

LES PAVES EN BOIS DE PARIS

En cette année 1185, dit un vieux chroniqueur, le roi Philippe-Auguste, occupé de grandes affaires, se promenant dans son palais royal, s'approcha des fenêtres, où il se plaçait quelques fois pour se distraire par la vue du cours de la Seine.

Des voitures, traînées par des chevaux, traversaient alors la Cité, et, remuant la boue, faisaient exhaler une odeur insupportable.

Le roi ne put y tenir, et même la puanteur le poursuivit jusque dans l'intérieur de son palais.

Dès lors, il conçut un projet très difficile, mais très nécessaire, projet qu'aucun de ses prédécesseurs, à cause de la grande dépense et des graves obstacles que présentait son exécution, n'avait osé entreprendre.

Il convoqua les bourgeois et le prévôt de la ville, et leur ordonna de paver avec de fortes et dures pierres toutes les rues et voies de la Cité.

C'est de cette époque que date la première tentative de pavage à Paris. L'historien Dulaure raconte qu'un gentilhomme, attaché aux finances du roi, Gérard de Poissy, contribua aux frais de ce travail pour onze mille marcs d'argent. L'exécution de ce pavage ne comprit tout d'abord que les deux rues dites la *Croisée de Paris* qui se croisaient perpendiculairement l'une avec l'autre au milieu de la ville.

Il fut fait avec de grandes dalles de 15 à 20 centimètres d'épaisseur et d'un mètre environ de côté. On retrouvera plus tard des vestiges de ce pavé dans des fouilles rue Saint-Jacques.

Le développement du pavage des rues s'accomplit avec une grande lenteur ; sous Louis XIII, plus de la moitié des rues de Paris étaient encore à paver et, en 1825, sur 700 hectares de voies publiques, 270 seulement étaient pavées et 90 garnies d'un cailloutis.

Quant aux trottoirs, il n'en existait pas avant cette époque. Les rues, au lieu d'être bombées comme elles le sont aujourd'hui, de manière à faciliter l'écoulement

LES PAVES EN BOIS DE PARIS

des eaux vers des égouts placés sous les trottoirs, formaient un ruisseau en leur milieu.

Les voies de la ville étaient garnies soit de pavés, soit d'un empierrement appelé macadam, soit de bitume et d'asphalte, soit de pavés en bois.

Parmi ces divers systèmes de protection des chaussées, le macadam (système de revêtement des routes à l'aide de pierres cassées) est celui qui disparut le plus rapidement. Le pavé en granit ou en grès est également compté ; il se produit des dénivellations du sol car il est simplement posé sur une couche de sable, il s'use rapidement et il devient sonore, ce qui n'est pas indifférent pour la tranquillité des riverains.

Un journal disait spirituellement qu'il n'y aurait bientôt plus de sourd à Paris, parce qu'ils auront tous été écrasés sur les pavés de bois.

Le pavage en bois ; semble donc être la meilleure solution en répondant aux différentes critiques émises auparavant. Mais, selon un ingénieur londonien, le pavé de bois est glissant et crée notamment des accidents de chevaux. L'insuccès des essais de pavage en bois ne tenait qu'à un manque de soin dans la pose.

Les flâneurs peuvent voir la méthode de pose : la chaussée est tout d'abord réalisée d'un béton en surface bombée sur laquelle on place des pavés de sapin rouge du Nord, ceux-ci, sont écartés de quelques millimètres ; et dans ces joints, on introduit de l'asphalte fondue, puis un coulis de mortier. On répand à la surface du sol une certaine quantité de gravier assez fin ; qui finit par s'incruster dans la partie supérieure du pavé en formant une croute régulière.

Il semble donc que le pavé de bois ait conquis la presque totalité des parisiens. Si vous fouillez les sites internet sur le sujet de l'inondation de Paris de 1910, vous pourrez voir ces fameux pavés de bois, flotter à la surface des eaux. Finalement, l'arrivée des véhicules à moteur et de leurs pneumatiques sonnera le glas des pavés en bois.