



Le canal Saint-Martin vu par André Kertész en 1963 : péniches et voitures

Sous les pavés le Canal

Alors que certains ont voulu faire disparaître à jamais le canal Saint-Martin dans les années 60, un peintre comme Francis David (voir page 13) l'a immortalisé dans sa peinture.



Représentation de l'axe Nord-Sud dans *L'Architecture aujourd'hui* de juin-juillet 1968

Le 10^e arrondissement sans le canal Saint-Martin. Impensable aujourd'hui. Pourtant, il y a 50 ans, le Canal a failli disparaître, sacrifié sur l'autel de la déesse Automobile. Ouvert en 1825 pour relier le Bassin de la Villette à la Seine, il est rendu partiellement souterrain en 1862. **Haussmann** évoque dans ses *Mémoires* la création du boulevard Richard-Lenoir, « par-dessus le Canal, englouti dans le sol, au plus grand profit de la salubrité des quartiers voisins », rendant plus aisées les opérations de maintien de l'ordre.

Le canal Saint-Martin à ciel ouvert du 10^e dans ses années de gloire 1930, irradie dans *L'Hôtel du Nord* d'Eugène Dabit : « Dans l'aridité du pavé, le voilà soudain surgissant, apportant avec lui son cortège inattendu de verdure, promenant, sous des ponts arqués de forme japonaise, au milieu de la foule affairée et de la sécheresse des maisons grises, le peuple calme, un peu distant des marinières ».

Canal lieu de labeur, navigation lente et rêveuse. Au milieu du XX^e siècle, l'expansion du tertiaire favorise l'Ouest parisien, les ateliers de l'Est ferment. Contrairement à ses voisins de l'Ourcq et Saint-Denis, le canal Saint-Martin a conservé son gabarit d'origine. Moins fréquenté par les péniches, il paraît avoir fait son temps.

En 1960, en plein boom automobile, une idée radicale fait son chemin : pour corriger les déséquilibres Est-Ouest de la capitale, pourquoi ne pas créer un axe routier Nord-Sud entre les portes d'Aubervilliers et d'Italie ? Fin 1963, un avant-projet soumis au Conseil de Paris impliquant la suppression du canal Saint-Martin est adopté à l'unanimité. Les études de 1966 prévoient une autoroute de deux fois quatre voies, 2500 logements démolis, un coût d'un milliard de francs. Les riverains s'émouvent et fondent une association de défense, des experts et des politiques s'insurgent contre une autoroute urbaine qui couperait Paris en deux et priverait le 10^e de son plan d'eau d'exception, transformé en fossé à voitures.

Fin 1967, si la décision d'aménager l'axe Nord-Sud est confirmée, il est demandé au Préfet de Paris d'étudier une solution préservant le maximum de bâtiments. Dans la revue *L'Architecture aujourd'hui* de juin 1968, **Gaston Leclair** prône plutôt un canal « interdit aux voitures, propre à la

détente et à la flânerie, mais aussi à une intense animation diurne et nocturne ». Sur ses berges « l'imagination doit prendre, sinon le pouvoir, du moins la première place ».

Le nouveau projet présenté par la Direction de la Voirie en juin 1971 vise une bonne insertion dans l'environnement, tout en persistant à supprimer le Canal. Mais le vent a tourné. Le développement du transport collectif est devenu prioritaire ; l'axe Nord-Sud favorisant la voiture individuelle serait vite saturé. L'abandon du projet, décidé en 1971, est confirmé en 1976.

Dès la première page de *La Disparition* de **Georges Perec**, publié en 1969, le Canal apparaissait à l'imparfait : « Du canal Saint-Martin, un clapotis plaintif signalait un chaland qui passait ». Le canal Saint-Martin n'a pas disparu. Son décor a été sauvé. Eau et verdure, ponts et écluses continuent de ravir les passants. Mais c'en est fini du Canal industriel et poétique. Disparus, les marinières, éclusiers, chalands et le port à sable Louis Blanc¹. Ne les oublions pas.

Marie-Ange Daguillon,
Histoire et Vies du 10^e

¹ Emplacement aujourd'hui occupé par la caserne de pompiers Château Landon, le Point Éphémère et la Maison des Associations du 10^e.

QUESTIONS.RÉPONSES

« Que deviennent les stations Autolib' depuis la fin du service ? »

Philippe M., rue de Marseille

Vous le savez, le groupe Bolloré n'ayant pas souhaité adapter son service d'auto-partage aux difficultés financières qu'il rencontrait, Autolib' est malheureusement terminé.

Le stationnement sur ces places est d'ores et déjà ouvert gratuitement aux véhicules électriques. Anne Hidalgo a souhaité que les 3244 bornes de recharge

Autolib' soient très prochainement accessibles à tous dans la limite de six heures consécutives.

Par ailleurs, dès ce mois-ci, plusieurs nouveaux services de voitures électriques en auto-partage viennent remplacer Autolib'. La Ville de Paris travaille avec les constructeurs pour organiser au mieux ces nouvelles offres pour les Parisiens.

Enfin, sachez que Paris continue à encourager l'utilisation des transports électriques et partagés.

Les véhicules électriques bénéficient déjà de la gratuité sur les 130 000 places de stationnement parisiennes et, depuis juillet, le Conseil de Paris a décidé de mettre en place un forfait annuel pour les véhicules en auto-partage.