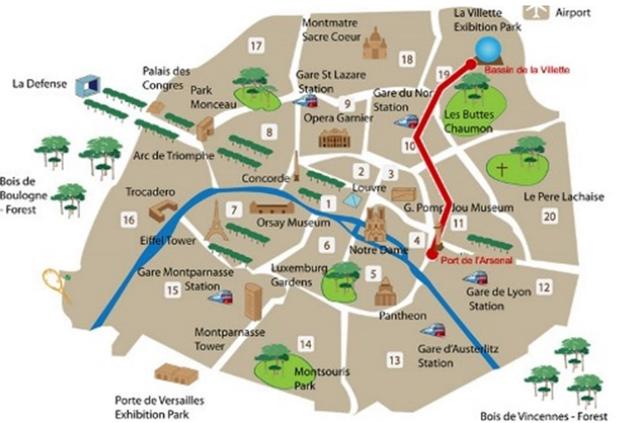


Le canal Saint-Martin



Le **canal Saint-Martin** fait partie des lieux préférés des touristes. On s'y balade un dimanche après-midi, on s'y pose les soirs d'été pour boire un verre avec quelques amis, on y passe en allant déjeuner dans l'un des nombreux restaurants présents le long de ses quais. Mais **pourquoi ce cours d'eau a-t-il été créé ? Comment s'est-il retrouvé enterré sur une partie de son parcours ?**

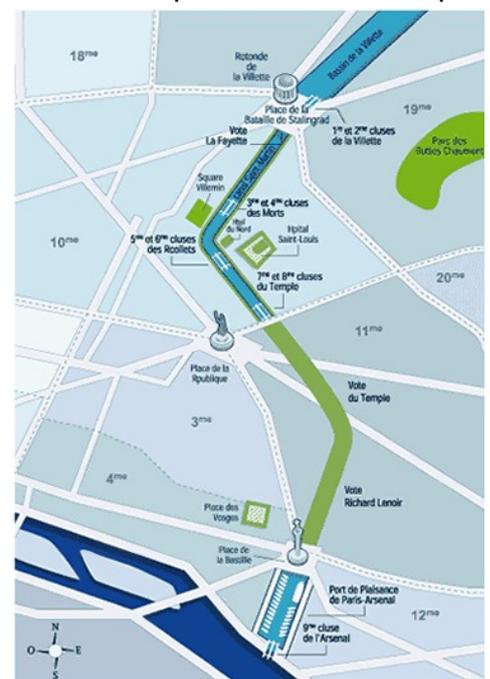
Le canal Saint-Martin, à la fois aqueduc* et canal de navigation*

Si l'idée avait été émise dès le XVI^e siècle, c'est à Napoléon que revient, en 1802, l'initiative de créer un réseau de canaux aptes à **approvisionner les Parisiens en eau potable ***, mais également à **servir de voie fluviale* pour transporter les marchandises et matériaux de construction** jusqu'au centre de Paris. Parmi ces cours d'eau artificiels, le canal Saint-Martin commence à être creusé dès 1805 et sera achevé vingt ans plus tard, à la toute fin de l'année 1825.

Le canal présente déjà l'aspect qu'il a aujourd'hui. **Composé de neuf écluses**, il prend sa source dans le **bassin de la Villette**, qui n'est encore qu'un village à l'extérieur de la capitale, et se jette dans la Seine, **au niveau du port de l'Arsenal** à Bastille. Rapidement, les quartiers traversés par ce nouveau point d'eau s'industrialisent et **de nombreux ateliers, entrepôts et usines** s'installent le long de cette voie d'eau qui leur apporte matériaux et denrées.

2 km de souterrain en réponse à un casse-tête de voirie

C'est quarante ans après sa création que le canal Saint-Martin connaîtra **sa modification la plus profonde**. À cette époque, le préfet Hausmann envisage de créer le boulevard Voltaire, mais il se heurte à un problème de taille. La présence du canal sur le tracé du futur boulevard nécessiterait **l'utilisation d'un pont mobile**, ce qui rendrait difficile la circulation des voitures en cas d'affluence. L'ingénieur Eugène Belgrand, père du réseau d'égouts et de la poste pneumatique, résout le problème **en abaissant le canal de 6 mètres**.



Il est maintenant **possible d'installer un pont fixe** et de ne léser ni la navigation fluviale ni la circulation routière. Et puisque le canal est désormais bien plus profond que la chaussée sur sa partie sud, l'on décide naturellement de le recouvrir. Ainsi **naît le boulevard Richard Lenoir puis, plus tard, le boulevard Jules Ferry**. Un casse-tête routier parfaitement résolu qui nous offre aujourd'hui de belles balades dominicales grâce aux **nombreux squares et marchés** établis le long de ces deux boulevards.

La fin de l'ère industrielle du canal

Dans les années 1950, la concurrence du transport routier entraîne une **chute importante du trafic sur les canaux parisiens**. Petit à petit, les usines, entrepôts et ateliers disparaissent, ainsi que la population ouvrière riveraine. Aujourd'hui, il ne reste qu'un seul vestige de cette époque : l'imposante **usine du papetier Exacompta** (la dernière encore en fonctionnement dans Paris *intra muros*) installée dans une ancienne centrale électrique.

L'usine Exacompta, construite en 1895.



Les petits chiffres à connaître :

- Le canal Saint-Martin est l'un des **3 canaux** de la capitale avec ceux de Saint-Denis et de l'Ourcq. Il est le seul à se déployer intégralement dans la capitale et mouille 5 arrondissements : du nord au sud, les 19e, 10e, 11e, 4e et 12e.
- La vitesse de navigation est limitée à **6 km par heure**.
- Le canal est **long de 4,5 km**, dont **2 km en souterrain**, et présente un **dénivelé de 25 mètres**. Il est ponctué par **9 écluses**, **2 ponts tournants**, **2 ponts fixes** et 5 passerelles piétonnes en fonte datant de la fin du XIXe siècle.

