

RÉSUMÉ

Outre le fait que les quartiers traversés par les canaux parisiens ont été mes lieux de résidence depuis ma naissance et que j'ai vu se transformer au fur et à mesure des années ; outre le fait que le sujet de cette thèse se situe dans la continuité de mémoires rédigés dans le cadre d'un diplôme d'architecture et de deux DEA ; le choix du sujet a été motivé par des questions d'actualité. Avec l'arrivée prochaine de trois lignes du Grand Paris Express, accompagnées de dynamiques d'aménagements, les territoires traversés par les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis, marqués encore par d'importantes friches industrielles, vont connaître une transformation sans précédent. L'infrastructure, qui a perduré dans le temps, va devenir l'épine dorsale de cette mutation, soulevant des interrogations sur les aménagements déjà réalisés, en cours ou projetés.

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.

La présente recherche propose donc d'interroger l'ensemble de ce 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 et de comprendre les liens entre ville et infrastructure.

Dans ce résumé, sont exposés, en premier lieu, le sujet, révélant ainsi les enjeux de cette recherche, en second lieu, les principaux résultats, en dernier lieu, les perspectives qu'ouvre ce travail.

Résumé

Au vu de l'enquête 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, restaient à faire. En effet, la bibliographie sur les canaux parisiens est diverse, succincte et parcellaire ; peu d'ouvrages prennent le parti d'étudier les canaux comme ouvrages d'art, comme architectures, comme paysages, comme vecteurs de l'aménagement du territoire, comme acteurs économiques, comme usages ; peu articulent ville et canal.

Il était aussi indispensable de compléter ces divers travaux historiques par une étude morphologique et cartographique approfondie, à ce jour inexistante.

Afin de comprendre plus spécifiquement les types de relations qu'entretiennent Paris et ses canaux au cours du temps, le cadre historique de la recherche est compris entre 1818 et 1876. Il correspond à la période où les infrastructures ont été concédées, par la Ville de Paris, à des compagnies privées. Il représente aussi l'époque de création et de grande prospérité pour les canaux, en même temps que moment où ils participent à l'engendrement premier des tissus ruraux et urbains.

Parallèlement, la recherche ne se limite pas à un cadre géographique. Les échelles d'analyse varient et évoluent au gré des questions posées, oscillant entre l'échelle locale et l'échelle territoriale. En revanche, l'étude morphologique et cartographique s'attache à l'ensemble des territoires traversés par les canaux dans les limites actuelles de Paris, où les tissus ont fait l'objet d'une importante mutation au cours du XIX^{ème} siècle.

Hormis un premier corpus, constitué d'ouvrages, de recherches et d'articles scientifiques traitant de l'histoire de la ville, de son évolution et de ses canaux ; hormis un second corpus, regroupant des écrits de contemporains, sur les même thématiques, constituant des sources initiales ; un troisième corpus est composé de sources d'archives originales, provenant de fonds courants, tels que les Archives Nationales, les Archives de Paris..., et d'un fonds particulier, jusque-là encore inexploité, celui des Archives du Service des canaux de la Ville de Paris. À partir de ce corpus assez vaste et varié, chaque question posée trouve son origine et ses réponses dans le croisement des points de vue saisis dans ces sources diverses et dans la confrontation des documents textuels, graphiques et iconographiques, afin de reconstituer une histoire continue des relations entre Paris et ses canaux au cours du XIX^{ème} siècle.

La reconstitution du tissu urbain, en trois états successifs, à une même échelle et utilisant un même code graphique, procédant distinctement à l'identification du réseau viaire, du parcellaire et, dans la

Résumé

mesure du possible, du bâti, a permis de mettre à plat les différentes strates d'urbanisation de la ville, aux abords des canaux, pour comprendre comment cette dernière s'est construite et renouvelée.

La cartographie a permis de renseigner sur l'état des tissus, ruraux ou urbains, à diverses époques, et de suivre leurs évolutions. Elle a été 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.

Parallèlement, au-delà de la carte, le dessin a été employé sous différentes formes. Il a été utilisé comme source, comme outil de recherche et de compréhension, comme support de spatialisation de l'écrit et comme outil d'analyse.

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, grands ouvrages à vocation industrielle, 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^{ème} siècle.

Nous tentons donc, dans ce travail, 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^{ème} siècle, 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.

Le plan de la recherche s'articule autour de trois parties. La périodisation de chacune d'entre-elles correspond à des dates charnières de l'histoire de Paris dans sa globalité, mais aussi à celle des canaux.

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 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.

Résumé

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.

Contrairement au plan de la thèse précédemment explicité, les résultats de la recherche sont exposés de façon transversale, suivant trois thématiques, formes, usages et représentations.

Formes

Seul et même ouvrage d'art, formé de trois parties indissociables mais distinctes, les canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin sont une infrastructure spécifique et particulière, canal de jonction à point de partage, canal d'alimentation en eau potable et canal navigable. Ils ont été réalisés, selon des temporalités multiples, 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 et qui en détenaient la jouissance et l'exploitation.

Dans un premier temps, ils ont été érigés en monument du paysage, en tant que ligne d'eau (élément artificiel, supportant un élément naturel), mais aussi en tant que succession d'ouvrages d'art et de plantations, participant à donner à chacun des points remarquables des canaux (point de partage, débouché en Seine...), la globalité de ses dimensions territoriales, explicitement voulue par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Par cette maîtrise des échelles, les canaux assumaient leurs dimensions, constituant un nouveau paysage, embellissant le territoire.

Ainsi, même si leurs percements ont généré une coupure dans le réseau viaire et une saignée dans le parcellaire existants, les lignes de composition du dessin des voies d'eau étaient nettes et affirmées, prenant en compte les grands tracés préexistants et créant, de fait, des formes urbaines particulières, marquant le territoire par leur propre présence et révélant un paysage nouveau.

Parallèlement, l'arrivée des infrastructures s'est accompagnée de la création d'espaces publics, soit le percement, de part et d'autre de la cuvette, de deux voies carrossables, à Paris et plus tard à La Villette, de quelques voies et de la place des Marais, mais aussi d'architectures nouvelles, telles que les maisons éclésières, rattachant la voie d'eau à la ville existante, même si ces aménagements ont été finalement moins ambitieux que les projets dessinés.

Résumé

Dans un second temps, grâce à la réalisation de ces deux chaussées bordant l'infrastructure, le territoire s'est urbanisé progressivement, de part et d'autre des voies navigables. Les canaux 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, s'intégrant à la trame existante. Cette urbanisation ne s'est pas manifestée au travers de la réalisation de projets à grande échelle. Très peu de voies ont continué à être percées, rattachant l'infrastructure au territoire. Seules une place, regroupant à son pourtour écoles, mairie et église a été réalisée à La Villette, 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 tissus urbains ont accueilli, au fur et à mesure du temps, habitats et industries. Le paysage, répondant aux nécessités d'un développement, un canevas nouveau s'était donc immiscé, créant une nouvelle urbanité et une nouvelle identité, la ville se retournant sur les canaux.

Dans un troisième temps, les couvertures successives du canal Saint-Martin ont engendré la disparition visuelle de l'infrastructure du paysage urbain parisien. Les tissus bordant la partie couverte se sont peu à peu transformés, intégrant des immeubles de rapport et faisant disparaître les entrepôts établis au bassin des Marais. Le tissu restait cependant mixte et disparate, mêlant encore, à certains endroits, habitats et activités, qui ne dépendaient 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.

Usages

Dans un premier temps, du point de vue des usages, outre l'adduction d'eau et le transport de marchandises, il y avait une dichotomie entre le canal de l'Ourcq, situé en dehors de Paris, où le bassin de La Villette était dédié aux divertissements et à la promenade, et le canal Saint-Martin, situé dans Paris, où deux ports, dont celui de la place des Marais, étaient réservés au stockage des marchandises, soient le bois, la pierre, la tuile.

Dans un second temps, l'activité marchande s'est renforcée dans Paris et un changement d'usages s'est opéré à La Villette. Grâce à l'initiative publique et à la loi de 1832, dans Paris, au bassin des Marais, sont érigés entre 1833 et 1848, l'entrepôt réel des douanes, les entrepôts d'octroi, des sucres indigènes et des sels, entraînant le développement industriel et commercial de ce territoire, faisant disparaître la place des Marais. Grâce à l'initiative privée, à La Villette, entre 1841 et 1859, les abords

Résumé

du bassin se couvrait de magasins, dédiés au stockage notamment de matériaux, mais aussi de chais et d'entrepôts, réservés aux graines, farines, huiles,... faisant disparaître la promenade et transformant le bassin en port. Ainsi, la construction de ces magasins et entrepôts, donnant aux voies navigables une place fondamentale dans le développement industriel et commercial de la capitale, entraînait une concurrence entre Paris et la commune de La Villette, exonérée d'octrois, sur l'entreposage des marchandises. Parallèlement, les voies navigables ont été le support d'activités variées. Les usages de l'eau étaient divers, comme les prises d'eau établies pour le fonctionnement des machines à vapeur des entreprises établies aux abords ; les activités pratiquées sur l'eau et sur les quais étaient multiples, du loisir au travail, baignades, pêche, lavage du linge...

Dans un troisième temps, avec le rattachement de la commune de La Villette à la capitale, avec le développement du chemin de fer, avec l'amélioration de la navigabilité sur la Seine, avec les couvertures successives du canal Saint-Martin et les rachats des compagnies concessionnaires des voies d'eau par la Ville de Paris, une dichotomie s'est établie entre le territoire traversé par le canal Saint-Martin et celui traversé par le canal de l'Ourcq.

La ville a régi le canal Saint-Martin par sa couverture et son aménagement en promenade parisienne, entraînant une atténuation des activités industrielles liées à la voie d'eau. En revanche, dans le XIX^{ème} arrondissement, le canal de l'Ourcq a régi la ville. Une politique de modernisation des canaux a été entreprise, affirmant la position du bassin de La Villette, comme complexe industriel à l'échelle de l'agglomération parisienne. 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 peu à peu des usages. Ainsi, l'activité industrielle se déplaçait lentement du centre de Paris vers les quartiers nord-est de la capitale.

Représentations

Dans un premier temps, du point de vue des représentations, les acteurs de la réalisation des canaux 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 les riverains lors de sa construction.

Dans un second temps, 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. Malgré les conflits d'intérêts, entre ces deux communes, entre ces dernières et les compagnies concessionnaires des canaux, entre celles-ci et les concessionnaires des magasins et entrepôts, la

Résumé

plupart d'entre eux voyaient dans les canaux, un équipement commercial, contrairement aux habitants, souhaitant la préservation d'un lieu de promenade.

Dans un troisième temps, sur les parties découvertes de l'infrastructure, il y avait toujours des conflits entre les habitants des quartiers traversés par la voie d'eau et les différentes autorités municipales. Les plaintes des riverains ne cessaient de rendre compte des nuisances de l'infrastructure, mais aussi de la coupure urbaine qu'elle formait, réclamant régulièrement des franchissements.

Ainsi, quand il y a des conflits et des intérêts différents entre les acteurs, il y a divergences dans les représentations et les perceptions des canaux.

Parallèlement, les reconstitutions cartographiques du tissu urbain ont permis de mettre en relief les transformations engendrées, mais aussi de comprendre l'évolution de certains tissus et projets, comme ceux pour la place des Marais. L'iconographie a permis de révéler les changements opérés au cours du temps. Par exemple, 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 temporalités de la formation et de l'évolution de l'espace urbain des canaux parisiens, du point de vue de la forme, des usages et des représentations, ont été multiples et emboîtées, au cours du XIX^{ème} siècle, oscillant entre des périodes de transformations et de changements très courtes et d'autres plus ou moins longues, révélant comment ces infrastructures se sont inscrites dans le territoire, comment la ville s'est adaptée à ces voies d'eau et comment ces dernières se sont intégrées à la capitale, démontrant ainsi qu'ils ont été des éléments fondateurs de l'espace urbain à leurs abords.

En termes de projet, dessiné encore aujourd'hui comme simple infrastructure technique et économique monofonctionnelle, il semble 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

Résumé

temporalités multiples. La richesse de cette infrastructure est dans la complexité de ses desseins et dans sa diversité fonctionnelle.

En termes de recherche, il paraît aussi important d'élargir cette thèse 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 comprendre si ces dernières tiennent aussi une place prépondérante dans la constitution, la fabrication et l'évolution de l'espace urbain qu'elles traversent.

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 / Eau