en 1831, 1832.

« Récapitulatif du nombre de tonneaux de vins arrivés au bassin de La Villette par le canal Saint-Denis en l'année 1831 », in Anonyme, Mémoire sur l'Entrepôt de Paris, Paris, Impr. Moreau, 8 septembre 1832, p. 44, A.P. VO3 767.

Cliché S. Guével.

96- Activités industrielles implantées le long et aux abords du canal Saint-Martin entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille, vers 1850.

D'après les archives conservées aux A.S.C.V.P.

Document S. Guével.

97- Tableau récapitulatif des entreprises implantées le long et aux abords du canal Saint-Martin entre la rue du Faubourg du Temple et la place de la Bastille, vers 1850.

D'après les archives conservées aux A.S.C.V.P.

Document S. Guével.

98- Entreprises et les industries le long du canal Saint-Martin, 1855.

Clichés S. Guével.

98-1- Entreprises et industries le long du canal Saint-Martin, entre la place de l'Ourcq et la rue du Faubourg du Temple, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 49, V<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rotonde de La Villette à la rue du Faubourg du Temple, B.H.V.P. 8AT13.

Publié dans l'ouvrage de CHADYCH Danielle, LEBORGNE Dominique, Atlas de Paris, Évolution d'un paysage urbain, Paris, Éditions Parigramme, Coll. « Parigramme », 1999, p. 145.

98-2- Entreprises et industries le long du canal Saint-Martin, entre la rue du Faubourg du Temple et la rue de Ménilmontant, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 57, VI<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rue du Faubourg du Temple à la rue de Ménilmontant, B.H.V.P. 8AT13.

98-3- Entreprises et industries le long du bassin de l'Arsenal, rive droite, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 83, IX<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rive droite du bassin de l'Arsenal, B.H.V.P. 8AT13.

98-4- Entreprises et industries le long du canal Saint-Martin, entre la rue de Ménilmontant et le bassin de l'Arsenal, rive gauche, 1855.

LEYNADIER C., Nouveau plan de Paris illustré dédié au commerce et à l'industrie, Paris, H. Morel, 1855, p. 72, VIII<sup>ème</sup> arrondissement, Plan de la rue de Ménilmontant au bassin de l'Arsenal, rive gauche, B.H.V.P. 8AT13.

99- Publicité pour la vente de deux maisons situées 59 et 59bis route d'Allemagne, 1845.

Anonyme, Affiche publicitaire « À vendre à l'amiable deux belles maisons situées 59 et 59 bis route d'Allemagne à la Petite Villette », 1845, B.N.F. DeP H93472.

Cliché B.N.F.

100- Cabaret du Petit Jardinnet à La Villette, 1853.

LOREST F., Cabaret du Petit Jardinnet, à la Petite-Villette, où fut signée la reddition de Paris, 1853, B.N.F. Va 328 H93761.

Cliché B.N.F.

101- Publicité du théâtre de La Villette, 1866.

Anonyme, Affiche publicitaire « Théâtre de La Villette, 29 rue de Flandre », 1866, B.N.F. Va 328 H93565.

Cliché B.N.F.

## Troisième partie

### L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)

01- Plan du percement du boulevard du Prince Eugène (boulevard Voltaire) et de l'avenue des Amandiers (avenue de la République), 1858.

Anonyme, Plan des abords de la place du Château d'Eau, modifications proposées au tracé officiel pour l'ouverture des boulevards du Trône et des Amandiers, Paris, Impr. Vial, 54, rue Sainte-Anne, 1858, échelle 1/1000<sup>ème</sup>, B.H.V.P. B 249 ou A.S.C.V.P.

Plan original publié dans l'ouvrage de DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Hausmann, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 82 (Service technique de la documentation foncière de la Ville de Paris (S.T.D.F.V.P)).

Cliché J.-C. Doerr.

02- Percement du boulevard du Prince Eugène (boulevard Voltaire), vers 1860.

THORIGNY F., « Percement du nouveau boulevard du Prince Eugène et état actuel des démolitions du Cirque », Le Monde Illustré, 20 septembre 1862, p. 188, B.N.F. FT 4 QB 370 (161) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb415255371>).

Publié dans l'ouvrage de DES CARS Jean, PINON Pierre (dir.), Paris-Haussmann : le pari d'Hausmann, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1991, p. 114.

Cliché B.N.F.

03- Plan d'ensemble des voies exécutées et projetées à Paris de 1851 à 1868.

ANDRIVEAU-GOUJON E., Plan d'ensemble des travaux de Paris indiquant les voies exécutées et projetées de 1851 à 1868, Paris, Éditeur E. Andriveau-Goujon, 1868, échelle 1/10000<sup>ème</sup>, B.N.F. GeD 933 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40726974k>).

Cliché B.N.F.

04- Plan et coupes de la couverture du canal Saint-Martin entre la place de la Bastille et la rue Rampon, 1859-1863.

Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Plan du canal Saint-Martin, profil en long et profils en travers (partie à ciel ouvert et partie couverte), Paris, Gauthier-Villars, Imprimeur-Libraire, 55, quai des Augustins, 1873, échelle 1/25000<sup>ème</sup> pour le plan et le profil en long, échelle 1/400<sup>ème</sup> pour les profils en travers, Annexe III, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

05- Batardeau établi sur le canal Saint-Martin au niveau de la rue de la Douane, 1859.

05-1- Plan du batardeau, 1859 / 05-2- Coupe du batardeau, 1859.

Service des Eaux, Projet d'abaissement du canal Saint-Martin entre les docks et la Bastille, Dessin du batardeau à établir au droit de la rue de la Douane, Plan et coupe, 7 octobre 1859, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

## Table des illustrations

- 06- Profil n° 59 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, 1860.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Profil n° 59 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, Profils en travers - Coupes ponctuelles - Plans, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les profils en travers, échelle 0,0025 pour 1 mètre pour les coupes ponctuelles, échelle 0,001 pour 1 mètre pour les plans, Planche 15 ter, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 07- Plan et coupe transversale sur le mur de soutènement côté quai de Valmy du canal Saint-Martin, 1860.  
Anonyme, Abaissement du canal Saint-Martin, Mur de soutènement côté quai de Valmy, 1860, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 08- Coupe sur le mur de soutènement et le mur de cuvette du canal Saint-Martin, 1860.  
Anonyme, Abaissement du canal Saint-Martin, Mur de soutènement et mur de cuvette, 1860, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 09- Profil n° 70 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, au niveau de la rue du Faubourg du Temple, 1860.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Profil n° 70 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, Profils en travers, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre pour les profils en travers, Planche 15 bis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 10- Coupes en travers au niveau des écluses n° 7 et n° 8 du canal Saint-Martin, 1859.  
ROZAT DE MANDRES, Projet d'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin entre le bassin des Marais et la place de la Bastille (entre les rues de la Douane et du Faubourg du Temple), Coupes en travers au niveau des écluses n° 7 et n° 8, 18 juillet 1859, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 11- Profil n° 76 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, 1860.  
BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Profil n° 76 de l'album des attachements des travaux d'abaissement du 4<sup>ème</sup> bief du canal Saint-Martin, Profils en travers, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Planche 12 bis, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 12- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin en amont de la rue du Faubourg du Temple, vers 1860.  
THORIGNY F., Travaux exécutés pour l'abaissement du plan d'eau du canal Saint-Martin, 1860, M.C. ou A.S.C.V.P.  
Cliché Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme (D.A.U.).
- 13- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin en amont de la place de la Bastille, 1860.  
Anonyme, « Chantier d'abaissement de la cuvette du canal Saint-Martin », L'illustration, 18 février 1860, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 14- Chantier de déblai de la cuvette du bassin du Temple pour l'établissement de la couverture du canal Saint-Martin, vers 1860.  
FRANCK, Canal Saint-Martin, Chantier de déblai de la cuvette du bassin du Faubourg du Temple, vers 1860, B.H.V.P. G.P. XLIII 14. Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 151.  
Cliché J.-C. Doerr.
- 15- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin, vers 1860.  
Anonyme, vers 1860 (?), A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 16- Travaux d'abaissement du canal Saint-Martin, vers 1860.  
Anonyme, vers 1860, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 17- Demi-coupe de la voûte du canal Saint-Martin, août 1860.  
ROZAT DE MANDRES, Demi-coupe de la voûte du canal Saint-Martin suivant l'exécution et après modifications du 30 janvier et 20 avril 1860, 4 août 1860, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 18- Coupe transversale sur la mise en œuvre de la voûte du canal Saint-Martin, vers 1860-1861.  
Anonyme, Mise en œuvre de la voûte du canal Saint-Martin, vers 1860-1861, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 19- Coupe transversale sur la mise en œuvre de la voûte du canal Saint-Martin pendant l'exécution des terrassements, vers 1860-1861.

Anonyme, Coupe transversale du canal Saint-Martin pendant l'exécution des terrassements, vers 1860-1861, A.S.C.V.P. SM 008 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

20- Détails des appareils de pierres de la voûte du canal Saint-Martin, 1860.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Détails des appareils de pierres, Coupe en travers postérieure au nœud - Développement de la tête - Développement des douelles - Épure type - Coupe transversale sur le mur de la cuvette de la partie abaissée, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,00625 pour 1 mètre pour la coupe en travers postérieure au nœud, échelle 0,00625 pour 1 mètre pour le développement de la tête, échelle 0,010 pour 1 mètre pour le développement des douelles, Planche 17, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

21- Élévation de la tête amont de la voûte continue du canal Saint-Martin et coupe transversale sur l'axe d'un regard, 1863.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Voûte continue, Élévation de la tête amont et coupe transversale sur l'axe d'un regard, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 16, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

22- Élévation de la tête aval de la voûte continue du canal Saint-Martin et coupes longitudinales sur le raccord avec la voûte de la place de la Bastille, 1863.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Voûte continue, Élévation de la tête aval et coupes longitudinales sur le raccord entre les deux voûtes, sous la colonne [de Juillet] et sur la sortie de la voûte [au bassin de l' Arsenal], Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 20, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

23- Nouveau pont de la rue du Faubourg du Temple, 1863.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Pont de la rue du Faubourg du Temple, Élévation [aval] - Coupe longitudinale - Coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, Planche 15, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

24- Projet de gabarit pour la construction des jours d'aération dans la voûte du canal Saint-Martin, vers 1860-1861.

Service des Eaux, Abaissement du canal Saint-Martin, Projet de gabarit pour la construction des jours d'aération réservés dans la voûte du boulevard Richard-Lenoir, Plan - Coupe - Coupes de détails, vers 1860-1861, échelle 0,06 pour 1 mètre pour le plan et la coupe, échelle 0,10 pour 1 mètre pour les coupes de détails, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

25- Bateau-toueur « Richard-Lenoir », 1862.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Martin, Bateau-toueur le « Richard-Lenoir », Plan, coupe longitudinale et coupe transversale, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 26, A.P. Atlas 1021 ou A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 115.

Cliché J.-C. Doerr.

26- Tableau des tarifs à percevoir sur les bateaux et les trains remorqués par le toueur « Richard-Lenoir », mai 1862.

Préfecture du département de la Seine, Direction des Eaux et des Égouts, Recueil de pièces relatives au canal Saint-Martin, Paris, Gauthier-Villars, Imprimeur-Libraire, 55, quai des Augustins, 1873, pp. 38-39. Voir Administration et exploitation du canal Saint-Martin / Tarifs / Règlements, modifications et réductions / Établissement d'un touage à vapeur entre l'écluse en Seine et le pont du Temple / Tarif du touage, 26 mai 1862, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

27- Aménagement du boulevard Richard-Lenoir, 1862.

HOCHEREAU É., « Le boulevard Richard-Lenoir », in ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboretum, Éditeur J. Rothschild, 1867-1873, échelle 0,0025 pour 1 mètre, p. 553 NP, B.N.F. Gr FoL Z Le Senne 68 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb36488499g>).

Cliché B.N.F.

28- Projet de bassins et d'ouvertures à ménager dans la voûte continue, 1860.

DAVIOD G.-J.-A., Plan et coupes du projet de bassins et d'ouvertures à ménager dans la voûte continue, Ville de Paris, Service municipal des Promenades et des Plantations, 1<sup>er</sup> décembre 1860, échelle 0,02 pour 1 mètre pour le plan, 0,05 pour 1 mètre pour les coupes, A.S.C.V.P. SM 007 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

29- Vue à vol d'oiseau du boulevard Richard-Lenoir, 1862.

## Table des illustrations

ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboratum, Éditeur J. Rothschild, 1867-1873, p. 239, B.N.F. Gr FoL Z Le Senne 68 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb36488499g>).

Cliché B.N.F.

30- Vue du boulevard Richard-Lenoir, au niveau du bassin du Temple, vers 1865.

THORIGNY F., Nouvel aspect du boulevard établi sur la voûte du canal Saint-Martin, vers 1865, M.C. 152A ou A.S.C.V.P.

Cliché M. Ladet.

31- Vue du canal Saint-Martin sous la voûte continue, vers 1862.

DUMONT L., Le canal Saint-Martin sous le boulevard Richard-Lenoir, vers 1862, Collection G. Hartmann.

Publié dans l'ouvrage FUNCK BRENTANO Frantz, Bastille et Faubourg Saint-Antoine, Paris, Hachette, Coll. « Pour connaître Paris », 1925, p. 35.

Cliché G. Hartmann.

32- Coupe transversale sur le projet de voûte en béton de ciment armé à établir sur le bassin du Temple du canal Saint-Martin, décembre 1905.

Service des Canaux, Projet de couverture en béton de ciment armé du canal Saint-Martin entre la rue du Faubourg du Temple et l'avenue de la République, Coupe transversale du bassin du Temple et schémas de la voûte et des chemins de halage en béton de ciment armé, 18 décembre 1905, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

33- Coupe transversale sur le projet de voûte en béton de ciment armé à établir sur le bassin du Temple, janvier 1906.

MESNAGER A., ingénieur en chef du Service des Canaux, Projet général de construction d'une voûte en ciment de béton armé entre la rue du Faubourg du Temple et l'avenue de la République, Coupe transversale côté quai de Jemmapes, 8 janvier 1906, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

34- Tableau récapitulatif des devis des treize candidats soumissionnaires pour la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, novembre 1906.

MOREAU, PARIS, COLMET DAËGE, BARATTE, MESNAGER, Rapport de la sous-commission concernant Le concours pour la couverture du canal Saint-Martin, 30 novembre 1906, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

35- Coupe transversale sur le détail des articulations de la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, automne 1906.

BOUSSIRON S., soumissionnaire, Projet pour le concours de la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, Coupe transversale sur le détail des articulations, Articulations aux naissances, automne 1906, échelle 1/20<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

36- Coupe transversale sur le projet de modification du profil des culées de la couverture en béton de ciment armé du bassin du Temple, pour faciliter l'écoulement des eaux, mai 1907.

BOUSSIRON S., Projet de modification du profil des culées pour la couverture en béton armé du canal Saint-Martin, pour faciliter l'écoulement des eaux, Coupe transversale, 18 mai 1907, échelle 1/20<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. SM 009 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

37- Plan des terrains à occuper temporairement par S. Boussiron pour l'installation du chantier de couverture du bassin du Temple, juin 1907.

Préfecture de la Seine, Plan des terrains à occuper temporairement par Simon Boussiron pour l'installation du chantier de couverture du bassin du Temple, 7 juin 1907, A.S.C.V.P. SM 011 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

38- Emplacement réservé au chantier de la couverture du bassin du Temple, comprenant la rue Rampon et une partie du terre-plein longeant l'avenue de la République, 1907.

Anonyme, 1907, A.S.C.V.P. Vue vers la rue du Faubourg du Temple.

Cliché A.S.C.V.P.

39- Chantier de la couverture du bassin du Temple, 1907-1910.

Série de photographies relatant le chantier, A.S.C.V.P.

39-1- 1907.

Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

39-2- 1907.

Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

39-3- 1907.

Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

39-4- 1907.

Anonyme, 1907, A.S.C.V.P.

## Table des illustrations

Cliché A.S.C.V.P.

39-5- 1908.

Anonyme, 1908, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

39-6- 1908.

Photographie Industrielle et Documentaire, 1908, A.S.C.V.P.

Cliché A. Bellegarde, Paris.

39-7- 1908.

Anonyme, 1908, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

40- Magasin à ciment installé face au commerce de vins de M. Costes, situé 54 quai de Jemmapes, décembre 1908.

Service des Canaux, Travaux de couverture du bassin du Temple, Demande d'indemnité formulée par M. Costes pour préjudice causé par l'établissement d'un magasin à ciment, Plan et profil, 12 décembre 1908, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

41- Coupe transversale sur la voûte du bassin du Temple, février 1961.

Service des Canaux, Voûte du Temple du canal Saint-Martin, Coupe en travers type, 28 février 1961, A.S.C.V.P. SM 011 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

42- Projet d'installation d'un système d'arrosage automatique pour les plantations du boulevard Jules Ferry, décembre 1909.

OURSON, ingénieur, Service technique de la Voie Publique et de l'Éclairage, Plateau planté sur le canal Saint-Martin entre les rues Rampon et du Faubourg du Temple. Projet d'établissement d'un système d'arrosage automatique des plantations, Plan, 6 décembre 1909, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 011 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

43- Kiosque à musique à installer sur la voûte du bassin du Temple, avril 1910.

BONNIER L., Services d'Architecture, des Promenades et des Plantations, Kiosque à musique à élever sur la voûte du bassin du temple entre deux oculi, Plan, demi-coupe et demi-élévation, 11 avril 1910, échelle 0,005 pour 1 mètre pour le plan, échelle 0,01 pour 1 mètre pour la demi-coupe et la demi-élévation, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

44- Projet de monument à élever à Charles Floquet, vers 1906.

VIET H., Projet d'érection d'un monument à Charles Floquet au carrefour du boulevard Richard-Lenoir et des quais de Jemmapes et Valmy, Plan d'ensemble et des abords - Plan du socle et élévation, vers 1906, échelle 0,005 pour 1 mètre pour le plan d'ensemble et des abords, échelle 0,07 pour 1 mètre pour le plan du socle et l'élévation, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

45- Projet de monument à élever à Charles Floquet, décembre 1907.

VIET H., Projet d'érection d'un monument à Charles Floquet au carrefour du boulevard Richard-Lenoir et des quais de Jemmapes et Valmy, Plan d'ensemble, 12 décembre 1907, A.S.C.V.P. SM 010 Abaissement du canal (1859-1864) (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

46- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre du canal Saint-Martin, vers 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

47- Plan décrivant les nouveaux percements et alignements de rues apparus de part et d'autre du canal Saint-Martin entre 1827-1836 et 1900.

Document S. Guével.

48- Vue du boulevard Richard-Lenoir, vers la place de la Bastille, vers 1870.

MOREAU E., Le nouveau boulevard de la Reine Hortense, au-dessus du souterrain du canal Saint-Martin, vers 1870, M.C. Topo PC 152D.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 21.

Cliché M. Giet.

49- Établissement de jardinets aux 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluse du canal Saint-Martin, 1892.

Service des Eaux, Canaux et Dérivations, Projet d'installation de jardinets au niveau des 7<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, 22 avril 1892, A.S.C.V.P. SM 017 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

50- Jardins réalisés au niveau des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, vers 1930.

Anonyme, Paris X<sup>ème</sup>, Écluse du canal Saint-Martin, Quai Valmy et quai Jemmapes, Les jardins, Paris, Éditeur F.F., n° 3, vers 1930, M.C. ou A.S.C.V.P.

Cliché D.A.U.

51- Jardins réalisés au niveau des 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, vers 1930.

Anonyme, Tout Paris, Perspective sur les quais de Jemmapes et de Valmy, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 1595, vers 1930, <http://www.anousparis.fr/city-guide/le-canal-saint-martin-se-vide>.

## Table des illustrations

Cliché <http://www.anousparis.fr/city-guide/le-canal-saint-martin-se-vide>.

52- Plan des immeubles construits entre 1859 et 1945 le long de la partie couverte du canal Saint-Martin.

Document S. Guével, A. Michalski.

53- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le canal Saint-Martin, 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

54- Immeubles situés 127 et 129, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

55- Immeubles situés 116 et 118, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

56- Immeuble situé 108, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

57- Immeuble situé 86, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

58- Immeuble situé 83 et 83 bis, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

59- Immeuble situé 49, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

60- Immeubles situés 52, 52 bis, 54, 56, 58 et 58 bis, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

61- Immeubles situés 34, 36, 38, 40, boulevard Richard-Lenoir, 2015.

Cliché S. Guével.

62- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre du canal Saint-Martin, vers 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

63- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues aux abords du canal Saint-Martin entre 1827-1836 et 1900.

Document S. Guével.

64- Plan décrivant les percées (boulevard Voltaire et avenue de la République) et les parcelles nouvelles apparues entre 1827-1836 et 1900 au niveau du lotissement d'Angoulême et des îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir.

Document S. Guével.

65- Tissu urbain compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir, 2010.

65-1- Passage Saint-Sébastien vers le boulevard Richard-Lenoir / 65-2- Passage Saint-Sébastien vers une cité artisanale / 65-3- Cité artisanale.

Clichés S. Guével.

66- Plan décrivant les voies, les passages et les impasses, des îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir en 1900.

Document S. Guével.

67- Plan décrivant le bâti (sur les premières parcelles longeant le canal) des îlots compris entre la rue Amelot et le boulevard Richard-Lenoir en 1900.

Document S. Guével.

68- Plan du percement des rues Magnan et Dieu à l'emplacement des entrepôts du bassin des Marais, 1866.

Anonyme, Projet de lotissement de la place des Marais, Plan des nouveaux alignements et nivellements des rues Magnan et Dieu, 1866, A.P. VO11 Quai de Valmy et place des Marais.

Cliché S. Guével.

69- Plan décrivant les nouvelles voies percées et les nouveaux ouvrages construits sur le canal Saint-Martin entre 1827-1836 et 1900 dans le quartier du bassin des Marais.

Document S. Guével.

70- Coupes décrivant les variantes pour le comblement du bassin des Marais, vers 1866.

D'après le document du Service des Eaux et Canaux, Projet de comblement du bassin des Marais du canal Saint-Martin, Minute du profil en travers du quai projeté, vers 1866, échelle de 0,005 par 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 078 Entretien ouvrages d'arts (A.P. 2931 W).

Document S. Guével.

71- Plan parcellaire du projet de lotissement à l'emplacement des entrepôts du bassin des Marais, vers 1870.

Direction des Eaux et Égouts, Service des Canaux, Plan de lotissement de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, ancien Entrepôt des Marais, Plan, vers 1870, échelle 0,001 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 074 Bassin des Marais, Bassin du Temple, Bassin de l'Arsenal et 4<sup>ème</sup> bief (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

72- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1827-1836 et 1900 dans le quartier du bassin des Marais.

Document S. Guével.

73- Rue Beaurepaire, 2010.

Rue Beaurepaire prise de la rue Yves Toudic en direction du canal.

Cliché S. Guével.

74- Élévation des nouveaux magasins "Le Bon Génie" 6-8, rue de la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux), mai 1907.

MORICE P., Le Bon Génie (Construction de nouveaux magasins) 6-8, rue de la Douane, Façade sur rue, 31 mai 1907, A.P. VO11 Rue de la Douane.

Cliché S. Guével.

75- Élévation et coupe transversale d'un projet d'immeuble situé au 19, rue de l'Entrepôt (actuelle rue Yves Toudic), vers 1910.

Anonyme, Maison à construire 19, rue de l'Entrepôt, Façade et coupe sur rue, vers 1910, A.P. VO11 Rue de l'Entrepôt.

Cliché S. Guével.

76- Coupes sur l'agrandissement de l'Hôtel de la Douane, décembre 1910.

Anonyme, Hôtel de la Douane, Coupes sur l'agrandissement, 19 décembre 1910, échelle 0,01 mètre pour 1 mètre, A.P. VO11 Rue de la Douane.

Cliché S. Guével.

77- Hôtel de la douane et passerelle établie dans le prolongement de la rue la Douane (actuelle rue Léon Jouhaux), vers 1890.

BLANCARD H., Passerelle de la rue de la Douane, vers 1890, A.S.C.V.P. ou B.H.V.P. Album 4022953.

Cliché J.-C. Doerr.

78- Projet de surélévation de la Chambre de Commerce de Paris (Douane centrale), juillet 1925.

MARCEL A., MAGES M., architectes, Projet de surélévation de le Chambre de Commerce de Paris, Douane centrale, Plan de rez-de-chaussée et élévation sur la rue de la Douane, 23 juillet 1925, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.P. VO11 Rue de la Douane.

Cliché S. Guével.

79- Hôtel de la douane prise du quai de Valmy, 2010.

Cliché S. Guével.

80- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues entre 1827-1836 et 1900 au niveau de la place de la Bastille et du bassin de l'Arsenal.

Document S. Guével.

81- Plan des terrains loués par Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon au bassin de l'Arsenal, 1885.

LE CHATELIER L.-E., Plan du projet d'établissement d'une grue roulante sur le port rive gauche du bassin de l'Arsenal du canal Saint-Martin pour le pétitionnaire Jossier, 21 août 1885, A.S.C.V.P. SM 033 Tolérances (A.P. 2931 W), Extrait.

Cliché S. Guével.

82- Coupe en travers du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, avril 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe vertical suivant CD, avril 1885, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

83- Élévation côté boulevard de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, avril 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté boulevard de la Contrescarpe, avril 1885, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

84- Élévation côté bassin de l'Arsenal du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, avril 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté bassin de l'Arsenal, avril 1885, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

85- Plan au niveau du boulevard de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Plan au niveau du boulevard, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.



86- Plan au niveau du quai du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Plan au niveau du quai, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

87- Élévation côté boulevard de la Contrescarpe (actuel boulevard de la Bastille) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté boulevard de la Contrescarpe, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

88- Élévation côté bassin de l'Arsenal du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Élévation côté bassin de l'Arsenal, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

89- Coupe en travers (1<sup>er</sup> projet) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts à construire sur le canal Saint-Martin, Bassin de l'Arsenal, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe des magasins (1<sup>er</sup> projet), mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

90- Coupe en travers (2<sup>ème</sup> projet) du projet de magasins et d'entrepôts de E. Jolly, à la demande de Jossier, administrateur de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon, mai 1885.

JOLLY E., Avant-projet de magasins et entrepôts, Projet d'établissement d'une gare à marchandises au bas port de l'Arsenal du canal Saint-Martin, Coupe 2<sup>ème</sup> projet avec métropolitain et le pont projetés, mai 1885, échelle 0,005 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 015 Travaux neufs (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

91- Projet d'un chemin de fer électrique aérien sur les boulevards Voltaire, de Magenta, Richard-Lenoir, de la Contrescarpe et le pont d'Austerlitz par Jean Chrétien, 1882.

CHRÉTIEN J., Chemin de fer électrique aérien sur les boulevards Voltaire, de Magenta, Richard-Lenoir, de la Contrescarpe et le pont d'Austerlitz. Demande de concession par M. J. Chrétien, Paris, Impr. de A. Hennuyer, 1882, B.N.F. 4V Piece 1730 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30240941m>).  
Cliché B.N.F.

92- Plan d'ensemble du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Plan d'ensemble, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

93- Plan au niveau du boulevard de la Contrescarpe du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Plan au niveau du boulevard de la Contrescarpe, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

94- Élévation côté boulevard de la Contrescarpe et élévation côté bassin de l'Arsenal du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Canal Saint-Martin, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Élévation de la façade côté boulevard, Élévation de la façade côté bassin de l'Arsenal, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

95- Coupe en travers du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Coupe en travers suivant l'axe, 21 mars 1889, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

96- Élévation latérale du projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal par la Ville de Paris, 1889.

## Table des illustrations

Ville de Paris, Service des Eaux, Projet de construction d'une gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, Élévation d'un pignon côté place de la Bastille, 21 mars 1889, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

97- Coupe et plan de l'état existant du bassin de l'Arsenal, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Plan et coupe de l'état actuel, Paris, Imprimerie brevetée Vve Édouard Vert 29, rue Notre Dame de Nazareth à Paris, 1890, Annexes, Planche n° 1, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

98- Coupe sur le projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Coupe transversale, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

99- Élévation et plan du projet de la passerelle sur le bassin de l'Arsenal, à l'emplacement de l'actuelle passerelle Mornay, vers 1890.

Anonyme, Passerelle sur le bassin de l'Arsenal, Élévation et plan, vers 1890, A.S.C.V.P. SM 056 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

100- Perspective du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

101- Rue des Immeubles Industriels à Paris, 1873.

101-1- Vue générale de la rue des Immeubles Industriels du faubourg Saint-Antoine, 1873 / 101-2- Coupe sur un immeuble montrant la distribution de la force motrice dans les ateliers et les logements des ouvriers, 1873.

DEROY A., « Les nouveaux immeubles industriels du faubourg Saint-Antoine - Vue générale de la rue de l'Industrie Saint-Antoine et Coupe d'une maison montrant la distribution de la force motrice dans les ateliers et les logements des ouvriers », L'illustration, n° 1585, 12 juillet 1873 (<http://gutenberg.readingroo.ms/4/6/3/1/46314/46314-h/46314-h.htm>).

Cliché <http://gutenberg.readingroo.ms/4/6/3/1/46314/46314-h/46314-h.htm>.

102- Coupe et plan de l'état projeté de la gare à marchandises du bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Plan et coupe de l'état projeté, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, Planche n° 2, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

103- Perspective du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1890.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Paris, Impr. Vve Édouard Vert, 1890, Annexes, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

104- Coupe transversale en aval du pont de la rue Mornay du projet de gare à marchandises du bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1891.

FERNOUX et MOUROT architectes, Variante du projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Coupe transversale en aval du pont de la rue Mornay du projet de gare à marchandises du bassin de l'Arsenal, 27 septembre 1891, échelle 0,002 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

105- Plan de rez-de-chaussée au niveau des boulevards Bourdon et de la Contrescarpe du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1891.

FERNOUX et MOUROT architectes, Projet de transformation et amélioration du Port et Bassin de l'Arsenal, Plan de rez-de-chaussée au niveau des boulevards Bourdon et de la Contrescarpe du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal, 27 septembre 1891, A.S.C.V.P. SM 073 Construction d'une gare à marchandises port de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

106- Les différentes variantes du projet de gare à marchandises au bassin de l'Arsenal de Fernoux et Mourot, 1891.

106-1- Schéma décrivant les alignements / 106-2- Schéma décrivant la 1<sup>ère</sup> variante du projet / 106-3- Schéma décrivant la 2<sup>ème</sup> variante du projet / 106-4- Schéma décrivant la 3<sup>ème</sup> variante du projet / 106-5- Schéma décrivant la 4<sup>ème</sup> variante du projet.

Documents S. Guével.

107- Coupe du projet de gare à marchandises réalisée au bassin de l'Arsenal, 1894.

HUMBLOT F.-E.-E., Inspecteur général chargé de la Direction des Eaux, Projet de construction de magasins et d'une passerelle métallique au bassin de l'Arsenal, Coupe en travers, 24 mai 1894, échelle 0,001 pour 1 mètre pour le plan, échelle 0,005 pour 1 mètre pour la coupe en travers, A.S.C.V.P. SM 072 Projet de création d'un port au bassin de l'Arsenal (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

## Table des illustrations

108- Vue du port de l'Arsenal avec la passerelle Mornay et les entrepôts, vers 1930.

KOLLAR F., Bargees, ferrymen, Bassin de l'Arsenal, Paris IV<sup>ème</sup> arrondissement, 1931-1934, P.P., Bibliothèque Forney, Collection H. Roger-Viollet 41330-5.  
Cliché P.P.

109-110- Abords du bassin de La Villette, 1876-1877.

Anonyme, Reportage photographique réalisé pour établir un état des lieux du port de La Villette, 1876-1877, A.P. 11Fi 1298 à 1310 (13 photographies).

Quelques-unes de ces photographies ont été publiées dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, pp. 40-41.

Clichés A.P. / C.H.V.P.

109- Abords du bassin de La Villette, côté quai de la Seine, 1876-1877.

109-1- Entreprise Fournier, transporteur.

A.P. 11Fi 1304.

109-2- C<sup>ie</sup> Ardennaise des porteurs de la Meuse.

A.P. 11Fi 1301.

109-3- C<sup>ie</sup> Ardennaise des porteurs de la Meuse.

C<sup>ie</sup> générale des transports.

A.P. 11Fi 1299.

109-4- C<sup>ie</sup> générale des Transports.

A.P. 11Fi 1298.

109-5- Bureau de l'octroi.

A.P. 11Fi 1305.

109-6- Entreprise Guisnez et Cousin, charbon.

A.P. 11Fi 1306.

109-7- Entreprise Guisnez et Cousin, charbon.

A.P. 11Fi 1303.

110- Abords du bassin de La Villette, côté quai de la Loire, 1876-1877.

110-1- Entreprise Larget, transporteur ?

A.P. 11Fi 1302.

110-2- Entreprise Larget, transporteur.

A.P. 11Fi 1310.

110-3- Entreprise Larget, transporteur.

A.P. 11Fi 1309.

110-4- Chantier de bois.

A.P. 11Fi 1307.

110-5- Entreprise Paquot, charbon.

A.P. 11Fi 1308.

111- Usine élévatoire de Trilbardou, 1869.

BELGRAND E., Les travaux souterrains de Paris, Usine de Trilbardou, Coupe transversale, Paris, Dunod, 1872-1887, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 14, Atlas Tome 4, B.N.F. Lk7 18162 (Atlas 4) (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30078671x>).

Cliché B.N.F.

112- Usine élévatoire de Isles-les-Meldeuses, 1869.

112-1- Plan de l'usine élévatoire de Isles-les-Meldeuses, 1869 / 112-2- Coupe transversale de l'usine élévatoire de Isles-les-Meldeuses, 1869.

BELGRAND E., Les travaux souterrains de Paris, Usine de Isles-les-Meldeuses, Plan et coupe transversale, Paris, Dunod, 1872-1887, échelle 0,01 pour 1 mètre, Extrait Planche 17 et Planche 18, Atlas Tome 4, B.N.F. Lk7 18162 (Atlas 4)

(<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb30078671x>).

Cliché B.N.F.

113- Plan du bassin de La Villette au moment du rachat des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis avec l'emplacement des entrepôts, des magasins et des grues, vers 1870.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Plan général, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, Phot. Fernique, 31, rue des Fleurus, 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre, Planche 1, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

114- Diagramme comparatif du mouvement annuel des marchandises dans les gares des chemins de fer de Paris et dans les ports des bassins de La Villette et du canal Saint-Martin de 1878 à 1883.

HUMBLLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, pp. 3-5 et Annexe 1, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

115- Projet de 1876 du chemin de fer industriel à La Villette.

Document S. Guével.

116- Projet de 1878 du chemin de fer industriel à La Villette.

## Table des illustrations

FABRE É., ingénieur civil, Plan du chemin de fer industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris (Détail estimatif d'un mètre courant de voie), mars 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

117- Projet de 1878 du chemin de fer industriel à La Villette.

FABRE É., ingénieur civil, Plan du tramway industriel des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris à La Villette (Variante pour la sortie des Magasins à la Rotonde de La Villette), vers 1878, A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

118- Projet de 1878 du chemin de fer industriel à La Villette.

Document S. Guével.

119- Projet de 1880 du chemin de fer industriel à La Villette.

Document S. Guével.

120- Photomontage du projet de réédification de la Galerie des Machines sur le bassin de La Villette.

Photographie de la Galerie des Machine : LEMOINE Bertrand, MIMRAM Marc (dir.), Paris d'ingénieurs, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Picard Éditeur, 1995, p. 29.

Photographie actuelle S. Guével. Document S. Guével - A. Michalski.

121- Projet de réédification de la Galerie des Machines sur le bassin de La Villette, 1907.

MESNAGER A., Projet de réédification de la Galerie des Machines sur le bassin de La Villette, 29 janvier 1907, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

122- Coupe sur des batardeaux volants pour l'approfondissement du grand bassin, 1882-1883.

HUMBLOT F.-E.-E., ingénieur des Ponts et Chaussées chargé du Service des Canaux et de l'Assainissement, Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 34, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

123- Plan et élévation d'une passerelle volante installée lors du chantier d'approfondissement et de réfection des murs de quais du grand bassin, 1882-1883.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 35, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

124- Coupes sur l'approfondissement du bassin élargi entre le pont de la rue de Crimée et le pont de la rue de l'Ourcq, 1882-1890.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 36, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

125- Chronologie des travaux pour le grand bassin, le bassin élargi et le canal Saint-Denis, 1880-1890.

D'après HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, A.S.C.V.P.

Document S. Guével.

126- Coût en francs des travaux au grand bassin et au bassin élargi en 1885.

D'après HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 41, A.S.C.V.P.

Document S. Guével.

127- Chantier et réalisation de la 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1891-1892.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Écluse n° 1, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1891, A.S.C.V.P.

Clichés A.S.C.V.P.

127-1- Chantier de la 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1891.

Vue vers Saint-Denis.

127-2- Chantier de la 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1891.

Vue vers Saint-Denis.

127-3- 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1892.

Vue vers Saint-Denis.

127-4- 1<sup>ère</sup> écluse du canal Saint-Denis, 1892.

Vue vers Paris de la double écluse et du 1<sup>er</sup> bief.

128- 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Denis, 1889-1890.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Canal Saint-Denis, Écluses n° 11 et n° 12, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1891, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

129- Entrepôts de la place de l'Ourcq, 1866.

BERTRAND, PEULOT, Paris, Le nouvel Entrepôt des marchandises au boulevard de La Villette, mai 1866, M.C. Topo PC 174A.

Cliché M.C.

130- Entrepôts de la place de l'Ourcq après l'incendie de 1871.

BLANCARD H., Commune de Paris (1871). Bassin de La Villette. Docks de La Villette incendiés postérieur au 18 mai 1871, 1871, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 24274-19.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 31.

Cliché P.P.

131- Entrepôts de la place de l'Ourcq après l'incendie de 1871.

BLANCARD H., Commune de Paris (1871). Bassin de La Villette. Docks de La Villette incendiés postérieur au 18 mai 1871, 1871, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 60439-8.

Cliché P.P.

132- Nouveau magasin de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux construit sur la place de l'Ourcq, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de La Villette, Plan général, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre, Extrait Planche 1, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

133- Nouveau magasin de la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux construit sur la place de l'Ourcq, 1872.

Anonyme, Entrepôts et Magasins Généraux de Paris de la place de l'Ourcq, Élévation et plan du magasin, 18 février 1872, A.P. VO3 1771.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 77.

Cliché B. Potier.

134- Place de l'Ourcq vers 1880-1885.

Plan parcellaire municipal de Paris et des communes annexées, 73<sup>ème</sup> quartier La Villette, 1871-1896, échelle 1/500<sup>ème</sup>, Extrait 127<sup>ème</sup> feuille, A.P. PP 11904 A.

Tiré du mémoire de POTIER Baptiste, La rotonde de La Villette, Histoire d'un catalyseur urbain, Mémoire de Master 1 d'Histoire de l'Architecture, sous la direction de CABESTAN Jean-François, Paris, Université Paris 1 - Panthéon - Sorbonne, 2010-2011, Tome II Annexes p. 78.

Cliché B. Potier.

135- Place de l'Ourcq au début du XX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 83008-1 ou B.N.F Va 328 H93686, Extrait.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 142.

Cliché B.N.F.

136- Entrepôts du pont de la rue de Crimée après l'incendie de 1871.

WULFF J., Insurrection de Paris 1871, Incendie des entrepôts de La Villette, 1871, A.S.C.V.P.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 31.

Cliché A.S.C.V.P.

137- Nouveaux entrepôts construits entre 1884 et 1885 au pont de la rue de Crimée, vers 1900.

Anonyme, Le bassin de La Villette, vers 1900, P.P. 1396-14.

Cliché P.P.

138- Nouveaux entrepôts construits entre 1884 et 1885 au pont de la rue de Crimée, vers 1900.

Anonyme, Le bassin de La Villette, vers 1900, P.P. 8881-14.

Cliché P.P.

139- Entrepôts et Magasins Généraux du pont de Flandre, 1894.

139-1- Magasins et chais du pont de Flandre, 1894 / 139-2- Magasins et chais de part et d'autre de la darse du pont de Flandre, 1894 / 139-3- Magasins et chais le long du canal Saint-Denis, 1894.

Le Génie civil, revue générale des industries françaises et étrangères, Paris, n° 614, 17 mars 1894, p. 306 et p. 309, B.N.F. A14 T24 N20 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date>).

139-1- Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 167.

Cliché B.N.F.

140- Coupe transversale sur un nouveau magasin projeté quai de la Seine, avril 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Projet de profil en travers sur l'ensemble du bassin de La Villette avec les magasins (quai de la Seine et quai de la Loire), avec des grues, des wagons [...], 23 avril 1879, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W), Extrait. Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 37.

Cliché C.H.V.P.

141- Projet d'élévation de trois travées des nouveaux magasins projetés le long des quais du bassin de La Villette, mars 1879.

## Table des illustrations

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Projet d'élévation de trois travées des magasins à établir au bassin de La Villette, 10 mars 1879, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W), Extrait.  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 36.  
Cliché C.H.V.P.

142- Coupe transversale sur un des neuf nouveaux magasins réalisés le long du bassin de La Villette, 1880-1881.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 31, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

143- Plan général des bassins et des neufs nouveaux magasins établis quais de la Seine et de la Loire, 1880-1881.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 5, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

144- Plan des neufs magasins et des ports publics établis quais de la Seine et de la Loire, 1881.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et port public, juillet 1881, A.S.C.V.P. BV 049 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

145- Tableau des affectation des terrains du grand bassin de La Villette au moment du rachat des canaux par la Ville de Paris en 1876 et après les travaux en 1884, 1884.

D'après HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 32, A.S.C.V.P.  
Document S. Guével.

146- Élévation d'un candélabre et d'une console type à installer sur les quais du bassin de La Villette, juin 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Type de candélabre et de console à établir au bassin de La Villette, juin 1879, échelle 0,10 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 36.  
Cliché S. Guével.

147- Borne fontaine type à installer sur les quais du bassin de La Villette, juin 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Magasins et viabilité du bassin, Type de borne fontaine à établir au bassin de La Villette (Borne fontaine FA type de fontaine Wallace), juin 1879, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.

148- Plan décrivant l'élargissement de l'entrée du port de La Villette et du quai de la Seine et le recouvrement du chenal de prise d'eau alimentant l'aqueduc de ceinture, 1884.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 40, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

149- Coupe décrivant la reprise en sous-œuvre du mur de quai du bassin élargi quai de l'Oise et la nouvelle galerie de prise d'eau parallèle à celle existante, 1883-1884.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 37, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.

150- Magasins du bassin de La Villette, 1905-1910.

Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9981-2 ou B.N.F Va 328 H93686.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 142.  
Cliché B.N.F.

151- Magasin du quai de la Seine, 1905-1910.

Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9423-17.  
Cliché P.P.

152- Bassin élargi depuis le pont de le rue de Crimée, 1902.

Anonyme, Le canal de l'Ourcq, Paris, 1902, B.N.F Va 328 H93683.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 22.  
Cliché B.N.F.

153- Rond-point des canaux et quai de la Marne, 1904.

Anonyme, Le canal de l'Ourcq, Paris, 1904, B.N.F Va 329 H93994.

## Table des illustrations

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 23.

Cliché B.N.F.

154- Répartition des activités dans les magasins du bassin de La Villette entre 1880 et 1905.

154-1- Les neufs nouveaux magasins et les ports publics / 154-2- 1880 / 154-3- 1883 / 154-4- 1899 / 154-5- 1905.

D'après FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, pp. 106-131 et les cotes BV 014-015-016 Locations de magasins (A.P. 2931 W) aux Archives du Service des canaux de la Ville de Paris.

Document S. Guével, A. Michalski.

155- Bureaux d'exploitation et des travaux du Service des Canaux situés 4 bis quai de la Seine, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Bureaux d'exploitation et des travaux du Service des Canaux 4 bis quai de la Seine, Plan du rez-de-chaussée, plan du premier étage, élévation et coupe, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,005 pour 1 mètre, Planche 2, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

156- Projet de façade sur le bassin de La Villette pour les bureaux du Service des Canaux, vers 1878.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Bureaux du Service des Canaux, vers 1878, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

157- Projet d'édifice pour les bureaux du Service des Canaux, juin 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Bureaux du Service des Canaux, Plans et élévations, juin 1879, échelle 0,005 pour les plans, échelle 0,010 pour 1 mètre pour les élévations, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 36.

Cliché C.H.V.P.

158- Bâtiment d'exploitation du Service des Canaux construit au 6 quai de la Seine, vers 1900.

Anonyme, Le bâtiment d'exploitation du Service des Canaux, vers 1900, A.S.C.V.P. BV 046 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W).

Cliché A.S.C.V.P.

159- Projet d'installation des bureaux de l'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, août 1877.

LAMBERT, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Projet d'installation d'un bureau central d'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses destiné à remplacer ceux de la rue de Flandre et du quai de Valmy, Plan d'ensemble et plan du rez-de-chaussée, 1<sup>er</sup> août 1877, échelle 0,001 pour 1 mètre pour le plan d'ensemble, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

160- Projet d'installation des bureaux de l'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, mai 1878.

MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées, Plan de l'emplacement désigné pour les bureaux d'octroi projetés, Plan d'ensemble, 31 mai 1878, échelle 0,002 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

161- Projet d'installation des bureaux de l'octroi sur le terre-plein des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin et projet d'élargissement du quai de la Loire, décembre 1878.

DURAND-CLAYE A., MASSON, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Approfondissement des canaux, entrée aval, rive gauche, du bassin de La Villette, Plan de l'élargissement du quai de la Loire au droit des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> écluses du canal Saint-Martin, Plan d'ensemble, 2 et 7 décembre 1878, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

162- Projet d'installation des bureaux de l'octroi dans un nouveau magasin projeté quai de la Loire, février 1879.

MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées, Plan de l'emplacement désigné pour les bureaux d'octroi projetés, Plan d'ensemble, 21 février 1879, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

163- Projet d'installation des bureaux de l'octroi dans un nouveau magasin du bassin de La Villette, avril 1881.

163-1- Projet d'élévation des bureaux de l'octroi à établir dans un nouveau magasin du bassin de La Villette, avril 1881 / 163-2- Projet de plan de rez-de-chaussée des bureaux de l'octroi à établir dans un nouveau magasin du bassin de La Villette, avril 1881.

DURAND-CLAYE A., Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux et des Égouts, Projet de construction d'un bureau d'octroi, Élévation et plan de rez-de-chaussée, 15 avril 1881, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

164- Projet pour la maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, avril 1878.

MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées., Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de La Villette, Projet de reconstruction de la maison pontonnière du pont tournant, sur le nouvel alignement de la rue de Crimée, Façade sur le quai de la

Marne, plan de rez-de-chaussée et plan du 1<sup>er</sup> étage, 5 avril 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

165- Projet pour la maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, août 1878.

MASSON, conducteur des Ponts et Chaussées, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de La Villette, Projet de reconstruction de la maison dite du pont tournant, quai de la Marne, pour l'élargissement de la rue de Crimée, Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, 2 août 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait.

Cliché S. Guével.

166- Projet pour la maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, 1878.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, 2<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de La Villette, Projet de reconstruction de la maison dite du pont tournant, quai de la Marne, pour l'élargissement de la rue de Crimée, Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, élévation sur le quai de la Marne et coupe transversale, 1878, échelle 0,02 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 037 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

167- Maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, 1878.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Maison pontonnière de la rue de Crimée, Façade sur le quai de la Marne, coupe transversale sur AB, façade sur la rue de Crimée, coupe-façade sur l'atelier du charpentier sur CD, coupe-façade sur la cour EF - Façades sur le quai et sur la cour de la porte charretière - Entablement vu du dessous - Coupe du cheneau, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre pour les élévations et les coupes générales, échelle 0,02 pour 1 mètre pour les détails, Planche 34, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

168- Maison pontonnière du pont tournant de la rue de Crimée, 1878.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Maison pontonnière de la rue de Crimée, Plan du rez-de-chaussée, plan du 1<sup>er</sup> étage, plan des caves - Élévation et coupe de détail d'une croisée - Plan et coupe longitudinale du caveau des appareils diviseurs - Élévation et coupe de détail de la porte d'entrée, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1878, échelle 0,01 pour 1 mètre pour les plans, échelle 0,02 mètre pour 1 mètre pour le caveau, échelle 0,05 pour 1 mètre pour les détails de la croisée et de la porte, Planche 35, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

169- Élévations d'une grue hydraulique mobile de la Société Armstrong et Compagnie à établir au bassin de La Villette, vers 1879.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Projet d'approfondissement des canaux au bassin de La Villette, Projet de grues hydrauliques de M. Armstrong (grue mobile d'une tonne et demi), Vues de profil et de face, vers 1879, A.P. V03 1777 ou A.S.C.V.P. BV 023 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

170- Élévation d'une grue roulante à vapeur et à traction directe (système J. Chrétien) à établir au bassin de La Villette, 1879.

« Appareils de levage à vapeur et à traction directe par M. J. Chrétien, ingénieur à Paris », Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel, Paris, J. Baudry, Libr. Polytechnique Ch. Béranger, décembre 1875, Extrait Planches 51-52 Grue roulante de 10 000 kilos sur châssis métallique, échelle 0,02 pour 1 mètre, 51-52, B.N.F. V 3540

(<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328414188/date>).

Cliché B.N.F.

171- Bateau remorqueur sur le bassin de La Villette, vers 1900.

Anonyme, Le bassin de La Villette, vers 1900, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

172- Plan du bassin de La Villette, à l'amont de la passerelle de la Moselle, avec l'emplacement occupé par les bateaux dans la journée du 1<sup>er</sup> juin 1882 entre 8h00 et 11h00, 1<sup>er</sup> juin 1882.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Emplacement occupé par les bateaux dans la journée du 1<sup>er</sup> juin 1882 entre 8h00 et 11h00, 3 juin 1882, A.P. V03 1802 ou A.S.C.V.P. BV 052 Approfondissement à 3 mètres 20 du tirant d'eau (A.P. 2931 W), Extrait.

Cliché S. Guével.

173- Déchargement de bateaux au bassin de La Villette, 1909.

Anonyme, Paris, Canal Saint-Martin, Les Docks, Paris, 1909, B.N.F. Va 328 H96689.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 71.

Cliché B.N.F.

174- Plan des ponts projetés au bassin de La Villette et au canal de l'Ourcq, novembre 1865.

DUVAL E., conducteur principal du Service municipal des Travaux Publics, Plan des ponts projetés au bassin de La Villette et au canal de l'Ourcq, 23 novembre 1865, A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

175- Élévation du projet de pont métallique tournant et de la passerelle à réaliser au niveau de la rue Crimée, 1872.



## Table des illustrations

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Élévation du projet de reconstruction d'un pont tournant sur le canal de l'Ourcq au passage de la rue de Crimée et d'une passerelle, 1872, échelle 1/50<sup>ème</sup>, A.S.C.V.P. BV 024 Aménagement du port (A.P. 2931 W).

Cliché S. Guével.

176- Pont tournant réalisé au niveau de la rue de Crimée, 1877.

BELGRAND E., Inspecteur général des Ponts et Chaussées Directeur, BUFFET A.-L., Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, DURAND-CLAYE A., Ingénieur des Ponts et Chaussées, Bassin de la Villette, Pont tournant de la rue de Crimée, Plan, élévation vue d'aval, coupe transversale - Élévation de l'appareil de calage du pont - Plan et élévation de la prise d'eau - Plan et élévation du treuil de secours - Plan et coupe verticale sur le cylindre, Ville de Paris, Direction des Eaux et Égouts, Canaux, Paris, 1877, échelle 0,010 pour 1 mètre pour le plan, les élévations et la coupe du pont tournant et de l'appareil de calage du pont, échelle 0,020 pour 1 mètre pour les détails de la prise d'eau, du treuil de secours et du cylindre, Planche 8, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

177- Plan du nouvel alignement de la rue de Crimée, 1877.

Anonyme, Plan de l'élargissement de la rue de Crimée au bassin de La Villette, juillet 1877, A.S.C.V.P. BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).

Cliché S. Guével.

178- Plan du nouvel alignement de la rue de Crimée et projet de reconstruction des murs de clôture des terrains loués à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, 1878.

DUVAL E., conducteur principal du Service municipal des Travaux Publics, Direction des Eaux et des Égouts, 3<sup>ème</sup> division Canaux, Bassin de la Villette, Projet de reconstruction des murs de clôture des terrains loués à la Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux, sur le terre-plein, rive droite et rive gauche, du pont tournant (nouvel alignement de la rue de Crimée et nouvelle maison pontonnière), 5 avril 1878, A.S.C.V.P. BV 035 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).

Cliché S. Guével.

179- Plans des travaux d'élargissement du goulet de communication entre le grand bassin et le bassin élargi, 1884.

HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 28, A.S.C.V.P.

Cliché S. Guével.

180- Projet pour le pont levant de la rue de Crimée de la Compagnie Fives-Lille, 1884.

COMPAGNIE FIVES-LILLE, Coupe-Élévation du pont levant de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris, 1884, A.S.C.V.P. BV 036 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).

Cliché A.S.C.V.P.

181- Pont levant de la rue de Crimée de la Compagnie Fives-Lille, 1885.

181-1- Élévation, 1885 / 181-2- Coupe en travers, 1885.

COMPAGNIE FIVES-LILLE, Pont mobile de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris, Élévation et coupe en travers, 1885, échelle 0,05 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 036 Ponts et passerelles (A.P. 2931W).

Cliché A.S.C.V.P.

182- Pont levant de la rue de Crimée, 1904.

Anonyme, Paris, Le pont levant de la rue de Crimée, Paris, Éditeur G.I., n° 496, 1904, B.N.F. Va 328 H93537.

Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 146.

Cliché B.N.F.

183- Pont levant de la rue de Crimée, 1885.

BERTRAND, Pont levant de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris construit par la Compagnie Fives-Lille, 1885, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

184- Édicule accueillant le système hydraulique du pont levant de la rue de Crimée, 1885.

COMPAGNIE FIVES-LILLE, Édicules accueillant le système hydraulique du pont levant de la rue de Crimée sur le bassin de La Villette à Paris, Plan, coupe et élévation, 1885, A.S.C.V.P. BV 036 Ponts et passerelles (A.P. 2931W), Extraits.

Cliché S. Guével.

185- Nouveau pont de la rue de l'Ourcq, vers 1885.

Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Pont de la rue de l'Ourcq, Plan, élévations du nouveau pont, vers 1885, A.S.C.V.P. BV 034 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait.

Cliché S. Guével.

186- Nouveau pont métallique à une seule portée de la rue de l'Ourcq, vers 1920-1930.

Anonyme, Le canal de l'Ourcq, quai de la Marne, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 158, vers 1920-1930, Collection particulière (<http://www.cparama.com/forum/paris-quai-de-la-marne-t15351.html>).

Cliché CPARAMA.

187- Nouveau pont métallique à une seule portée de la rue de l'Ourcq, vers 1920.

Anonyme, Le canal Saint-Martin, Paris, Éditeur B.F., n° 233, vers 1920, Collection particulière (<http://www.cparama.com/forum/paris-bassin-de-la-villette-t4902.html>).

Cliché CPARAMA.

## Table des illustrations

- 188- Nouveau pont du chemin de fer de Ceinture, 1916.  
LANSIAUX C., Quai de l'Oise et canal de l'Ourcq, 30 septembre 1916, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 49814-20.  
Cliché P.P.
- 189- Plan et élévation de la passerelle de la Moselle, 1882.  
Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Grande passerelle de la Moselle, Plan, élévation et dépliant descriptif, 1882, A.P. VO3 1781 ou A.S.C.V.P. BV 027 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W), Extrait.  
Cliché S. Guével.
- 190- Élévation de la passerelle de la Moselle qui franchissait en son milieu le bassin de La Villette, 1882.  
HUMBLOT F.-E.-E., Les canaux de Paris à la fin de 1884, Paris, Préfecture du département de La Seine, Impr. Chaix, 1885, p. 37, A.S.C.V.P.  
Cliché S. Guével.
- 191- Passerelle de la Moselle, 1882.  
DESCHAMPS E., « La passerelle dite de la Moselle sur le bassin de La Villette », Journal Illustré, 19 novembre 1882, A.S.C.V.P.  
Cliché A.S.C.V.P.
- 192- Passerelle de la Moselle, vers 1885-1890.  
DESCHAMPS E., La passerelle de la Moselle sur le bassin de La Villette, vers 1885-1890, B.N.F. Va 328 H93543.  
Cliché B.N.F.
- 193- Passerelle de la Moselle, 1903.  
Anonyme, Passerelle du bassin de La Villette, Paris, 1903, B.N.F. Va 328 H93542.  
Cliché B.N.F.
- 194- Passerelle de la Moselle, vers 1910.  
Anonyme, Le bassin de La Villette avec la passerelle de la Moselle et les bateaux à vapeur Éclair et Ville de Lille accostés quai de la Seine, vers 1910, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9455-15.  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 55.  
Cliché P.P.
- 195- Élévation de la nouvelle passerelle du pont levant de la rue de Crimée, 1885.  
Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Pont tournant et passerelle de La Villette, 1885, échelle 0,02 pour 1 mètre, A.S.C.V.P. BV 032 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 196- Projet de passerelle accolée au pont de chemin de fer de Ceinture, 1890.  
196-1- Projet d'élévation de la passerelle de la rue des Ardennes, 1890 / 196-2- Projet de plan de la passerelle de la rue des Ardennes, 1890.  
Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Avant-projet d'établissement d'une passerelle en face de la rue des Ardennes, 1890, A.P. VO3 1785 ou A.S.C.V.P. BV 031 Ponts et passerelles (A.P. 2931 W).  
Cliché S. Guével.
- 197- Passerelle accolée au pont de chemin de fer de Ceinture, vers 1920.  
Anonyme, Le canal Saint-Martin et le pont de chemin de fer de Ceinture, Paris, n° 74, vers 1920, [www.petiteceinture.org](http://www.petiteceinture.org).  
Cliché [www.petiteceinture.org](http://www.petiteceinture.org).
- 198- Franchissements du canal à La Villette et projet d'ouverture de la rue Euryale Dehaynin et d'un pont, 1901.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 199- Évolution du lotissement des terrains de Mme Veuve Dehaynin, 1900-1950.  
199-1- Projet de percement de la rue Euryale Dehaynin, du prolongement de la rue Tandou, du pont sur le bassin de La Villette et des parcelles à lotir, vers 1900 / 199-2- Rue Euryale Dehaynin, rue Tandou et les parcelles loties, vers 1950.  
Documents S. Guével, A. Michalski.
- 200- Nouveaux bureaux de l'octroi sur le bassin de La Villette, septembre 1861.  
Anonyme, Direction des Travaux de Paris, Service des Eaux, Section des Canaux, Bassin de La Villette, Plan d'une partie du dit bassin indiquant les parties de terrains occupées aux abords des bureaux de l'octroi pour les bureaux d'octroi de la Ville de Paris, Plans et élévations des dits bureaux de l'octroi, 3 septembre 1861, échelle 0,01 pour 1 mètre pour le plan général, échelle 0,02 pour 1 mètre pour les plans et élévations des bureaux, A.P. VO3 1762 ou A.S.C.V.P. BV 007 Affaires diverses (A.P. 2931 W), Extrait.  
Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 29.  
Cliché C.H.V.P.
- 201- Porte d'Allemagne, fin XIX<sup>ème</sup> siècle.  
Anonyme, Pantin, La porte d'Allemagne, Paris, Éditeur G.F., n° 3, fin XIX<sup>ème</sup> siècle, B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 6152-16.  
Cliché B.H.V.P.
- 202- Enceinte de Thiers à la porte de La Villette, 1904.  
Anonyme, Paris, La porte de La Villette, Paris, Éditeur G.I., n° 59, 1904, B.N.F. Va 328 H93977.  
Cliché B.N.F.
- 203- Territoire du XIX<sup>ème</sup> arrondissement, vers 1870.

## Table des illustrations

MÉA P., Plan de Paris à l'échelle de 2 millimètres pour 25 mètres (1/12500<sup>ème</sup>) indiquant les nouveaux percements et les changements de noms de voies publiques [...], Paris, E. Andriveau-Goujon, 21, rue du Bac, 1869, échelle 1/12500<sup>ème</sup>, B.N.F. GeC 7134A, (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40709221c>), Extrait.  
Cliché B.N.F.

204- Plan décrivant le réseau viaire existant de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1900.  
Document S. Guével, A. Michalski.

205- Plan décrivant les nouveaux percements et alignements de rues apparus de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis entre 1840-1849 et 1900.  
Document S. Guével.

206- Vue à vol d'oiseau du parc des Buttes-Chaumont, 1869.  
ALPHAND Jean-Charles-Adolphe, Les promenades de Paris : Histoire - Description des embellissements - Dépenses de création et d'entretien des bois de Boulogne et de Vincennes, Champs-Élysées, parcs, squares, boulevards, places plantées, étude sur l'art des jardins et arboratum, Paris Éditeur J. Rothschild, 1867-1873, p. 199, B.H.V.P. FM 1466 ou B.N.F. Gr FoL Z Le Senne 68 (<http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb36488499g>).  
Cliché B.N.F.

207- Plan des abattoirs et du marché aux bestiaux à La Villette, 1867-1879.  
OPPERMANN C.-A., Nouvelles annales de la construction : publication rapide et économique des documents les plus récents et les plus intéressants relatifs à la construction française et étrangère [...], Nouveaux abattoirs de La Villette et marché aux bestiaux de la Ville de Paris 1867-1879, Paris, Dunod, V. Dalmont, J. Baudry, C. Béranger, janvier 1868, échelle 0,004 pour 1 mètre, Planches 3 et 4, B.H.V.P. Per F121 ou B.N.F. V 3528 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32826369p/date>).  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 72.  
Cliché C.H.V.P.

208- Marché aux bestiaux à La Villette, 1867-1879.  
OPPERMANN C.-A., Nouvelles annales de la construction : publication rapide et économique des documents les plus récents et les plus intéressants relatifs à la construction française et étrangère [...], Nouveaux abattoirs de La Villette et marché aux bestiaux de la Ville de Paris 1867-1879, Paris, Dunod, V. Dalmont, J. Baudry, C. Béranger, janvier 1868, Planches 1 et 2, B.H.V.P. Per F121 ou B.N.F. V 3528 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32826369p/date>).  
Cliché C.H.V.P.

209- Pont mobile sur le canal de l'Ourcq reliant le marché aux bestiaux aux abattoirs généraux, 1869.  
MOLLER L., « Pont mobile sur le canal de l'Ourcq reliant le nouveau marché aux bestiaux aux abattoirs généraux », Le Monde Illustré, 30 janvier 1869, p. 76, M.C. Topo PC 149L.  
Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 145.  
Cliché M.C.

210- Entreprises autour du port de La Villette et du port élargi, 1860-1930.  
D'après FRANÇOIS Emmanuelle, Le XIX<sup>ème</sup> du bassin de La Villette, Mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la direction de Mme PHILIPPE, Paris, Université de Paris VII Jussieu, 1985, pp. 116-119.  
Document S. Guével, A. Michalski.

211- Usine à gaz de La Villette, Plan d'ensemble, rue d'Aubervilliers, 1879.  
FERNIQUE A., Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, Plan d'ensemble de l'usine de La Villette, Paris, École nationale des Ponts et Chaussées, 1878-1880, B.N.F. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b1200034x/f1.item>.  
Cliché B.N.F.

212- Usine à gaz de La Villette, rue d'Aubervilliers, 1905.  
Vue générale prise de l'entrée.  
BOYER J., Usine à gaz de La Villette, 1905, P.P., Collection H. Roger-Viollet 4829-12.  
Cliché P.P.

213- Société anonyme de construction de La Villette, Entreprise générale de Travaux Publics, 7, rue Curial, vers 1880.  
RENARD A., Publicité pour la Société anonyme de construction de La Villette, Entreprise générale de travaux publics (Matériel de chemins de fer et de tramways, voitures et wagons), 7, rue Curial, vers 1880, B.N.F. Va 328 H93556 ou Va 329 H93789.  
Cliché B.N.F.

214-Egrot, Chaudronnerie, 23, rue Mathis, vers 1876.  
CHARLOT, Publicité pour la Société Egrot chaudronnerie, 23, rue Mathis, vers 1876, B.N.F. Va 328 H93581.  
Cliché B.N.F.

215-Aux vieux chênes, Scierie, 97-103, rue de Crimée, vers 1880.  
APPEL F., Publicité pour la scierie Aux vieux chênes, 97-103, rue de Crimée, vers 1880, B.N.F. Va 331 H94482, Extrait.  
Cliché B.N.F.

216- Maison Érard, Manufacture de pianos et de harpes, 110-112, rue de Flandre, vers 1874.  
DELANNOY, Publicité pour la Maison Érard, Première manufacture de pianos et harpes fondée à Paris en 1780 par les frères Érard (13 et 21 rue Mail à Paris, 18, street Great Marlborough à Londres), 110-112, rue de Flandre, vers 1874, B.N.F. Va 328 H93567, Extrait.

## Table des illustrations

Cliché B.N.F.

217- Ch. Gehrling fils, mécanicien pour pianos et orgues, 53, rue de l'Ourcq, vers 1874.

ROSE V., Publicité pour Ch. Gehrling fils, mécanicien pour pianos et orgues, usine à vapeur, 53, rue de l'Ourcq, vers 1874, B.N.F. Va 328 H93590, Extrait.

Cliché B.N.F.

218- Lebaudy, Raffinerie de sucre, 19, rue de Flandre, 1906.

Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue de Flandre, Raffinerie Lebaudy, 19, rue de Flandre, Paris, Éditeur E.V., n° 231, 1906, B.N.F. Va 328 H93563.

Cliché B.N.F.

219- Usine Félix Potin, Entreprise alimentaire et de conditionnement, 66-68, rue de l'Ourcq, 1887.

GUILLARD, Publicité pour l'usine de La Villette, Félix Potin, 66-68, rue de l'Ourcq, 1887, B.H.V.P. Collection H. Roger-Viollet Pl. XIX 97, Extrait.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 49.

Cliché B.H.V.P.

220- Usine Félix Potin, Entreprise alimentaire et de conditionnement, 66-68, rue de l'Ourcq, 1906.

Anonyme, Sortie de l'usine Félix Potin rue de l'Ourcq XIX<sup>ème</sup> arrondissement, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 1010, 1906, B.N.F. Va 328 H93587.

Cliché B.N.F.

221- Guérin-Boutron, Fabrique de chocolat et entrepôt de thés, 23, rue du Maroc, vers 1877.

BERTRAND, Publicité pour la fabrique de chocolat et entrepôt de thés Guérin-Boutron, Vue intérieure de l'usine, 23, rue du Maroc, vers 1877, B.N.F. Va 328 H93580, Extrait.

Cliché B.N.F.

222- Schweitzer, Boulangerie industrielle, 67-69, rue d'Allemagne, 1899.

ALIX & C<sup>ie</sup>, Publicité pour la boulangerie industrielle Schweitzer, 67-69, rue de Flandre, 1899, B.H.V.P. Collection H. Roger-Viollet Pl. XIX 74.

Publié dans l'ouvrage de LANGLOIS Gilles-Antoine, Le bassin de La Villette, Somogy Éditions d'Art, Cofitem-Cofimur Fondation Ville et Patrimoine, Paris, 2007, p. 49.

Cliché B.H.V.P.

223- Édouard Pinaud & Meyer, Savonnerie et parfumerie, 73, rue de Flandre, vers 1880.

BACHELIER, Savonnerie et parfumerie Édouard Pinaud & Meyer, 73, rue de Flandre, vers 1880, M.C. Topo PC 174B.

Cliché M.C.

224- Beyer Frères, Transmission de mouvements, Location de force motrice, 16-18, rue de Lorraine, vers 1880.

Anonyme, Publicité pour la société Beyer Frères, Transmission de mouvements, Location de force motrice, 16-18, rue de Lorraine, 1880, B.N.F. Va 330 H94151, Extrait.

Cliché B.N.F.

225- Paysage du bassin de La Villette, vers 1900.

225-1- Schématisation des silhouettes urbaines selon les fonctions, vers 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

225-2- Photomontage représentant le bassin de La Villette, vers 1900.

D'après Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, B.N.F. Va 328 H93686 ou B.H.V.P., P.P., Collection H. Roger-Viollet 9981-2, (Publié dans l'ouvrage de TEXIER Simon (dir.), Les canaux de Paris, Paris, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, Coll. « Paris et son patrimoine », 1994, p. 142, Cliché B.N.F.) - Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, A.S.C.V.P. (Cliché A.S.C.V.P.).

Document S. Guével, A. Michalski.

226- Paysage du bassin de La Villette, vers 1900.

226-1- Schématisation des silhouettes urbaines selon les fonctions, vers 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

226-2- Le bassin de La Villette, vers 1900.

Anonyme, Le bassin de La Villette, 1905-1910, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.

227- Coupes de principe sur le bassin de La Villette entre la rue d'Allemagne et la rue de Flandre, vers 1900.

227-1- Espace perçu depuis les quais, vers 1900 / 227-2- Fonctions perçues depuis les quais, vers 1900 / 227-3- Fonctions, principes d'organisation, vers 1900.

Documents S. Guével, A. Michalski.

228- Plan du bâti sur l'épaisseur des premières parcelles bordant le grand bassin et le bassin élargi, 1900.

Document S. Guével, A. Michalski.

229- Rue d'Allemagne au niveau de la place de l'Ourcq, 1906.

Anonyme, Paris, La rue d'Allemagne, Paris, Éditeur C.M., n° 384, 1906, B.N.F. Va 328 H93481.

Cliché B.N.F.

230- Rue d'Allemagne au niveau du pont du chemin de fer de la Petite Ceinture, 1908.

## Table des illustrations

- Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue d'Allemagne, Paris, Éditeur L.L., n° 1573, 1908, B.N.F. Va 328 H93929.  
Cliché B.N.F.
- 231- Rue de Flandre au niveau de la place de l'Ourcq, 1905.  
Anonyme, Rue de Flandre, Éditeur F. Fleury, n° 858, 1905, B.N.F. Va 328 H93557.  
Cliché B.N.F.
- 232- Rue de Flandre au niveau du n° 24, 1906.  
Anonyme, Tout Paris, La rue de Flandre à la hauteur du n° 24 - Magasin Klein, Paris, Éditeur F. Fleury, n° 1290, 1906, B.N.F. Va 331 H93558.  
Cliché B.N.F.
- 233- Rue de Flandre au niveau des n<sup>os</sup> 44-46, vers 1920.  
Anonyme, Rue de Flandre, s.d., Mairie de Paris, Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris, D.U.V.P.  
Cliché D.U.V.P.
- 234- Rue de Flandre à l'angle de la rue de l'Ourcq, 1909.  
Anonyme, Rue de l'Ourcq près de la rue de Flandre, Paris, Éditeur F.B., n° 196, 1909, B.N.F. Va 328 H93583.  
Cliché B.N.F.
- 235- Territoire de La Villette, vers 1860.  
LEFÈVRE Th.-O., Atlas communal du département de la Seine, Plan général de la zone de Paris comprise entre les deux enceintes, 1854-1875, échelle 1/5000<sup>ème</sup>, B.N.F. Ge 11 1170 (3) ou APUR, Extrait.  
Cliché APUR.
- 236- Intérieur d'une habitation à La Villette, 1886.  
DE HAENIN F., La misère à Paris - Un intérieur à La Villette, 1886, B.N.F. Va 328 H93766.  
Cliché B.N.F.
- 237- Passage Longcheval à La Villette, 1886.  
PEULOT, Le passage Longcheval à La Villette, 1886, B.N.F. Va 328 H93765.  
Cliché B.N.F.
- 238- Territoire de La Villette, vers 1890.  
Plan parcellaire municipal de Paris et des communes annexées, 73<sup>ème</sup> quartier La Villette, 1871-1896, échelle 1/500<sup>ème</sup>, 127<sup>ème</sup> et 128<sup>ème</sup> feuilles, A.P. PP 11904 A B C D / 11909 A B C / 11911 A B C D  
([http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/docfig\\_pp\\_3\\_recherche.php](http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/docfig_pp_3_recherche.php)).  
Cliché A.P. - Montage S. Guével.
- 239- Plan décrivant la voirie et le parcellaire existants de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, vers 1900.  
Document S. Guével, A. Michalski.
- 240- Plan décrivant les voies et les parcelles nouvelles apparues de part et d'autre des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis entre 1840-1849 et 1900.  
Document S. Guével.
- 241- Rue de Crimée à la hauteur du n° 37, 1900.  
Anonyme, Rue de Crimée, 1900, P.P., Collection H. Roger-Viollet 13961-9.  
Cliché P.P.
- 242- Angle de la rue de Crimée et de la rue de Lorraine, 1900.  
Anonyme, L'angle de la rue de Crimée et de Lorraine, 1900, P.P., H. Collection Roger-Viollet 13946-11.  
Cliché P.P.
- 243- Angle de la rue de Crimée et de la rue Mathis, 1904.  
Anonyme, Paris, Les rues de Crimée et Mathis, Paris, Éditeur G.I., n° 578, 1904, B.N.F. Va 328 H93582.  
Cliché B.N.F.
- 244- Rue Clovis-Hugues, 1906.  
Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue Clovis Hugues, Paris, Éditeur E.V., n° 145, 1906, B.N.F. Va 328 H93535.  
Cliché B.N.F.
- 245- Rue Bouret, 1905.  
Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue Bouret, Paris, Éditeur E.V., n° 142, 1905, B.N.F. Va 328 H93534.  
Cliché B.N.F.
- 246- Rue de Tanger, 1908.  
Anonyme, Paris XIX<sup>ème</sup>, Rue de Tanger, Paris, Éditeur E.V., n° 210, 1908, B.N.F. Va 328 H93596.  
Cliché B.N.F.
- 247- Quartier de l'Argonne, vers 1890.  
Plan parcellaire municipal de Paris et des communes annexées, 73<sup>ème</sup> quartier La Villette, 1871-1896, échelle 1/500<sup>ème</sup>, Extrait 127<sup>ème</sup> et 128<sup>ème</sup> feuilles, A.P. PP 11909 A B  
([http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents\\_figures/\\_plans\\_parcellaires/docfig\\_pp\\_3\\_recherche.php](http://canadp-archivesenligne.paris.fr/documents_figures/_plans_parcellaires/docfig_pp_3_recherche.php)).  
Cliché A.P. - Montage S. Guével.

## Table des illustrations

248- Plan décrivant les nouvelles voies et parcelles apparues dans le quartier de l'Argonne entre 1840-1849 et 1900.

Document S. Guével.

249- Façade du projet d'immeuble à élever 8 bis rue de l'Argonne, janvier 1904.

JACQUIN, architecte demeurant 178, rue de Crimée, Projet d'élévation approuvé, de la propriété de A. Millet, située 8 bis rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 28 janvier 1904, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne.

Cliché S. Guével.

250- Façade du projet de garage pour automobiles à élever 3-5-7 rue de l'Argonne, août 1929.

BARRAUD R., architecte demeurant 2, boulevard Henri IV, Projet d'élévation du garage pour automobiles de la Société anonyme des Transports Automobiles Industriels et Commerciaux, situé 3-5-7 rue de l'Argonne à Paris XIX<sup>ème</sup>, 23 août 1929, A.P. VO11 Place et rue de l'Argonne.

Cliché S. Guével.

251- Programme de la fête nautique pour l'inauguration du pont levant de la rue de Crimée au bassin de La Villette, 2 août 1885.

Affiche de la fête nautique pour l'inauguration du pont levant de la rue de Crimée au bassin de La Villette, 2 août 1885, Collection L.-P.

CARIVENC, Historique des fêtes nautiques, Boîte 87, A.M.B.C.S.H.

Cliché C.H.V.P.

252- Pêche de l'anguille, à la fourchette, par les débardeurs du quai de la Loire, 1874.

KAUFFMANN P., Paris pittoresque - Ouverture de la pêche - La pêche à l'anguille, à la fourchette, au canal de l'Ourcq, par les débardeurs du quai de la Loire, 1874, B.N.F. Va 328 H93579.

Cliché B.N.F.

253- Débardeurs déchargeant des bateaux au bassin de la Villette, fin XIX<sup>ème</sup> siècle.

Anonyme, sans date, A.S.C.V.P.

Cliché A.S.C.V.P.



## TABLE DES ABRÉVIATIONS

A.C.V.P. :	Archives de la Commission du Vieux Paris.
A.M.B.C.S.H. :	Archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine.
A.M.P.R. :	Archives du Musée des Plans et Reliefs.
A.N. :	Archives Nationales.
A.P. :	Archives de Paris.
A.S.C.V.P. :	Archives du Service des canaux de la Ville de Paris.
A.P.U.R. :	Atelier parisien d'Urbanisme.
B.A. :	Bibliothèque de l'Arsenal.
B.A.D.P. :	Bibliothèque des Arts Décoratifs de Paris.
B.E.N.P.C. :	Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées.
B.H.V.P. :	Bibliothèque historique de la Ville de Paris.
B.N.F. :	Bibliothèque nationale de France.
C.H.V.P. :	Comité d'histoire de la Ville de Paris.
D.A.U. :	Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme.
D.U.V.P. :	Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris.
I.G.N. :	Institut Géographique National.
M.C. :	Musée Carnavalet.
M.D.D.S :	Musée du Domaine départemental de Sceaux.
M.N.C.V.T. :	Musée national des Châteaux de Versailles et de Trianon.
P.P. :	Parisienne de Photographie.
S.T.D.F.V.P. :	Service technique de la documentation foncière de la Ville de Paris.



## Table des abréviations

## TABLE DES MATIÈRES

Dédicace / Épigraphe

REMERCIEMENTS 001

SOMMAIRE 003

AVANT-PROPOS 009

INTRODUCTION 011

Une bibliographie sur les canaux parisiens diverse, succincte et parcellaire 013

Le XIX<sup>ème</sup> siècle, une période peu étudiée 017

Des questionnements spécifiques articulées autour de différentes thématiques 020

Le temps 020

La forme de la ville 020

Les projets 021

Les acteurs 021

Les usages et les pratiques 022

Les représentations 022

Un corpus assez vaste mais centré sur un fonds d'archives inédit 024

Archives Nationales 025

Archives de Paris 026

Bibliothèque historique de la Ville de Paris 026

Archives du Service des canaux de la Ville de Paris 027

Bibliothèque nationale de France 029

Musée Carnavalet 029

Une méthode cartographique 029

L'utilité de la cartographie 030

La reconstitution cartographique de trois états successifs représentatifs du tissu urbain concerné 030

Un plan chronologique abordant l'échelle territoriale et l'échelle locale 032

PREMIÈRE PARTIE

L'INSCRIPTION DES CANAUX DANS LE TERRITOIRE PARISIEN (1818-1833) 035

Introduction 037

1. LA RÉALISATION DES CANAUX

UNE SPÉCIFICITÉ : UN CANAL D'ALIMENTATION EN EAU ET UN CANAL NAVIGABLE 039

1.1.	LES PROJETS DE CANAUX ET LE TERRITOIRE DE L'EST PARISIEN À LA FIN DU XVIII <sup>ÈME</sup> SIÈCLE	039
1.1.1.	LES PROJETS DE CANAUX COMME DÉVELOPPEMENT POUR LA CAPITALE	039
1.1.1.1.	La mise en relief du besoin de canaux à Paris	039
	a. La Seine	039
	b. Les problèmes de navigation, d'alimentation en eau et d'espaces pour les marchandises	040
	c. Les solutions requises	042
1.1.1.2.	Aperçu historique des différents canaux projetés à Paris au XVII <sup>ÈME</sup> et XVIII <sup>ÈME</sup> siècles	044
	a. Les canaux en France au XVII <sup>ÈME</sup> et XVIII <sup>ÈME</sup> siècles	044
	b. Les canaux de ceinture	045
	c. Les projets de dérivation de rivières	047
1.1.1.3.	Les origines du système des canaux parisiens : le canal de l'Ourcq	054
	a. La rivière de l'Ourcq et les travaux entrepris au cours des siècles précédents	054
	b. Les premiers projets du canal de l'Ourcq	056
	c. Les différents projets pour le fossé de l'Arsenal et la place de la Bastille à la fin du XVIII <sup>ÈME</sup> siècle et au début du XIX <sup>ÈME</sup>	063
1.1.2.	LE TERRITOIRE AVANT L'ARRIVÉE DES CANAUX : UNE DICHOTOMIE ENTRE LA COMMUNE DE LA VILLETTE ET PARIS	070
1.1.2.1.	L'enceinte des Fermiers Généraux	070
1.1.2.2.	Le territoire de La Villette	074
	a. La géographie et le tissu urbain	074
	b. Les activités et la population	078
	c. Les équipements	079
1.1.2.3.	Le territoire de l'Est parisien	080
	a. Une urbanisation difficile des quartiers	080
	b. Le tissu urbain	085
	- Le réseau viaire et le fossé de l'Arsenal	085
	- Un lotissement représentatif : La Nouvelle Ville d'Angoulême	090
	- Une habitation remarquable : L'hôtel de P.-A. Caron de Beaumarchais	094
	c. Les équipements et les activités	097
	- Le couvent des Récollets	097
	- L'hôpital Saint-Louis	098
	- Les autres établissements	098
1.2.	LA CONSTRUCTION DES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN	101
1.2.1.	LE SYSTÈME DES CANAUX PARISIENS ET LES PREMIERS TRAVAUX : UN CANAL DE JONCTION À BIEF DE PARTAGE	101
1.2.1.1.	Les décisions : une controverse technique quant aux caractéristiques des canaux	101
	a. Le choix d'un canal afin de résoudre les problèmes de navigation et d'alimentation en eau de la capitale	101
	b. Le canal de dérivation de la rivière d'Ourcq et le système des canaux parisiens	102
	c. Canal ou aqueduc ?	107
1.2.1.2.	Le début des travaux pour le canal de l'Ourcq, le bassin de La Villette et le canal Saint-Denis	116
	a. Les premiers travaux et la main d'œuvre	116
	b. L'aqueduc de ceinture	119
	c. Les premières inaugurations	122
1.2.1.3.	Les différents projets d'implantation pour le canal Saint-Martin : un débat quant à son tracé	123
	a. Les projets pour le bassin de l'Arsenal et la place de la Bastille	125
	b. Le projet de 1808	128
	c. Le projet de 1816	134
	d. Les projets de 1819	136
1.2.2.	LES CONCESSIONS ET L'ACHÈVEMENT DE LA RÉALISATION DES CANAUX PARISIENS : UNE ENTREPRISE PRIVÉE	142
1.2.2.1.	Les compagnies privées	142
	a. La concession des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis	142
	b. La concession du canal Saint-Martin	145
1.2.2.2.	La fin de la construction des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis	146
	a. Les travaux	146
	b. L'inauguration du canal Saint-Denis	150
1.2.2.3.	La construction du canal Saint-Martin	150
	a. Le tracé définitif	150
	b. Les expropriations	152
	c. Les travaux et l'inauguration	155
	d. Les plaintes des riverains	158

2.	LES CANAUX, UN NOUVEAU PAYSAGE UN MONUMENT POUR LE TERRITOIRE : EMBELLISSEMENT POUR LA VILLE ET SAIGNÉE DANS LES TISSUS EXISTANTS	161
2.1.	LES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN COMME PAYSAGE ET COMME TERRITOIRE	161
2.1.1.	LES CANAUX PARISIENS COMME PAYSAGE	161
2.1.1.1.	Le tracé	162
	a. Le canal de l'Ourcq	163
	b. Le canal Saint-Denis	167
	c. Le canal Saint-Martin	167
2.1.1.2.	Une machine hydraulique territoriale	167
	a. L'alimentation en eau	171
	b. Les écluses, les biefs, les ports	174
	- Le canal de l'Ourcq	174
	- Le canal Saint-Denis	176
	- Le canal Saint-Martin	179
2.1.1.3.	Les plantations	185
	a. Le canal de l'Ourcq et la promenade du bassin de La Villette	186
	b. Les essences d'arbres le long des canaux Saint-Denis et Saint-Martin	186
2.1.2.	LES CANAUX PARISIENS COMME TERRITOIRE	189
2.1.2.1.	Une coupure dans les réseaux viaire et parcellaire existants	189
	a. Les rues et les chemins coupés par l'arrivée de l'infrastructure	189
	b. Le parcellaire coupé par les canaux	189
2.1.2.2.	De nouveaux espaces publics	191
	a. Les quais et les voies attenantes à l'infrastructure	191
	- Le canal de l'Ourcq	191
	- Le canal Saint-Denis	194
	- Le canal Saint-Martin	196
	b. Les ponts et les passerelles	199
	- Le canal de l'Ourcq	199
	- Le canal Saint-Denis	201
	- Le canal Saint-Martin	204
	c. Le percement de voies nouvelles rattachant l'infrastructure à la ville	208
	- Le bassin de La Villette	208
	- Le canal Saint-Martin	211
2.1.2.3.	Les formes urbaines spécifiques : les ports et la ville	211
	a. Le bassin de La Villette	211
	b. La gare d'eau de Saint-Denis et les routes royales	213
	c. Le port et la place des Marais	213
	d. Le bassin de l'Arsenal	218
2.2.	LES CANAUX DE L'OURCQ, SAINT-DENIS ET SAINT-MARTIN COMME ARCHITECTURE ET COMME USAGES	221
2.2.1.	LES CANAUX PARISIENS COMME ARCHITECTURE	221
2.2.1.1.	La disparition de constructions existantes	221
2.2.1.2.	Les architectures du canal	225
	a. Les architectures des ouvrages	225
	b. Les maisons éclusières et pontonnières	225
2.2.2.	LES CANAUX PARISIENS COMME USAGES	244
2.2.2.1.	L'eau potable	244
	a. Les fontaines	244
	b. Les données générales sur les changements induits par l'arrivée des eaux de l'Ourcq	246
2.2.2.2.	Le bassin de La Villette comme lieu de promenade et de divertissements	248
2.2.2.3.	Les premiers entrepôts	250
	a. Le grenier de réserve du bassin de l'Arsenal	253
	b. Les entrepôts le long du canal Saint-Martin	258
	Conclusion	265

## DEUXIÈME PARTIE

### L'ADAPTATION DE LA VILLE AUX CANAUX PARISIENS (1833-1860) 267

#### Introduction 269

#### 1. LA PLACE FONDAMENTALE DES ENTREPÔTS LE LONG DES CANAUX UN DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL 271

##### 1.1. LA CONSTRUCTION D'ENTREPÔTS D'UTILITÉ PUBLIQUE LE LONG DU CANAL SAINT-MARTIN : LA DISPARITION DE LA PLACE DES MARAIS 271

###### 1.1.1. L'ENTREPÔT RÉEL DE PARIS 271

- 1.1.1.1. Un choix difficile pour l'emplacement de l'entrepôt réel de Paris 271
  - a. Le mode d'adjudication pour la construction de l'entrepôt réel 271
  - b. Les conditions requises pour l'implantation de l'entrepôt réel 272
  - c. Un mémoire contre l'établissement de l'entrepôt réel le long des canaux 274
  - d. Des mémoires en faveur de l'établissement de l'entrepôt réel à La Villette 277
  - e. Des mémoires en faveur de l'établissement de l'entrepôt réel le long du canal Saint-Martin 279
- 1.1.1.2. Le choix de deux emplacements pour l'établissement de l'entrepôt réel de Paris 283
  - a. La place des Marais et le Gros Caillou 283
  - b. L'établissement d'un entrepôt provisoire pour une vérification de son bon emplacement 285
- 1.1.1.3. Le choix de la place des Marais 286
  - a. Les avantages requis pour accueillir l'entrepôt réel sur la place des Marais 286
  - b. Un projet pour l'entrepôt réel sur la place des Marais 286

###### 1.1.2. LA RÉALISATION DES ENTREPÔTS 290

- 1.1.2.1. Les entrepôts construits au bassin des Marais 290
  - a. L'entrepôt réel des douanes 290
  - b. L'hôtel ou le bureau de la douane 299
  - c. Les magasins Prisse 303
  - d. L'entrepôt d'octroi et l'entrepôt des sucres indigènes 305
  - e. L'entrepôt des sels 307
- 1.1.2.2. Le devenir des entrepôts 309
- 1.1.2.3. La création du bas port de l'Arsenal et la construction de magasins 311

#### 1.2. LE DÉVELOPPEMENT DU PORT DE LA VILLETTE 319

##### 1.2.1. LA TRANSFORMATION DU BASSIN DE LA VILLETTE EN PORT DE MARCHANDISES : LA DISPARITION DE LA PROMENADE 319

- 1.2.1.1. Les griefs de la commune de La Villette contre la création de magasins le long des canaux 319
  - a. Les pétitions des entrepreneurs et des habitants 319
  - b. Les réclamations du Conseil municipal 324
- 1.2.1.2. La construction de magasins et d'entrepôts 326
  - a. Les magasins des quais et la place de l'Ourcq 326
  - b. L'Entrepôt général de La Villette 327
  - c. Les entrepôts du pont de Crimée 329
  - d. Les entrepôts et magasins du pont de Flandre 333
- 1.2.1.3. La création de la darse du dépotoir 337

#### 2. DE LA RURALITÉ À L'URBANITÉ UN RETOURNEMENT DE LA VILLE SUR LES CANAUX 341

##### 2.1. LA TRANSFORMATION DU TISSU URBAIN 341

###### 2.1.1. DE LA TRAME AGRAIRE À LA TRAME URBAINE OU COMMENT LA VILLE SE RATTACHE AUX CANAUX ET LES CANAUX À LA VILLE 341

- 2.1.1.1. La construction de l'enceinte de Thiers : les canaux intégrés dans l'organisation défensive de la capitale 341
- 2.1.1.2. L'arrivée des chemins de fer, un allié des canaux 344
- 2.1.1.3. Le percement de voies nouvelles rattachant l'infrastructure à la ville 345
  - a. Les voies franchissant le canal de l'Ourcq et celles reliant l'infrastructure aux routes royales 345
  - b. Les voies mettant en relation le canal Saint-Martin et le tissu existant 347

###### 2.1.2. L'URBANISATION LE LONG DES CANAUX 350

2.1.2.1. L'influence du développement du transport de marchandises sur les tissus : données générales	350
a. L'urbanisation	350
- La Villette	350
- Paris	354
b. Le parcellaire	354
- La Villette	354
- Paris	356
c. Les édifices	359
- La Villette	359
- Paris	359
2.1.2.2. Une nouvelle centralité pour la commune de La Villette	364
2.1.2.3. Le quartier neuf de La Villette	369
2.2. LE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET URBAINE : DES USAGES VARIÉS	376
2.2.1. LES ACTIVITÉS SUR L'EAU ET SUR LES QUAIS	376
2.2.1.1. Les utilisations de l'eau	376
a. L'eau potable et les travaux d'adduction	376
b. La location des chutes d'eau des écluses	379
2.2.1.2. La batellerie, le trafic et les tarifs des droits de navigation sur les canaux	381
a. La batellerie	381
- Les bateaux de transport de marchandises	381
- Les bateaux-poste de Paris à Meaux	383
- Le bateau servant à la traversée du bassin de La Villette	385
- Les bateaux bains, lavoirs et abreuvoirs	385
b. Le trafic et les marchandises	387
c. Les tarifs des droits de navigation et de stationnement	392
2.2.1.3. Les activités	392
a. Sur l'eau	392
- Les fêtes nautiques	392
- Les baignades	393
- La pêche	394
b. Sur les berges	394
- Les activités	394
- Le halage	395
2.2.2. LES ACTIVITÉS DANS LE TISSU	395
2.2.2.1. Les activités industrielles à La Villette	395
2.2.2.2. Les entreprises présentes le long du canal Saint-Martin	398
2.2.2.3. L'habitat et la population	403
Conclusion	409

## TROISIÈME PARTIE

### L'INTÉGRATION DES CANAUX PARISIENS À LA VILLE (1860-1876) 411

#### Introduction 413

1. LA DISPARITION D'UNE PARTIE DU CANAL DU PAYSAGE URBAIN ET LE TARISSEMENT DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE LIÉE À LA VOIE D'EAU : LE CANAL RÉGI PAR LA VILLE	415
1.1. LES COUVERTURES SUCCESSIVES DU CANAL SAINT-MARTIN : UNE ABSORPTION RADICALE DE LA VOIE D'EAU PAR LA VILLE	415
1.1.1. LA COUVERTURE ENTRE LA PLACE DE LA BASTILLE ET LA RUE RAMPON (1859-1863) : L'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD RICHARD-LENOIR.....415	
1.1.1.1. Les raisons diverses de cette couverture	416
a. Le boulevard du Prince Eugène	416

## Table des matières

b. Les solutions requises pour le tracé de ce boulevard : l'abaissement et la couverture du canal Saint-Martin	419
1.1.1.2. La réalisation de la couverture	423
a. Le rachat par la Ville de Paris de la Compagnie du Canal Saint-Martin	423
b. Le chantier	424
c. Les demandes d'indemnités des riverains et les accidents sur le chantier	433
d. L'inauguration	437
e. Les caractéristiques de la voûte	438
f. Le touage	438
1.1.1.3. L'aménagement du boulevard Richard-Lenoir	442
1.1.2. LA COUVERTURE DU BASSIN DU TEMPLE (1906-1910) : L'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD JULES FERRY	446
1.1.2.1. Un projet de couverture jusqu'à la place de l'Ourcq (1879-1881)	446
1.1.2.2. La couverture du bassin du Temple	447
a. Les raisons de cette couverture	447
b. Le projet et le concours	448
c. Le chantier, les réclamations et les plaintes	452
d. La couverture comme référence	458
e. Les caractéristiques de la voûte	458
1.1.2.3. L'aménagement du boulevard Jules Ferry	458
1.2. DE NOUVEAUX PAYSAGES ET USAGES AUX ABORDS DE LA PARTIE COUVERTE DU CANAL SAINT-MARTIN	464
1.2.1. LA TRANSFORMATION DU TISSU URBAIN : LE DÉBUT DE LA DISPARITION DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE	464
1.2.1.1. Les espaces publics	464
a. Les percées majeures sous le Second Empire et la III <sup>ème</sup> République	464
b. Les promenades Richard-Lenoir et Jules Ferry	468
c. L'aménagement des quais de la partie découverte du canal Saint-Martin	470
1.2.1.2. Le parcellaire et les nouvelles constructions	472
a. Les façades des boulevards Richard Lenoir et Jules Ferry	472
b. Le tissu urbain aux abords des boulevards Richard-Lenoir et Jules Ferry	478
1.2.1.3. La disparition des usines utilisant la voie d'eau et les nouvelles activités	483
1.2.1.4. Le début du déclin du transport de marchandises sur le canal Saint-Martin et les travaux de rénovation	485
1.2.2. LA CRÉATION D'UN LOTISSEMENT : LA DISPARITION DES ENTREPÔTS DU PORT DES MARAIS	487
1.2.2.1. La création de nouveaux îlots	487
a. Les percées	487
b. Le comblement d'une partie du bassin des Marais	491
1.2.2.2. Le parcellaire	493
1.2.2.3. Les édifices	497
1.3. LA VOLONTÉ DE TRANSFORMER LE PORT DE L'ARSENAL : LES PROJETS DE DOCKS À DOUBLE USAGE	500
1.3.1. LES PROJETS DE GARE À MARCHANDISES : LE DÉVELOPPEMENT DU PORT, SUPPORT DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES	500
1.3.1.1. La situation du port de l'Arsenal à la fin du XIX <sup>ème</sup> siècle	500
1.3.1.2. Le projet de magasins et d'entrepôts de la Compagnie de transports Havre-Paris-Lyon	503
a. Le projet de E. Jolly, architecte	503
b. Une variante du projet	506
c. Les décisions	509
1.3.1.3. Le projet de magasins et d'entrepôts de la Ville de Paris	510
a. Le projet	510
b. Le fonctionnement	514
c. Les conditions d'exploitation	515
1.3.2. LE PROJET DE FERNOUX ET MOUROT : LE DÉVELOPPEMENT DU PORT, SUPPORT D'HABITAT	516
1.3.2.1. Le projet de transformation totale du port de l'Arsenal	516
a. Les intentions des architectes	516
b. Le projet	517
c. Les différentes variantes du projet	523
d. Le projet du point de vue morphologique	523
1.3.2.2. Les moyens de financement et les avis divergents	527
a. Les trois solutions de financement	527
b. Les différentes critiques du projet	529
1.3.2.3. Les nouveaux projets autour de 1900	530

2.	UNE INTÉGRATION DU CANAL DANS LE PAYSAGE URBAIN ET LA SÉGRÉGATION DES USAGES : LA VILLE RÉGIE PAR LE CANAL	535
2.1.	LA TRANSFORMATION DES BASSINS DE LA VILLETTE EN PORT URBAIN	535
2.1.1.	LA MODERNISATION DES CANAUX DE L'OURCQ ET SAINT-DENIS POUR CONCURRENCER LE CHEMIN DE FER	535
2.1.1.1.	La situation des canaux dans la deuxième moitié du XIX <sup>ème</sup> siècle	535
	a. Le délabrement des infrastructures	536
	b. Les usines élévatoires	539
	c. La pollution de l'eau	541
2.1.1.2.	Le rachat par la Ville de Paris des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis	541
	a. Le traité de concession	541
	b. L'inventaire des biens mobiliers et immobiliers	543
2.1.1.3.	Les projets de chemins de fer industriels	546
	a. Le développement du transport de marchandises par le fer	546
	b. Le projet de la Ville de Paris de 1876	548
	c. Les projets de MM. Fabre et Dommartin de 1878	550
	d. Le projet de MM. Fabre et Dommartin de 1880	555
	e. Les réalisations et les projets au tournant du XX <sup>ème</sup> siècle	558
2.1.1.4.	Les travaux de modernisation des canaux	559
	a. Les travaux de modernisation de la Seine	561
	b. Le programme des travaux sur les canaux	564
	c. Les travaux réalisés au canal de l'Ourcq et au bassin de La Villette	565
	d. Les travaux réalisés au canal Saint-Denis	568
2.1.2.	L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE LA VILLETTE : UN EMBELLISSEMENT POUR LES CANAUX ET POUR LA VILLE	572
2.1.2.1.	Les nouveaux entrepôts et magasins généraux	572
	a. Les entrepôts et magasins de la place de l'Ourcq	572
	b. Les entrepôts et magasins du pont de la rue de Crimée	572
	c. Les entrepôts et magasins du pont de Flandre	576
2.1.2.2.	Les nouveaux magasins du bassin de La Villette	578
	a. L'implantation de neuf magasins et le port public	578
	b. L'aménagement des berges	582
	c. La répartition des activités dans les nouveaux magasins	582
2.1.2.3.	Les nouveaux édifices servant au fonctionnement de la voie d'eau	588
	a. Le bâtiment pour la perception des droits de navigation et les bureaux du Service des Canaux	588
	b. Les bureaux de l'octroi	588
	c. La maison pontonnière du pont de Crimée	595
2.1.2.4.	Les diverses améliorations techniques du port	597
	a. Les grues	597
	b. La batellerie, le halage et le touage	599
2.2.	LES LIENS VILLE-CANAL À LA VILLETTE	601
2.2.1.	LA CONSTRUCTION DE NOUVEAUX PONTS : UNE SOLUTION À LA COUPURE URBAINE QUE FORME LA VOIE D'EAU ET UNE AMÉLIORATION POUR LA NAVIGATION	601
2.2.1.1.	Les projets de ponts	601
2.2.1.2.	Les réalisations	606
	a. La reconstruction du pont de la rue de Crimée améliorant la circulation et la navigation	606
	b. La reconstruction de ponts existants améliorant la navigation	610
	c. La construction de passerelles piétonnes	610
2.2.1.3.	Le projet d'un pont dans le prolongement de la rue Euryale Dehaynin	615
	a. L'ouverture de la rue Euryale Dehaynin	615
	b. Le pont projeté	620
	c. Le lotissement des terrains	620
2.2.2.	LE PAYSAGE AUTOUR DU PORT : UNE PRÉDOMINANCE INDUSTRIELLE	621
2.2.2.1.	Les grands travaux sous le Second Empire et la III <sup>ème</sup> République	621
	a. L'annexion de la commune de La Villette à Paris	621
	b. Les percées majeures dans l'Est parisien	626
	c. Les nouveaux équipements	628
	- Le parc des Buttes-Chaumont	631
	- Les abattoirs et le marché aux bestiaux	631
2.2.2.2.	Les entreprises, les industries et les usines	637
	a. Les entreprises bordant les quais	638
	b. Les industries et les usines	638



## Table des matières

2.2.2.3. Le tissu urbain aux abords des canaux	638
a. Le paysage industriel du port de La Villette	646
b. Les rues d'Allemagne et de Flandre	646
c. Le parcellaire et le bâti	651
d. Les transformations du quartier de l'Argonne	651
2.2.2.4. La vie aux bassins de La Villette	657
a. Le Syndicat du bassin de La Villette	657
b. Les dangers du port	659
c. Les fêtes nautiques	660
d. Les baignades et la salubrité de l'eau	660
e. La pêche	662
f. Les occupations temporaires de marchands	662
g. Les ressources des canaux	664
Conclusion	667
CONCLUSION	669
Les canaux parisiens, éléments fondateurs de l'espace urbain à leurs abords au XIX <sup>ème</sup> siècle	669
L'inscription des canaux dans le territoire parisien (1818-1833)	669
L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)	671
L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)	672
Les temps des canaux parisiens	674
Les perspectives de la recherche : approfondissements et questionnements	674
Les temporalités des canaux parisiens	675
Les formes de la ville	675
Les acteurs	675
Les usages et les pratiques	676
Les représentations	678
Les autres temporalités des canaux parisiens	678
Les projets de canaux parisiens	679
Les relations entre territoires et infrastructures	680
APRÈS-PROPOS	683
ANNEXES	687
Annexe 1	687
Le souhait d'établir l'entrepôt réel au Clos Saint-Lazare	687
Annexe 2	689
Le désir d'établir l'entrepôt réel à La Villette	689
Annexe 3	690
Les théories urbaines générales du Second Empire et de la III <sup>ème</sup> République	690
- Les percées	691
- Les urbanisations	692
- Les modes de financements et la spéculation	692
- Les expropriations	693
- La réglementation	693
- Les préoccupations sociales	694
- La morphologie urbaine et le paysage	694
- Les débuts de la III <sup>ème</sup> République	695
Annexe 4	696
La couverture du canal Saint-Martin : Les problèmes de chantier	696
Annexe 5	697
Les travaux d'entretien du canal Saint-Martin	697
Annexe 6	698
La disparition des entrepôts au bassin des Marais et le comblement d'une partie du port	698
- Le comblement d'une partie du bassin des Marais	698
- Les constructions	699
Annexe 7	699
Le projet de magasins et d'entrepôts de la Ville de Paris au bassin de l'Arsenal	699
- Les conditions d'établissement des magasins	699

## Table des matières

- Les détails de construction des magasins	702
Annexe 8	702
Le projet de Fernoux et Mourot pour le bassin de l'Arsenal	702
Annexe 9	703
Quelques extraits de littérature décrivant les différents canaux	703
GLOSSAIRE	705
CHRONOLOGIE	709
CARTOGRAPHIE	719
Plans 1a et 1b	721
Plan 1a	722
- Le réseau viaire	722
- Le parcellaire	722
Plan 1b	722
- Le réseau viaire	722
- Le parcellaire	723
Plans 2a-2d et 2b-2e	723
Plans 2a et 2d	724
- Le réseau viaire	724
- Le parcellaire	725
- L'occupation du sol	725
Plans 2b et 2e	725
- Le réseau viaire	725
- Le parcellaire	726
- L'occupation du sol	726
Plans 3a-3d et 3b-3e	726
Plans 3a et 3d	727
- Le réseau viaire	727
- Le parcellaire	727
- L'occupation du sol	728
Plans 3b et 3e	728
- Le réseau viaire	728
- Le parcellaire	728
- L'occupation du sol	729
BIBLIOGRAPHIE	731
Histoire des villes - Infrastructures	731
Ouvrages	731
Ouvrages anciens - Sources imprimées	732
Articles	733
Recherches	733
Histoire urbaine, architecturale, culturelle, économique, politique et sociale de Paris et ses quartiers	733
Ouvrages	733
Ouvrages anciens - Sources imprimées	735
Articles - Revues	737
Communications - Mémoires - Recherches - Thèses	738
Littérature	738
Voies navigables - Canaux - Eaux	738
Ouvrages	738
Ouvrages anciens - Sources imprimées	739
Articles	740
Mémoires - Recherches - Thèses	740
Canaux parisiens - Eau à Paris	740
Ouvrages	740
Ouvrages anciens - Sources imprimées	741
Articles - Revues	742
Communications - Études - Expositions - Mémoires - Recherches	743
Littérature	744
Méthodologie	744
Ouvrages	744
Articles	744
SOURCES - ARCHIVES	747
Archives du Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine	747
Archives Nationales	748
Archives de Paris	752

## Table des matières

Archives de la Préfecture de police de Paris	755
Archives du Service des canaux de la Ville de Paris	756
Bibliothèque administrative de la Ville de Paris	769
Bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées	769
Bibliothèque historique de la Ville de Paris	770
Bibliothèque Nationale	772

### TABLE DES ILLUSTRATIONS 773

Première partie	773
L'inscription des canaux parisiens dans le territoire parisien (1818-1833)	773
Deuxième partie	789
L'adaptation de la ville aux canaux parisiens (1833-1860)	789
Troisième partie	797
L'intégration des canaux parisiens à la ville (1860-1876)	797

### TABLE DES ABRÉVIATIONS 819

### TABLE DES MATIÈRES 821

### RÉSUMÉS 831

Résumé en français	833
Résumé en anglais	835

# RÉSUMÉS



## TITRE en français

Histoire des relations entre Paris et ses canaux (1818-1876). Formes, usages et représentations

## RÉSUMÉ en français

La recherche propose d'interroger l'ensemble de ce qui lie et qui a pu un jour lier Paris à ses canaux, afin d'alimenter et d'élargir les réflexions actuelles sur les problématiques urbaines et sur la définition des modes et temps de constitution de la ville, soit de comprendre les liens entre ville et infrastructure.

À travers l'étude de la forme du paysage et du tissu rural et urbain, des projets, des acteurs privés et publics, des activités et des usages et, enfin, des représentations, le rôle et la place tenus par les canaux parisiens, destinés au transport de marchandises et à l'adduction d'eau, sont appréhendés, permettant ainsi de saisir, dans le temps, la complexité des processus de constitution et d'évolution de l'espace urbain à Paris, révélant, à l'échelle locale et à l'échelle territoriale, au gré des questions posées, les relations entre ville et canal au XIX<sup>ème</sup> siècle.

Dans un premier temps, pourquoi la capitale a-t-elle besoin de canaux ? Quelles sont les conditions de leurs implantations ? Quelles sont les spécificités de cette infrastructure ? Quel est son tracé ? Comment les canaux se sont-ils surimposés aux territoires ? Quels paysages ont-ils fabriqués ? Sont-ils un embellissement et un monument pour le territoire et/ou une coupure dans les tissus existants ? Par rapport à ces questions, nous essayons de comprendre comment les canaux parisiens se sont inscrits dans le territoire.

Dans un second temps, pourquoi des entrepôts sont-ils construits le long des voies d'eau ? De quels types sont-ils ? Y-a-t-il une distinction entre ceux établis à Paris et ceux réalisés à La Villette ? Quelles transformations engendrent-ils ? Quelle place tiennent-ils dans le développement industriel et commercial de la capitale ? De plus, comment le territoire s'urbanise-t-il aux abords des infrastructures ? Par rapport à ces questions, nous tentons de montrer comment la ville s'est adaptée aux canaux parisiens.

Dans un troisième temps, pourquoi est-il décidé de couvrir une partie du canal Saint-Martin sous le Second Empire ? Quels sont les impacts de cette couverture sur le transport de marchandises et l'activité industrielle bordant la voie d'eau ? Comment les trames viaire et parcellaire évoluent-elles ? Des projets, liés au service de l'infrastructure et/ou de la ville, apparaissent-ils ? Alors qu'une partie du canal Saint-Martin est recouvert et que la commune de La Villette est rattachée à la capitale, pourquoi des travaux de modernisation des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis sont-ils entrepris ? Quels aménagements sont réalisés ? Comment le territoire traversé par l'infrastructure évolue-t-il ? Par rapport à ces questions, nous essayons de mesurer comment les canaux parisiens se sont intégrés à la ville.

Nous tentons donc de comprendre comment les canaux parisiens, grands ouvrages à vocation industrielle, se sont inscrits dans le territoire ; comment la ville s'est adaptée à cette infrastructure et comment cette dernière s'est intégrée à Paris. Nous essayons de montrer que de leur création à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle (1818-1876), qu'ils servent au transport de marchandises ou à l'adduction d'eau, qu'ils soient à l'air libre ou recouverts, les canaux ont exercé une influence forte sur la formation de la ville qu'ils traversent ; ils peuvent ainsi être considérés comme des éléments fondateurs de l'espace urbain à leurs abords.

Visant à construire un objet historique, en analysant la pluralité des relations entre Paris et ses canaux au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, la thèse souhaite mener une enquête à partir de questionnements divers qui empruntent à plusieurs disciplines, s'attachant aux questions des formes, des usages et des représentations. Outil de réflexion visant à une meilleure compréhension des liens entre ville et infrastructure, elle souhaite apporter des pistes de réflexions face aux interrogations actuelles sur les possibilités de tirer profit de leur présence et sur la manière dont peuvent ou pourraient se reconstituer leurs abords.

#### MOTS-CLÉS

Histoire et formation des villes - Paris Métropole - Formes architecturales et urbaines : histoire et patrimoine - Architecture du territoire et transport - Morphologie urbaine et tissu urbain - Espace public - Paysage - Industrialisation - Infrastructures - Réseau navigable / Canaux

## TITRE en anglais

A history of the relationships between Paris and its canals (1818-1876). Forms, uses and representations

## RÉSUMÉ en anglais

This research proposes to investigate the comprehensive set of past and present relations between Paris and its canals, in order to fuel and expand the current reflection on urban issues and the definition of the specific modes and temporalities at stake in the formation of the city, allowing one to understand the links between city and infrastructure.

Through the study of a broad scope of themes, from landscape to the form of urban or rural fabric; to projects, private and public actors, activities and uses; to their representation; this study seeks to understand the role played by the canals and their place in Paris, as a means for both the transportation of merchandise and the supply of water, in order to grasp the complexity of the evolution and processes of formation of Parisian urban spaces over time, thus revealing at both local and territorial scale the relations between city and canal during the XIXth century.

Firstly, we will focus on the need for canals in Paris, capital of France. What are the conditions governing their position? What is specific about this infrastructure and its layout? How are the waterways superimposed upon the urban territory, and what landscape do they generate? Are they a form of territorial embellishment and monument, and/or an incision in the existing urban fabric? With regard to these questions, we will try to understand how Parisian waterways are inscribed in this territory.

Secondly, why are the warehouses built along the waterways? Of what type are they? Is there any differentiation between those established in Paris and those in La Villette? What kind of transformation are they generating? What is their place in the industrial and commercial development of the capital? Furthermore, how are the adjacent areas to the waterways urbanized? In relation to these issues, we will try to demonstrate how the city has adapted to the Parisian canals.

Thirdly, why has the decision been made to cover a segment of Canal Saint-Martin during the Second Empire? How does this covering impact freight transportation and industrial activity along the waterway? How does the street systems and lot configurations evolve? Are any projects linked to this infrastructure and/or the city, coming up? Why are modernization projects for both canals of Ourcq and Saint-Denis undertaken while a length of the Saint-Martin canal is covered and the town of La Villette is annexed to Paris? What was the scope of work for these projects? How does the territory traversed by the infrastructure evolve? In this regard, we will attempt to measure how the Parisian canals were integrated to the city.

We will try to understand how the Parisian canals, as large works of civil and industrial engineering, are inscribed within its territory, how the city adapts to this infrastructure and, inversely, how it adapts to the city. We will try demonstrate that, since their creation at the end of the XIXth century (1818-1876), canals have strongly influenced the urban formation of the cities from which they were excavated, whether used for the transportation of merchandise or water supply, whether open-air or covered. These canals can thus be considered as founding elements for their surrounding urban spaces.



Through an analysis of the plurality of relations between Paris and its canals along the XIXth century, this thesis aims to construct an historical object. As an investigation starting from various issues borrowing from multiple disciplines, it focuses on the questions of form, use and representation. As a tool of reflexion intended to foster a greater understanding of the links between city and infrastructure, it seeks to bring new perspectives to the current issues of existing infrastructure and develop strategies, which exploit their presence within urban fabric, and the ways in which their edges and surroundings could be reconstituted.

#### MOTS-CLÉS en anglais

History and formation of the cities - Paris Metropolis - Urban and architectural forms : history and heritage - Territorial architecture and transportation systems - Urban morphology and urban fabric - Public space - Landscape - Industrialisation - Infrastructures - Canal networks / Waterways networks







## RÉSUMÉ en français

À travers l'étude de la forme du paysage et du tissu, des projets, des acteurs, des activités et des usages, et des représentations, le rôle et la place tenus par les canaux parisiens, grands ouvrages à vocation industrielle, sont étudiés, permettant de saisir, dans le temps, la complexité des processus de constitution et d'évolution de l'espace urbain à Paris, révélant, à l'échelle locale et territoriale, les relations entre ville et canal au XIX<sup>ème</sup> siècle.

Comment les canaux parisiens se sont-ils inscrits dans le territoire ? Comment la ville s'est-elle adaptée à cette infrastructure et comment cette dernière s'est-elle intégrée à Paris ? De leur création à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle (1818-1876), qu'ils servent au transport de marchandises ou à l'adduction d'eau, qu'ils soient à l'air libre ou recouverts, les canaux ont exercé une influence forte sur la formation de la ville qu'ils traversent ; ils peuvent être considérés comme des éléments fondateurs de l'espace urbain à leurs abords.

## TITRE en anglais

A history of the relationships between Paris and its canals (1818-1876). Forms, uses and representations

## RÉSUMÉ en anglais

Exploring a wide range of related themes, from the configuration of landscape and urban fabric, to projects, private and public actors, activities and uses, as well as representations, this study investigate the role played by the canals, as large scale industrial constructions, and the role they play in the complex evolution of Parisian urban spaces and their formation over time, thus revealing at both local and territorial scale the relations between canals and city during the XIXth century.

How were the canals incorporated within the territory of Paris? How did the city adapt to these infrastructures, and, conversely, how did they integrate within the city? Since their creation at the end of the XIXth century, canals have strongly influenced the urban formation of the cities from which they were excavated. Whether used for transportation of merchandise or water supply; whether open-air or covered, canals can be considered as founding elements of their surrounding urban spaces.

## DISCIPLINE - SPÉCIALITÉ DOCTORALE

ARCHITECTURE

## MOTS-CLÉS

Histoire et formation des villes - Paris Métropole - Formes architecturales et urbaines : histoire et patrimoine - Architecture du territoire et transport - Morphologie urbaine et tissu urbain - Espace public - Paysage - Industrialisation - Infrastructures - Réseau navigable / Canaux

## INTITULÉ DU LABORATOIRE

UMR AUSSER 3329 / IPRAUS

Unité Mixte de Recherche Architecture Urbanisme Société : Savoirs Enseignement Recherche

Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique et Société

École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville