

Musée Carnavalet



Les colères de la Seine

Charlotte Lacour-Veyranne



**Les Parisiens s'amuse
en regardant l'eau monter
dans la fosse aux ours du Jardin
des Plantes.**

Toute navigation est interrompue dès le 20 janvier 1910. Le 22 janvier, les infiltrations d'eau envahissent les berges, le métro, les caves : il y a deux mètres d'eau dans celles du Palais de Justice. Les Parisiens s'amuse en regardant l'eau monter dans la fosse aux ours du Jardin des Plantes. Le 23, la cote est à 7,30 mètres ; les tramways électriques s'arrêtent, ainsi que le métropolitain. Le chantier du Nord-Sud (ligne n° 12) est noyé à la suite d'une rupture d'égout. Le 24, l'altimétrie atteint 7,65 mètres au pont Royal, dépassant de 20 centimètres la crue de 1876 ; les chemins de fer, Orsay, Austerlitz, Invalides cessent

tout trafic ; le téléphone s'interrompt. Les berges et les parties basses de Paris sont maintenant sous l'eau : Bercy, Auteuil... On atteint les 8,29 mètres au pont Royal le 26 et le 27 janvier, l'eau est à quelques mètres du parapet du pont Sully. On barre certains ponts, on en interdit d'autres. Enlever les bois et objets flottants devient de plus en plus difficile. 8,40 mètres au pont de la Tournelle, 9,40 mètres au pont Royal, 8,62 mètres au pont d'Austerlitz : le 28 janvier marque le pic de la montée des eaux. L'estacade est enlevée, détruite par la violence de la rivière ; la décrue ne se fera sentir que le 29 et ce jour-là la place de l'Opéra s'effondre. Un autre accident aux Champs-Élysées est dramatique : un attelage est englouti dans l'affaissement de la chaussée. De nombreux dégâts sont à déplorer, tant matériels que physiques, et la décrue créant une aspiration, en fera autant que la crue elle-même. La deuxième crue atteindra 5,61 mètres et la troisième 5,41 mètres, ce qui semble peu, comparé aux chiffres de janvier 1910.

La troupe est mobilisée pour fermer les ponts, construire des

digues, des passerelles pour circuler... Sapeurs et pontonniers sont utilement employés. Toutes les embarcations disponibles sont réquisitionnées – on en fait même venir de Brest – car tout se fait en bateau : ravitaillement, secours et évacuation, déménagements... Aristide Briand, président du Conseil, accompagné du préfet Lépine, parcourt lui aussi en barque, les quartiers inondés, et notamment la place du Havre transformée en lac. L'élan de solidarité nationale est très grand et l'aide de la Croix-Rouge très important ; les gymnases sont ouverts aux familles des sinistrés, des secours financiers s'organisent : les souscriptions sont ouvertes.

Le service hydrométrique de la Seine considère comme inondations graves celles qui se produisent quand les eaux atteignent une hauteur de 6 mètres au-dessus du zéro de l'échelle du pont de la Tournelle (l'altitude est à 26,29 mètres au-dessus du niveau de la mer). La zone inondable aux très grandes crues ordinaires est à la cote de 32,29 mètres au pont de la Tournelle.

En 1910, il y a en fait trois crues secondaires : celles du 17 au 28 janvier, du 1^{er} au 26 février avec une décrue le 17 et celle du 2 au 15 mars. Puis la Seine rentre dans son lit et le 4 avril les services du métro reprennent. La crue a couvert 720 hectares de superficie, ce qui est comparable à l'étalement de l'inondation de 1740.

Ce qui fut spectaculaire, c'est que l'eau en colère suivit le cours ordinaire de la Seine et retrouva le parcours de l'ancien méandre du fleuve : passant par l'Arsenal, la Bastille, le boulevard Beaumarchais, République, le Château-d'Eau et diverses rues pour aboutir à l'Alma.

L'ingénieur Eugène Belgrand avait préconisé de nombreuses mesures préventives qui étaient restées lettre morte. Ainsi, le

Ce qui fut spectaculaire c'est que l'eau en colère suivit le cours ordinaire de la Seine et retrouva le parcours de l'ancien méandre du fleuve.

parapet du cours la Reine qui n'est qu'à la cote de 33 mètres, les riverains exigeant de conserver leur vue sur la Seine, cède à la pression des eaux. D'autre part, la Compagnie des chemins de fer d'Orléans et la

Compagnie des chemins de fer de l'Ouest qui avaient été autorisées à construire deux lignes longeant la Seine sur la rive gauche et à percer des ouvertures de ventilation en contrebas du parapet, ont fait que le 25 janvier 1910 les deux lignes sont inondées sous 5 mètres d'eau. Le système de protection de Belgrand est anéanti et la gare d'Orsay est envahie. Le Zouave, échelle pour les Parisiens, n'en aura eu que jusqu'à la barbiche. Une commission se constitue au ministère de l'Intérieur pour parer au plus urgent et examiner quels projets sont à envisager pour la protection de Paris contre de nouveaux risques. Peu après, très vite se développe un commerce prospère de plaques de crues qui sont vendues aux propriétaires des quartiers du VII^e arrondissement, limitrophes de la Seine.

Seeberger frères
La Gare Saint-Lazare,
1910.

Elles sont destinées à être posées en appliques sur les maisons atteintes par l'eau.

Ces petites plaques en émail sont encore visibles de nos jours dans Paris. Elles rappellent ces moments tumultueux. Ainsi au 28, rue de Charenton, une plaque est encastrée dans le mur de l'hôpital des Quinze-Vingts, accolée à celle de 1740 ; dans le XVI^e arrondissement à l'angle des rues Félicien-David et des Pâtures, etc. De façon cyclique, les inondations se répètent. En janvier 1955,

l'eau monte haut jusqu'à 8,09 mètres. Le Zouave sert toujours de jauge et en 1985, l'eau lui monte jusqu'à la ceinture. En 1991, l'inondation immerge les voies sur berge.

Des barrages-réserves sont établis sur les cours supérieurs de l'Yonne (1950), de la Seine (1966), de la Marne (1974) et de l'aube (1989) ; ce qui fait une capacité de 830 millions de mètres cube en amont.

A plus de 150 kilomètres de Paris, ils mettent longtemps à restituer leur stockage d'eau et perdent de leur efficacité en cas de crues successives et rapprochées. Ces barrages sont surtout des soutiens d'étiage.

Et tout récemment, on envisage la rénovation de la station Mazas créée en 1884, centre des égouts dans le XII^e arrondissement, qui participe à la défense contre les inondations en période de crue lorsque les déversoirs d'orage du réseau sont indisponibles.

Le système GAASPAR (Gestion automatisée de l'assainissement de Paris) par des moyens informatiques recueille les données du réseau (vitesse, hauteur d'eau, débit) afin de réguler l'ensemble des problèmes de fonctionnement.

La crue de 1993-1994 aura trois vagues successives : celles du 24 au 28 décembre, du 3 janvier au 26, et celle du 27 janvier. Les affluents de la Seine sont en général très importants quand on considère l'augmentation des cotes : l'Yonne et la Marne influent massivement sur son débit. Une série de petites perturbations, l'aggravation des pluies et les sols sont saturés. La fonte des neiges en haute montagne due au redoux, le gonflement rapide des cours d'eau créent alors les crues.

Au service d'annonce des crues, les informations viennent de capteurs automatiques situés sur tous les cours d'eau du bassin parisien, et d'analyses des services départementaux. L'alerte se

déclenche à partir de simulations des niveaux d'eau et en fonction des prévisions météo.

Ce service, situé quai d'Austerlitz, surveille les huit départements d'Ile-de-France et l'Eure. Les prévisions quotidiennes sont envoyées aux quatorze stations d'annonce des crues situées en des endroits stratégiques tels que Meaux en

Seine-et-Marne ou Mantes dans les Yvelines. La crue est toujours mesurée à l'échelle du pont d'Austerlitz.

Là, les consignes sont strictes : les voies sur berge sont fermées à partir de 4,10 mètres. La navigation est interdite à 4,30 mètres. La brigade fluviale est chargée de vérifier l'amarrage des

Rue Jacob, 31 janvier 1910.

bateaux, de l'enlèvement des véhicules sur les quais, prend soin de collecter les objets flottants, facilite l'acheminement des agents. Les égoutiers ferment les déversoirs qui permettent en temps normal de jeter à la Seine le trop-plein des pluies d'orage. Puis ils s'apprêtent à faire démarrer les six usines de crue : Bercy, le bassin de l'Arsenal, l'île de la Cité, le quai de Montebello, l'Alma, Auteuil, qui pompent les eaux ruisselant sur la chaussée et la rejettent par-dessus les parapets. Quant au métro, un tiers des stations sont inondables, tandis que sept lignes passent sous la Seine. Il y a des portes étanches et des pompes. A partir de la cote 6 mètres, des murets sont prévus pour les stations les plus basses. Les canaux Saint-Martin, Saint-Denis facilitent la navigation en période de crue dans Paris, mais lorsque le tirant d'air est occupé par une crue trop importante, on ne peut plus passer sous voûte. De plus, le canal Saint-Martin reprend en partie

l'emplacement de l'ancien second bras de la Seine. Traversant du gypse, il est comme un aqueduc construit dans le terrain. Les problèmes sont moindres au quotidien pour les automobilistes. La vocation touristique de la Seine accuse un net manque à gagner durant la crue ; et pour les entreprises et les chantiers, les difficultés financières et sociales liées à cette période sont pénibles, sachant que 22 000 tonnes de marchandises transitent par Paris et que la moitié est déchargée sur place : matériaux de construction, gravats (92 %). La crue bloquant cette voie de communication oblige les responsables à engager une nouvelle organisation. Mais la crue elle-même a été augmentée du fait de l'urbanisation progressivement autorisée dans le lit majeur de la Seine, qu'elle occupe quand elle déborde.

La modification des conditions de drainage superficiel a créé l'émergence de crues dont la vitesse s'accélère. Les constructions sur les bassins naturels d'épandage des rivières (zone d'expansion naturelle des crues sur les hauts des bassins)

provoquent des crues plus rapides et importantes qu'autrefois. Les basses vallées qui jadis étaient utilisées comme pâturage, sont inondées une partie de l'hiver. Devenues champs, elles sont drainées et les eaux s'écoulant plus rapidement, convergent plus vite vers les bassins bas.

La construction de trois nouveaux barrages sur l'Yonne et ses affluents sont en projet. Ainsi que des champs d'inondation dans des secteurs humides, à entourer de digues en Seine-et-Marne. Un tunnel de dérivation de 10 kilomètres de long et de 11 mètres de diamètre est aussi prévu, pour écouler un surplus d'eau d'environ 2/3 de la Seine.

Ainsi la Seine assagie et mise au pas est-elle moins effrayante qu'autrefois. Ses derniers soubresauts forcent la réflexion et engendrent des solutions qui lui sont plus attentives.