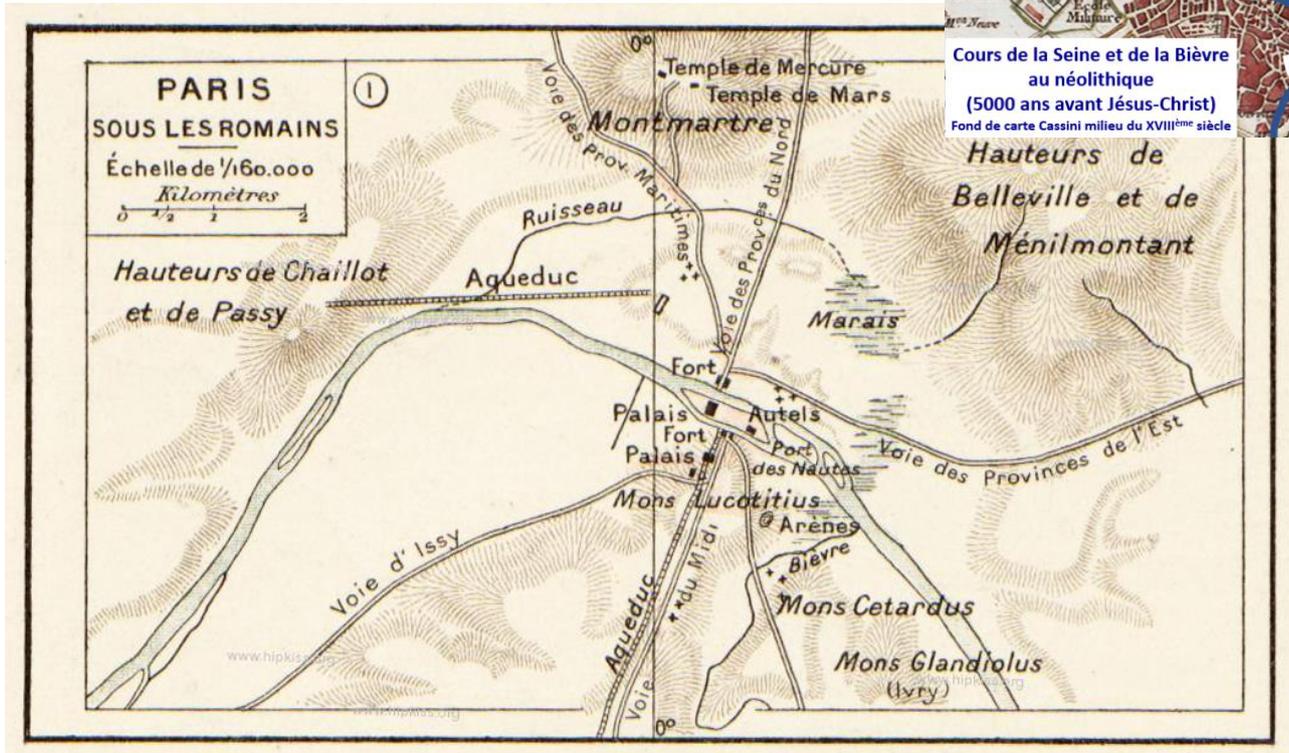


LES QUAIS ET LES PONTS DE PARIS



Déjà à l'époque romaine le trafic fluvial de la Seine est très important.

LE PILIER DES NAUTES

Cette colonne monumentale de l'époque gallo-romaine est érigée par les Nautes de Lutèce en l'honneur de Jupiter au premier siècle sous le règne de l'Empereur TIBERE. Conservé au musée de Cluny, il fut découvert en 1710 dans le sous-sol de la cathédrale Notre-Dame.

La corporation d'armateurs et de marchands, les Nautes, assure le commerce entre Lutèce et l'Empire.

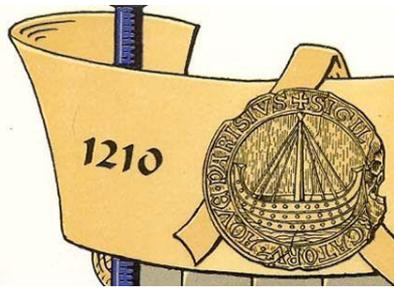


Le blason de la ville de Paris porte en son centre un *scilicet*, le navire des Nautes, pour bien rappeler l'importance du fleuve.

Le Pilier des Nautes ou Pierre de la dédicace
Réunion des Musées Nationaux - Musée de Cluny, Paris -

Pont Alexandre III





Sous PH. Auguste



Premier Empire 1811/1814



Sous la IIème République



Époque L. Philippe



L'École Estienne

Aujourd'hui

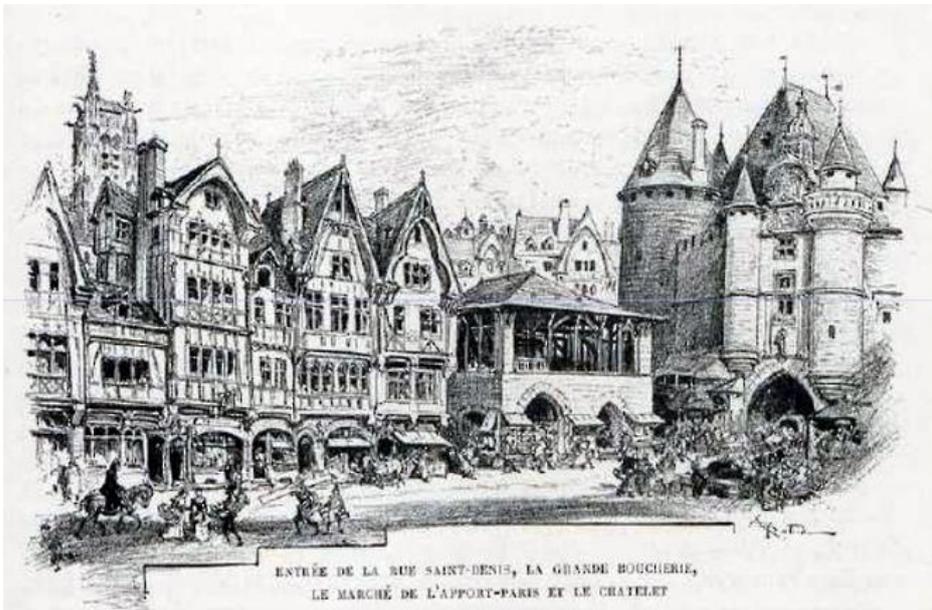
Blasons de PARIS



LE MOYEN-ÂGE

Durant tout le Moyen-Âge les routes ne sont que des chemins de terre, dangereuses en raison des bandes de brigands qui sillonnent les campagnes, pillent les cargaisons et tuent quelquefois les voyageurs. Les fleuves restent les seuls moyens sécurisés pour le transport des personnes et des marchandises.

Les berges de la Seine sont aménagées pour devenir des points de vente des denrées nécessaires à la population toujours grandissante de Lutèce.



La ville se développe surtout sur l'île de la Cité à laquelle plusieurs îlots vont être rattachés pour doubler la superficie.

L'île Notre-Dame, à la fin du Moyen-Age, sert de terrain d'entraînement aux archers et aux arbalétriers ainsi que de dépôt pour le bois de chauffage et de construction.

Sur l'île aux Vaches, le bétail paissait tranquillement.

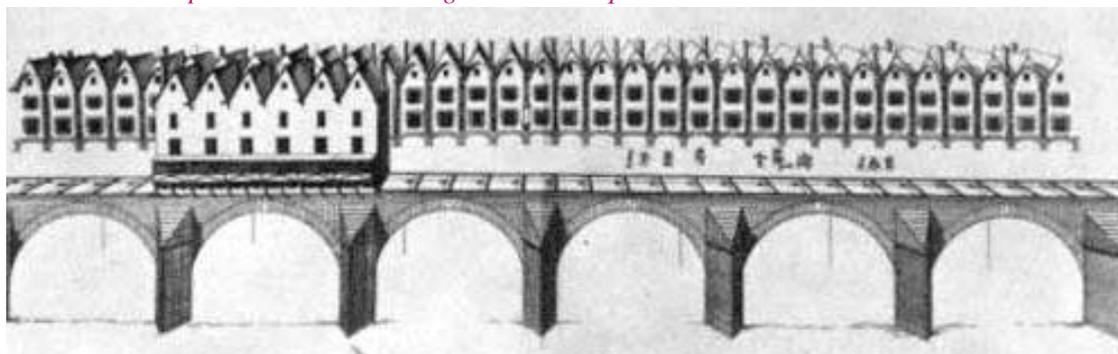
En 1290, 120 moulins encombraient les ponts et leurs abords.

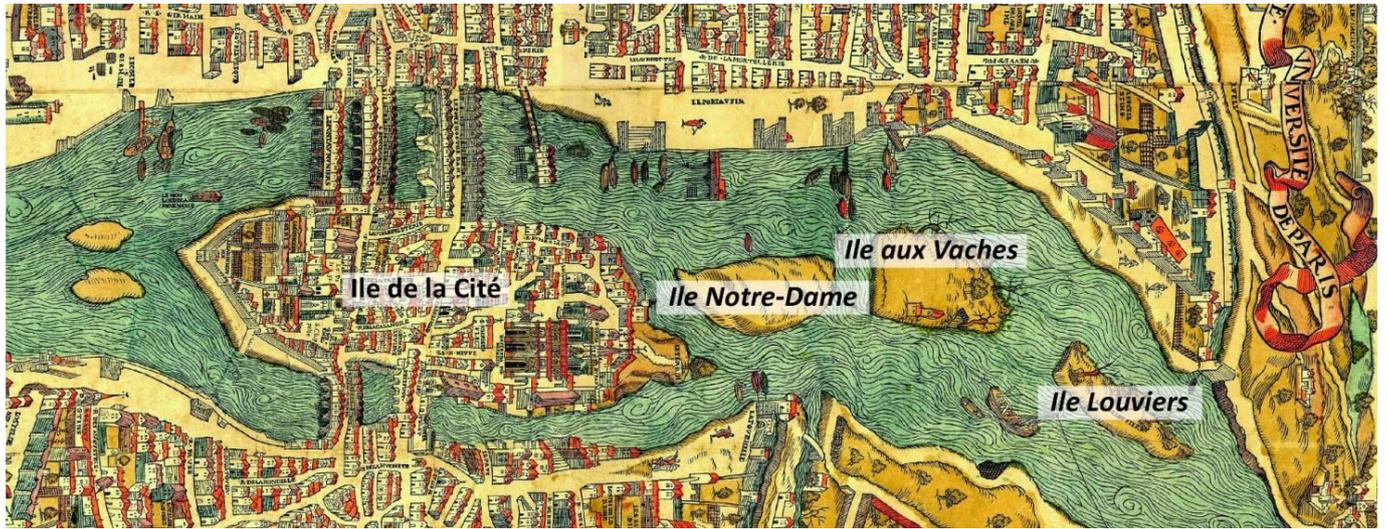
Les boutiques installées sur les ponts sont des lieux d'échange et de centres commerciaux.

Le pont Notre-Dame compte 65 échoppes.

Le pont au Change se spécialise dans les articles de luxe : bijoux, armures, horloges ...

Le pont Notre-Dame 1576 gravure de Jacques ANDROUET du CERCEAU





Au milieu du XVIe siècle, sur le *Plan de Bâle*, sont représentées les îles Notre-Dame, aux Vaches et Louviers avant leur disparition. © *Plan de Bâle*, 1553.

Le comblement du chenal en 1614 permet de former l'île Saint-Louis

LA BIEVRE

H. C. Godefroy, *La Bièvre, bief de la Glacière. Paris (13ème arr.)*, fin XIXe siècle / BHVP/ Roger-Viollet.

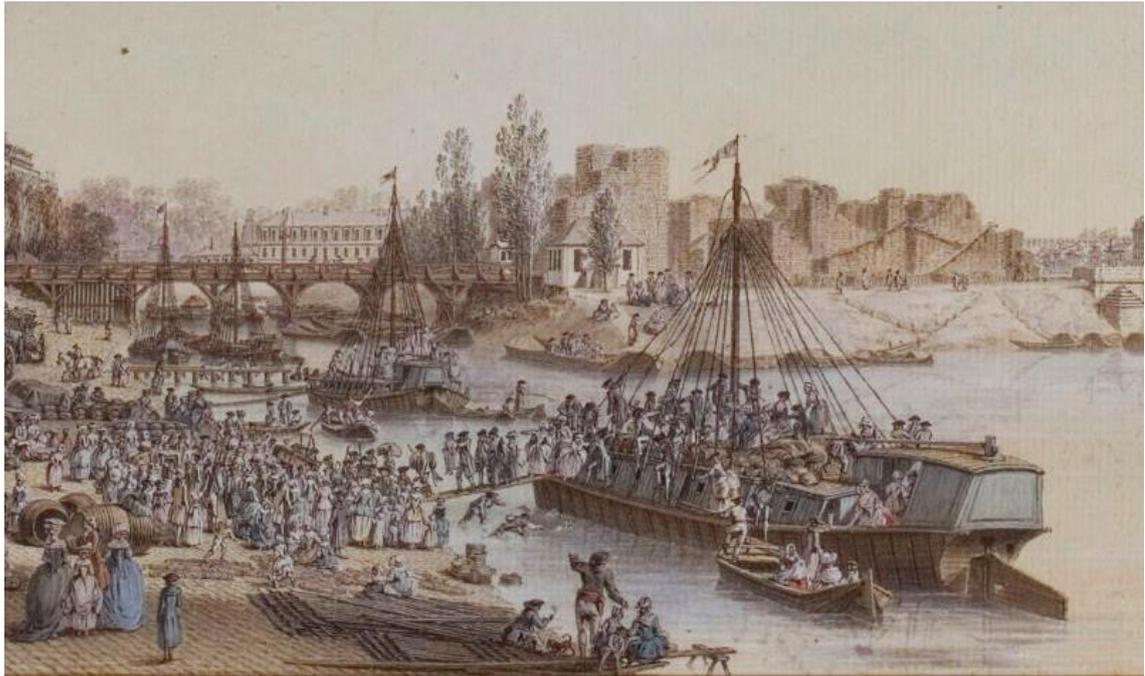


« Cette épouvantable lie s'achemine lentement le long des rues vers la rivière de Seine, et en infecte les bords, où les porteurs d'eau puisent le matin dans leurs seaux l'eau que les insensibles parisiens sont obligés de boire ».

Louis-Sébastien Mercier, *Le Tableau de Paris*, 1780, p. 120.

Ce principal affluent de la Seine au niveau de la Cité voit son cours modifié à plusieurs reprises. Au 12ème siècle, on creuse un canal de dérivation pour amener les eaux vers les moulins de l'abbaye Saint Victor et alimenter les fossés le long des remparts. Ce canal pestilentiel sera couvert au 17ème siècle.

DU 17 AU 19^{ème} SIECLE

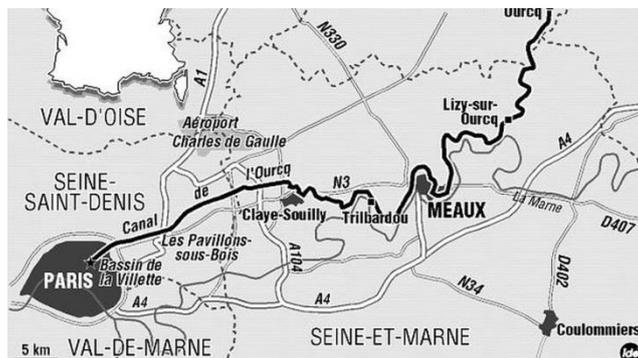
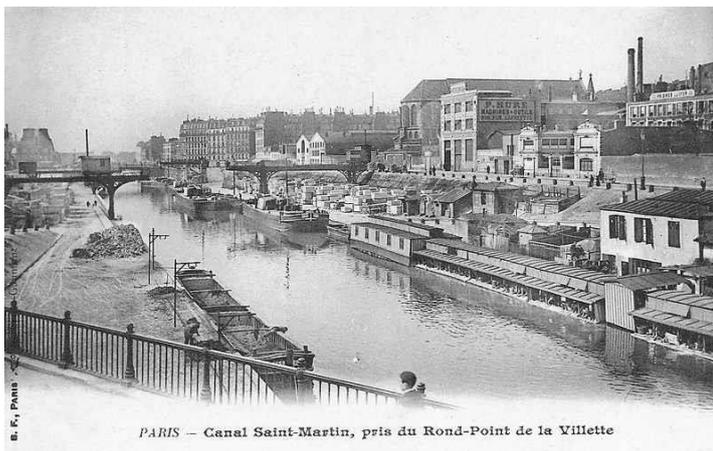


Pour assurer ce transport de masse, il existait un « service public » de voyageurs par voie fluviale qui possédait une flotte d'une dizaine de bateaux, depuis 1539. L'entreprise générale des coches d'eau dépendait, au XVIII^e siècle, de la ferme des diligences royales et fonctionnait avec une parfaite régularité (et toujours à l'heure).

Dès le 17^{ème} siècle, le port de Saint Paul accueille les coches d'eau tirés par des chevaux. Les liaisons vers l'Yonne partent du port de la Tournelle.

Au 19^{ème} siècle, on modernise les voies navigables.

On construit les canaux Saint Martin, Saint Denis et celui de l'Ourcq pour approvisionner Paris en eau et contourner la traversée de la ville rendue difficile par les ponts encombrés par les pompes et les moulins.



Vers 1820, le bateau à vapeur muni de roues à aube sillonne la Seine.

Dès 1836, on embarque au quai d'Orsay pour rejoindre Rouen.

En 1839, un bateau-treuil remorque les bateaux grâce à une chaîne posée au fond de l'eau. On va ainsi de Rouen à Montereau.

Un barrage écluse mobile en face de l'hôtel des Monnaies régule le débit du fleuve pour le rendre navigable.

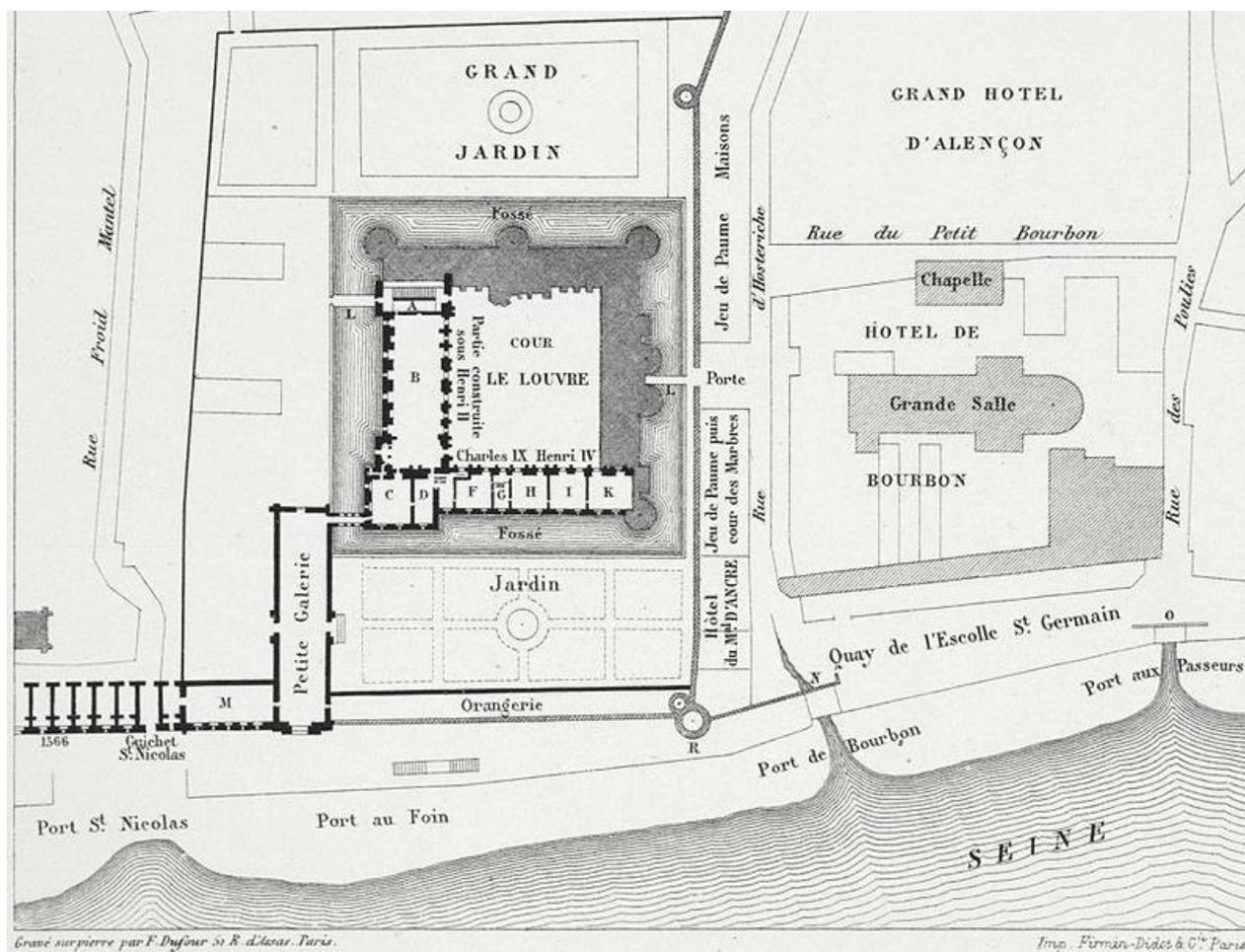
Avec la propulsion mécanique, des bateaux à vapeur de fort tonnage empruntent le petit bras de la Seine.

Les péniches chargées de charbon en provenance des mines du Nord naviguent jusqu'au quai des Célestins par le canal de Saint Quentin et l'Oise.

Devant le Louvre, le port construit par François Ier reçoit, en provenance de Normandie, toutes sortes de marchandises : huiles, vins, huîtres, savons ... sans oublier le foin indispensable pour la très importante cavalerie de la Cour.

Au port des Ormes, on s'approvisionne en blé, avoine, orge ou farine.

La Seine est tellement encombrée que seule l'arche centrale du pont Marie reste libre pour le passage des bateaux.



Ce port qui existait déjà en 1292 sous le nom de « port du Louvre » débutait alors rue de l'Arbre-Sec.

En 1501 il est dénommé « port aux Passeurs ». En 1564, il est appelé « port de Bourbon » puis en 1586 « port de l'Arche-d'Autriche ».

Devenu « port Saint-Nicolas » c'était un port fort important avec un va-et-vient continu de bateaux arrivant de Londres, et d'étalage de toutes les marchandises qu'on y chargeait et déchargeait journellement : tuyauteries et poteries diverses, vieux journaux anglais, appareils Doulton, blés, fourrages, porcelaines, tonneaux et pains de sucre, grosse quincaillerie, articles de Paris, etc., le tout sous l'œil vigilant du service de la Douane, dont les bureaux recouverts de feuillages étaient établis sur le port même, adossés au mur de soutènement du quai du Louvre. Par décret du 18 juillet 1905 il reprend le nom « port du Louvre ». (Vous noterez que ce plan a été imprimé par Firmin-Didot Cie)

LES QUAIS

RAMBUTEAU, Préfet de la Seine sous l'Empire et sous la Restauration, veut achever l'aménagement des quais de Paris et améliorer la circulation fluviale.

Ce Comte d'Empire veut donner aux Parisiens « *de l'eau, de l'air, de l'ombre* ». Ne dit-on pas de lui « *il aime mieux perdre une dent que d'arracher un arbre* » ?

Nous lui devons entre autres projets le percement des Champs-Élysées.



Avenue des Champs-Élysées au XIXe siècle

La liaison problématique entre les deux rives de la Seine sera résolue par le Baron Haussmann.

Le quai de l'Hôtel de Ville, large de 24 mètres, rejoint le quai des Ormes.

L'île Louviers est rattachée à la rive droite en 1843.

Le boulevard Morland actuel passe sur un ancien bras d'eau comblé.

Le port Henri IV a été actif jusqu'en 1940.

RIVE GAUCHE, RIVE DROITE

La circulation entre les deux rives est entravée par les droits de péage au passage des ponts. Au Moyen-Age seuls les montreurs d'animaux et les saltimbanques en étaient exonérés.



La population préfère se maintenir rive droite, plus près des halles centrales avec des communications plus faciles.

La rive gauche se développe peu. On boude les nouveaux lotissements prévus par l'Administration.

On construit des ponts suspendus, moyen économique pour franchir la Seine. On édifie aussi de nombreuses passerelles piétonnes : Arcole, Damiette, Constantine. Toutes ces constructions furent démolies car trop instables, fragiles et étroites.

L'effondrement de la passerelle de Constantine à Paris, 8 octobre 1872

LES PONTS

Les ponts de Paris aujourd'hui sont au nombre de 37 dont 5 passerelles piétons. Londres beaucoup plus étendue que Paris ne compte que 33 ponts sur la Tamise.

Le Pont Neuf est le plus ancien, avec le Pont Marie et le Pont Royal.

Après l'incendie de 1621, le Pont au Change remplace le pont et la passerelle existants.

Le Pont Notre-Dame, ancien pont romain, est reconstruit en pierre en 1514.

Les crues, les incendies détruisent souvent les ponts. Les feux se propagent depuis les habitations. Dès 1786, les maisons sur les ponts sont rasées.

NAPOLEON apprécie « *la vue de la rivière* ». Il aime se promener le long des quais en construction.

Sous le Consulat et l'Empire, 4 ponts sont édifiés :

- le pont des Arts.
- le Pont Saint Louis, disparu et remplacé par le Pont de la Cité.
- le Pont d'Austerlitz.
- le Pont Iéna que le Général prussien, après la chute de l'Empire en 1815, voulut faire sauter. LOUIS XVIII intervint pour sauver le pont qui, sous le Second Empire, s'orne de sculptures signées BARYE, PREAULT, DAMMAS ...

Sous LOUIS-PHILIPPE, d'autres ponts sont construits :

- le pont LOUIS-PHILIPPE
- le pont de l'Archevêché
- le pont de Damiette.

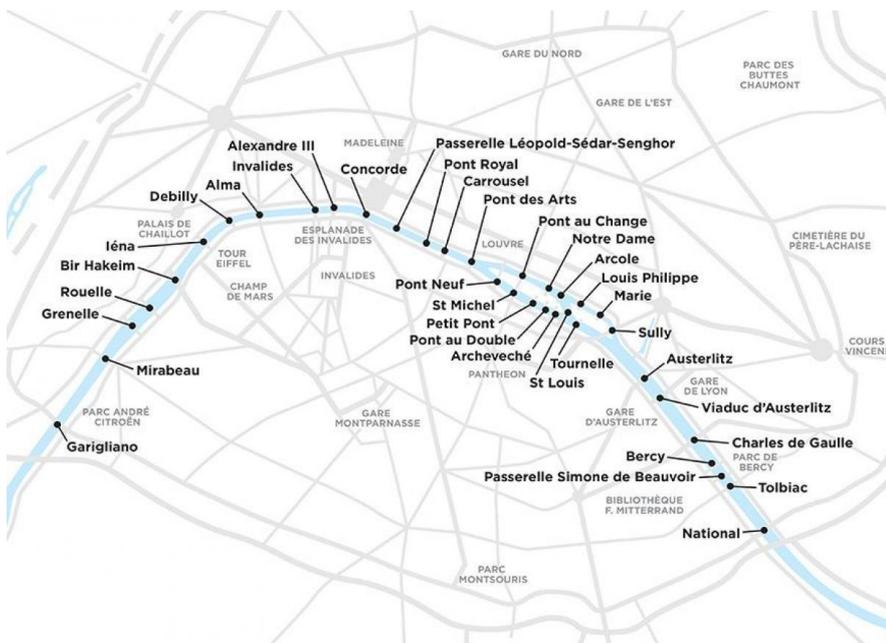
LES CRUES

La première grande crue est mentionnée par GREGOIRE-de-TOURS en 583.

En 1689, la Seine est si haute qu'elle détruit les vitraux de la chapelle basse de la Sainte Chapelle.

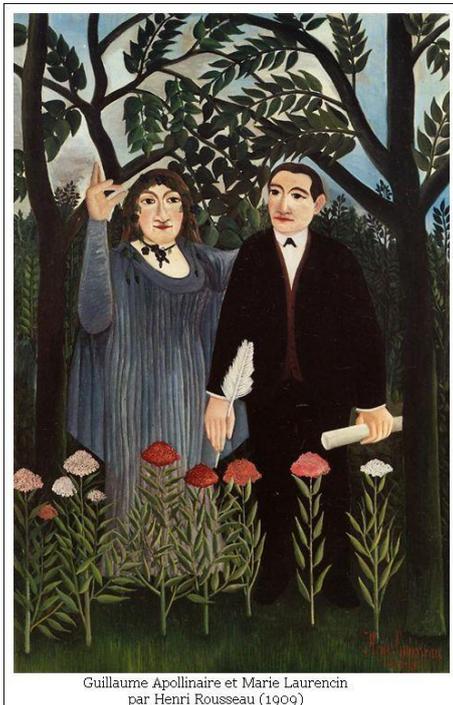
La crue de 1910, appelée crue centennale, atteint 7,92 mètres. Le seuil d'inondation est de 4,80 mètres. Durant plus d'un mois, les Parisiens se déplacent en barque dans les rues de la capitale.

La Seine en traversant Paris parcourt 13 km. Sa largeur varie de 30 à 200 mètres pour une profondeur de 3,50 m à 5,80 m.



LES POETES AUSSI AIMENT LES PONTS DE PARIS

Guillaume APPOLINAIRE se consolait de sa rupture avec Marie LAURENCIN en chantant la Seine :



Guillaume Apollinaire et Marie Laurencin
par Henri Rousseau (1909)

LE PONT MIRABEAU

Sous le pont Mirabeau coule la Seine
Et nos amours
Faut-il qu'il m'en souvienne
La joie venait toujours après la peine

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure

Les mains dans les mains restons face à face
Tandis que sous
Le pont de nos bras passe
Des éternels regards l'onde si lasse

Vienne la nuit sonne l'heure
Les jours s'en vont je demeure



Sur ce tableau du milieu du XVIIIe siècle, le pont Notre-Dame est encore surmonté de maisons en bois (détruites définitivement en 1786) et équipé d'une pompe qui a remplacé, au XVIIe siècle, les deux moulins à blé. Entre les arches du pont, on distingue le Port au blé. © N. et J.-B. Raguenet, La joute des mariniers entre le pont Notre-Dame et le pont au Change, 1756 - Musée Carnavalet / Roger-Viollet.