

HISTOIRE | Il a connu un âge d'or industriel... avant d'être envahi par les friches urbaines. Aujourd'hui, c'est sa renaissance : immeubles et lieux de vie branchés s'y multiplient.

Canal de l'Ourcq

Voulu par Napoléon, il fête ses 200 ans

DOSSIER RÉALISÉ PAR SARAH SPITZ

ALIMENTER PARIS en eau potable : c'était l'objectif premier du canal de l'Ourcq, inauguré en 1822 et dont on fête cette année le bicentenaire. Mais le souverain qui a voulu cette liaison entre la rivière Ourcq et la capitale et a décidé de sa construction par un décret le 19 mai 1802 (29 floréal de l'an X) ne l'a jamais vu fini : Napoléon Bonaparte, en exil sur l'île de Saint-Hélène, meurt un an avant l'achèvement des travaux.

Auparavant, l'eau venait soit de la Seine, abondante mais sale, soit de la rivière Bièvre ou de ruisseaux de Belleville, qui eux, étaient purs mais insuffisants. Seules 56 fontaines distribuaient de l'eau, à certaines heures de la journée, pour les plus de 500 000 Parisiens. L'Empereur décide que « le canal serait en outre établi pour donner passage aux bateaux de moyenne grandeur », un projet auquel pensait déjà François I^{er} deux siècles plus tôt. La rivière Ourcq passe par la forêt de Retz, près de Villers-Cotterêts (Aisne) et les champs de céréales du duché de Valois. Le canal va permettre d'acheminer le bois et les grains vers Paris.

Napoléon I^{er} voit les choses en grand et lance la construction de deux autres canaux. Le canal Saint-



Denis sera inauguré en 1821 et le canal Saint-Martin en 1825. « 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 aura une communication directe entre Paris et Anvers (Belgique), en attendant qu'il s'en établisse une autre par l'Aisne et la Meuse, entre Paris et Rotterdam (Pays-Bas) », avait prévu l'Empereur.

Construit par des vieillards, des enfants et des prisonniers

Finalement, le canal de l'Ourcq aura 97 km de longueur entre Paris à Mareuil-sur-Ourcq (Oise), plus

11 km de rivière canalisée entre Mareuil et le Port-aux-Perches (Aisne).

Napoléon met à la tête de ce projet un architecte qu'il connaît bien : Pierre-Simon Girard a mené les travaux de modernisation de la ville et du port d'Alexandrie lors de la campagne d'Égypte de 1798. Pour le canal de l'Ourcq, il chiffre le projet à plus de 43 millions de francs de l'époque.

Comment financer ce chantier ? Un emprunt de 7 millions de francs or et l'octroi – une taxe appliquée à toute marchandise qui franchit les portes de Paris – ne suffisent pas. Alors, Napoléon se tourne vers le vin : il établit une taxe de 1,20 franc par hectolitre pénétrant dans la capitale, pendant dix ans.

Se pose ensuite la question de la main-d'œuvre. « Les guerres napoléoniennes mobilisent les hommes. Aussi, pour effectuer les travaux, recrute-t-on des vieillards, des enfants », explique Jean-Jacques Brilland dans son livre « Mes balades d'Am'Ourcq ». Après la campagne victorieuse de Prusse, plus de 300 prisonniers les rejoignent.

L'attrait des abattoirs de la Villette

Après sa construction, c'est sa gestion qui pose problème. Elle est cédée à une concession qui s'occupe des travaux et de l'entretien en échange des péages et des revenus de la navigation pendant 99 ans. En 1876, la Ville de Paris rachète la concession.

Grâce au futur canal, Napoléon rend la distribution de l'eau gratuite. Douze ans plus tard, 115 litres d'eau potable sont rendus disponibles par habitant et par jour, une moyenne calculée par Jean-Jacques Brilland.

Des manufactures s'installent aux Quatre-Chemins (Pantin - Aubervilliers), certaines pour éviter l'octroi et la spéculation foncière, d'autres pour s'approcher des abattoirs de la Villette, qui ouvrent en 1868 : auberges à moutons, nourrisseurs, mais aussi industries chimiques valorisant ses déchets. La graisse et les peaux des animaux abattus servent aux tanneries, aux fonderies de soufre, aux huileries et aux savonneries.

Mais à certains endroits, le canal est trop étroit pour accueillir des gros navires. Il est d'abord arpenté par des flûtes, des bateaux qui ne font pas plus de 3 m de large. Il faut attendre les années 1920 pour qu'il soit élargi, ouvrant la voie à une circulation de masse. La route et le rail sont encore peu développés : c'est sur l'eau que circulent les marchandises, et le canal est au cœur du transport fluvial. Les industriels n'attendaient que ça : entrepôts et bâtiments administratifs poussent comme des champignons.

Des eaux non potables, mais très utiles

Sur l'eau vogue du charbon, venant des mines du Nord, pour faire tourner les machines à vapeur, mais aussi du bois, coupé dans les forêts du Morvan, servant aux menuiseries du faubourg Saint-Antoine, notamment.

L'industrie devient tellement puissante qu'elle redessine les villes qu'elle occupe. À Pantin, le canal divisait la commune en deux avec d'une part la mairie de l'époque, et d'autre part les Quatre-Chemins. Une trentaine de grands patrons signent une pétition visant à inciter la nouvelle cité à faire sécession. Sans succès : l'hôtel de ville est seulement déplacé dans un lieu plus central.

Avec l'essor du fret ferroviaire, le trafic commercial diminue à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les modes de production changent aussi : la matière première n'est plus transformée au plus près du consommateur. Nouveau coup dur pour le canal de l'Ourcq, les abattoirs de la Villette ferment leurs portes en 1974 et partent à Rungis. En 2001, quand les Grands Moulins de Pantin s'arrêtent de tourner, le quartier est déjà jonché de friches. Ce paysage glauque est investi par les tagueurs, qui en font leur terrain de jeu et y apportent un peu de vie. À la fin des années 1990, à la Villette,



Les Grands Moulins de Pantin, au début des années 1960. Bâti à la fin du XIX^e siècle, fermés en 2001, ils ont depuis été réhabilités en bureaux.

puis depuis une quinzaine d'années à Pantin et Bobigny, les établissements industriels sont rasés, au profit de résidences et d'entreprises du tertiaire. Les quartiers deviennent branchés, bobos.

Aujourd'hui, le canal de l'Ourcq alimente le réseau d'eau, devenue non potable, de Paris. Avec celle-ci, la Ville nettoie des rues, arrose les espaces verts et alimente les lacs des bois de Boulogne et de Vincennes. Certains bateaux y passent : ils chargent et déchargent des matériaux de construction, évacuent des déblais. 745 000 tonnes y sont transportées par an, ce qui ne représente pas un volume énorme.

Entre patrimoine à garder et pollution à oublier, le canal de l'Ourcq poursuit son cours, témoin silencieux de l'histoire des quartiers de Paris et de la Seine-Saint-Denis. ■



LONG DE 97 KM, IL RALLIE PARIS DEPUIS L'OISE

De Mareuil-sur-Ourcq, dans l'Oise, à Paris — Canal — Rivière canalisée

