Paris métropole, un nouveau port européen ?

Des grands corridors fluviaux comme le futur canal Seine-Nord Europe aux voies au gabarit plus modeste comme le canal de l'Ourcq, les canaux contribuent au rééquilibrage des transports, à l'intégration de la métropole parisienne dans un vaste ensemble européen et au développement du tourisme fluvial.

La métropole de demain verra-t-elle partir des paquebots fluviaux vers l'Europe centrale ou les grands ports du Nord faisant de Paris Métropole un nouveau port européen ? Grande échelle et proximité doivent alors se concilier... La linéarité du réseau fluvial peut-elle conditionner des politiques de coopération territoriale innovantes croisant soutien à la performance du trafic fluvial, qualités paysagère et environnementale, loisirs et tourisme ? Organisant l'interface eau / terre, ville / nature, le canal de l'Ourcq pourra-t-il devenir une vitrine des éco-activités métropolitaines ?

Pierre-Simon Girard

L'inventeur du canal de l'Ourcq

1765–1836

Auteur d'importants travaux sur la résistance des matériaux, Pierre-Simon Girard construit le canal d'Amiens et le canal de l'Ourcq.
Nommé ingénieur en chef des Ponts et Chaussées sous le Directoire, il participe à l'expédition de Bonaparte en Egypte. Il obtient la direction des travaux du canal de l'Ourcq en 1805.
Bonaparte fait nommer par le préfet de la Seine le 28 fructidor An X (15 septembre 1802) soit 8 jours avant la date du début des travaux (23 septembre 1802), Pierre Simon Girard ingénieur en chef du canal de l'Ourcq, sans en référer au conseil des Ponts et Chaussées qui ne lui pardonnera jamais cette nomination.
Jusqu'en 1831, il dirige la Société des eaux de Paris qui deviendra par la suite la SAGEP (la Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris) puis Eau de Paris.

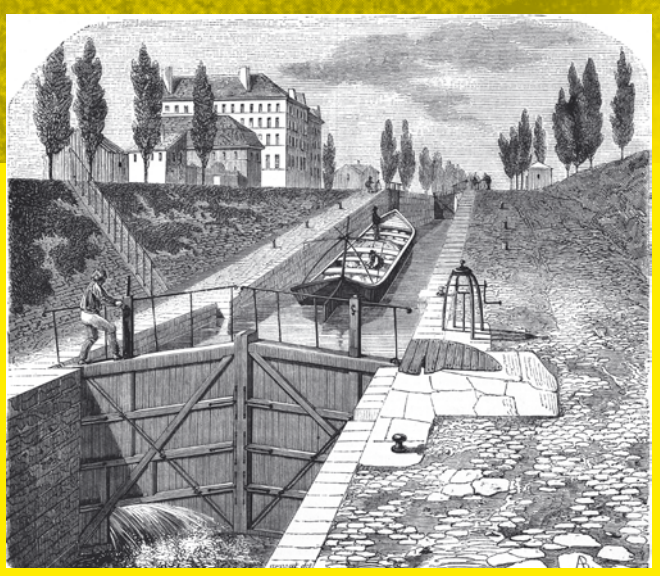
Le canal de l'Ourcq, une triple vocation

La construction du canal de l'Ourcq a débuté en 1805. Son percement s'achèvera en 1822 et son aménagement en 1839. Sa particularité est marquée par une double fonction : permettre la navigation commerciale ; alimenter en eau Paris et ses fontaines (jusqu'à 10 000 m³/ jour destinés au lavage des rues).
Sa troisième fonction consiste à alimenter les canaux Saint-Martin et Saint-Denis, conçus en même temps, dans le but d'éviter aux bateaux la dangereuse traversée de Paris par la Seine au courant vif et pas encore régularisée par les barrages qui seront construits au cours de la seconde moitié du XIXe siècle.

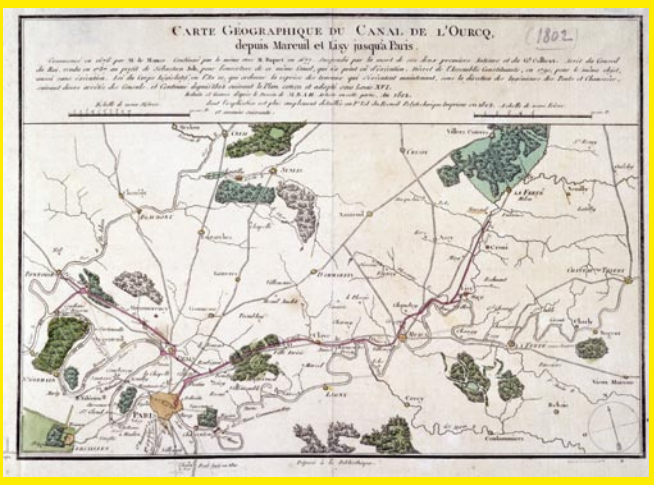
Une voie longtemps convoitée

Au XVIIe siècle, Pierre-Paul Riquet, rendu célèbre par le canal du Midi, propose d'amener par un canal navigable l'eau de l'Ourcq jusqu'à la place du Trône (place de la Nation) à Paris.
La mort de Riquet en 1860 suspend le projet.
Juste avant la Révolution, Jean-Pierre Brullée présente un projet de dérivation de la Beuvronne, affluent de la Marne, jusqu'à la Villette, où elle se diviserait en deux, l'un des tronçons allant vers Saint-Denis, l'autre vers l'Arsenal. Mais les évènements politiques ajournent ce projet.

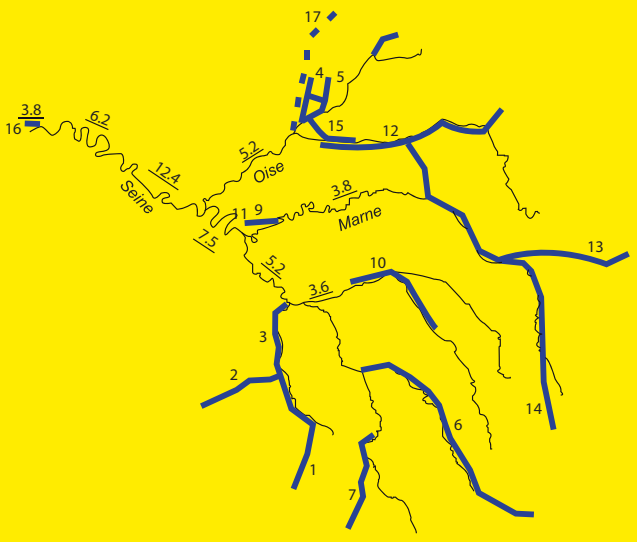
Coupe du canal de l'Ourcq (Coll. musée de la Batellerie de Conflans Ste Honorine)



Le canal de l'Ourcq vers 1937-38 (© Gaston Paris / Roger Viollet)



Carte géographique du canal de l'Ourcq, 1802 (© Musée Carnavalet / Roger Viollet)

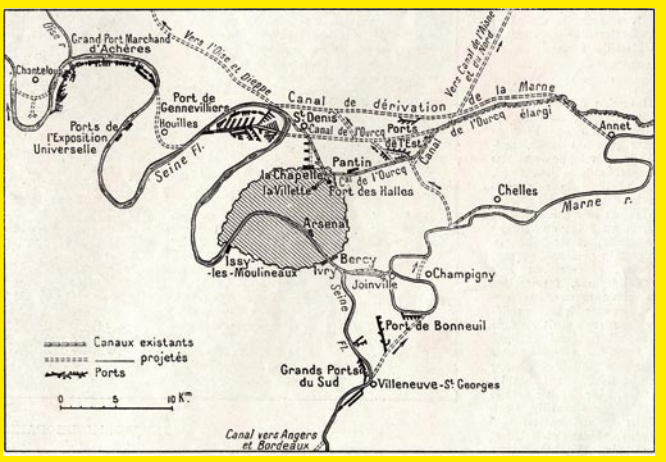


Les canaux du bassin de la Seine.

Les chiffres soulignés et en italiques indiquent les tonnages annuels (106 t) pour 1990-95 (données SDAGE, 1995).

Les autres chiffres renvoient au tableau ci-dessous.

1	1604-1642	Canal de Briare (Loing-Loire)
2	1676-1691	Canal d'Orléans (Loing-Loire)
3	1719-1723	Canal du Loing
4	1724-1738	Canal de Picardie (Oise-Somme)
5	1769-1810	Canal de Saint-Quentin
6	1779-1832	Canal de Bourgogne (Saône-Yonne)
7	1784-1834	Canal du Nivernais (Loire-Yvonne)
8	1795-1839	Canal de l'Oise à la Sambre
9	1804-1839	Canal de l'Ourcq
10	1806-1851	Canal de la haute Seine
-	1822	Canal Saint-Denis
11	1809-1825	Canal Saint-Martin (Paris)
12	1821-1827	Canal des Ardennes
13	1838-1853	Canal de la Marne au Rhin
14	1879-1907	Canal de la Marne à la Saône
15	1880-1890	Canal de l'Aisne à l'Oise
16	1887	Canal de Tancarville
17	(Vers 2010?)	Liaison Seine-Nord
-	(XXIe)	Liaison Seine-Est



Carte schématique du système de canaux projeté en vue de la desserte des grands ports de Paris et sa banlieue 1920
(Coll. musée de la Batellerie de Conflans Ste Honorine)

La seine, ses canaux, son bassin...

La Seine, ses canaux, son bassin et l'Europe fluviale

«Paris est la capitale de l'Europe ; ce ne sont pas des embellissements ordinaires qui la rendront digne de ce rang et de notre époque. (...) Quand on aura rendu le canal de l'Ourcq navigable, on le prolongera jusqu'à celui de Saint-Quentin qui sera achevé dans trois ans et l'on aura une communication directe entre Paris et Anvers, en attendant qu'il s'en établisse une autre par l'Aisne et la Meuse, entre Paris et Rotterdam».
Napoléon

Deux siècles de grands travaux

L'intégration du bassin fluvial de la Seine à l'espace européen a nécessité un aménagement constant de son cours et de ses affluents et l'ouverture de nouvelles voies d'eau artificielles.

La canalisation de la Seine et de ses affluents

Pendant longtemps la navigation s'est adaptée aux contraintes imposées par le fleuve ; puis c'est le fleuve que l'on a ensuite progressivement adapté aux besoins de la navigation. Au cours du XIXe siècle, les barrages à pertuis sont ainsi remplacés par des systèmes de barrages mobiles éclusés.
La canalisation de la rivière achevée à la fin du XIXe siècle donne accès aux bateaux à hélice qui remplacent ceux à vapeur. Le trafic bascule de l'amont à l'aval : avant 1850, plus de 90% des dépôts à Paris viennent de l'amont de la Seine ; après 1880, plus de 75% viennent des avant ports de Rouen et du Havre. Le bassin de la Seine s'ouvre à l'espace maritime Manche-Atlantique.

Relier la Seine à d'autres bassins versants

Dès 1642, le canal de Briare relie les bassins versants de la Seine et de la Loire.
Au cours du XIXe siècle le mouvement s'accélère. De nombreux travaux sont conduits dans le bassin de la Seine, comme le canal de la Marne au Rhin en 1855, le canal de l'Aisne à la Marne en 1866, soit 600 km de travaux exécutés entre 1850 et 1870.

Le canal pour grand gabarit Seine – Nord Europe : le chaînon manquant

En 2013, cette nouvelle voie fluviale reliera Paris et son agglomération aux quelques 20 000 km de canaux européens. Son trafic évalué à 6,5 millions de tonnes de marchandises permettra de soustraire à la route plus de 300 000 camions par an.

Transport granulats par voie fluviale (© port autonome de Paris)

L'ensemble du projet « Seine-Escaut » comporte différents tronçons qui s'articuleront pour ne former qu'une seule grande liaison fluvial européenne.