



HAL
open science

Pantin, périphérie et projet urbain

Nicole Eleb-Harlé, Véronique Biau

► **To cite this version:**

Nicole Eleb-Harlé, Véronique Biau. Pantin, périphérie et projet urbain. [Rapport de recherche] 329/86, Ministère de l'urbanisme, du logement et des transports / Secrétariat de la recherche architecturale (SRA); Ministère de la recherche et de l'industrie; Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville / Institut d'études et de recherches architecturales et urbaines (IERAU). 1986. hal-01891184

HAL Id: hal-01891184

<https://hal.science/hal-01891184>

Submitted on 9 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

329

6 - PANTIN — Vue du Port E. M.



PANTIN

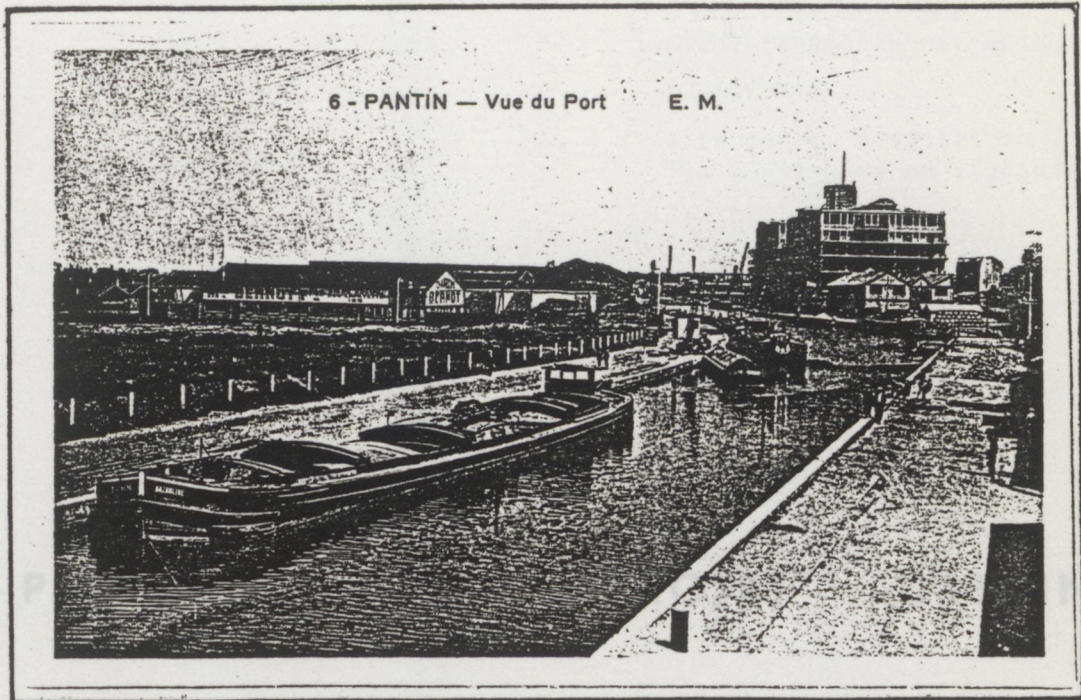
PERIPHERIE ET PROJET URBAIN

N.Eleb_Harlé

V.Biau

INSTITUT D'ETUDES ET DE RECHERCHES

ARCHITECTURALES ET URBAINES



N.Eleb_Harlé

V.Biau

PANTIN

PERIPHERIE ET PROJET URBAIN

MINISTÈRE DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT

N.Eleb_Harlé

ARCHITECTURE

V.Biau

SECRETARIAT A LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

INSTITUT D'ETUDES ET DE RECHERCHES

ARCHITECTURALES ET URBAINES

PANTIN

PERIPHERIE ET PROJET URBAIN

N.Eleb_Harlé

V.Biau

MINISTÈRE DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE

SECRETARIAT A LA RECHERCHE ARCHITECTURALE

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général mené par le Ministère de l'Urbanisme et du Logement avec le Ministère de la Recherche et de l'Industrie sous le titre:
Pantin. Les conditions du projet urbain dans la ville de la périphérie.

Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

Responsable scientifique: NICOLE ELEB-HARLE

Ce qui rend légitime un travail
sur l'existant, c'est la volonté
de faire passer celui-ci
d'une catégorie géographique
à une catégorie esthétique.

R. ASCUNTO

cité par V. Gregotti in
"Le territoire de l'architecture" 4

Ce travail a bénéficié des discussions et débats animés au sein du
C.E.A. Art-Urbain 1984-1985.

Nous remercions tout particulièrement pour leur aide :

- P. Genestier qui a participé à la collecte des documents cartographiques
et à la monographie constituée en 1ère phase.
- B. Trouvé qui a dessiné un certain nombre de cartes et fait de nombreuses
photographies.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

1ÈRE PARTIE : CHAPITRES ET SEIGNEURIES.

UNE CONFIGURATION TERRITORIALE HARMONIEUSE

UNE UNITÉ FORMELLE	8
UN CARREFOUR TOPOGRAPHIQUE	8
DUALITÉ DE L'ORGANISATION	11
INVESTISSEMENT PRIMAIRE DE LA STRUCTURE	13

2ÈME PARTIE : L'EPOPEE INDUSTRIELLE

UNE NOUVELLE ENTITE FORMELLE

LE BOULEVERSEMENT DES ORDRES PRÉ - EXISTANTS	18
UN NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL	20
LA MILITARISATION DE LA PÉRIPHÉRIE DE PARIS	23
LA COLONISATION DU SITE	24

L'INSTRUMENTALISATION PAR L'INDUSTRIE

DES MODALITÉS D'INVESTISSEMENT DIFFÉRENTIELLES	29
L'INVESTISSEMENT DES AXES PAR L'URBANISATION	29
LE COMPLEMENT DES ENCLAVES	34
L'INVESTISSEMENT MIXTE:LE QUARTIER HOCHÉ	38
LES LOTISSEMENTS	43

LES FORMES URBAINES DANS LA VILLE INDUSTRIELLE : LA QUESTION DE L'EDILITE

LA VILLE INDUSTRIELLE DES QUATRE-CHEMINS : POTENTAT INDUSTRIEL ET ÉDILES MUNICIPAUX	48
VERS UNE NOUVELLE IDENTITÉ COMMUNALE : LE PROJET DE LA NOUVELLE MAIRIE .	50

3ÈME PARTIE : VERS UNE PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT URBAIN

LA SITUATION HERITEE DES DYNAMIQUES URBAINES DU XIX ÈME SIECLE

UN DEUXIÈME SOUFFLE INDUSTRIEL	57
MENACES SOCIALES	58
PLANIFICATION	58
LA QUESTION DES ESPACES VACANTS	59

RIPOSTES URBAINES ET FORMATION D'UN PAYSAGE

POUR UNE MAÎTRISE DE L'EXTENSION DE PARIS	61
UN PROJET D'URBANISME VOLONTAIRE À LONG TERME	64
GENÈSE DU SITE DE PROJET	66
OPPORTUNITÉS MORPHOLOGIQUES	67

LA PORTEE DU PLAN D'AMENAGEMENT, D'EXTENSION ET D'EMBELLISSEMENT

UN PROJET D'ÉQUIPEMENTS SOCIAUX	71
RATIONALISATION DE LA TRAME VIAIRE	75
RÉNOVATION DU NOYAU VILLAGEOIS	79
DÉSENCLAVEMENT DU QUARTIER DES LIMITES	86

LOGIQUES D'AGGLOMERATION, PANTIN DANS LA MOUVANCE DE PARIS

VERS UNE PLANIFICATION RÉGIONALE	90
UNE POLITIQUE DE LOGEMENT DE MASSE	92
LES ENJEUX	93

CONCLUSION

ANNEXE : ATLAS CARTOGRAPHIQUE

INTRODUCTION

C'est sur les franges des métropoles, leurs périphéries urbaines qu'existent actuellement les situations d'obsolescence les plus patentes et les enjeux de reconquête les plus forts: la précarité de l'habitat, la désuétude des tracés viaires, la désaffectation industrielle et artisanale dans une moindre mesure, font de ces secteurs, des espaces en redéfinition.

Une reconquête, dans des termes et selon des modalités non antagonistes aux territoires concernés, ne peut faire l'économie d'une reconnaissance des logiques d'urbanisations initiales, sorte de bilan morphologique et structurel, véritable grille de lecture de ces territoires.

La pédagogie du projet d'architecture "situé" conduit, par l'explication des thèmes qui en sous-tendent le travail, à cette nécessité, impérieuse en périphérie, de faire émerger les questions spécifiques à un site.

Notre travail est le témoignage d'une obstination à penser que les exemples réguliers, ceux qui sont la réalisation limpide d'une seule volonté politique, ayant été l'objet d'études patientes et exemplaires, il restait à explorer les mécanismes de formation de la ville dans sa forme la moins maîtrisée, la moins achevée, afin de s'interroger sur les régularités qui peuvent parcourir ces sortes d'exceptions, de non-exemples, pour en tirer un enseignement finalisé.

Le territoire de la périphérie, lieu du non-achèvement, est aussi il est vrai le lieu du fugitif et de l'impur, où la ville n'est toujours qu'une esquisse de l'image qu'elle se fait d'elle-même, en gagée dans un devenir; en ceci, peut être soulevée la question de la pertinence d'une lecture qui s'attache à la définition précise de phénomènes mouvants. Mais, de la même façon, qu'apprendre à restituer la formation de la ville historique a conduit à son relatif respect, aujourd'hui où à nouveau le mythe du Grand Paris semble renaître, est-on sûr de bien appréhender, de bien connaître et finalement de bien aimer cette périphérie immédiate, si ingrate et si foisonnante?

Au contraire des modèles (Le Creusot, Les Salines de Chaux, Les Cités-Jardins) qui sont des systèmes clos où le projet urbain n'a que peu sa place, les périphéries sont ouvertes au projet; les étudier entre dans une démarche active.

Ce travail monographique, modeste par les moyens dont il a disposé, pourrait se poursuivre sur d'autres sites dans la perspective d'une gestion plus raisonnée des villes et des liaisons de l'une à l'autre.

Repenser aujourd'hui une régularisation des embellissements et une rationalisation de la périphérie, ne semble pas être une entreprise envisageable

même par un Super-Haussmann. Cependant, la lecture des "homogénéités relatives" ou des fragments paysagers, urbains, villageois etc... leur reconnaissance au sein de la mosaïque des tissus favorisera, si ce n'est pas trop tard leur "digestion", leur intégration progressive dans des ensembles dont l'unification doit se penser au-delà des limites communales et des carcans administratifs et de procédures dans lesquels s'enferment encore trop souvent l'aménagement des villes.

Commune aux fonctions nourricières et de villégiature projetée aux portes de Paris au moment précis du "take-off" industriel, Pantin nous a semblé revêtir une certaine exemplarité. C'est un observatoire idéal des formes contradictoires du développement urbain dû à l'industrialisation.

C'est un cas limite, certes, mais qui réunit à nos yeux tous les phénomènes réputés caractéristiques des mutations rapides qui ont affecté les périphéries métropolitaines dans leur passage d'une économie rurale à une économie urbaine et permet donc l'examen de leurs effets:

- Coupures multiples dues aux infrastructures exogènes
- Occupation colonisatrice des équipements parisiens
- Investissement industriel rapide, exhaustif et diversifié
- Présence d'une armature urbaine figée très tôt par des fonctions d'échange tant territoriales que locales très anciennes
- Enfin, une activité edificatrice de qualité dès 1875 s'illustrant par des réalisations d'équipements et d'ensembles urbains témoignant du souci de contribuer à une "image" de la ville industrielle malgré ses handicaps.

Comment opérer une lecture de la périphérie, comment parler de la banlieue si on ne lui reconnaît pas un statut de ville, ni des contours historiques et qu'on ne peut en saisir la nature qu'à travers des problématiques extérieures? A cette question, formulée par B. Fortier, nous avons répondu par l'hypothèse qu'il n'y avait pas de différence qualitative des phénomènes urbains à l'oeuvre entre ville historique et ville industrielle et que de ce fait il y avait lieu de tenter une lecture historique du développement urbain tout en étant attentif à ses formes et à ses modalités (massivité ou discrétion, rapidité ou lenteur, conquête ou colonisation de site vierge ou saturation lente des tissus).

Cette hypothèse nous conduit à porter un regard "braudélien" sur les mécanismes de croissance en périphérie et à dissocier les régimes lents qui sont souvent de l'ordre du spontané (investissement par l'artisanat et la petite industrie des tissus villageois, saturation des îlots mixtes ...) des faits urbains subits d'ordre volontaire (surimpositions, colonisations) qui procèdent par remodelage entier de site et génèrent des ripostes tout aussi volontaires sous formes de redéploiements et de stratégies d'embellissement.

Parcourus par des scansions multiples, les territoires de la périphérie revêtent une intensité qui renvoie à la multiplicité des interpellations: rupture d'échelles, disfonctionnements, acuité des nuisances, hétérogénéité des rythmes des trames urbaines et bâties, discontinuité des parcours, télescopage d'infrastructures etc... souvent présentes simultanément sur un site.

S'ils méritent aujourd'hui l'image du collage, c'est parce qu'on les observe dans cette étape primaire de fabrication urbaine. Quels sont les scénarios du futur envisageables?

- Une accentuation du collage vers le catalogue des phantasmes urbains et architecturaux contemporains
- Une atténuation progressive, conduite volontairement vers une incorporation des parties entre elles par rétablissement d'articulations et de sutures.
- Une régénération par partie, voire par parcelle.

Problématiques qui n'appréhendent pas l'échelle structurelle et jouent toujours sur l'échelle intermédiaire des quartiers.

Cependant, les sites sur lesquels ont pris place les phénomènes de surimposition (Canal, voies ferrées, radiales) seront-ils appréhendés comme des objets d'un projet global possible, de façon à donner corps à de nouvelles cohérences, dans des logiques intercommunales et métropolitaines?

Nous avons recherché à isoler les moments où le développement est activé ou freiné et à en identifier les acteurs, ce qui nous a conduits à formuler une autre proposition, à savoir que si les acteurs ou catalyseurs du développement urbain sont à isoler dans leur particularité, ils interviennent sur des éléments de structure permanente auxquels ils se surimposent et dont ils freinent ou détournent le développement initial. Il en découle des formules de développement conflictuelles qui juxtaposent des modalités de croissance et d'investissement des tissus étrangères les unes aux autres, renvoyant cette image d'anarchie visuelle toujours opposée à celle harmonieuse de la ville historique.

Nous nous sommes attachés à retracer l'émergence et la mise en place de phénomènes urbains déterminants qui, par leur étendue ou leur impact, se sont révélés destructeurs des stabilités de l'ordre rural pré-existant, en rompant les ordres morphologiques et les logiques de génération des tissus. Les permanences structurelles et les développements "organiques" tels qu'ils ont été étudiés dans les villes historiques sont, à Pantin, remis en cause par les ruptures et les réorientations introduites par la surimposition au territoire de facteurs intervenants selon leur logique propre d'où se trouvent exclues les préoccupations de forme urbaine. Il s'agit essentiellement des infrastructures de transport du 19ème siècle:

- Canal de l'Ourcq
- Voie de Chemin de Fer

Elles introduisent une nouvelle économie morphologique dont l'industrie a préférentiellement bénéficié mais avec laquelle les autres fonctions ont eu à dialoguer et dont les terrains constituent aujourd'hui, l'enjeu majeur des tissus périphériques.

Ces surimpositions d'infrastructure à l'origine du morcellement et des coupures participent à la formation d'enclaves, sortes d'aires limitées, d'homogénéité relative, isolats et fragments successifs et confrontés, d'où surgit un paysage balkanisé. Les colonisations massives interviennent parfois dans ce paysage comme des repos - masses boisées des cimetières, des Forts...

A l'intérieur de l'armature urbaine globale fortement régie par le rapport de la capitale à son territoire subsistent des ensembles de cohérence limitée dont le mode d'articulation relève de la transition paysagère, du passage, de l'ouverture sur des ensembles figuraux qui viennent se télescoper.

Aussi, à la lecture des modes de structuration globaux et unitaires qui semblent se dérober, il convient d'associer celle des articulations ou lecture syntaxique qui fait émerger les transformations, les déplacements, les à-coups, les passages.

Les effets de concurrence, qui abandonnent à l'arrière plan des enjeux urbains les seuls secteurs où les procès d'agglomération lentes se sont perpétués, ont interrompu durant une longue période ce registre de constitution de la ville et entraîné son dépérissement relatif ou total et la négation de ces secteurs dans l'image contemporaine de la banlieue. Cependant, nous avons pu mettre en évidence la part des phénomènes de densification lente et la persistance des traces viaires et des traces rurales qui sont confirmées d'une part, par la croissance et d'autre part, par la ramification du maillage qui les parachève. Ainsi, nous voyons à l'oeuvre des stratégies différentielles volontaires et spontanées s'articuler et arbitrer des équilibres tantôt vers une conciliation, tantôt vers une confrontation.

Nous avons mis en lumière divers projets de villes ou stratégies planificatrices successives, souvent contradictoires, toujours inachevés et dépassés par la croissance ou le dépérissement qui tentent, par à coups et redéploiement, de trouver des solutions au problème de l'identité urbaine éclatée.

On voit opérer quatre projets:

- Le projet rationaliste de l'époque des Lumières qui capte Pantin dans ses réseaux d'échanges territoriaux, lui assigne un statut d'espace nourricier, par le développement d'une agriculture intensive, et applique sur lui l'image d'une campagne-jardin offerte à la villégiature naturaliste.
- Le projet de ville industrielle qui procède de façon libérale. La ville se développe selon des opportunités, sans volonté de maîtrise, les décisions accompagnant les interventions à posteriori. Pour exemple, le lotissement Leroy-Forest - le projet de Mairie, symbolique, métaphorique. Les décisions d'ouverture de voies qui répondent à des rationalités ponctuelles. L'investissement du territoire prend la forme d'une utilisation sommaire ou primaire des potentiels existants. Les logiques sont celles de l'industrie. Le canal connaît une occupation linéaire, ainsi que les terrains desservis par les voies ferrées. C'est bien par les phénomènes de surimposition que le territoire est asservi parce que desservi, d'où le mode instrumental de ce type d'investissement.
- Le projet de ville du socialisme municipal. Il s'empare d'un site enclavé, partiellement raccordé par les ouvrages de dessertes liés au fort et l'embrasse dans un projet complexe qui épouse la réalité du site et exploite aux fins d'un "équipement" du quartier les terrains libres et tend à le rationaliser afin de favoriser un renouvellement de la forme de la ville englobant sa substance existante. Cette logique est celle d'un projet urbain de longue durée qui ne bouleverse pas un territoire mais le prépare, anticipant l'émergence de futurs développements.
- Il en découlera un quatrième projet, celui de la ville moderne, corrélative de l'avènement d'une planification et d'une politique de logement régionales concrétisée à Pantin par:

.le quartier des Limites qui se construit dans les années 60, logiquement associé à l'ouverture de la voie des Limites, elle-même créée pour desservir le port du canal au Petit Bobigny.

.le quartier de l'Eglise qui amplifiera les dispositions du Plan d'Extension et d'Embellissement en provoquant la disparition du noyau villageois dégradé.

Les mutations de cette fraction de 1ère couronne nous amèneront à la qualifier de périphérie plutôt que de banlieue. Le terme de banlieue en effet, recouvre des formes spatialement stables et autonomes (comme les lotissements pavillonnaires des années 20, par exemple); celui de périphérie, quant à lui, renvoie à une aire urbaine inscrite dans la mouvance d'une ville-mère et englobée dans le devenir du territoire métropolitain.

C'est donc une généalogie et une dissection d'un fragment de périphérie qui seront tentées dans ce texte.

INTERPRETATION CARTOGRAPHIQUE

Nous avons engagé la recherche par l'étude de l'évolution des tissus pantinois; un choix de cartes, débutant à la mi-18ème siècle et d'un échelonnement moyen de 30 ans, nous a permis dans un premier temps de repérer les axes du développement urbain et les éléments constituant les structures du territoire: radiales, voies de rocade, groupements villageois...

Les plans de l'abbé Delagrive (1739) et de Roussel (1748) font apparaître l'éventail des 3 radiales irrigant la Plaine de France et leur prolongement dans Paris. Du fait qu'elles représentent à la fois le relief et l'exploitation des terres agricoles, ces deux cartes positionnent Pantin à la transition de deux économies rurales: économie de plaine, économie de côteaues. Les masses de culture sont définies plus précisément par le plan dit "des Consuls" levé en 1802, aquarellé, et dont les couleurs distinguent vignes, jardins, terres labourées et carrières. La structure parcellaire, quant à elle, ne nous est connue qu'à partir de 1745 d'abord partiellement à travers une censive localisée autour de la ferme du Rouvray, puis par une série assez complète de plans cadastraux: 1810, 1840, 1943, 1980.

La succession des plans du 19ème siècle dressés pour la plupart par les services de l'Armée permet d'observer les différentes phases du remaniement du territoire: percement du canal, implantation des ouvrages militaires, création de la voie de chemin de fer, colonisations effectuées par la construction des abattoirs de la Villette, puis par le cimetière parisien, les gares de marchandises et de triage...

Enfin les cartes IGN de 1937 et 1958, dont le graphisme différencie habitat et activité, sont précieuses pour localiser les sites et les modalités de l'occupation industrielle.

Un ensemble d'interprétations cartographiques nous a permis de suivre la progression des masses bâties à partir des axes activateurs de la croissance et la ramification de la trame viaire.

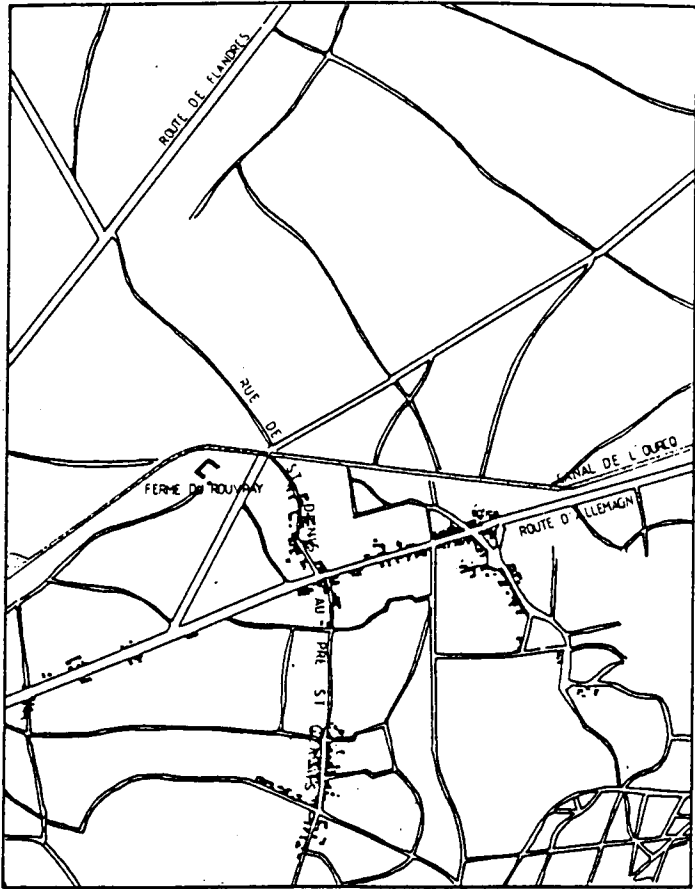
La lecture des phénomènes progressifs que favorisait ce type d'interprétation a fait émerger comme unités-tests révélatrices des phénomènes à l'oeuvre des aires d'homogénéités relatives comme:

- l'ancien noyau villageois
- les lotissements industriels ou de logements de la fin du 19ème siècle
- les tissus mixtes disposés en couronne autour de Paris
- les grands domaines agricoles (la ferme du Rouvray) ou résidentiels (la Seigneurie)
- le domaine des forts.

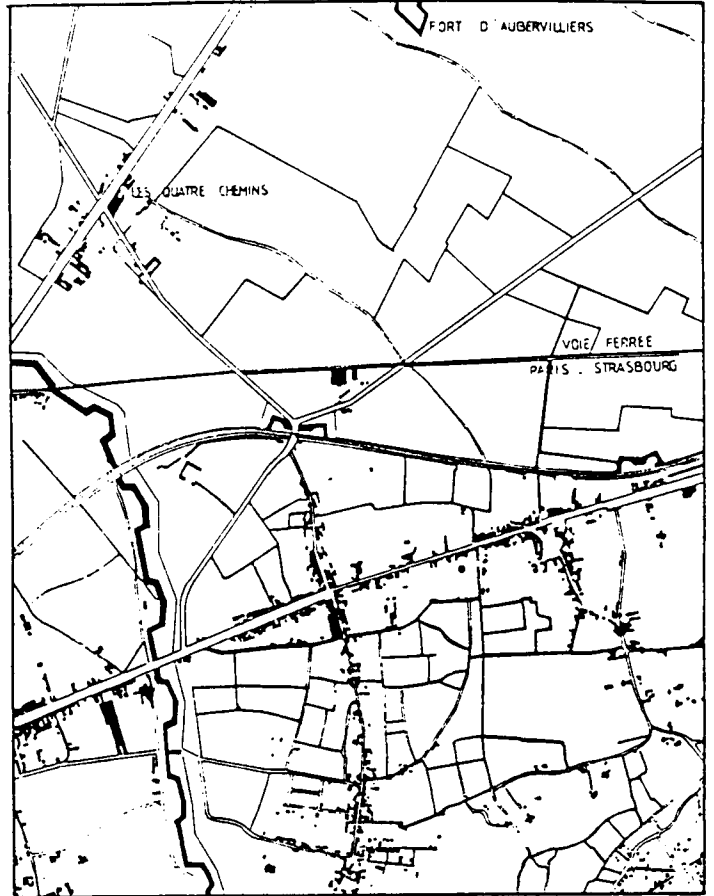
Pour répondre aux interrogations qui ont émergé quant aux logiques internes aux faits urbains ainsi qu'à leur contexte historique, une incursion a été menée sur les documents conservés aux Archives Nationales et aux Archives de la Seine (les archives municipales en étant démunies) relatifs au choix des tracés ou aux péripéties de leur construction.

Le premier moment de la démarche a donc été consacré à l'organisation d'un corpus descriptif de la réalité diachronique de Pantin. Cette orientation monographique nous a permis d'appréhender les formes de croissance continue et de lire les effets de coupure et de colonisation.

Dans un deuxième temps, nous avons cherché à construire une problématique de la ville périphérique et des projets qui y sont à l'oeuvre. L'analyse s'est alors attachée à la notion de concurrence et de juxtaposition de différents procès d'investissement, faisant apparaître le thème du projet.



1815

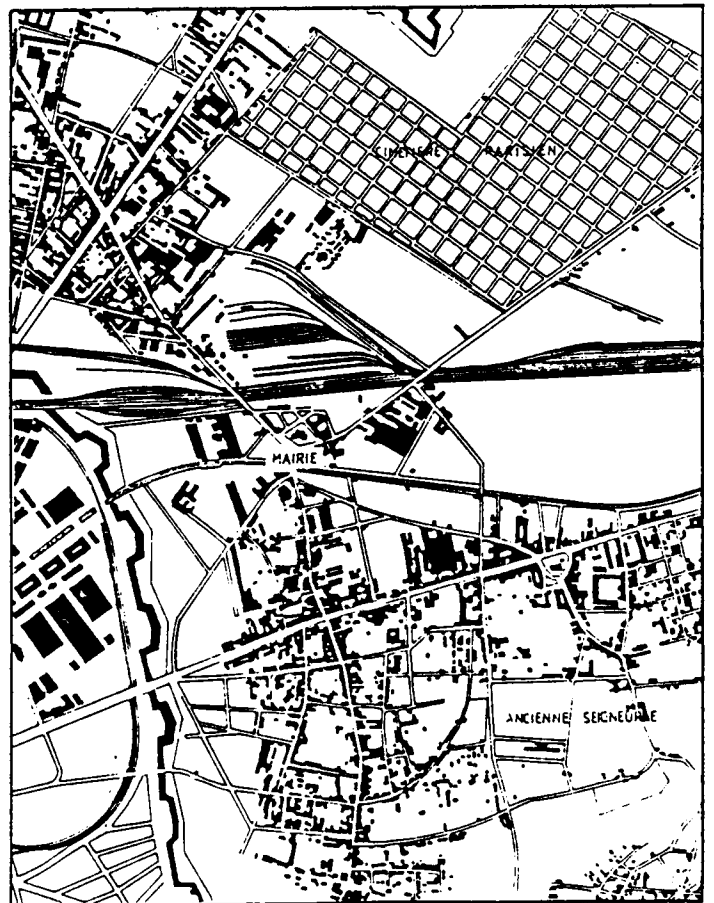


1859

EVOLUTION DES MASSES BATIES



1875



1894



1924



1937

EVOLUTION DES MASSES BATIES



1959



1975

1

CHAPITRES ET SEIGNEURIES

UNE CONFIGURATION TERRITORIALE HARMONIEUSE

UNE UNITE FORMELLE

A la fin du XVIIIème siècle, les représentations cartographiques du territoire Nord-Est de Paris montrent une structure prédominante de voies divergentes au sortir du Col de la Chapelle sur laquelle se greffent au nord Saint-Denis et à l'est Pantin plus modestement.

Un réseau de chemins les relie à travers un essaimage de noyaux villageois et de parcs de châteaux : de Vincennes et Montreuil au sud à Saint-Denis, Aubervilliers et Drancy en passant par Bagnolet et Noisy.

Une unité formelle est constituée par le territoire compris entre les deux routes royales et le coteau sud, transition entre deux unités géographiques : la plaine de France et le plateau orienté au sud vers la Seine.

Ainsi, au début du XIXème siècle, une configuration territoriale s'individualise, fortement marquée par une forme claire : la fourche des voies royales et un réseau qui s'y superpose.

C'est entre les deux stries de la Route d'Allemagne et de la Route de Flandres que s'étend le territoire de la commune de Pantin. Le noyau villageois se greffant à la première d'entre elles va ainsi connaître une existence liée aux aléas de la guerre et du commerce.

Carrefour entre des voies de passage intense : vers la plaine du Lendit et ses foires, et vers l'est et la Champagne sur la route des invasions et du commerce.

Ainsi se mettent en place les deux niveaux d'une armature territoriale qui se confirment sur une longue durée et parviennent au début du XIXème siècle à une organisation harmonieuse, conciliant et superposant deux ordres, national et local, à proximité de la capitale.

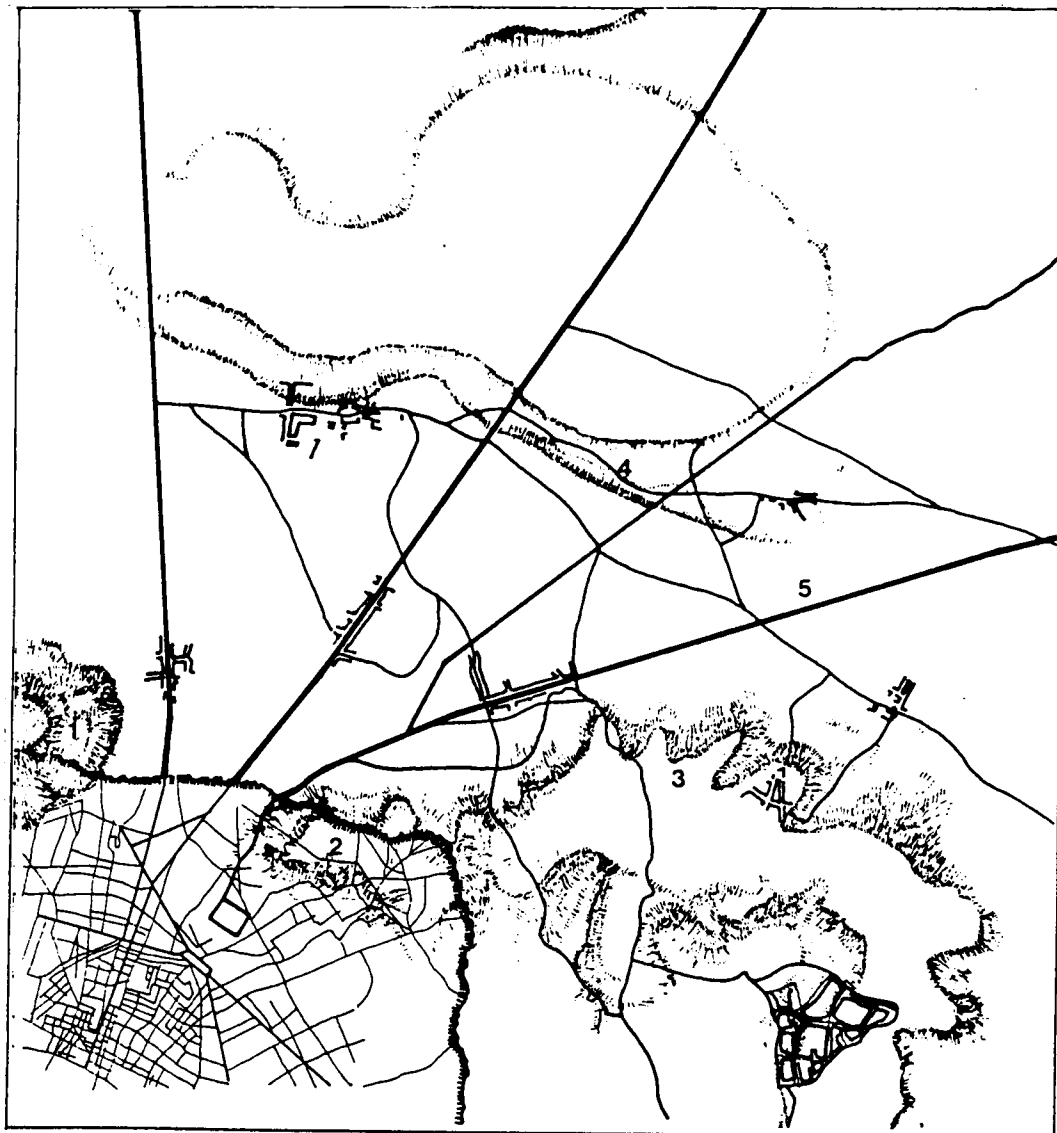
UN CARREFOUR TOPOGRAPHIQUE

Dans cette structure où prédominent la voirie, Pantin tient une double position de carrefour. C'est un carrefour topographique puisque le village se situe au point de jonction entre la colline de Romainville et la succession de coteaux descendant au sud vers la Seine d'une part, et la plaine de France (plaine St-Denis, Le Bourget...) s'étirant jusqu'à la Brie d'autre part. Pantin, se trouvant à la frange des deux unités géographiques que sont la plaine et les coteaux, joue donc un rôle d'étape dans les chemine-ments de contournement de Paris.

La présence des grandes radiales y favorise la convergence de deux économies rurales : économie de plaine avec céréales et élevage, économie de coteau avec fruits, légumes et matériaux d'extraction des carrières.

Cette particularité explique la présence à Pantin, dès la période pré-industrielle, à la fois de moulins et de distilleries, verreries, ...

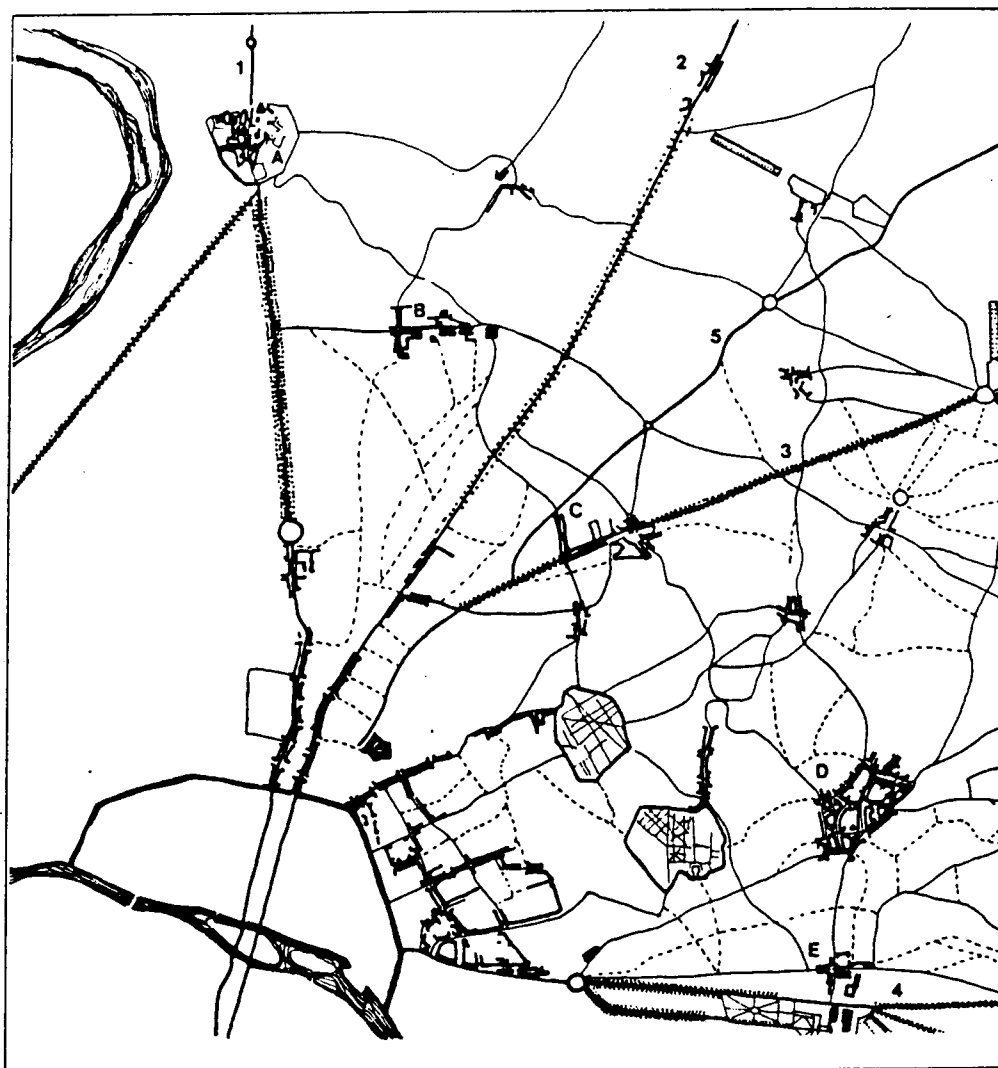
Par ailleurs, Pantin se trouve dans le prolongement de la vallée que créent entre elles la Butte Montmartre et la Butte Chaumont. Cette caractéristique du relief en fait l'une des portes "naturelles" de Paris, un axe de prédilection pour les différents réseaux de transport. Dans ce niveau initial d'armature existent déjà les deux grandes radiales que sont les routes romaines de Flandres et d'Allemagne.



LIMITES NATURELLES ET ORDRE TERRITORIAL

INTERPRÉTATION D'APRÈS LA CARTE MILITAIRE DE 1815 - BHVP

1. BUTTE MONTMARTRE
2. BUTTE CHAUMONT
3. COTEAU
4. RU DE MONTFORT
5. PLAINE DE FRANCE



INTERPRETATION D'APRÈS LE PLAN DE J. ROCQUE - 1792

- A. SAINT-DENIS
- B. AUBERVILLIERS
- C. PANTIN
- D. MONTREUIL
- E. VINCENNES

- 1. AVENUE DE SAINT-DENIS
- 2. ROUTE DE FLANDRES
- 3. ROUTE D'ALLEMAGNE
- 4. AVENUE DE VINCENNES
- 5. ROUTE DES PETITS PONTS

C'est aussi un carrefour fonctionnel : sa configuration territoriale relève de la rencontre des deux logiques suivantes :

- une logique de contournement de Paris qui découle de la topographie mais aussi des réseaux de pouvoir locaux (Châpitre et Seigneurie)
- une logique de desserte de la capitale toute proche. Celle-ci se matérialise par un faisceau de chemins et routes, avec au premier plan les deux routes romaines qui drainent le territoire en direction de Paris ; c'est la route des Petits Ponts permettant d'acheminer les céréales et le bois de la Brie ; ce sont les chemins d'irrigation de la grande propriété que détient l'Abbaye de St Martin des Champs à Pantin ; ce sont les chemins des carriers desservant les carrières à plâtre du coteau de Romainville et de l'Amérique. (1)

DUALITE DE L'ORGANISATION

Cette double position de carrefour se traduit par la superposition et la conciliation sur le territoire de deux ordres formels qui atteignent à la fin de l'Ancien Régime une certaine plénitude.

L'ordre territorial, généré par Paris, est représenté par les trois grandes radiales :

- . la route de Flandres (actuelle RN 2), route royale large et plantée, se prolonge dans Paris selon l'axe nord-sud des rues St Martin et St Jacques. Entièrement démunie de constructions à Pantin, elle est au centre du village - rue de la Villette.
- . la route d'Allemagne, support du village mais aussi route de la guerre, aboutit dans Paris à l'hôpital St Louis
- . la route des Petits Ponts (route de Meaux) dessert les gros villages de la Brie et se présente comme une dérivation, à vocation agricole, de la route d'Allemagne.

Cet ordre territorial se matérialise par une figure très prégnante que rendent encore plus claire les interventions de redressement et d'élargissement opérées par l'administration de Trudaine. Dans ce projet d'aménagement des sorties de Paris, s'opère une rationalisation géométrique et par là, une mise en équivalence des grandes routes partant de la capitale. Route de Flandres et route d'Allemagne, qui à leur entrée dans Paris participaient de logiques différentes, sont tirées jusqu'au point de leur intersection. Les nouvelles rue de Meaux et rue de Flandres sont dès lors, dans Paris, organiquement liées au destin des routes qu'elles prolongent hors Paris.

Dans l'étendue qu'elles traversent, les routes d'Allemagne et de Flandres découpent une unité morphologique "d'entre d'eux" qu'accentue le tracé de Trudaine confirmé ultérieurement par les dispositions de la nouvelle barrière de C.N. Ledoux, près du Bassin de la Villette.

A l'intérieur de cette fourche, la route des Petits Ponts adopte un tracé plus sinueux que Trudaine projetait de substituer par un nouveau chemin qui aurait complété le réseau de chemins inter-villageois rayonnant autour de l'église de Pantin.

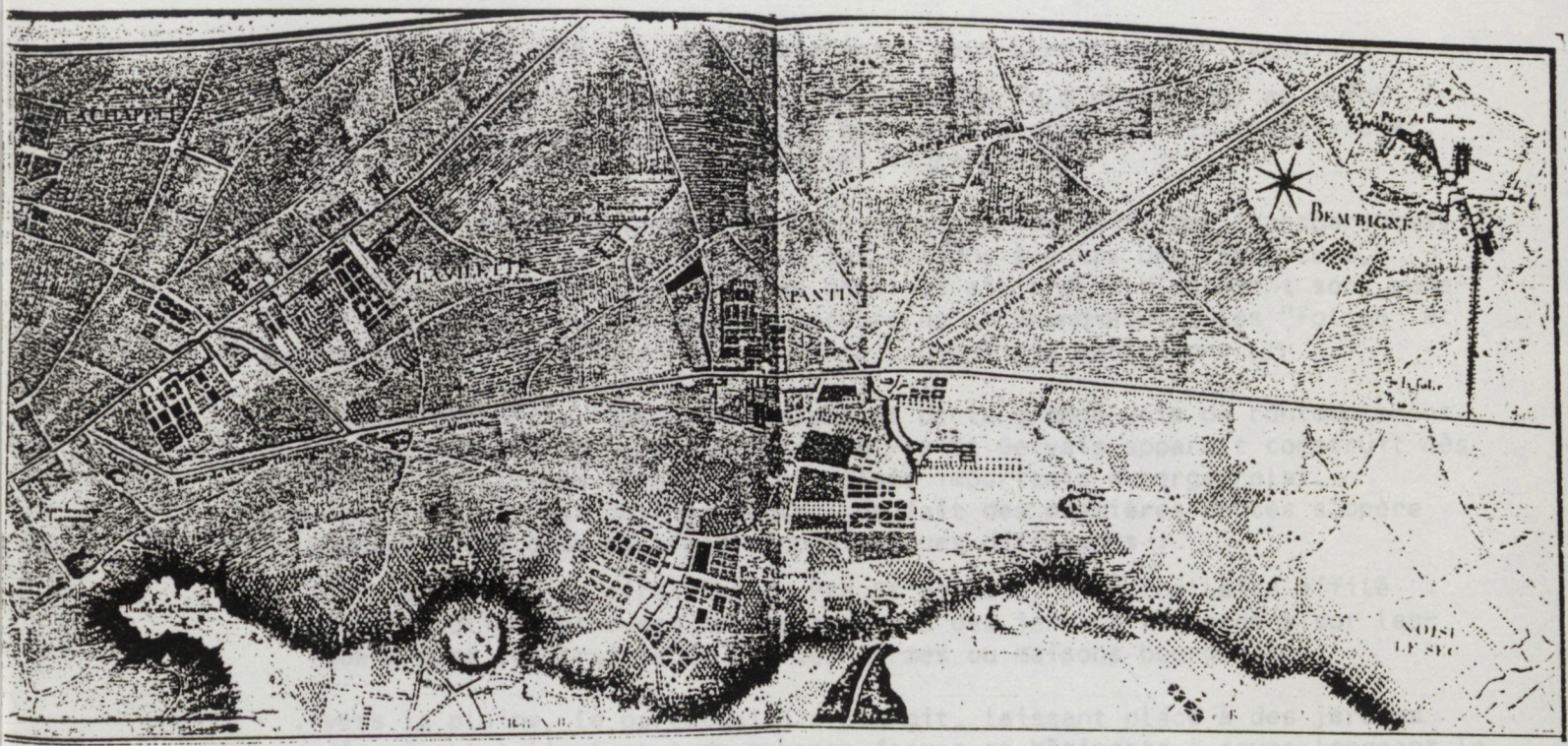
L'ordre inter-villageois est matérialisé par un réseau ténu mais dense de voies irrégulières et sinueuses liées à la vie agricole et aux échanges locaux. Dans ce registre prédomine la rue de St Denis au Pré St Gervais, voie créée par l'abbaye de St Denis, propriétaire de nombreuses terres dans la périphérie nord-est de Paris, pour assurer la liaison entre l'abbaye, ses terres et les châteaux et villages de Ménilmontant, Bagnolet, Romainville. Cette route de rocade autour de Paris se complète d'un réseau de voies disposées en éventail autour du noyau de l'église de Pantin sur la route d'Allemagne.

L'arnature acquise avant 1815 est, on la voit, le fruit de la conciliation d'un certain nombre de phénomènes bipolaires :

- Logique parisienne mais aussi logique du contournement
- Logique territoriale et logique micro-fonctionnelle
- Structure de plaine et structure de coteau

INVESTISSEMENT PRIMAIRE DE LA STRUCTURE

Les interactions de ces deux ordres de réseaux ponctuent le territoire de caractères et introduisent en ensemble le poids d'articulation correspondant



PLAN POUR L'ALIGNEMENT DE L'ANCIENNE ROUTE D'ALLEMAGNE
 DRESSÉ SOUS LA DIRECTION DE TRUDAINE ET DE PERRONET (1740-1760)
 (ARCHIVES NATIONALES)

Il semble le développement d'une agriculture moderne qui a une période de croissance très grande. Le problème de la subsistance et de l'écoulement agricole expérimente une nouvelle direction d'expansion agricole, d'ailleurs entre les grands fermes médievales et les exploitations familiales, cependant mieux aux limites de la capitale.

Muris ses deux carrefours, supports de constructions agglomérées, le territoire est en 1815 essentiellement agricole. Le plan dit des Corvées, antérieur au cadastre, levé en 1802, fait état des masses de cultures et montre la prépondérance des terres labourables à l'écart de la capitale. Elles sont groupées pour la plupart dans le grand domaine appartenant à la ferme du domaine, situés légèrement à l'est de l'axe de la Villotte St-Pierre, en bordure des terres de St Martin des Champs à Paris.

L'armature acquise avant 1815 est, on le voit, le fruit de la conciliation d'un certain nombre de phénomènes bipolaires :

- . Logique parisienne mais aussi logique du contournement
- . Logique territoriale et logique micro-fonctionnelle
- . Structure de plaine et structure de coteau

INVESTISSEMENT PRIMAIRE DE LA STRUCTURE

Les interactions de ces deux ordres de réseaux ponctuent le territoire de carrefours et introduisent un ensemble de noeuds d'articulation correspondant souvent aux noyaux construits des villages.

Il y a d'ores et déjà une dichotomie entre deux structures villageoises :

- groupé autour de l'église, se trouve le noyau le plus ancien, au point d'attache sur la route d'Allemagne des voies desservant les carrières et, au-delà, les villages de Montreuil et Vincennes.

Le bâti s'échelonne le long des voies, laissant subsister des transparences. Sur un parcellaire serré, on trouve les maisons à cours des laboureurs, cultivateurs et carriers ; dans des domaines et jardins d'agrément sont construites, plus particulièrement en bordure de la Grand-Route, les "Folies" et résidences de villégiature de la petite bourgeoisie parisienne.(2)

- le carrefour de la route d'Allemagne et de la grande voie de contournement de Paris qu'est la route de St Denis au Pré St Gervais apparaît construit dès le milieu du XVIIIème siècle, autour d'une importante auberge-relai. Une dissymétrie y est déjà présente ; du fait des premières pentes s'opère le passage entre deux systèmes morphologiques différents :

- . sur le coteau, en direction du Pré St Gervais, un parcellaire effilé d'orientation est-ouest correspondant à des jardins et vergers sur lesquels sont construites de petites fermes ou maisons bourgeoises,
- . vers la plaine, le parcellaire s'élargit, laissant place à des jardins d'agrément à l'est et à de grosses fermes et bâtiments à cours longeant la route de la Villette St Denis.

Bien qu'on ne dispose pas de plans détaillés d'Ancien Régime qui pourraient confirmer ou infirmer cette hypothèse, on perçoit dans cet ensemble de grosses fermes et de petites villégiatures aux parcs dessinés à la française un dynamisme que ne possède pas le noyau de l'église qui restera très figé - dans son parcellaire comme dans son bâti - jusque dans les années 1920.

Il semble de déployer là un phénomène d'agriculture "moderne" où - à une période de croissance démographique qui pose de façon plus aigüe le problème de la subsistance et du rendement agricole - s'expérimente une nouvelle dimension d'exploitation agricole (intermédiaire entre les grosses fermes médiévales et les exploitations familiales) répondant mieux aux besoins de la capitale.

Hormis ces deux carrefours, supports de constructions agglomérées, le territoire est en 1815 essentiellement agricole. Le plan dit des Consuls, ancêtre du cadastre, levé en 1802, fait état des masses de cultures et montre la prédominance des terres labourables s'étendant au nord de la commune. Elles sont groupées pour la plupart dans le grand domaine appartenant à la ferme du Rouvray, située légèrement à l'écart du hameau de la Villette St-Denis, expropriété des moines de St Martin des Champs à Paris.



1745. PLAN GÉNÉRAL DE LA CENSIVE, JUSTICE ET SEIGNEURIE DU PRÉ-ST-GERVAIS, DE LA VILLETTE ST-DENIS ET D'UNE PARTIE DES TERROIRS DE PANTIN, BELLEVILLE ET MÉNILMONTANT.

(ARCHIVES NATIONALES)

- LE NOUVEAU TRACÉ DE LA ROUTE D'ALLEMAGNE EST REPRÉSENTÉ
- LE DÉCOUPAGE PARCELLAIRE FIGURE, ENGLOBÉ DANS LES "CHANTIERS".
- NOTER LE LANIÉRAGE DES PARCELLES DE VIGNES ET LA GRANDE UNITÉ FONCIÈRE DE LA FERME DU ROUVRAY.

Le parcellaire de ces terres de labours apparait comme une combinaison de grandes parcelles aux formes régulières et de parcelles très étroites correspondant probablement aux cultures à assolement (3) ; ces diverses parcelles sont englobées par les "chantiers" ou "cantons" (4) disposés en mosaïque de façon à ce que la desserte de chacun d'entre eux par rapport aux radiales ou aux chemins de contournement soit assurée.

En bordure de la route d'Allemagne prédominent la culture de la vigne et les jardins ; au cours du 18ème siècle, les résidences bourgeoises et leurs jardins d'agrément sont venues s'implanter sur d'anciennes vignes ou terrains maraîchers introduisant çà et là un maillage plus lâche.

Au sud, le terroir est limité de façon très franche par les plâtrières et les côteaux, à mi-pente desquels se trouve le domaine de la Seigneurie enclos de murs.



STRUCTURES PARCELLAIRES : INTERPRÉTATION D'APRÈS LE CADASTRE DE 1840

Sous l'Ancien Régime, la structure territoriale du nord-est parisien revêt une forme claire, stable et composée, dans laquelle s'articulent un réseau radial à vocation nationale (les trois grandes routes romaines) et un lacs de chemins inter-villageois contournant Paris, lié aux divers pouvoirs locaux (monastères et seigneuries) et aux logiques d'exploitation des sols.

A l'intérieur de ce maillage viaire à deux niveaux se déploient des terres agricoles qui adoptent des structures différentes :

- dans la plaine, la propriété est peu morcelée et en grande partie gérée par les grandes fermes monacales issues du Moyen Age
- sur les côteaux, coexistent sur un parcellaire serré les vignes et les jardins maraîchers
- à la frange entre la plaine et les côteaux s'opère une transition morphologique : une dimension parcellaire intermédiaire plus vaste vient s'intercaler dans le parcellaire serré des jardins et des vignes. C'est, près du village de Pantin constitué de petites fermes de laboureurs, le domaine de la Seigneurie qui restera indivis jusqu'à la fin du 19ème siècle. Ce sont aussi les Folies et les jardins d'agrément qui s'implantent en bordure de la route d'Allemagne. Ce sont enfin les grosses fermes modernes du hameau de la Villette St Denis.

A la fin du 18ème siècle, l'espace de la banlieue apparaît conformé selon deux projets :

- . un projet territorial, économique et militaire qui introduit dans la dimension du local celle de l'échange lointain
- . un projet romantico-naturaliste qui fait des campagnes entourant Paris à la fois un prolongement paysager - dans lequel la notion de loisir et de repos prévaut - et un laboratoire pour une agronomie naissante.

L'ébauche d'un rationalisme se fait jour dans de premières interventions volontaires comme le bornage des agglomérations et l'implantation de fortifications (la Barrière des Fermiers Généraux) - qui clarifient les rapports ville-campagne, aire de consommation, aire de production - ou encore l'aménagement des sorties de Paris par Trudaine qui met en équivalence les liaisons de la capitale avec les différentes provinces.

Mais il s'agit d'un rationalisme qui compose avec une croissance "organique" : il agit toujours par la régularisation et la négociation en venant épouser les logiques préexistantes.

2

L'EPOPEE INDUSTRIELLE

I

UNE NOUVELLE ENTITE FORMELLE

LE BOULEVERSEMENT DES ORDRES PRE-EXISTANTS

DES LOGIQUES EXOGENES

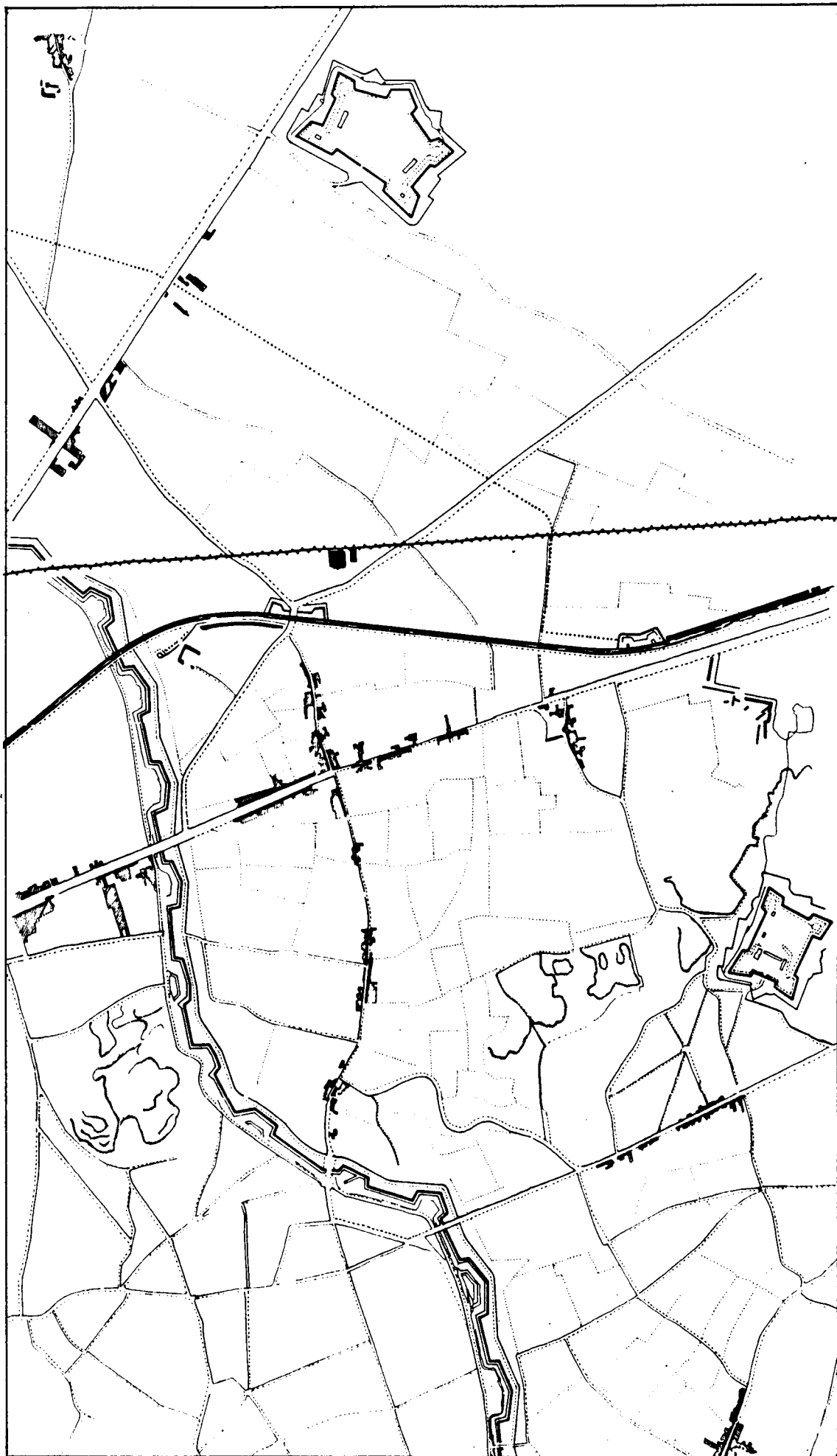
La mise en place des infrastructures d'échange qui s'opère au cours des années 1830 - 1860 (1), va entraîner le premier bouleversement de la forme du territoire de l'est parisien.

Le percement du Canal de l'Ourcq et du Canal de Saint-Denis, la création des lignes de chemin de fer du nord et de l'est recomposent une économie territoriale nouvelle dans laquelle l'ordre parisien accroît sa prédominance, modifiant profondément les relations topologiques et isolant des aires qui se différencient et connaîtront des développements autonomes et concurrentiels.

Ainsi, ces premières surimpositions d'infrastructures détermineront dans une grande mesure le développement futur en intervenant profondément sur l'instance formelle du territoire.

Le percement du Canal de l'Ourcq, la création de la voie ferrée Paris-Strasbourg et l'élargissement des grandes radiales sont les prémisses d'une nouvelle donne économique. L'armature territoriale exprime la prééminence de la capitale, imprimée fortement sur le territoire par la multiplication des infrastructures et l'accroissement de leur activité.

L'ordre préexistant est bousculé au profit d'une configuration nouvelle qui isole les noyaux villageois au sud du Canal et repositionne les terres agricoles du nord dans une unité plus vaste s'étendant librement vers le nord-est. A l'intérieur de ce découpage, les ouvrages militaires et les équipements parisiens de grande emprise vont produire des nouvelles conditions morphologiques au développement urbain en intervenant sur le sens de sa croissance et les modalités de l'investissement du sol.



NOUVELLES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT URBAIN A LA FIN DU XIXÈME SIECLE
BOULEVERSEMENT DES ORDRES PRÉ-EXISTANTS

UN NOUVEAU RESEAU DE TRANSPORT NATIONAL

LE CANAL DE L'OURCQ

En 1813 s'achèvent les travaux de percement du Canal de l'Ourcq.(1) Son tracé est implanté entre les routes d'Allemagne et de Flandres depuis la rotonde St Martin. Après un parcours rectiligne, il s'infléchit vers le sud-est et longe en les contournant les terres de la clotûre du Rouvray ; passés la route des Petits Ponts et le chemin de la Villette St Denis, il rejoint une direction sensiblement parallèle à la route d'Allemagne au niveau du village de Pantin.

La route d'Aubervilliers et la route des Petits Ponts sont alors coupées à l'endroit même de leur croisement. Un pont sera établi sur cette intersection d'un nouveau type.

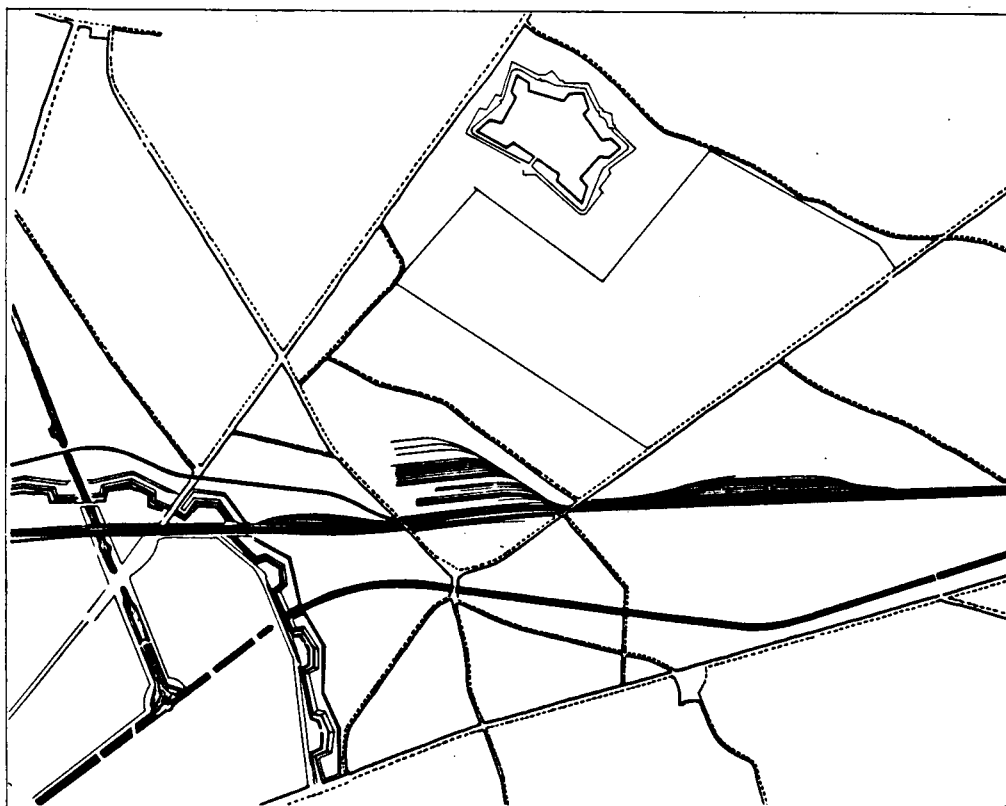
La coupure occasionnée par le passage du Canal a pour conséquence de différencier plus fortement les territoires du sud de la commune avec ses trois "écarts", des terrains agricoles du nord compris à présent entre le canal, le tronçon de la route des Petits Ponts et la route de Flandres. Le village lui-même et ses deux "écarts" du Pré St Gervais et de la Villette St Denis se trouvent à présent "contenus" dans des limites nouvelles très précises qui sont constituées par les côteaoux du sud, le Canal et la route des Petits Ponts dans sa partie rejoignant la route d'Allemagne. Les liaisons directes entre la route des Petits Ponts et le bourg de Pantin, rayonnant autour de l'Eglise, sont sectionnées par le Canal et rendues difficiles d'accès depuis le sud où résident les agriculteurs.

LA VOIE FERREE PARIS-STRASBOURG

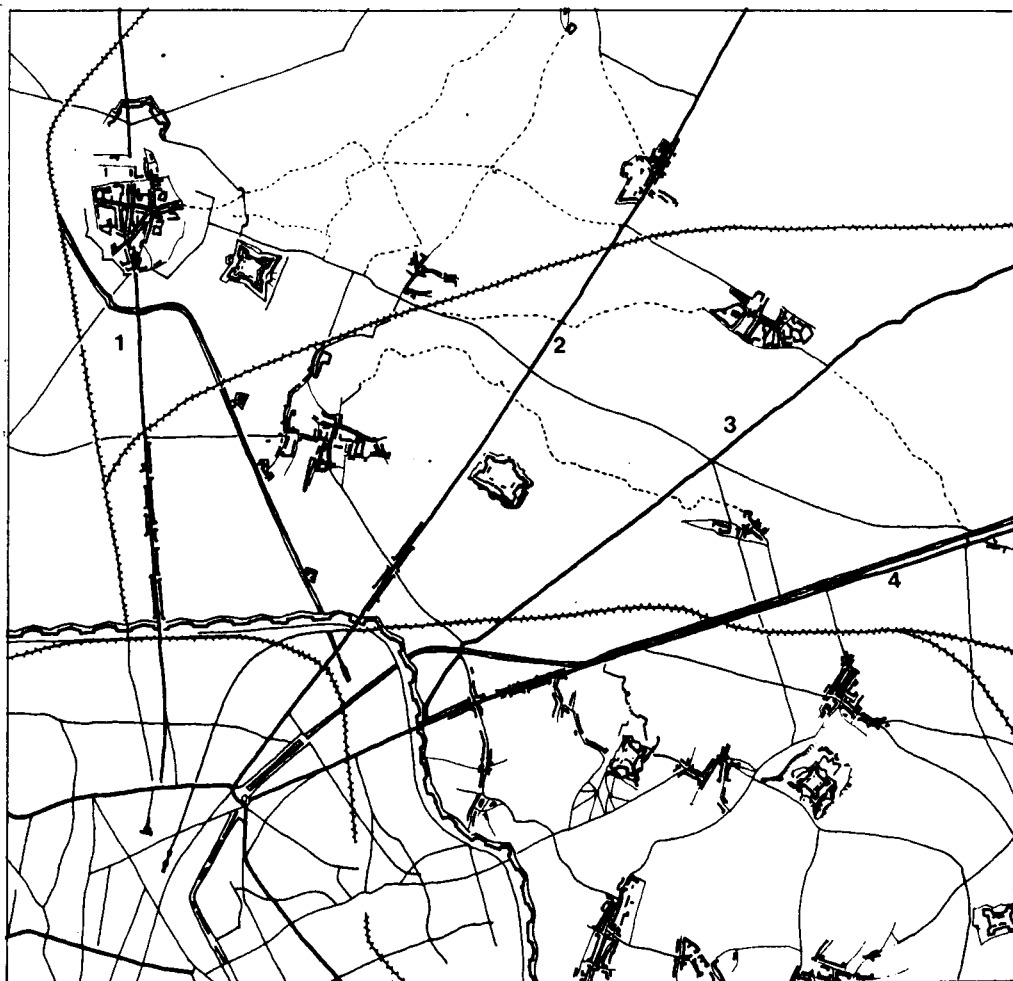
La direction prise par le Canal et qui emprunte l'axe de pénétration ouvert entre les collines de Belleville, le plateau de Romainville et au nord les collines de Montmartre, sera choisie entre quatre projets concurrents pour établir le tracé de la ligne de chemin de fer Paris-Strasbourg qui sera adopté en 1846 (2). Cette ligne traverse Pantin sans s'arrêter y introduisant une nouvelle coupure d'est en ouest. Celle-ci redéfinit dans la partie nord de Pantin une nouvelle discrimination entre, d'une part des zones s'étendant jusqu'à la route de Flandres et qui restent irriguées par des chemins d'orientation nord-sud qui y aboutissent et, d'autre part un ensemble d'"îles" captives entre le Canal et la voie ferrée.

D'ouest en est sont redécoupés :

- 1 - un fragment des terres de la ferme du Rouvray
- 2 - un triangle compris entre le chemin d'Aubervilliers à Pantin (C.D.40) et la route des Petits Ponts, limité au nord par la voie ferrée et dont la pointe sud correspond au passage du Canal et au pont



II. Nouvelles conditions du développement urbain à la fin du XIXème siècle -
Développement de la gare de triage et création d'isolats



III. Nouvelles conditions du développement urbain à la fin du XIXème siècle -

Surimposition des :
- voies ferrées
- fortifications
- canaux

1. avenue de St Denis
2. route de Flandres

3. route des Petits Ponts
4. route d'Allemagne

- 3 - enfin, un troisième "éclat", triangle plus ouvert entre la route des Petits Ponts et le Canal, traversé par les tronçons de chemins ruraux qui ne franchissent pas le Canal (chemin vert d'Aubervilliers à Pantin, chemin du Cheval Blanc, qui aboutissent à l'église).

Plus à l'est sur la commune de Bobigny la ligne de chemin de fer redécoupe entre le Canal et la route des Petits Ponts les terrains traversés par un chemin nord-sud : le chemin Pouilleux (d'Aubervilliers à Noisy le Sec).

Ces chemins qui reliaient les terres productives aux différents noyaux (Aubervilliers, Pantin et Noisy) sont à nouveau sectionnés. Les grandes parcelles au sud de la voie ferrée deviennent quasiment inaccessibles bien que très proches des villages. Des voies latérales apparaissent alors parallèlement au Canal et à la voie ferrée se ramifiant aux chemins ruraux.

Ainsi les nouveaux points de franchissement sont repoussés à l'est vers le petit Pantin où un passage enjambe le Canal, et au Moulin de la Folie où Canal et voie ferrée se recoupent alors que cette dernière s'infléchit au sud et passe sous la route d'Allemagne (carte de 1875).

Aggravant progressivement ces effets de coupure produits par le chemin de fer proprement dit, viennent s'adjoindre en "renflement" de la structure primitivement linéaire de la ligne Paris-Strasbourg, les gares de triage et de marchandises.

C'est la gare de marchandises qui se développe la première, à partir des années 1870, sur une emprise réduite et condensée autour de la voie ferrée dans un premier temps, puis dans un second temps, en lançant une ramification orientée nord-ouest/sud-est, dans une nouvelle forme d'occupation du sol. Cette ramification ouvre la voie à une extension plus massive de la gare de marchandises qui aura pour effet de "distendre" le franchissement des voies par la route de contournement allant de St Denis au Pré St Gervais et donc, d'autonomiser de part et d'autre de ce franchissement le nouveau quartier industriel des Quatre Chemins et le hameau villageois et artisanal de la Villette St Denis.

Par ailleurs, s'implantant jusqu'en bordure du Chemin Vert d'Aubervilliers à Pantin, ce nouveau réseau de triage en détermine fortement la nature. Il emprisonne, en effet, une langue de terre qui sera limitée sur son autre côté, lorsque le cimetière parisien s'implantera, induisant une occupation industrielle extensive du sol : entrepôts et industries en rez de chaussée, sur un parcellaire très large, dans les interstices desquels se logent des micro-lotissements ouvriers.

La gare de triage, quant à elle, investit en premier lieu les terrains proches du centre villageois mais séparés de lui par le Canal, puis s'étire jusqu'à la route des Petits Ponts où l'arrivée du cimetière parisien dévalorise les terrains par rapport à une fonction d'habitat. La gare de triage laisse cependant subsister une mince croûte en bordure de la route de Flandres dans laquelle s'installe un bâti peu dense.

L'ELARGISSEMENT DES RADIALES

De par leur origine romaine et leur redressement au milieu du XVII^{ème} siècle, les routes de Flandres et d'Allemagne étaient larges et plantées dans leurs traversées de territoires agricoles mais étaient étroites et irrégulières dans la traversée des villages. Leur élargissement répondra à plusieurs objectifs:

- faciliter des échanges commerciaux inter-régionaux en forte expansion
- permettre le déplacement rapide et rationnel des corps d'armées.

Plusieurs ordonnances d'élargissement de routes sont donc prises définissant un même gabarit de douze mètres, à la route de Flandres en 1825 et à la route d'Allemagne en 1830.(3)

LA MILITARISATION DE LA PERIPHERIE DE PARIS

C'est sur ces premiers bouleversements de l'économie territoriale que vont se produire les remaniements liés à la militarisation de la périphérie de Paris. Par la loi du 3 Avril 1841 est décidée la construction de l'enceinte continue autour de Paris, dite enceinte de Thiers, associée à seize forts sur les communes contigües à cette nouvelle enceinte.

Les fortifications à l'Est de Paris, englobent les communes de Charonne, Belleville, La Villette et rognent sur les terres de Pantin une soixantaine d'hectares, ce qui conduit à des remaniements de voies, en particulier le débouché de la rue des Petits Ponts qui est infléchi pour former avec la route d'Allemagne une seule entrée dans Paris.

Le fort de Romainville est établi en position de belvédère sur le plateau dominant la plaine et est associé à la construction d'ouvrages linéaires rejoignant la route d'Allemagne au petit Pantin. Une voie stratégique le dessert depuis une porte située au Nord de la Porte des Lilas. Cette voie établie sur un terrain accidenté forme une boucle pour rejoindre la route de Paris à Romainville.

Le fort d'Aubervilliers est construit en plaine au Nord, son flanc Nord est aligné sur le tracé du chemin Pouilleux, son flanc Sud sur le chemin de St-Denis à Paris. Sa position au Nord de la commune de Pantin laisse un appendice d'une vingtaine d'hectares coupé du reste du territoire communal: longue frange limitée par le rû de Montfort qui marque les confins Est de Pantin, au lieu-dit des Courtillières.

Des ouvrages militaires de moindre importance sont implantés sur le Canal ; ces bastions de défense en ponctuent le parcours aux points d'inflexion.

Ainsi, la mise en place des infrastructures d'échanges qui s'opère au cours des années 1830-1860 constitue le premier remodelage intervenant de façon décisive sur l'armature territoriale. Le percement du canal de l'Ourcq, la création de la voie ferrée Paris-Strasbourg et, dans une moindre mesure, l'élargissement des grandes radiales remettent en cause l'équilibre atteint à la fin de l'Ancien Régime. Par leur surimposition, les nouveaux réseaux composent de nouvelles aires, provoquent le dépérissement et la minoration des réseaux intervillageois tout en irriguant densément, selon un mode nouveau, d'autres portions du territoire.

Les ouvrages de défense et la nouvelle ceinture de Paris achèvent le processus de remodelage d'une nouvelle entité formelle pour Pantin. Celle-ci se présente maintenant :

- limitée au nord par la route de Flandres et le fort d'Aubervilliers qui intervient comme un bornage
- contenue à l'est et au sud par la route d'Allemagne, le relief et son appareil de routes stratégiques, de forts et de glacis qui la souligne de façon précise au sud.

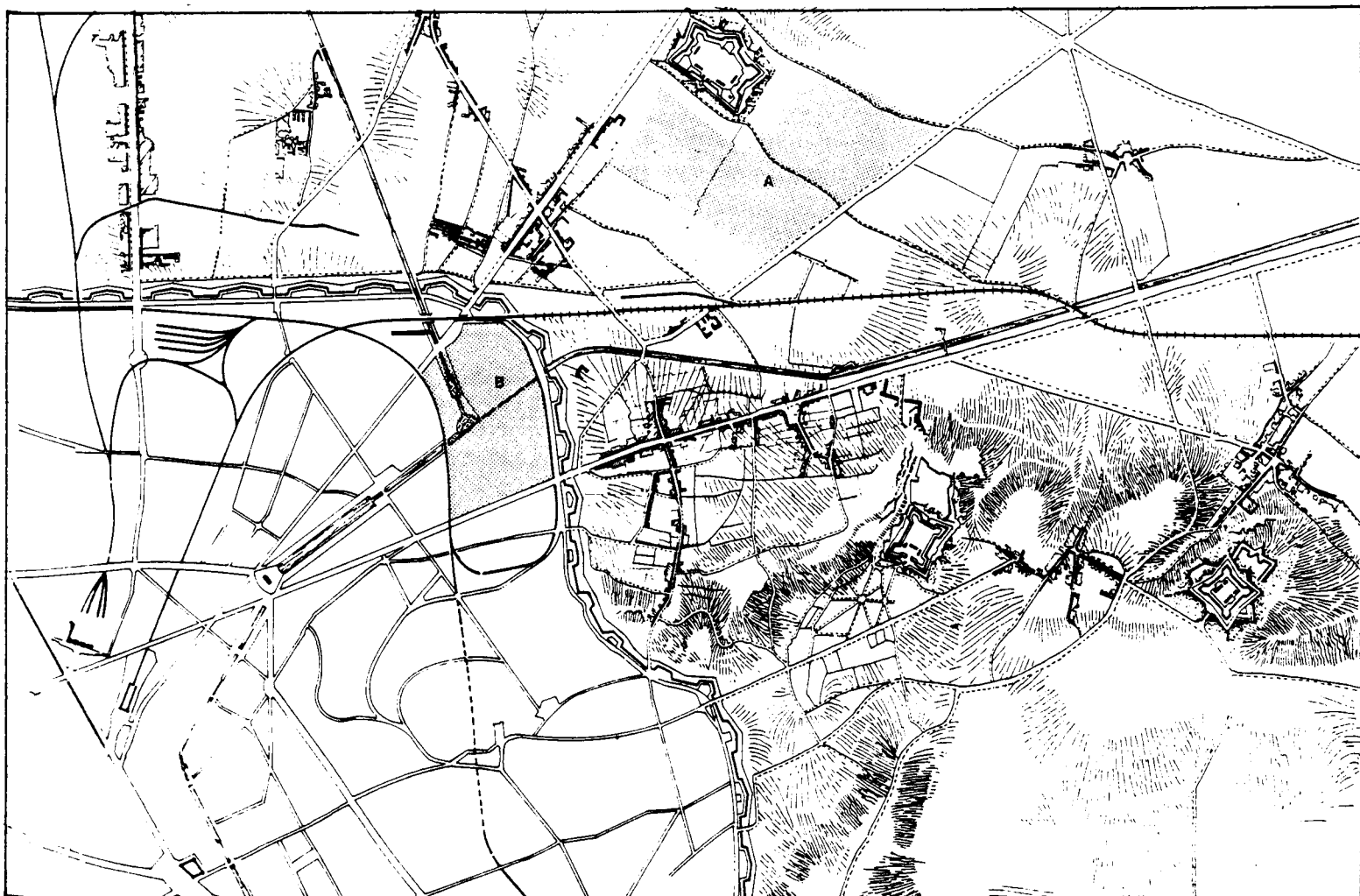
Entre ces limites renforcées et ponctuées par les élargissements intervenus, les coupures radiales déterminent une succession d'aires fortement contenues par le canal et la voie ferrée qui convergent vers Paris et butent à l'est et à l'ouest.

C'est aussi une radio-concentricité accrue pour Pantin qui découle des nouveaux modes de rapports entre Paris et l'est du territoire. Une dichotomie entre sud et nord de la commune est à présent entérinée. Pantin va se trouver en position de porte est de Paris, débouché avant la capitale des denrées arrivant de l'est de la France. Ce rôle de point de rupture de charges marquée par la gare de marchandises et le port sur le canal restera au 19ème siècle et au 20ème siècle le point focal de l'économie pantinoise, générant entrepôts, gare routière de transports internationaux, centres de tri...

Le bouleversement des équilibres, acquis sur une longue durée, va se traduire par une recomposition du territoire qui va ouvrir la voie à l'investissement industriel du sol. Celui-ci se fera selon un mode instrumental qui sera caractérisé par un régime rapide, par sa massivité et sa mono-fonctionnalité.

LA COLONISATION DU SITE

L'annexion des communes périphériques de Paris, en 1860, projette Pantin en position de contiguïté immédiate avec la capitale. La politique de rejet des grands équipements jugés insalubres va conduire au transfert des abattoirs et des cimetières au-delà des arrondissements centraux.



NOUVELLES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT URBAIN A LA FIN DU XIXÈME SIECLE

RELIEF, BIPOLARITÉ ET COLONISATIONS

A- CIMETIÈRE PARISIEN DE PANTIN

B- ABATTOIRS DE LA VILLETTE

LES ABATTOIRS DE LA VILLETTE

Ils ouvrent en 1866, destinés à remplacer les cinq abattoirs parisiens (4) construits au début du XIXème siècle. Leur emplacement dans la concavité que forme la fortification de Thiers répond à la préoccupation hygiéniste d'isoler les abattoirs des lieux habités, les remparts constituant une sorte de cordon sanitaire. D'autre part le choix de ce site de 19 hectares pour une entreprise monofonctionnelle s'inscrit dans une continuité avec la deshérence de ce secteur qu'avait entamée la construction des fortifications, coupant les voies de liaisons entre ces parcelles agricoles et leur propriétaire (la ferme du Rouvray) provoquant leur déperissement.

Vis à vis du territoire de Pantin, l'implantation des abattoirs de La Villette a plusieurs types d'effets:

- Elle introduit une discontinuité durable parmi les zones habitées, en bordure de la route d'Allemagne, renforçant l'effet de porte instauré par les remparts (un octroi subsistera jusqu'en 1930 à la porte de Pantin).
- Du point de vue fonctionnel, elle crée un pôle qui dynamise les secteurs proches du Canal de l'Ourcq et de la gare de Pantin, induisant des activités d'entreposage de bétail ou de sous-traitance des sous-produits de l'abattage (tanneries, usines chimiques, savonneries). Elle entérine pour longtemps le rôle d'espace servant de ces secteurs qui seront voués à jouer les avants-ports.

LE CIMETIERE PARISIEN

Le cimetière qui ouvre en 1886 vient occuper 100 hectares (dont 30 sur Bobigny) au Nord de la commune, oblitérant la quasi totalité de ce qui subsistait des terrains agricoles plats, peu divisés et non construits à Pantin. Il vient s'attacher entre les deux radiales, route de Flandres et route des Petits Ponts, en limite du fort d'Aubervilliers.

Sur la route de Flandres où il a son entrée principale, se déploie une large séquence d'accès: une voie à contre-allée et terre-plein central le long de laquelle se développe un bâti homogène.

L'implantation du cimetière parisien créera des effets analogues sur le territoire à ceux du fort d'Aubervilliers, venant les renforcer. La déqualification des terrains environnants sera accrue par la massivité de cette implantation homogène.

- Elle remet en question l'activité de la route des Petits Ponts en gelant l'une de ses façades sur 1200 mètres et accapare à l'Ouest la trace du chemin d'Aubervilliers à Pantin (dit chemin vert) qui le limite de ce côté.
- Elle isole définitivement le lieu-dit des Courtillières du reste de la commune.
- Elle gomme l'une des voies de liaison de rocade qu'était le chemin d'Aubervilliers à Noisy le Sec (dit chemin Pouilleux).
- Elle accélère le déperissement de la trace qui subsistait de l'ancienne route de Flandres avant son remodelage au XVIIIème siècle et stoppe son urbanisation.

Hormis le respect de l'ancien tracé de la route de Flandres, la création du cimetière bouscule, comme l'avaient fait les forts, l'ordre parcellaire.

Les colonisations prennent la forme de projets rationnels, conditionnées par une logique interne dominante, dessinées selon des pré-supposés géométriques. Elles sont les précurseurs sur les territoires péri-urbains d'un type d'intervention niant le développement organique et spontané de la structure. En effet, empiétant sur l'ordre empirique des chemins, chantiers et parcelles, elles lui font perdre son sens et le font dépérir à leurs abords. Les colonisations ouvrent ainsi la voie à d'autres interventions du même type - gommage des traces et tracés, collages ... -

Simultanément donc à la dynamisation de l'activité industrielle qu'induit l'implantation des abattoirs de La Villette s'opère, du fait du cimetière parisien, un blocage au nord qui concentre sur un secteur restreint (celui du canal, du chemin de fer et de la gare de marchandises) la demande en implantation industrielle consécutive à la mise en place d'une irrigation intense par des réseaux nationaux. Les nouvelles partitions, les créations d'enclaves et de résidus vont constituer la nouvelle donne morphologique dont l'implantation industrielle sera la principale bénéficiaire.

DE NOUVELLES LOGIQUES SPATIALES

Le territoire de l'Est parisien, nous parvient à travers la recomposition des événements qui jalonnent sa formation, conformé par ses fonctions de passages et d'échanges. Les voies qui le traversent sont les vecteurs principaux de cette vocation et seront les générateurs de l'urbanisation, dans sa forme traditionnelle, de fixation des premières installations manufacturières. La surimposition d'une voie d'eau et d'une voie ferrée, entre leur tracé, va se produire sans susciter de redéfinition parcellaire, dans un premier temps. Cependant, leur interaction opère une reformulation d'entités distinctes, introduisant discontinuité et rupture, dans un territoire jusque là fluidifié par l'entrelac des deux ordres de réseaux. Une archipellisation du territoire naît de cette triple articulation.

En aggravation des coupures déterminant des secteurs distribués de façon radiale vis à vis de Paris - les ouvrages de Défense: fortification, forts et bastions - participeront à définir des limites au territoire précédent. L'intervention de ces coupures prenant place ainsi au rang de nouveaux "faits urbains".

Ainsi, le Sud de la commune de Pantin se verra enserrer entre l'enceinte de Paris, le Canal et les côteaux défendus par le Fort de Romainville et ses différents ouvrages. Alors que le Nord se trouvera dans une situation privilégiée, plus ouverte et toujours densément irriguée par les voies. Le Cimetière parisien viendra perturber cette situation en gelant une très grande superficie et en interrompant à nouveau d'anciennes traces sur lesquelles une urbanisation spontanée se produisait: en particulier le parcours de l'ancienne route de Flandre. Le développement gigantesque de la gare de triage et l'extension de ses ramifications Nord-Sud achèvera définitivement l'enclavement et l'isolement des secteurs entre cimetière et voie ferrée.

Alors un potentiel d'espaces agricoles compris entre les deux voies radiales divergentes semble soustrait, dès le milieu du XIX^{ème} siècle, à une croissance urbaine continue le long de ses voies par un ensemble d'interventions qui vont réduire son unité à des fragments disjoints, puis à des enclaves résiduelles.

Les coupures successives et les occupations massives vont déterminer des étendues inégales qui seront investies selon des régimes indépendants, liés aux opportunités d'un développement spéculatif par l'industrie. Les investissements par l'industrie se feront sur les secteurs les mieux desservis en fonction d'une logique d'approvisionnement et l'habitat se fragmentera en lotissements réduits, dans des situations de frange selon une homogénéité très réduite: lotissements enclavés et délimités par des réseaux d'ordres hiérarchiques inhabituels.

II

L'INSTRUMENTALISATION PAR L'INDUSTRIE

DES MODALITES D'INVESTISSEMENT DIFFERENTIELLES

Après avoir été desservi, le territoire de la plaine Nord-Est de Paris va donc être asservi, "instrumentalisé" dans le sens où, régi par une économie urbaine dominée par l'industrie, il va être modelé, mis en valeur au profit de l'industrie. Des localisations préférentielles vont être allouées aux fonctions d'industrie, d'habitat et d'équipement faisant se profiler une première forme de zonage de fait (zones mono-fonctionnelles industrielles, quartier d'habitat). L'investissement par l'industrie et son accompagnement d'habitat social adopte des modalités différentielles en fonction des sites sur lesquels elle se distribue: grands axes routiers, enclaves, tissus villageois et maraîchers.

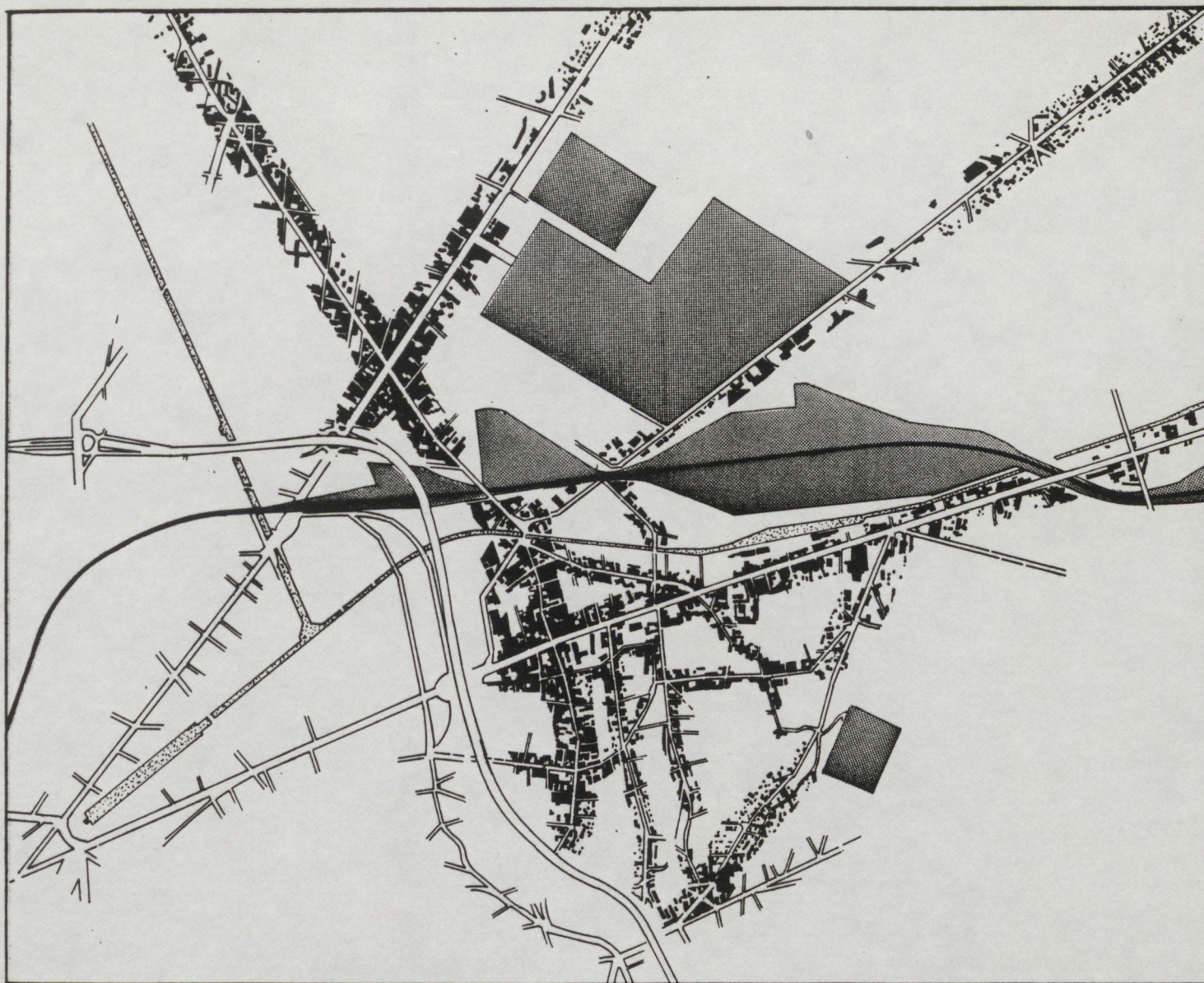
L'épopée industrielle de Pantin a des racines lointaines, puisqu'elle remonte à la période "proto-industrielle" ou manufacturière du début du XIX^{ème} siècle. Dès ce moment, la présence du Canal de l'Ourcq et la proximité de l'important noeud commercial du bassin de La Villette provoquent l'implantation de surfaces d'entreposage et de stockage de produits alimentaires. (5)

Le premier port de Pantin, créé en 1861, va entraîner l'utilisation des berges du Canal et des tissus environnants. Dans un premier temps, le transport du bois favorise le développement d'activités consommatrices de combustible telles que les cristalleries et les distilleries qui traitent la production fruitière des coteaux (Montreuil, le Pré St Gervais, Romainville). Ensuite avec le transport du charbon de l'Est de la France arrivant par voie ferrée s'implantent des industries mécaniques et métallurgiques (2) provoquant une mutation massive des terrains agricoles au Nord et créant de fait une concurrence entre Nord et Sud de la commune, accroissant ainsi leur antinomie.

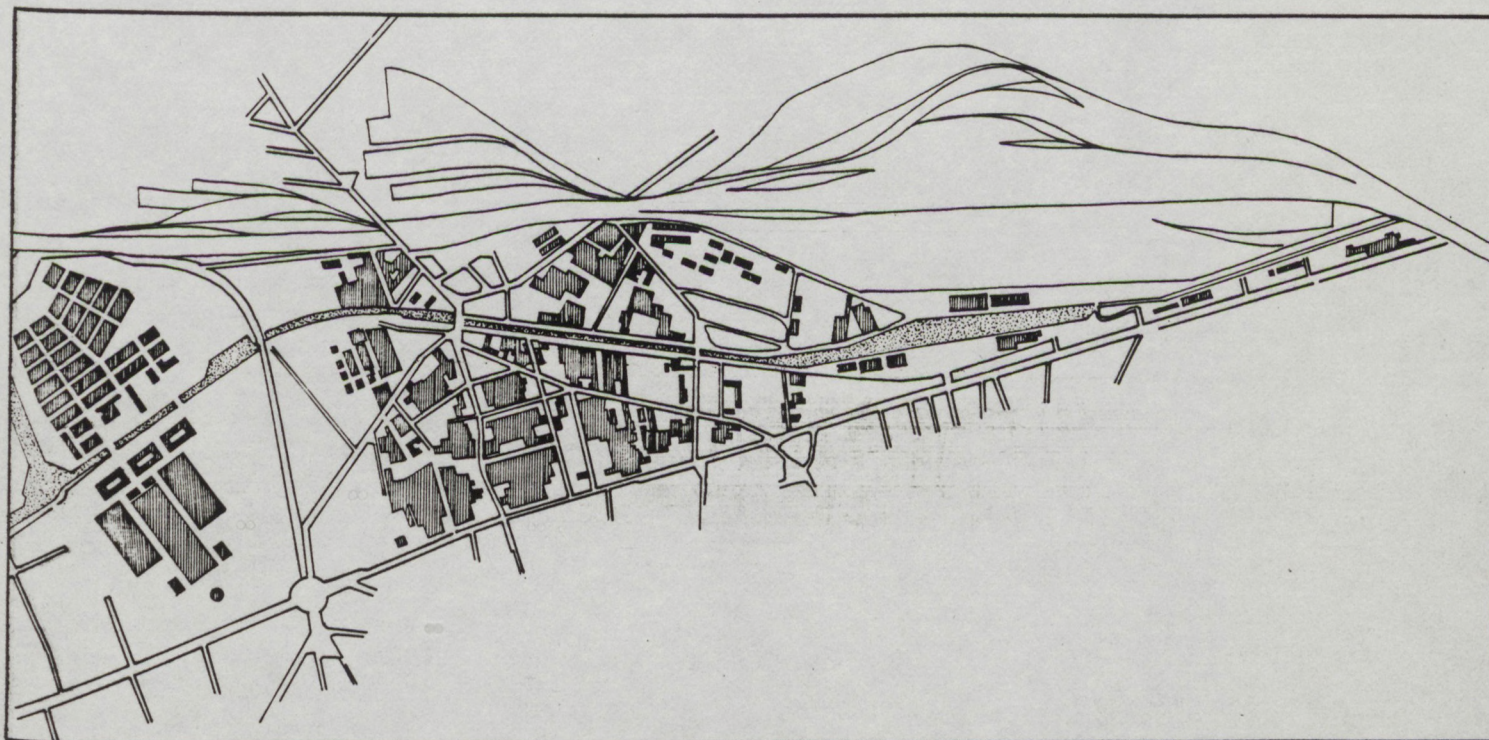
L'INVESTISSEMENT DES AXES PAR L'URBANISATION

Les axes radiaux vont en premier lieu supporter l'implantation des activités manufacturières: distilleries, filatures, tanneries, manufactures de tabacs et d'allumettes. La création en 1873 d'un réseau de tramways reliant les nationales 2 et 3 à la place de la République à Paris, confirme cet état de fait en drainant une main d'oeuvre importante. (6)

Les radiales font l'objet d'une urbanisation très rapide durant la période 1860-1880 sans densification, mais par leur investissement en profondeur. C'est ainsi que l'on assiste à la naissance d'une ville industrielle au carrefour des Quatre-Chemins. En moins de cinquante ans, avec le lotissement Leroy-Forest, ce carrefour (entre la route de Flandres et la route de St Denis au Pré St Gervais) passe de son état initial agricole à une occupation bâtie qui ne sera pas fondamentalement remise en question jusqu'à aujourd'hui.



INVESTISSEMENT DES AXES : D'APRÈS LA CARTE IGN 1975



UNE GAINÉ D'INDUSTRIES ET D'ENTREPOTS AUTOUR DU CANAL
D'APRÈS LA CARTE IGN 1937

Il faut attendre les années 1950-1960 pour voir intervenir une nouvelle évolution des tissus bordant la R.N. 2. Ce sera l'investissement de l'un des derniers espaces restés vacants : le terrain des Courtilières, isolé dans la commune par les emprises du cimetière parisien et du fort d'Aubervilliers. Sur ce terrain, E. Aillaud réalisera 800 logements en 1957-1959. Ce sera aussi, du fait de la désindustrialisation, la substitution des industries manufacturières par des opérations de logements H.L.M. (substitution sur les terrains de la filature Cartier-Bresson et des usines alimentaires Astra et Poivrossage).

Ces remaniements intervenant en bordure immédiate des deux grandes voies (R.N. 2-route de Flandres et route de St Denis) introduisent des dissymétries quant à leur paysage :

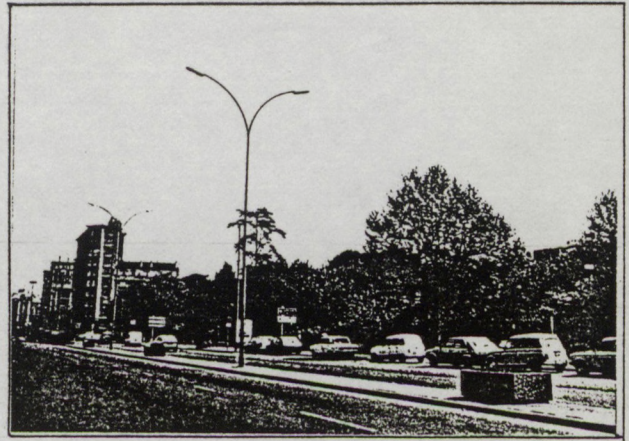
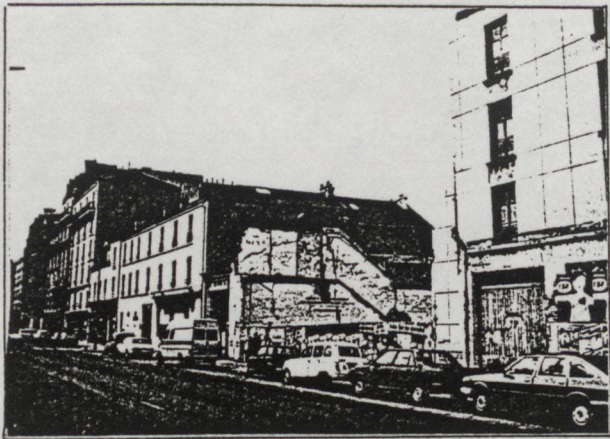
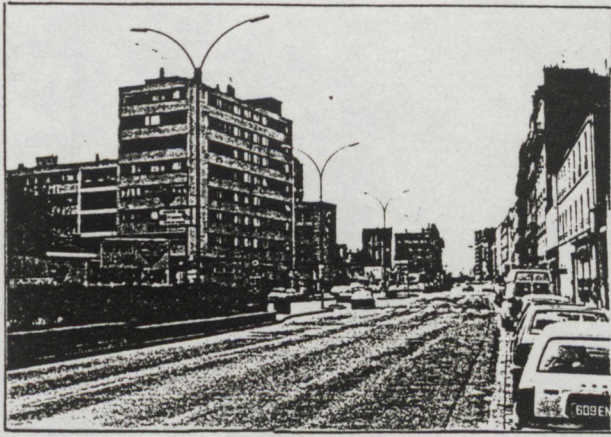
- la route de Flandres, bordée d'un front très continu de bâtiments sur sa limite ouest (sur le territoire d'Aubervilliers) présente une façade est très fractionnée, entrecoupée par les transparences créées par les opérations nouvelles. Les ruptures d'échelles sont fréquentes entre ces opérations de tours et les immeubles spéculatifs du XIXème siècle.
- la route d'Aubervilliers présente le même type de paysage : une façade continue et relativement homogène sur sa bordure adjacente à la cité Leroy-Forest s'oppose à des ruptures de gabarit et des retraits comme celui de la Salle des Fêtes installée dans les années 1920 par reconversion de l'un des bâtiments de la manufacture d'allumettes et ceux des opérations récentes de logements des années 70.

Entre la nouvelle mairie et le centre d'Aubervilliers, cet ancien chemin de contournement semble avoir fait, à la fin du 19ème siècle, l'objet d'un aménagement destiné à en faire une "avenue". Son élargissement, sa plantation en attestent ainsi que la construction de quelques immeubles "bourgeois" sur sa bordure sud et de la Salle des Fêtes sur sa bordure nord. Et si - comme sur les radiales - élargissements et grandes opérations de substitution ont pu entraver la constitution de cette avenue comme unité paysagère, elle reste cependant fédératrice de zones relativement homogènes successives que viennent ponctuer les grands carrefours. D'Aubervilliers à la mairie de Pantin, elle revêt un aspect presque parisien (de par son gabarit et la densité des tissus qu'elle traverse), de la mairie au carrefour Hoche elle traverse un faubourg "ordonné" et enfin entre le carrefour Hoche et la Porte du Pré St Gervais son paysage est celui d'une mixité vernaculaire et foisonnante dans laquelle s'insère l'ancien village du Pré St Gervais.

Si la route de Flandres fait l'objet de processus d'urbanisation rapides et saccadés, la route d'Allemagne, en revanche, se développe selon un régime progressif et régulier. Avant même les premières implantations manufacturières un bâti de fermes et de maisons bourgeoises ou aristocratiques s'étirait du noyau villageois autour de l'église au carrefour de la Villette St Denis.

L'intervention d'élargissement et de redressement de Trudaine - qui portait sur les tronçons non bâtis de la route - et la construction des fortifications avaient initié un étirement du bâti le long du nouveau tracé en direction de Paris.

Distillerie, cristallerie, manufacture des tabacs viennent occuper les grandes parcelles en bordure de la voie ; mais, de même que pour l'autre radiale, les transformations interviennent sur la profondeur. C'est en particulier, en greffe sur la radiale et contiguë à la manufacture des tabacs, le lotissement pavillonnaire du Petit Pantin, au pied du coteau, qui se remplira très progressivement sur la base d'une trame viaire régulière et orthogonale se ramifiant peu à peu.(7) C'est aussi, dans les premières années du XXème siècle, le lotissement sous une forme résidentielle d'une parcelle en longueur, attenante à la voie, à proximité de la distillerie Delizy. (8)



PAYSAGE DE LA ROUTE NATIONALE 3



Paradoxalement il apparaît que si cette voie joue un rôle de support d'urbanisation, elle demeure sur ses bordures très fortement déterminée par les modalités de l'urbanisation des secteurs adjacents. L'orientation même du parcellaire est infléchie par endroits par des phénomènes étrangers à la logique de la voie (courbe du canal, parcours sinueux de la rue des Grilles). Son paysage est asymétrique comme celui de la route de Flandres, une asymétrie qui prend sa source au XIX^{ème} siècle : les deux élargissements successifs ont laissé se constituer la bordure nord dans une certaine régularité alors que la bordure sud restait sous la forme de bribes de frontalité : alignement haussmannien de la porte de Paris au carrefour de la Villette St Denis, alignement villageois aux angles des rues et autour de l'église, "Folies" installées en retrait derrière des grilles, pavillon de la manufacture de tabacs.

Support des institutions dans la période villageoise (la Mairie, la Justice de Paix et le Commissariat s'y trouvent jusqu'en 1880) elle est dépossédée de ce rôle par la construction de la nouvelle Mairie et l'avènement entre gare et canal d'un nouveau quartier industrialo-institutionnel.

Par un phénomène de balancier, il semble que l'avènement en bordure de la route de Flandres des composantes de la "ville moderne" - industrie mécanisée et logement ouvrier - laisse la route d'Allemagne en retrait de l'évolution globale : le bâti se développe peu, l'industrie y demeure manufacturière et très liée à l'agriculture (distilleries, fabrique de sucre, ...) C'est aussi sur cette voie, à Montfaucon dans le Paris annexé, qu'est installée la voirie qui recueille les déchets de la capitale (déplacée en 1837 en forêt de Bondy) ce qui lui confèrera longtemps une connotation négative.

Ce n'est que dans les années 1960 que se réalise la première grande intervention sur la route d'Allemagne sous forme d'une reprise radicale des tissus villageois du quartier de l'église. Du fait de la vétusté dans laquelle était tombé ce centre ancien, s'entamera à partir des années 50 une vaste opération de rénovation menée par l'architecte D. Honegger dans le cadre des premiers secteurs industrialisés.

Sur le terrain plus limité de l'ancienne distillerie Delizy (8) une deuxième opération, de substitution cette fois-ci, se réalise au même moment ; F. Pouillon construira 280 logements.

Ces opérations seront suivies quinze ans plus tard par la rénovation des tissus mixtes anciens à la Porte de Paris. D'autre part, initiée par les dispositions du plan d'embellissement de 1924, s'opèrera dans une période allant de 1935 à 1960 l'émergence d'un nouveau quartier "aux Limites" (confins entre Pantin, Bobigny et Noisy Le Sec) irrigué par de nouveaux tracés rejoignant la route stratégique d'accès au fort de Romainville et la Porte des Lilas. Ces tracés entrent en continuité avec la rocade à mi-pente réalisée par Haussmann dans les tissus de Ménilmontant et de Belleville, seule intervention importante à l'est du Paris annexé en 1860.

LE COMPLEMENT DES ENCLAVES

Après l'investissement des parcelles les plus importantes le long des radiales, l'occupation industrielle va se déployer sur les nombreuses enclaves instaurées entre elles par les infrastructures et dont l'irrigation par le Canal et la voie ferrée s'adaptent mieux aux exigences d'une industrie mécanisée.

Les secteurs enclavés, cernés par les infrastructures et irrigués par elles connaîtront une occupation industrielle mono-fonctionnelle et extensive. Ainsi la bande de terrain limitée par le canal et la voie ferrée est support des industries nouvelles dès 1859. Il en est de même pour le secteur compris entre la gare de triage et la R.N. 2.

Entre Canal et voie ferrée, l'isolat qui s'étire depuis les limites avec Paris jusqu'au pont de la Folie à Bobigny et qui sera progressivement refermé par la croissance de la gare de triage au niveau de l'église de Pantin, va prendre la vocation de point de rupture de charge.

La gare d'eau suscite le développement d'une industrie de transformation des produits céréaliers : aux entrepôts de grains existant depuis 1860, viendra s'adjoindre une meunerie : Les Grands Moulins de Pantin qui croîtront régulièrement pendant plus d'un siècle.

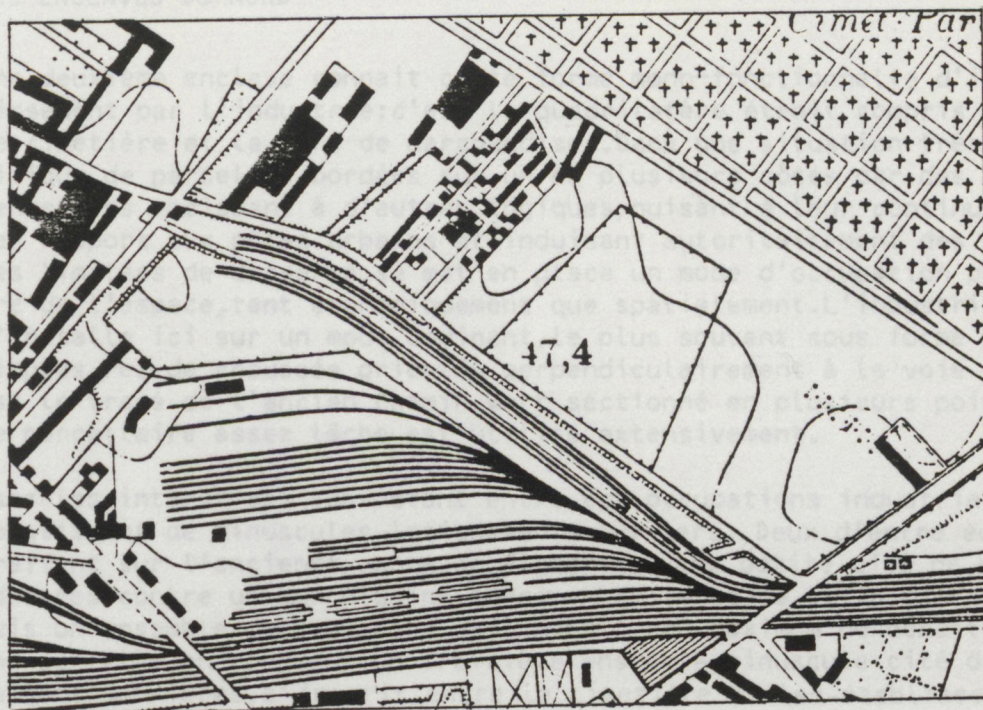
De nombreux entrepôts alimentés soit par le Canal, soit par la voie ferrée s'installent. Les terrains au Sud de la route des Petits Ponts, bordés par le Canal, sont rapidement élus comme lieu du stockage alimentaire. Des grandes surfaces d'entrepôt général s'y ajouteront ultérieurement à proximité du Canal et de la voie ferrée : papeterie, entrepôts SERNAM complétés par une importante gare routière internationale, entrepôts de la Chambre de Commerce en bordure du pont construit dans les années 1920 près du noyau villageois et du nouveau bassin de la Chambre de Commerce élargi dans ces mêmes années.

L'activité productive, en revanche, se développera peu dans cette bande de terrain entre canal et chemin de fer. L'usine de wagons Desouches installée en bordure de la route des Petits-Ponts à l'origine de l'industrialisation de Pantin (1850-1860), sera remplacée par diverses autres activités puis en 1935 par la piscine municipale. En revanche, la parfumerie Bourjois, la Grande Blanchisserie sont présentes depuis plus de cent ans.

Le Canal de l'Ourcq entouré d'une "gaine" d'industries qu'il avait générée au XIXème siècle a connu une activité intense à la fin de celui-ci, ce qui lui a conféré un rôle de "boulevard industriel". Le dépérissement depuis 1960-1970 de la plupart des activités qui le bordent remet en question ce statut et donne lieu à un enjeu de première grandeur aujourd'hui.

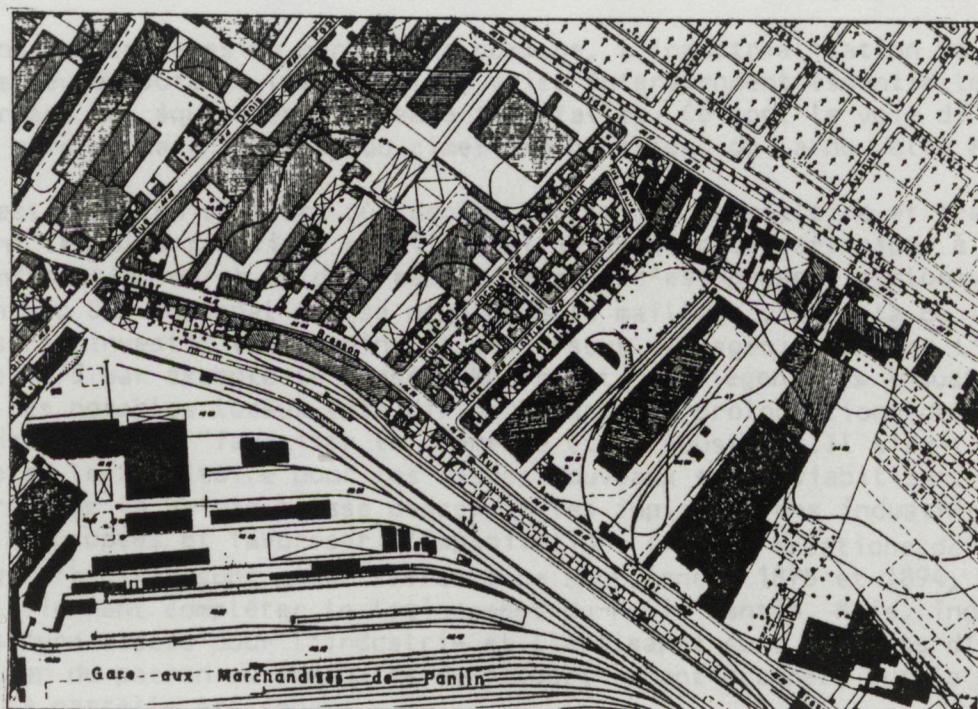
Les substitutions entamées dans les années 1970 dans le cadre de la Z.A.C. de l'Ourcq introduisent bureaux et habitat dans cette zone où ils étaient totalement inexistantes. Une deuxième opération à l'étude va permettre d'articuler le quartier de l'église au canal. Celui-ci va-t-il devenir le trait d'union paysager des deux pôles éclatés du centre ancien et de la nouvelle mairie ?

La Z.A.C. de l'Eglise et son projet de parking d'intérêt régional sont encore aujourd'hui à l'étude, l'enjeu étant de parachever en quelque sorte sur ce site le projet de place engagé par Denis Honegger lors de la rénovation du centre villageois.



1894

INVESTISSEMENT INDUSTRIEL DES ENCLAVES
 GRANDES PARCELLES INDUSTRIELLES ET MICRO - LOTISSEMENTS D'HABITAT



1975

LES ENCLAVES DU NORD

Une deuxième enclave connaît cette forme mono-fonctionnelle d'investissement par l'industrie: c'est le quadrilatère étroit compris entre le cimetière et la gare de marchandises. Dans une situation très spécifique de parcelles bordées sur un ou plusieurs côtés par des éléments clos obéissant à d'autres logiques, nuisant à leur continuité par rapport aux pôles urbains et induisant autoritairement des formes limitées de desserte, se met en place un mode d'occupation pauvre de l'espace, tant économiquement que spatialement. L'industrie s'installe ici sur un mode dominant, le plus souvent sous forme de simples rez de chaussée orientés perpendiculairement à la voie (qui est le tracé de l'ancien Chemin Vert sectionné en plusieurs points). Le parcellaire assez lâche est utilisé extensivement.

Dans les interstices subsistant entre ces occupations industrielles se glissent de minuscules lotissements ouvriers. Deux d'entre eux se greffent sur l'ancienne route de Flandres : une petite cité de maisons adossées contre un mur d'usine, serrée entre le stade et le cimetière puis un ensemble de logements utilisant à son maximum de densité une parcelle en longueur. Un troisième ensemble, minuscule cité de maisons ouvrières, s'inscrit entre le cimetière et les établissements industriels, organisé autour de trois rues en "H". Enfin, l'entrée du cimetière sur la route de Flandres donne lieu à un même type de lotissement ; sur une surface restreinte logements et commerces en rez de chaussée bordent la large avenue.

L'occupation des enclaves par l'industrie se fait selon un mode assez primaire; elle ne participe pas à une mise en forme des terrains, elle n'intervient qu'à la surface et de façon éphémère: une division parcellaire sommaire est la seule trace que laisse à son départ l'installation industrielle dans ces fragments. Le réseau viaire est quant à lui exploité tel qu'il se présente, hérité du passé agricole.

Dans les enclaves du nord de la commune, l'industrialisation ne crée donc que peu de voies : les nouvelles voies interviennent essentiellement comme bornage aux équipements récemment installés. Ce sont la voie de bordure de la gare de marchandises, du cimetière parisien, de la nouvelle Mairie ...

C'est dans les secteurs où, depuis l'origine, parcellaire et trame viaire sont les plus ramifiés, que l'industrie va le plus participer à la conformation durable de l'espace. Ainsi, c'est presque exclusivement au Sud du Canal que se développe le maillage viaire, là où l'industrie investit les jardins et les tissus villageois. Pendant l'année 1875 par exemple le Conseil Municipal, où siègent les industriels et les notables locaux, vote dix ouvertures ou prolongations de voies dans le but de "favoriser le commerce et l'industrie". Il s'agit d'adapter le territoire pour les usages nouveaux en le viabilisant de sorte que la voirie puisse desservir les implantations industrielles déjà occupées et favoriser l'exploitation. (7) Les créations de voies pour l'habitat sont minoritaires : ce sont, entre 1875 et 1894, celles qui viennent compléter le lotissement du Petit Pantin. Mais, indirectement, les rues créées pour l'industrie et l'artisanat sont supports d'habitat : maison du patron ou immeubles de rapport venant occuper, sur la rue, l'avant de la parcelle artisanale.



DE 1875 À 1894

CREATIONS DE VOIES



DE 1894 À 1924

L'INVESTISSEMENT MIXTE - LE QUARTIER HOCHÉ

Cette unité est traversée par un tronçon du cheminement ancien de la rue du Pré St Gervais à St-Denis qui franchit le Canal à l'endroit de la nouvelle Mairie, sorte de porte de ce territoire. Le tracé du Canal coupera ce secteur de celui du Nord en deux entités fort différentes qui évolueront selon leur propre modalité.

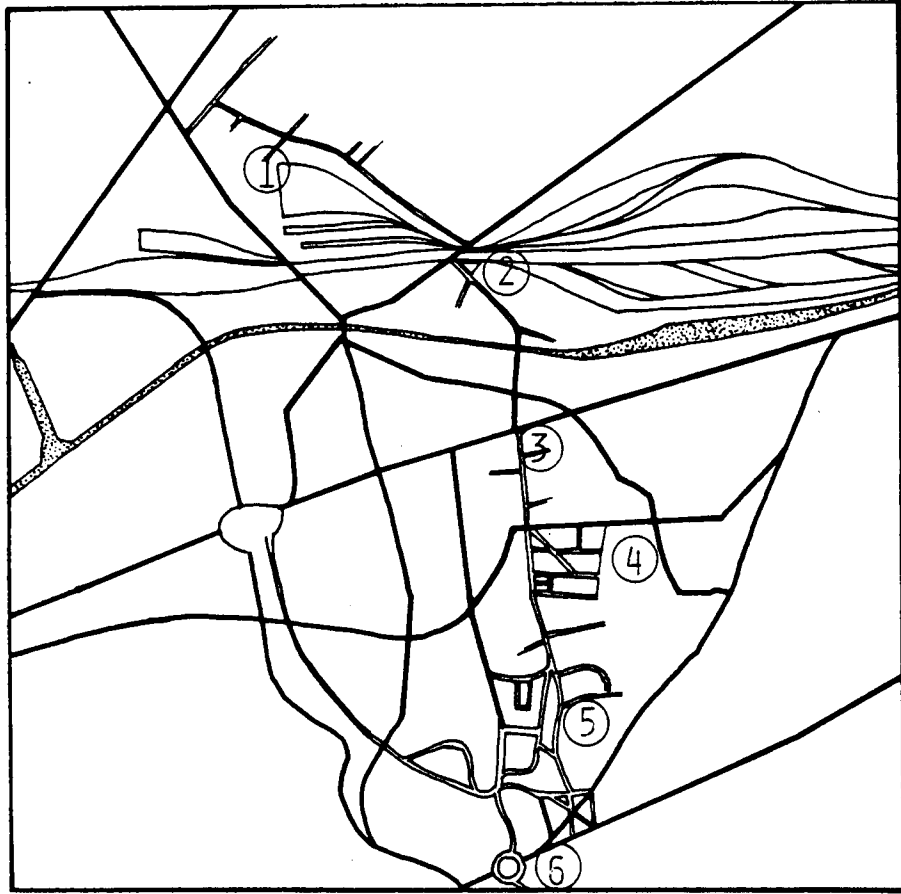
Ce fragment effilé connaîtra un redécoupage lent, l'enjeu étant de rétablir une liaison continue avec le noyau de l'église, ce qui sera réalisé par tronçons successifs à la fin du siècle. La présence des fortifications de Thiers et la zone de deux cents mètres "Non Aedificandi" provoqueront de même la modification du tracé au débouché sur la Porte de Paris, de la route des Petits Ponts configurant à l'Ouest deux îlots de grande taille: celui du Nord occupé encore en 1924 par la Ferme du Rouvray, se laissera progressivement investir par des dépôts de carburants, garages et plus récemment par une Centrale à Béton alors qu'au Sud s'établissent un certain nombre de petites entreprises autour de la distillerie Vernhes installée là avant 1875 et encore présente aujourd'hui. La rue du Pré St Gervais, le Canal et la route d'Allemagne forment pour ce secteur une armature structurelle et formelle forte qui va régir les logiques de développement.

Trois points d'articulation très forts sont distribués le long d'une de ces limites.

- la Porte de Paris dont la constitution formelle jouera essentiellement sur le côté Nord par la présence des deux grands îlots.
- le Carrefour Hoche, pôle d'animation, rupture de charge, point desservi par le métro en 1943.
- le noyau ancien de l'église dont la liaison avec la Mairie est conduite à bonne fin dans les dernières années du XIXème siècle. avec la réalisation de l'actuelle rue V. Hugo. Une passerelle permettra la mise en communication de la route des Petits Ponts et de la gare de marchandises avec les Lilas et différents quartiers industriels de Pantin (les fonderies de l'ancienne Seigneurie, la cristallerie, la parfumerie Bourjois et les entrepôts du Canal). Cette liaison présente sur les cartes dès 1815, fractionnée et interrompue par les différents passages d'infrastructure, se confirme et aboutit à l'une des composantes claires du schéma de liaison bien que ne débouchant pas au Nord sur la route de Flandres ; au sud elle sera ramifiée par les dessertes à mi-pente du plateau de Romainville, des Lilas et du Pré St Gervais et fournira l'une des voies d'irrigation de la Cité Jardin du Pré St Gervais.

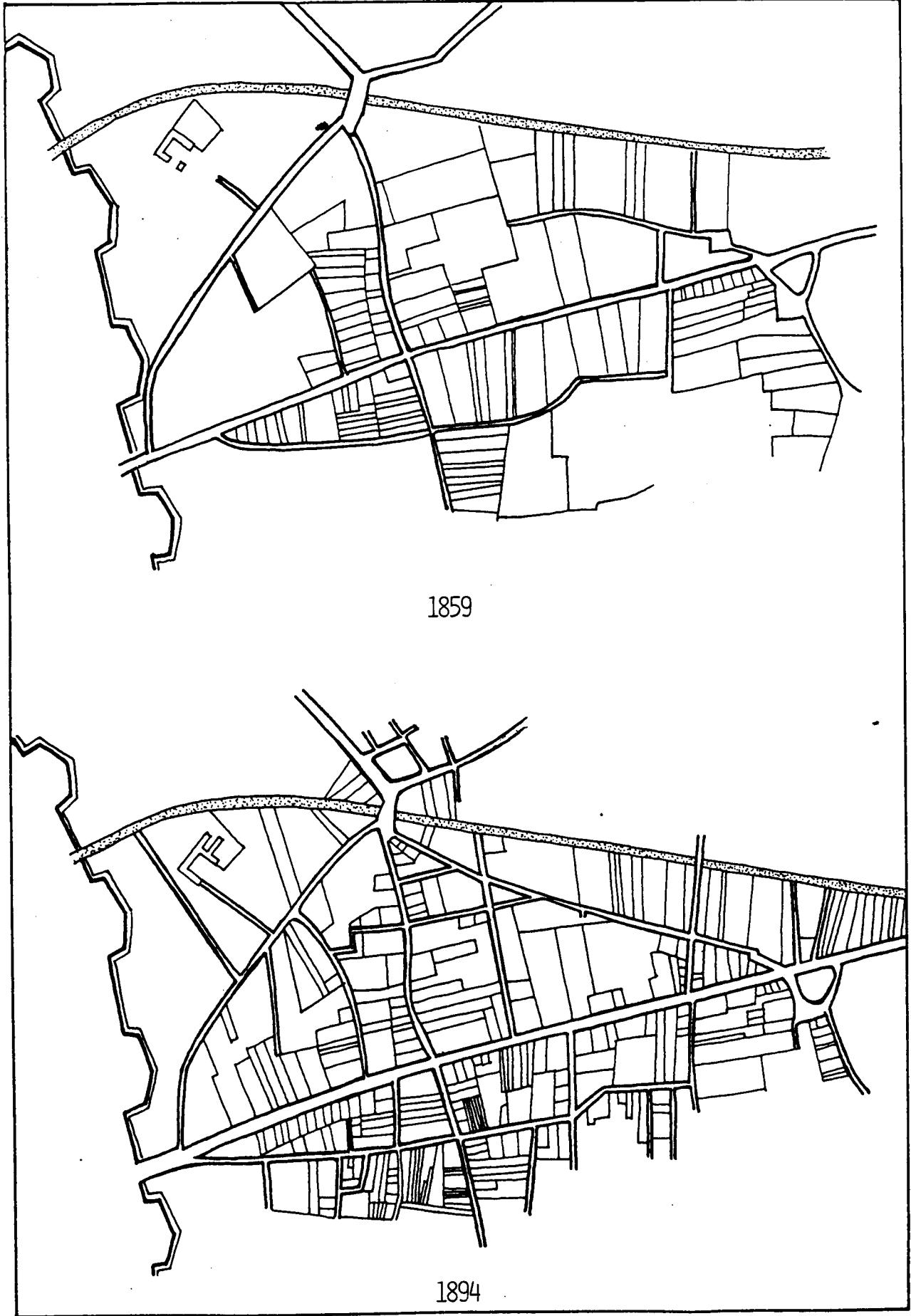
Plusieurs ordres parcellaires coexistent à l'intérieur de cette aire :

- près du pont sur le canal, subsistent jusqu'en 1860 trois grandes parcelles, propriétés de la ferme du Rouvray. Elles fournissent le terrain-support aux premières grandes industries, par lotisation spontanée pour celles qui bordent la route des Petits-Ponts, par lotisation rationnelle pour la troisième. Cette dernière sera traversée selon sa diagonale par le dernier tronçon de la rue V. Hugo dans les années 1880 associée à un maillage orthogonal engendré par l'orientation des deux grandes voies (route d'Allemagne, rue Hoche). Cet embryon de quadrillage sera complété jusque dans les années 1910.



LE PONT DELIZY : PERSISTANCE D'UN TRACE DE CONTOURNEMENT

- 1- GARE DE MARCHANDISES
- 2- PARFUMERIE BOURJOIS
- 3- CRISTALLERIE
- 4- LOTISSEMENT INDUSTRIEL DE LA SEIGNEURIE
- 5- CITÉ-JARDIN
- 6- PORTE DES LILAS



LE QUARTIER HOCHÉ : LOTISATION

- autour du carrefour, la dimension parcellaire devient beaucoup plus fine. L'orientation dominante est nord-sud, générée par la route d'Allemagne mais elle cède le pas à une orientation est-ouest en bordure de la rue Hoche (rue de la Villette St Denis). A l'écart du carrefour, la distillerie Delizy occupe une grande parcelle traversante entre route d'Allemagne et rue V. Hugo. L'évolution de ce parcellaire s'effectuera à la fois par fractionnement et par remembrement, témoignage de sa souplesse et de son aptitude à accueillir à la fois grandes entreprises, petits ateliers et habitat.

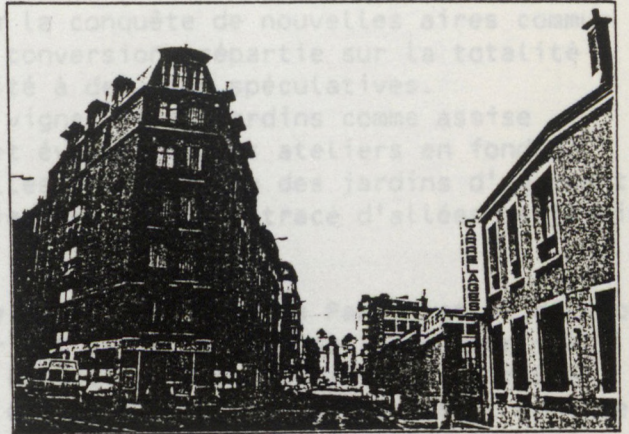
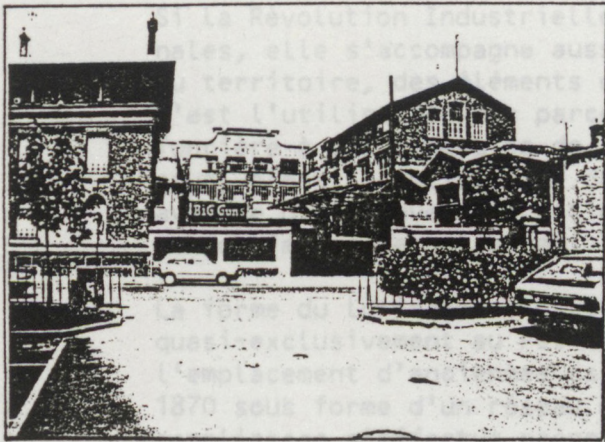
Deux formes de mixité prennent place autour du carrefour Hoche, ancien carrefour de la Villette St Denis :

- à l'est de la route (actuelle rue Hoche), on se trouve face à une lotisation rationnelle privée. Le découpage atteint une certaine systématique : l'ancienne parcelle de "l'Egypte" est percée en son axe d'une rue privée qui aura pour unique rôle la desserte d'industries. Une trame orthogonale (que contrarie la rue V. Hugo) donne lieu à de grands îlots rectangulaires occupés sur deux façades par du logement et en partie intermédiaire par des activités de fabrication ou d'entrepôt de taille relativement importante. Les îlots plus petits ou plus irréguliers feront l'objet d'une parcellisation selon un mode haussmannien et seront consacrés à l'habitat au début du siècle.
- à l'ouest de la rue Hoche et au sud de la route d'Allemagne, aux abords du Pré St Gervais, les tissus mixtes sont plus "foisonnants" et présentent de fortes analogies avec les tissus vernaculaires des arrondissements périphériques parisiens : le découpage des îlots est irrégulier, un certain nombre de voies restent en impasse, habitat et activité sont étroitement imbriqués sur un parcellaire très fin... les modalités d'occupation varient de parcelle à parcelle ; parfois, des immeubles locatifs constituent la façade sur la rue et des ateliers - qui occupent une surface similaire à celle des logements - investissent la cour. Les accès s'y font alors par des porches ou des impasses privées. Parfois, les ateliers, très allongés, viennent jusqu'en façade ; sur certaines parcelles plus larges sont disposés en façade les bureaux ou la maison du patron et l'accès aux ateliers se fait par un portail.

L'une et l'autre de ces formes de mixité sont fortement déterminées par l'origine parcellaire des terrains :

- . la mixité "ordonnée" prend place sur le vaste parcellaire des terres du Rouvray, des anciens domaines bourgeois et de la parcelle "de l'Egypte" dont on peut penser qu'elle était un pâturage, reliquat des communs
- . la mixité "imbriquée" est le résultat de multitudes d'initiatives privées non ordonnées agissant sur de très fines parcelles.

LES LOTISSEMENTS



LE QUARTIER HOCHÉ



LES LOTISSEMENTS

Si la Révolution Industrielle amène à la conquête de nouvelles aires communales, elle s'accompagne aussi d'une conversion, répartie sur la totalité du territoire, des éléments de ruralité à des fins spéculatives. C'est l'utilisation des parcelles de vignes et de jardins comme assise foncière à des immeubles de rapport et éventuellement ateliers en fond de cour, c'est le lotissement des parcelles agricoles ou des jardins d'agrément avec le plus souvent, création de voies reprenant le tracé d'allées de jardin ou de limites parcellaires.

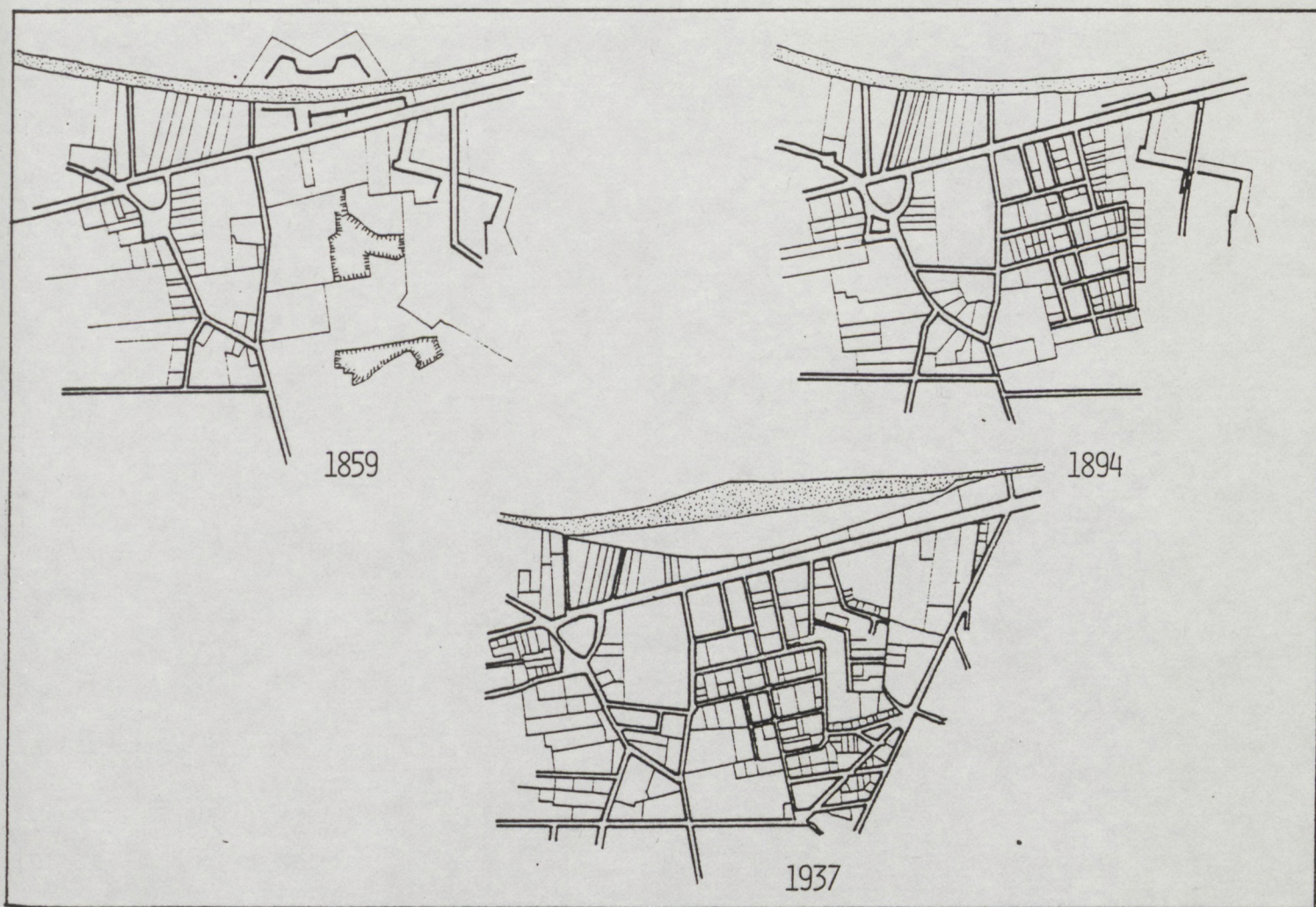
La forme du lotissement pavillonnaire est peu présente à Pantin et se développe quasi-exclusivement au Petit Pantin - à l'est et au sud de la commune - à l'emplacement d'anciennes carrières. Ce lotissement apparaît entre 1860 et 1870 sous forme d'un réseau de voies orthogonales assez développé et dont le remplissage s'effectue progressivement, par de l'habitat individuel mais aussi, à proximité du centre villageois, par du logement collectif et de la petite industrie. La construction s'accélère à l'arrivée près de l'église de la manufacture de tabacs qui s'installe à l'emplacement des tanneries Courtois (9) au début du siècle. Puis, à la démolition des fortifications linéaires qui descendaient du fort vers le canal, quelques nouvelles voies seront ouvertes à l'est du lotissement, en partie sur le tracé de ces ouvrages militaires ; mais ce ne sera que dans les années 1935-1940, après la percée de la route des Limites, que le lotissement achèvera de se remplir dans sa partie est. Au cours de ces dernières années encore se sont réalisés des pavillons de bonne qualité.

Hormis le lotissement du Petit Pantin, le phénomène pavillonnaire à Pantin prend des dimensions "anecdotiques" : ce sont les micro-lotissements qui viennent s'intercaler entre les emprises industrielles au nord de la commune, sur un parcellaire réduit à l'extrême, et dans lesquels se contruisent de petits pavillons (2 ou 3 pièces) à l'initiative de l'acheteur ou, dans le cas de la cité des Foyers, à l'initiative du lotisseur qui réalise un projet d'une quinzaine de maisons jumelées, disposées autour d'une voirie en impasse.

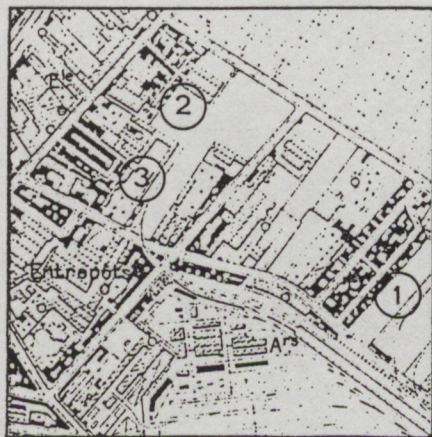
Mais l'essentiel du parc de logement se réalise sous forme d'habitat collectif : immeubles de rapport sur une parcelle, petites cités constituées de plusieurs immeubles le long d'une voirie (privée à l'origine), ou encore lotissements donnant lieu à la construction des terrains achetés par parties par différents spéculateurs.

Le lotissement Leroy-Forest (1870-1870) est à Pantin un échantillon de ce dernier type, très étendu en regard des autres formes homogènes de logement social présentés dans la commune au 19^{ème} siècle, relativement restreint par rapport aux formes contemporaines de lotisation qui touchent la banlieue (Levallois-Perret, Boulogne, Issy les Moulineaux...) En contigüité directe de Paris, desservis par le chemin de fer et la route, les terrains font déjà l'objet de concurrence.

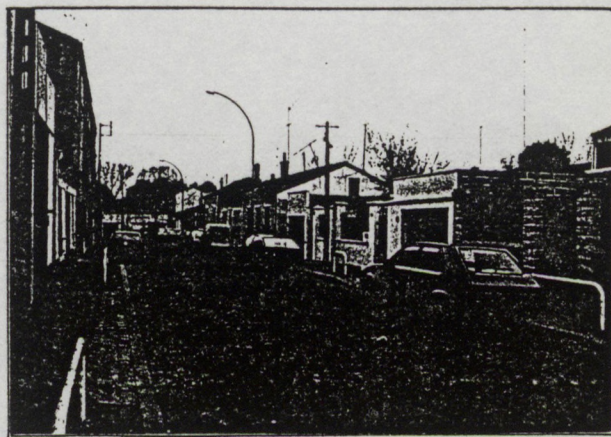
Sur ces anciennes terres labourées de la ferme du Rouvray bordées par la route de Flandres, la route de St Denis au Pré St Gervais et la voie ferrée qui délimitent un triangle, est tracé un maillage irrégulier reprenant cette géométrie du triangle. Un gabarit de 14 m est donné uniformément à toutes les voies créées. L'ancien tracé de la route de Flandres (qui est resté sous le nom de rue G. Josserand) n'est pas repris par le maillage et demeure sous la forme d'impasse. Un îlot très mince aux parcelles étroites ne supporte que du logement jusqu'à la construction en 1934, sur une parcelle traversante, d'un dispensaire. Deux îlots profonds reçoivent un bâti mixte : l'un en bordure de



LOTISSEMENT DU PETIT PANTIN : EVOLUTION



MICRO - LOTISSEMENTS



1 - RUE JACQUES COTTIN



2 - CITÉ DES FOYERS



3 - AVENUE WEBER

La route de Flandres est occupé par du logement spéculatif dense et des commerces en façade. Des dépôts, hangars, ateliers et même des écuries en coeur d'îlot sont desservis par des passages cochers. L'autre îlot, adjacent à la route de St Denis, est occupé selon des registres successifs en profondeur : deux façades minces d'habitat ouvrier sur les rues principales, la partie intermédiaire étant occupée par une entreprise.

La quasi-totalité des bâtiments de ce lotissement a été construite parcelle par parcelle avec des immeubles de 3 à 5 niveaux en moëllons et en plâtre. Une rue cependant semble avoir été réalisée dans son entier par un seul spéculateur, c'est en frange du lotissement l'actuelle rue Pasteur. Un même type d'immeuble est répété sur toutes les parcelles bien que leur largeur oscille entre 10 et 16 m : ce sont des bâtiments en briques et en moëllons, de quatre étages, à quatre fenêtres par étage, entrée et escalier dans l'axe. A l'arrière, la cour ne fait que 3 ou 4 m de profondeur et est occupée par des appentis.

C'est donc une très forte densité qui émane de ce lotissement avec des prospects souvent supérieurs à 45 .

Une densité maximale est recherchée aussi dans le petit lotissement qui se greffe à la fin du siècle en "boucle" sur l'ancienne route de Flandres : une vingtaine d'immeubles d'allure hausmannienne sont construits en bordure d'"avenues" de 10 m de large.

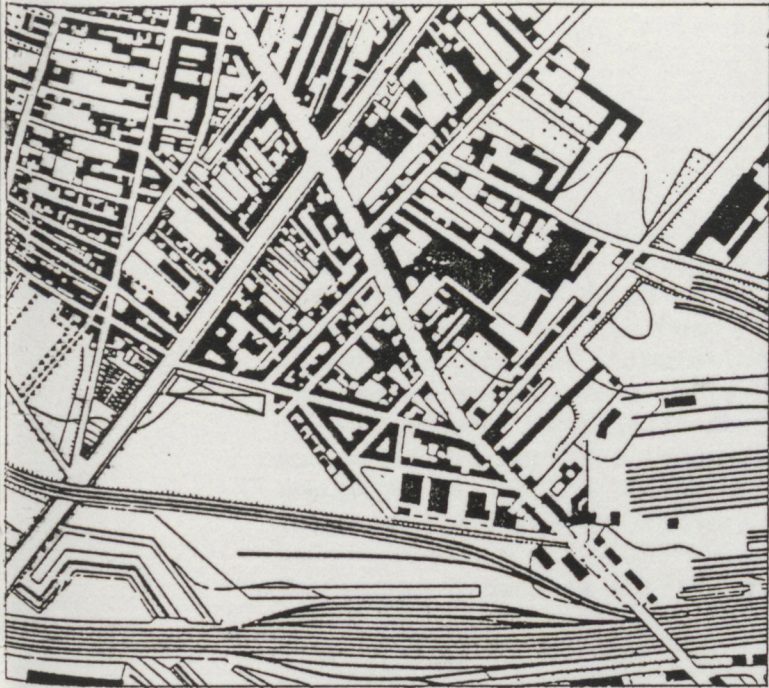
A l'arrière de la manufacture des tabacs, dans le centre ancien, un petit lotissement se greffe sur la rue Jean Nicot, rue percée à l'occasion de l'implantation de la manufacture. Il s'agit probablement d'une réalisation coopérative du début du siècle ayant bénéficié des financements prévus par la loi Siegfried.

Des maisons en bande, de trois niveaux, y font face à des bâtiments denses de huit niveaux construits en meulière et brique, à la décoration soignée, et se répétant selon deux typologies différentes : immeubles d'angle et immeubles en T avec un redent sur cour.

Dans cette cité du début du siècle apparaît l'ébauche d'une hiérarchisation des typologies de logement qui va de pair avec la démultiplication des statuts qui s'opère dans le monde du travail. Ici, c'est à une classe de contremaîtres ou d'employés que l'habitat s'adresse.

Cela est vrai aussi pour le lotissement de la rue de l'Alliance (actuelle rue Cornet) qui se crée au cours des années 1910 autour d'une voie nouvelle qui reprend le tracé de l'allée centrale du jardin d'agrément qui préexistait. Il s'y construit, à proximité de la route d'Allemagne, des immeubles "bourgeois" : pavillons de maîtres et immeubles de rapport soignés et munis des éléments de confort.

Hormis les lotissements, le 19ème siècle s'accompagne de la construction diffuse d'immeubles de rapport souvent sommaires à la fois le long des grandes voies, au carrefour des 4 Chemins près des usines, dans les tissus mixtes ... la construction philanthropique est presque inexistante. Un certain nombre d'immeubles de qualité viennent émailler une production globalement triste et peu soignée, aux angles de la route d'Allemagne avec la rue de la Villette St Denis ou la nouvelle rue Victor Hugo par exemple.



1894



1975

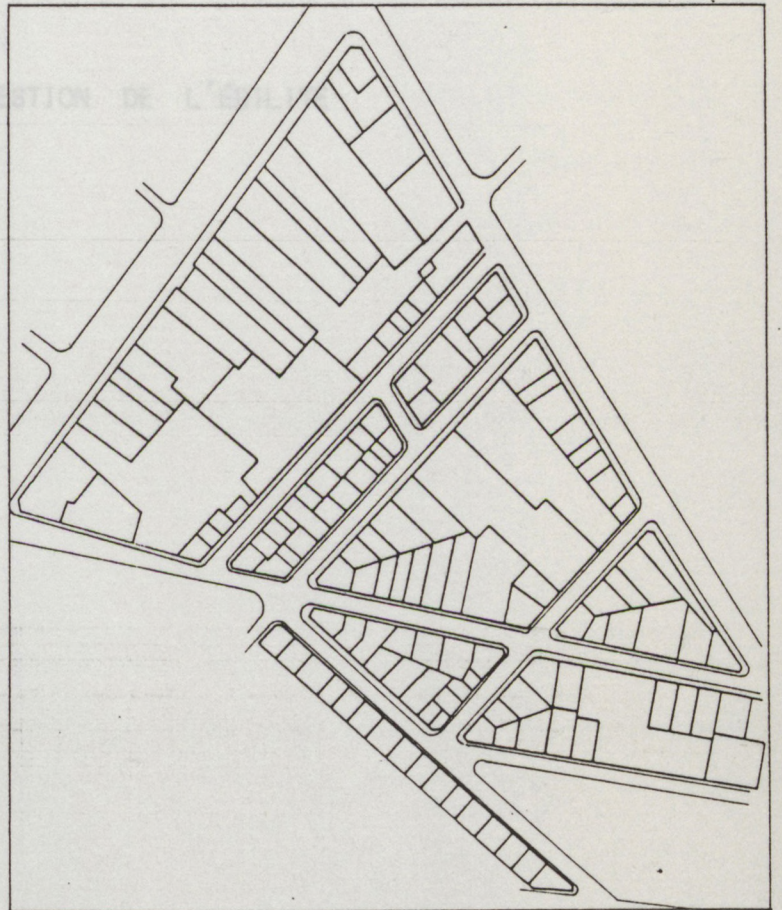
LE LOTISSEMENT LEROY - FOREST



RUE STE MARGUERITE



RUE PASTEUR



DÉCOUPAGES

III

LES FORMES URBAINES DANS LA VILLE INDUSTRIELLE

LA QUESTION DE L'ÉDILITÉ

La lecture des phénomènes urbains à l'oeuvre en cette deuxième moitié du 19ème siècle amène à considérer habitat et industrie comme un tout indissociable à la fois du point de vue de l'histoire de leur développement (l'industrie créant les besoins d'habitat, la présence d'une main-d'oeuvre sédentaire générant l'installation de nouvelles entreprises) et du point de vue morphologique. On a vu le parallélisme dans lequel s'effectuent les investissements respectifs de ces deux fonctions, la grande industrie, sur de vastes emprises trouvant un répondant dans des opérations d'habitat groupé (cités et lotissements) alors que s'imbriquent dans les tissus mixtes vernaculaires, petits ateliers et immeubles de rapport.

En revanche, dans la configuration de l'espace, un partage des tâches s'opère entre le pouvoir municipal et le privé. Apparaissent simultanément la question d'identité communale et la notion d'édilité, toutes deux confortées par la loi municipale de 1884 qui élargit les prérogatives et les moyens financiers des communes.

Une période s'entame donc - qui se poursuivra jusqu'à la fin des années 20 - dans laquelle le pouvoir municipal conduira une action pionnière autour de trois points focaux : re-définition de centralités et politique d'équipement, élection des sites de redéploiement, rationalisation de l'armature.

LA VILLE INDUSTRIELLE DES 4 CHEMINS : POTENTAT INDUSTRIEL ET EDILES MUNICIPAUX

C'est en plein terroir agricole, isolées de toute agglomération, que s'implantent au milieu du 19^{ème} siècle les premières fabriques, en façade de la route de Flandres.

Elles reprennent le parcellaire en lanières venant buter sur la trace de l'ancienne route romaine de Flandres qui avait été réduite à l'état d'impasse par l'implantation du fort d'Aubervilliers et qui prend dès lors le statut de desserte arrière des parcelles industrielles.

Cette frange, entre la route et son ancien tracé, accueille dans les années 1870 de grosses industries, venues de Paris où elles étaient à l'étroit, ou repliées de Lorraine. Ce sont la filature Cartier-Bresson (450 employés), la fonderie Wehyer et Richmond venue de Lorraine avec son personnel (700 employés), puis les manufactures d'allumettes qui restent établissements privés jusqu'en 1890.

L'évolution démographique corollaire de l'industrialisation est forte et continue : la population pantinoise passe de 4800 à 12000 habitants entre 1860 et 1870. Or, cette progression s'effectue à 70 % durant cette période, dans le quartier des 4 Chemins. Une importante communauté alsacienne se fixe à Pantin de par la présence d'une part des industries rapatriées et d'autre part de la gare de Pantin (1864) sur la ligne Paris-Strasbourg. Le logement ouvrier apparaît sous la forme d'immeubles de rapport en bordure de la route de Flandres et de la route d'Aubervilliers ainsi que sous la forme de petits lotissements pavillonnaires. Avec le lotissement "Leroy et Forest" une forme bien connue de logement spéculatif se développe.

Les 4 Chemins, avec la construction du lotissement Leroy-Forest, prennent la forme d'un établissement industriel, une simili-ville dans laquelle n'entrent en jeu que le travail et la notion la plus stricte de "reproduction de la force de travail".

Le réseau de voies est mal entretenu, l'alimentation en eau élémentaire, les équipements et édifices publics sont inexistants ...

Il n'y a pas même une église et l'industriel paternaliste Cartier-Bresson se voit obligé pour la "santé morale" de ses employés de leur procurer un aumônier. (11)

En 1870, une pétition est émise réclamant l'indépendance du quartier des 4 Chemins par rapport aux communes gestionnaires : Aubervilliers et Pantin. Ce mouvement, mené par les industriels locaux, est à imputer à un certain nombre de tensions et de déséquilibre :

- L'isolement géographique de ce nouveau quartier va de pair avec une concurrence et une divergence d'intérêt entre cet embryon de ville industrielle en pleine expansion et le village encore sous le choc des bouleversements du début du siècle mais qui a plagné tout conservé l'autorité et les attributs de représentation de la commune.
Les 4 Chemins se plaignent qu'une trop faible part des ressources municipales leur soit consacrée.
- L'importance du nombre des Alsaciens et Lorrains aux 4 Chemins a participé à accentuer - en composant une communauté ethnique très homogène avec sa propre langue, ses rites et ses fêtes - le clivage avec les autochtones du village.

- il y a probablement eu aussi, de la part des industriels du nouveau quartier, la tentation de s'attribuer un pouvoir édilitaire sur l'agglomération qu'ils avaient constituée.
- enfin, les ouvriers alsaciens, habitués au paternalisme social de l'est et de l'Allemagne, étaient en avance dans la revendication d'équipement et pouvaient ressentir le manque d'une prise en main de leur univers quotidien.

La tentative de sécession a pû être jugulée par la commune de Pantin. L'enjeu économique était important ; pour éviter une nouvelle amputation territoriale (12), on fit des concessions.

Le Conseil Municipal fit l'acquisition de la voirie pour la remettre en état mais exigea de Messieurs Leroy et Forest qu'ils fassent des travaux d'amélioration de la cité.

Une politique d'équipement du nouveau quartier s'entama, prenant place dans une action municipale qui procédait par l'élection de plusieurs points de la commune pour porter les signes et les fonctions de la centralité. De cette distribution géographique des équipements en trois pôles choisis, en ce dernier quart du 19ème siècle, provient le schéma d'une pluricentralité encore très sensible aujourd'hui :

- le quartier de l'église, point de rupture de charge pour les transports en commun, commerçant, reçoit une école de type "Jules Ferry" ultérieurement complétée par un collège, une bibliothèque, un syndicat d'initiative ...
- le quartier de la mairie, vitrine de la commune sur le carrefour de deux voies importantes, sur le canal ou sur la voie ferrée reçoit les équipements somptuaires : à la fin du 19ème siècle se réalise le complexe mairie-gare-écoles. Dans les années 1930, sur la même lignée d'une expression architecturale ostentatoire se construisent une école maternelle, une piscine et un bâtiment abritant un puits artésien.
- aux 4 Chemins, quartier industriel et commercial, c'est un équipement "contraint" qui s'effectue : un commissariat de police, des écoles, une église sont répartis dans le quartier à la recherche de la pacification sociale.

Mais c'est le déplacement de la mairie près de la gare, en situation géographique de centralité - en un site quasiment inhabité - qui revêt, en réponse à la tentative de sécession des 4 Chemins, la force symbolique la plus forte. En rupture avec la dépendance par rapport à Paris, sont recherchés des équilibres nouveaux entre les quartiers industriels et villageois.

VERS UNE NOUVELLE IDENTITE COMMUNALE

UNE TENTATIVE DE REDEPLOIEMENT

LE PROJET DE LA NOUVELLE MAIRIE

Le déplacement de la Mairie du noyau villageois vers un point central de la commune, isolé entre voie ferrée et Canal, au principal carrefour de voies qui le franchissent en un seul pont est la première intervention d'ordre volontaire à l'initiative du pouvoir communal. Elle est révélatrice de la contradiction résultant des déchirements successifs imposés au territoire communal. L'enjeu principal semble être d'ordre symbolique : il s'agit de reconstruire ou de renouveler une identité urbaine. La distanciation entre le terrain choisi et le noyau villageois illustre bien ce souci de transformer l'image rurale et d'assumer celle d'une ville industrielle, laborieuse. Le bâtiment entrera en dialogue avec les Moulins, la gare et le port fluvial.

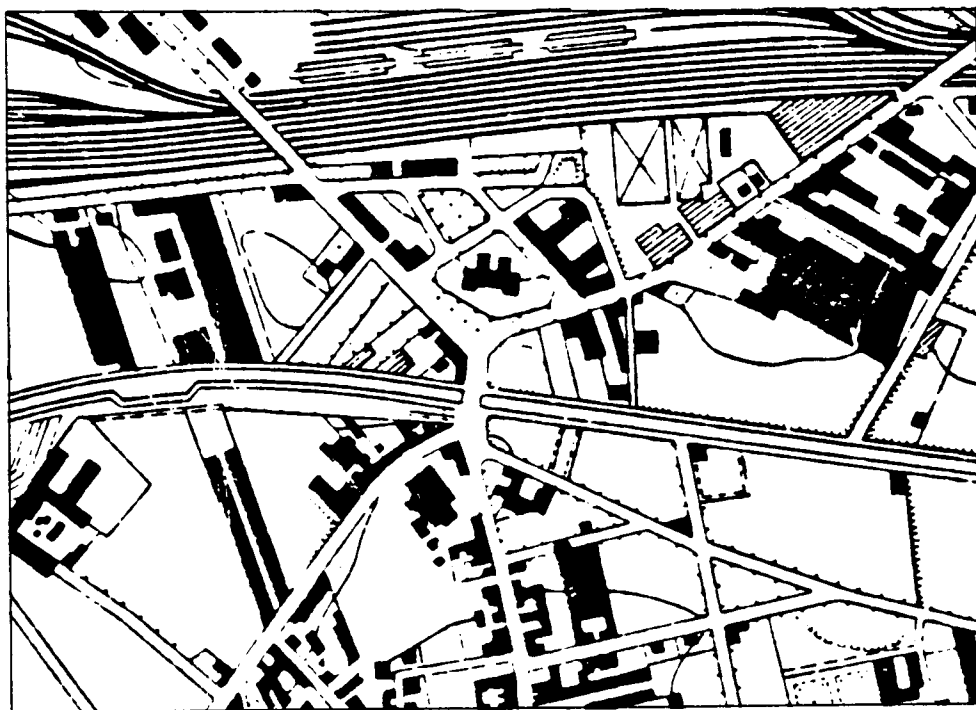
Le projet de Mairie définira une nouvelle centralité, son terrain "commandant" le Canal apparaît comme un lieu géométrique entre trois pôles : église, carrefour Hoche et Quatre-Chemins, vis à vis desquels il opère un relai et effectue ainsi un recentrement.

Par rapport aux deux grandes radiales, supports d'une urbanisation excentrée vers les limites de la commune et qui laissent entre elles une plaine dévitalisée et sectionnée par le canal et la voie de chemin de fer, la mairie est une tentative de redéploiement d'un quartier central lié à la rue St Denis au Pré St Gervais, voie de rocade, susceptible de réunifier les différents quartiers.

Ainsi s'établiront de nouveaux réseaux logiques et symboliques entre les quartiers de l'église, du carrefour Hoche et des Quatre-Chemins. Par la redistribution des équipements, ce lieu sera désigné pour porter l'essor urbain d'une organisation sociale en formation, traversée par les conflits entre les logiques de production et les besoins nouveaux d'une population laborieuse.

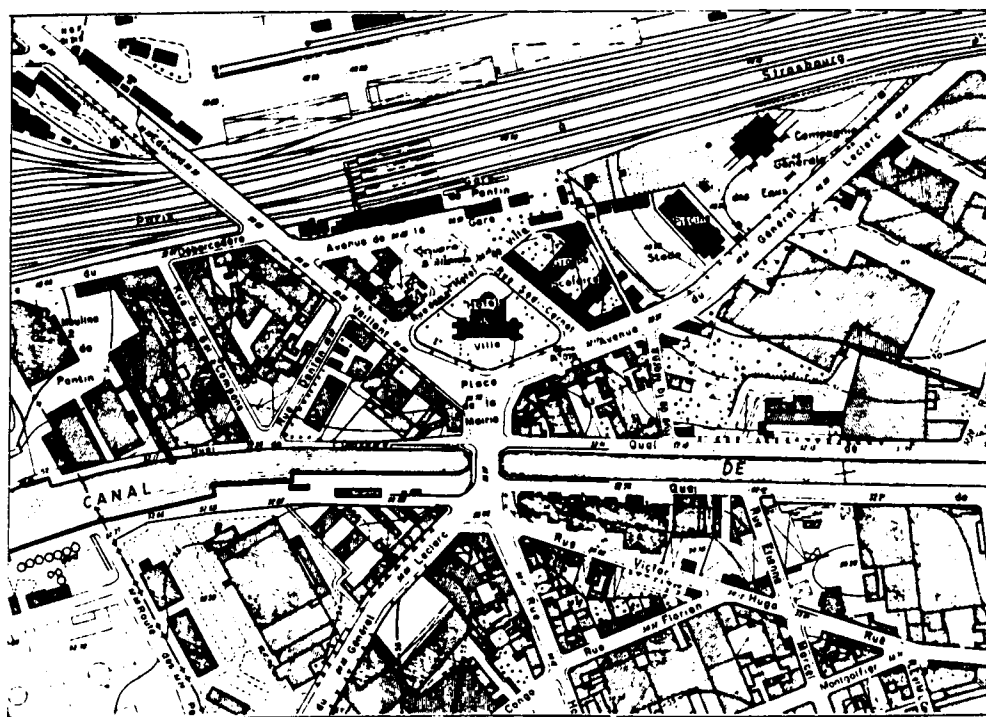
L'implantation du bâtiment Mairie sera l'objet d'une mise en scène tirant ses effets de la proximité et du télescopage visuel des phénomènes urbains initiateurs : Canal, Pont et Voie Ferrée, relevant chacun de la notion de déplacement. Lieu paradoxal d'une centralité non praticable et d'une entrée de ville, porte nouvelle, doublement concrétisée par le port et la gare.

La décision de construire la nouvelle mairie prise en 1876 par le Conseil Municipal arrive en clôture d'un certain nombre de phénomènes antérieurs : — le passage d'une économie agricole à une économie urbaine régie par la fonction industrielle a fait basculer le "centre de gravité" vers les quartiers modernes du Nord, pourvus des équipements de transports les plus efficaces et organisés autour d'industries nouvelles et puissantes, alors que la route d'Allemagne et le noyau villageois sont laissés à leur obsolescence. Le quartier des Quatre-Chemins s'autonomise à tous points de vue : morphologiquement, il est détaché de la partie Sud de la commune par les effets conjoints du canal, de la voie ferrée, de la gare de marchandises et du cimetière; fonctionnellement, il se suffit à lui-même, articulé autour de la route de Flandres donc des tramways, de la gare d'eau et de la gare de marchandises.

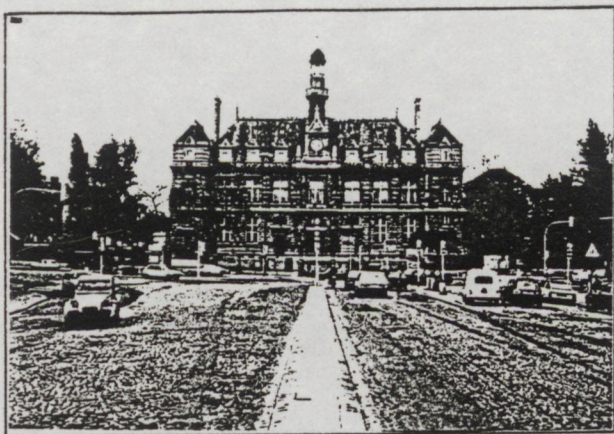


1894

LE QUARTIER DE LA MAIRIE



1975



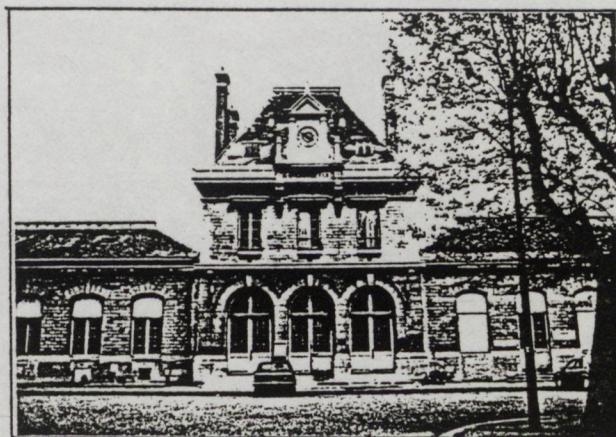
La Mairie vue du pont sur le canal



Façade arrière de la Mairie

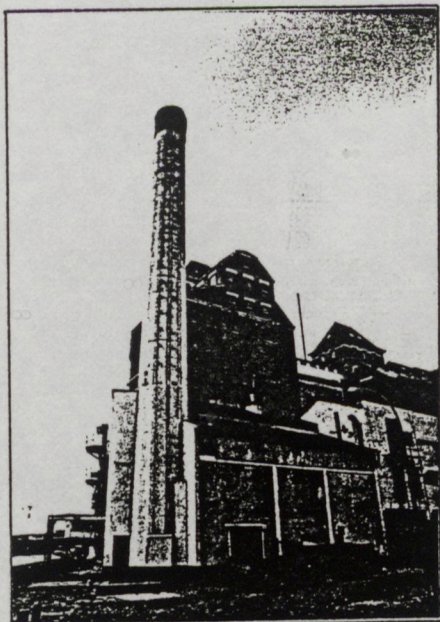


les écoles



La gare

... UNE MISE EN SCENE TIRANT SES EFFETS DU TELESCOPAGE VISUEL ...



Les Grands Moulins



Le centre administratif

Le projet de déplacement de la mairie reconnaît à posteriori la victoire de la ville laborieuse, vient confirmer une vocation nouvelle, un esprit nouveau de libre entreprise, tout en se posant comme médiateur dans les conflits sociaux. Ce projet tente en effet de résoudre le problème de la bipolarité au niveau symbolique.

"Il faut que l'édifice soit construit dans de bonnes conditions de solidité parce que, par sa position même au centre du territoire de Pantin, devant nécessairement contribuer à faire disparaître tout désir de sécession, il est appelé à servir longtemps les intérêts d'une commune qui est aujourd'hui en pleine régénération"

(Extrait du Conseil Municipal du 31 Août 1896 - Rapport de la Commission chargée du déplacement de la mairie).

LA PRODUCTION D'UNE METAPHORE

C'est une image de la ville moderne reprenant à son compte sa spécificité industrielle que vient affirmer le bâtiment de la mairie en ce noeud de communications.

Elle bénéficie d'un site très propice à cette mise en scène en venant s'implanter sur les remblais d'un ancien bastion de défense du canal qui le surélève sur une sorte de plateau, dans la perspective de la route de St-Denis au Pré St Gervais. Le site, au moment de la construction de la mairie, est encore très malléable puisqu'encore peu investi: préexistant, la gare de chemin de fer, les Moulins, l'usine à gaz et quelques entrepôts ainsi que quelques logements.

La composition se fait selon un mode proche de celui des mairies d'arrondissements à Paris: le bâtiment et le jardin qui l'entoure sont cernés de voies suivant un tracé régulier. Posé comme un objet, il est destiné à être vu sous toutes ses faces; il tente en particulier de faire de la façade arrière une façade à part entière, susceptible de dialoguer avec la gare et l'école créée simultanément à la mairie (acte symbolique lui aussi puisque cette dernière se trouve là, à l'écart des quartiers d'habitations). La ville est symbolisée par ses bâtiments majeurs, la mairie, les écoles, la gare, superbement isolés, tels que le recommandait Quatremère de Quincy.

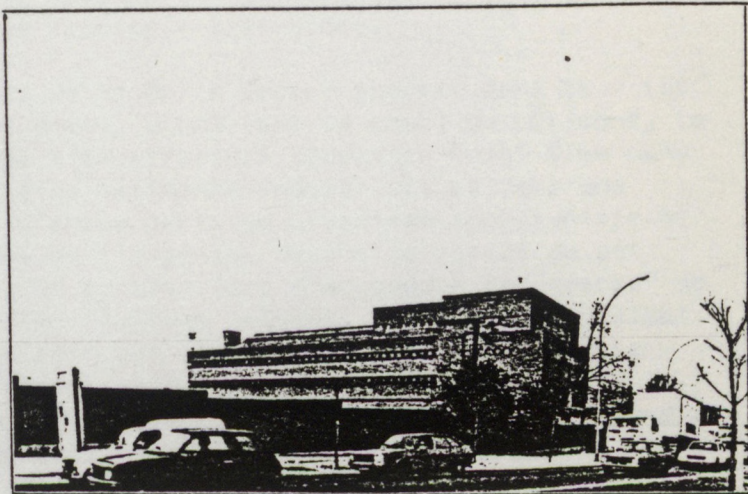
La tentative qui est faite en ce lieu de pouvoir (édiltaire et industriel) de rassembler les pièces éparses et hétérogènes du puzzle pantinois du 19ème siècle, est renforcée par la réalisation d'une voie qui jusqu'alors n'existait que par tronçons, reliant le pont de la mairie à la place de l'Eglise, nouveau et ancien lieu de représentation du pouvoir local: l'actuelle rue Victor Hugo.

LA GESTION DU PROJET URBAIN

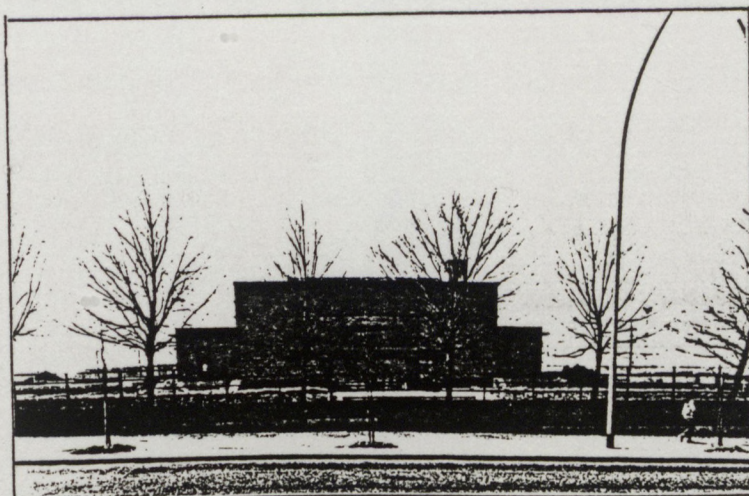
Bien que le pari de fédérer le territoire à partir de cette île en forme de "no man's land" soit une impossible gageure, la gestion dans le temps de ce projet sera assurée successivement par les pouvoirs locaux qui ne renieront pas ce choix d'origine et tenteront de consolider les marques de l'édilité communale.

Dans les années 1930, la municipalité de Charles Auray, premier maire radical-socialiste de la ville, a initié une politique d'urbanisme et de la mairie en édifiant des équipements publics : une école maternelle, une piscine (œuvre de l'architecte Jean Lanquar) et un bel édifice municipal (œuvre de l'architecte Jean Lanquar) qui fournira un cadre digne de la représentation officielle de la ville.

Le projet de la piscine a été l'œuvre de l'architecte Jean Lanquar. Le projet a été financé par la Z.A.C. et a permis de concilier les intérêts de la ville et de la commune.



GESTION DANS LES ANNEES 1930 DU QUARTIER DE LA MAIRIE



Dans les années 1930, la municipalité de Charles Auray, premier maire radical-socialiste de Pantin, reprendra le projet du quartier du Pont de l'Ourcq et de la mairie en édifiant des équipements "hygiénistes" : une école maternelle, une piscine (oeuvres de l'architecte F. Nanquette) et un bel édifice contenant un puits artésien pourvu d'une source qui fournira à Pantin son eau potable.

Le projet de port sur le canal et enfin le centre administratif poursuivront l'ancrage dans ce site des fonctions administratives et de représentation du pouvoir municipal.

Le parachèvement de ce "projet urbain de quartier" reste un enjeu prioritaire aujourd'hui de par la reprise d'une grande emprise entre canal et mairie - la Z.A.C. de l'Ourcq - dont la difficile gestation témoigne de la difficulté à concilier une situation d'enclave et l'affirmation d'une certaine forme de centralité.

L'investissement du territoire par l'industrie conduit à une prise de possession du territoire en son entier mais selon des modalités différentes dans les diverses aires qui se sont autonomisées : les bordures des grandes voies, les enclaves, les tissus villageois, les bordures du canal, le voisinage des voies ferrées...

Cette industrialisation massive est activée par la création des ouvrages d'infrastructure mais elle est à rattacher, en ce qui concerne le quartier Hoche, au dynamisme hérité du 18ème siècle, alors qu'elle a peu d'effets sur le noyau villageois autour de l'église.

On observe à Pantin les différentes modalités de formation de la ville industrielle, dans lesquelles s'associent presque terme à terme le substrat et la morphologie de l'occupation industrielle. Les terres agricoles en situation d'enclave sont supports d'une mono-fonctionnalité industrielle avec une utilisation extensive du sol ; les tissus villageois et les terrains maraîchers donnent lieu à une utilisation mixte de petites entreprises et habitat, qui prend des formes nuancées.

L'industrialisation a donc pour effet de corroborer la structure de mosaïque instaurée par les infrastructures et les colonisations, en renforçant la divergence des destinées des différents isolats. Seule, en revanche, la lotissement tente, par fragments, une homogénéisation des paysages, par l'alignement le long des voies d'un habitat destiné aux différentes strates du personnel de l'industrie, selon une typologie très codée.

L'épopée industrielle et les débuts de la Belle Epoque ancrent dans la ville l'expression d'un certain décalage entre, d'une part le souci du bâtiment, la recherche d'une certaine qualité de l'architecture (présente aussi bien dans les édifices publics que dans certains bâtiments industriels et dans une moindre mesure dans l'habitat) et d'autre part, un urbanisme opportuniste et qui agit par touches. Sur le rythme de l'urgence, devant la rareté du sol, la moindre parcelle est exploitée, un certain "art d'accomoder les restes" se fait jour. Face à ce déferlement d'initiatives privées, le pouvoir municipal joue la carte du symbolisme : sans agir sur l'armature (son action sur la trame viaire ne fait guère qu'"officialiser" des actions privées), il tente l'unification en promouvant une nouvelle identité communale basée sur l'industrie et la modernité et, simultanément, en déployant un premier quadrillage d'édifices publics de manière à fédérer la totalité du territoire autour de quelques pôles choisis.

C'est donc bien comme une épopée du "bricolage" que se dessine cette fin du 19ème siècle : bricolage de l'initiative privée laissée à ses intérêts et à sa rationalité propres ; bricolage de l'action municipale dont la volonté unificatrice se traduit par des opérations ponctuelles, souvent ostentatoires.

3

VERS UNE PLANIFICATION
DU DEVELOPPEMENT URBAIN

I

LA SITUATION HERITEE DES DYNAMIQUES URBAINES DU XIXÈME SIECLE

Les débuts du 20ème siècle - jusque dans les années 1910-1920 - vont de pair avec la continuité et l'exacerbation des processus engagés au 19ème siècle. Le développement industriel persiste ; la rareté des sols et l'essor de la sous-traitance mènent à l'investissement jusqu'à saturation des tissus mixtes du sud du canal et des côteaux.

La croissance démographique progresse selon un rythme accéléré : en 1901, les communes de la banlieue parisienne abritent trois fois moins de population que Paris, deux fois moins en 1911 et parviennent en 1931 à une population presque égale à celle de Paris (1).

Les derniers espaces restés libres deviennent donc un enjeu considérable, sites d'élection pour un urbanisme volontaire naissant.

UN DEUXIEME SOUFFLE INDUSTRIEL

Alors que le site du Canal de l'Ourcq et les terrains primitivement agricoles compris dans la fourche des deux routes impériales de Flandres et d'Allemagne subissent entre 1815 et 1880 des bouleversements morphologiques radicaux conduisant à l'émergence d'une entité urbaine nouvelle, les secteurs Sud de la commune évolueront peu durant cette même période.

Le début du siècle voit l'arrivée de nombreuses entreprises industrielles et artisanales qui densifient l'occupation du sol le long des voies et entraîne un comblement des espaces laissés vacants dans les parties de bourg et de faubourg où jardins et vergers disparaissent. Ces nouvelles entreprises, dans le secteur de la construction mécanique et électrique, vont dominer pendant un demi-siècle la configuration économique de Pantin. (0)

En effet, les années suivant la Première Guerre Mondiale vont, pour une courte durée, connaître une importante relance de l'activité industrielle à Pantin. Les entreprises traditionnelles marquent alors le paysage par leurs bâtiments de taille importante : les Moulins de Pantin, les entrepôts de la Chambre de Commerce et le percement du nouveau bassin sur le Canal qui les accompagne en 1920.

Les industries nouvelles se trouvant face à un territoire largement utilisé vont s'installer au Sud de la commune plus proche d'un bassin de main d'oeuvre que d'un point de rupture de charge. Elles vont investir les tissus du faubourg à cheval entre le Pré St Gervais et Pantin et se disséminer dans l'ancien tissu villageois et ses vergers, leur type de production par petits ateliers de sous-traitance se prêtant à cette forme d'investissement. La plupart des espaces disponibles va se densifier sur l'acquis du XIXème siècle en matière de voirie, à l'exception du lotissement industriel de la Seigneurie qui est viabilisé au début du siècle.

Plus à l'Est, le noyau ancien de Pantin, greffé sur la route d'Allemagne, a traversé l'histoire avec une grande stabilité, à l'écart des enjeux industriels ; il a déperissé à la fin du XIXème siècle. L'installation de la Manufacture de Tabacs dans un terrain proche de la Place de l'Eglise, va attirer une main d'oeuvre importante. Le tramway aura son terminus à proximité de la Manufacture.

La progression du lotissement du Petit Pantin et la création de logements pour les employés et les ouvriers de la Manufacture conduiront à l'ouverture d'une école rue de Montreuil, seule manifestation de ce côté de la route nationale de l'effort d'équipement de la fin du XIXème siècle.

MENACES SOCIALES ...

Cette situation de nouvel asservissement des tissus de faubourg va provoquer par sa généralisation en périphérie de Paris une émotion très grande par la menace que fait peser cette concentration ouvrière "anarchique" dont les révoltes sont encore dans toutes les mémoires. La gestion municipale des industriels et notables au pouvoir depuis 1875 avait eu à faire face à la révolte des ouvriers alsaciens des Quatre-Chemins ; l'édification de la Mairie et de l'église Ste Marguerite sur la route de Flandres avait apporté les marques manquantes d'une identité communale.

Le climat social du début du siècle reste tendu : grève générale du 1er mai 1906 pour la journée de huit heures, grève des postiers en 1907, grève du bâtiment puis grève des cheminots, des viticulteurs du Languedoc ... durement réprimées par Clémenceau.

... ET PLANIFICATION

Si la législation sur l'expropriation s'est sensiblement affinée au cours du 19ème siècle, permettant la réalisation des grands équipements nationaux (route, chemins de fer et canaux) et les remodelages haussmanniens, l'appareillage juridique de la planification urbaine reste élémentaire jusqu'en 1929. En 1908, J. Siegfried propose d'instituer une commission supérieure d'aménagement de l'agglomération parisienne, chargée d'établir un plan d'extension de la capitale. En 1909, Ch. Beauquier dépose à la Chambre un projet visant à imposer aux villes l'obligation de dresser des plans d'extension et d'embellissement. En 1912, J. Siegfried renouvelle sa proposition, qui est repoussée (2). Si les préoccupations d'embellissement et d'extension émergent en ce début de siècle, elles ne donnent donc lieu à aucune mesure législative. Il faudra attendre 1919 pour que, devant les destructions causées par la guerre, une loi soit votée, la loi Cornudet.

A Pantin, c'est la conjonction de l'élection d'une municipalité S.F.I.O. en 1919 et de la promulgation des lois de 1919 puis de 1924 qui permettra la formulation d'intentions planificatrices touchant plus particulièrement le sud de la commune. Celui-ci va d'abord se présenter aux yeux des nouveaux édiles locaux comme le seul susceptible de permettre une distribution des équipements nécessaires à la population sans devoir affronter les logiques industrielles encore vives.

LA QUESTION DES ESPACES VACANTS

Le début du XXème siècle marque la rupture d'une évolution urbaine par la conquête de nouveaux terrains. L'industrialisation a mené, à la fois, à une densification de la plupart des tissus construits (mis à part le centre villageois autour de l'Eglise) et à une prise de possession du territoire dans son entier selon : d'une part, des régimes rapides en ce qui concerne l'investissement des grands axes et des enclaves et d'autre part, des régimes plus lents et continus dans l'investissement des tissus villageois et parcellaires de jardins.

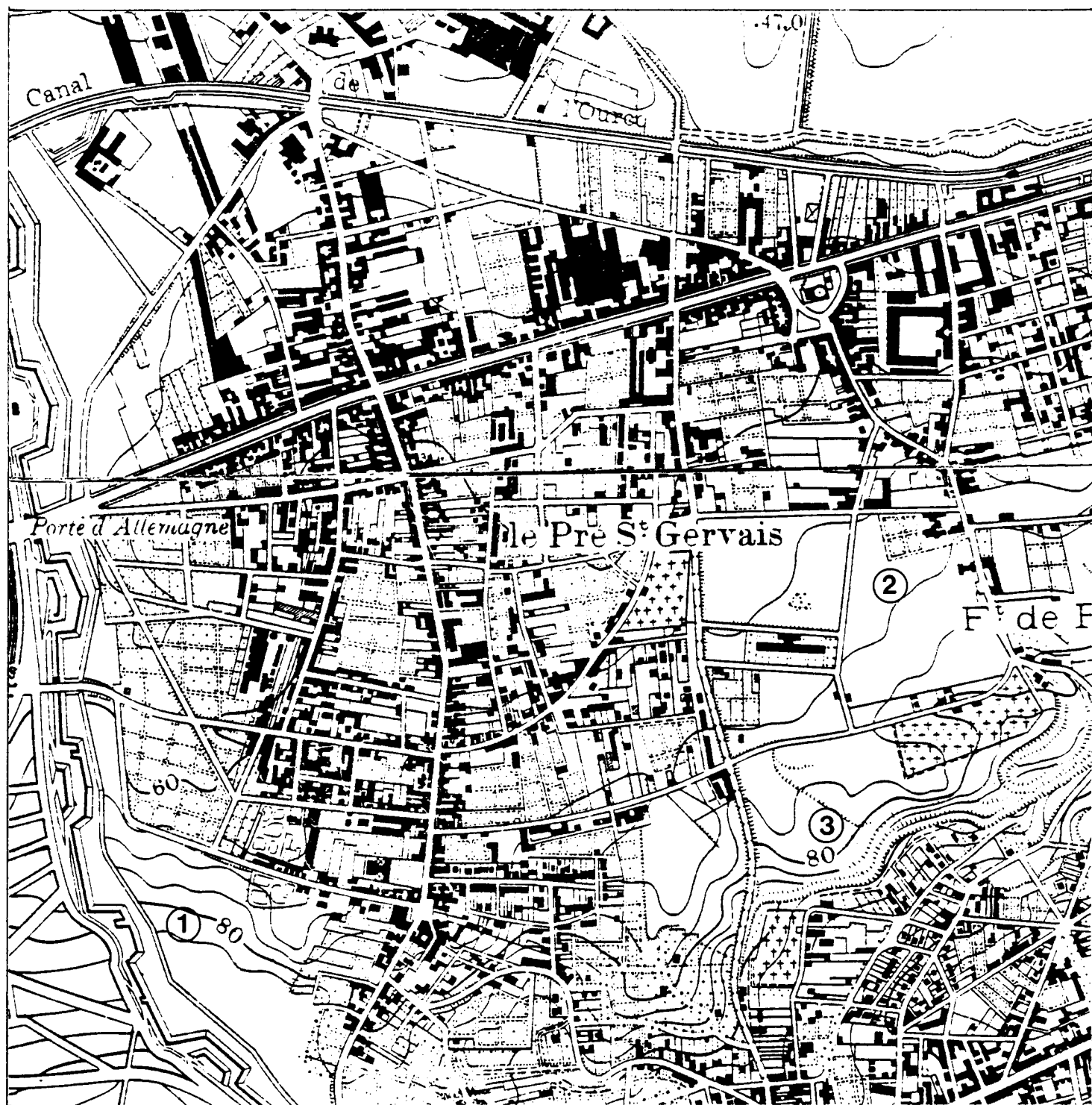
La quasi-totalité de la surface communale a été détournée de sa fonction nourricière de terres labourées ou maraîchères : de 1885 à 1894, en effet, sur une surface communale de 530 ha, les surfaces cultivées sont passées de 470 à 150 ha :

- La plaine agricole du Nord de la commune a été oblitérée en grande partie par le cimetière parisien et par la gare de marchandises. Les enclaves desservies par les voies ferrées ont fourni le support à une occupation par la grande industrie laissant la portion congrue à des lotissements de logements ouvriers, très denses et très variables en dimension.
- L'espace compris entre le Canal de l'Ourcq et la voie ferrée sera presque totalement investi par la gare de triage, ne laissant subsister que les fragments mixtes industries-équipements du quartier de la mairie.
- Les tissus villageois et maraîchers sont occupés, peu densément mais d'une façon très répartie.

En 1919, au moment où la municipalité socialiste de Charles Auray³ remplace l'équipe municipale d'industriels et de notables, restent encore vacants :

- La "zone" des glacis des fortifications de Thiers
- La parcelle de la Seigneurie
- Les pentes du coteau de Romainville et le quartier du Petit Pantin en limite Est de la commune, entre le Fort de Romainville et la route nationale
- Les terrains des Fonds d'Eaubonne et des Courtillières, au-delà du Fort d'Aubervilliers et du cimetière parisien.

La nouvelle politique municipale n'aura pas pour objectif d'urbaniser les derniers espaces agricoles mais plutôt de réaliser un grand projet de paysage sur les versants du coteau. La ville industrielle, le quartier Hoche seront ignorés, le centre ancien préoccupera par sa vétusté et son insalubrité. Les enjeux se déplacent donc vers la frange topographique que constituent les coteaux et les quartiers mixtes en bordure de Paris.



LES ESPACES VACANTS EN 1919

(portés sur une carte dressée en 1894 par Le Service Géographique de l'Armée)

1. Glacis des fortifications
2. Terrain de l'ancienne Seigneurie
3. Pentès du côleau de Romainville

II

RIPOSTES URBAINES
ET
FORMATION D'UN PAYSAGE

POUR UNE MAITRISE DE L'EXTENSION DE PARIS

A la fin de la période haussmannienne, doutes et critiques se multiplient mettant en cause un urbanisme brutal et peu moral mais qui surtout ne parvient qu'à reporter à sa périphérie les problèmes qu'il prétendait résoudre dans Paris intra-muros. La discipline "Urbanisme" émerge, munie d'un corps de professionnels qualifiés et militants qui englobent l'analyse des conditions du projet dans un raisonnement global, "multiforme et multiniveaux" (4). C'est l'époque des premières approches statistiques appliquées à toutes sortes d'objets (comptage de transport, flux postaux, statistiques sanitaires, enquêtes industrielles), des fichiers, des cartes renseignées...

Dès 1913, la Commission d'Extension de Paris met en avant les thèmes de la ceinture verte de Paris et des cités-satellite qui, dans les filiations explicites ou non, seront les thèmes récurrents du débat sur l'aménagement de l'agglomération parisienne. Ainsi, en banlieue est le projet d'une promenade joignant les forts sur une longueur de 17 km et une superficie de 1400 hectares est la première intention sur un mode paysager, de conquête des derniers terrains libres : coteaux et glacis des forts (5). Elle sera reprise par L. Jaussely lors du concours d'extension de 1919 sous la forme d'une cité-satellite introduisant dans la promenade, des ensembles d'habitation destinés à tous les types de personnel de l'immense zone industrielle projetée à Bondy autour d'un port créé sur le canal de l'Ourcq.

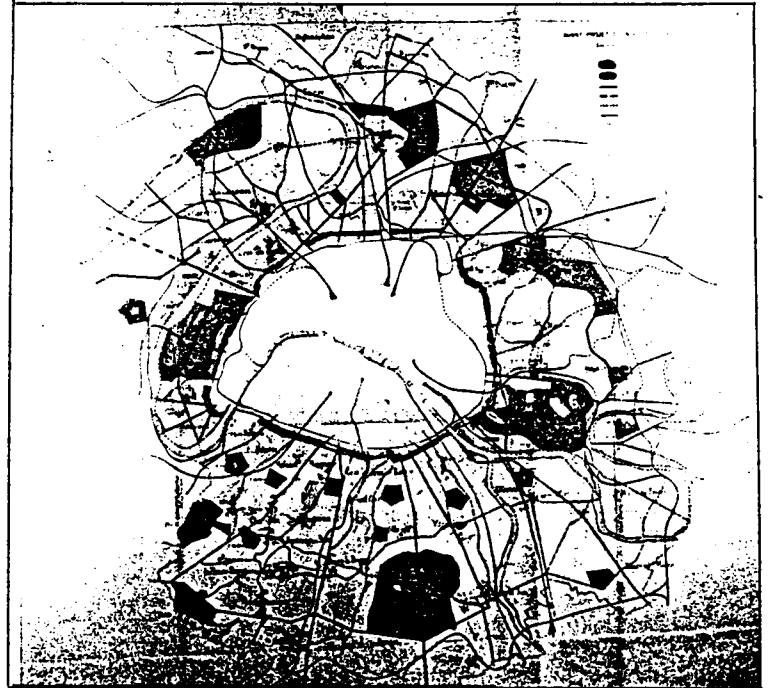
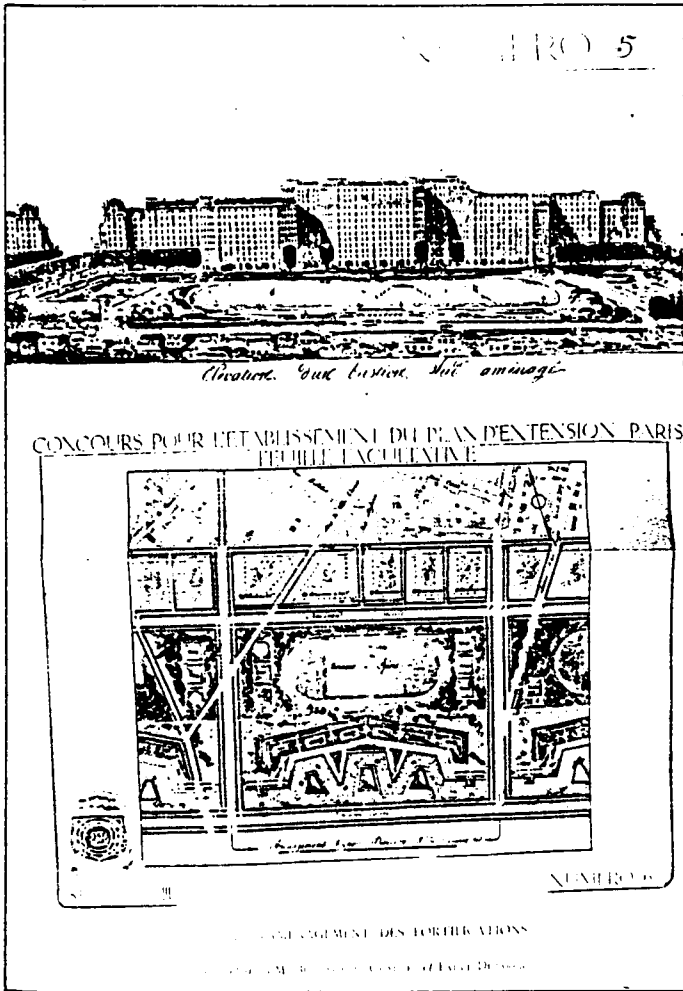
Quant à l'aménagement des terrains libérés par la démolition des fortifications c'est à la création d'espaces verts et d'équipements que visent les premiers urbanistes.

E. Hénard présente en 1909 un rapport sur l'"aménagement d'espaces libres à établir, sur l'emplacement des fortifications de Paris", qui répartit sur l'ensemble des terrains de l'enceinte 9 grands parcs et 13 terrains de jeux. Le projet parut insuffisant. C'est une "suite ininterrompue de parcs, de terrains de jeux et de promenade" qu'il faut réaliser. Dans cet objectif est votée la loi du 19 avril 1919 par laquelle la ville de Paris achète à l'Etat les fortifications alors que la "zone", grevée d'une servitude non aedificandi, est expropriée puis annexée à Paris. Les terrains de l'enceinte recevront les HBM à partir de 1930 mais la "zone" ne sera aménagée qu'à la suite de la loi Lafay du 17 février 1953 qui, sous la pression de la crise du logement, assouplit les mesures de 1919 et autorise la construction de 20 % de terrains. Ceci donnera lieu à la construction dans les années 60 de 3820 logements répartis entre les portes de la Plaine et de Pantin.

Au début des années 20, les lois Cornudet de 1919 et 1924 vont cristalliser les premières expériences pratiques de la discipline Urbanisme et impulser les premières tentatives de prévision de l'usage des sols et de planification de la forme urbaine.

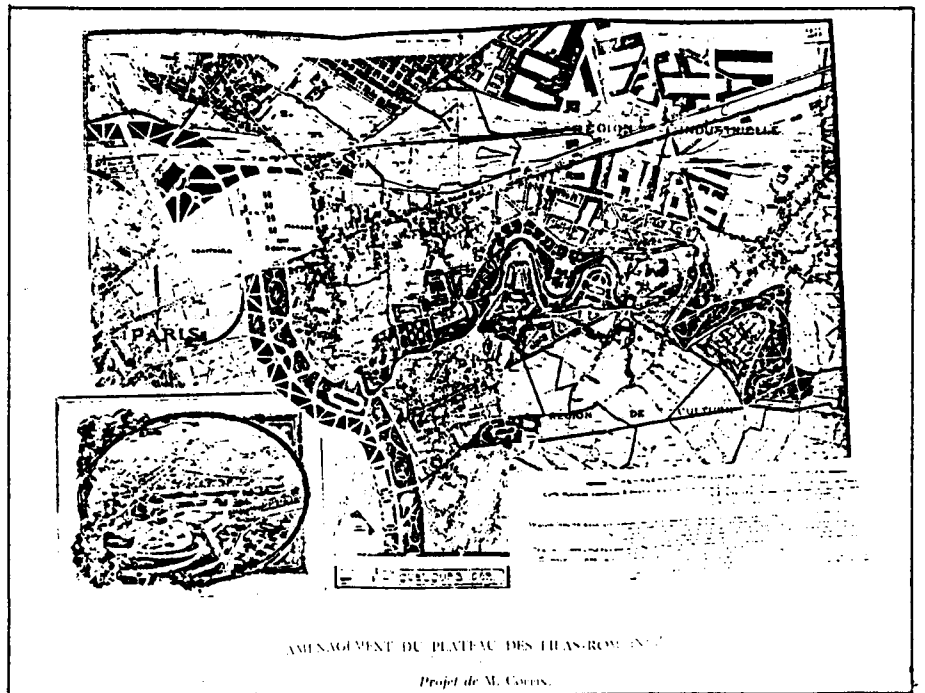
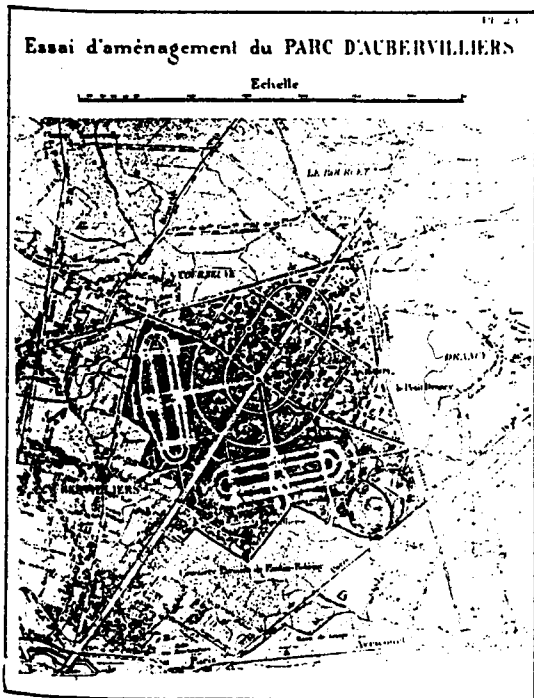
La loi de 1919 prescrit aux villes de plus de 10000 habitants l'obligation de dresser un plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension et prévoit la participation financière de l'Etat aux améliorations de l'hygiène publique et à l'établissement de plans d'alignement et de nivellement des voies, dressés en vue de la reconstruction des immeubles détruits par la guerre.

La loi de 1924, qui complète celle de 1919, rendra difficile l'intervention en zone bâtie ; en effet, pour exécuter les travaux de voirie prévus par le Plan d'Aménagement, elle prévoit que les communes doivent acquitter d'importants frais d'expropriation. De plus, elles doivent, pour libérer les sols, s'engager à réaliser leur projet dans un délai de 15 ans. Cette mesure conduira au fait que, dans la plupart des communes, ne seront réalisées que les parties du Plan portant sur des terrains éloignés des zones agglomérées, mal raccordés à la voie urbaine.



LA QUESTION DES FORTIFICATIONS:
PROJET DE BERRINGTON, CHAURES ET FAURE-DUJARRIC

AVANT-PROJET D'UN PLAN D'EXTENSION DE PARIS
COMMISSION D'EXTENSION DE PARIS



PROJET DE LA COMMISSION D'EXTENSION DE PARIS

LE PLATEAU DE ROMAINVILLE
PROJET DE COPPIN

Photos extraites des Travaux de la Commission d'Extension de Paris

et de la revue "La Vie Urbaine" n°4 1920

Les objectifs généraux présidant aux Plans d'Aménagement et d'Extension sont :

- La reprise et la rationalisation du système des voies pour améliorer la circulation et la desserte par les transports en commun de la périphérie. Les rues et égouts doivent être hiérarchisés en réseaux primaires et secondaires. La largeur et le caractère des voies à créer ou à modifier doivent être fixés par le Plan.
- La mise en relation selon des modes privilégiés des grandes catégories d'usage du sol, habitat, industrie, espaces libres, commerces. Une attention particulière est portée aux inter-relations habitat-espaces libres, habitat-quartiers industriels ainsi qu'à la localisation et la desserte des hauts lieux de l'activité industrielle et commerciale comme les Chambres de Commerce, Bourses, Chambres Syndicales...
Une topographie sociale et économique se met donc en place opérant entre Paris et sa banlieue, ainsi qu'entre ses diverses banlieues, les échanges de flux nécessaires, dans les premiers termes d'un zoning.
- la constitution, par chaque commune, d'un portefeuille foncier à destiner aux équipements ou au logement social.
Si la loi de 1924 restreint la réalisation des projets, elle n'entame pas les possibilités d'acquisitions foncières dont disposent les communes pour se constituer des réserves, ce qu'elles feront avidement, tirant profit des derniers espaces libres.
Dans ce contexte, le déclassement des enceintes militaires, par les surfaces qui sont en jeu et l'opportunité de rétablir une continuité entre ville et banlieue, sera l'objet d'un débat passionné.

UN PROJET D'URBANISME VOLONTAIRE A LONG TERME

En ce qui concerne Pantin, la volonté d'une maîtrise, dans sa forme et sa distribution, de la croissance urbaine se heurte à un territoire déjà investi. Prenant acte de cette situation de quasi-saturation des tissus, le Plan d'Aménagement approuvé en 1927 s'orientera vers leur rationalisation tant au plan de la desserte que de l'occupation en privilégiant la prévision des secteurs résidentiels futurs.

Pour cela, il tentera de concilier et d'articuler les intentions générales et locales en un projet global qui les illustrera et conduira, sur une longue période, l'action foncière et la viabilisation.

Il marque aussi le glissement d'échelle des projets qui s'opérera du cadre communal à un cadre départemental où les logiques parisiennes n'interviennent plus en termes de colonisation mais en termes de logiques métropolitaines et de continuité des tissus, ce qui redéfinit le territoire pantinois comme faubourg d'extension plus que comme banlieue passive.

Le Plan ignorera la rive nord de la route nationale 3 (ancienne route d'Allemagne) dans sa consistance pour n'en retenir que l'aspect des circulations et liaisons avec Aubervilliers par le classement de voirie en chemin de grande communication.

En revanche, il préconisera des mesures plus radicales pour la partie sud de la commune visant à en faire un nouvel espace de redéploiement possible dans des termes qui favorisent l'émergence d'une identité nouvelle de la ville comme traumatisée par l'épopée industrielle héroïque qui vient de s'achever.

Cette détermination municipale se fait jour dès 1919 à travers le programme d'action de Charles Auray qui privilégie d'emblée l'équipement de la commune. Elle va être confortée par la loi de 1919 ; la loi de 1924 fournira la possibilité d'aller au-delà de la gestion pure et simple de la forme urbaine existante. Il pourra être alors envisagé la création d'une nouvelle voirie contournant le noyau ancien à mi-pente au pied du coteau et débouchant au Petit Pantin sur le site nouvellement aménagé du bassin de la Chambre de Commerce. Cette intervention de désenclavement fonctionnel déplace à nouveau le développement de la ville vers l'est et le rapproche de la nationale 3 (la station de métro qui dessert Les Limites vient d'être ouverte sur le prolongement de la ligne Eglise de Pantin à Bobigny).

Ces mesures nourriront sur une longue période les débats sur l'avenir de la cité, entraînant dans leur sillage un certain nombre de projets des années 50 et 60 et se prolongeant même jusqu'aujourd'hui sur les terrains situés entre le canal et l'église, sur lesquels devait être créé un parking d'intérêt régional.

Les priorités sont :

- la maîtrise foncière des derniers terrains libres qui permettra de conduire une politique d'équipements sociaux et sportifs associés à des programmes de logements, d'espaces publics (parcs et squares),
- désenclaver et relier entre eux les secteurs en frange de la commune. Ouvrir aussi de nouveaux terrains à l'urbanisation par la création de nouvelles voiries connectant les secteurs d'habitation et d'activité et redonner des limites précises aux communes,
- rationaliser et parachever la trame viaire du tissu hérité des jardins du coteau afin d'engager son renouvellement et favoriser son occupation artisanale, hiérarchiser les gabarits de voiries pour permettre à l'armature de jouer des fonctions diversifiées,

- Dans la logique de recherche de nouvelles localisations résidentielles pour assurer l'extension de la ville dans une commune saturée et aux espaces libres raréfiés, engager la condamnation des tissus vétustes ou mal exploités en prescrivant la rénovation totale du noyau villageois aboutie dans les années 50.

Ce volet du redéploiement urbain orchestré par le Plan d'Embellissement et d'Extension se jouera essentiellement sur le quartier de l'Eglise et la nationale 3 avec comme enjeu la représentation d'une identité nouvelle pour Pantin à l'endroit de sa fondation primitive rejoignant ainsi une visée symbolique, celle du reniement de l'image de la ville industrielle.

Alors que le redéploiement de la commune au Nord s'est opéré, sur le plan morphologique, sous la domination de faits territoriaux se surimposant au substrat agricole, les tissus villageois et de faubourgs étagés sur les côteaux vont connaître dans les années 20-37 un remodelage qui tirera ses principaux ancrages des remaniements de ce territoire lors de l'implantation du Fort de Romainville lui-même implanté selon une logique topographique et de densité liée à l'exploitation des carrières.

Ainsi au mode de conquête industrielle sur des terrains vierges, procédant par occupation mono-fonctionnelle vaste et lâche, rejetant l'habitat dans des lotissements isolés et ponctuels selon des stratégies privées, va succéder un redéploiement par la conquête d'un site à urbaniser devenu rare. Celui-ci va opérer par l'investissement des derniers terrains libres, par désenclavement de secteurs mal desservis et par l'exploitation d'un site accidenté selon un projet global s'articulant sur les deux niveaux décisionnels communal et départemental. Ceux-ci agiront successivement dans le temps pour laisser place dans les années 50 à l'intervention directe de l'Etat en matière de logements.

GENESE DU SITE

Le site des réalisations du Plan d'Aménagement et d'Extension se présente sous la forme de trois unités homogènes.

- Au début de la période d'industrialisation, un tissu villageois se développait à partir de la rocade de St Denis au Pré St Gervais, au sud de la route d'Allemagne, avec une "croûte" de fermes et de maisons bourgeoises sur la rue et des jardins en profondeur. Ce quartier était irrigué à partir de trois portes de Paris : Porte de Pantin, Porte de Chaumont, Porte du Pré St Gervais.

L'investissement industriel se fera selon un régime lent : de petites unités productives (ateliers ou usines) s'implantent en premier lieu entre Paris et la rocade, sur le territoire du Pré Saint Gervais, sur un réseau viaire qui se ramifie jusqu'à la fin du siècle en une trame relativement régulière et orthogonale. Dans un deuxième temps, la croissance urbaine se déporte vers l'intérieur de la large courbe que forme la voie qui débouche de la Porte Chaumont, traverse le centre du Pré Saint Gervais et bute contre la Cristallerie en bordure de la route d'Allemagne, près de l'Eglise. Dans la portion de terrain que délimitent ces voies, la route d'Allemagne et la rocade St Denis, la trame des chemins maraichers est reprise telle quelle, sa ramification est suffisante pour être investie en l'état.

La conjonction d'un bâti villageois, d'ateliers précaires et de logements ouvriers de mauvaise qualité donne un tissu mixte foisonnant et disparate ignoré des politiques municipales tant au XIXème siècle qu'au début du XXème siècle. Il tombera dans un état de désuétude qui le vouera en plusieurs points à des opérations de substitution depuis les années 1960 : collège en bordure de route nationale, "Z.A.C. des Grilles", îlot des sept arpents au Pré Saint Gervais

- Les versants Nord du coteau de Romainville, en pente assez forte, sont laissés à l'écart de la croissance urbaine pendant la période industrielle. Des carrières à ciel ouvert sont exploitées jusqu'à la fin du siècle puis comblées et remplacées par la cimetière communal.

Les pentes du coteau resteront vacantes jusque dans les années 1920-1930 où leur irrigation par la route de corniche reliant le Petit Pantin à la Porte des Lilas va de pair avec l'implantation de la cité-jardin du Pré Saint Gervais-Les Lilas.

- Le destin du noyau villageois :

A l'écart des enjeux, peu concerné par les premiers établissements industriels, le noyau villageois avait traversé l'histoire avec une grande stabilité.

Branché latéralement sur la voie d'accès à Paris, il suit une évolution liée à cette interdépendance jusqu'à la fin du XIXème siècle. La croissance dont il est le point de départ s'effectue d'abord linéairement en s'étirant vers Paris et d'une façon moindre vers le Petit Pantin en une façade étroite sur la route, façade ensuite complétée par une urbanisation en profondeur sur les îlots riverains.

La voie et ses noyaux successifs vont supplanter la notion de centre ponctuel symbolisée par l'Eglise et la place du Marché. Cette image de centre linéaire s'imposera lorsque la Mairie-Hôtel de Ville et les fonctions administratives auront déserté le noyau ancien et la rue de Paris ; d'autres significations devront être recherchées.

L'épopée industrielle de Pantin joue en effet un rôle en "creux" sur le centre ancien, concurrençant sa position de représentation de la commune en lui faisant jouer un rôle de réserve. Il reste presque intouché par l'industrialisation, le quadrilatère ancien connaît une permanence de sa forme sinon une stabilité très forte qui l'amène sans grands changements jusqu'aux années 1920, avec ses habitations rurales, sa "Folie" et sa Seigneurie.

L'implantation de la Manufacture de Tabacs apporte le premier germe d'une transformation lente qui s'effectuera plus clairement au-delà du centre villageois sous la forme d'un petit lotissement pavillonnaire. Elle favorise cependant le redécoupage d'un grand îlot (création de la rue Jean Nicot) et l'érection d'un ensemble de logements à caractère philanthropique ou patronal.

Une école est créée en retrait de la route d'Allemagne, rue de Montreuil, dans les années 1870-1880 à l'occasion de la politique de composition de la ville autour de ses équipements qui présidera au déplacement de la Mairie.

Dans ce secteur, l'impulsion du Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension, ne prendra effet que dans les années 1950. Face à un bâti vétuste et insalubre, à un réseau viaire embryonnaire, l'intervention prendra la forme d'une rénovation radicale.

LES OPPORTUNITES MORPHOLOGIQUES

Elles sont constituées par la présence du domaine de la Seigneurie et par les escarpements du coteau de Romainville anciennement exploités par des carrières.

- Le domaine de la Seigneurie, parcelle trapézoïdale au pied du coteau, reste dans sa forme initiale jusqu'à la fin du XIXème siècle. La première intervention de découpage intervient avec la construction d'un hospice inter-communal dans les années 1880. L'hospice est entouré de voies ; le domaine est coupé en deux par une nouvelle voie se rattachant à la rue de Montreuil. De part et d'autre de cette voie, les parcelles subiront des sorts différents. La moitié Ouest de l'ancien domaine va faire l'objet, au début du siècle, d'un lotissement industriel. Sur un tracé planifié de voies se déploie un bâti industriel de qualité, en briques et à étages, travaillé sur la base de travées régulières et de traitement des angles. Dans ce lotissement s'installent des fonderies, l'usine de projecteurs Marchal, les ateliers Motobécane, une fabrique de papiers peints ... (de la Seigneurie)

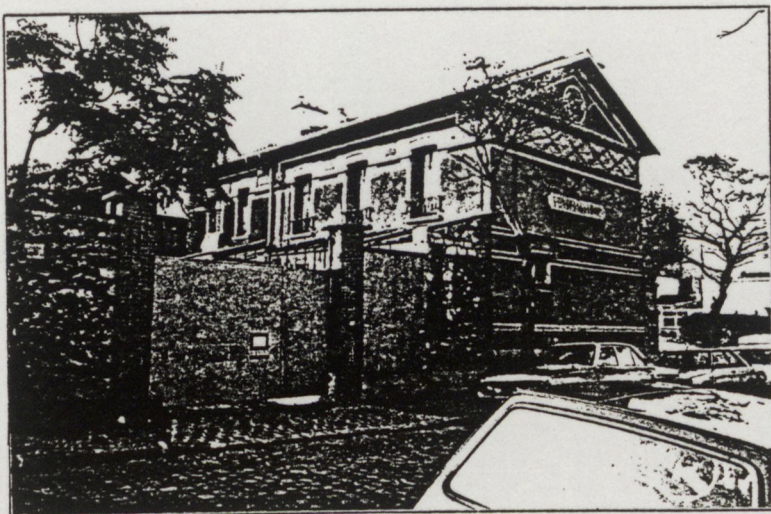
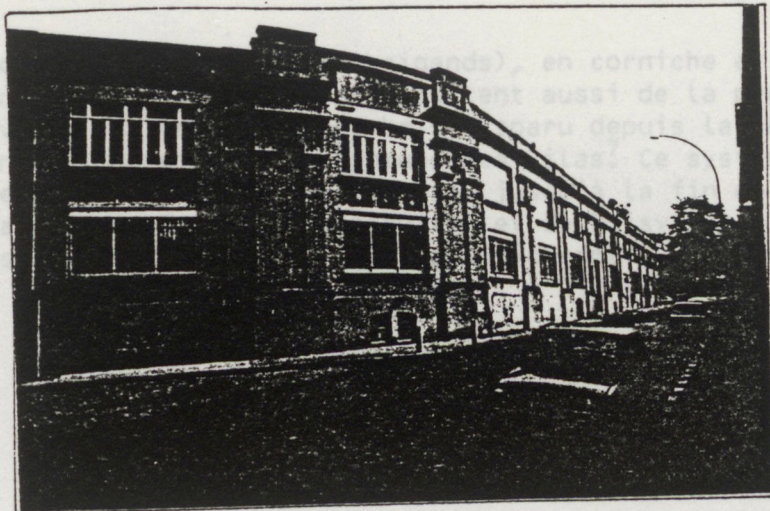
C'est sous la municipalité de Charles Auray (1920-1937), quand la ville de Pantin aura pu reprendre possession du terrain libre que la ville de Paris avait acheté en vue de l'installation d'une prison ou d'un hôpital⁶, que la deuxième moitié de la Seigneurie sera à son tour investie dans un grand projet d'équipements sanitaires et sportifs.

- Le réseau de liaison des forts entre eux vers le Nord avec les enceintes de Paris et la route stratégique, met en place un système de voirie fruste empruntant les traces des anciens chemins de carriers de Romainville à Belleville qui rend accessible ce site escarpé et isolé

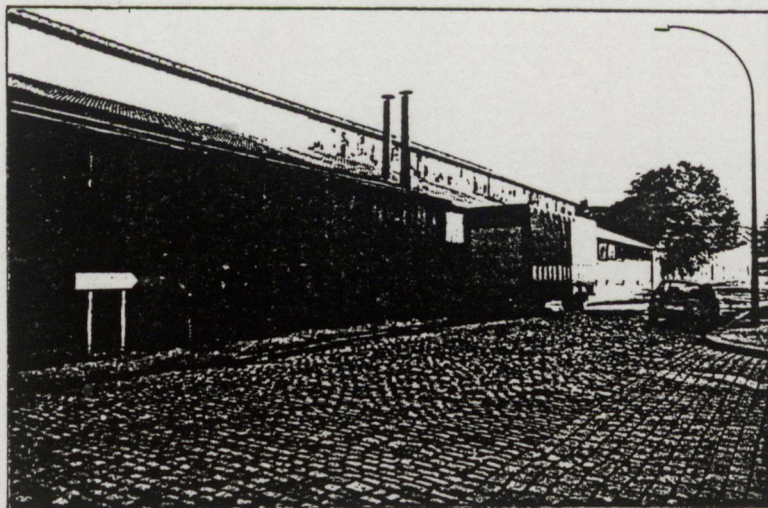
(reprise
Ces chem
de Poin
Lotisse
restera
L'impla
en plain

en corniche
aussi de la
du dep

à mi-côte.
esence du Bois
ation du
de chemins
IXème siècle.
ue les ouvrages



LOTISSEMENT INDUSTRIEL DE LA SEIGNEURIE



(repaire de Cartouche et de ses brigands), en corniche et à mi-côte. Ces chemins d'accès très anciens résultent aussi de la présence du Bois de Romainville sur les hauteurs, bois disparu depuis la création du lotissement à l'origine de la commune des Lilas⁷. Ce système de chemins restera peu matérialisé, quasi virtuel, jusqu'à la fin du XIXème siècle. L'implantation des Forts de Romainville et de Noisy ainsi que les ouvrages en plaines les réactiveront et les réutiliseront.

III

LA PORTEE DU PLAN
D'AMENAGEMENT
D'EMBELLISSEMENT ET D'EXTENSION

La municipalité de Charles Auray élue en 1919 s'emparera du Plan d'Embellissement et d'Extension comme d'un outil susceptible de faire progresser son point de vue sur les remèdes à apporter à l'organisme urbain "souffrant" de Pantin. Privilégiant les aspects sociaux, des actions foncières favoriseront la réalisation d'un programme ambitieux d'équipements sanitaires, éducatifs et sportifs, ceci dans un laps de temps assez court : de 1924 à 1937.

La commune renouvellera son image pour démontrer sa vocation à être au service d'une population laborieuse.

Cependant, cet aspect très illustratif d'une politique municipaliste soutenue par un ensemble de moyens juridiques ne doit pas masquer l'autre aspect de ces mêmes moyens. Le P.E.E. est d'abord détourné pour orchestrer une brillante démonstration municipale mais sa véritable portée à long terme et ce qui en fait pour Pantin un projet toujours à l'oeuvre a été pris en charge par les actions de création de nouvelles voiries : le désenclavement du Quartier des Limites et surtout les prescriptions d'élargissement de la route nationale 3 qui ont induit l'ensemble des opérations qui la jalonnent. Ceci conduit à formuler l'hypothèse d'une continuité des conceptions de la gestion urbaine initiée par les P.E.E. au sein des outils qui verront le jour en 1958 et 1967 mais ceci est un autre débat très vaste sur lequel les connaissances progressent par ailleurs.

UN PROJET D'EQUIPEMENTS SOCIAUX

Les équipements projetés, par leur distribution sur le territoire communal, vont répondre à un souci de transformer la nature de la ville en venant renforcer les entités des quartiers.

Le quartier de la Mairie et celui des côteaux seront dotés d'équipements communaux. Dans le premier cas, il s'agira de réalisations ponctuelles, opportunistes quant à leur implantation au sens où elles n'apparaissent pas constituer un élément d'un projet global mais participent à l'embellissement, au parachèvement d'un site.

Dans le second cas, les versants de la colline de Romainville fournissent au projet résidentiel les disponibilités foncières nécessaires à sa cohérence. Le terrain de la Seigneurie focalisera les intentions de cette politique d'équipement de loisirs de plein-air et de logement social selon une vision hygiéniste idéale.

NAISSANCE D'UN QUARTIER : LA SEIGNEURIE

La Ville de Paris avait, dans le but de reconstruire l'hôpital militaire Villemin (rue des Récollets), acquis en 1914 le domaine de la Seigneurie à Pantin.

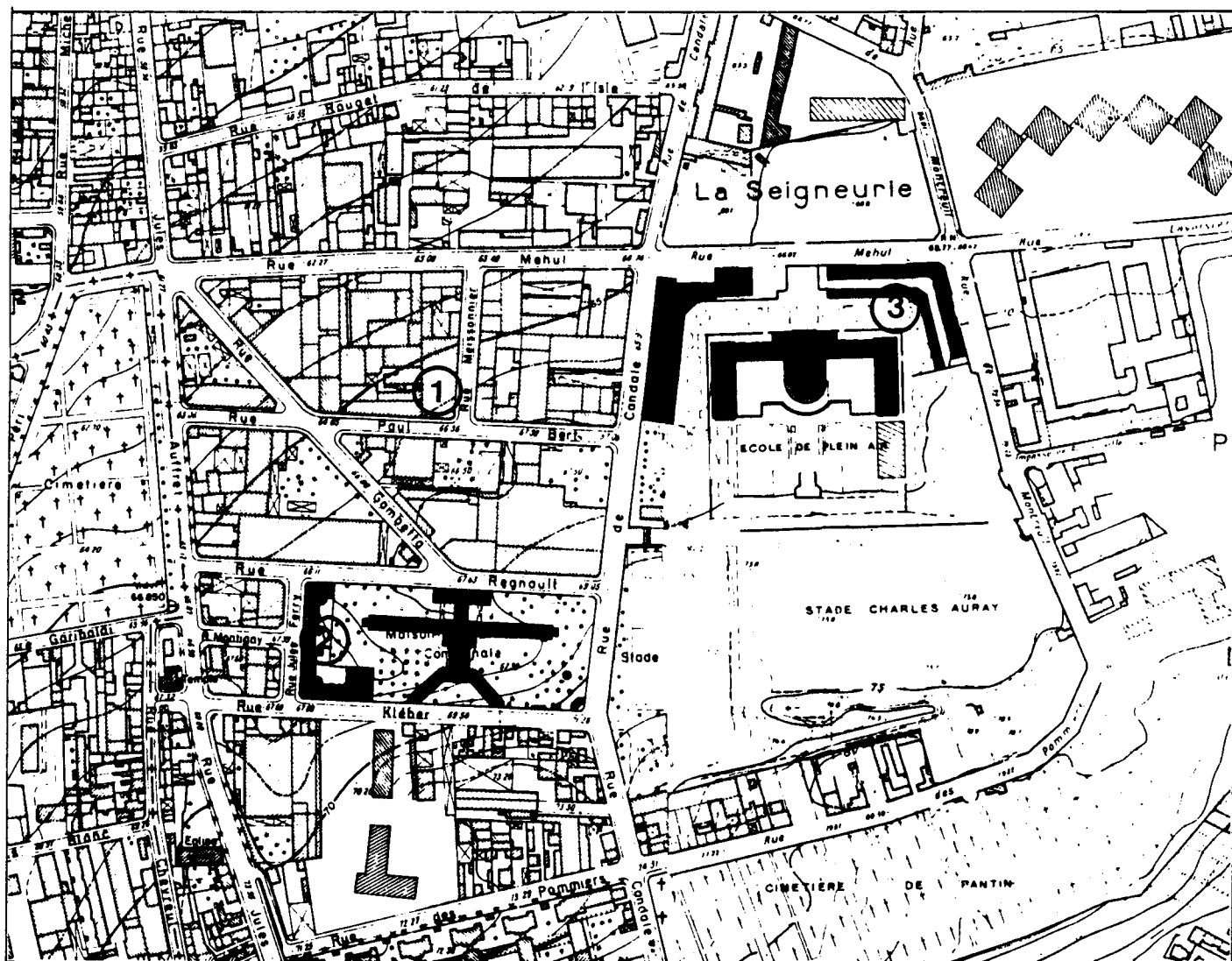
A la suite des démarches entamées dès le début de son mandat, le Conseil Municipal mené par Charles Auray obtient de la Ville de Paris la location (1921) puis la vente (1928) du terrain. Celui-ci est grevé d'une servitude perpétuelle "non aedificandi" sur les 90 % de sa surface. (8)

Début 1930, sont envisagées les constructions d'une maison des vieillards et d'une école de plein-air. La réalisation de ces deux projets, confiée à l'architecte F. Nanquette, se termine en 1934. (9)

En juillet 1932 est inauguré le stade Charles Auray. L'aménagement des terrains se complètera par un groupe de 139 logements HBM, à l'angle des rues Méhul et Candale. (10) Son pendant, projeté sur l'autre angle du terrain et devant encadrer l'école de plein-air ne sera jamais réalisé sous cette forme mais sous celle d'une tour et d'une barre faisant partie du programme de D. Honegger pour le centre.

DES EQUIPEMENTS DISSEMINES

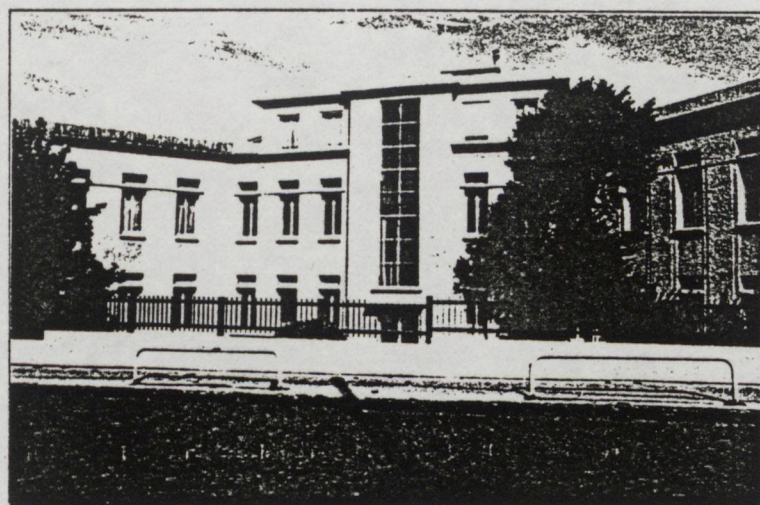
Le plan de 1928 donne aussi à la commune les outils d'une politique foncière mieux planifiée par le moyen des emplacements réservés. Cela donne lieu à une répartition d'équipements en différents points de la ville.



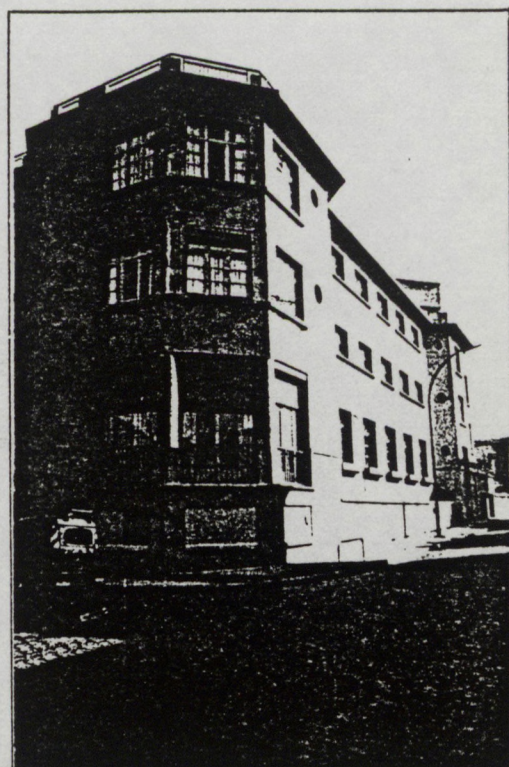
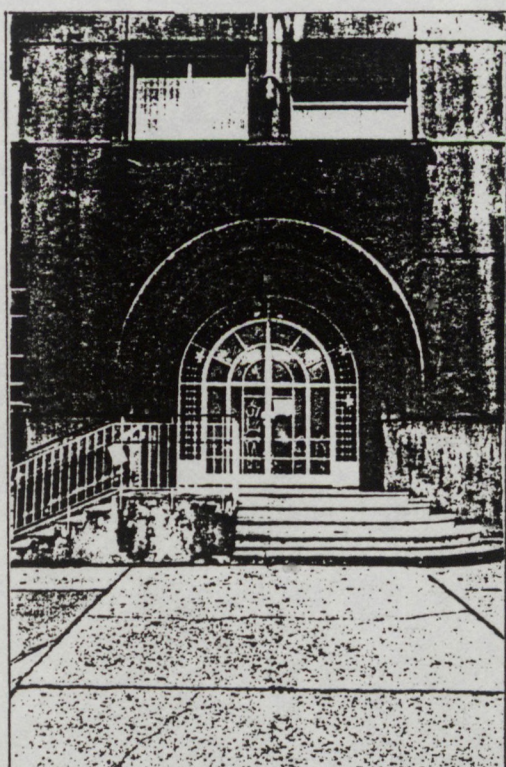
LA SEIGNEURIE

(Réduction du plan au 1/2000ème - 1970)

1. Lotissement industriel
2. Maison des Vieillards
3. Logements HBM



LES EQUIPEMENTS DU QUARTIER DE LA SEIGNEURIE



En 1924 est votée la décision de construire deux établissements de bains-douches, l'un rue de Montreuil aux environs du centre ancien et l'autre, avenue E. Vaillant près du quartier des Quatre-Chemins. Les bains-douches sont mis en service vers le milieu de l'année 1925.

Dans le quartier de la mairie, une école supérieure de jeunes filles s'installe dans les locaux existants de l'école communale mais crée la nécessité de construire une école maternelle neuve. La ville achète un terrain route des Petits Ponts en 1930 (1 100 m²) et confie le projet et la direction des travaux à l'architecte Nanquette.

Dans le lotissement Leroy-Forest est décidée en mai 1928 la création d'un centre d'hygiène sociale sur une parcelle traversante donnant sur les rues Berthier et Ste Marguerite. Les travaux s'achèvent en 1930.

A la fin de 1937 se termine la piscine dans le quartier de la mairie, alimentée par un puits artésien qui donne lieu à un aménagement paysager (usine des eaux, jardin ...).

LA RATIONALISATION DE LA TRAME VIAIRE

Cet objectif ne sera que partiellement atteint. Néanmoins, l'évolution de la trame viaire vers une ramification plus grande est accélérée et la carte de 1937 montre une étape de clarification qui, sans bouleversement, aboutit à une meilleure perméabilité du tissu et à l'accomplissement de continuités nord-sud plus franches, prolongées quelquefois au-delà de la nationale 3.

Ainsi, par touches successives et par un processus sélectif, des transformations sont conduites qui visent :

- à mieux relier les quartiers sud, extension future des quartiers de résidences, aux carrefours importants de la route nationale 3 et aux industries situées au-delà,
- à introduire une hiérarchie parmi les voies parallèles nord-sud, en particulier deux d'entre elles enlanceront la cité du Pré St Gervais. Ces continuités seront conduites au-delà de la nationale 3 ce qui aura pour effet de hiérarchiser la trame du quartier Hoche dans la même logique en recalibrant et complétant certains segments (rue V. Hugo - rue Delizy).

Ce sont les tracés anciens qui sont adoptés comme réseau de voies intercommunales : la route d'Allemagne est doublée et même triplée par des continuités s'établissant à partir de la rue des 7 Arpents et du chemin de la Villette jusqu'à la voie à créer entre le carrefour des Limites et la Porte des Lilas.

La circulation de rocade demeure, au nord de la route d'Allemagne, concentrée sur la route d'Aubervilliers alors qu'au sud, le plan prévoit trois itinéraires parallèles aboutissant l'un à la Porte du Pré St Gervais, les deux autres à la Porte des Lilas.

Quant à la voie stratégique devenue une longue avenue plantée, elle est retenue comme "voie importante". Elle permet en effet de prolonger, par l'intermédiaire du lotissement de l'Amérique, la rocade à mi-pente dessinée par Haussmann : rue des Pyrénées, rue Manin. Paradoxalement donc, l'une des seules rocades parisiennes à ne pas reprendre un site d'enceinte se ramifiera en banlieue sur une voie stratégique formant un tracé souple conditionné par les reliefs.

Parallèlement à la préoccupation hygiéniste qui transparait dans les projets d'équipements et d'espaces verts, la municipalité Auray engage une politique systématique d'assainissement des voies existantes : 3 750 m de nouveaux égouts sont construits entre 1929 et 1935.

D'autre part, entrent dans le réseau communal un certain nombre de voies privées, voies industrielles ou dessertes de lotissements.

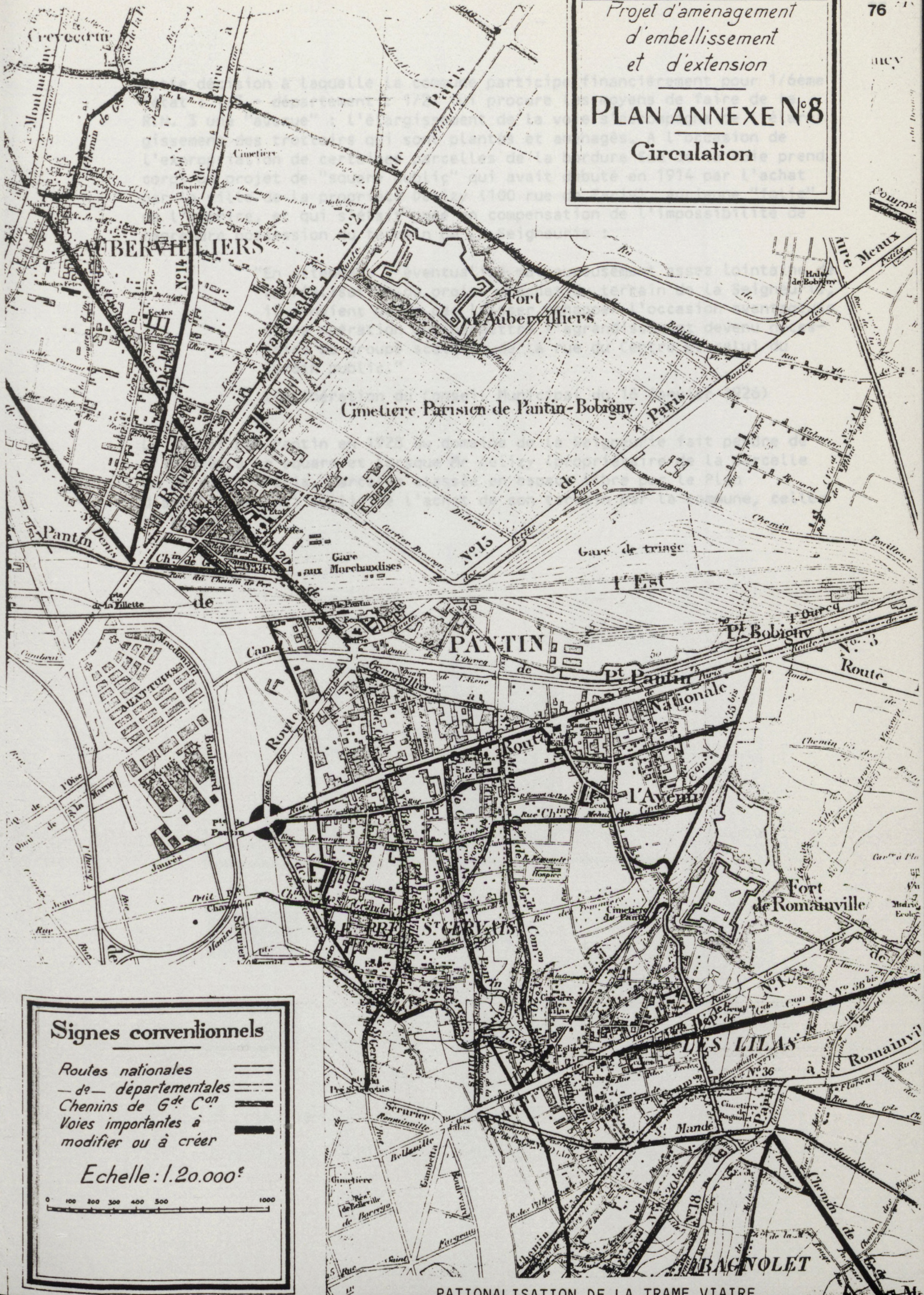
Mais, en matière de voie, le projet le plus important est celui qui touche la nationale 3.

Le 17 juillet 1924 paraît un décret présidentiel modifiant les alignements de la RN 3 ou rue de Paris; sur une longueur de plus d'un kilomètre la largeur de la voie doit passer de 12 à 21 mètres dans sa portion proche de Paris et de 22 à 29 mètres au-delà. Tout le côté sud de cette voie au passage dans le tissu ancien doit donc être démoli pour réaligement.

Projet d'aménagement
d'embellissement
et d'extension

PLAN ANNEXE N°8

Circulation



Signes conventionnels

- Routes nationales
- de — départementales
- Chemins de G^de Con
- Voies importantes à modifier ou à créer

Echelle : 1.20.000^e

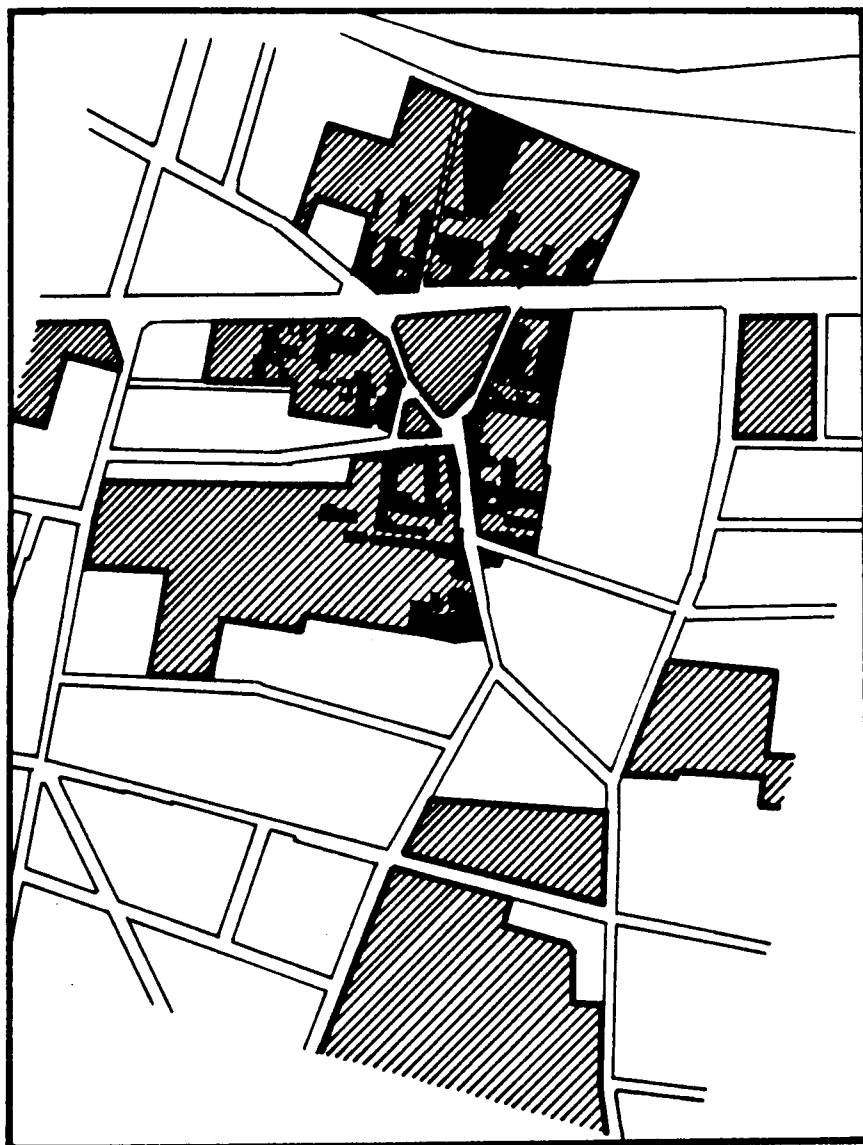
0 100 200 300 400 500 1000

Cette décision à laquelle la commune participe financièrement pour 1/6ème (état : 1/3 - département : 1/2) lui procure les moyens de faire de la R.N. 3 une "avenue" : l'élargissement de la voie s'accompagne de l'élargissement des trottoirs qui sont plantés et aménagés. A l'occasion de l'expropriation de certaines parcelles de la bordure Sud de la voie prend corps un projet de "square public" qui avait débuté en 1914 par l'achat par la ville de la propriété Delizy (100 rue de Paris), ancienne "folie" de l'actrice, et qui s'était posé en compensation de l'impossibilité de reprendre possession du terrain de la Seigneurie :

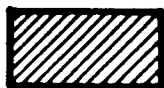
"En attendant l'éventualité malheureusement assez lointaine de la réalisation du projet d'achat du terrain de la Seigneurie, il convient de ne pas laisser échapper l'occasion avantageuse d'une opération qui permettra l'agrandissement devenu nécessaire du groupe scolaire de la rue du Centre et celui du jardin public."

(Délibération du Conseil Municipal du 16 janvier 1926)

Le rachat par Pantin en 1928 du domaine de la Seigneurie fait perdre de l'intérêt à ce square et lorsque Mr Delizy (propriétaire de la parcelle no 98 rue de Paris, parcelle classée en espace libre par le Plan d'Embellissement) sollicite l'achat de son terrain par la commune, celle-ci renonce.



CONSTRUCTIONS À DÉMOLIR



TERRAINS APPARTENANT
À LA COMMUNE DE PANTIN

UNE POLITIQUE D'ACQUISITIONS FONCIERES

(D'APRÈS ARCHITECTURE D'AUJOURD'HUI N° 46 , JANVIER 1954)

LA RENOVATION DU NOYAU VILLAGEOIS

Aux mesures concernant la voirie et les acquisitions foncières ponctuelles s'ajoutera une disposition concernant le noyau ancien et qui sera sans doute celle qui signera son arrêt de mort. Il est en effet désigné comme secteur de rénovation dans la logique du réalignement côté sud de la route nationale qui va de pair avec celle de l'embellissement. (11)

Cette rénovation n'est cependant pas explicitement inscrite au Plan d'Embellissement : l'intention apparaît comme celle de constituer une place de forme régulière autour de l'église, des voies secondaires devant rayonner de cette place qui s'ouvre en perspective monumentale sur le canal.

A la faveur de l'arrivée du métro à l'Eglise de Pantin en 1943, prend vigueur le projet de rénovation qui se présente comme une véritable revanche de l'Histoire sur le déplacement de la mairie qui, avec le départ des institutions communales, avait engendré la stagnation du centre villageois et la dégradation de son état.

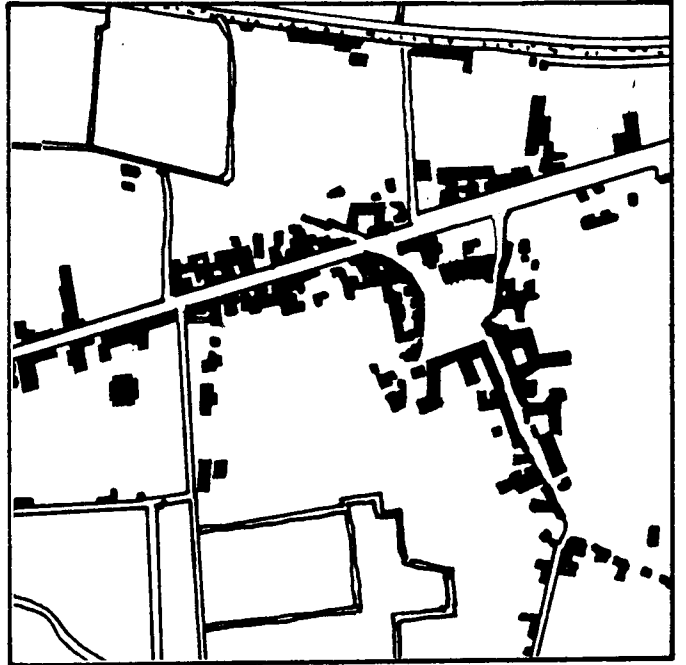
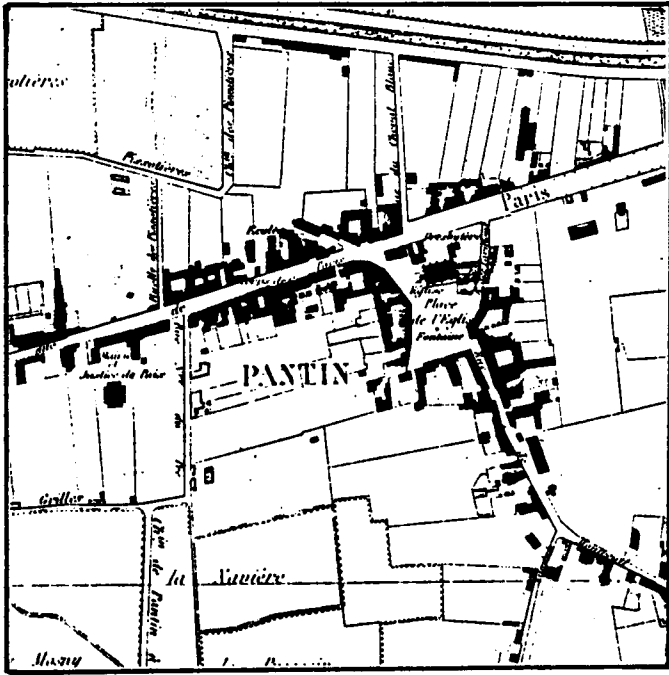
L'opération se présente comme la continuité assidue, à travers les municipalités successives, d'une mise en oeuvre des dispositions du Plan, à la fois en ce qui concerne l'élargissement de la RN 3 et en ce qui concerne la rénovation du quartier de l'Eglise. C'est cette politique d'acquisitions de terrain par fragments, menée à partir de 1930 (12), qui confèrera à cette rénovation des limites complexes et un aspect quelque peu "éclaté" qui restera sensible jusque dans sa réalisation.

Les limites de l'opération contiennent en effet :

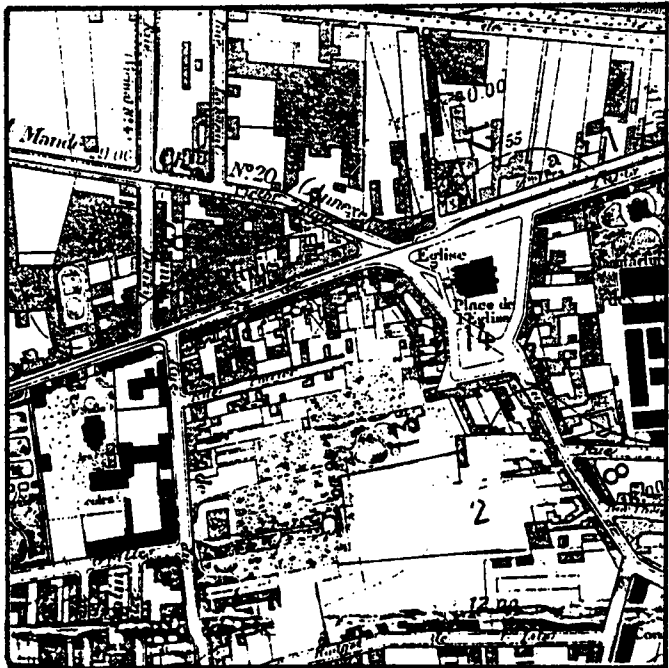
- les alentours de l'église soit le grand îlot quadrilatère resté indivis et peu densément occupé, ainsi que le terrain lui faisant face, s'étendant jusqu'au canal,
- l'îlot destinée à la création d'un square public par la municipalité Charles Auray, îlot bordant la RN 3 en vis à vis de la distillerie Delizy,
- deux parcelles isolées, l'une à proximité de la Manufacture des Tabacs; l'autre à l'angle de l'école de plein-air (les HBM prévus n'y ayant pas été réalisés).

Les tissus concernés par le projet sont vétustes : vestiges ruraux dans lesquels ont pris place des ateliers et des commerces précaires (13). Une enquête de salubrité menée en 1952 selon les méthodes mises au point par R. Auzelle quantifie le degré d'inconfort des habitations selon un certain nombre de critères (14) s'attachant à l'objectivité et à la scientificité que prônait le Musée Social. Mais si l'enquête, fidèle à sa logique, répartit les différents bâtiments en trois catégories, suggérant une action différentielle (démolition-reconstruction ou uniquement apport d'éléments sanitaires et consolidation) c'est par une destruction générale qu'opèrera le projet.

Pris en main par le Ministère de la Reconstruction et du Logement, ce projet va passer d'un cadre municipal à un cadre national qui va lui faire jouer un rôle d'expérimentation, de modèle. La loi d'investissement de 1951 choisit en effet six opérations comme expériences du "secteur industrialisé" : Angers (677 logements), Bron Parilly (2600 logements), Boulogne (800 logements), Le Havre (1400 logements), St Etienne (1260 logements) et Pantin (800 logements).



1859



1924

STABILITE DU NOYAU VILLAGEOIS

Ceci implique que les études, très poussées (un an d'études pour chaque opération), sont prises en main par des acteurs qui sont tous à l'échelon national ou départemental (15). Les principes du secteur industrialisé sont :

- la normalisation des plans, équipements et installations
- des études menées en étroite collaboration entre l'architecte et les ingénieurs spécialisés
- des études de prix parallèles aux études techniques.

Par la commande groupée de certains équipements (portes, sanitaires...), par le choix d'entreprises pouvant faire l'effort d'investissement nécessaire, par la préfabrication d'un maximum d'éléments, ces six opérations-pilote auraient, selon A. Spinetta (Architecture d'aujourd'hui numéro 46 - janvier 1954) permis d'obtenir une baisse des prix de 20 %.

En ce qui concerne Pantin, ce projet fait naître de plus grandes ambitions : les 811 logements inscrits au secteur industrialisé seraient une première étape vers la création d'une unité résidentielle de 2000 logements dans le centre-ville, avec un centre commercial, un centre culturel, une gare routière, un parking de 500 places...

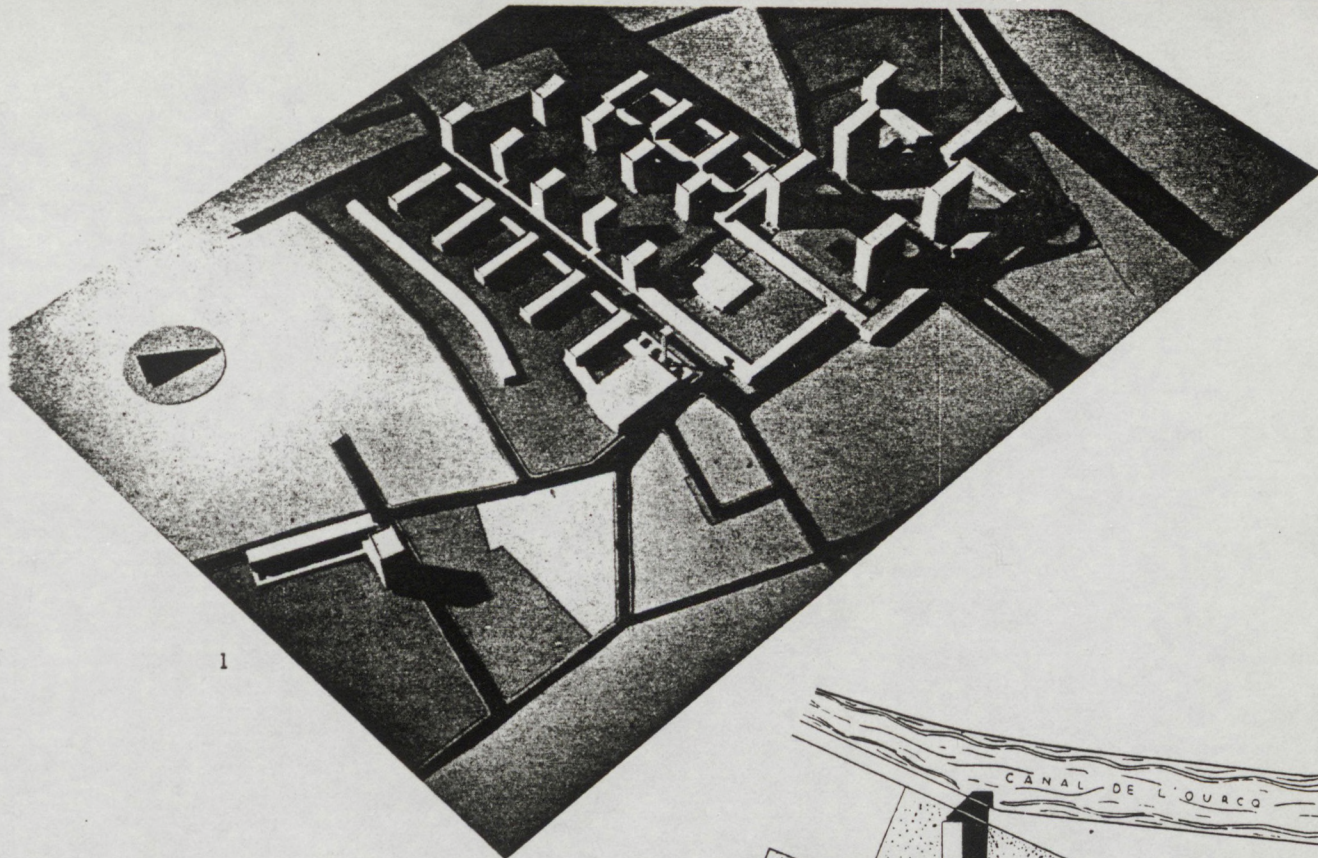
Alors que les propositions pour l'axe Paris-St Germain présentées lors du concours pour le Plan d'Extension de Paris en 1932 canoniseront les aspects caractéristiques de la Porte de la Ville, Denis Honegger (16), ancien élève de l'atelier Perret, formulera en 1950, pour le quartier de l'Eglise à Pantin, un projet d'avenue. Il reprendra les éléments de monumentalité attachés à la scénographie des grandes portes de ville :

- 4 tours monumentales de 20 étages ponctuent une place franchissant en esplanade la route nationale 3, mise en tunnel.
- Une série d'immeubles orientés perpendiculairement à la voie sont reliés par un portique assurant une continuité sur l'avenue de Paris alors que l'espace entre les immeubles est aménagé en grande cour plantée.

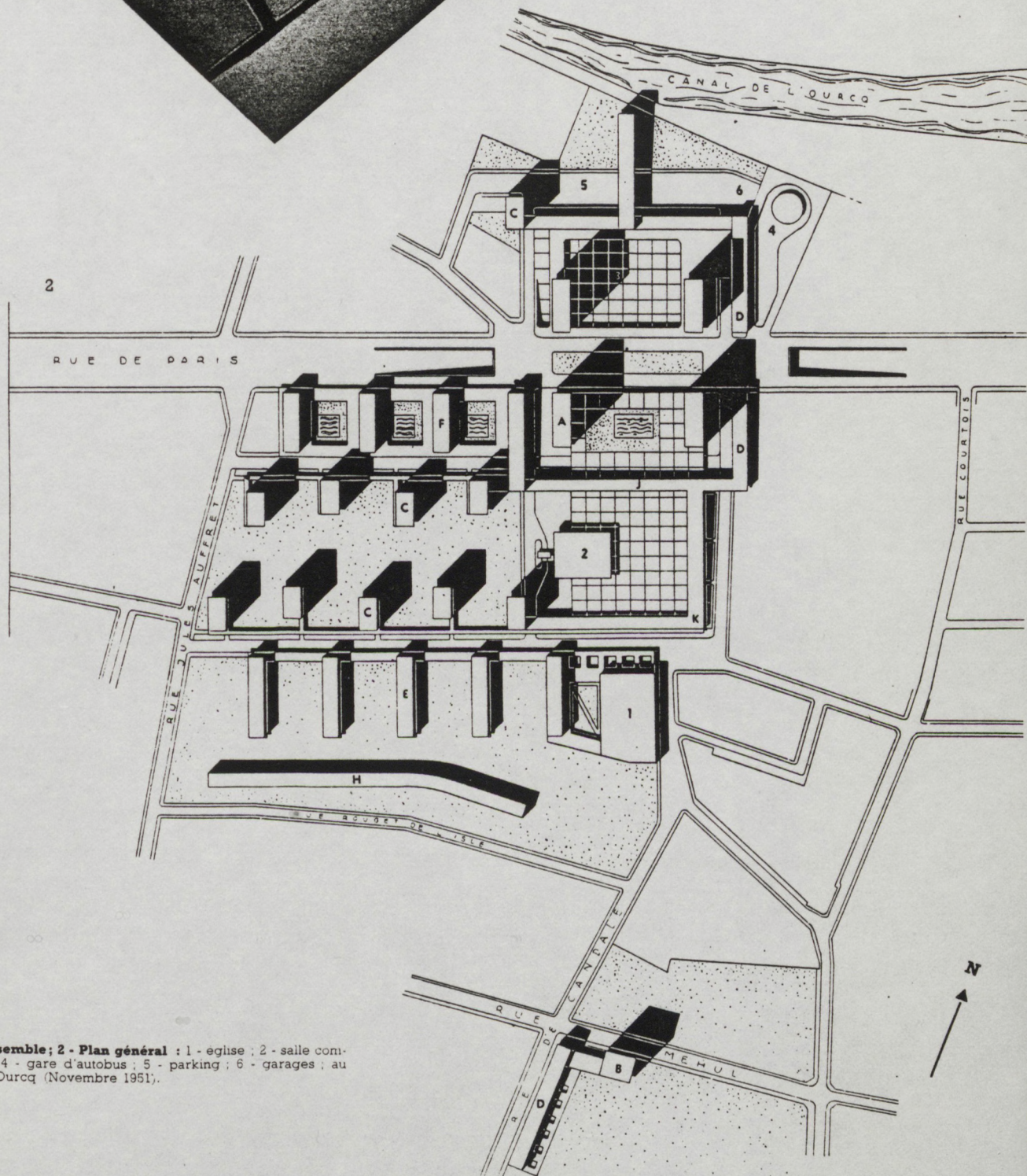
Le plan masse proposé concerne la construction de 810 logements avec deux parties distinctes :

- Celle sur l'avenue reprend à son compte et manifeste la volonté de faire émerger un centre commercial et tertiaire nouveau avec un programme complémentaire de marché, centre culturel, nouvelle Eglise, etc... répartis en bordure de la place de l'ancienne Eglise, régularisée, agrandie et privée de son antique monument
- La première phase de l'opération sera implantée en retrait de l'avenue sur des îlots primitivement occupés par des hangars et jardins. A l'occasion du prolongement de l'ancienne rue des Grilles et de sa connection avec la rue Jean Nicot récemment créée, une voie nouvelle est bordée de 3 tours. Au-delà, vers le Sud, des bâtiments bas reprennent une disposition en peigne avec de vastes squares ; la composition s'achève vers les côteaux par un bâtiment long, limite entre le nouvel espace résidentiel et les quartiers industriels de la Seigneurie.

Dans le prolongement de la rue de Montreuil une dernière touche est apportée avec la tour de logements sur le terrain de l'école de plein-air, signal qui fait écho aux 4 émergences disposées sur l'avenue.

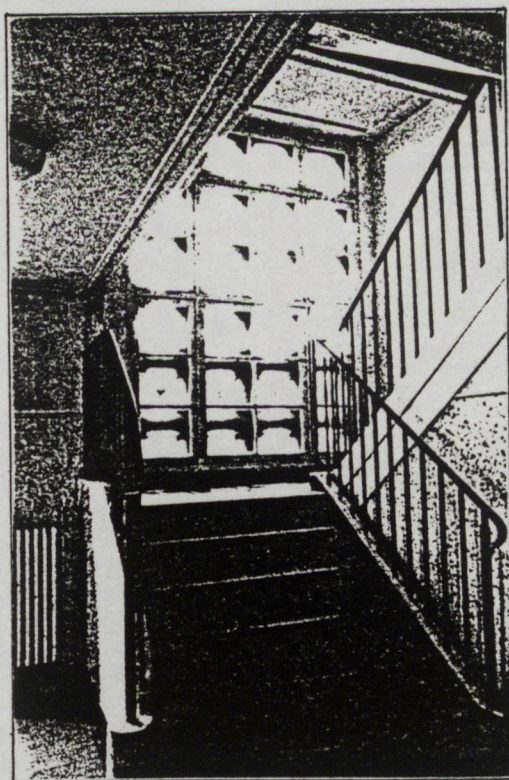
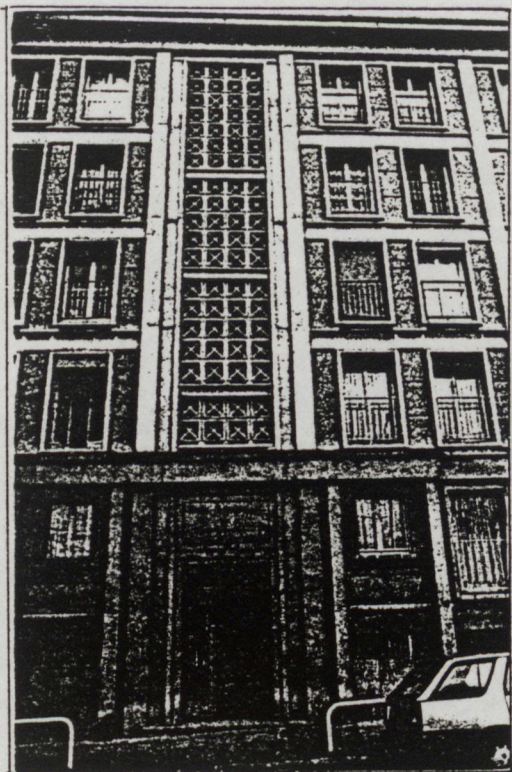


1



2

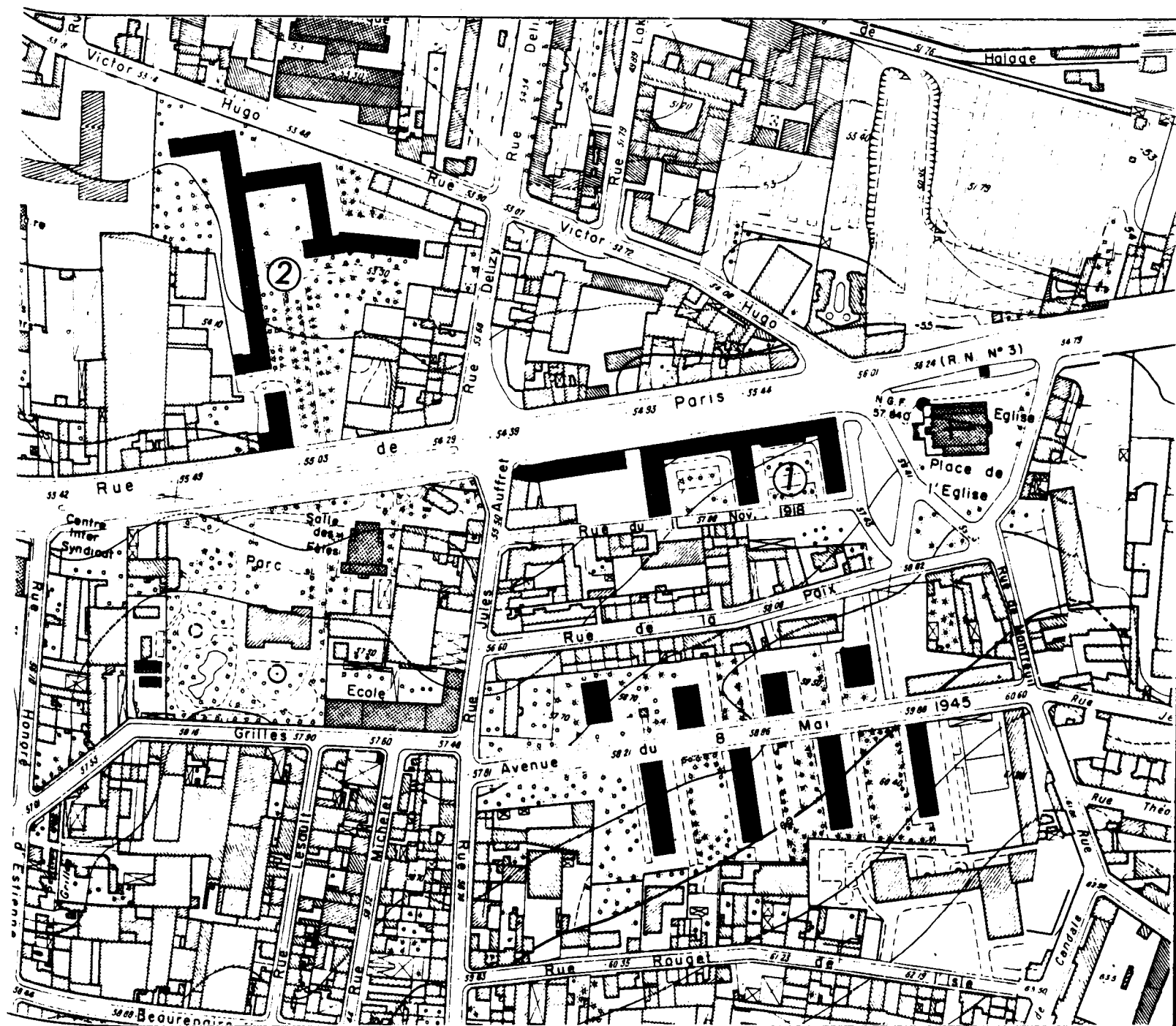
- Maquette de l'ensemble; 2 - Plan général : 1 - église ; 2 - salle commune ; 3 - marché ; 4 - gare d'autobus ; 5 - parking ; 6 - garages ; au nord, le canal de l'Ourcq (Novembre 1951).



PROJETS DE LOGEMENTS SOCIAUX
architecte D. Honegger

La réalisation de ce projet s'émaillera d'un certain nombre d'avatars qui remettront durement en question la force et la pureté des intentions initiales :

- Les acquisitions foncières nécessaires pour la réalisation de la totalité du programme ne pourront s'effectuer en temps voulu. On ramènera donc le programme de 800 logements à 310 réalisés et on utilisera les éléments pré-fabriqués excédentaires pour la construction de logements à Paris, rue de Meaux.
- Les équipements, le passage en souterrain de la nationale, la "porte" constituée de 4 tours seront abandonnés. La réalisation générale s'échelonnara sur une longue période : la façade sud de la place de l'Eglise ne vient que récemment de s'achever alors que le pendant de l'opération sur la bordure nord de la nationale, près du canal, a été remis à l'étude.
- En revanche, si l'opération du centre n'a été que partiellement menée à bien, elle a essaimé plusieurs opérations éparses dont le Programme Social de Relogement (143 logements) effectué au carrefour des Limites qui, sur une même construction mais avec un équipement moindre, a servi d'opération-tiroir au projet du centre.



RENOVATION - SUBSTITUTION

1. RENOVATION DU CENTRE VILLAGEOIS - Architecte D. Honegger
2. SUBSTITUTION DE LA DISTILLERIE DELIZY - Architecte F. Pouillon

LE DESENCLAVEMENT DU QUARTIER DES LIMITES

Le Plan d'Embellissement et d'Extension sera approuvé en 1928. Il en nous est connu que par l'avant-projet présenté par Labussière, architecte siégeant au Conseil d'Administration de l'Office d'HBM de Paris, auteur de plusieurs ensembles d'habitation - avenue Daumesnil, rue E. Lefèvre, rue de l'Amiral Roussin, rue de Charonne (Palais de La Femme) - entre 1900 et 1910.

Celui-ci retient de l'organisme urbain de Pantin sa densité et la difficulté d'y appliquer les principes de l'extension, à savoir la planification des futurs quartiers résidentiels réalisables à 15 ans selon les nouvelles dispositions de loi en 24.

Cependant, le projet d'équipement des côteaux sur les terrains de la Seigneurie constitue un premier embryon de quartier amorcé par la municipalité Charles Auray et puis par la cité-jardin du Pré St Gervais réalisée en plusieurs tranches et sur les trois communes (Pantin et les Lilas).

Cette cité-jardin qui comporte 1000 logements collectifs et 250 maisons individuelles a été confiée par l'Office Départemental d'HBM de la Seine à l'architecte F. Dumail. Sur ce terrain de 12 hectares, très mouvementé (remblais de différentes hauteurs, talus importants, cuvette du Trou Marin), la cité s'organise en quatre ensembles :

- autour d'un stade créé sur le site du Trou Marin se déploie une "couronne" d'immeubles collectifs de 4 et 5 niveaux en brique rouge, affrontant le terrain selon sa plus grande pente.
- face à cet ensemble, sur l'autre bordure d'un mail s'élargissant en place, avec des commerces, un groupe d'immeubles de forme trapézoïdale s'organise autour de la place H. Sellier, plantée et aménagée. En périphérie de ce grand îlot, des immeubles en brique rouge et 4 à 5 niveaux forment la façade des voies urbaines. A l'intérieur de l'îlot, une voirie très réduite dessert les seules habitations individuelles de la cité-jardin, accolées par 4 ou par 6.
- en bordure de la rue des Pommiers prend place un ensemble en "peigne", d'une densité comparable à celle des HBM parisiens, dans lequel 6 bâtiments en pouce viennent occuper la façade sur la rue alors que des redents divisent la profondeur de l'îlot en 5 grandes cours plantées.
- la cité des Auteurs, dernière tranche de l'opération, a vu se substituer au projet initial de groupes de maisons individuelles, des barres (3-4 niveaux) en béton crépi gris disposées parallèlement nord-est, sud-ouest, dans un certain free-standing par rapport aux voies.

Le désenclavement du quartier des Limites, la création du quartier de la Seigneurie et la construction de la cité-jardin sont donc les seuls survivants du grand projet qui avait été dessiné pour les côteaux dans les années 10.

La cohérence de ce projet prend son origine dans un objectif déterminant et volontaire dans sa visée qui est le contournement du noyau villageois et le désenclavement des quartiers Est par leur mise en relation directe avec la Porte des Lilas, objectifs qui confortent la création du nouveau bassin de la Chambre de Commerce de Paris et des bâtiments de magasins en 1920.

En 1928 intervient dans le développement de ce quartier un projet émanant du Département de la Seine lié à l'aménagement du Fort de Romainville ; il s'agit de la création de deux voies à grand gabarit :

- une voie de 16 mètres de largeur joignant la rue du Bois aux Lilas, à la R.N. 3 à la fourche de Noisy Le Sec
- une voie de 15 mètres de largeur qui concerne moins le quartier des Limites puisqu'elle bifurque de la précédente pour traverser le Fort et aller vers Romainville.

Les travaux d'ouverture de la première, le chemin de grande communication no 35 ter, commencent en 1931. Cette voie nouvelle prévue au Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Pantin devait être l'artère principale d'un quartier résidentiel. Le règlement prévoyait, en effet, des prescriptions spéciales sur une bande de terrain longeant la voie de part et d'autre, prescriptions réglant l'aspect des façades, la proportion de constructions légères et l'activité industrielle ou artisanale.

Ce projet de voirie, support des opérations prévues au Plan d'Extension, s'inscrit comme les autres interventions de façon très proche des tracés existants.

Dans son premier tronçon, il se raccorde au tracé de la voie stratégique (rue du Belvédère), se ramifie aux deux voies Nord-Sud réalignées et complétées qui enlacent le développement de la cité-jardin, puis reprend le tracé peu matérialisé de la rue du Bois et des chemins de carriers, s'achevant à l'Est en un tracé linéaire. Ce projet de voirie aura un effet initiateur pour le quartier du Petit Pantin engageant l'extension à l'Est des futurs développements résidentiels

A l'occasion de la rénovation du centre villageois, se construit - on l'a dit - une cité de transit en bordure de la nouvelle voie (avenue A. France). En 1964, ce quartier "moderne" se complète d'un hôtel des postes et d'un ensemble de logements réalisés par l'AUA.

Le prolongement en 1984 de la ligne de métro Place d'Italie - Egise de Pantin jusqu'à Bobigny, en fournissant une station (R. Queneau-Les Limites) à ce quartier, viendra dynamiser ce secteur d'"entre-deux".



LE BASSIN DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET LE QUARTIER DES LIMITES

1936 - photo aérienne IGN

IV

LOGIQUES

D'AGGLOMERATION

PANTIN DANS LA MOUVANCE DE PARIS

Les logiques parisiennes s'exercent à l'Est de Paris dans la deuxième partie du XIXème siècle sur un mode territorial :

Les stratégies liées au développement des transports et aux implantations des ouvrages de défense sont exogènes aux sites sur lesquels elles interviennent ; néanmoins, elles induisent des entités morphologiques nouvelles agissant ainsi sur l'architecture de la ville en gestation. Celle-ci est alors prête à recevoir un investissement selon une économie urbaine de conquête de territoire vierge et de colonisation que réalisent l'industrie et les grands équipements parisiens.

Entre 1880 et 1920 on assiste au développement de la notion de commune et aux tentatives d'imprimer des logiques communales à ces nouvelles excroissances.

C'est l'épisode de la construction de la nouvelle Mairie qui illustre le mieux ce sursaut de conscience à posteriori. L'idée de la commune sera conduite à son apogée dans les années 20-30 avec la politique d'équipement de la municipalité de Charles Auray. Un répit semble accordé alors au territoire, les nouvelles amputations projetées par Paris sont repoussées avec succès.

A la faveur de la naissance de la discipline urbaine, portée d'abord par l'Ecole Française de Géographie, l'idée de planification va être appliquée à la banlieue, enjeu considérable pour la pacification sociale et la mise en valeur économique de ces secteurs. Les Plans d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement vont dans un premier temps soutenir l'effort d'équipement proprement dit des communes pour ensuite remplir un rôle de prévision qui met au premier plan l'idée d'extension sous deux formes complémentaires soit la cité-satellite, le lotissement rationnel relié à la capitale par un réseau de transport en commun, soit l'extension des tissus contenus dans la logique des faubourgs de Paris toujours drainés par le "métropolitain".

Dès lors, les conditions de projet sont réunies par la prise en considération de problèmes relevant de différents niveaux de décisions et imbriquant des visées ordonnées dans le temps et l'espace. Les aires de "concernement" des projets sont étendues géographiquement au-delà des limites administratives et englobent des champs paysagers. Pour le quartier des Côteaux à Pantin, il s'agit bien du remodelage d'un site de carrière et de sa transition avec la plaine, sur le thème du Belvédère, comme l'attestent les propositions présentées au concours de 1919, thème auquel se conjuguent ceux des promenades et des parcs qui inscrivent le projet dans la continuité des aménagements des Buttes Chaumont.

L'organisme urbain à flanc de côteau est l'objet d'une volonté de remodelage dans le sens de son image la plus prégnante, Belvédère sur la plaine de France, avec une forte volonté d'en faire un faubourg résidentiel, en continuité du 20ème, et de plein-air par le contrôle strict des implantations d'activités industrielles.

En épousant le site des Côteaux, le projet fige et rationalise le système d'irrigation hérité de sa topographie et de son histoire, intervenant ainsi comme un outil de préservation d'un site boisé tout en ménageant l'activation du nouveau quartier des Limites en zone d'habitat social.

En revanche, le plan oriente vers la modernisation implicite du centre de la commune sur la nationale 3 et prévoit une réconciliation entre le canal et celle-ci par la percée d'un mail planté, prolongeant la place de l'Eglise par une véritable terrasse sur le canal.

En situant sur l'avenue le projet majeur des années 50, l'identité communale est à nouveau réaffirmée en même temps que son lien à la capitale. L'avenue restera d'ailleurs porteuse de projets urbains redondants ou contradictoires quant à la question d'en marquer la porte. Le projet Honegger optait pour la position de cette porte au niveau de l'église : l'expression plastique en était évidente, l'échelle était bien celle de la capitale. Le projet de l'AUA en 1982 préférera, en réponse aux HBM, conforter la fermeture de Paris par une "muraille de briques".

Un troisième projet instaurera le marquage d'une séquence de l'avenue : c'est celui de F. Pouillon sur le terrain qu'occupait la distillerie Delizy. En 1956, sur l'initiative d'une SCI, F. Pouillon réalise 280 logements selon un plan-masse qui allie plusieurs intentions :

- par un plot de 10 étages il effectue une ponctuation dans la façade relativement régulière, haute de 6 à 7 niveaux qu'offre l'avenue.
- par la disposition sur la rue d'un grand parc planté que viennent encadrer, à l'arrière, les bâtiments (en ménageant des transparences), il semble répondre à la manière des "Folies" de l'âge classique au jardin public qui lui fait face, de l'autre côté de l'avenue.

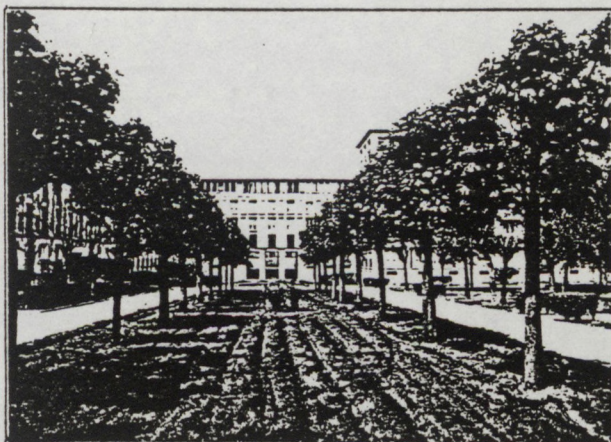
VERS UNE PLANIFICATION REGIONALE

Dans les années 1930 prend source un mouvement de reflux de l'autorité municipale en matière d'urbanisme. Conduit sur une longue durée, le Plan d'Embellissement témoigne de ce glissement, en particulier en ce qui concerne le quartier des Limites qui amène les premières préoccupations inter-communales : liaison avec Paris des confins de Pantin avec Bobigny et Noisy le Sec.

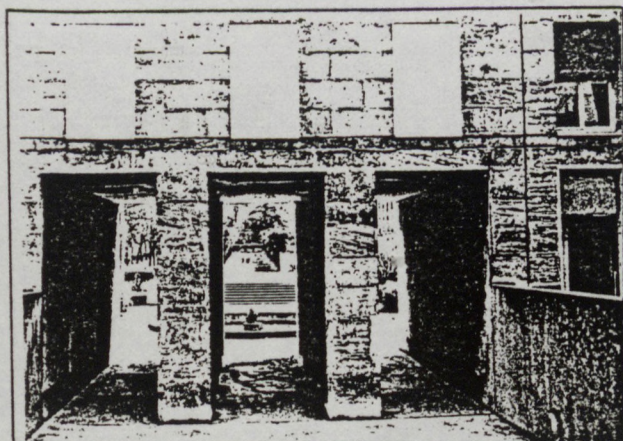
Le 24 mars 1928, le comité supérieur d'organisation de la Région Parisienne est créé au sein du Ministère de l'Intérieur groupant les cinq sections suivantes : aménagement, législation, finances, services publics et habitations. La section Aménagement, présidée par H. Prost, réalise un plan-masse d'aménagement de la région parisienne qui, en 1932, subordonnera à ses intentions les Plans d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension des 656 communes concernées. Cette démarche - qui s'inscrit dans la lutte de Giraudoux et de Dautry en faveur d'un urbanisme national conduit par une autorité publique - sera généralisée à l'ensemble de la France par le décret-loi du 25 juillet 1935 qui lie les plans de ville à des plans de région.

Avant le doublon POS.SDAU tel qu'on le connaît actuellement, c'est en 1960 celui des PDUI et des PADOG qui régit l'aménagement de la région parisienne.

Le Plan Directeur d'Urbanisme Intercommunal du secteur Pantin, Le Pré St Gervais, les Lilas, approuvé en 1965 instaure une planification basée sur un zoning d'aires homogènes. Si les tissus mixtes étaient toujours restés intouchés par les politiques urbaines successives, ils sont en revanche le point focal des mesures prises par le PDUI : un secteur de rénovation couvre les bordures de Paris, le sud de la RN 3 et le quartier de l'Eglise, proscrivant l'enchevêtrement fonctionnel. Une zone "habitations et commerces denses" devrait prendre place dans les sites qu'occupaient les tissus mixtes, permettant l'élargissement des voies, la diminution de l'emprise au sol et la création d'espaces verts.



SUBSTITUTION DE LA DISTILLERIE DELIZY PAR DU LOGEMENT
architecte F. Pouillon



L'industrie devait, quant à elle, rester concentrée autour de la voie ferrée. C'est bien une conception de "réservoirs à logements" que met alors en oeuvre la planification régionale sur ces secteurs contigus à Paris, desservis par les transports en commun.

UNE POLITIQUE DE LOGEMENT DE MASSE

A partir des années 1950-55, le logement social devient l'instance primordiale de conformation (ou dans certains cas, de remplissage uniquement) de la ville périphérique.

Les politiques municipales successives puisent dans un catalogue de modèles architecturaux qui ont une audience nationale. Près du Fort d'Aubervilliers, les terrains classés en "espace vert à réserver" par le Plan d'Embellissement sont investis sous la forme d'un grand ensemble, au sens usuel du terme, pour ce qui concerne les Fonds d'Eaubonne (426 logements construits en 1961). A côté, le terrain des Courtilières reçoit un projet d'E. Aillaud qui y réalise, pour l'Office Départemental d'HLM, 1500 logements sur un terrain de 4 hectares. E. Aillaud décrit ainsi son projet : "Un très long bâtiment sinueux de 1,5 km coupé en trois tronçons inégaux, entoure un parc de gazon et d'arbres ; ceux-ci plantés en bouquet serrés et composés d'arbres à grand développement paraissent avoir existé avant la construction et celle-ci - dans l'esprit de Bath - paraît les contourner et se glisser entre eux, promenant sa nonchalance dans un parc. Deux quartiers accolés à ce paysage comportent en tout une quinzaine de tours en forme d'étoile ..." (17)

Un deuxième modèle, - celui de la rénovation des arrondissements périphériques parisiens -, par tours et dalles piétonnes, s'attache particulièrement aux reprises de terrains libérés par l'industrie. Cela donne lieu à un certain nombre d'opérations situées le plus souvent sur les deux radiales ou sur la grande avenue de rocade, entre la mairie et les Quatre Chemins ; elles se localisent en effet le long des axes qui avaient, au 19ème siècle, été porteurs des premières industries, devenues obsolètes en 1960. Ce sont par exemple, aux Quatre Chemins, le remplacement de l'entreprise Astra par 137 logements en 1969, celui de l'usine Dolfus par 370 logements en 1964 ; sur l'avenue E. Vaillant, la reprise des terrains de la manufacture des allumettes et de ceux de Etablissements Poivrossage (320 logements)...

Ce modèle subsiste, légèrement réinterprété, dans la plupart des ZAC en cours ou récemment achevées : tours et barre en free-standing composent la première tranche (bureaux et logements) de la ZAC de l'Ourcq, celle de la ZAC de la Porte de Pantin (tour Essor) et l'ensemble de la ZAC des Grilles en bordure sud de la RN 3.

L'alignement sur rue, en revanche, devient la règle des dernières réalisations, que ce soit la dernière tranche de travaux à la Porte de Pantin (menés par l'AUA) ou les nombreuses opérations de "suture" que mène l'Office d'HLM en tous points de la commune.

LES ENJEUX

Ils sont pour la plupart liés eux aussi aux logiques métropolitaines et en premier lieu à celle qui reconduit périodiquement le report des grands équipements vers une couronne plus éloignée. Cela concernerait à Pantin le cimetière et les gares de triage et de marchandises dont le départ ou la réduction d'emprise "dégèlerait" de grandes aires. Ainsi sur les terrains du cimetière desservis par le métro et attachés à la fois aux deux radiales (RN 2 et route des Petits Ponts) pourrait-on imaginer de créer un nouveau quartier : sa trame viaire reprendrait le tracé de certaines allées dont on conserverait les plantations | Le départ des gares SNCF en revanche, s'il se révélait comme une opportunité pour remettre en continuité nord et sud de la commune, aurait aussi pour effet le dépérissement de l'activité d'entreposage.

Un deuxième enjeu est, au moment où l'usage du canal de l'Ourcq à des fins de transport régresse, la réactivation du site de la Villette comme équipement de culture et de loisir. Une nouvelle fois est remis en jeu l'établissement de relations de continuité entre Paris et la périphérie, aussi ténues soient-elles.

A cette occasion, le canal de l'Ourcq pourrait prendre un statut proche de celui, à Paris, du canal St Martin, micro-paysage naturel et lieu de promenade mais aussi axe urbain. Ainsi, il serait envisageable de créer une voirie de desserte qui le longerait et pénétrerait dans Paris en traversant le parc de la Villette jusqu'à la rotonde de Stalingrad. Cela n'est cependant guère pris en compte par le projet de parc qui maintient en l'état l'unité morphologique... et les butées qu'elle introduit dans les continuités urbaines.

Dans un futur plus immédiat, c'est autour des friches industrielles que se focalisera l'action urbanistique.

Déjà de nombreux terrains sont en attente, libérés par des industriels qui ont déposé leur bilan ou qui, au contraire, s'y trouvaient à l'étroit. Les projets à l'étude sur ce site semblent avoir une gestation pénible et longue ; mais quelle qu'en soit l'issue, plus subis qu'élus, disséminés sur la totalité du territoire communal, ces terrains vacants ne peuvent guère être proposés à un véritable "projet de ville".

CONCLUSION

CONCLUSION : UN MODELE DE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE INDUSTRIELLE

Dans le travail monographique ont été réunis les matériaux utiles à un dénombrement des modes de développement et de constitution des aires urbaines ainsi qu'à une systématisation de leurs caractères. La recomposition de ces matériaux nous a conduits à appréhender et décrire les phénomènes à examiner selon une grille de lecture à échelles multiples, dans l'objectif de clarifier les enjeux et les problématiques des projets urbains dans des termes propres à leur contexte.

L'armature urbaine a été caractérisée par son organisation duale découlant sur la longue durée d'économies territoriales distinctes: échanges locaux, échanges avec Paris.

Les radiales:

Une structure macro-fonctionnelle pré-existe sous la forme de routes reliant les provinces à Paris, routes au tracé ancien sinon antique issues de l'histoire du commerce et de la guerre.

Toujours au niveau macro-structurel se surimpose dès le début du 19ème siècle une armature relevant de l'évolution simultanée des moyens de transport et des formes de l'échange. Ces interventions rapides et artificielles introduisent sur le territoire la problématique de la coupure, de la discontinuité. A partir du 19ème siècle, les axes radiaux renforcent leur prégnance en générant les pôles et noeuds autour desquels se forme l'imagibilité et l'identité urbaines: les attributs de la centralité (équipements publics, commerce, espaces publics -places et jardins -, transports en commun) s'y fixent préférentiellement. Ils ne parviennent cependant pas à s'ériger au statut de voies urbaines consolidées par des fronts continus. Limitant et autonomisant des quartiers qu'ils rescindent, ils demeurent fortement déterminés par les secteurs qui s'étendent de part et d'autre et qui affleurent sur leurs rives. Porteurs des plus forts enjeux économiques, ces axes présentent le portrait d'un urbanisme opportuniste par pièces dans lequel le projet se révèle inapte à conduire des opérations contextualisées et entretient un continuel hiatus entre homogénéité et individualité, confrontation et conciliation.

Le paysage des radiales reste fortement marqué par l'oeuvre de redressement et d'élargissement réalisée au 18ème siècle par Trudaine, qui s'est exercée au sortir de Paris. Ces tronçons remaniés se sont trouvés confondus avec les secteurs compris entre le bornage de Paris et celui des villages, puis englobés dans la zone non aedificandi du glacis des fortifications de Thiers. Zone rejetée, elle constitue cette frange très précaire autour du Boulevard Périphérique à l'Est de Paris qui confère aux radiales dans sa traversée cet aspect désolé et désert sensible à la porte de Montreuil ou à la porte de la Villette. Les projets de rénovation des années 50 ont poursuivi et accentué les aspects discontinus des fronts bâtis le long de ces voies qui ont souvent été retaillées à proximité des cheminements anciens persistant sous forme de voie active (rue Etienne Marcel entre Montreuil et Bagnolet), de simple rue (rue Gabrielle Jossierand à Pantin) ou de trace.

Les rocales:

une structure micro-fonctionnelle très dense, liée aux échanges inter-villageois se déploie harmonieusement autour du noyau villageois à la fin de l'Ancien

Régime. Ce sont des chemins ruraux anciens, des voies de contournement de Paris, des voies liées à l'exploitation du sous-sol... Malgré leur relatif dépérissement au Nord de la commune de par leur cisaillement en différents points par les ouvrages surimposés, ces tracés anciens perdurent, la croissance de la ville au Sud les transformant progressivement en voies de desserte urbaine par ré-interprétation, complément et ramification. La démarche des Plans d'Embellissement et d'Extension s'attachera au parachèvement, la régularisation et la ramification de ce réseau par son élargissement et son organisation selon une hiérarchie qui privilégie la continuité inter-communale à la question du gabarit.

Ces voies de rocade reliant entre eux les différents secteurs radiaux tels que les ont autonomisés les infrastructures, le relief, le système parcellaire rural... apparaissent comme une "coupe" diachronique sur la formation de la ville. Autour d'elles prennent place les tissus mixtes vernaculaires, les greffes de la période industrielle (lotissements d'habitat ou d'industrie) et les différentes expériences urbanistiques du 20ème siècle (cités-jardins, grands ensembles...).

Les tissus de faubourg sont l'objet sur une longue durée d'une forme plus discrète et plus persévérante de projet qui semble toucher plus précisément les tracés qui sont gérés longuement et par touches successives vers une forme de rationalité qui vise à inscrire des continuités et des liaisons entre les différentes polarités (la discontinuité du centre et son éclatement est une donnée structurelle). Ce processus très lent est une suite de modifications et de transformations sans bouleversement qui sont conduites en s'appuyant sur les traces les plus ténues: chemins, sentes, ruelles qui sont amenées par un processus sélectif, à franchir les étapes d'une clarification de la trame viaire aux périodes de remise en cause de ses fonctions initiales.

Les processus de croissance de la ville de la périphérie ont semblé ressortir de plusieurs ordres: phénomènes perturbateurs des équilibres acquis, reprises en main volontaires, persistance d'évolutions lentes peu concernées par les questions de l'architecture urbaine.

-La surimposition

Présente à Pantin par le fait du canal et de la voie ferrée, la surimposition -qui ailleurs peut revêtir la forme d'autoroutes, de lignes haute tension ou de la trace au sol des voies aériennes (tracés virtuels que matérialise la réglementation urbaine qui leur affère) -est le dessin au sol d'un tracé linéaire indépendant des structures sur lesquelles il s'inscrit. Bouleversant l'équilibre des ordres établis, elle réoriente et déplace le développement de l'occupation du sol: le bouleversement que provoque la construction des canaux et des voies ferrées s'opère au moment où s'exercent le plus fortement les effets des dynamiques urbaines liées à l'industrialisation et au gonflement démographique des sites contigus à Paris.

Irrigant certains secteurs selon un mode moderne, et générant simultanément le dépérissement des cheminements ruraux qu'elles tronçonnent, ces nouvelles infrastructures vouent les aires qu'elles traversent -dont la trame viaire est réduite à l'élémentaire- à une prise de possession par grandes pièces.

Les surimpositions entraînent des clivages nouveaux sur un sol jusque-là divisé en territoire productif et villages: les premières implantations industrielles s'accompagnent de la création de nouveaux quartiers. Une bi-polarité et des concurrences s'instaurent entre structure traditionnelle et nouveaux établissements qui vont donner lieu à des arbitrages tendant à maîtriser une nouvelle répartition des statuts des différents espaces urbains.

Si les phénomènes de surimposition se sont révélés destructeurs des stabilités et ont interrompu ou contrarié les phénomènes de croissance continue des tissus, ils sont venus prendre rang parmi les faits urbains majeurs générant l'implantation de l'industrie et de son corollaire d'habitat.

-La colonisation

Avec le 19ème siècle, l'ordre parisien devient de plus en plus déterminant: le contexte politique international fait prendre des mesures de défense militaire de la capitale (enceinte, forts), la croissance démographique de Paris s'accompagne de l'annexion des communes adjacentes (La Villette, Belleville, Ménilmontant...) et de l'exportation hors les murs des services consommateurs d'espace (cimetières, hôpitaux, hospices, centrales électriques et usines à gaz, gares de triage...)

La colonisation est un processus qui agit par prélèvement sur le sol d'un fragment de taille considérable et y installe de façon autonome une entité étrangère à son environnement.

Cette main-mise par Paris du territoire alentour complète et réoriente l'armature linéaire pré-existante par la superposition de "taches", grandes emprises mono-fonctionnelles closes et sans relation avec leur proximité.

Outre le gel par des instances extérieures à la commune de surfaces importantes qui représentent actuellement à Pantin 60% du territoire communal, la colonisation agit sur le développement urbain par l'intermédiaire d'un certain nombre de processus:

- elle provoque des dépérissements de portions ou d'éléments du réseau antérieur.
- elle constitue des limites au développement de zones urbaines pré-existantes.

La présence de ces "butoirs", particulièrement forte à Pantin met l'habitat face à un problème critique, celui de son domaine légitime. La création de nouveaux quartiers par lotissements est gênée par la massivité des implantations industrielles et des colonisations par les équipements, et ne peut s'étendre de façon significative. La croissance mixte spontanée y est limitée dans sa forme par les bornes qu'imposent les grandes infrastructures, dans sa fonction par la tendance de ces dernières à générer de grandes emprises mono-fonctionnelles. Elle produit un morcellement du territoire, crée des enclaves. Dans ce territoire sectionné par les armatures linéaires qui concernent ou qui passent outre l'environnement immédiat, sur lesquels se disposent les grandes entreprises utilitaires, se met en place une mosaïque constituée de morceaux de petite taille se construisant selon un ordre autonome. Ces entités repérables peuvent être des quartiers, ensemble cohérents à la fois du point de vue de leur forme et de leur vie; elles peuvent être aussi uniquement des homogénéités du point de vue de l'occupation du sol, zones industrielles et lotissements.

Les phénomènes de colonisation nous sont apparus comme acteurs négatifs, intervenant en bloquant et interdisant le développement. Forts et cimetières constituent des emprises telles qu'au delà de leur étendue d'autres phénomènes sont à l'oeuvre. Les ouvrages de fortification en plaine, par leur occupation de grande taille, ont repoussé toute occupation résidentielle et favorisé à l'inverse une vocation industrielle des secteurs adjacents laissés sans irrigation. C'est ainsi que des terrains voués à l'agriculture dans sa forme extensive se sont vus investir par l'industrie par l'industrie selon des formes elles aussi très peu denses, reléguant dans des résidus marginaux l'habitat sous forme de cités ouvrières de petite taille: phénomène très représenté dans la Plaine St-Denis.

Seules les fortifications situées en site plus accidenté (La Boissière à Montreuil et le fort de Rosny par exemple) entraîneront pour leur exploitation la création de voirie aux parcours sinueux qui seront repris dans le développement de projets de quartiers d'habitation, dont l'achèvement est encore à l'oeuvre.

-Le comblement

Ce processus lent intéresse trois types de terrains et y opère de façon sensiblement différente:

- par comblement des enclaves résultant de la colonisation institutionnelle du territoire et qui sont ainsi soustraites à la croissance et aux processus de substitution par effacement pur et simple de la trame viaire pré-existante
- par juxtaposition le long des axes structurels de typologies résidentielles ponctuelles et d'emprises manufacturières ou industrielles étendues,
- corrélativement, se développent par greffe sur le noyau villageois des unités singulières de lotissement qui occupent les vides et se ramifient aux embryons de trame viaire : setier, chemin, ruelle.

On remarque que ces homogénéités très fragmentaires, petites opérations sans envergure, gèreront la micro-constitution du tissu à l'initiative des spéculateurs, philanthropes et autres agents privés. Il faudra attendre le développement de la politique des grands ensembles pour que ce registre de formation de la ville soit pris en charge par des acteurs institutionnels. Radiales et roçades assurent le support primaire de cette forme de croissance naturelle par étirement linéaire puis investissement de la profondeur sur la base des chemins ruraux devenus voies de desserte, investissement qui est le fait avant tout de l'artisanat et de l'industrie.

De la conjonction et de l'interaction des processus que l'on vient de dénombrer, naissent des champs de développement nouveaux aux valeurs différentielles et complémentaires qui peuvent se lire comme des zones fonctionnelles mais aussi comme des entités de valeur figurale, des paysages, ensembles de traits ou figures produits involontairement par l'accumulation des interventions successives; bouleversements topographiques dûs aux ouvrages défensifs, à l'édification de bâtiments spécifiques à l'exploitation industrielle, grandes ouvertures sur le panorama conférées par les canaux, les ponts et les voies ferrées.

Ces mutations vont se traduire:

- par apports sur-signifiants: ainsi le canal, voie d'eau, évoluera vers l'image d'un "boulevard industriel".
- par transformation: les sites de carrières sur le coteau sont occupés par le fort, et les voies d'exploitation coupées de Paris vont se transformer progressivement en voies nouvelles, d'abord spontanément puis de façon planifiée pour parvenir à la figure urbaine de la promenade en belvédère.
- par remaniements structuraux: le cimetière par sa masse redéfinit les terrains alentour et les réduit à des enclaves communiquant en un point précis avec les voies, ce qui détermine leur destin industriel.
- enfin par accumulation et densification selon des déplacements fonctionnels: les tissus villageois vont évoluer de façon continue jusqu'à leur dépérissement et leur condamnation dans la rénovation.

Ainsi interfèrent des processus de croissance qui procèdent selon des régimes contrastés et juxtaposent des modes d'investissement sinon antagonistes, du moins autonomes et éclatés.

La forme de la ville émerge ainsi à son insu, façonnée prioritairement par le jeu des logiques des voies de communications nationales et par la guerre. Ces logiques étrangères à la ville vont pourtant la fabriquer.

A l'instar des percées qui interviennent comme outils de restructuration urbaine et comme moyen de recentrage, liés à la dialectique de croissance et de déplacement des centres, le canal et la voie ferrée à l'endroit de leur rupture de charge vont prendre rang parmi les lieux symboliques susceptibles de donner à la commune nouvellement instituée, une image de son identité et offrir la perspective adéquate à la démonstration du nouveau pouvoir local.

REDEPLOIEMENT ET QUESTION DU PROJET URBAIN

Les projets identifiés à Pantin nous sont apparus dans les limites temporelles de notre étude comme des projets de redéploiement urbain.

Le redéploiement est une logique de croissance qui procède par à-coup en déplaçant les pôles significatifs de l'identité urbaine selon des visées projectuelles -politiques, économiques et/ou idéologiques- qui à Pantin ont revêtu au moins trois formes:

- confirmation et ancrage de l'identité communale par ses institutions dans le quartier du canal.
- désenclavement d'un site et réalisation d'un fragment de Cité Idéale ponctuant une voie de liaison entre la porte des Lilas et le canal à l'endroit du port.
- retour à l'axe traditionnel de liaison à Paris pour la réalisation du premier projet de logements sociaux qui fait disparaître les derniers vestiges du noyau villageois.

Ainsi le redéploiement assume la figuration d'un projet de revalorisation de l'image urbaine.

C'est le projet d'un espace moderne à chacune de ses périodes d'émergence:

- de la négation du passé villageois à l'affirmation de la ville industrielle
- du rejet de la ville industrielle à la ville moderne où l'habitat salubre et hygiénique est associé à un projet de promenade paysagère et aux équipements de sport et de loisir dans une programmation déjà précise des zones d'emploi et des liaisons avec Paris.
- enfin la fusion de l'identité communale avec celle de porte du Grand Paris par le retour sur la route d'Allemagne comme lien symbolisant ce rapport fondamental, concrétisé par l'arrivée du métro.
- après les années 50 les projets de grands ensembles sociaux se sont portés dans ce secteur de la périphérie Est sur les dernières emprises libres: enclaves comme celle des Courtilières en limite Nord-Est du territoire communal, plateaux Nord à Bagnolet et à Montreuil (les Malassis et la Boissière)

L'outillage d'éléments de lecture morphologiques ne peut prétendre suffire à la compréhension des phénomènes à l'oeuvre si on ne fait pas référence aux autres dimensions qui s'exercent au sein des dynamiques urbaines, sortes de catalyseurs urbains, qui accélèrent les processus, déplacent les enjeux ou mettent d'autres acteurs en tête des stratégies.

Les flux et reflux de l'activité industrielle, les logiques qui lui sont propres

sont ainsi fondamentaux dans la localisation qu'elle s'attribue en différentes périodes. L'industrie manufacturière des débuts du 19ème siècle, liée à une main-d'oeuvre importante, desservie par les transports routiers, attachée à une clientèle parisienne se fixe le long des radiales. L'entreposage et l'industrie alimentaire, fonctionnellement dépendants de la Villette (abattoirs et port) se fixent autour du canal, ou encore sur les grandes sorties de Paris qui irriguent aussi la Villette. Puis le grand boum de l'industrie prend possession de la quasi-totalité du territoire: sites enclavés, terrains desservis par le chemin de fer alors qu'avec le développement de la sous-traitance se généralise l'essaimage de petits ateliers disséminés dans les structures parcellaires finement divisées. C'est ensuite la désindustrialisation qui marque la formation urbaine en redonnant à l'urbanisation, des parcelles qui avaient été gelées dans leur forme rurale. Comme la pression industrielle qui accélère les mutations suscitées par les premiers bouleversements formels, la croissance démographique telle qu'elle s'observe dans les années 1860-1900, 1950-1960 donne une grande présence aux différentes formes d'habitat ouvrier - lotissements ou immeubles de rapport - intervenant donc comme activateur des processus de comblement et de sédimentation.

Le cadre juridique quant à lui, joue son rôle catalyseur en déverrouillant, sous la pression des idéologies, des stratégies ou des intérêts différentiels, les freins qui avaient pu être hérités du contexte antérieur.

Cela peut se traduire par la reconnaissance de l'instance municipale comme acteur privilégié du contrôle et de la fabrication de la ville (loi municipale de 1884) ou au contraire son allégeance à l'instance départementale ou régionale (telle qu'elle s'entame en 1930-1935)

Cela prend aussi la forme du dégel des terrains militaires ou institutionnels et de leur recyclage dans les enjeux urbains.

C'est enfin la constitution d'outils opérationnels permettant de mener à bien les intentions projectuelles ou planificatrices des acteurs (lois sur l'expropriation, sur le logement social, sur la planification...).

Les enjeux actuels découlent de l'histoire récente et de la rapidité des régimes d'urbanisation qui se sont succédés durant un siècle sur ces territoires soumis aux contre-coups du développement parisien. Les effets de restructuration de la capitale par Haussmann se sont largement fait sentir jusqu'aux années 1940 moment où la capitale a atteint à l'Est ses limites. La périphérie immédiate à l'Est de Paris a vu son territoire désigné comme zone de rejet des industries, des équipements et se raréfier de ce fait les terrains disponibles pour son extension propre. Les enjeux actuels résident dans la libération des grandes emprises industrielles, par les effets combinés de la crise économique et de la décentralisation en ville nouvelle et au-delà. Les terrains enclavés, atteignent une ampleur particulière dans le site de la Plaine - St-Denis où ils cons-

tituent un espace de redéploiement tel que les logiques métropolitaines ne peuvent que sortir victorieuses de cet affrontement avec St Denis.

Il n'en est pas de même dans les autres communes où les cas de mono-fonctionnalité ne sont pas aussi patents. Il ressort malgré tout que les sols récupérés après le départ des industries nous parviennent sans armature viaire et nécessitent de ce fait une reconquête qui doit revêtir tous les aspects du plan d'extension: viabilisation, projet de structure urbaine, découpage des unités de programme et dimensionnement. Ailleurs (cas de la ZAC de l'Ourcq à Pantin) la succession des projets montre le difficile arbitrage quant à sa vocation possible: le canal reste-t-il un lien entre les sites industriels qui s'étendent au-delà vers Bobigny et Bondy? ou sa vocation va-t-elle se trouver transformée par son statut de trait d'union le plus évident entre Paris et Pantin?

Ailleurs les possibilités de redéploiement touchent essentiellement la reconquête des carrières à plâtre sous forme de parcs.

Aussi les interventions à l'échelle de la structure urbaine semble suspendues à la résolution de cette échelle de problèmes qui concernent l'introduction de nouvelles cohérences dans des logiques intercommunales ou métropolitaines. C'est le cas des projets pour la Plaine St Denis, des interventions le long du canal de l'Ourcq ou des interventions sur les axes radiants.

Les interventions sur les rocades tout en jouant sur des logiques intercommunales restent inscrites dans la problématique des polarités et des séquences qui jalonnent ces voies, selon des marquages successifs. Elles ressortissent plus du traitement des identités limitées par la conduite soit d'une reprise des tissus, soit par remodelage.

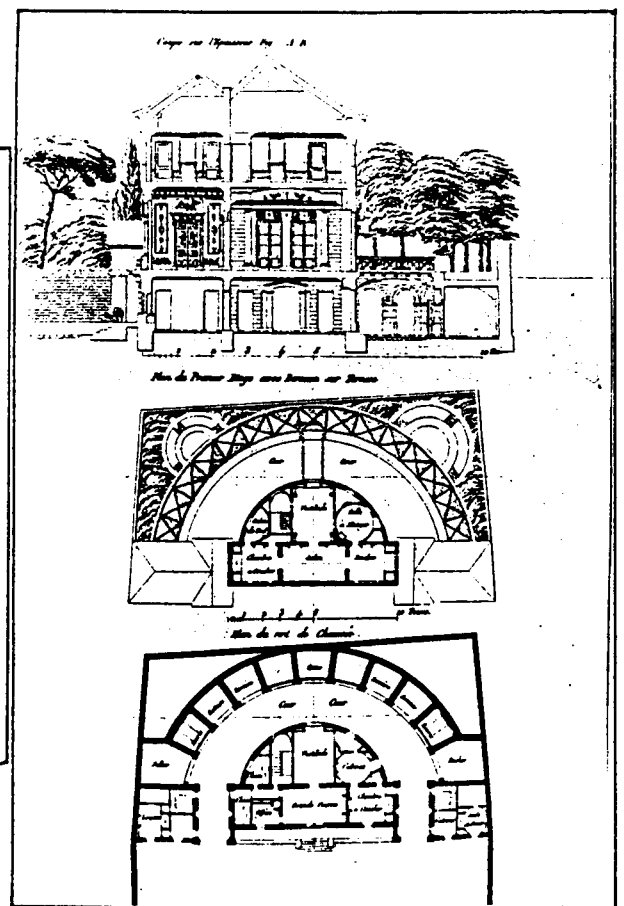
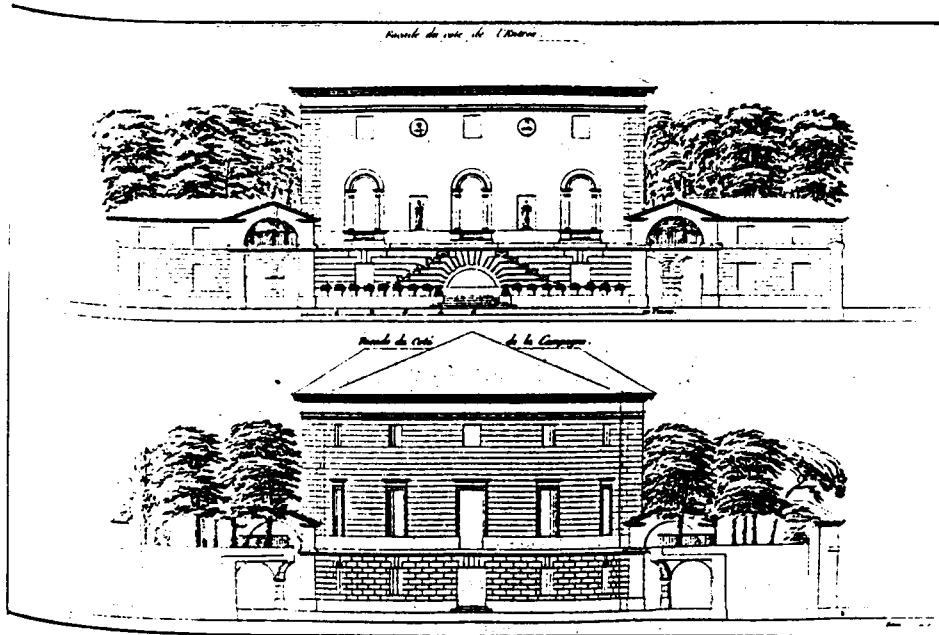
On entend par "remodelage" un projet qui, sans intervenir sur la structure urbaine globale, agirait par requalification. Interne à un fragment, le remodelage introduit de nouveaux rapports entre ses éléments (voies, espaces publics, habitat, activité), valorise des polarités, agit sur l'économie interne d'un secteur. Il joue sur le découpage, le dimensionnement, la distribution des lieux, les échelles, densités, fonctions, types d'édifices...

La problématique majeure à nos yeux et qui découle de l'organisation mise en évidence, semble être celle du parachèvement et de l'atténuation des collages le long de ces rocades. Ce problème se pose avec une acuité toute particulière sur les franges-mêmes du boulevard périphérique où la précarité de la zone n'a pas été résorbée durant la période 50-80 malgré les tentatives du projet global confié à Auzelle. Ce problème englobe celui des portes et reste un champ de recherche ouvert, qui nous interroge sur notre capacité à appréhender comme situation de projet des ensembles territoriaux métropolitains afin de mieux gérer les interventions locales.

NOTES 1^{ère} PARTIE

1 - Au Sud-Est du territoire communal, des carrières à flanc de coteau ont été exploitées jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, puis comblées en 1899, à la suite de nombreux accidents. Les carrières étaient, après la propriété rurale, la deuxième richesse du village. "En 1801, sur 217 personnes disposant du droit de vote, on comptait 47 carriers et plâtriers". (R. Pourteau - Pantin, 2000 ans d'histoire). Ceux-ci vivaient dans des maisons isolées, à proximité de leur lieu de travail.

2 - Pantin est au 18^{ème} siècle une résidence de loisir recherchée. Des petits bourgeois, des artistes à la mode se font construire des villas dans des jardins anglais. Beaumarchais, le musicien Méhul et la danseuse Guimard y avaient des propriétés. F.J. Bélanger avait construit en 1785 une "maison des champs" pour un riche américain.



photos extraites du "Recueil d'Architecture Civile" de J.C. KRAFFT.

3 - Le Petit Robert définit ainsi le terme "parcelle" : 1838, portion de terrain de même culture constituant l'unité cadastrale.

4 - Au sens que donne B. Rouleau à ces termes dans "Villages et faubourg de Paris"- Seuil 1985

voir aussi dans le petit Robert "canton" : 18^{ème} siècle Canada dénomination de la division cadastrale d'environ 100 milles carrés (16 ha).

NOTES 2^{ème} PARTIE

1 - La construction du Canal de l'Ourcq en amont de Pantin avait été entamée dès le début du XVII^{ème} siècle pour faciliter l'approvisionnement de Paris en bois de chauffage. Ce projet, interrompu à la mort de Colbert et de l'ingénieur Riquet (ingénieur du Canal du Midi), est repris entre 1787 et 1790 ; puis, sous Napoléon 1^{er}, la loi du 29 Floréal an X (19 Mai 1802) répondant à une nécessité d'alimenter Paris en eau salubre, prescrit la réalisation du système de canaux comprenant le Canal de l'Ourcq, le Canal St Martin et le Canal St Denis.

La loi ne prescrit pas explicitement la navigabilité du canal. L'ingénieur Girard, chargé du projet, défend la double fonction (navigabilité, alimentation en eau) qui finira par être obtenue. En 1808, 76 Kms seront ouverts à la navigation et très rapidement, bien que le canal soit d'une petite section et qu'il forme une impasse sans liaison avec d'autres voies d'eau en sa partie amont, il sera support d'une intense activité de navigation. En 1820 se crée un service de transport de voyageurs entre Claye et Paris ; des bateaux spécialement conçus pour le canal (les "flûtes d'Ourcq") apportent à Paris les céréales de la Brie, du bois, de la pierre de taille et du plâtre, et en évacuent les déchets.



Sources : Archives Nationales - cartons F 14 7012,
F 14 7013 et F 14 10125.
Archives de la Seine - carton 2 S 5
Devis général du Canal de l'Ourcq P.S. Girard
1806
Mémoire sur la navigation du Canal de
l'Ourcq - Coic - Ed. Plassan, Paris 1823
Les canaux de Paris à la fin de 1884-1885
Humblot (BHVP cote 116 126)
Précis historique des canaux de l'Ourcq,
St Denis et St Maur, Berthelomet
(BHVP, cote 130 443)

2 - Le projet officiel, dressé par les ingénieurs Baude et Michel, faisait passer le chemin de fer, à sa sortie de Paris, en strict parallélisme avec la route d'Allemagne (RN 3), à 50 m environ au Sud de celle-ci.

Ce projet qui traversait un parcellaire serré, une trame viaire dense et des noyaux déjà construits fut très mal accueilli par la population.

Un deuxième tracé fut alors proposé par MM. Flachet, Petiet et Mony, sortant de Paris selon une direction Nord-Est et passant par le Nord de Pantin, Drancy, Aulnay-sous-Bois... On jugea insatisfaisante la desserte des centres de population qu'il proposait.

Un troisième tracé, commun à deux projets émana de deux équipes différentes : Cordier, Gouze et Daugny d'une part ; Arnoux d'autre part.

Ce tracé suivait la berge du canal, et ceci même en amont de Claye-Souilly où la rivière canalisée forme des méandres accentués.

Les deux projets ont donc été écartés en raison de problème que posent les courbes de très faible rayon, facteurs d'insécurité et "qui interdisent à l'avenir les grandes vitesses" (la vitesse prévue au projet était de 30 Kms/h!) Le tracé adopté effectue un compromis entre les différents tracés : le tracé à la sortie de Paris reprend celui de M. Flachet, ensuite il longe la route d'Allemagne selon le tracé Baude.

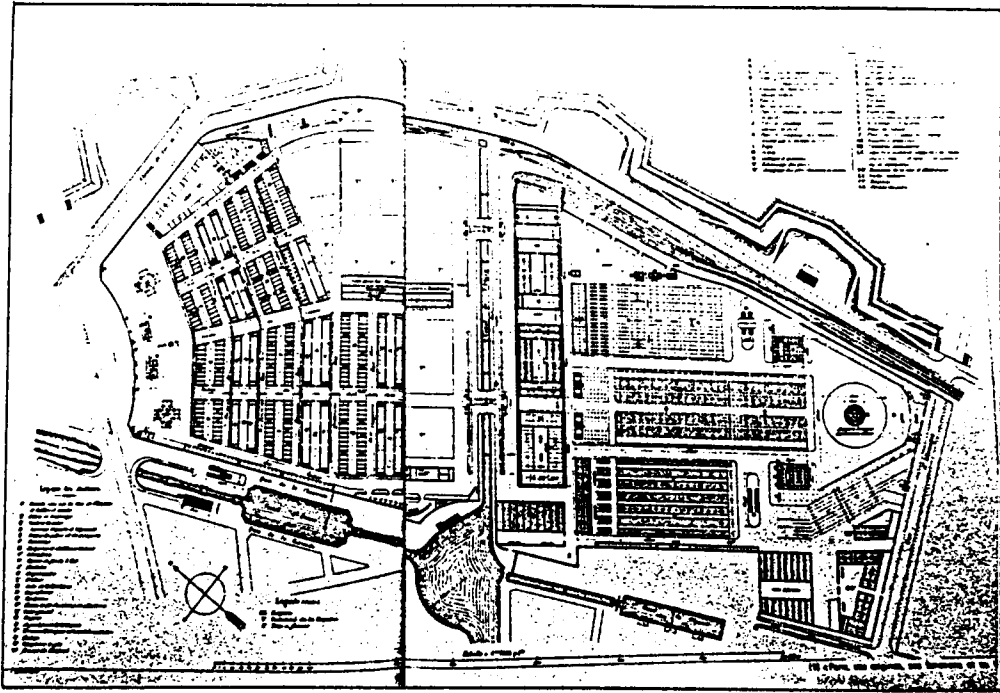
3 - L'élargissement à 12 M des grandes radiales s'explique par la nécessité de disposer plusieurs files parallèles sur la route lors du déplacement des corps d'armée : une file pour l'infanterie, une pour la cavalerie et l'artillerie, une pour les officiers et estafettes remontant la colonne.

(sources : Archives Nationales - série F 14)

4 - La décision de construire les abattoirs de la Villette est prise en 1859. Ils devaient remplacer les abattoirs de Montmartre, Ménilmontant, Roule, Villejuif et Grenelle, construits entre 1810 et 1818 et qui étaient jugés insalubres pour leur quartier.

On choisit donc les terrains de la Villette pour y placer 2 établissements importants : les abattoirs généraux et le marché aux bestiaux. Ces deux équipements ouvrent en 1867, desservis par un embranchement de la voie ferrée de petite ceinture. Un millier d'ouvriers bouchers, fondeurs, tripiers fréquenteront les abattoirs jusqu'à ce que, dans les années 50, les conditions d'hygiène soient dénoncées donnant lieu au projet de modernisation que l'on connaît.

(sources : Paris Projet n° 15 - 16)



5 - L'annexion des villages limitrophes de Paris en 1860 et le déplacement des barrières re-situant Pantin en position de faubourg s'accompagnent d'une spécialisation de son activité dans les domaines de l'entrepôt et de l'industrie alimentaire.

Au cours du 19ème siècle cette activité progresse, alors même que disparaissent les productions locales. De grands réservoirs à vin sont installés en bordure du canal, dans le prolongement direct des entrepôts du bassin de la Villette, véritable plaque tournante entre les productions des vins de Bourgogne, du Midi, d'Afrique du Nord et de Champagne arrivant par voie d'eau de Bercy.

Le trafic sur le canal à cette période est important : 930 000 Tonnes en 1882, alors qu'il est de 600 000 tonnes sur la Seine entre Paris et Rouen. Ce tonnage se décompose ainsi :

- 500 000 tonnes de pierre et de plâtre
- 50 000 tonnes de farines et céréales de la Brie
- du bois
- du vin

Ce trafic rejaillissait des entrepôts de la Villette, les plus importants en matière de produits alimentaires dans le Paris du 19ème siècle. Lait, beurre, oeufs, viandes salées et bière provenaient de l'Est, les grains et le sucre de la Brie. Des maisons

d'alimentation installent à Pantin leur dépôt régional :
Félix Potin, Primistère, les docks Rémois... sur des terrains pouvant être desservis soit par le canal, soit par le chemin de fer.

sources : "les canaux de Paris à la fin de 1885"

Humblot (BHVP cote : 116 126)

"Pantin, évolution urbaine" M. Pellen

Mémoire de DES - Institut de Géographie 1956.

6 - A la fin du XIXème siècle, la grande majorité des salariés pantinois travaille dans la commune, mais commence cependant le phénomène des migrations alternantes : des mouvements s'opèrent entre Pantin et Paris mais aussi entre communes de banlieue. La compagnie Générale des Omnibus a alors peu de ramifications hors de Paris. A la demande du Conseil Municipal et subventionnée par celui-ci s'établit en premier lieu une liaison hippomobile entre l'église de Pantin et le faubourg St Martin en 1867. En 1871 s'ajoutent deux nouvelles lignes partant de l'église de Pantin, l'une vers la rue du Louvre et l'autre vers la petite Villette.

L'ouverture de la gare ferroviaire en 1877 améliore les liaisons avec Paris ; de plus, une ligne de tramways, toujours à traction animale assure la liaison église de Pantin - place de la République à partir de 1877. En 1913, l'électricité vient remplacer la traction animale mais les itinéraires restent identiques. Pour desservir la manufacture des tabacs, on créera une ligne Pantin - église, Pantin - 4 Chemins qui fonctionnera jusqu'en 1936.

A la fin du 19ème siècle et au début du 20ème siècle, un certain nombre de lignes fonctionne : de Paris au Raincy par Pantin, de Pantin à Bobigny, de Pantin au Port d'Ivry en passant par le Pré St Gervais, Montreuil, St Mandé, le Bois de Vincennes et le Pont de Conflans... En 1920 toutes les lignes d'autobus et de tramways de la Seine sont gérées par le département.

source : "Pantin 2000 ans d'histoire"

(R. Pourteau - Ed. Temps Actuels 1982)

7 - Devant l'intensité de la création de voies qui accompagne la gestion libérale des villes au moment de l'industrialisation, la loi municipale de 1884 rend obligatoire aux communes l'établissement d'un plan d'alignement, renouvelant en cela les prescriptions des lois du 16 Septembre 1807 et du 18 Juillet 1837. Mais, au lendemain de la première guerre mondiale, un grand nombre des villes concernées (de plus de 2000 habitants) ne possédant pas encore ce plan, les lois du 14 Mars 1919 et du 19 Juillet 1924 devront réitérer l'obligation aux communes de dresser un plan d'alignement et fixer pour cela un délai de 3 ans.

8 - La distillerie Delizy-Doistau est l'un des plus anciens établissements industriels de Pantin : elle s'installe en 1851 sur 10 000 mètres carrés de terrains en bordure de la route d'Allemagne, emploie 450 ouvriers et produit annuellement 100 000 hectolitres de liqueurs, sirops et spiritueux. La famille Delizy possède aussi, et conservera jusque dans les années 1920-30, une grande propriété faisant face à la distillerie, de l'autre côté de la route, dans laquelle elle a construit un hôtel particulier.

La famille Delizy - Doistau est l'une des familles de notables industriels de la commune : Simon Clovis Delizy en est élu maire de 1870 à 1875, et une tradition veut que tous les ans au long des 20 ou 25 premières années de ce siècle la famille fasse à la ville un don important destiné aux oeuvres de bienfaisance !

9 - Mr. Courtois, maire de Pantin de 1859 à 1870 avait une propriété à côté de l'église, sur la route d'Allemagne, dans laquelle était construite une folie. Bien que cela lui fût interdit il avait transformé sa folie en tannerie qui fonctionnait jusqu'en 1875. La disponibilité de ce grand bâtiment, déjà équipé de pompes, chaudières et réservoirs d'eau favorisa l'implantation à Pantin en 1876 de la manufacture de tabacs. A pesé aussi dans cette décision la présence d'une population ouvrière qualifiée à Pantin : les Alsaciens et Lorrains réfugiés en 1870.

Il existait déjà auparavant deux manufactures d'allumettes aux 4 chemins, l'une sur le territoire d'Aubervilliers, l'autre en bordure de la route de St Denis (actuelle avenue E. Vaillant). Une troisième se crée ensuite en bordure de la route de Flandres sur un terrain de 7000 m², qui devient le siège central de la Compagnie générale des allumettes chimiques, le plus important des 7 établissements français de la fin du siècle. Etatisée en 1890, l'activité allumettière se désagrègera au début du 20ème siècle : la troisième usine ferme en 1919, la deuxième en 1931.

La manufacture de tabacs, agrandie en 1886 et 1890 selon le plan-masse-type, puis en 1957 a vu sa production baisser progressivement jusqu'à sa fermeture en 1982.

10 - Les grands ouvrages et travaux publics sont rendus possibles par une évolution de la législation en matière d'expropriation. La loi du 28 Pluviôse an VIII confiait au Conseil de Préfecture le soin de fixer les indemnités, qui selon l'opinion générale étaient souvent insuffisantes. C'est pourquoi la loi du 8 Mars 1810 prévoit, pour prononcer l'expropriation et déterminer l'indemnité, l'intervention du juge judiciaire. Mais les indemnités fixées selon ce système étaient excessives pour permettre les interventions importantes. La loi du 3 Mai 1841 institue un jury de propriétaires chargés d'évaluer les indemnités ; celles-ci restent "généreuses". La loi de 1935 substituera à ce jury une commission comprenant des membres des différentes parties prenantes. Parallèlement à la question de l'indemnisation évolue la notion d'utilité publique : de l'expropriation permettant à l'Etat de disposer, sur des terrains qu'il s'approprie, les équipements et les réseaux nécessaires à son fonctionnement, on passera à l'expropriation permettant à la puissance publique d'être maître d'oeuvre d'opérations d'intérêt général quitte à rétrocéder au domaine privé une partie des terrains concernés.

(source : "Histoire de l'Urbanisme" J.L. Harouel
Que sais-Je ? n° 1892)

11 - Voir "Pantin 2000 ans d'histoire" R. Pourteau

12 - Les limites administratives de Pantin ont fait l'objet d'un nombre considérable de bouleversements allant toujours dans le sens d'une réduction de la surface communale et se soldant par

sa réduction au quart de ce qu'elle couvrait au 18^{ème} siècle. Ces démantèlements sont liés à des décisions d'affectation autoritaire émanant de la ville de Paris - par voie d'acquisition ou d'expropriation - ou à des remodelages d'ordre administratif.

- En 1789, le territoire de Pantin est privé du hameau du Pré St Gervais qui s'érige en commune indépendante .
Le Hameau du Pré St Gervais, né au 13^{ème} siècle, dépend de l'abbaye de St Denis et non de celle de St Martin comme Pantin. Malgré de nombreuses requêtes pour obtenir une autonomie religieuse par rapport à Pantin, le Pré devra attendre la Révolution pour être, administrativement, totalement séparé de Pantin, et devenir la plus petite commune de France.

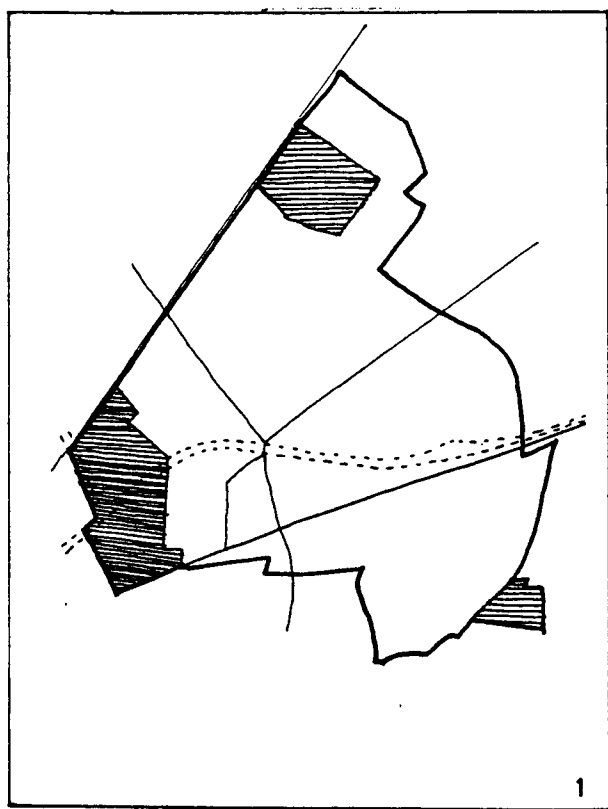
- En 1840, la construction du Fort d'Aubervilliers, participant à la constitution de la ligne de défense pour Paris mise en place par Thiers, prélève 33 Ha. Les terrains soustraits sont ultérieurement reversés à la commune d'Aubervilliers.
L'implantation des fortifications autour de Paris s'accompagne en 1860 de l'annexion du territoire compris entre les nouveaux remparts et les anciennes fortifications des Fermiers Généraux : La Villette, Belleville, Ménilmontant ...Pantin y perd à nouveau 63 Ha constitués principalement de terrains appartenant à la ferme du Rouvray.

- En 1859, le Pré St Gervais annexe, dans le quartier de la porte de Pantin, 46 maisons - soit 250 habitants.

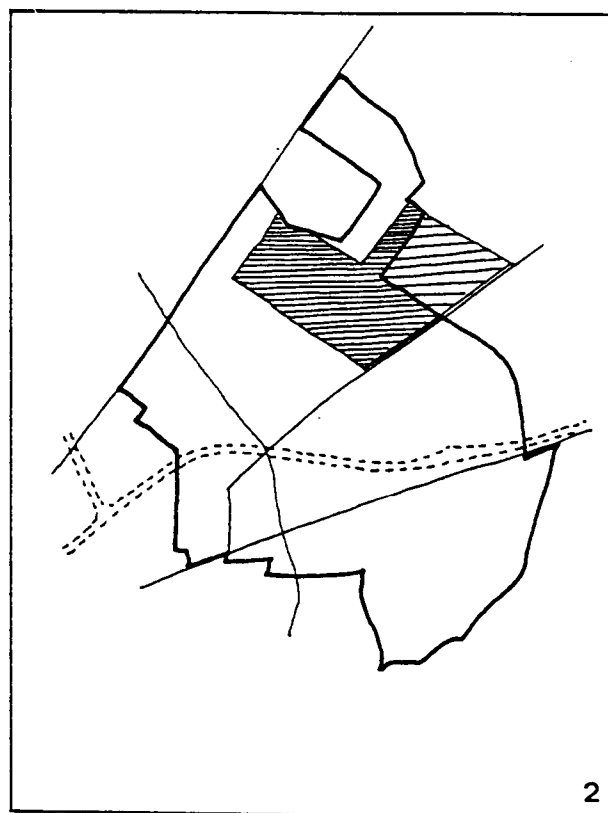
- En 1865, la commune des Lilas, pour se constituer, empiète sur ses voisines : Romainville, Pantin, Bagnolet. Le quartier de l'Avenir (8500 habitants dont 2000 habitants de Pantin), au Sud-Est, est rattaché à la commune des Lilas.
Une opération à caractère spéculatif, réalisée sur un massif forestier acquis par une compagnie anglaise en 1848, est à l'origine du désir d'autonomie qui reçoit satisfaction en 1865.

- En 1883, la ville de Paris acquiert 70 Ha de terres à blé au Nord de la commune pour y installer un cimetière.

- En 1919, la destruction des fortifications et l'établissement définitif des limites de Paris mettront un terme aux fluctuations de la limite Ouest en attribuant à Paris les terrains de la zone non aedificandi - soit 33 ha.



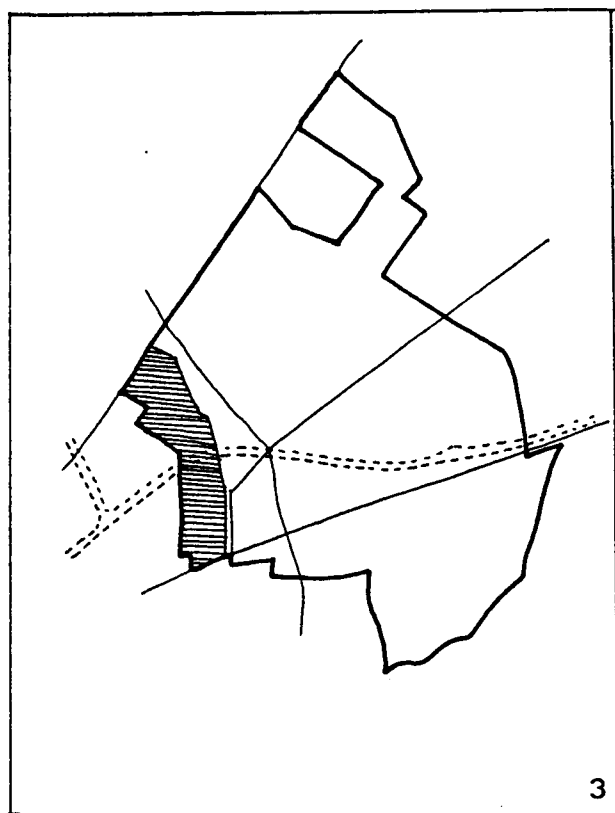
1840 : construction du fort d'Aubervilliers



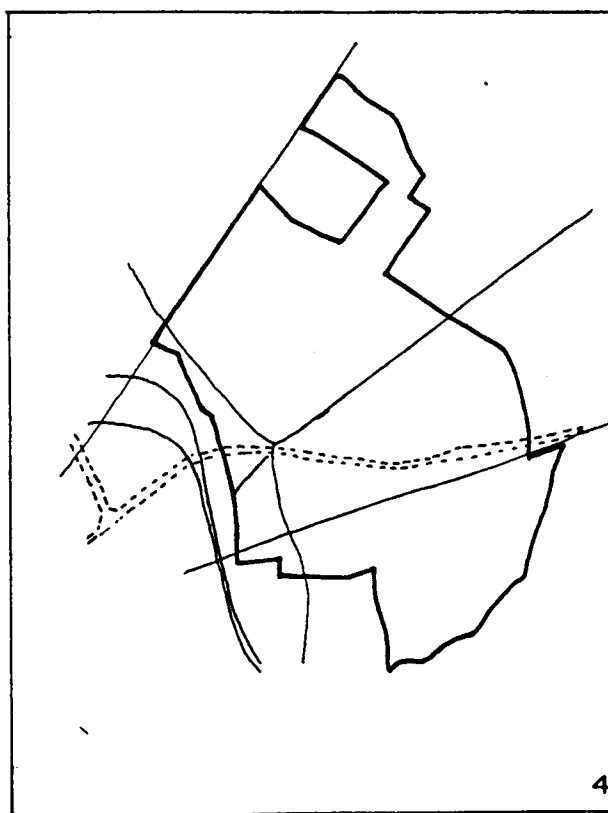
1883 : création du cimetière parisien

1860 : extension de Paris

1865 : cession du quartier de l'Avenir



1919 : annexion à Paris de la zone de servitudes militaires



limites communales actuelles

0. La vocation mécanique de Pantin apparaît à la mi 19^{ème} siècle avec l'installation de l'entreprise Desouches, fabricant de matériel roulant pour les chemins de fer. Les activités mécaniques et métallurgiques, bases de la révolution industrielle, prendront un essor considérable de 1860 à 1950. Les entreprises de fonderie (Marchal, Wetz...), de chaudronnerie, de construction mécanique évolueront de la production lourde à la petite mécanique.

La création en 1920 de l'entreprise Motobécane marque un tournant dans l'histoire de la branche mécanique à Pantin. Elle s'implante en divers établissements qui s'intègrent dans les tissus mixtes du coteau, près du Pré St Gervais, mais elle a aussi de grands entrepôts en bordure de la route d'Allemagne, à Pantin et à Bobigny, en bordure du Canal. A la société Motobécane viennent s'adjoindre des entreprises sous-traitantes ou filiales : entreprises de construction mécanique, de machines - outils, de moteurs à explosion ou électriques...

1. - Chiffres cités par J.P. Brunet dans "Constitution d'un espace urbain : Paris et sa banlieue de la fin du XIX^{ème} siècle à 1940". Annales - ESC Mai - Juin 1985.

2. - Voir l'article "Salubrité publique, hygiène sociale, esthétique. Les incipits de la réforme urbaine" - C. Bruant - Cahiers de la Recherche Architecturale n°

3. - Charles Auray (1879-1938). Elu en 1911 au Conseil d'Arrondissement de St Denis ; il en devient plus tard le Président. D'autre part, il est de 1919 à sa mort conseiller municipal, puis Maire de Pantin pendant presque 20 ans. Député en 1924, il devient sénateur de la Seine en 1927, réélu en 1935. De 1935 à 38, il a été en outre Conseiller Général de la Seine.

4. - Voir "L'avenir en plan. Technique et politique dans la prévision urbaine. 1900 - 1930" - J.P. Gaudin - Champ Vallon 1985.

5. - "Au Nord-Est, dans une région peu privilégiée et où la population est particulièrement dense, il conviendrait de réunir les forts détachés en une promenade continue, par l'aménagement de terrains non bâtis situés dans les environs. Il a été de ce côté prévu une suite de parcs qui rappellerait la ceinture de forêts et de prairies projetée autour de Vienne. Elle partirait du Fort de Nogent, en contre-haut de la Vallée de la Marne, suivrait à flanc de coteau les hauteurs de Fontenay et de Montreuil, serpenterait entre les agglomérations de Noisy-le-Sec, de Rosny, de Romainville, des Lilas, du Pré St Gervais pour rejoindre à Pantin le canal de l'Ourcq. De Bobigny une large avenue gazonnée et plantée d'arbres conduirait à un parc qu'il serait aisé de créer sur des terrains vagues, mesurant plus de 500 hectares, qui s'étendent au-devant du fort d'Aubervilliers".

Rapport de la Commission d'Extension de Paris 1913 (cote B.H.V.P. : usuel 4° I 71)

6. - Le mode de la colonisation est, à Pantin, spécifique au

19ème siècle dans les faits, mais il demeure idéologiquement sous-jacent comme en témoignent certaines tentatives non abouties. En 1902, un projet militaire envisage de démolir une partie des fortifications et de construire une nouvelle enceinte qui, partant de la porte de Pantin, aurait rejoint le fort d'Aubervilliers, puis les forts de l'Est et de St Denis. Ce projet, qui aurait tranché la ville en deux et mené à la destruction de la gare, des manufactures d'allumettes des 4 chemins et de nombreux autres établissements, est abandonné le 19 Novembre 1904 par le Ministère de la Guerre lui-même.

En 1913, la ville de Paris entame des démarches pour déplacer à Pantin la prison pour femmes de 1200 places qui se tenait près de la gare de l'Est. Elle envisage son transfert sur un terrain de 18 hectares près du cimetière, au lieu dit "les Courtillières". La guerre bloquera sa réalisation et conduira à l'abandon définitif du projet en 1926 - 1927.

Enfin, en 1914, c'est le déplacement de l'hôpital militaire Villemin qui est envisagé ; la ville de Paris achète dans ce but le domaine de la Seigneurie. Au terme de 9 ans de négociations, la ville de Pantin parvient à racheter ce terrain et le projet est abandonné en 1928.

(sources : Pantin, 2000 ans d'histoire R. Pourteau Ed. Temps Actuels).

7. - Le bois de Romainville disparut par lotissement : en 1848, une compagnie anglaise de spéculation en fit l'acquisition et le mit en vente par lots. Cette opération réussit à tel point que 10 ans après, 300 maisons occupées par 2000 habitants s'y élevèrent. Ce fut l'origine de la commune des Lilas.

8. - "Le terrain sera grevé d'une servitude perpétuelle "non aedificandi" sauf en ce qui concerne 1/10^e de la surface en bordure d'une des rues bordant le terrain sur lequel pourront être édifiés des immeubles construits dans les conditions prévues par la loi du 5 Décembre 1922 ou du 13 Juillet 1928. (H.B.M.)

Cette acquisition permettra de perfectionner et d'étendre l'école maternelle de plein-air, d'édifier un stade moderne, rationnel et complet, et enfin d'aménager le surplus de la propriété en parc public, tout en se réservant la possibilité de construire en bordure de rue des logements à bon marché et à loyer modéré"

(délibération du Conseil Municipal - 19 Mars 1929)

9. - "Il est indispensable de créer à Pantin une maison répondant aux besoins de la population et comprenant toutes les améliorations susceptibles d'assurer aux vieillards qui y seront admis, le maximum de bien-être. La projet comprendra 116 chambres dont moitié pour les hommes et moitié pour les femmes".

"La seconde opération concerne le remplacement de l'actuelle école de plein-air installée sous des tentes et ouverte une partie de l'année seulement, par des constructions fixes et un aménagement réunissant toutes les conditions désirables du confort et de l'hygiène".

(délibération du Conseil Municipal. 26 Février 1930).

10. - En Juin 1932, la ville cède (au prix de 50 F/m²), 1200 m² de terrain situé à l'angle des rues Méhul et Candale à la Sté. Anonyme Coopérative d'H.B.M. "le Foyer Légal". Cette dernière y réalisera 139 logements H.B.M.

11. - La commune prend la décision en 1930 de créer une zone strictement résidentielle en bordure de la rue de Paris :

"Monsieur le Maire explique que les acquisitions et recherches d'acquisitions d'immeubles faites dans la rue de Paris au Petit Pantin par la Chambre de Commerce de Paris font redouter à l'administration municipale que des bâtiments tout à fait indésirables soient édifiés ultérieurement en bordure de cette voie. S'il est tout naturel que des hangars et constructions diverses à usage d'entrepôts soient établis au bord du Canal, il serait par contre vraiment regrettable que de tels bâtiments bordent la rue de Paris qui doit rester une des plus belles voies de notre ville. Dans ces conditions il y a lieu pour la commune de sauvegarder l'avenir en décidant la création d'une zone strictement résidentielle en bordure de la rue de Paris entre la rue du Canal et les limites avec Bobigny sur une profondeur à déterminer."

12. - "En fonction d'un Plan d'Aménagement intelligent et ambitieux, les mesures ont été prises pour protéger ce quartier contre l'anarchie de la construction spéculative, pour préserver l'avenir et maintenir les conditions nécessaires à la création d'un grand ensemble".

D. Honegger
(Annales de l'ITBTP - Juillet - Août 1954)

13. - "Ce qui fait la particularité et la difficulté de notre action, c'est que nous ne travaillons pas dans un terrain vierge dont nous pouvons disposer à notre guise ; nous opérons en pleine chair vive, sur des terrains occupés soit par des habitants de maisons sordides, soit par de petits artisans, commerçants ou industriels".

M. Leclerc, maire de Pantin
(Annales de l'ITBTP - Juillet - Août 1954)

14. - L'enquête préalable à la rénovation est une prospection systématique des logements et tend à définir la sociabilité et la salubrité. Elle prend en compte les ressources du ménage et les caractéristiques démographiques de la population concernée, mais aussi des critères comme la "tenue générale du ménage", l'état du mobilier, la "manière d'habiter" (séchage du linge, ornementation...) et enfin des critères d'hygiène (aération, ensoleillement, sanitaires, densité d'habitation...).

Elle aboutit à deux classements croisés, l'un concernant la sociabilité, l'autre la salubrité. Aussi à Pantin, 4% des foyers ont une bonne sociabilité, 53,4% une sociabilité moyenne, 5,6% une mauvaise sociabilité ; 4% des logements sont sains, 75,5% médiocres, 20,5% malsains. (La Vie Urbaine - Juillet Décembre 1955)

15. - Le projet est mis au point sur les conseils et la direction du Service de l'Architecture du Ministère de la Reconstruction et du Logement, avec la collaboration de la Délégation départementale de la Seine, sous la haute autorité de Mr. Spinetta (Directeur de la construction), avec les avis de la Direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, des Architectes en chef, Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Services Techniques du département de la Seine.

16. - Denis Honegger (1907-1980), élève de A. Perret à l'atelier de Bois à partir de 1924, réalise un certain nombre d'équipements scolaires et sanitaires (Université de Fribourg - 1942 ; Institut de physique de Genève - 1950 ; centre technique de l'horlogerie de Besançon - 1960 ; Hôpital de Ste Marie aux Mines - 1952 ; Hôpital de St Junien (Hte Vienne) - 1954...) A la fin de sa carrière, il réalise plusieurs ensembles de logements : la cité du Bois de Quesnoy (Hautmont) en 1954, le quartier de l'église à Pantin en 1956, et en 1966 deux ensembles, l'un à Malakoff, l'autre à Villiers sur Marne.

17. - Citation extraite de "Désordre apparent, ordre caché"
E. Aillaud. - Fayard.

Généralités :

- M. AGULHON, F. CHOAY, M. CRUBELLIER, Y. LEQUIN, M. RONCAYOLO
sous le direction de G. DUBY
Histoire de la France urbaine - tome 4 - la ville de l'âge
industriel - Ed. Seuil - Paris, 1983
- R. AUZELLE
Technique de l'urbanisme - PUF - Que sais-je ? Paris, 1953
- J. BASTIE
La croissance de la banlieue parisienne - PUF - Paris, 1964
- L. BENEVOLO
Aux sources de l'urbanisme moderne - Horizons de France Paris, 1972
- C. BRUANT
"Salubrité publique, hygiène sociale et esthétique : les incipits
de la réforme urbaine" in les cahiers de la Recherche Architectu-
rale n° 15 - 17 - Mars 1985.
- M. CARMONA
Le Grand Paris - L'évolution de l'idée d'aménagement de la Région
Parisienne - Thèse Paris - Orsay - 1979
- P.H. CHOMBART DE LAWE, M. IMBERT (ouvrage collectif).
La banlieue aujour d'hui (colloque de Montreuil, Janvier 1981)
Ed. L'Harmattan - Paris, 1982
- J.L. COHEN
"Les architectes et les technocrates à l'assaut de la ban lieue
parisienne" in les cahiers de la Recherche Architecturale - n° 9, 1981
- J.C. DELORME
"Les plans d'aménagement et d'extension des villes françaises" in
les cahiers de la Recherche Architecturale - n° 8 1981.
- C. DEVILLERS
Pour un urbanisme de projet - Mai 1983 Ronéo.
- B. FORTIER, B. VAYSSIERE
"L'Architecture des villes. Espaces, cartes et territoires" in ur-
bi n° III - 1980
- J.P. GAUDIN
L'Avenir en plan. Technique et politique dans la prévision urbaine
1900 - 1930 - Ed. Champ Vallon - Paris, 1985.
- V. GREGOTTI
Le territoire de l'architecture - Ed. l'Equerre - Paris, 1982
- A. HEYMANN - DOAT
L'évolution du droit de l'urbanisme en France. photocopié - Paris I

- I.F.A.

Les trois reconstructions - 1919 - 1940 - 1945
Dossiers et documents n° 4 - 1983

- M. POETE

Introduction à l'urbanisme - Ed. Anthropos - Paris

- G. POISSON

Evocation du grand Paris - Ed. de Minuit - Paris 1961.

- A. ROSSI

L'Architecture de la ville - Ed. l'Equerre - Paris 1981

- A. VAXELAIRE

"Du contrôle des lotissements à la production des villes nouvelles : pratique et débats d'urbanisme en France de 1910 à 1940" in les cahiers de la Recherche Architecturale n° 8 - 1981.

- Ouvrage collectif

Cartes et figures de la terre - Ed. C.C.I - Paris, 1980

Monographies, méthodes d'analyse urbaine :

- D. BERARD, J.P. BRAUN, B. HUET, B. LEROY, S. SANTELLI

Bourges, politique municipale, morphologie urbaine et typologie architecturale au XIXème siècle - I.E.R.A.U. - D.G.R.S.T. 1975

- F. BOUDON, A. CHASTEL, H. COUZY, F. HAMON

Système de l'architecture urbaine : le quartier des Halles à Paris - C.N.R.S. Paris, 1977.

- J.C. BRUNET

"Constitution d'un espace urbain : Paris et sa banlieue de la fin du XIXème siècle à 1940" in Annales E.S.C. n° 3 Mai 1985

- J. CASTEX, P. CELESTE, P. PANERAI

Versailles, lecture d'une ville - Ed. du Moniteur - Paris, 1979

- P. DELORME

Pantin et le Pré St Gervais au 18ème siècle. Etude historique et démographie - Mémoire de maîtrise d'histoire - Paris, 1981.

- M. DEMORGON, J.C. DEPAULE, P. PANERAI, M. VEYRENCHÉ

Eléments d'analyse urbaine - Ed. A.A.M. - Bruxelles, 1980

- C. DEVILLERS, B. HUET

Le Creusot. Naissance et développement d'une ville industrielle 1782 - 1914 - Ed. Champ Vallon - Paris, 1981

- N. ELEB-HARLE, M.C. GANGNEUX, F. LAISNEY, S. SANTELLI

Typologie opérationnelle de l'habitat ancien 1850 - 1914
I.E.R.A.U. - Plan construction 1980

- M. FOULON

Les Pantinois sous l'Ancien Régime
Ed. U. de Coster - Paris, 1925

- A. GULGONEN, F. LAISNEY

Morphologie urbaine et typologie architecturale
I.E.R.A.U. - CORDA, 1977

- P. HENON
Levallois-Perret, Histoire d'une banlieue
Ed. Mardaga - Liège, 1981

- M. PELLEN
L'évolution urbaine de Pantin
Mémoire de géographie, Institut Géographique de Paris - 1956

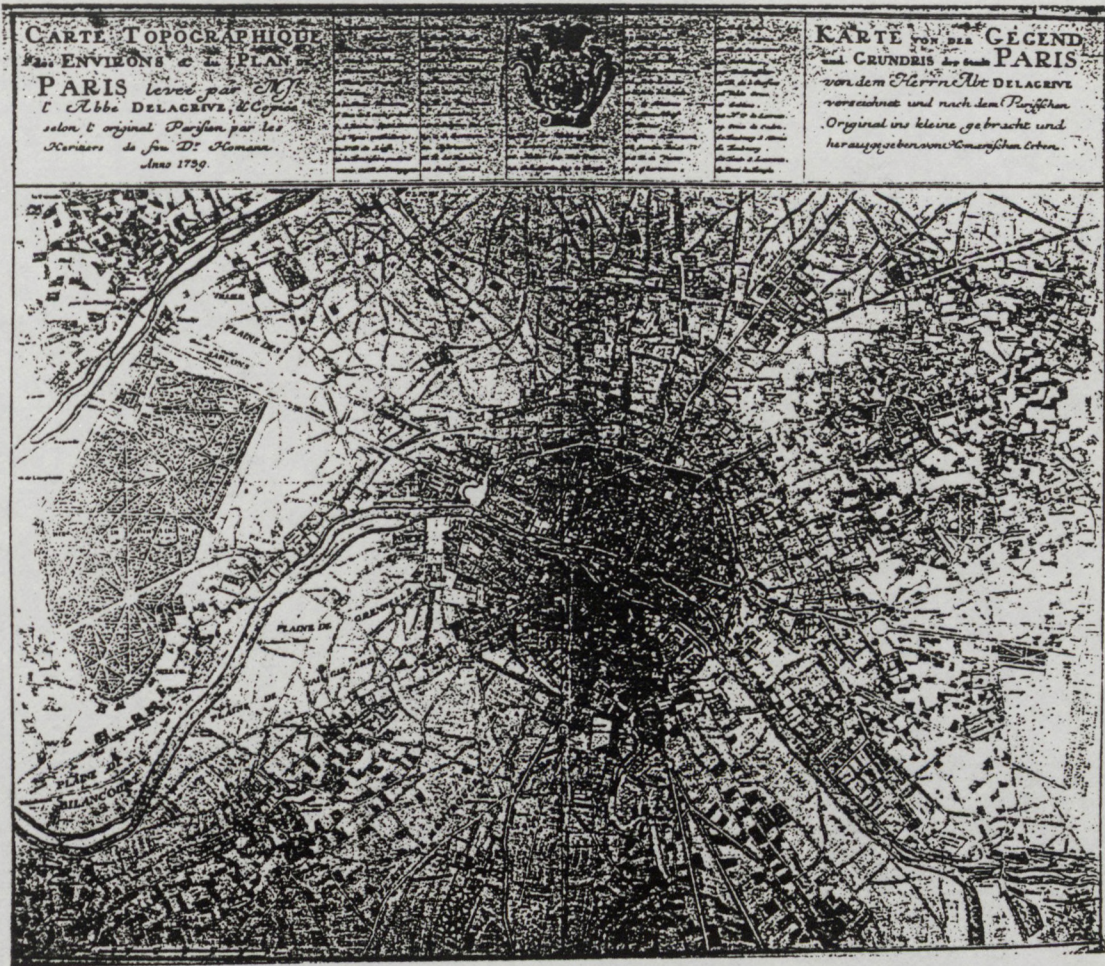
- B. ROULEAU
Villages et faubourgs de l'ancien Paris
Ed. Seuil - Paris, 1985

- Travaux de la Commission d'Extension de Paris
(sous la direction de M. POETE) - Ed. Chaix - Paris, 1913

- La Vie urbaine n° 4 - 1920
Numéro spécial concours pour l'extension de Paris.

ANNEXE

ATLAS CARTOGRAPHIQUE



CARTE DE L'ABBE DELAGRIVE 1739

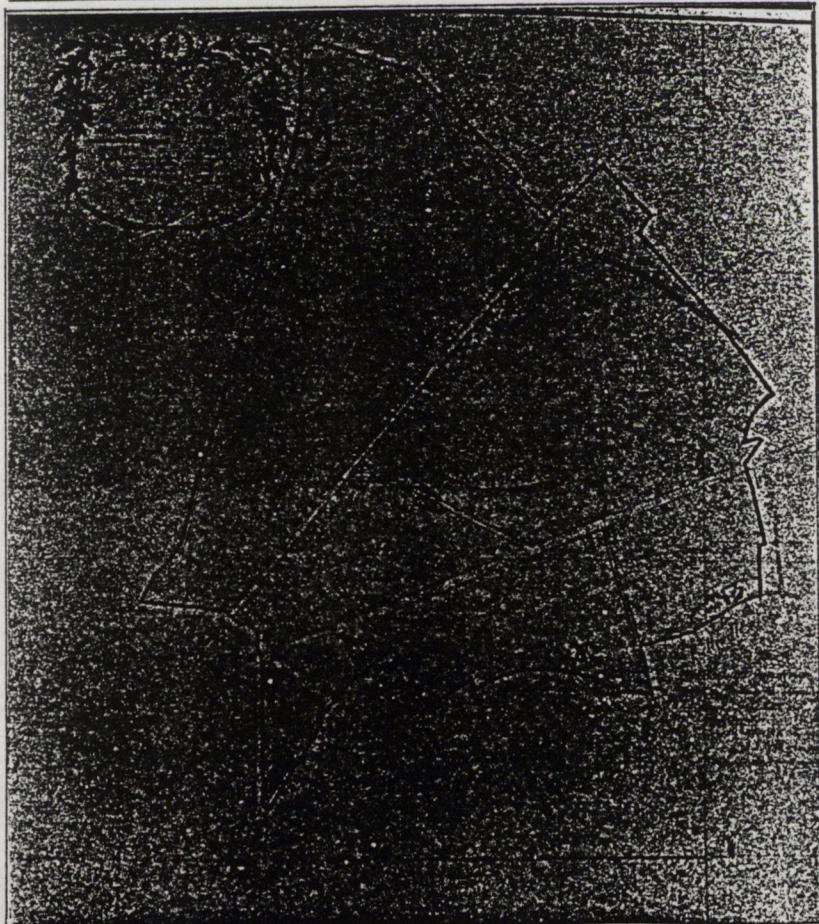


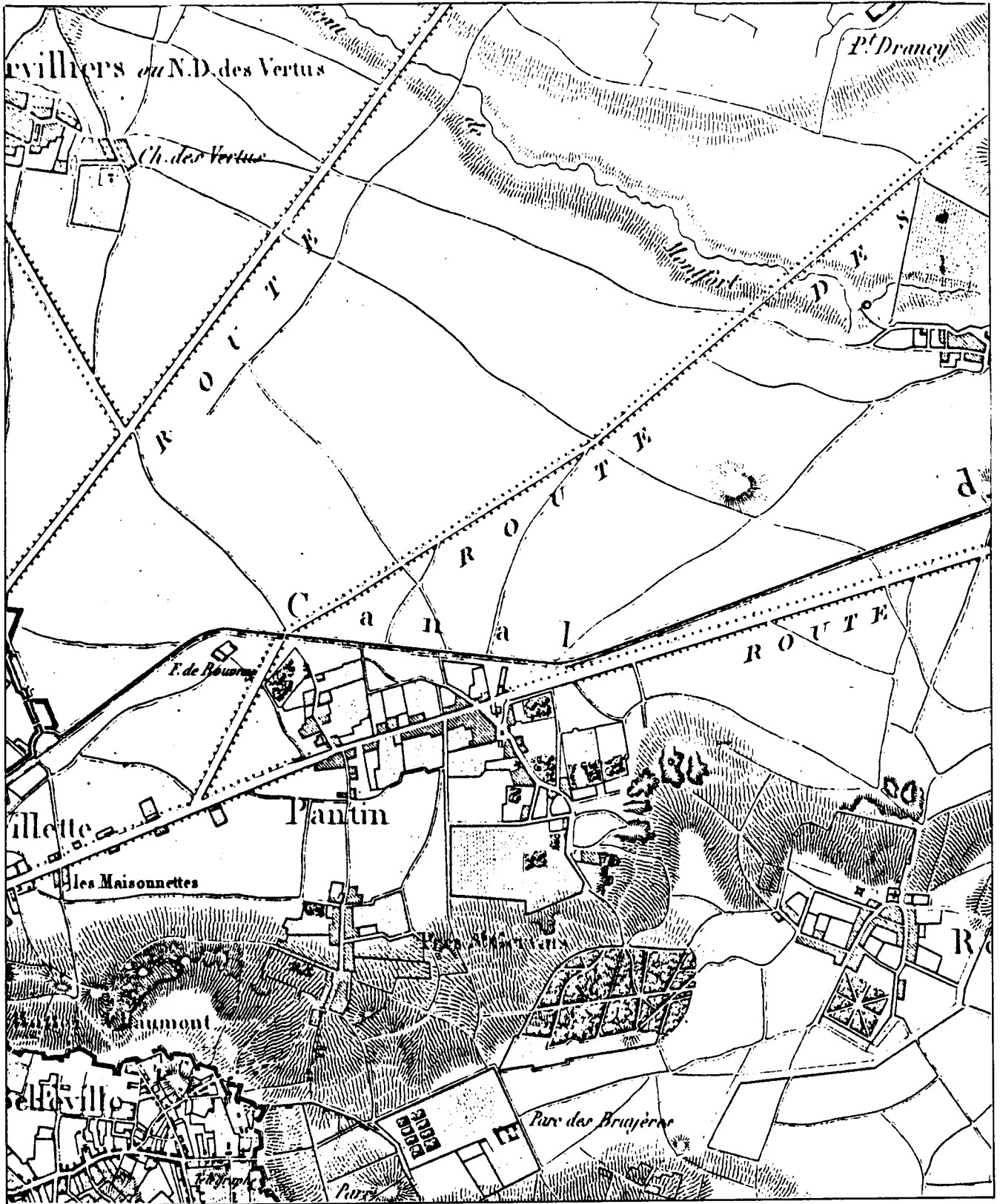
1748 - PLAN DE ROUSSEL -

ARCHIVES NATIONALES



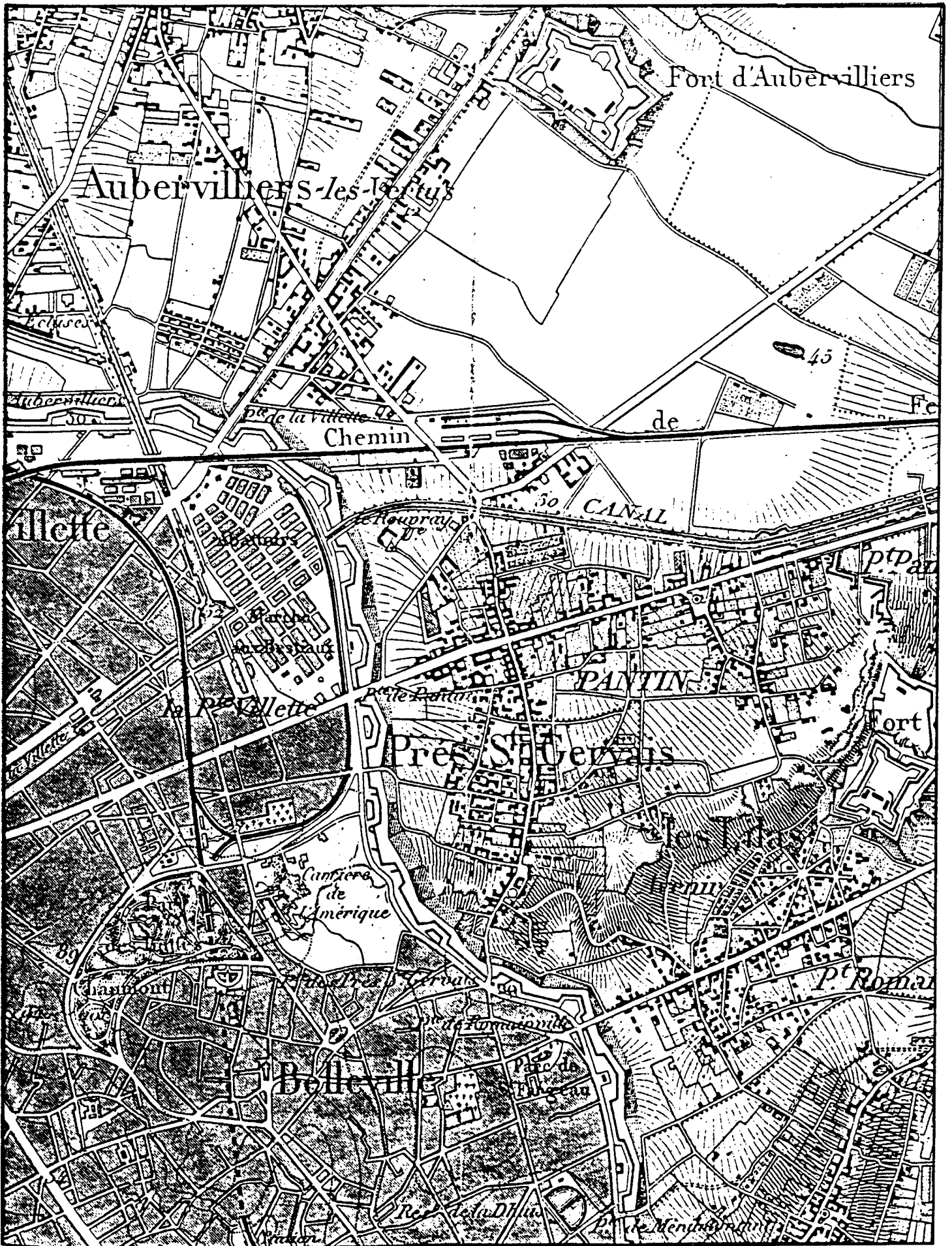
PLANS DES COMMUNES
DE PANTIN ET LA VILLETTE
LEVÉS EN L'EXÉCUTION
DE L'ARRÊTÉ DES CONSULS
DU 12 BRUMAIRE AN 11
(3 NOVEMBRE 1802)





1815 - CARTE MILITAIRE DES ENVIRONS DE PARIS





PANTIN ET SES ENVIRONS 1875



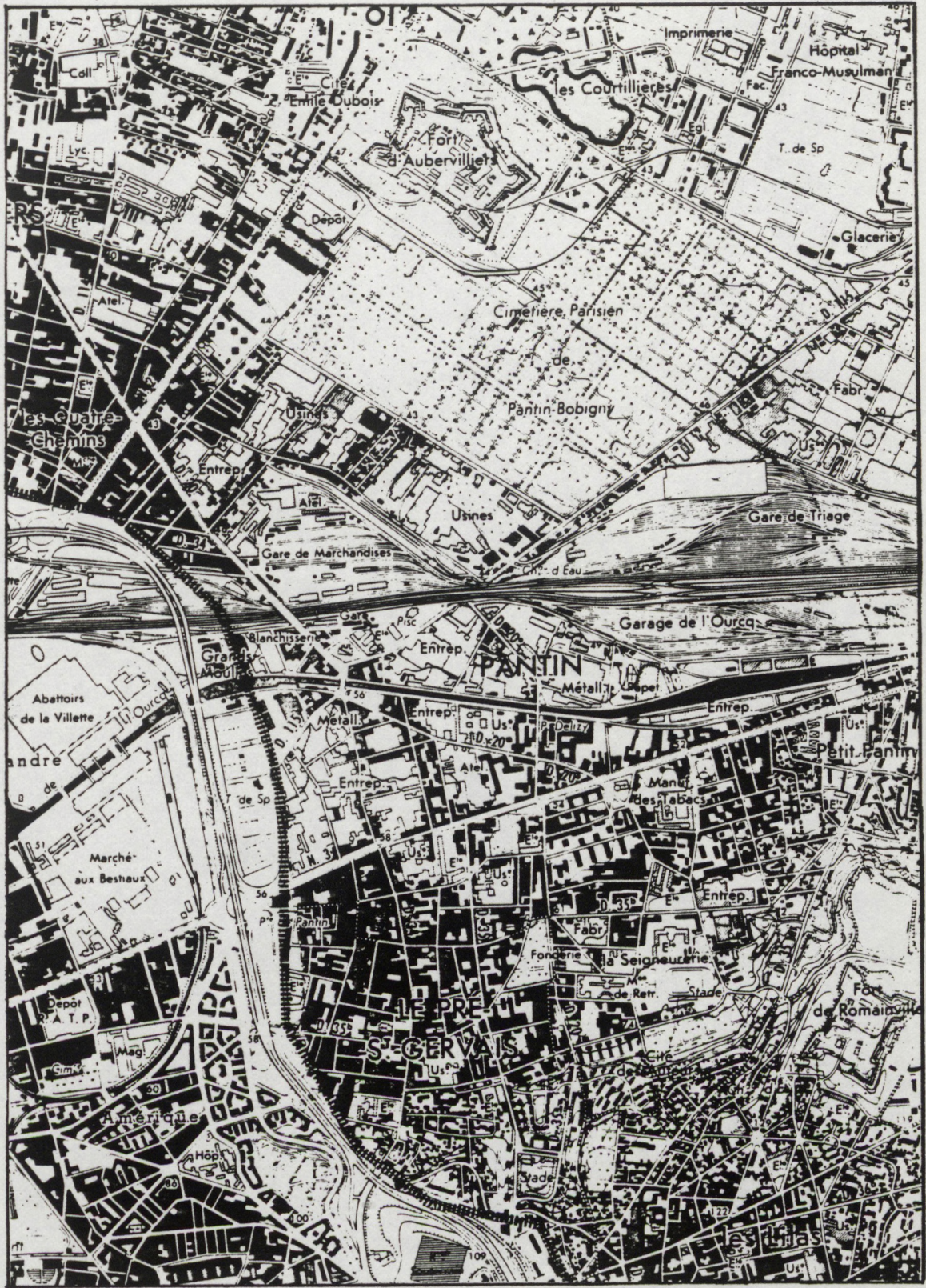
CARTE DU SERVICE GEOGRAPHIQUE DE L'ARMEE 1894



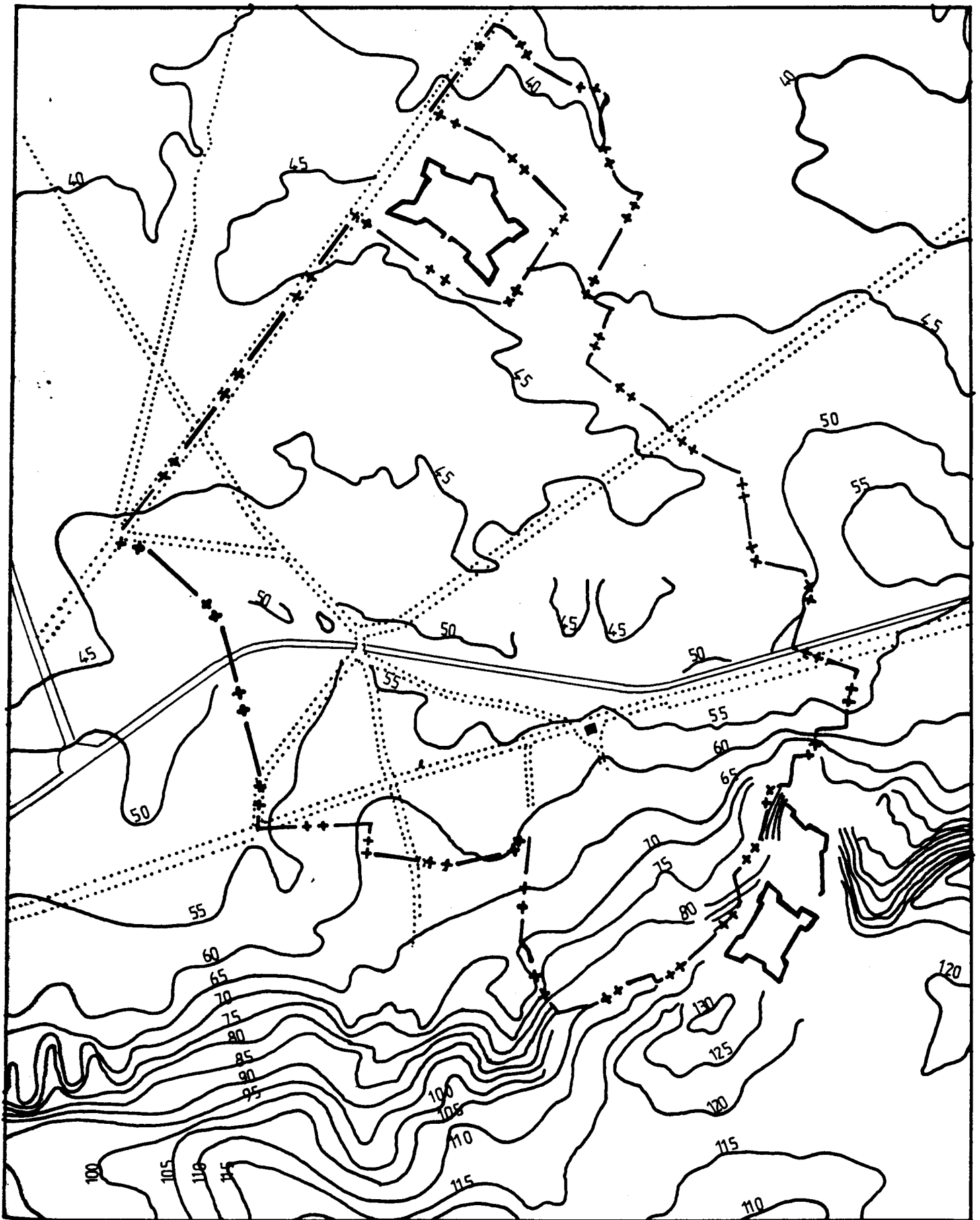
1937 - CARTE IGN



1959 - CARTE IGN



1975 - CARTE IGN



CARTE TOPOGRAPHIQUE

1/20 000

ENRICHISSEMENT DE LA TRAME VIAIRE



1815

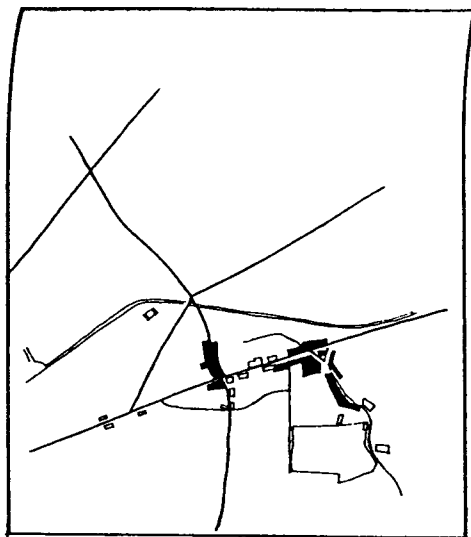
1859

1875

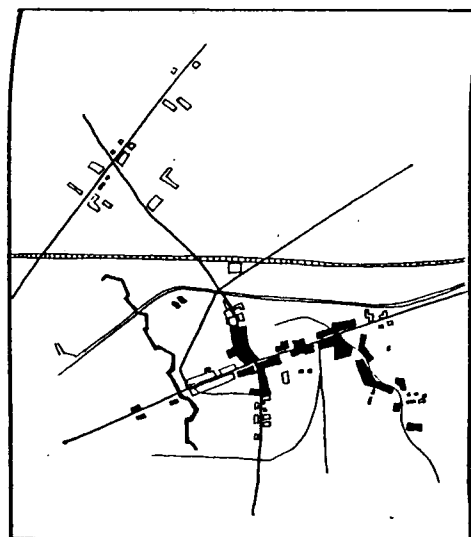
1894

1959

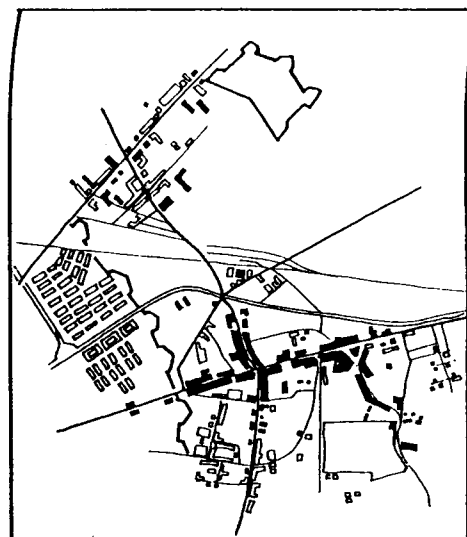
1975



1815



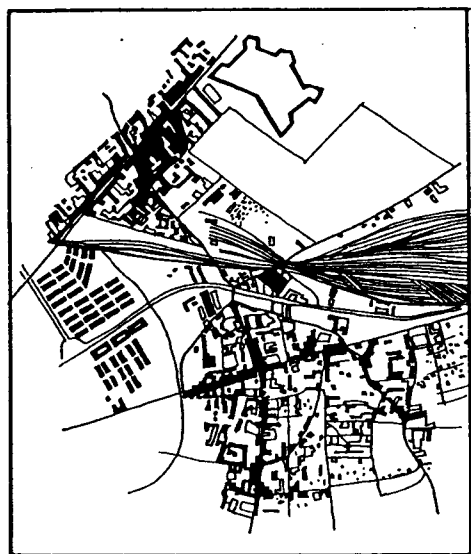
1859



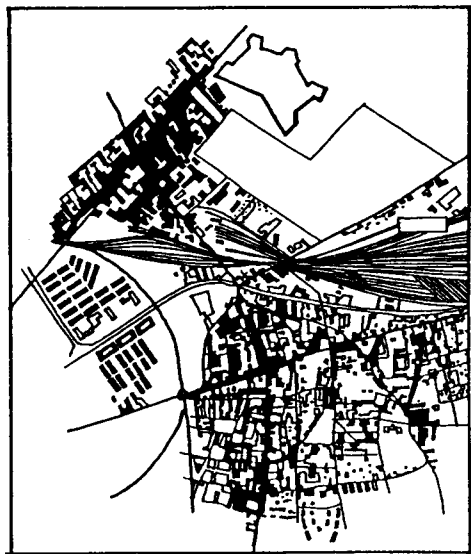
1875



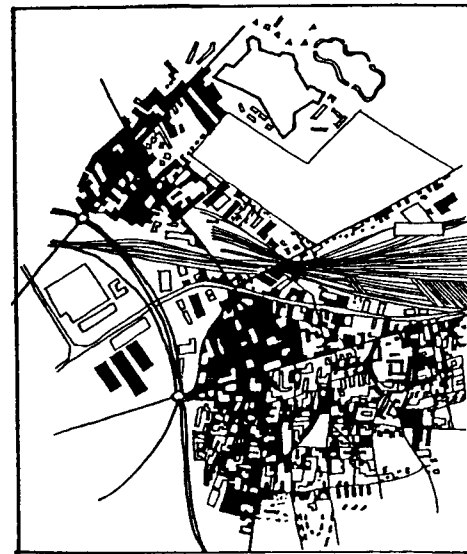
1894



1924





1959



1975

EVOLUTION DU BATI

 Bâti pré-existant

 Nouvelles constructions