

LA SEINE ET L'ÎLE DE LA CITÉ



Plan de Paris dit plan de Turgot. Gravure par Antoine II Toquard et Claude Lucas 1734-1739

+ DOSSIER
THÉMATIQUE



**MINISTÈRE
DE LA CULTURE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**CENTRE DES
MONUMENTS NATIONAUX**

INTRODUCTION

La Seine est intrinsèquement liée aux origines et à l'histoire de Paris.

Habitée dès le paléolithique, source de vie et enjeu stratégique, elle est au cœur du développement de la ville.

Longue de près de 13 km dans la délimitation actuelle de la ville, avec une profondeur variant entre 3,40 et 5,70 m, et une largeur de 30 à 200m, **la Seine d'aujourd'hui est traversée par trente-sept ponts** dont quatre passerelles accessibles uniquement aux piétons.

Ce fleuve a transformé **le paysage parisien**. Ses habitants ont tenté de l'utiliser et de le contrôler tout au long de leur histoire.

Ce dossier pédagogique a pour but de vous transmettre quelques **outils et pistes pédagogiques** concernant cette facette fascinante de l'histoire de l'île de la Cité, à travers une présentation généraliste des événements marquants, de l'évolution de ses ponts, de ses quais, de ses ports, des catastrophes climatiques ou encore des métiers dépendants de la présence du fleuve.



Maître de Dunois, Livre d'heures à l'usage de Paris, vers 1440,
Credits: The John Rylands University Library, Manchester



Pointe de l'île de la cité Cécile Septet / Cmn

AUX ORIGINES : DES ÎLES

Le lit actuel de la Seine n'est pas son cours originel : À partir du Néolithique, le déplacement d'alluvions a poussé le fleuve plus au sud, rejoignant le cours en amont de l'actuelle île de la Cité.

L'ancien bras au nord est resté une zone inondable lors des crues, formant une zone marécageuse qui donna son nom au quartier du marais bordant la ville médiévale. Sur la rive gauche, la zone marécageuse s'interrompait au pied de la Butte aux Cailles, de la montagne sainte Geneviève, de Montparnasse, Montrouge et Sèvres.

Le centre du fleuve est composé d'un **chapelet d'îles** dont la principale est **l'île de la Cité**.

À l'époque des gaulois, la zone est occupée par les Parisii.

La Seine est connue comme la divinité Sequana, dont le culte, ne possédant pas de trace écrite, est attesté par la découverte au XIX^e siècle d'un ancien sanctuaire construit bien en amont, au niveau de sa source.

Il est prêté à la déesse des pouvoirs de guérison.

L'île de la Cité se trouve entrecoupée de bancs de sable à fleur d'eau et de zones marécageuses. Elle est peu occupée, du fait des crues régulières qui en compliquent les installations sédentaires.

Jules César fait référence à Lutèce dans La guerre des Gaules en ces termes « Lutèce est une ville des Parisii, située dans une île de la Seine ».

En stratège, il connaît l'enjeu de la domination des fleuves et fait conquérir Lutèce.

Les romains s'installent principalement sur la rive gauche.

Au 1^{er} siècle, une zone au sud de l'île de la Cité est remblayée et permet la création d'un premier port.

À la fin du III^e siècle, lors des invasions, la population reflue sur l'île de la Cité protégée naturellement par la Seine. Des fortifications y sont construites.

La ville s'est donc d'abord développée sur l'île de la Cité dont la superficie ne dépasse alors que par 9 hectares, soit la moitié de sa superficie actuelle.

Puis plusieurs îlots lui ont été rattachés permettant de doubler sa superficie.

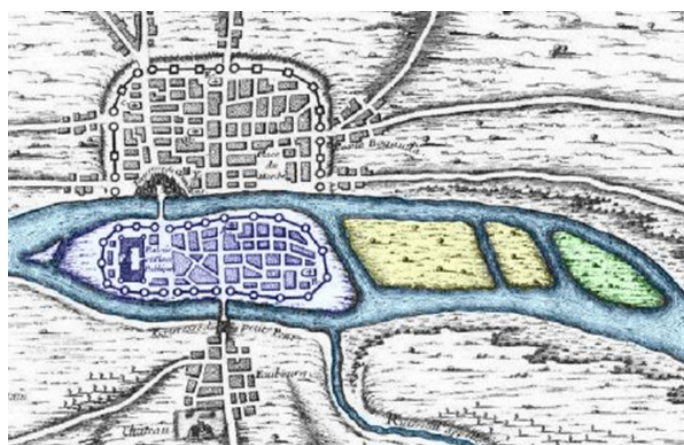
D'autres îles n'étaient pas habitées en permanence :

L'île Notre-Dame servait, à la fin du Moyen Âge, de terrain d'entraînement aux archers et arbalétriers, ainsi que de dépôt de bois de flottage pour le chauffage et la construction. Elle était séparée par un chenal de l'île aux Vaches, où le bétail s'y tenait.

Le comblement du chenal en 1614 permit de former **l'île Saint-Louis**.

Plus en amont encore, **l'île Louviers**, reste extérieure à la ville jusqu'au XVII^e siècle. C'est au XVII^e siècle qu'elle est achetée par la ville pour en faire un dépôt de bois à brûler, amené par flottage. Elle fut ensuite réunie à la rive droite.

En aval, **l'île Maquerelle** dite aussi **l'île des Cygnes**, utilisée pour « déchirer » les bateaux hors d'usage, fut-elle aussi rattachée à la rive gauche pour former le port de la Bourdonnais et le quai Branly.



L'île Louviers
L'île de la Cité

L'île Notre-Dame
L'île aux vaches



L'île Louviers vue du port Saint Paul vers 1780, par Pierre Antoine Demachy CCO : Musée Carnavalet

AUX ORIGINES : UN FLEUVE

Le trafic fluvial est déjà très important à l'époque romaine comme l'atteste la découverte du Pilier des Nautes (colonne monumentale érigée en l'honneur de Jupiter par la corporation des Nautes), datant du I^{er} siècle, présenté au Musée de Cluny.



Elément du pilier des Nautes © Musée de Cluny

Cette corporation d'armateurs et de marchands était à la base du commerce entre Lutèce et le reste de l'empire.

Le scilicet, navire des Nautes sur le blason de la ville, en prouve l'importance dans l'identité de la cité.

Au XII^e siècle la corporation de marchands sur l'eau se constitue en confrérie et le roi Philippe Auguste lui cède le monopole du transport fluvial parisien.

En 1260, la nomination du Prévot des marchands officialise leur fonction municipale. Celui-ci représente désormais l'autorité chargée de la gestion du trafic fluvial.

Le port de grève devient l'un des principaux centres économiques de Paris.

Bien que centrale, la navigation sur la Seine n'est néanmoins pas aisée : le fleuve n'est navigable que 4 à 6 mois par an quand l'eau est assez haute.

Les bras sont régulièrement ensablés et ne permettent pas toujours aux bateaux de passer. De plus, le développement de ses ponts et moulins complexifie la circulation fluviale qui est très encombrée.

Outre les bateaux de commerce, l'on retrouve également des bateaux de transport, « bateaux coche », permettant par exemple de se rendre jusqu'à Sens ou Melun ; ainsi que des bacs pour traverser le fleuve sans emprunter les ponts. Les bacs comme les ponts sont payants. Au XVIII^e siècle l'on dénombre également 80 bateaux lavoirs.

Les parisiens nagent peu dans la Seine : la raison principale en est que peu de personnes savent nager, le fleuve est donc perçu comme dangereux.

Jusque très tard l'apprentissage de la natation n'est pas soutenu pour des raisons de morale et de pudeur.

De plus, de par son activité dense, l'on peut aisément imaginer que dès le Moyen Âge la qualité de l'eau laissait à désirer.

La Seine n'est donc historiquement pas synonyme d'activité d'agrément.



« De gueules à la nef équipée et habillée d'argent voguant sur des ondes du même mouvant de la pointe, au chef d'azur semé de fleurs de lys d'or »

Blason de la ville de Paris, Fluctuat nec mergitur crédits : ville de Paris

LES PONTS DE L'ÎLE DE LA CITÉ

De nos jours la traversée du fleuve est facilitée par la présence de 37 ponts dont 4 passerelles, mais au 18^e siècle il en existe seulement 10, et de moins en moins lorsque nous remontons le fil de l'histoire.

Ces ouvrages, au départ relativement fragiles, seront très souvent détruits, principalement par des crues, inondations ou encore débâcles de glace (phénomène de dégel de la Seine à la fin de l'hiver entraînant le charriage de dangereux blocs de glace).



Le grand pont dans sa configuration antique disparaît au cours du haut Moyen Âge. A la fin du IX^e siècle il est remplacé par un nouveau grand pont, 150m à l'Ouest, qui permet de relier le palais de la Cité à la rive droite.

Ce pont est fortifié en son extrémité par ce qui sera nommé le grand châtelet. Abattu par le comte Robert de Meulan en 1111 lors du pillage du Palais royal, il est reconstruit sous Louis VI, toujours en bois.



Les ponts que l'on voit aujourd'hui sont tous récents au vu de l'histoire de la ville : le plus ancien témoin de cette histoire est paradoxalement le pont neuf, construit entre 1578 et 1606.

Mais c'est au 1^{er} siècle que commence cette histoire avec la construction semble-t-il du premier pont permettant de relier la rive gauche à l'île de la Cité.

Le pont au change

Jusqu'au milieu du IX^e siècle, il n'existe que deux ponts, le petit pont au sud et le grand pont au nord, qui relient l'île de la Cité. Ils se situent dans la continuité du Cardo Maximus, l'axe principal de la ville selon les schémas d'urbanisme romains.

L'empereur Julien l'Apostolat dans sa description de Lutèce précise que ces ponts sont construits en bois, ce qui les rend vulnérables aux multiples crues et inondations. Ils sont régulièrement détruits et reconstruits.

Au XII^e siècle, il prend le nom de Pont-aux-Changeurs car Louis VII y installe les établissements de change et d'orfèvrerie.

De nouveau détruit en 1280 par une inondation, c'est cette fois-ci un édifice en pierres, composé de 14 arches possédant toutes des moulins (sauf une arche dédiée à la navigation) qui voit le jour. Il ne résiste néanmoins pas à une nouvelle inondation en 1296 et est de nouveau reconstruit. Il est alors dédoublé par une passerelle occupée par des moulins pendus, appelée **le pont des meuniers**, gérée par des communautés religieuses.

Après le grand incendie de 1621 qui ravagea également une partie du palais de justice, un pont unique est reconstruit et devient le pont au change.

A cette époque tous les ponts sont lotis, c'est-à-dire recouverts de maisons. Il faut attendre 1786 pour que les maisons soient rasées.

Le pont est reconstruit entre 1858 et 1860 sous le règne de Napoléon III. On y observe facilement Le « N » de Napoléon ainsi que les couronnes de lauriers de l'empereur.

LES PONTS DE L'ÎLE DE LA CITÉ

Le pont Notre-Dame

L'ancien grand pont romain en bois prolongeant le Cardo, est devenu au XIII^e siècle une passerelle en bois appelée **les planches milbray** (contraction latine pouvant signifier « milieu du bras du fleuve »).

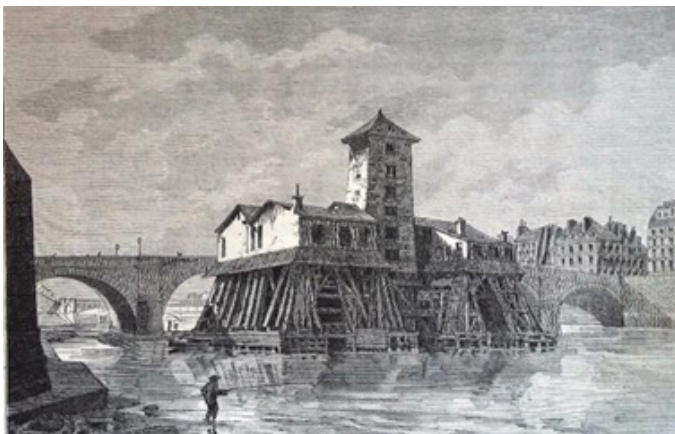
Le pont est construit au XV^e siècle et baptisé par Charles VI en 1413 « Pont Notre-Dame ». Il facilite alors **le lien entre le port de grève et l'île de la Cité**.

Cet ouvrage de bois détruit par des inondations en 1496, puis en 1499, est reconstruit en pierre en 1514. Il est bordé de 68 maisons en brique. Les boutiques de ces maisons étaient le plus souvent occupées par les marchands de tableaux.



Représentation du pont Notre-Dame vers 1550 sur le plan de Paris dit « Plan, de Bâle »

En 1671, deux pompes sont construites en aval du pont.



La pompe Notre-Dame. Cette pompe permettait d'extraire 400 litres d'eau par minute et d'alimenter les fontaines de la ville. D'après une gravure de Hoffbauer.

Avec les pêcheries et moulins, ces obstacles provoquaient une accélération du courant rendant la navigation extrêmement dangereuse. Elles sont finalement détruites en 1861. Le pont est débarrassé de ses maisons en 1787.

Il subsistera jusqu'en 1853 où il sera reconstruit durant les aménagements Haussmanniens pour correspondre à l'abaissement du niveau de la rue Saint Martin.

Néanmoins, de nombreux accidents de navigations liés aux piles du pont ne s'accordant pas avec le courant de la Seine lui vaudront en 1919 la destruction de ses trois arches centrales remplacées par une arche unique de 60m de large.

Le petit pont

Le plus petit pont de Paris, sans doute le premier pont de la Cité, devient **un ouvrage défensif** et protégé par un petit châtelet vers 860, par Charles II le Chauve.

Il est, jusqu'à la construction du pont Saint Michel en 1384, l'unique moyen de traverser la Seine de ce côté-ci du fleuve.

Il est donc très fréquenté. Il est de nombreuses fois détruit par les crues, les incendies et autres débâcles des glaces.

C'est **un pont à péage** comme tous les autres ponts de Paris jusqu'en 1848. En étaient dispensés les saltimbanques et montreurs d'animaux qui se rendaient au Palais de la Cité.

Ils devaient alors faire exécuter un ou deux tours à leurs animaux et donc « Payer en monnaie de singe ».

Comme les autres ponts de l'île de la Cité, il sera reconstruit par le préfet Haussmann en 1853 en un pont à arche unique, moins gênante pour la circulation fluviale.



Le petit pont et le petit châtelet vers 1717, composition rétrospective, par Fédor Hoffbauer, Entre 1875 et 1882/ CCO Musée Carnavalet

LES PONTS DE L'ÎLE DE LA CITÉ

Le pont Neuf

Le Pont-Neuf est le seul pont d'origine qui subsiste avec le Pont-Marie et le Pont-Royal.

Terminé en 1606 à la pointe de l'île de la Cité, il est construit directement sans habitation.

Les piles sont surmontées d'un belvédère en demi-lune pour pouvoir contempler « la rivière de Seine ».

C'est aussi le premier pont avec des trottoirs surélevés.

Le pont-neuf est une promenade qui relie les deux rives.



Le pont neuf gravure Adam Perelle, vers 1660 / Paris musées



L'embarras de Paris, estampe Nicolas Guérard, 1715 / Paris musées

Le pont au double

La création du pont au double date de 1626.

La ville y voyant une difficulté supplémentaire pour la navigation fluviale s'oppose au départ à sa construction.

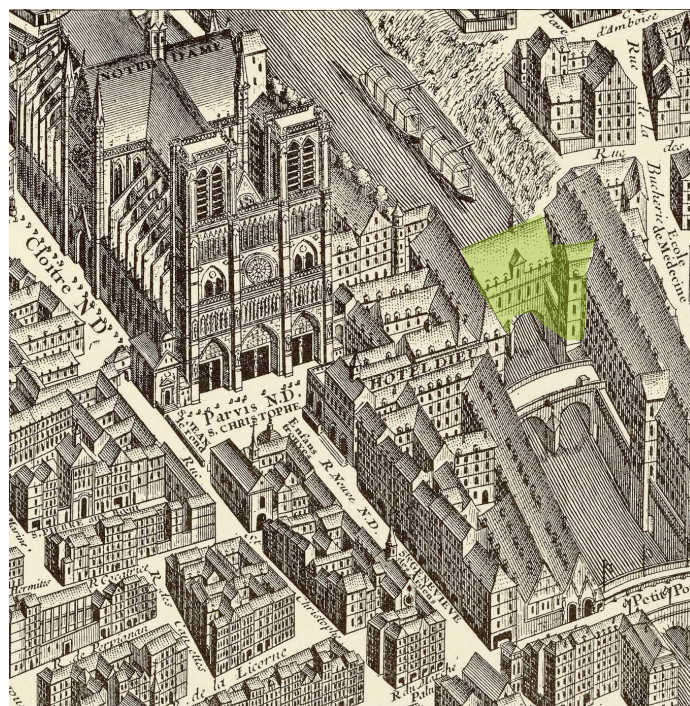
Il a initialement pour but de servir d'agrandissement pour accueillir les patients de l'Hôtel Dieu dont les dimensions ne suffisent plus à contenir tous les malades.

Un bâtiment de deux étages y est construit.

Mais le passage utilisé par les services hospitaliers attire rapidement les piétons souhaitant éviter la foule du petit pont. L'espace est donc ouvert, permettant la traversée, moyennant le paiement d'un double tournois, péage élevé qui ne plut pas aux parisiens.

Le pont au double subit comme ses confrères de nombreuses destructions liées aux crues de la Seine. L'Hôtel Dieu est déplacé lors des travaux Haussmanniens en 1835.

La version actuelle du pont date de 1883 et a été réalisée par les ingénieurs Bernard et Lax.



Le pont au double, gravure du plan de Paris dit « Plan de Turgot » entre 1734 et 1738.



Plan de Paris vers 1550, dit également « Plan de Bâle » par Truschet et Hoyau

Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, les deux tiers de l'approvisionnement de Paris arrivaient par la Seine. Les cuisines du Palais de la Cité ont une ouverture donnant directement sur la Seine et facilitant ainsi l'approvisionnement du palais.

A la Renaissance, pour simplifier l'arrivée des marchandises, les premiers canaux et écluses sont construits.

Durant le haut Moyen Âge, la logique spatiale romaine se transforme et la ville se développe au-delà de l'axe nord/sud défini par le cardo maximus. Un axe est/ouest se développe sur la rive droite. La rive droite est plus propice à la navigation de par son chenal plus profond, le développement des ports se fait de ce côté-là.

Le plus ancien port de l'île de la Cité est le port Saint-Landry. Il sera complété par le port de Grève, situé rive droite devant l'hôtel de ville, qui s'étend petit à petit par une série d'espaces spécialisés : port au vin, au blé, aux poissons... Il est placé sous l'autorité d'un Prévôt des marchands.

Le port Saint-Paul se développe petit à petit dans la continuité en amont du port de grève, au niveau de l'île Louviers. On y trouve poissons, chaux, bois à brûler, papier etc. Il est au XVIII^e siècle le plus grand port de Paris.

D'autres ports apparaissent en aval : l'école Saint-Germain, le port de Bièvre. L'Hôtel-Dieu possède lui aussi un ponton spécifique pour ses approvisionnements.

L'activité quotidienne dans ces ports est très dense : on y achète les produits en gros et négocie beaucoup car les prix ne sont pas fixés.

Outre les bateaux de marchandises, les bateaux de transport y accostent également.



Le Pont Marie, le quai de la Grève et la pointe de l'île Saint-Louis Anonyme, Graveur CCO Musée Carnavalet, Histoire de Paris



Jusqu'au XVI^e siècle, la Seine est principalement un lieu d'activité portuaire et est peu intégrée au paysage parisien. A partir du XIV^e siècle, les rives de la Seine sont aménagées, avec le quai des Grands Augustins dès 1312, et le quai de la Mégisserie en 1369.

Mais c'est au XVII^e siècle que les rives de la Seine commencent à être réaménagées à des fins autant esthétiques qu'utilitaires. Ainsi, François I^{er} fait construire le quai devant le Louvre. Puis, Henri IV aménage la pointe ouest de la Cité (actuelle place Dauphine), initialement dédiée au potager du roi. Il fait construire dans sa continuité le premier pont non bâti (le pont-neuf), ainsi que le Mail de l'Arsenal (actuel boulevard Morland) première promenade plantée d'Ormes (1604).

Au cours du XIX^e siècle, débute la phase de modernisation des voies navigables par la chenalisation et la construction de grands barrages-écluses.

Décidés en 1802 et mis en service en 1825, les canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq permettent d'approvisionner la ville en eau, et de contourner la traversée de Paris, rendue difficile par les ponts souvent encombrés par les pompes et les moulins.

La Bièvre, principal affluent de la Seine au niveau de la Cité voit son cours plusieurs fois modifié.

Ainsi, au XII^e siècle, on creuse un canal de dérivation pour amener les eaux de la Bièvre vers les moulins et les jardins de l'abbaye de Saint-Victor, et pour alimenter les fossés le long des remparts. Ce canal, souvent pestilentiel, fut finalement couvert au XVII^e siècle.

En 1642-43, le quai de Gesvres est construit et recouvert d'une galerie ouverte par des arcades sur la Seine (aujourd'hui utilisée par la ligne 7 du métro entre Châtelet et Pont Marie).

Certains quais étaient couverts de maisons, donnant directement sur le fleuve. Les quais accueillent une intense activité : tanneries, abattoirs, établissements de bains, blanchisseries.

Au XIX^e siècle sous les travaux Haussmanniens, l'ingénieur des ponts et chaussées Eugène Belgrand est chargé de l'ensemble des travaux d'infrastructures liés à l'eau pour approvisionner les parisiens en eau mais aussi assainir les rues de la ville. Il implémente notamment les fontaines Wallace à ses chantiers, les fontaines de la ville sont fournies à partir de sources repérées en amont. Il met en place le tout à l'égout et ce qui deviendra alors **le plus grand réseau d'égouts du monde** avec 600 km de galeries souterraines se déversant en aval de Paris.

Pour valider la faisabilité du tout à l'égout, l'ingénieur étudie notamment la capacité de charriage du fleuve.



L'île Louviers, sur le plan de Turgot de 1739 ©Michel-Étienne Turgot / Bnf Gallica

LES CRUES

Cordon ombilical de Paris, le fleuve représente aussi une menace pour la ville.

La Seine est un fleuve au débit modéré et régulier, mais lorsque ses affluents, la Marne et l'Yonne, sont en crues, alors elle peut déborder.

Le risque d'inondation est d'autant plus important qu'il est accentué par les aménagements liés au développement de la ville : les piles des ponts, les moulins (plus de 120 en 1290), les pompes qui alimentent les fontaines, les aménagements des quais qui rétrécissent le lit du fleuve, etc...

Les sources écrites médiévales font état de grandes crues centennales durant le « petit âge glaciaire » (XIV^e et XIX^e).

Les plus importantes enregistrées sont celles de 1658 (8,81m), 1740 (7,9m) et 1910 (8,42).

De même, d'intenses périodes de gel ont eu pour conséquence de grandes destructions, notamment au XIX^e siècle.



La Seine gelée en 1880. Vue prise du Petit-Pont en regardant vers le pont Saint-Michel. Anonyme, Photographie CCO Musée Carnavalet

La plus ancienne description connue des caprices de la Seine est celle de Julien L'Apostat :

« Je me trouvais un hiver dans ma chère Lutèce, c'est ainsi qu'on appelle dans les Gaules la ville des Parisiens. Elle occupe une île au milieu de la rivière, des ponts de bois la joignent aux deux bords. Rarement la rivière croît ou diminue, telle elle est en été, telle elle demeure en hiver. Or il arriva que l'hiver que je passais à Lutèce fût d'une violence inaccoutumée : la rivière charriait des glaçons comme des carreaux de marbre. Vous connaissez les pierres de Phrygie ? Tels étaient par leur blancheur, ces glaçons bruts, larges se pressant les uns contre les autres jusqu'à ce que venant s'agglomérer ils ne fassent un pont »

Extrait du Misopogon de Julien L'Apostat, 358

La première grande crue connue serait celle de 583 relatée par Grégoire-de-Tours.

Mais les sources existantes restent peu précises quant à sa hauteur.

Au Moyen Âge, des récits évoquant les crues de la Seine, les associent à des événements surnaturels manifestation de la colère divine.

« Dieu voulut punir le peuple de Paris par l'élément de l'eau, il envoya une telle inondation et débord de la rivière de Seine que jamais n'en fust vue un de tel sorte qu'il sembloit que toute la ville fust submergée et ne pouvoit-on y aller sinon en bateau. »

Extrait de De la Vie et des Miracles de Sainte-Geneviève, auteur anonyme, 814

Du fait de la structure des ponts et obstacles qui jalonnent le parcours du fleuve, les crues sont souvent dangereuses, et ont des conséquences importantes :

En 1196, Philippe Auguste est obligé de quitter le Palais de la Cité pour se réfugier à Sainte Geneviève, et l'évêque part à l'abbaye de Saint-Victor

En 1408, les deux ponts de la rive droite sont détruits

En 1432, les eaux atteignent la place Maubert et sur la place de Grève, une croix qui s'élève en son milieu, sert à jaugeer le niveau de la montée de l'eau.

En 1499, le pont Notre-Dame est emporté et la vie de la cité est paralysée.

En 1689, la crue détruit les vitraux de la chapelle basse de la Sainte-Chapelle.



La crue du Pont Marie de 1658 © The British Library

LES CRUES

Face à cette menace récurrente, les autorités sont souvent impuissantes. Le **surhaussement du sol urbain** est une des rares réponses aux inondations. Les chantiers sont menés sans plan établi, partant des ponts, dont les tabliers sont déjà plus élevés que le sol.

Ainsi, en 1507, le Parlement de Paris demande de rehausser de 3 m les rues de la partie orientale de l'île. C'est à cette date que la Conciergerie sera encavée.

En 1910, des pluies torrentielles tombées simultanément dans le bassin de l'Yonne et de la Marne, générèrent une surcharge à l'entrée de Paris.

Propagées par les égouts, les eaux s'étendent sur deux bandes le long du fleuve.

Tous les ponts sont coupés, mis à part ceux de Sèvres et de Neuilly. **L'eau atteint 7,92m** le 13 janvier (on considère que la Seine est en crue dès le seuil de 4,80m).

La Conciergerie garde une marque témoignant de la montée des eaux de la Seine sur ses colonnes gothiques de la salle des Gens d'armes et de la salle des Gardes.

Les crues demeurent encore aujourd'hui, une menace pour Paris, comme le démontre la mise en place des plans ORSEC et NEPTUNE.



Inondation de 1910 – Salle des gens d'armes de la Conciergerie credits : Benjamin Gavaudo - CMN



Crue de la Seine, rue de Lyon, Inondation 1910.
CCO Musée Carnavalet

LES MÉTIERS AUTOUR DE LA SEINE

Outre le commerce et le transport de marchandises, l'eau est un élément indispensable à la pratique de nombreux métiers. Les quais accueillent une intense activité.

De nombreux artisans occupent les berges du fleuve ainsi que les quais. Aujourd'hui nous pouvons encore retrouver le nom de ces regroupements par métiers dans les rues bordant la Seine sur la rive droite : rue de la mégisserie, de la triperie, de la ferronnerie, de l'écorcherie, de la verrerie etc.

La présence des artisans contribue à l'insalubrité de la Seine.

Tous ces métiers (tannerie, teinturerie, blanchisserie, boucherie etc.) rejettent leurs eaux polluées et déchets organiques qui se déversent dans la Seine.

Les lavandières : métier presque exclusivement féminin et très pénible, la nomination de la rue des lavandières dès le XIII^e siècle atteste de son existence séculaire.

Au Moyen Âge les lavandières s'installent au plus près de la Seine pour faciliter leur travail qu'elles mènent toute la journée sur les berges ou dans des lavoirs.

Au début du XVII^e siècle apparaissent les premiers **bateaux lavoirs**. Au XVIII^e siècle l'on compte 80 bateaux lavoirs sur la Seine.

L'humidité constante été comme hiver, l'utilisation de produits abrasifs et le maintien d'une position courbée en font un métier très difficile.

Les ravageurs de la Seine : sont des marginaux qui fouillent la vase lors des basses eaux. La Seine regorge d'objets de tout type, issus de poubelles, vols, pertes ou encore accidents de navigation. Ils collectent, trient et revendent ensuite leurs trouvailles. Ils organisent alors une sorte d'industrie de seconde main jusqu'à la bétonisation complète des quais au XIX^e.

Les Bains parisiens : héritiers des thermes antiques, au Moyen Âge ce sont les étuves, bains publics médiévaux, qui sont fréquentées par les habitants.

Il en existe de différents statuts et tarifs. Leur réputation de lieu de mauvaise vie les fera au fil du temps disparaître. Au XVIII^e siècle ce sont les bateaux bains qui sont utilisés par les Parisiens.

« Les premiers bains que je vis, étaient arrangés au bas des grands degrés, l'un sur la rive du quartier de la place Maubert, l'autre vis-à-vis, pour l'île Notre-Dame, ou la Cité ; ces bains sont pour les femmes. Je continuais ma route par l'île, et je vis des bains au-dessus et au-dessous du Pont-Marie, avec deux grands écriteaux attachés au parapet : celui d'amont, était ainsi conçu, Bains des dames publiques et particulières (...). Je continuai ma tournée. Je vis des bains sur le Port-au-blé pour les deux sexes (...); enfin j'en vis au bas du quai de l'Horloge, derrière la place Dauphine.(...) »

Extrait de « Les nuits de Paris » Restif de la Bretonne, 1788.

Les tripiers : proche du grand Châtelet se développe le quartier des bouchers. Autour d'eux gravitent les tripiers qui ramassent les tripes des animaux, les nettoient dans la Seine, les mettent à cuire dans un chaudron pour les vendre au petit matin ou en récupérer la graisse pour la fabrication du savon. A la fin du XVIII^e siècle ce métier dérangeant par son odeur et risque sanitaire est repoussé vers l'île aux cygnes en aval de la Seine.



Les ravageurs de la Seine, Auguste Tichon ou François Auguste CCo Musée Carnavalet

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIES

- o Aperçu des crues à Paris jusqu'au début du XVI^e siècle par N. Riom, Sorbonne, ESSEC
- o Atlas de Paris au Moyen Age par Philippe Lorentz et Dany Sandron, ed.Parigramme, 2006.
- o Dans la Seine, objets trouvés de la préhistoire à nos jours, ed. Paris Musées

Podcats de l'EHESS, Gens de la Seine : [Gens de la seine au 18e siècle | Ça s'est passé ici](#)

Site internet : <http://paris-atlas-historique.fr/>