

PEINTURE ANONYME - DEBUT XIX° SIECLE  
"L'entrée à Saint-Denis par la Porte de Paris"  
• FIGURE 16 •

En 1749, la ligne de remparts de 1356 commence à être transformée en promenade plantée. Les travaux débutent par le tronçon entre la Porte de Paris et la Porte Neuve qui devient ainsi le Cours Ragot.

L'ensemble de ces travaux ainsi que la prospérité générale du pays (malgré l'état désastreux des finances royales), issue du rayonnement culturel de la France et de l'explosion des échanges économiques, profite à Saint-Denis qui se repeuple : alors que vers 1750, la ville compte environ 3500 habitants, elle en recense 4700 à la veille de la révolution. (Note 15)

Dans toute cité, l'alimentation en eau a toujours été un facteur essentiel de développement. A Paris, la situation est devenue extrêmement préoccupante dès le début du XVIII° siècle lorsqu'il fut établi que le débit d'eau par tête était très inférieur à celui dont chaque habitant disposait au début du XIII° siècle. Mais il faudra attendre un siècle pour résoudre le problème... (Note 18)

L'objectif principal est donc d'alimenter Paris en eau potable, mais aussi d'assurer le nettoyage des rues et des égouts, foyers permanents d'épidémies. (Note 18)

En 1762, le mathématicien Deparcieux propose de détourner le cours de l'Yvette, grâce à un canal allant jusqu'à l'Observatoire. Mais le projet, très coûteux, n'a pas de suite. (Note 18)

En 1782, De Fer De Nouerre reprend le projet de Deparcieux, mais en détournant le cours de la Bièvre, ce qui diminue considérablement le montant de l'investissement. Cette solution est donc acceptée. (Note 18)

Les travaux débutent en 1788 mais sont arrêtés en 1789 sous la pression des tanneurs et teinturiers et ne peuvent reprendre à cause de la Révolution. (Note 18)

En 1785, Brulée reprend une idée de Riquet (que Colbert avait soutenue, en vain) datant de 1676, consistant à dévier le cours de la Beuvronne, affluent de l'Ourcq pour amener les eaux sur le plateau de la Villette et les redistribuer, d'une part vers l'Arsenal (par le Canal Saint-Martin), et d'autre part vers Saint-Denis (par le canal du même nom) avec un prolongement possible vers Conflant-Saint-Honorine et Pontoise. (Note 18)

En 1789, la Révolution éclate. Saint-Denis est appelée Franciade et devient sous-préfecture. La Basilique est à nouveau endommagée et les dépouilles royales sont enlevées.

Napoléon Ier prend le pouvoir en 1802 et engage immédiatement sa politique d'aménagement du territoire dont l'ambition est d'inspiration romaine...

Par l'intermédiaire d'un décret du 19 mai 1802, il ordonne la réalisation du canal de dérivation de l'Ourcq et du Bassin de retenue de La Villette. Il confie alors à ses ingénieurs le soin de mettre au point le projet. (Note 19)

Trois ans de palabres plus tard (pour savoir s'il ne doit s'agir que d'une alimentation d'eau ou bien d'un canal permettant la circulation fluviale !!!), rien n'a avancé. L'empereur nomme donc l'ingénieur Girard comme seul directeur des opérations en mars 1805. (Note 19)

En 1808, le bassin de la Villette est achevé. En 1813, le canal de l'Ourcq est mis en service. Mais les troubles menant à la chute de l'Empire, stoppent brutalement les travaux en 1814. (Note 19)

La même année, les Bourbons, avec Louis XVIII (frère de Louis XVI, roi de 1814 à 1824), puis Charles X (roi de France de 1824 à 1830) reviennent pour la dernière fois au pouvoir.



CARTE POSTALE  
LE CANAL SAINT-DENIS EN 1886

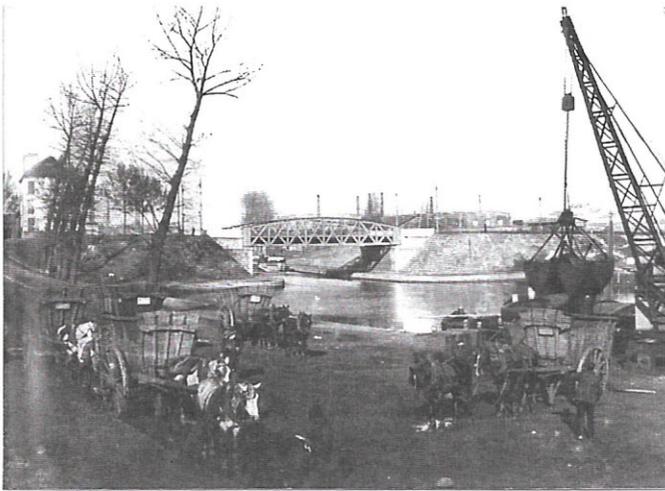
Vue prise de l'actuelle Rue Ambroise Croizat ; St Denis est à gauche ; Au "premier" plan le Pont de la route de la Révolte

• FIGURE 17 •

La Plaine est encore, à ce moment là, très peu urbanisée : elle est restée une terre agricole riche, parsemée de châteaux aristocratiques et de résidences bourgeoises, tout comme l'ouest de Paris. (Note 20)

C'est le préfet Chabrol, soucieux de terminer l'oeuvre de Napoléon Ier (car il l'avait commencée avec lui), qui trouve les moyens financiers de cette ambition en ayant recours à un nouveau système de concession privée : une subvention est accordée à la Compagnie Vassal et St Didier pour finir les travaux, en échange de la cession de tous les péages et revenus territoriaux pendant 99 ans. Le contrat prend effet en 1823, avec comme condition, la prise en charge totale de l'entretien du réseau. (Note 19)

Les travaux furent dirigés par l'ingénieur Devilliers qui mis en service le Canal Saint-Denis, long de sept kilomètres, en 1826. (Note 21)



CARTE POSTALE  
LE CANAL SAINT-DENIS AU DEBUT DU XX<sup>e</sup> SIECLE  
Vue prise au niveau du bassin  
Saint-Denis est à droite  
Au "premier" plan, le Pont de l'Avenue Wilson  
• FIGURE 18 •

Cet ouvrage permettra de répondre à la demande initiale mais il faudra attendre la fin du siècle pour que le canal joue un véritable rôle commercial.

Ce n'est en effet qu'à partir de 1888, que des travaux de modernisation permettront le passage de péniches et le transport massif de marchandises.

En 1922, la réalisation des liaisons entre le canal de l'Ourcq et le canal St-Denis d'une part, entre le canal de l'Ourcq et le canal St-Martin d'autre part, rendra enfin possible la traversée complète de Paris et la jonction avec les canaux de l'est. (Note 22)

La réalisation du canal jouera un rôle important dans l'assainissement de La Plaine qui était encore parcourue par de multiples cours d'eau. Entre 1832 et 1835, des opérations de drainage furent menées afin de les faire disparaître. (Note 20)

## INTERSTICE

---

Le canal pouvait presque passer n'importe où dans ce vaste territoire : pas de différences de niveaux infranchissables, pas d'obstacles particuliers pour rejoindre la Seine (sauf les avenues royales)...

C'est un tracé rectiligne qui est choisi : une ligne droite est tendue entre le bassin de la Villette et... la Basilique. Mais le but est tout de même de rejoindre la Seine !!! Le plus simple est donc, juste avant d'achopper contre la vieille ville, de réaliser une double courbe (reprenant le dessin de l'ancienne limite fortifiée) pour éviter Saint-Denis et rejoindre le fleuve... Un bassin est implanté entre la Route de Paris et la Route de la Révolte, face à la Porte de Paris. Le lieu, point de jonction des circulations et entrée célèbre de la ville, était idéal...

C'était, somme toute, une assez bonne façon de procéder. Mais...

D'une part, il a été laissé un territoire - entre les anciens remparts et le canal - soit beaucoup trop étroit pour que la ville puisse s'étendre "librement" avant d'être à nouveau stoppée, soit beaucoup trop large pour qu'elle puisse "naturellement" s'approprier ce nouvel ouvrage...

D'autre part, aucune nouvelle liaison, permettant de relier les deux rives, ne sera construite au sud immédiat de la ville - ce qui aurait peut-être facilité une expansion de son centre ancien au-delà du canal. Mais, de ce fait (et de quelques autres que nous verrons plus avant), seuls des bâtiments à vocation industrielle seront construits sur la rive sud. Et les ponts des deux avenues royales, seuls passages possibles, seront utilisés à outrance...

Enfin, le paysage ainsi modifié devait présenter de grandes possibilités qualitatives qui n'ont, semble-t-il, jamais été exploitées, ni même préservées...

Le canal restera donc ce que Napoléon 1er avait voulu en faire : un aqueduc et une voie de transit assurant le mieux-être de la capitale... Mais cet oubli des autres potentialités de l'ouvrage aura de graves conséquences...

De ce qui aurait pu être un ouvrage d'art générant une nouvelle dynamique urbaine, et amenant une plus-value foncière, il n'est resté qu'une nouvelle frontière, sorte de vieille blessure réouverte...