Tout sauf un fleuve tranquille

Au Moyen Âge, les routes sont difficiles, mal entretenues. La Seine est vite devenue le poumon de la ville, par où transitent ravitaillement, matériaux de construction, nécessaires à la vie quotidienne de plus de 200000 habitants. Une autoroute encombrée de moulins flottants, surplombée par de fragiles ponts «maisonnés».

PAR PASCALE DESCLOS

LE PORT DE LA PLACE DE GRÈVE
Composé de sable et de gravier, le sol de la place de Grève, place de l'Hôtel-de-Ville aujourd'hui, permettait un déchargement facile des marchandises arrivées par bateau sur la Seine. Ce port devint ainsi le plus important de Paris. C'est là aussi que les travailleurs journaliers venaient proposer leurs services, donnant naissance à l'expression «faire grève», avant que celle-ci prenne le sens qu'on lui connaît aujourd'hui.
Illustration d'Aymeric Thévenot.

De nos jours, la Seine traverse paisiblement Paris, débit régulé au fil des saisons par ses quatre lacs-réservoirs, flots canalisés par un ensemble de digues et de murs anticrues. Le long des quais, du Trocadéro à la Bibliothèque nationale de France, piétons et cyclistes peuvent suivre le fleuve sur 9 km d'ouest en est, l'œil égayé par le ballet bonhomme des bateaux-mouches. Au Moyen Âge, la Seine offre un tout autre visage, que l'on peut se figurer grâce aux miniatures de *La Vie de saint Denis*, un manuscrit enluminé réalisé en 1317 pour les rois de France, mais aussi aux chroniques et aux actes juridiques de l'époque.

UN FLEUVE SAUVAGE

« La Seine est alors un fleuve sauvage aux humeurs capricieuses, avec lesquelles les Parisiens composent au gré du calendrier. En été, pendant l'étiage, la navigation est ralentie par le bas niveau de l'eau. Elle s'interrompt durant les hivers les plus rudes, quand le fleuve est pris sous la glace. La débâcle et les crues de printemps emportent régulièrement ponts, maisons et moulins sur leur passage », explique l'archiviste-paléographe Pierre Marchandin. Du XIIe au XVe siècle, les chroniques ont ainsi gardé la mémoire de dizaines d'inondations. En 1197, l'eau monte tant que le roi Philippe Auguste doit fuir son palais de l'île de la Cité pour se réfugier à l'abbaye Sainte-Geneviève. La grande crue de 1296, elle, détruit les deux ponts en bois qui relient alors l'île de la Cité aux rives droite et gauche de la Seine : le Grand Pont, construit au début du XIe siècle au niveau de l'actuel pont au Change, et le Petit Pont, au niveau de l'actuel pont Saint-Michel. Ainsi que les planches de Mibray, la passerelle de bois démontable jetée en lieu et place de l'actuel pont Notre-Dame. « Tout au long du Moyen Âge, ces ponts fragiles ne cessent d'être détruits par les crues, puis reconstruits en bois puis en pierre. Il faut alors les imaginer couverts de maisons et d'échoppes, ce sont à la fois des lieux de vie et de passage », reprend Pierre Marchandin. Dans sa *Description de Paris*, parue en 1434, le copiste flamand Guillebert de Mets mentionne quatre ponts tous « fort bien maisonnés » autour de l'île de la Cité.

TONNEAUX DE VIN ET BLOCS DE CALCAIRE

Malgré ces aléas, la Seine est bien le fleuve nourricier de la capitale, et une artère économique vitale pour le transport et le commerce. Le long de cette autoroute urbaine, les rives accueillent de multiples activités : pêcheries, constituées d'alignements de pieux tendus de filets ; boucheries, où l'on découpe et rince les carcasses de viande ; pelleteries, où l'on traite les peaux. Le plein fleuve et les piles des ponts sont encombrés de moulins, flottants ou fixes. Voie d'accès majeure dans la capitale, le fleuve connaît

Théodore Hoffbauer
Le Grand Châtelet et le pont aux Meuniers en 1580.
Dessin. Coll. musée Carnavalet, Paris.
Légèrement en aval du pont au Change, le pont aux Meuniers était un pont loti qui reliait l'île de la Cité à la rive droite. Son effondrement dans la nuit du 22 décembre 1596 provoqua la mort de 150 personnes.

LE DERNIER DUEL
Le Paris du Moyen Âge et la Seine sont les personnages privilégiés du film *Le Dernier Duel*, de Ridley Scott (2021).

EN 1434, SEULEMENT 4 PONTS À PARIS…

Au début du XVe siècle, le copiste Guillebert de Mets, échevin de Grammont, dans les Flandres, séjourne à plusieurs reprises dans la capitale. Le manuscrit original de sa *Description de Paris*, conservé à la Bibliothèque royale Albert Ier, à Bruxelles, consacre un chapitre aux ponts de l'île de la Cité. On y retrouve le Grand Pont, reconstruit en pierre et dédoublé après la crue de 1296. C'est là que « demeurent changeurs d'un costé et orfèvres de l'autre » ; le pont Neuf, bâti en 1379 et « bien maisonné » ; le Petit-Pont, rétabli en 1409 à l'emplacement de l'actuel pont Saint-Michel, « moult fort », où « ceulx qui montent par une voie ne s'apparçoivent point des autres qui descendent par l'autre voie » ; et enfin le pont Notre-Dame qui a remplacé les planches Mibray en 1421, où se tiennent de « beaux manoirs ». Le 25 octobre 1499, lors d'une nouvelle crue de la Seine, le pont Notre-Dame s'effondre, emportant avec lui maisons, librairies et armureries installées dessus. Tenus pour responsable de la catastrophe, le prévôt des marchands de Paris et ses échevins achèveront leur vie en prison. **P. D.**

Sur cette représentation d'un miracle de sainte Geneviève apparaissent les moulins du pont aux Meuniers et le pont Saint-Michel.

POISSONS D'EAU DOUCE
Munis de leurs « droits de pêche », les pêcheurs pouvaient jeter leurs filets dans la Seine, et vendaient leurs poissons dans leurs échoppes.
Illustration tirée de *La Vie de saint Denis*, 1317.

Selon l'ordonnance du prévôt des marchands de Paris, 21 maîtres de pont se chargent du halage et des péages entre Sens et la Normandie

alors une circulation dense, réglementée dès 1250 par la juridiction des marchands de l'eau à Paris. « Sur l'eau se croisent toutes sortes d'embarcations : grands bateaux à fond plat, dénommés nefs, vaissels ou batels, qui transportent le sel, les tonneaux de vin, les "pondéreux" comme les blocs de calcaire livrés pour construire la cathédrale, à la fin du XIIe siècle ; radeaux de bois flotté, "nacelles" des passeurs d'eau, qui assurent les bacs d'une rive à l'autre », explique l'historien Pierre-Henri Guittonneau, spécialiste de l'histoire de la Seine au Moyen Âge et auteur de l'ouvrage *Dans l'ombre de la capitale : les petites villes sur l'eau et Paris au XVe siècle* (Classiques Garnier). Coût du passage au port des Barres au début du XVe siècle : 1 denier parisis par personne, 2 avec un cheval.

MÉTIER : AVALEUR DE NEFS

Les marchandises arrivent en amont de la cité via la haute Seine, la Marne, l'Yonne ; en aval remontent le sel de la côte normande, le bois des vallées de l'Oise et de l'Aisne. « Selon l'ordonnance du prévôt des marchands de Paris, édictée en 1416, 21 maîtres de pont investis par la municipalité parisienne officient entre Pont-de-l'Arche, en Normandie, et Sens, sur l'Yonne. Ces professionnels de l'eau se chargent du halage des navires, du passage des ponts et de la perception des péages. Les tarifs, indiqués par des pancartes placées au-dessus des ponts, sont onéreux, et dégressifs selon les quantités transportées. Au milieu du XVe siècle, selon les rares archives subsistantes, il en coûte par exemple 5 livres tournois et 23 hectolitres de sel à un bateau de 100 tonneaux pour le trajet de Mantes à Conflans », reprend Pierre-Henri Guittonneau. À Paris même, deux maîtres de pont – aussi appelés « avaleurs de nefs » – guident les bateaux en permanence, l'un venant de l'aval, l'autre de l'amont. Ils sont rémunérés en fonction du tonnage des navires et leur tâche est de fluidifier une circulation fluviale parfois complexe. Les actes juridiques de la Prévôté des marchands de Paris révèlent ainsi de nombreux accidents entre les bateliers et les moulins, qui sont bâtis sur pilotis en pleine eau ou encombrent les arches sous les ponts, réduisant le passage aux arches maîtresses. À partir de l'ordonnance de 1416, les bateaux ne sont plus autorisés à traverser la capitale sans ces pilotes professionnels, qui constituent de véritables trains d'embarcations, attachées les unes aux autres.

DES CHÔMEURS PLACE DE GRÈVE…

Pour décharger leurs marchandises, les navires accostent sur les grèves en pente douce qui jalonnent la capitale, certaines équipées de pieux d'amarrage et de pontons. Les bateaux doivent vite être évacués et des « pontonniers » les aident dans leur tâche. Toujours selon l'ordonnance de 1416, les « ports » se concentrent autour des quatre tours de l'enceinte fortifiée par Charles V. Sur la rive gauche, on s'amarre entre le Petit-Pont et le port Saint-Bernard, près de l'actuel Jardin des Plantes. Sur la rive droite s'égrènent le port des Tuileries, le port de l'école Saint-Germain, la Grève, au pied de l'actuelle place de l'Hôtel-de-Ville, le port Saint-Paul, au bout de l'île Saint-Louis. Sur la Grève, au cœur de l'île de la Cité, les portefaix se rassemblent pour trouver du travail. Des siècles plus tard, le lieu, devenu point de ralliement des ouvriers mécontents, donnera naissance à l'expression « se mettre en grève »… ■

Boire de l'eau : danger de mort !

ÉPIDÉMIES
Bien que Paris ait été relativement épargné, c'est la peste noire de 1348 qui oblige les autorités de la ville à établir les premiers règlements d'hygiène.

En dépit de fortes densités en hommes et en chevaux, la ville de Paris ne paraît pas particulièrement affectée par les épidémies à son apogée, au début du XIVe siècle. Les autorités ne légifèrent pas sur le sujet, en dehors du pavage de la croisée de Paris ordonné par Philippe Auguste vers 1180 et assumé par la prévôté des marchands. La peste noire sensibilise néanmoins les autorités à l'hygiène, d'où un premier règlement en 1348 qui ordonne que chacun évacue régulièrement dans les « voieries » aux portes de la ville, « par tombereaux, hotteurs et porteurs » le tas d'ordures qui s'accumule à sa porte. Ces déchetteries sont spécialisées, les gravats servant à empierrer les chemins tandis que les boues étaient ensuite épandues dans les jardins périphériques. Les Parisiens ont interdiction formelle de balayer les boues devant leur porte lorsqu'il pleut, par crainte que ces déchets n'aboutissent dans la Seine. Son cours ne doit en effet pas être entravé pour ne pas gêner le commerce et les moulins. Par ailleurs, son eau est bue durant tout l'Ancien Régime – on préconise néanmoins de la puiser en son milieu ! Le principe dominant est celui du pollueur-payeur, puisque selon les ordonnances du prévôt de Paris, chaque propriétaire est tenu de paver devant sa maison et de faire ramasser périodiquement ses ordures, mais le coût rebute les Parisiens modestes tandis que les seigneurs fonciers en refusent le principe par crainte de voir leur juridiction menacée. Beaucoup de maisons sont équipées de fosses d'aisances maçonnées, tandis que celles qui ont un jardin peuvent avoir un puisard au fond de celui-ci. Cela limite le rejet des pots de chambre dans la rue, où ils forment une boue quasi permanente, mais l'enfouissement des excréments nuit à la qualité de l'eau de la nappe phréatique, qui n'est qu'à 5 mètres de profondeur sur la rive droite. L'eau du puits sert donc avant tout au ménage ou à bouillir. La seule eau pure provient des sources de collines qui encerclent la ville au nord, ainsi Belleville, acheminée par des adductions d'eau souterraines jusqu'aux Halles, mais le débit y est faible au regard de la demande. Il n'y a finalement que les prisonniers et les pénitents qui boivent de l'eau : tout le monde boit du vin coupé, dont la région est d'ailleurs grosse productrice. **B. B.**

« À L'EAU ! »
… criaient les porteurs d'eau dans les rues de la capitale. Au nombre de 60 à la fin du XIIIe siècle, ils livraient l'eau puisée dans la Seine à la population.

3 QUESTIONS À...

PIERRE MARCHANDIN, archiviste-paléographe, auteur de la thèse « Moulins et énergie à Paris du XIIIe au XVIe siècle »

« En 1296, il y avait 75 moulins sur le fleuve »

Quelle place occupent les moulins dans le Paris médiéval ?
Nourrir les 200 000 à 250 000 habitants de la capitale en pleine explosion démographique au Moyen Âge, avec des énergies uniquement renouvelables, est un véritable enjeu. Le pain est alors la base de l'alimentation et le besoin de mouture pour le fabriquer est quasiment inexportable, car la farine s'altère vite, son transport est coûteux ; il faut aussi assurer l'autonomie de la ville en cas de siège. Par chance, la Seine est bien adaptée à l'installation de moulins hydrauliques. Bien qu'elle soit un fleuve de plaine, elle offre une pente assez importante, qui assure un courant puissant. Une puissance qui s'accélère à chacun de ses méandres, autour de ses îles naturelles et bien sûr au pied de ses ponts. La grande majorité des moulins médiévaux de Paris prend ainsi place sur l'eau, le long de la Seine comme de ses affluents. Ils servent surtout à transformer en farine le blé et le seigle fournis par les boulangers et les abbayes. En 1296, juste avant la grande inondation qui détruit les ponts de Paris, on compte 75 moulins sur le fleuve, dont 60 étalés entre le chevet de Notre-Dame et la pointe de l'île de la Cité. Vingt-six autres se déploient entre la Bièvre, le Croult et le Rouillon à Saint-Denis, et la Marne au niveau de Charenton. À cette date, un seul moulin à vent est attesté à Paris. On en comptera 7 en 1400 et leur nombre augmentera à partir du XVIe siècle.

Comment connaît-on l'existence de ces moulins ? À qui appartenaient-ils ?
Ces moulins ont aujourd'hui disparu, et la continuité de l'occupation urbaine à Paris ne permet pas de faire des recherches archéologiques. Mais les censiers, qui indiquent les redevances dues aux propriétaires terriens sur les constructions érigées sur leurs fiefs, fournissent des indications précieuses. Du XIIe au XVe siècle, les propriétaires de moulins sont d'abord le roi et les nobles de la cour, puis les riches bourgeois marchands et enfin les établissements religieux. À la fin du XIIIe siècle, l'abbaye Saint-Magloire, alors basée rue Saint-Denis, engrange les revenus de 50 d'entre eux ! Tous le comprennent vite : posséder des moulins sur la Seine permet de percevoir des loyers lucratifs. Les exploitants meuniers, eux, sont peu documentés : jusqu'en 1415, nombre de boulangers prennent à ferme des moulins. Les meuniers n'ont pas toujours bonne réputation auprès de leurs clients – on les dit voleurs car, un moulin, c'est une sorte de boîte noire : on ne sait jamais si on récupère tout le grain qu'on y a mis ! Pourtant, ce sont sans conteste des ouvriers habiles, capables d'effectuer des réparations sur les mécanismes en bois complexes et d'ajuster les lourdes meules de pierre au millimètre. Grâce aux sentences de la prévôté des marchands de l'eau, on sait enfin qu'il y a alors de nombreux accidents et conflits entre les bateliers et les meuniers, dont les activités cohabitent mal sur le fleuve.

À quoi ressemblaient ces moulins médiévaux et où étaient-ils implantés ?
Quelques enluminures du Moyen Âge nous renseignent sur l'aspect de ces moulins, mais avant le XVe siècle, il est difficile de déterminer si on a affaire à des constructions sur pilotis, qu'on rejoignait en bateau ou à de véritables moulins-bateaux. Après cette date, les « prisées », qui décrivent les entrées et sorties des moulins, donnent quelques indications sur leurs formes. Il s'agit pour la plupart de moulins « pendus » ou « pendants », installés en plein fleuve ou sous les ponts de la Seine. Le bâtiment principal donne sur une plateforme, où est enchâssée une grande roue en bois, au niveau réglable en fonction des variations du niveau d'eau. Quand le niveau du fleuve baisse, en été, on « gravoye » autour du moulin, c'est-à-dire qu'on forme de mini-barrages avec des galets, pour accélérer le courant. Le Grand Pont, qui relie autrefois le palais de la Cité au Châtelet, à peu près au niveau de l'actuel pont au Change, est ainsi tellement encombré de moulins que les bateaux ne peuvent circuler que sous une seule de ses quinze à seize arches. Emportés par la grande crue de 1296, ces moulins à eau sont ensuite reconstruits. On en trouve intra-muros jusqu'au XVIIe siècle. C'est finalement leur disparition sur la Seine depuis qui est une anomalie historique !

Propos recueillis par Pascale Desclos

SOUS LES ARCHES
Les nombreux moulins qui se succèdent sur la Seine étaient accolés aux arches des ponts ou installés en plein fleuve. Illustration tirée de *La Vie de saint Denis*, 1317.