

## Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne

Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle

*Measuring Urban Change at the Periphery of Paris. Uses of the La Villette Basin during the Nineteenth Century*

**Isabelle Backouche**

---



**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/histoiremesure/3929>

DOI : [10.4000/histoiremesure.3929](https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929)

ISSN : 1957-7745

**Éditeur**

Éditions de l'EHESS

**Édition imprimée**

Date de publication : 15 juillet 2010

Pagination : 47-86

ISBN : 978-2-7132-2258-0

ISSN : 0982-1783

**Référence électronique**

Isabelle Backouche, « Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne », *Histoire & mesure* [En ligne], XXV-1 | 2010, mis en ligne le 15 juillet 2010, consulté le 01 août 2020. URL : <http://journals.openedition.org/histoiremesure/3929> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/histoiremesure.3929>

---

Isabelle BACKOUCHE\*

## Mesurer le changement urbain à la périphérie parisienne. Les usages du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle

**Résumé.** Souhaitant s'inscrire dans une problématique relative aux moteurs de la croissance urbaine parisienne, l'article prend pour observatoire le nord de Paris et le territoire de la commune périphérique sur lequel fut construit le Bassin de La Villette en 1808. Ce dernier est le cœur d'un dispositif de canaux qui prend rapidement une place centrale dans l'approvisionnement de la capitale et dont les usages sont déterminants pour comprendre les processus qui affectent ce territoire. À la croisée entre histoire localisée et perspective globale, l'analyse tente d'inscrire la dynamique urbaine sur tout le XIX<sup>e</sup> siècle en mettant en valeur les transformations qui affectent à la fois les pratiques et le paysage. Solidaires, ces deux dimensions évoluent à des rythmes différents qui sont mis en évidence tandis que les acteurs, contrôlant et utilisant le bassin et les canaux, sont pris dans des rapports de concurrence qui sont eux-mêmes essentiels pour comprendre le changement urbain.

**Abstract. Measuring Urban Change at the Periphery of Paris. Uses of the La Villette Basin during the Nineteenth Century.**

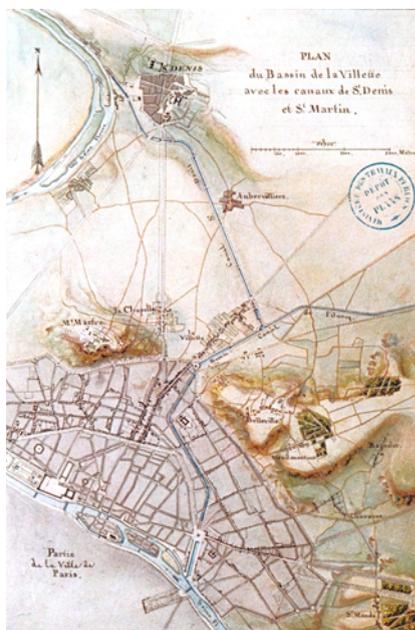
Taking vectors of urban growth in Paris as its starting point, this article uses as its case study the north of Paris and the peripheral land on which the La Villette basin was constructed in 1808. It was at the heart of a network of canals that soon grew central in supplying the capital and whose usage is fundamental to our understanding of the processes under way in this location. Drawing both on a local study and on global perspectives, this analysis attempts to evaluate urban dynamics across the whole nineteenth century by showing up transformations that play both on land usage and on landscape. These inseparable dimensions evolve at different speeds, while the actors who control and use the basin and the canals are caught up in competitive relationships which in turn condition urban change.

---

\* Centre de Recherches Historiques (UMR 8558 EHESS), 54 boulevard Raspail, 75 006 – Paris. E-mail : Isabelle.Backouche@ehess.fr

L'aménagement d'un bassin au nord de Paris sur le territoire de la commune de La Villette au début du XIX<sup>e</sup> siècle répond à de multiples motivations bien connues. Il s'agit principalement d'améliorer la desserte en eau de Paris et d'octroyer à la capitale une voie fluviale qui soulage la Seine de plus en plus encombrée et difficile à pratiquer à l'aval de Paris. À partir de 1825, les trois canaux parisiens convergent vers le Bassin de La Villette<sup>1</sup> et leur trafic s'opère sous l'égide de la compagnie des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis (Compagnie Vassal et Saint-Didier), concessionnaire de l'achèvement des canaux<sup>2</sup>. Nous souhaiterions ici mettre en valeur les usages de ce bassin, et leur diversité dans le temps, afin d'élucider la complexité des dynamiques à l'œuvre dans l'urbanisation de cette marge parisienne avant l'annexion de 1860. En effet, la commune de La Villette demeure au début du XIX<sup>e</sup> siècle une bourgade traversée par deux axes principaux, la rue d'Allemagne (route de Meaux) et la rue de Flandre (rue de Senlis)<sup>3</sup>.

Figure 1. Plan du Bassin de La Villette



Source. Plan de situation, A.N. F14 10125 2 17.

Les études sur les canaux parisiens sont peu locales sur le trafic des canaux et les activités sises sur le bassin. Les travaux existants privilégient les aménagements, les projets conçus et parfois non réalisés, le rôle des in-

1. Le Bassin de La Villette est mis en eau en octobre 1808, le canal Saint-Denis ouvre le 13 mai 1821, le canal de l'Ourcq ouvre à la fin de 1822 et le canal Saint-Martin est achevé le 23 décembre 1825.

2. Traité du 19 avril 1818 pour les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis et traité du 12 novembre 1821 pour le canal Saint-Martin. La première concession sera revendue à Alfred Hainguerlot, avant d'être rachetée par la ville en 1876 qui avait déjà acquis en 1861 la concession du canal Saint-Martin au moment de la couverture de sa partie Sud (Boulevard Richard-Lenoir).

3. LAMBEAU, L., 1926.

généralistes responsables des travaux, leur financement<sup>4</sup>. Et rares sont les indications sur la réalité de leur utilisation et sur l'impact de leur mise en service sur l'espace parisien et sa périphérie tout au long du siècle. L'un des motifs de cette impasse renvoie à 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 ni régulière. Surtout, au-delà de 1860, les sources confondent de plus en plus fréquemment les arrivées par le fleuve et les arrivées par les canaux sous le terme générique « port de Paris », signe de l'émergence d'un réseau à l'échelle de la ville qui finit par gommer les distinctions internes et atténuer les dénivellations originelles. Autre évolution perceptible dans les sources, à partir du milieu du siècle, le trafic n'est plus appréhendé du seul point de vue de la capitale mais comme une circulation à l'échelle régionale qui intéresse toute la moitié nord du pays<sup>5</sup>. Ce changement d'échelle produit des effets dans la présentation des comptages, tout en signalant la croissance du commerce parisien ainsi que son aire d'influence au XIX<sup>e</sup> siècle. Le cumul de toutes ces variations rend délicate la comparaison des trafics avant le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Nous sommes ici confrontés à la difficulté de concilier les catégories utilisées par les hommes du XIX<sup>e</sup> siècle avec celles qui seraient pertinentes pour mesurer, sur tout le siècle, l'impact urbain du Bassin de La Villette. À cela s'ajoute la moindre proximité des archives de la Compagnie des canaux sur le trafic des canaux en comparaison des statistiques que les ingénieurs de la ville de Paris dresseront à partir des années 1870.

Il n'en reste pas moins que les tonnages circulant sur les canaux, dans ces années-là, laissent penser que ces derniers ont rapidement occupé un rôle déterminant en matière de transport fluvial, impulsant de nouvelles activités dans cette marge parisienne. Au-delà de la mesure des flux circulant sur les canaux, nous analyserons les différentes phases de sa colonisation progressive par le commerce et ses infrastructures. La complémentarité entre observation des pratiques et observation des formes urbaines parvient à compenser les lacunes des archives. Elle permet d'enrichir la question du rôle du réseau de canaux dans la croissance de la capitale par rapport à

---

4. On peut citer par exemple, B. DE ANDIA & S. TEXIER, 1994, J.-P. HERVET & P. MÉRIENNE, 2002 et F. GRABER, 2009.

5. Le plan Becquoy (années 1820) impulsera la création de plusieurs canaux et la standardisation de leur gabarit. Par ailleurs, à partir des années 1830, la canalisation de la Basse-Seine et de l'Oise étoffera la circulation fluviale au nord de Paris. Voir R. GEIGER, 2009.

l'acte administratif que représente l'annexion de 1860. Sur le plan historiographique, il s'agit d'ouvrir d'autres perspectives au regard d'une prédilection déjà ancienne pour l'explication politique justifiée par la nature du régime qui ordonnera l'annexion<sup>6</sup>. Nous voudrions ici montrer la pertinence d'une approche qui tente de peser les effets urbains du réseau de canaux par le biais d'une mesure de leur usage et de leur effet sur l'espace dans lequel ils s'inscrivent. C'est donc une perspective d'histoire urbaine – articulant intimement pratiques et formes – qui charpente notre démonstration. Celle-ci suppose d'adopter une échelle qui privilégie l'observation par le bas, au plus proche des pratiques installées au bord du bassin. Nous n'ignorons ni les effets industriels du Bassin de La Villette pour la capitale dans sa globalité, ni l'inscription du trafic fluvial à une échelle régionale, mais les limites de cet article ne nous permettent pas d'en traiter. C'est un véritable parti-pris de méthode qui est ici revendiqué. Refusant une approche à l'échelle de toute la ville, souvent pratiquée au regard des enjeux inhérents à son économie, nous voudrions ici démontrer qu'une approche d'histoire localisée produit des effets heuristiques en vue de renouveler notre vision des mécanismes de la croissance urbaine.

Alors qu'aucune convention n'est encore fixée pour partager le rural de l'urbain et pour répondre à la délicate question des modalités du changement urbain à la périphérie de la capitale, l'impact du Bassin de La Villette sera appréhendé sous trois angles successifs, distingués pour la clarté du propos mais dont les interactions sont évidentes : les flux de circulation, les usages installés au bord du bassin, et enfin les transformations du paysage du bassin.

## **1. Le trafic des canaux dans la circulation fluviale parisienne**

Le système de canaux a été conçu au début du XIX<sup>e</sup> siècle en partie pour remédier aux embarras de la Seine<sup>7</sup>. Pourtant il ne se substitue pas au fleuve parisien et il est préférable d'évoquer une forme de complémentarité dont les équilibres évolueront au fil du siècle. En effet, les conditions de circulation sur le fleuve et sur les canaux changent de telle manière que l'équilibre entre les deux trafics se trouve modifié. À partir de 1825, date de mise en service de la totalité du réseau de canaux, ces derniers relaient les insuffisances du

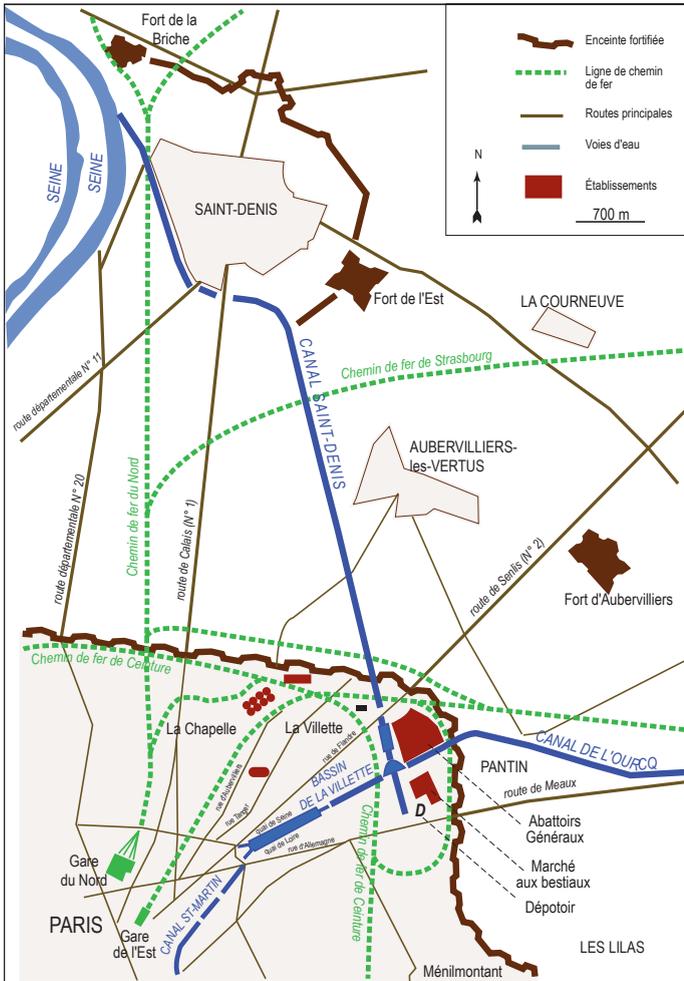
---

6. Cette coupure est également très prégnante en raison de la rupture qui s'opère alors dans les séries d'archives, rendant peu commode l'enjambement de l'année 1860 puisque la commune de La Villette au-delà de 1860 fait partie de la ville de Paris en intégrant le 19<sup>e</sup> arrondissement.

7. BACKOUCHE, I, 2000.

fleuve, en particulier en ce qui concerne le trafic d'aval<sup>8</sup>. Ce rééquilibrage en faveur de l'aval promeut le bassin comme une pièce maîtresse de la circulation des marchandises à Paris. Ainsi est créée une sorte de centralité, fluviale et commerciale, à la périphérie nord de Paris. À la fin du siècle, les

Figure 2. Les canaux et le Bassin de La Villette, en 1885



Source. D'après l'Atlas de Lefèvre, 1860 et Plan de F. HUMBLLOT, 1885. Cartographie, A. Varet-Vitu, 2010.

8. La distinction entre le trafic d'aval et d'amont se fait selon une ligne Nord-Sud perpendiculaire aux îles parisiennes. La présence des ponts rend en effet très périlleuse la traversée de Paris et depuis le Moyen Âge deux bassins d'approvisionnement distincts se sont constitués, celui de l'aval et celui de l'amont.



tie du trafic qu'il faut tenter d'évaluer pour comprendre les effets de cette activité commerciale sur l'espace urbain considéré. L'étude du trafic sur les canaux<sup>10</sup> repose sur trois questions distinctes : quel est le sens du trafic sur chacun des canaux ? Quels sont les volumes respectifs ? Enfin quels produits circulent sur les trois canaux ?

### ***Une circulation majoritairement convergente vers le bassin***

Le trafic global des canaux parisiens dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle s'établit selon les équilibres donnés par la Figure 4. Ces chiffres globaux soulignent une hiérarchie entre les trois canaux du point de vue des flux, avec une montée en puissance surtout du canal Saint-Denis, pièce majeure du dispositif au cœur de l'industrialisation de la région parisienne<sup>11</sup>. Sur le total du trafic, la seconde moitié du siècle voit le chiffre augmenter de plus d'un tiers. Ce trafic sur les canaux est comparable à celui de la Seine, mais là encore la disparité des informations ne rend la comparaison réellement possible qu'à partir des années 1870. À cette date, les canaux cumulent plus de trois millions de tonnes de produits alors que la Seine, dans la traversée de Paris, voit transiter un peu plus de deux millions de tonnes. Ainsi le fleuve a bien perdu sa suprématie au bénéfice du système de canaux. En 1889, l'écart s'est largement atténué en raison des travaux d'amélioration de la navigabilité du fleuve : les canaux font voyager 3,1 millions de tonnes alors que la Seine en achemine plus de 2,8 millions<sup>12</sup>. Deux éléments sont discriminants dans la répartition de ces flux : le coût de la traction et les frais de navigation prélevés. Sur tout le siècle, les canaux conserveront un double handicap alors que la Seine perdra le sien. En effet, la navigation gratuite sur le fleuve est un avantage qui s'ajoute à son aménagement pour le rendre plus attractif tandis que, sur les canaux, la traction est un système complexe et les frais de navigation subsistent<sup>13</sup>.

---

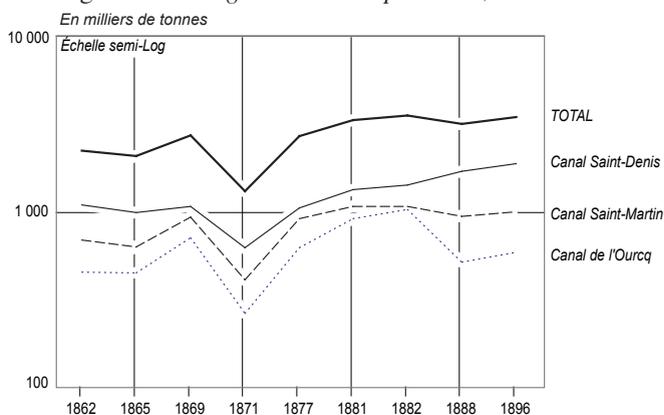
10. Aucune des sources repérées n'indique le point de calcul de ces tonnages sur les canaux. On peut imaginer qu'ils sont relevés au moment du paiement des droits de circulation, c'est-à-dire à leur jonction respective avec le bassin.

11. La chute des tonnages en 1871 est due à la Commune qui installera sur le Bassin de La Villette l'un des ses ultimes points de résistance face au gouvernement.

12. Musée de la batellerie de Conflans-Sainte-Honorine (MBCSH par la suite), Fonds Carivenc, boîte 143.

13. Ainsi, alors que sur le canal de l'Ourcq la descente se fait au fil de l'eau et la remonte à vide ne nécessite qu'un cheval, sur le reste du réseau il faut alterner le cheval sur le canal Saint-Denis, le toueur sur chaîne noyée sur le Bassin de La Villette (à partir de 1855), la traction à col d'hommes sur le canal Saint-Martin à l'air libre et le toueur dans sa partie souterraine. Le touage à chaîne noyée est un mode de navigation fluviale par remorquage au moyen d'une chaîne qui s'enroule sur les tambours du bateau. Il sera très progressivement remplacé, à partir de 1875, par la vapeur.

Figure 4. Tonnage des canaux parisiens, 1862-1896



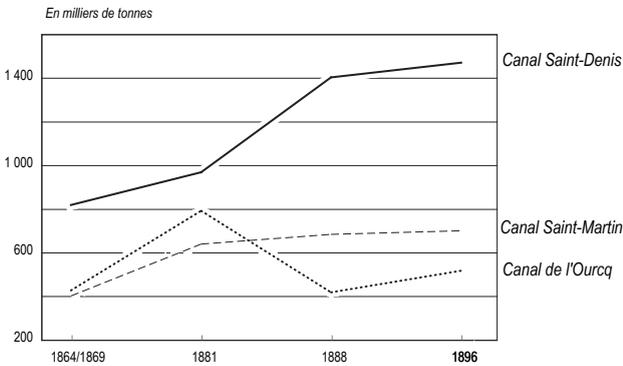
Sources. HUMBLLOT, F., 1885 ; *Annuaire statistique de la ville de Paris*, 1883, 1890, 1898 ; ALPHAND, 1880.

La distinction des flux sur les trois canaux donne la mesure de la place du bassin dans le dispositif de canaux ainsi que la part des flux de marchandises qui arrivent sur le bassin (Figure 5), et de celles qui partent du bassin (Figure 6). Les mouvements convergeant vers le bassin augmentent tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle sur les canaux Saint-Denis et Saint-Martin dont le rôle majeur est l'approvisionnement de la capitale. En ce qui concerne le canal de l'Ourcq, sa charge s'amenuise nettement après 1880, en raison de sa spécialisation dans les matériaux de construction, dont la part diminuera une fois les travaux haussmanniens réalisés. Le trafic divergeant subit également une baisse après 1880 sur les trois canaux, signe de l'essoufflement de la voie fluviale face à la concurrence du chemin de fer dans les exportations parisiennes. En revanche, l'arrivée des matières premières, souvent pondéreuses, résiste tout au long du siècle, confortant le Bassin de La Villette comme un lieu majeur de l'économie parisienne. Ainsi, une écrasante majorité des marchandises qui circulent sur les canaux, du moins après 1865, converge vers le Bassin de La Villette. Ces circulations privilégiées ne dépendent pas du sens du courant, à l'image de ce qui s'est produit sur la Seine jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

La nette prépondérance du canal Saint-Denis montre qu'il joue bien sa fonction de dérivation et de complément à la circulation en aval de la Seine. Le canal Saint-Martin se place en deuxième position, relayant lui aussi la navigation sur la Seine dans le prolongement du précédent. Enfin, le canal de l'Ourcq occupe une position plus modeste, transportant en moyenne deux fois moins de marchandises que le canal Saint-Denis et un tiers de

moins que le canal Saint-Martin. L'Ourcq se doit d'alimenter en eau le système de canaux parisien et d'améliorer la desserte en eau des Parisiens. Son poids dans la navigation fluviale reste marginal. Cette hiérarchie dessine une géographie industrielle de Paris, encore largement centrée sur la voie fluviale, avec une nette prépondérance pour le nord de la ville. Le gabarit des trois canaux et leur tirant d'eau expliquent aussi cette hiérarchie. Le canal de l'Ourcq a un tirant d'eau de 1,4 mètre et ne peut accueillir que des flûtes de 85 tonnes au maximum ; en revanche, les deux autres canaux avec un tirant d'eau de 2 mètres, autorisent des bateaux qui peuvent transporter jusqu'à 500 tonnes.

Figure 5. *Trafic convergeant vers le Bassin de La Villette*



Sources. *Annuaire statistique de la ville de Paris*, 1883, 1890, 1898 ;  
ALPHAND, 1880.

Figure 6. *Trafic divergeant à partir du Bassin de La Villette*

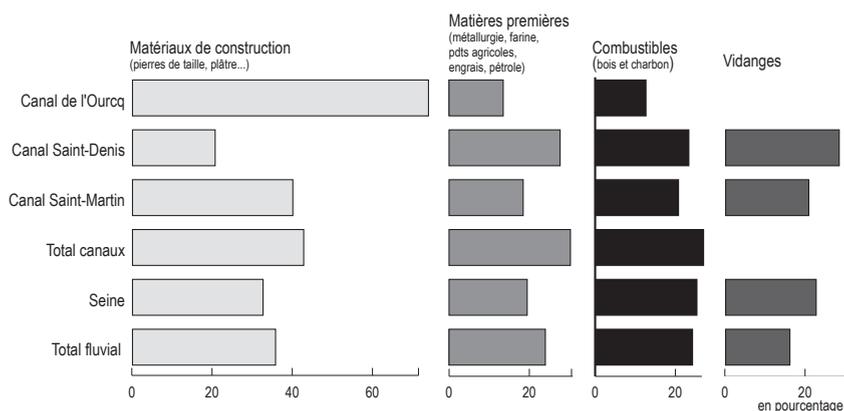


Sources. *Annuaire statistique de la ville de Paris*, 1883, 1890, 1898 ;  
ALPHAND, 1880.

### Les produits circulant sur les canaux

Quels sont les produits qui circulent sur les canaux ? La majorité des tonnages est constituée par des pondéreux : combustibles, matériaux de construction, matières premières (agricoles et industrielles) et produits de vidange (Figure 7).

Figure 7. Les produits empruntant la voie d'eau en 1888



Sources. *Annuaire Statistique de la ville de Paris*, 1890.

La diversité des produits transportés et le rôle propre à chacun des trois canaux dans les consommations parisiennes appellent un travail de distinction entre les trois. Le canal de l'Ourcq achemine des produits originaires des zones riveraines du canal (forêt de Villers-Cotterêts, vallée de l'Ourcq, Meaux). Y circulent en majorité des plâtres et matériaux de construction et des combustibles<sup>14</sup>. Le canal Saint-Denis draine des produits émanant d'une zone beaucoup plus large, notamment ceux qui arrivent par des affluents de la Seine. Les arrivages sont constitués majoritairement de matériaux de construction produits dans l'Oise et la Basse-Seine et de combustibles arrivant du Nord et du Pas-de-Calais, de Belgique et d'Angleterre<sup>15</sup>. Arrivent également du Havre des produits agricoles (avoine, maïs) et des produits exotiques qui pour la plupart sont débarqués au Bassin de La Villette (café, cacao, drogueries, épiceries, savons). Notons également l'importance des produits de vidange transportés par barges, qui transitent sur le canal à destination d'Aubervilliers (épandage) et du

14. *Annuaire statistique de la ville de Paris*, 1890.

15. *Ibid.*

dépotoir de La Villette. En revanche, au départ de Paris, dominant des marchandises diverses et des produits industriels.

Les données concernant le canal Saint-Martin sont plus complexes et plus riches. Elles distinguent, à la remonte et à la descente, les produits débarqués, embarqués et en transit. Le canal Saint-Martin traverse la ville et le relevé plus précis découle de la fonction d'entrepôt que Paris a obtenue pour rivaliser avec les ports maritimes en 1832<sup>16</sup>. Par exemple, pour l'année 1888, en provenance de la Haute-Seine sont débarquées, le long du canal Saint-Martin, 330 000 tonnes de marchandises dont un tiers de sables, cailloux et moellons, un second tiers se répartissant entre les combustibles et les marchandises diverses. Sont embarqués principalement des produits de vidange en direction d'Aubervilliers et de La Villette, faisant du canal Saint-Martin un gigantesque égout parisien. Enfin, transitent surtout des charbons et bois à brûler, de la métallurgie et des marchandises diverses<sup>17</sup>. Le trafic à la descente est plus de quatre fois inférieur au précédent, consacré principalement aux charbons de terre et aux pierres à plâtre. L'écrasante suprématie des matériaux de construction témoigne de l'activité intense du bâtiment à l'heure où le baron Haussmann pilote une refonte radicale du paysage parisien. Les canaux jouent également un rôle essentiel dans l'arrivée des combustibles (charbon, bois).

### *Le trafic fluvial parisien au XIX<sup>e</sup> siècle*

Muni de ces données, il est possible de dégager les grandes lignes du trafic fluvial parisien au XIX<sup>e</sup> siècle. En 1825, la Seine occupe une position de suprématie écrasante : plus de 15 000 bateaux arrivent à Paris par le fleuve alors que seuls 571 circulent sur les canaux<sup>18</sup>. En 1825, les marchandises débarquées à La Villette concernent deux catégories : celles qui parviennent à Paris en grande quantité par divers moyens de transport (sucre, fourrages, combustibles, métaux, savon, tabac) et celles qui arrivent exclusivement par le bassin comme les produits alimentaires (morue, prunes, raisins secs, riz, cacao, poivre), certains matériaux de construction (planches, poutres, pierres, moellons), les drogueries médicinales (amande, curcuma, gomme, mercure),

---

16. L'obtention d'un entrepôt pour une ville correspond à un régime douanier avant d'être un lieu identifié. On distingue l'Entrepôt réel pour toutes les marchandises en provenance de l'étranger, stockées dans des magasins publics et surveillées par la douane qui prélève les droits à la sortie. L'Entrepôt fictif a lieu dans les magasins particuliers des importateurs. La douane pèse les produits entrés et fait payer les droits au moment de la mise en consommation sur le poids constaté à l'entrée.

17. *Ibid.*

18. CHABROL, Comte de, 1829, tab. 9.

certaines substances chimiques (alun, céruse, noir d'os, pierre ponce), des meubles en bois exotique (cèdre, campêche, citron)<sup>19</sup>. Pour certains produits en provenance de l'Atlantique, le bassin a définitivement détrôné la Seine dont le port d'arrivage situé au pied du Louvre (Port Saint-Nicolas) était jugé indésirable depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ainsi en 1825, plus de mille tonnes de café sont débarquées au bassin pour les vingt huit tonnes aux ports aval de la Seine<sup>20</sup>. Cette diversité de produits se maintiendra pendant tout le siècle induisant des activités liées au traitement de ces matières premières.

L'enquête industrielle de 1872 témoigne d'une nette inversion du rapport entre Seine et canaux : près d'1,5 million de tonnes transite sur le bassin alors que les ports parisiens n'accueillent plus que 932 000 tonnes<sup>21</sup>. Par la suite, un lent rattrapage de la Seine s'opère et en 1888, un relatif équilibre s'établit entre Seine et canaux, en raison des aménagements effectués sur le cours de la Seine à partir des années 1880<sup>22</sup> tandis que le trafic sur les canaux reste relativement stable. Inquiète de ce redressement du trafic sur le fleuve, la compagnie des canaux s'oppose régulièrement aux projets d'amélioration de la navigation sur la Seine. Dès 1842, le conseil général des ponts et chaussées émet le vœu d'un projet de loi pour l'amélioration de la Seine. Il insiste sur l'encombrement des canaux et souhaite que le fleuve conserve la primauté dans les transports fluviaux, manière de défendre le domaine public – qui est aussi un espace de légitimation pour les ingénieurs des ponts et chaussées – face aux intérêts privés :

« Ils n'ont pu ainsi que constituer une voie de dégagement à la ligne principale et de nouveaux ports d'une grande utilité ; mais que c'est au volume d'eau de la rivière elle-même qu'on peut seul demander, au moyen des dispositions projetées, une voie navigable en rapport avec l'affluence des bateaux qui la fréquentent et le développement de l'importance commerciale qu'elle a acquise depuis quelques années ».<sup>23</sup>

Il y a donc bien complémentarité entre canaux et fleuve. À partir de 1850, la mention « port de Paris » devient de plus en plus fréquente dans les documents recensant les quantités qui circulent par la voie fluviale. Il

---

19. CHABROL, Comte de, 1829, tab. 9. Le document distingue les ports d'amont et d'aval de la Seine, et le port de La Villette.

20. CHABROL, Comte de, 1829, tab. 4.

21. GAILLARD, J., 1976.

22. Le plan Freycinet est mis en œuvre sur la Seine à partir de 1879. Le barrage de Suresnes est surélevé, le gabarit des écluses est élargi. Au début des années 1890, le mouillage est de 2 mètres de Montereau à Paris et de 3,2 mètres entre Paris et Rouen.

23. A.N., F<sup>14</sup> 6729, délibération du 21 novembre 1842.

semble qu'un des effets de l'augmentation du trafic fluvial, escomptée de la construction des canaux, soit l'homogénéisation de toutes les voies navigables, aboutissant à brouiller les particularités entre canaux et fleuve. De fait, le succès de la voie d'eau rend le travail de l'historien plus complexe dans son effort de compréhension des distributions sur le trafic fluvial parisien.

Le détail des approvisionnements pour l'année 1888 révèle une suprématie des canaux pour le transport des pondéreux destinés à construire la capitale et à alimenter son industrie, alors que la Seine garde l'avantage en matière d'approvisionnement en combustible et en évacuation des vidanges. Elle conserve donc son rôle traditionnel alors que les canaux ont pris en charge le trafic inhérent au développement industriel de la capitale.

Humblot, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du service des canaux et de l'assainissement de Paris, confirme cette modification du rôle des canaux à Paris dans une synthèse qu'il publie en 1885 :

« Sous le rapport de la navigation, les canaux Saint-Denis et Saint-Martin ne servent plus guère au but qu'on leur avait assigné, tout d'abord de 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. Aujourd'hui la Seine est devenue, dans la plus grande partie de l'année, aussi sûre que les canaux dont les anciens avantages sous ce rapport ont presque disparu ; en revanche, une partie notable des marchandises qui affluent de toutes parts vers la capitale ont trouvé, dans les canaux, le moyen d'arriver à peu de frais au Bassin de La Villette, d'où elles n'ont qu'à descendre dans l'intérieur de Paris ».<sup>24</sup>

Pour préserver un tel rôle face à la menace d'une concurrence des chemins de fer, la compagnie propriétaire des canaux revendique l'établissement de deux nouvelles grues sur la rive gauche du bassin afin d'améliorer le service de son trafic, pour satisfaire Dehaynin, entrepreneur de charbon de terre :

« Au moment où l'on s'occupe avec tant d'activité de créer des chemins de fer, qui dans diverses directions peuvent faire concurrence au canal Saint-Denis, il est du devoir d'une administration prudente de retenir le commerce au Bassin de La Villette, en lui donnant toutes les facilités convenables ».<sup>25</sup>

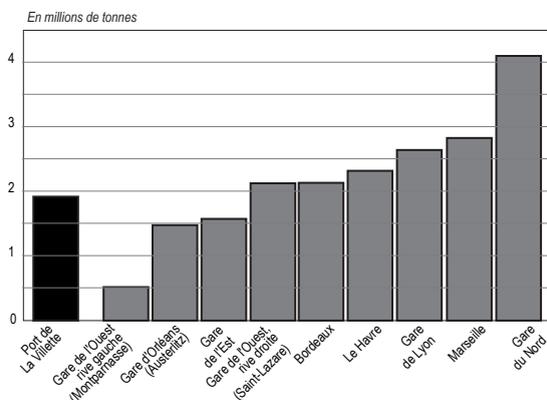
L'objectif sera tenu comme en témoigne la comparaison des tonnages respectifs des gares parisiennes et du port de La Villette (Figure 8) qui obtient ainsi, au cours du siècle, la stature d'un port d'envergure nationale.

---

24. HUMBLLOT, F.-E.-E., 1885, p. 4.

25. A.C.P., délibération du 19 décembre 1843.

Figure 8. La place du Bassin de La Villette dans le trafic parisien en 1882



Source. HUMBLLOT, F., 1885.

Le mouvement des marchandises du port de La Villette, comparé à celui des gares de chemin de fer et à celui des grands ports français, permet de prendre la mesure de l'activité installée sur la marge septentrionale de la capitale. Ici aussi, la complémentarité est notable, principalement avec le trafic de la gare du Nord. Le mouvement autour du Bassin de La Villette bénéficiera de ses liens de proximité avec les gares ferroviaires, encore renforcés avec la mise en service du chemin de fer de la petite ceinture et l'ouverture de la gare de La Villette en 1865.

## 2. La difficile cohabitation des usages sur le Bassin de La Villette

Suscités en grande partie par les flux de marchandises décrits précédemment, les usages du bassin peuvent être appréhendés selon plusieurs directions afin de comprendre leur impact sur l'espace urbain environnant. Il faut d'abord décrire la diversité de ces usages, leur évolution et prendre en compte les modalités de leur exercice (type d'entreprise, caractéristiques des usages, relations avec l'autorité compétente sur le bassin). Souligner l'évolution du paysage du bassin, traduction matérielle des activités installées sur le bord du bassin, et, à une autre échelle, évoquer quelques pistes de réflexion quant aux liens à établir entre les usages du bassin et l'évolution du quartier environnant.

Figure 9. *Le Bassin de La Villette avant les canaux*



Source. « Vue de la barrière Saint-Martin et du bassin du canal de l'Ourcq », s.d. (avant 1822).

### *Un espace de loisirs*

De la mise en eau du bassin (1808) jusqu'à l'ouverture du canal de l'Ourcq (1822), le bassin est exclusivement un site de villégiature et de loisirs. Le Bassin de La Villette, d'une longueur de 700 m et d'une largeur de 70 m, jouxte la capitale. Mais un bassin plus étroit le prolonge : appelé « bassin élargi »<sup>26</sup> et long de 900 m, il aboutit à la gare circulaire, carrefour entre le canal de l'Ourcq et le canal Saint-Denis (Figure 3).

C'est principalement le Bassin de La Villette, le plus proche de Paris, qui sera investi par ces pratiques récréatives. Elles résisteront au fil du siècle malgré la répression qui s'intensifiera au moment où la ville deviendra propriétaire. Plusieurs gravures et textes attestent d'un paysage champêtre, souvent idéalisé dans son mode de représentation telle cette image du bassin environné de collines (Figure 9). Une telle stylisation manifeste la place du bassin à la périphérie de Paris, dans l'imaginaire de l'époque en tant qu'espace radicalement opposé à la ville. Le monde urbain réclame des échappées que le nouvel aménagement de La Villette procure. Les plaisirs sont nombreux à La Villette, village dans lequel les cabarets bénéficient de l'exemption de l'octroi parisien et dans lesquels la clientèle est nombreuse et fidèle. Une chanson met en scène ces réjouissances sur le mode coquin :

---

26. Considéré comme un tronçon commun au canal de l'Ourcq et au canal Saint-Denis, le terme « élargi » s'explique par le fait qu'il est plus large que les canaux (30 mètres).

Allons, faut qu'MAM'BUTEUX excuse  
Un mouv'ment d'curiosité,  
J'NA'I QUE L'DIMANCH', FAUT QUE J'M'AMUSE  
Un p'tit peu plus qu'à la GAITE.  
Les FIACR'S sont à la file,  
Et plus d'un époux gille  
Sera, par sa moitié,  
Fait d'amitiés.  
À La Villette court la ville,  
Et l'honnête négociant,  
Qu'sa femm' trouv' sciant,  
Et trop nonchalant,  
Est laissé z'en plan,  
Tandis qu'son galant,  
Avec ell' roulant,  
Faisant le lutin,  
Dans un SAPIN,  
EN JAUNE peint,  
Enfile (bis)  
LA PORTE SAINT-MARTIN<sup>27</sup>

Comme en 1827, le plaisir de la glissade sur le bassin :

« Les mateurs de patin y venaient en veste rouge, et les dames s'y faisaient promener dans des traîneaux à deux places moyennant 15 sous le tour ou 40 sous de l'heure. La plupart de ces traîneaux étaient d'anciens chars des montagnes russes ».<sup>28</sup>

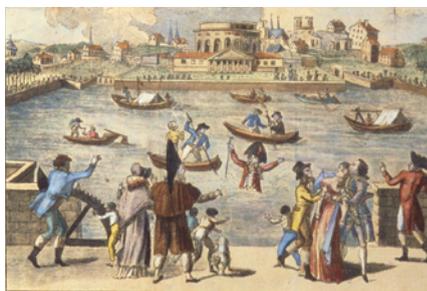
Figure 10. Activités sur le Canal de l'Ourcq

A. Patinage



Source. « Les Patineurs du canal de l'Ourcq », s.d.

B. Baignade



Source. « Dumollet prenant un bain dans le canal de la Villette », s.d (avant 1822).  
Chanson : *Bon voyage, monsieur Dumollet !*  
Marc-Antoine Désaugiers, vers 1810.

27. Casimir MÉNESTRIER, *Chanson, rondes et pot-pourris*, Paris, Scherff, 1818, p. 162.

28. LA BEDOLLIÈRE, E. DE, 1860, p. 289-304.

La compagnie des canaux « voulant contribuer au soulagement des pauvres, autorise le patinage » distribue les recettes en 1828 aux familles les plus pauvres de la commune de La Villette<sup>29</sup> (Figure 10 A). La baignade est également prisée dans le bassin (Figure 10 B). En 1822, un rapport fait à la compagnie signale la présence de cent cinquante baigneurs qui ont menacé et insulté les gardes. Une demande d'interdire la baignade est faite au préfet de police<sup>30</sup>, qui incite les maires riverains à prendre des arrêtés dans ce sens dans la mesure où la gendarmerie, surchargée, ne peut assurer la surveillance du bassin. Lorsque la ville rachète la concession, elle limite fortement cet usage :

« Tous les ans depuis un temps immémorial, cette partie des canaux (le bassin) est pendant la saison d'été envahie par la foule des ouvriers du voisinage et dont le nombre s'élève parfois à 500 ou 600 même plus encore ».<sup>31</sup>

En dépit d'une ordonnance de police du 15 mai 1875 interdisant de se baigner et de « se tenir hors de l'eau sans être décentement couvert », on constate qu' :

« un grand nombre de baigneurs encombrant le canal et causent par leur attitude, leur grossièreté, leur vandalisme, les plus sérieux dommages à la navigation... récemment ils ont jeté à l'eau des centaines de planches chargées sur bateaux ; les marinières n'osent plus traverser les parages ; les gestes et les paroles des baigneurs sont d'une immoralité flagrante ».<sup>32</sup>

La pêche, également prisée, est très surveillée. La compagnie imprime deux cents cartes de permission de pêche en 1822, pour le bassin et le canal de l'Ourcq<sup>33</sup>. Des concours sont organisés entre équipes originaires d'autres quartiers ou de communes voisines (Pantin, Belleville) et donnent l'occasion à des défilés de rues au son de la fanfare. La pêche à la ligne flottante est interdite car elle gêne la navigation, encombrant les quais et menaçant la sécurité des bateaux en raison des pierres que les pêcheurs utilisent pour s'asseoir et qu'ils jettent ensuite dans l'eau. Seule la pêche au filet traînant est autorisée.

À partir de 1834, les premières courses à l'aviron de France ont lieu sur le bassin, lui accordant ainsi une notoriété nationale<sup>34</sup> alors que, depuis 1827, des joutes aquatiques s'y déroulent chaque année au mois de juillet et

---

29. MBCSH, Fonds Carivenc, le *Moniteur* du 8 janvier 1828.

30. A.C.P., Délibération du 6 juin 1822.

31. Archives de Paris (A.P. par la suite), VO3 545, rapport de Durand Claye, 9 août 1877.

32. A.P., VO<sup>3</sup> 545, rapport de Durand Claye, 9 août 1877.

33. A.C.P., Délibération du 23 mai 1822.

34. MBCSH, Fonds Carivenc, boîte 87, historique des fêtes nautiques joint à un programme de 1934.

août<sup>35</sup>. Même si une ordonnance de police de 1865 tente de limiter tous ces usages au profit du seul commerce (« L'accès du canal est interdit à toutes les embarcations autres que celles employées pour les besoins du commerce »<sup>36</sup>), cette interdiction ne souffre qu'une exception, en été, à l'occasion des fêtes nautiques qui ont lieu à la date de la fête communale de La Villette centrée sur le bassin, rituel instauré à l'occasion de l'inauguration du canal Saint-Denis en 1821<sup>37</sup>. Mais le cadre d'exercice de ces fêtes évolue : aux préoccupations paternalistes de la compagnie succéderont des motivations plus politiques (protection du commerce, répression des mauvaises mœurs) de la part de la municipalité, une fois le bassin passé dans le patrimoine de la ville. Ainsi le programme de la fête nautique donnée pour l'inauguration du pont Levant de la rue de Crimée, en 1885, exhibe le patronage de la municipalité sur l'événement et rappelle que le bénéfice ira à la caisse des écoles du XIX<sup>e</sup> arrondissement<sup>38</sup>. Sont programmées de grandes joutes à la lance mettant face à face les mariners du XIX<sup>e</sup> arrondissement et ceux de la Seine, des courses de chevaux marins (chevaux montés par des jockeys costumés), des concours de natation, une course aux canards et aux cochons, des concours de canots conduits à la godille par des mariners et des concours de pêche. Les quais et les passerelles sont illuminés et « enguirlandés », des tribunes sont montées sur les quais. L'événement revêt une dimension religieuse par des processions organisées

Figure 11. Programme de la fête nautique dans le Bassin de La Villette, le dimanche 2 août 1885



Source. MBCSH, Fonds Carivenc boîte 87.

35. MBCSH, Fonds Carivenc, boîte 87, historique des fêtes nautiques joint à un programme de 1934.

36. A.P.P., E B 36, ordonnance de police du 10 mai 1865, article 77.

37. Chaque année, la compagnie donne l'autorisation à la commune de La Villette de jouir du bassin pendant deux jours au mois de juillet, participant à raison de 250 francs aux frais occasionnés par la fête (A.C.P., délibération du 9 juillet 1839).

38. A.P.P., EB 36, 2 août 1885.

dans les rues de Crimée, des Ardennes, de Thionville, de l'Ourcq, de Flandre et d'Allemagne<sup>39</sup>.

L'attractivité suscitée par les canaux et le bassin provoque des dissensions récurrentes entre le service responsable de gestion et la préfecture de police qui semble se soustraire à ses obligations. De nombreux témoignages soulignent le statut particulier du bassin et de ses canaux, entre espace privé (géré par la compagnie puis par le service des canaux de la ville) et espace public relevant de la préfecture de police. En 1878, s'appuyant sur une distinction forte entre Parisiens et habitants des faubourgs, un ingénieur ordinaire relève :

« L'ingénieur soussigné a l'honneur de signaler l'urgence qu'il y aurait à prendre des mesures à l'égard des baigneurs qui fréquentent le canal de l'Ourcq entre les fortifications de Paris et le pont-levis de Romainville. Ces baigneurs qui, le soir surtout, se comptent par milliers, ne sont surveillés par aucune police. Ne se bornant pas seulement à dégrader les berges et à voler les pieux et planches qui en proviennent, ils insultent les cantonniers qui leur font de justes observations et ils les menacent même de les jeter à l'eau [...]. En outre l'eau du canal sert à l'alimentation d'une partie de la population de Paris ; il est inconcevable et répugnant de laisser des baigneurs appartenant aux basses classes des faubourgs se laver dans le canal en amont de la prise d'eau. De tels scandales ne sauraient se prolonger plus longtemps. En conséquence, l'ingénieur soussigné croit devoir insister pour qu'une surveillance sévère et active soit exercée le plus promptement possible sur cette partie du canal de l'Ourcq, si mal fréquentée par la préfecture de police, chargée de ce soin, par les lois et règlements ».<sup>40</sup>

Ainsi, fidèle à sa vocation d'origine, le bassin se maintient comme espace de plaisir tout au long du siècle et la réputation d'une zone à vocation exclusivement industrielle doit être nuancée. Cette étude de cas parisienne met en valeur la pluralité des usages, et leur cohabitation, plutôt qu'une spécialisation exclusive.

### *Commerce et industrie sur le bassin*

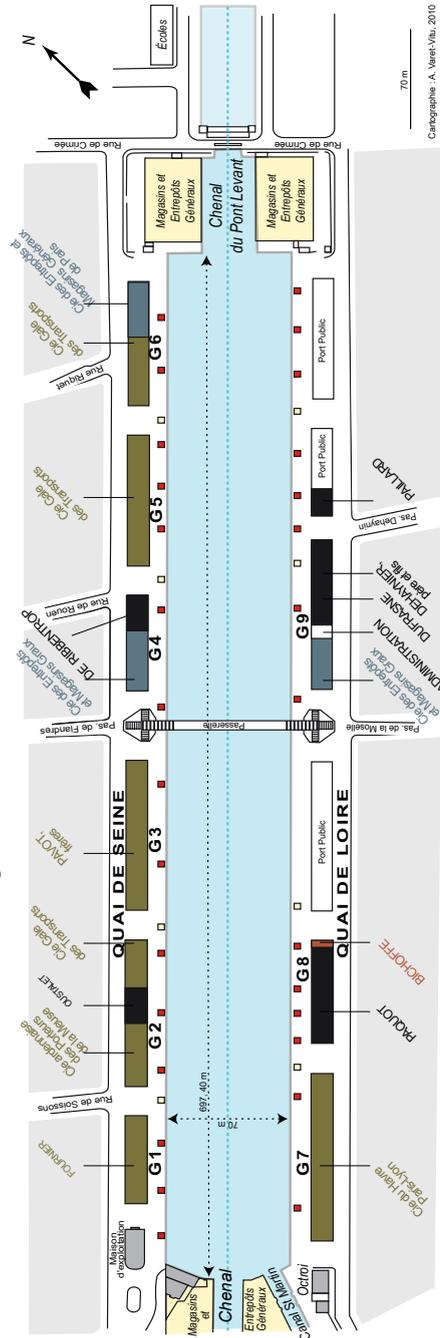
Dès la mise en service du réseau de canaux, l'espace du bassin entame une lente mutation qui connaîtra plusieurs étapes afin de le conformer aux besoins du commerce florissant sur ses rives. À partir des années 1820, deux zones se distinguent : les « francs-bords » du bassin sur une bande d'environ 15 mètres à partir de l'eau, hébergeant des chantiers loués temporairement à la journée à des transporteurs pour le déchargement et l'évacuation des marchandises ; en arrière de cette zone, des magasins, couverts et fermés, loués à l'année au mètre carré, avec des engagements écrits ou verbaux.

---

39. A.P.P., EB 36.

40. A.P., VO<sup>3</sup> 545.

Figure 12. Le Bassin de La Villette en 1883



Source: ACP, Bassin de La Villette, location de chantiers et magasins, 1876-1883; Cartographie: A. Varet-Vial, 2010

Nom des localités		Activités
<b>Quai de Seine</b>		
Group 1	12 travées	Entrepreneur par eau, Meaux
Group 2	11 travées	Cie ardennaise des porteurs de la Meuse
	1 travée	Cie parisienne de chauffage (combustibles)
Group 3	8 travées	Cie générale des transports, 55 quai des Grands Augustins
Group 4	19 travées	Cie des entrepôts et magasins généraux de Paris, 204 bd de La Villette
Group 5	8 travées	Négociant en charbon
Group 6	4 travées	Cie générale des transports, 55 quai des Grands Augustins
	10 travées	Cie générale des transports, 55 quai des Grands Augustins
	7 travées	Cie des entrepôts et magasins généraux de Paris, 204 bd de La Villette
<b>Quai de Loire</b>		
Group 7	19 travées	Cie du Havre, 8 rue Condorcet
Group 8	14 travées	Charbon de terre
entre Groupes 8 et 9	Terrain pour chantier	Entrepreneur en pierres de taille
Group 9	4 travées	Cie des entrepôts et magasins généraux de Paris, 204 bd de La Villette
	6 travées	Entrepreneur en charbons
	6 travées	Négociant en charbon de terre, 188 rue du Faubourg Saint-Martin
Port public	chantier libre	Négociant en charbon de terre

Transporteurs et marchands se partagent l'espace mitoyen du bassin entre 1821 et 1847. Le Tableau 1 montre la répartition entre marchands spécialisés dans un produit unique et transporteurs polyvalents qui, en général, se contentent d'un stationnement de bateaux. Bien que puissants, ces derniers sont minoritaires dans la première partie du siècle.

Tableau 1. *Activités repérées sur les bords du bassin entre 1821 et 1847*

<i>Activités</i>	<i>Nombre</i>
Charbon	19
Bois	4
Carrier	3
Vin	1
Bouteilles et verreries	2
Plâtre	1
Pierre	1
Transporteur	3
Total	34

*Source.* A.C.P., Délibérations de la Compagnie des canaux Saint-Denis et de l'Ourcq, 1821-1823, 1839-1841, 1843-1845, 1845-1847. Origine géographique des locataires ; La Villette, Vaujourn, Valenciennes, Dunkerque, Le Havre, Angleterre.

Plusieurs de ces marchands donneront leur congé entre 1862 et 1864, suite à l'augmentation probable de la taxation sur le commerce dans un espace désormais intégré à la capitale<sup>41</sup>. La pression grandissante des usagers louant les terrains riverains en vue d'y entreposer des marchandises pousse la compagnie à adopter un cadre général pour ces locations. En avril 1822, il est signalé que « divers genres de commerces demandent des emplacements sur les terrains dépendant du bassin pour y entreposer des matériaux et marchandises »<sup>42</sup>. La compagnie décide alors de fixer « un prix de location uniforme par mètre superficiel de terrain occupé ». Ce loyer ne serait perçu qu'au-delà du délai fixé afin que les marchandises débarquées soient enlevées (15 jours). La compagnie délimite et distribue tous les emplacements possibles. Il semble également qu'elle traite collectivement avec les marchands qui débitent la même marchandise. En mars 1822, elle passe une convention avec les commerçants de charbon : ceux-ci obtiennent un abonnement annuel moyennant la somme de 25 000 francs, en contrepartie des droits de navigation et de stationnement à percevoir sur les bateaux de charbon, avec un maximum fixé à 50 bateaux<sup>43</sup>.

41. A.C.P., Bassin de La Villette, locations, magasin, 1863-1916. Voir N. MONTEL, 2000-2001, p. 217-254.

42. A.C.P., Délibération du 9 avril 1822.

43. A.C.P., Délibération du 26 mars 1822.

Autour de 1840, plusieurs indices témoignent de l'intensité de l'activité au bord du bassin, voire de la crainte de l'asphyxie. En 1839, l'aménagement d'un nouveau bassin entre La Chapelle et La Villette est envisagé, en raison de l'encombrement des quais et des ports du Bassin de La Villette, obligeant les bateaux à stationner longtemps dans les biefs du canal Saint-Denis. Les plaintes incessantes de la part des compagnies de navigation dirigées par MM. Expert, Lecoq, Bertin, Ganneron et Florentin laissent deviner une très forte tension sur cet espace à peine quinze ans après la mise en service du réseau. On souligne la perspective d'une augmentation du trafic avec les arrivages provenant du canal de la Sambre (récemment livré à la circulation), du canal de Soissons et de la jonction projetée de la Marne avec le canal de l'Ourcq. L'administration donnera un avis positif à ce projet dont les travaux seront exécutés par une nouvelle compagnie soumissionnaire. Elle signale l'urgence de prévoir un nouveau bassin, livrant ainsi une vision de l'urbanisation galopante que connaissent les alentours du bassin : « attendu que la plaine qui sépare La Chapelle de La Villette commence déjà à se couvrir de constructions nouvelles d'une grande valeur »<sup>44</sup>.

En février 1840, des transactions sont signalées sur des terrains en vue d'aménager cet autre bassin. Hainguerlot, directeur de la compagnie des Canaux, revend un terrain d'un arpent, acquis en 1819, à Pierre Nicolas Fleury, pour le prix de 2 138,70 francs. La revente en lots produit 49 748 francs<sup>45</sup>. Cette augmentation de la valeur des terrains – multipliée par 25 en vingt ans – est le signe de la transformation que cet espace subit et de la spéculation dont il est l'objet en raison de son attractivité économique. Le début des années 1840 est donc marqué par l'intensification des activités au bord du bassin dont les effets urbains sont attestés par les observations des militaires inspectant les alentours de Paris, pour décider ou non de l'opportunité de construire de nouvelles fortifications :

« La Villette s'étend sur la route de Lille jusqu'à l'embranchement de cette route avec le canal St Denis [...] les villages de La Villette, de Pantin et de Noisy le Sec sont assez considérables ».<sup>46</sup>

Dans les années 1850, l'espace autour de la Rotonde de Ledoux, au sud du bassin est, à son tour, inclus dans les activités du port. Le préfet

---

44. A.C.P., Délibération du 25 juin 1839.

45. A.C.P., Délibération du 4 février 1840.

46. Service historique de l'Armée de Terre, Mémoire de reconnaissance 1292, Reconnaissance des villages de La Villette, Pantin et Noisy-le-Sec, 18 octobre 1840.

de la Seine y autorise l'établissement d'une gare et de hangars dévolus au débardage du bois<sup>47</sup>.

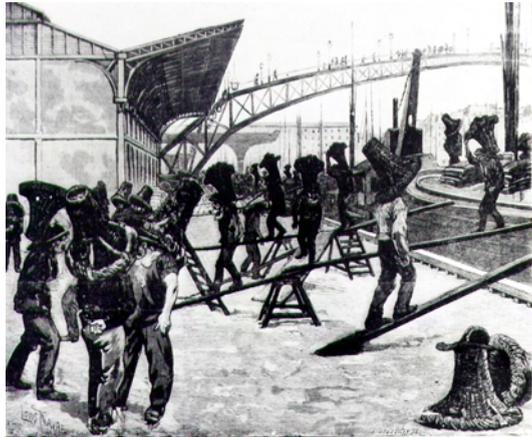
En 1869, un autre bilan des installations est possible. À cette date, vingt entrepreneurs sont recensés sur les bords du bassin, avec un net déséquilibre au profit du quai de Loire au regard du nombre d'agents installés. Une différence nette des types d'activités apparaît sous forme de spécialisation : le quai de Loire accueille davantage de marchands de produits pondéreux alors que les entrepositaires sont plutôt installés sur le quai de Seine<sup>48</sup>. Cette dissymétrie

d'occupation du bassin est à mettre en relation avec l'organisation des activités induites par son commerce : la rue de Flandre et les rues adjacentes, à l'Ouest, accueilleront les industries de transformation, consommatrices de matières premières arrivant à Paris par le Bassin<sup>49</sup>. Ainsi, le quai de Seine devient la plate-forme logistique de l'industrie qui se développe au nord de la capitale tandis que le quai de Loire reste dévolu au transit et à la vente des pondéreux.

Le Tableau 2, dressé à partir des calepins du cadastre qui enregistrent les mutations et les changements de baux, confirme cette spécialisation des deux quais tandis que les adresses des sociétés installées permettent de mesurer le rayon d'impact de l'activité des deux quais.

Globalement, le nombre d'agents installés sur le bassin a doublé par rapport au début du siècle (voir Tableau 1). Un tel constat aboutit à relati-

Figure 13. Les débardeurs de charbon sur le quai de Loire, 1885



Source. *La petite Presse*, 17 septembre 1885.

47. A.C.P., entretien immeubles, magasins, 1819-1902, arrêté du Préfet de la Seine, 28 mai 1853.

48. A.C.P., plans parcellaires et divers, 1844-1869.

49. MONTEL, N., 2001/2, p. 47-65.

viser les effets de l'annexion n'ayant que peu freiné ici l'activité commerciale. Les locataires sont presque deux fois plus nombreux sur le quai de Loire et leur emprise individuelle reste modeste. La diversité des activités sur ce quai se confirme, avec la prépondérance des marchands de charbon, de même que la prédilection des entrepositaires et des transporteurs qui alimentent l'industrie locale pour le quai de Seine.

Tableau 2. *Nature des activités sur le quai de Seine et le quai de Loire, 1864 et 1877*

<i>Activités</i>	<i>Locataires du quai de Seine</i>	<i>Locataires du quai de Loire</i>
Transport	8	8
Entrepositaires	7	
Charbon	5	10
Pierre		8
Bois		7
verre à vitre	1	
Briques et poteries		2
Grès		1
Kaolin		1
Voiturier		1
Fabricant de produits chimiques non identifiés		1
	3	5
Total	24	44

*Source.* A.P., D1P4/1091, quai de Seine, 1862 ; D1P4/649, quai de Loire, 1862.

Tout au long du siècle, la compagnie des canaux puis la ville s'efforcent de réserver les bords du bassin au commerce, empêchant l'installation d'industries sur ses berges. En avril 1899, le sieur Harlé signe un engagement pour une partie du hangar 9 sur le quai de Loire. En juillet, il reçoit la lettre suivante de l'ingénieur des canaux :

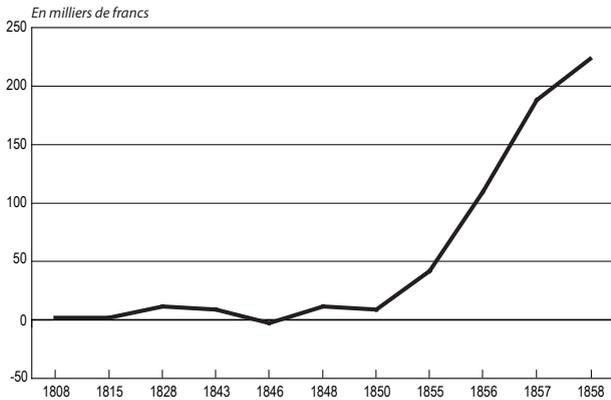
« Le magasin qui vous est loué par la ville ne doit servir que de dépôt pour les marchandises amenées par la voie des canaux de la ville de Paris. Or depuis longtemps le trafic que vous faites par ces canaux est insignifiant, sinon nul. D'autre part, vous avez complètement changé la destination du magasin en y installant une fabrique... Pour ces motifs j'ai l'honneur de vous donner congé du magasin... ».<sup>50</sup>

Harlé répond qu'il tient à conserver son magasin : « si j'ai fait quelques essais de fabrication de colle, ce n'était pas dans l'intention de créer une usine dans vos locaux » et il s'engage à tout démonter pour septembre. À cette date, il réclame un délai de quinze jours car il est en négociation pour installer sa fabrication de colles cuites sur un autre terrain.

50. A.C.P., Bassin de La Villette, locations, magasins, 1863-1916.

L'évolution du budget de la commune de La Villette témoigne aussi de cette accélération de l'activité industrielle et commerciale sur son territoire dans les années 1850 (Figure 13). La commune, par l'intermédiaire des prélèvements qu'elle opère sur les activités, voit ses recettes augmenter très rapidement (multiplication par 22 entre 1828 et 1858). Un tel décollage peut aussi être invoqué comme motif de l'annexion au moment où les travaux d'Hausmann nécessitent un financement.

Figure 13. *Évolution des excédents budgétaires de la commune de La Villette*



Source. A.P., DO9 43, Préfecture du département de la Seine, approbation du compte administratif du maire de La Villette.

Ainsi, les données dont nous disposons permettent d'esquisser une évolution de l'organisation économique sur le bassin au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. À la suprématie des marchands de charbon et de bois, héritiers du commerce fluvial parisien, se superpose la montée en puissance de transporteurs et entrepositaires qui maîtrisent l'activité commerciale en la fragmentant. D'une part des spécialistes du transport, d'autre part des agents en contact étroit avec l'industrie locale régulent les arrivées de matières premières en fonction de la demande. Cette diversification des acteurs désigne la sophistication grandissante de l'activité commerciale installée sur le bassin, phénomène qu'on pourrait assimiler à une rationalisation économique tant il répond à la nécessité d'accélérer la rotation sur les rives du bassin, c'est-à-dire d'augmenter sa productivité<sup>51</sup>. Les marchands de charbon résistent à la pression grandissante du commerce alimentant l'industrie, à l'image de

51. L'évolution des activités du Bassin de La Villette doit être mise en relation avec l'histoire des entrepôts et magasins généraux installés à proximité, voir E. PHILIPP, 2000.

Dehaynin, locataire de six travées du groupe 9 sur le quai de Loire, invoquant la préservation des intérêts de la population consommatrice locale et des finances de la ville :

« Nous estimons que, quoiqu'il arrive, l'administration ne peut anéantir, au profit seul des transporteurs, l'industrie charbonnière sur le Bassin de La Villette, tant dans l'intérêt des habitants que dans celui de la ville de Paris, les droits de navigation perçus pour les bateaux de charbons étant au moins égaux à ceux reçus des transporteurs, s'ils ne sont supérieurs ». <sup>52</sup>

Après le rachat par la ville en 1876, la spécialisation des deux quais se confirme, soutenant cette « modernisation » du commerce<sup>53</sup>. Le quai de Seine est investi progressivement par des transporteurs qui font vivre l'industrie locale et il s'y trouve deux fois moins de dépôts provisoires. Y accostent des produits alimentaires et des produits destinés aux industries (sucre, produits chimiques, fer, bois d'allumettes). Le rayonnement de ce commerce est faible, n'allant pas au-delà des 3<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements. En revanche, le quai de Loire est surtout occupé par le commerce de combustibles et de matériaux de construction. Avec deux fois plus de dépôts momentanés, son profil est plutôt celui d'un débarcadère que d'un entrepôt. Son rayonnement s'étend largement sur les arrondissements parisiens (2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>) et même au-delà (Montreuil, les départements de l'Aisne et de la Seine-et-Marne). C'est donc un quai voué à la fois à la vente de pondéreux sur place et à une forte activité de transit pour des produits contrôlés par des marchands installés dans une aire beaucoup plus large (tout le nord et l'est de Paris). Cette dissymétrie dans la répartition de ces activités accentue les effets urbains du bassin dans la seconde moitié du siècle : la rue de Flandre et les rues adjacentes accueillent de nombreuses implantations industrielles<sup>54</sup> alors que la rue d'Allemagne est davantage une voie résidentielle bordée d'immeubles de type haussmannien tardif. Le tissu urbain se différencie durablement à l'est et à l'ouest du bassin, imprimant notamment sa marque sur la taille des parcelles le long des deux routes principales. Les dénivellations spatiales découlant de ce qu'on peut qualifier de « croissance urbaine » inhérente à l'aménagement du bassin ne sont mises en valeur que par une analyse dont l'échelle varie. Mais il est nécessaire d'enquêter de façon précise et chronologique, sur les évolutions que connaît le cœur de cette dynamique urbaine, à savoir le bassin. Ainsi, le moteur de la croissance urbaine parisienne est bien antérieur à l'annexion, tirant son énergie des transformations locales et non d'une

---

52. A.C.P., Location magasins, 1863-1916, mars 1881.

53. A.C.P., Bassin de La Villette, 1876-1883, locations chantiers et magasins, série de contrats stipulant le nom et l'adresse du déposant et le type de produits.

54. BOURILLON, F., 1996, p. 166-176 ; FAURE, A., 1996, p. 91-112.

diffusion progressive des intérêts parisiens sur cette marge. La différence est de taille, inversant la perspective : il ne s'agit plus de constater les effets d'un rattachement de la périphérie dans le périmètre de la capitale mais bien de prendre acte d'une urbanisation antérieure dont l'origine est locale.

On perçoit une autre dimension de cette dynamique en observant le paysage du bassin qui évolue au cours du siècle, s'adaptant à l'activité grandissante et offrant de plus en plus d'avantages aux usagers.

### 3. Aménager le bassin

L'attribution des places sur les bords du bassin organise ses activités et son insertion urbaine, signalant tout l'intérêt de marier l'analyse des pratiques à celle des formes matérielles qui les accueillent. À partir de la mise en service du canal de l'Ourcq, la compagnie aménage des magasins en arrière des berges, autorisés par un arrêté du préfet de la Seine du 1<sup>er</sup> mars 1822<sup>55</sup>, stipulant que ceux-ci seront construits au fur et à mesure des besoins, qu'ils devront être exclusivement réservés à l'entrepôt de marchandises et qu'aucun établissement tels les guinguettes, restaurants ou marchands de vin ne pourront s'y installer. On préserve le paysage champêtre du bassin en exigeant que les arbres actuellement plantés en bordure ne seront arrachés qu'au fur et à mesure de l'établissement de magasins, hangars et ports de décharge. Enfin, la compagnie doit rendre les magasins en bon état, à l'issue de la concession. Un autre arrêté règle l'alignement des constructions sur les deux rives du bassin<sup>56</sup> et la compagnie décide alors des modalités de location des emplacements : ils seront loués à court terme pour n'entraver aucune disposition du préfet de la Seine, à raison de trois francs le mètre superficiel par an. Les bateaux ont quinze jours de franchise pour décharger leurs marchandises ; au-delà, ils payent deux centimes par jour et par mètre superficiel, comme indemnité d'occupation. En juillet 1847, le tarif est plus détaillé, tenant compte des transformations des infrastructures autour du bassin : deux centimes par jour et par m<sup>2</sup> pour des dépôts temporaires sur les terrains clos ou pas ; les terrains non clos loués à l'année le sont au prix de 2,5 francs par m<sup>2</sup> et par an tandis que les terrains clos sont loués à l'année trois francs par m<sup>2</sup> et par an<sup>57</sup>.

---

55. A.C.P., Entretien immeubles, magasins, 1819-1902.

56. A.C.P., Délibération du 2 mai 1822 s'appuyant sur l'arrêté du préfet de la Seine du 29 mars 1822.

57. A.C.P., Délibération du 27 juillet 1847.

En 1822, on autorise l'établissement de magasins sur les quais selon le plan suivant : six masses sur chaque rive, séparées par des intervalles de vingt mètres, et deux masses en amont, sur les terre-plein longeant le chenal du pont tournant. Les magasins doivent laisser libre un quai de huit mètres de largeur sur les deux rives, des rues latérales de douze mètres sont ménagées derrière les magasins, eux-mêmes larges de quinze mètres<sup>58</sup>. Des grues et des chaussées sont installées « pour faciliter la communication des lieux de déchargement avec différentes routes aboutissant au bassin »<sup>59</sup> et les engins d'élévation se multiplieront au fur et à mesure des besoins. Le bassin devient le terrain d'expérimentation de nouveaux procédés techniques comme en témoignent de nombreux dossiers dans les archives des canaux. Certains transporteurs et entrepositaires font installer des rails pour évacuer leurs marchandises vers la rue de Flandre et la rue d'Allemagne. Il est également prévu de former une compagnie de marins (comme sur la Seine) qui se chargera de la garde et des soins des bateaux stationnés, moyennant une rétribution prise en charge par le commerce<sup>60</sup>. En 1839 s'ajoutera un entrepôt de céréales élevé sur la rive gauche, au niveau du pont tournant<sup>61</sup>.

Pourtant l'aménagement de ces magasins ne se fera que très progressivement. En effet, la compagnie module le rythme de construction sur la demande des usagers :

« La compagnie a adressé le plan et l'élévation des magasins et des hangars qu'elle prend l'engagement d'élever sur les bords du Bassin de La Villette au fur et mesure que les besoins du commerce l'exigeront, et en commençant cette année par l'érection de trois magasins et un hangar ».<sup>62</sup>

En 1830, un nouveau plan remplace celui de 1822. Il prévoit plus d'espace entre les masses de magasins du fait de « la nécessité d'assurer au commerce transitaire une circulation commode et de laisser des emplacements découverts aux marchandises qui n'en réclament d'autres »<sup>63</sup>. Cette lenteur des aménagements peut s'expliquer par la résistance de certains propriétaires qui ont été expropriés moyennant des droits de servitude qu'ils jugent

---

58. Encore aujourd'hui, certaines de ces rues portent le nom des locataires de magasins qui les ont aménagées.

59. A.C.P., Délibération du 30 mai 1822.

60. A.C.P., Délibération du 13 juin 1822.

61. A.C.P., Entretien immeubles, magasins, 1819-1902, arrêté du 25 août 1836.

62. A.C.P., Entretien immeubles, magasins, 1819-1902, Lettre adressée au préfet de la Seine le 4 août 1830 par Tarbé, inspecteur général des ponts et chaussées.

63. *Ibid.*

remis en cause par la construction des magasins autour du bassin. Ainsi les sieurs Thielmann de Schenck et consorts sont déboutés de leur requête :

« Considérant que l'État en acquérant pour cause d'utilité publique, obtient comme l'obtiendrait un acquéreur privé, la plénitude des droits de propriété et reste seul juge de l'exécution des plans d'utilité publique comme des modifications qu'ils peuvent recevoir ». <sup>64</sup>

En 1842, les travaux sont toujours en cours comme en témoigne la demande du locataire Duthy qui réclame davantage de place dans les magasins en cours de construction<sup>65</sup>. Après une phase de près de quinze ans de constructions au coup par coup au bord du bassin, la compagnie décide, en octobre 1839, de numéroter les magasins riverains :

« Ceux de la rive droite auraient les numéros impairs et ceux de la rive gauche les numéros pairs. Les N° 1 et 2 appartiendraient aux deux magasins les plus rapprochés de la barrière ». <sup>66</sup>

En avril 1840, il est question de doubler les hangars dépendant des magasins de la rive droite du bassin pour la somme de 14 000 francs<sup>67</sup>. Depuis la fin des années 1830, l'activité du bassin semble avoir atteint un rythme important et par le numérotage des magasins, la compagnie donne leur cohérence à tous les établissements riverains. Ainsi convergent la chronologie des aménagements et celle des pratiques. C'est aussi à la fin de la décennie 1830 que les rues latérales du bassin se construisent sous l'égide de la compagnie<sup>68</sup>. Parallèlement au développement des activités sur le bassin, la ville se construit<sup>69</sup>. En revanche, la compagnie refuse d'assurer les frais d'éclairage et de balayage des chemins latéraux du canal dans sa partie élargie entre la gare circulaire et le pont tournant : ils ne sont pas encore classés d'où l'ambiguïté concernant la charge de leur entretien. Du fait qu'ils sont en terre, leur entretien s'avère très coûteux<sup>70</sup>.

En 1861, l'ingénieur Vuignier consacre au bassin un ouvrage dans lequel il qualifie le site de « docks », à l'image de ceux de Londres et il en donne une représentation organisée et claire. En 1877, un état

---

64. A.C.P., Entretien immeubles, magasins, 1819-1902, Extrait du registre des délibérations du conseil d'État. 16 août 1832.

65. A.C.P., Entretien immeubles, magasins, 1819-1902.

66. A.C.P., Délibération du 1<sup>er</sup> octobre 1839.

67. A.C.P., Délibération du 7 avril 1840.

68. A.C.P., Délibération du 15 octobre 1839, arrêté du préfet de la Seine autorisant la construction de rues.

69. BACKOUCHE, I., 2006, p. 285-306.

70. A.C.P., Délibération du 14 janvier 1840.

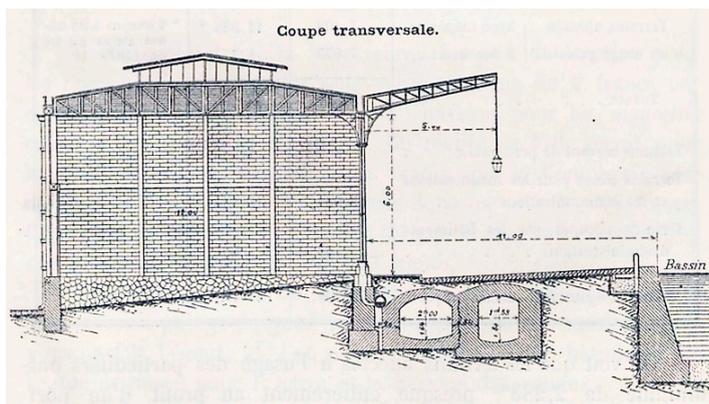
descriptif des canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis et de leurs dépendances égraine la totalité des installations le long du bassin. Voici comment le port de La Villette est décrit :

« Établi sur les deux rues du bassin, il est clos de murs sur les quais de Seine et de la Loire ; des entrées fermées par des barrières sont ménagées sur les deux rives dans ces murs clôture ». <sup>71</sup>

Après avoir racheté la concession en 1876, la ville souhaite que le bassin profite de la prévisible croissance du trafic en raison des travaux d'approfondissement de la Seine engagés dans les années 1870. Elle se lance dans une campagne de travaux. Son tirant d'eau, ainsi que celui du canal Saint-Denis, est augmenté, passant de 2 à 3,2 mètres, et l'intégralité des magasins qui bordent le bassin sont reconstruits :

« Les magasins et hangars existant actuellement sur les quais du Bassin de La Villette sont misérables et doivent disparaître dans les travaux d'amélioration des canaux à l'étude. 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>72</sup>

Figure 14. *Les nouveaux hangars avec marquise, Bassin de La Villette, 1878*



Source. MBCSH, Fonds Carivenc, boîte 87.

Sont ainsi récupérés les éléments d'architecture métallique d'une galerie construite pour l'exposition universelle de 1878 qui s'est tenue à Paris. Les travaux débutent en 1880 et sont exécutés en deux tranches, une rive après l'autre, afin de ne pas immobiliser le trafic. Les hangars sont prolon-

71. A.P., VO<sup>3</sup> 545, Chapitre III.

72. A.P., VO<sup>3</sup> 534, Rapport de Durand-Claye, janvier 1879.

gés par une marquise qui permet de protéger les marchandises stationnant sur le quai et procure une certaine élégance à cette architecture d'entrepôts (Figure 14). L'uniformisation ainsi obtenue des magasins le long des deux rives du bassin aboutit à un changement de paysage, signalant la forte spécialisation commerciale du site. Ce paysage restera inchangé jusque dans les années 1970, date à laquelle la totalité de ces magasins sont détruits, à l'exception de celui implanté au sud du quai de Seine dans lequel est aujourd'hui installé un cinéma<sup>73</sup>. On procède également à une modification du numérotage des magasins : six groupes sont numérotés de 1 à 6 sur le quai de Seine, espacés de vingt mètres, et trois groupes, numérotés de 7 à 9, sont déterminés sur le quai de Loire, espacés également de vingt mètres (Figure 12).

#### 4. Une vocation industrielle exclusive

Après 1876, la ville, propriétaire de l'ensemble du réseau de canaux, en modifiera progressivement la logique économique. Auparavant, la compagnie envisageait le bassin comme la plaque tournante d'un système à l'échelle du bassin et des canaux. Tirant ses bénéfices des droits de navigation et de location, elle favorisait les locations durables à des commerçants fidèles qui faisaient transiter leurs produits sur les canaux. On peut parler d'une logique de flux. Désormais, la ville adopte une perspective différente : elle envisage le bassin comme un espace produisant des bénéfices et le désolidarise des canaux pour l'insérer dans le complexe industriel qui s'est développé au nord de la capitale.

En témoignent, par exemple, les projets d'amélioration des moyens de transport afin d'évacuer les marchandises. En 1878, l'ingénieur Émile Fabre s'adresse à l'ingénieur Durand-Claye<sup>74</sup> au sujet d'un « tramway industriel » en cours de conception. Deux tranches de travaux sont prévues : une ligne reliera d'une part les entrepôts du Rond point de La Villette aux raffineries de sucre (Lebaudy, installé rue de Flandre depuis 1824 et Jeanti Prévost, installé rue de Tanger depuis 1839<sup>75</sup>) et, d'autre part, les entrepôts du Pont de Flandre aux gares du Nord et de l'Est ; une autre ligne reliera le Bassin de La Villette au chemin de fer de ceinture.

---

73. Le succès de cette reconversion culturelle du magasin a incité à la reconstruction à l'identique d'un nouveau magasin en face sur le quai de Loire à la fin des années 1990.

74. A.C.P., Bassin de La Villette, aménagement du port, 1865-1898, juillet 1878.

75. MONTEL, N., 2001/2, p. 55.

En novembre 1879, le maire du 19<sup>e</sup> arrondissement adresse au préfet de la Seine une pétition de commerçants riverains qui réclament la jonction entre le bassin et le chemin de fer de ceinture. L'ingénieur de la ville prend en compte leur demande et la transmet à ses supérieurs en précisant :

« Nous pensons néanmoins que ceux-ci se font quelques illusions sur la véritable destination des terre-pleins du Bassin de La Villette lorsqu'ils les considèrent comme uniquement destinés à former de vastes chantiers de charbon. Telle n'est plus et telle ne sera plus leur destination dans l'avenir ; si la Compagnie des canaux a immobilisé par une affectation de ce genre une partie des terre-pleins, nous espérons que le développement du trafic produit par les grands travaux projetés, permettra de rendre ces terre-pleins à leur vraie destination, c'est-à-dire à un dépôt partiellement temporaire et journalier de marchandises diverses, qui ne feront que les traverser à la sortie des bateaux pour partir en chargement vers les chantiers et magasins particuliers ». <sup>76</sup>

Ce témoignage montre qu'à l'orée des années 1880, la ville, propriétaire des canaux et du bassin, confirme leur vocation de plate forme d'arrivage de marchandises qui irrigueront ensuite l'industrie parisienne. Et par cette destination que la ville souhaite à terme exclusive, on perçoit une forme de répartition des rôles entre la puissance publique qui garantit l'arrivage des matières premières et les acteurs privés qui prennent en charge le stockage pour la distribution ou la transformation.

La création d'un port libre à usage du public, réclamée par le conseil municipal en mars 1877, traduit la même évolution <sup>77</sup>. Il s'agit de réserver le quart de la longueur du bassin de chaque côté (c'est-à-dire le tiers de la surface totale des terrains et magasins en location) à un usage temporaire ouvert à n'importe quel opérateur. Les marchandises ne doivent pas séjourner plus de trois jours sur les huit mètres de largeur de quai bordant le bassin et le prix de stationnement des marchandises est dissuasif pour qu'elles n'y restent pas trop longtemps (dix jours de franchise, puis 0,3 franc par m<sup>2</sup> et par jour). Le droit de stationnement des bateaux est également augmenté (de 1,5 franc à 5 francs) afin d'obtenir une rotation plus rapide :

« Mrs les négociants se plaignent que souvent il est difficile de mettre les bateaux chargés à quai; qu'on est obligé de les placer en deuxième et troisième rang, et par suite de passer sur un ou deux bateaux pour opérer le déchargement; le fait est exact surtout quand la navigation marche avec une certaine activité, ces inconvénients étaient, avant la guerre de 1870-1871, beaucoup plus fréquents en raison de l'importance de la navigation dont le tonnage dépassait d'un tiers celui actuel sur la Bassin de La Villette ». <sup>78</sup>

---

76. A.C.P., Bassin de La Villette, aménagement du port, 1865-1898, janvier 1880.

77. A.C.P., Bassin de La Villette, locations, magasins, 1863-1916.

78. *Ibid.*

C'est peut-être pour remédier à ce relatif affaissement de l'activité du bassin que la ville aménage finalement ce port libre sur le quai de Loire, au détriment des marchands qui étaient majoritairement installés sur cette berge. Il occupe 240 mètres linéaires en trois blocs distincts. Cette accentuation de zones non louées à l'année traduit une évolution des usages sur les bords du bassin : la ville privilégie ainsi le transit et tente d'attirer le plus d'entreprises, même occasionnelles, pour stimuler l'économie locale. Ainsi prend fin une période qui offrait à quelques entrepreneurs une sorte d'exclusivité sur les usages et une appropriation du bassin semi-privée car réservée à un petit nombre.

En mars 1881, les principaux transporteurs du bassin « mis en demeure de se répartir amiablement les nouveaux hangars disponibles n'ont pu arriver à s'entendre »<sup>79</sup>. Duchemin, directeur de la Compagnie générale des transports, propose un cahier des charges pour l'adjudication des nouveaux hangars : chaque mètre carré doit être occupé par cinquante tonnes par année, tout transporteur qui ne remplirait par cette condition ne pourrait prétendre participer à cette adjudication. On voit là combien les transporteurs tentent d'évincer les marchands les moins puissants<sup>80</sup>. Une distinction très nette apparaît dans les souhaits des transporteurs qui préfèrent tous occuper le quai de Seine, probablement parce qu'il est en accès direct avec la zone la plus industrialisée (autour de la rue de Flandre) et qu'il n'est pas nécessaire de franchir le bassin pour livrer les marchandises. Finalement l'administration opte pour un compromis, répartissant les hangars en fonction des places occupées antérieurement et du tonnage constaté (Tableau 3).

Tableau 3. *Les principaux transporteurs sur le bassin en 1881*

<i>Nom</i>	<i>Tonnage</i>	<i>Attribution</i>
Fournier	26 213	Groupe 1, 8 travées
Compagnie ardennaise	31 500	Groupe 2, 11 travées
Compagnie générale de transports, Dommartin	31 571	Groupe 2, 8 travées, Groupe 3, 3 travées
Pavot	61 601	Groupe 3, 16 travées Groupe 4, 4 travées
Duchemin	57 000	Groupe 5, 18 travées
Larget	66 000	Groupe 7, 21 travées

*Source.* A.C.P., Bassin de La Villette, locations, magasins, 1863-1916.

79. A.C.P., Bassin de La Villette, locations, magasins, 1863-1916.

80. *Ibid.*

Le privilège d’ancienneté semble encore jouer puisque Fournier, dont l’activité est la plus modeste mais qui est le plus ancien sur les bords du bassin (1830), obtient une longueur de magasin supérieure à la proportion de son tonnage sur le quai de Seine. De même, Larget reste sur le quai de Loire dans la mesure où il y était installé avant les travaux. Est validée ici, en raison des règles fixées par les opérateurs économiques autour du bassin, une approche spatiale adaptée aux évolutions fines des pratiques dans l’espace.

La réaffectation des locaux en 1883 confirme le profil spécialisé des deux quais : les transporteurs sur le quai de Seine et les marchands de charbon sur le quai de Loire (Tableau 4). Par ailleurs, en comparaison avec le Tableau 2 qui donne la situation entre 1864 et 1877, on constate une forte diminution du nombre d’opérateurs sur les deux quais alors que les quantités transportées ont augmenté tout au long du siècle. Il y a donc bien une forte concentration du transport comme de la vente de combustibles dans les mains d’un petit nombre d’agents tandis que le port libre offre des opportunités temporaires à un plus grand nombre de négociants. Le modèle commercial autour du bassin a fortement changé au cours du siècle : alors qu’il était entre les mains de négociants qui traitaient avec la compagnie et acceptaient des conditions relativement inégales d’hébergement, la reprise en main par la ville aboutit au resserrement du nombre de négociants, tous installés dans des bâtiments standardisés et spécifiques au paysage du bassin.

Tableau 4. *Locations fixes et magasins et terrains, mars 1883*

	<i>Transporteurs</i>	<i>Entrepôts et magasins généraux</i>	<i>Bois</i>	<i>Charbon</i>	<i>Total</i>
Quai de Seine	5	2	1	1	9
Quai de Loire	2	1		4	7
Total					18

*Source.* A.C.P., Bassin de La Villette, locations chantiers et magasins, 1876-1883.

La politique des prix de location traduit la même volonté et la même orientation de l’activité du bassin. En novembre 1877, le conseil municipal de la ville de Paris, sur proposition du préfet de la Seine, modifie le loyer des terrains<sup>81</sup> : pour les entrepreneurs de transport par eau, il se monte à 4 francs le mètre pour les terrains nus et 5 francs le mètre pour les terrains couverts ; pour les simples entrepositaires, à 5 francs le mètre pour les terrains nus et 6 francs le mètre pour les terrains couverts. Cette décision montre la détermination de la ville à favoriser le transit plutôt que le commerce sur les bords du

81. *Ibid.*

bassin, échelle d'activité plus large dont le développement intéresse toute la capitale. Enfin, après la reconstruction des hangars et des chantiers, un arrêté préfectoral du 9 avril 1881<sup>82</sup> fixe de nouveaux tarifs : 2,5 francs à 6 francs par mètre et par an pour les terrains ouverts ; 3 francs à 8 francs par mètre et par an pour les terrains clos et couverts. La ville multiplie presque par trois le tarif de location sans véritable protestation de la part des locataires à l'exception de certains qui se retirent. Elle amortit ainsi le prix du rachat de la concession et le réaménagement du bassin. Cette forte augmentation est un témoin de la vitalité du trafic sur le bassin à la fin du siècle.

## 5. Un bassin attractif pour la population locale

Dernier indicateur de ces mutations affectant l'espace environnant du Bassin, la population du quartier souhaite tirer profit du site en bénéficiant de l'avantage de l'animation sur les quais. De multiples demandes de stationnement sur les quais de la part de petits marchands (articles de pêche, petits objets de quincaillerie) et d'autorisations de vente des comestibles (soupe, café noir, lait...) sont adressées à la mairie. Elles émanent souvent de femmes, veuves ou épouses dont le mari est sous les drapeaux ou malade. Deux arguments sont développés dans les demandes d'autorisation. D'une part, améliorer les revenus de la famille de celui qui souhaite s'installer sur les bords du bassin :

« Je prends la respectueuse liberté de m'adresser à votre bienveillance pour vous prier de vouloir bien me renouveler la permission accordée en 1881 pour mon petit commerce de marchand de soupe au Pont Levant de la rue de Crimée... Ce commerce m'est nécessaire pour continuer d'élever ma famille. J'ai mon fils aîné qui fait son service militaire. J'ai en plus une fille qui est mariée, maire [sic] de trois enfants qui sont à ma charge, son mari étant sous les drapeaux pour faire ses trois ans ».<sup>83</sup>

D'autre part, prémunir les ouvriers et les dockers qui travaillent sur le bassin de tentations de plus en plus réprouvées :

« Ce qui rendrait un grand service aux ouvriers pauvres des ports, tous pères de famille, en les empêchant d'aller au cabaret ».<sup>84</sup>

Le bassin est aussi un espace de reconversion professionnelle qui correspond à un déclassement, pour raison de santé en général :

---

82. *Ibid.*

83. A.P., VO<sup>3</sup> 530, Lettre de Mme Blanchet au préfet, 1896.

84. A.C.P., Lettre de Mme Toucher au préfet, 4 mars 1891.

« Je soussigné, enfant de Paris... n'ayant jamais été en justice... sa vue s'affaiblissant beaucoup, il s'est vu dans l'obligation de quitter son métier de correcteur typographe, exercé depuis 20 ans; depuis cette époque il vend des pommes de terre frites sous un bosquet au 39, quai de l'Oise ». <sup>85</sup>

Les pétitionnaires obtiennent généralement une autorisation temporaire, on tient compte de « leur bonne conduite » <sup>86</sup>. Le souci de l'administration est de leur « fournir un moyen honnête de gagner leur vie ». Le montant des baux ne dépasse pas vingt francs par an (en 1896) et ils sont assortis de conditions comme celles de préserver la morale, de ne pas débiter de boissons alcoolisées et d'éviter de placer un réchaud à proximité des marchandises déposées sur les berges <sup>87</sup>. Les installations autorisées présentent un aspect assez rudimentaire : de petites baraques en bois, mesurant deux à trois mètres de long sur deux mètres de large, avec un petit espace couvert sur le devant pour abriter les consommateurs.

Les demandes d'installation dont la destination s'écarte de la satisfaction des besoins élémentaires des ouvriers travaillant sur le bassin sont en général écartées comme le projet d'un bouquiniste qui est rejeté sous le prétexte que les lecteurs encombreraient les quais. Autre exemple, la perspective d'installation d'un cirque près des entrepôts de la Compagnie des Magasins Généraux rappelle que le loisir ne doit en aucun cas nuire au travail :

« Les inconvénients signalés ne sont malheureusement pas inhérents seulement à la fête foraine de La Villette. Partout et toujours nous constatons le même désordre, les mêmes dommages à la voie publique, le même trouble apporté dans les habitudes laborieuses, dans la vie active des quartiers excentriques. Nous ne cesserons de répéter que ces fêtes foraines sont un véritable fléau pour Paris, que la santé et les mœurs du peuple ont tout à y perdre ». <sup>88</sup>

Si les quais sont jalousement préservés de tout usage nuisible, le bassin est encore plus inaccessible. Un négociant en vin, Monsieur Dagorno, souhaitant organiser une grande vente de 200 barriques de vins sur un bateau, se voit refuser l'autorisation. De même, la ville s'oppose à l'établissement d'une mission protestante du nom de Mac All qui souhaite établir un ponton, « Le Bon Messager », comme lieu de réunion et de pêche <sup>89</sup>.

Cet échantillon de demandes satisfaites ou refusées permet de mesurer l'ampleur de l'espace géographique et social sur lequel le bassin exerce son

---

85. A.P., VO<sup>3</sup> 477, Lettre de M. Colin au préfet, Juillet 1897.

86. A.P., VO<sup>3</sup> 534, Rapport de l'ingénieur Durand-Claye, Décembre 1878.

87. A.C.P., Lettre du préfet de police à l'ingénieur en chef des canaux, 5 janvier 1897.

88. A.P., VO<sup>3</sup> 534, Rapport d'ingénieur, août 1886.

89. A.P., VO<sup>3</sup> 530.

pouvoir d'attraction grâce aux adresses des demandeurs (rue de Crimée, de Joinville, rue de Flandre, rue d'Allemagne, quais) et à la qualité des demandeurs.

Les usages repérés sur les bords du bassin tout au long du siècle, du fait de la disparité de leur rayon d'action et de la diversité des acteurs concernés, donnent lieu à de nombreux conflits. Tout d'abord, entre les usagers et l'autorité compétente sur le bassin. En 1821, la compagnie semble soucieuse de préserver la liberté du commerce et du travail sur ses bords et les délibérations signalent une hostilité entre le Maire de La Villette et la compagnie :

« Il est donné l'ordre à monsieur le garde général de veiller :

- à ce que les ouvriers embrigadés par le maire de La Villette ne se permettent d'exercer sur le bassin, ainsi qu'il en ont manifesté l'intention, le monopole du déchargement et n'imposent la loi au commerce pour le prix de leurs salaires.
- de faire concourir à ces déchargements tous les ouvriers qui se présenteront et avec lesquels le patron du bateau ou le propriétaire de la marchandise se seraient mis d'accord.
- de requérir en cas d'opposition, soit de la part du maire, soit à force ouverte des ouvriers par lui embrigadés, l'intervention de la force armée pour protéger les autres travailleurs et en cas de refus de la part du maire d'ordonner l'intervention de la force armée et de dresser un procès verbal des faits ».<sup>90</sup>

Effectivement, le 21 mars 1822, un procès-verbal est dressé contre les déchargeurs, opposés au déchargement d'un bateau de vin appartenant à Mr Tripier. Ce dernier demande que soit annulé, sur ordre du préfet, l'arrêt du Maire organisant les déchargeurs en compagnie. De fait, la loi Le Chapelier (1791) interdit toute organisation professionnelle. D'autres incidents sont encore signalés : le sieur Sauvageot (charbon de terre) se plaint, en mai 1822, de l'inexpérience des déchargeurs de La Villette qui ont, par la violence, imposé leurs services et qui, apparemment, font mal le travail puisqu'ils exigent un remesurage de sa marchandise<sup>91</sup>.

Des dissensions surgissent aussi entre les habitants du quartier et l'autorité compétente. Les habitants se plaignent des nuisances liées à la présence du bassin telles que les infiltrations et la pollution des puits. À la fin du siècle, pour retrouver un espace de divertissement mis en cause par la forte activité commerciale sur les quais, il est demandé que soient rétablies des plantations sur les quais<sup>92</sup>. Autre source de conflits, entre les usagers et

---

90. A.C.P., Délibération du 26 février 1822.

91. A.C.P., Délibérations des 23 et 30 mai 1822.

92. A.P., VO<sup>3</sup> 530, Pétition transmise par le conseil municipal, 1896.

les habitants du quartier, la question des ponts permettant le franchissement du bassin est récurrente. Elle fait ressortir l'ambiguïté de la présence du bassin, considéré à la fois comme une ressource et un obstacle à la vie des habitants, coupant la commune puis l'arrondissement en deux. À plusieurs reprises, les habitants réclament davantage de ponts pour franchir l'eau, revendiquant la participation des négociants dont le bassin est considéré comme l'outil de travail. Enfin, les habitants du quartier exigent l'implantation d'un abreuvoir pour les chevaux du quartier mais les entreprises installées sur le bord du bassin refusent de céder une portion de quai, déjà trop rare pour satisfaire tous les utilisateurs<sup>93</sup>.

La grande diversité de ces conflits, ainsi que de leurs protagonistes, est une opportunité pour comprendre les modalités d'insertion des activités sises au bord du bassin dans le quartier alentour et l'implication des habitants. Que ce soit sur le mode de la participation ou sur celui de la dénonciation, il est indéniable que la présence du bassin polarise la vie locale aussi bien du point de vue du travail que de celui de la vie quotidienne. Les argumentaires de ceux qui veulent profiter des bienfaits du bassin ou de ceux qui dénoncent ses nuisances sont de belles occasions pour saisir la parole de ce « peuple des faubourgs » qui, encore à la fin du siècle, alors qu'il est devenu parisien, garde toute sa distinction aux yeux des autorités et des acteurs économiques installés sur les rives du Bassin de La Villette.

\*

Notre tentative de jauger l'urbanisation de cet espace périphérique à partir de la convergence de plusieurs indicateurs chiffrés confirme la modification concomitante des usages et du paysage qui est au fondement de l'histoire urbaine. L'aménagement du bassin et du réseau de canaux a bien déterminé le mode de croissance de la capitale au XIX<sup>e</sup> siècle au nord de Paris. Le cas étudié permet de comprendre la dynamique urbaine à l'œuvre et, malgré ses spécificités, il éclaire d'un jour précieux la question de la croissance de Paris. En effet, le statut de capitale et la taille de la ville rendent rares les approches micro qui seules révèlent les mécanismes à l'origine de l'urbanisation et leurs rythmes. Ainsi l'annexion, décision administrative, ne dit rien des processus engagés en amont ni de la permanence des préjugés à l'égard du « peuple des faubourgs » bien au-delà de 1860.

---

93. A.P., VO<sup>3</sup> 508, 1882.

L'évolution envisagée sur tout le XIX<sup>e</sup> siècle oblige à renoncer à raisonner en termes de concurrence entre la Seine et les canaux, ou entre transport fluvial et ferroviaire. La logique spatiale de concentration des moyens de communication au nord de Paris – mise en valeur par la logique spatiale de notre analyse – fonde la formidable intensité des activités industrielles et commerciales sur cette frange parisienne, annexée en 1860. Elle a laissé une profonde empreinte dans le paysage au nord de la capitale de part et d'autre du boulevard périphérique, et cet héritage, qui a fait la grandeur de Paris sur le plan industriel au XIX<sup>e</sup> siècle, est aujourd'hui récupéré par certains argumentaires dans la perspective de créer une continuité qui donnerait corps au futur « Grand Paris », instaurant une grande métropole capable de rivaliser avec d'autres capitales.

### Bibliographie

- ANDIA, Béatrice DE & TEXIER, Simon (éd.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation artistique de la ville de Paris, 1994.
- BACKOUCHE, Isabelle, *La trace du fleuve, Paris et la Seine, 1750-1850*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2000.
- , « Entrer dans Paris par voie d'eau. Usages et urbanisation du Bassin de La Villette au XIX<sup>e</sup> siècle », in Noëlle DAUPHIN, Jean-Pierre GUIHEMBET & Françoise MICHAUD-FRÉJAVILLE (éd.), *Entrer en ville*, Rennes, PUR, 2006, p. 285-306.
- BOURILLON, Florence, « Entre habitat et industrie », in J. M. JENN (éd.), *Le XIX<sup>e</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation artistique de la ville de Paris, 1996, p. 166-176.
- CHABROL, Comte de, *Recherches statistiques sur la ville de Paris et le département de la Seine*, Paris, imprimerie royale, 1829.
- FAURE, Alain, « L'industrie à Paris : La Villette », in J. M. JENN (éd.), *Le XIX<sup>e</sup> arrondissement, une cité nouvelle*, Paris, Délégation artistique de la ville de Paris, 1996, p. 91-112.
- GAILLARD, Jeanne, *Paris : la ville, 1852-1870*, Paris, H. Champion, 1976 (réédition l'Harmattan, 1997).
- GEIGER, Reed, « Planning the French Canals: The 'Becquey Plan' » of 1820-1822 », *The Journal of Economic History*, Vol 44, n° 2, p. 329-339.
- GRABER, Frédéric, *Paris a besoin d'eau. Projet, dispute et délibération technique dans la France napoléonienne*, Paris, CNRS Éditions, 2009.
- HERVET, Jean-Pierre & MÉRIENNE, Patrick, *Les canaux de Paris*, Rennes, Édition Ouest-France, 2002.
- HUMBLLOT, Félix Eugène Edmond, *Les canaux de Paris à la fin de 1884*, Paris, Chaix, 1885.
- LA BÉDOLLIÈRE, Émile DE, *Le nouveau Paris. Histoire de ses 20 arrondissements*, Paris, G. Barba, Les Buttes Chaumont, 1860.

LAMBEAU, Lucien, *La Villette, histoire des communes annexées à Paris en 1859*, Paris, éd. Leroux, 1926.

MONTEL, Nathalie, « Chronique d'une mort non annoncée. L'annexion par Paris de sa banlieue en 1860 », *Recherches contemporaines*, n° 6, 2000-2001, p. 217-254.

—, « Mutations spatiales, stratégies professionnelles et solidarités familiales à Paris au XIX<sup>e</sup> siècle. Le rôle des raffineurs de sucre villettois dans la formation d'un espace industriel », *Histoire Urbaine*, 2001/2, n° 4, p. 47-65.

MÉNESTRIER, Casimir, *Chansons, rondes et pot-pourris*, Paris, Scherff, 1818.

PHILIPP, Elisabeth, *Histoire d'une entreprise de son temps. Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris*, Paris, Éditions Textuel, 2000.