



HAL
open science

Portées et limites des plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement. Une génération de plans d'aménagement communaux : Bondy, 1928-1960

Nicole Eleb-Harlé

► To cite this version:

Nicole Eleb-Harlé. Portées et limites des plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement. Une génération de plans d'aménagement communaux : Bondy, 1928-1960. [Rapport de recherche] 532/88, Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville / Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique Société (IPRAUS). 1988. hal-01904332

HAL Id: hal-01904332

<https://hal.science/hal-01904332>

Submitted on 24 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.

Une génération de plans d'aménagement Communaux:

Bondy 1928- 1960



N.Eleb-Harlé responsable scientifique

Ecole d'architecture Paris -Belleville /I.P.R.A.U.S

Bureau de la Recherche Architecturale

N.Eleb-Harlé responsable scientifique

Bureau de la Recherche Architecturale

Ecole d'architecture Paris -Belleville /I.P.R.A.U.S

Portées et Limites des Plans d'aménagement ,d'extension et d'embellissement

Une génération de plans d'aménagement Communaux:

Bondy 1928- 1960

SOMMAIRE

Introduction	1
Morphologie du territoire de la commune de Bondy.....	1
Le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement.....	3
L'état de la Commune.....	3
L'avant projet de 1928.....	6
Quel Projet Urbain pour Bondy.....	12
Le plan d'Aménagement de 1945.....	15
Le contenu du plan d'aménagement et son contrôle.....	17
De l'extension à l'aménagement.....	23
Le Plan d'aménagement Communal de 1958.....	26
Principales dispositions du plan d'aménagement.....	29
Les grands travaux de Constructions 1950-1956.....	34
Conclusion: Portée et Limites des Plans.....	36
Annexe 1: Bref hitorique du territoire de Bondy.	
Annexe 2: Cartographie	
I PLAN DE SITUATION NORD EST PARISIEN	
CARTE I.G.N. 1987	
II CARTE DES ENVIRONS DE PARIS	
1908 service des Ponts et chaussées 1/20000*	
III La Commune de Bondy en 1935	
Extrait du Plan Régional 1935	

IV Plan d'Aménagement ,d'Extension et d'Embellissement de
1928

Avant-Projet

V Plan d'Aménagement ,d'Extension et d'Embellissement de
1945

VI Plan d'Aménagement Communal 1954-56

VII Carte I.G.N. 1972

Je remercie pour leur contribution les Services des archives
départementales et de La direction de l'équipement de la
Seine Saint Denis.

Introduction

L'objet de ce rapport est de rendre compte de la démarche exploratoire menée durant l'année 86/87 sur le thème: "Les projets urbains à l'heure de la croissance: le Nord-Est parisien 1950-1965". Le but de cette exploration étant d'établir un projet de travail à partir des thèmes et problématiques émergentes issues de ce premier survol.

Il a porté sur l'examen de cette production caractéristique de l'entre deux guerres: l'élaboration des plans d'extension. Parce que leur réalisation immédiate fait exception, ils constituent un capital d'idées et de propositions pour la période suivante des années 50, où l'urgence est là, non seulement du fait de la reconstruction, mais aussi de la démographie, sans-sous estimer les premiers effets de la "déconcentration" de Paris, et la rénovation des premiers îlots insalubres qui repousse en périphérie une population de plus en plus importante.

Nous avons voulu évalué leur portées et leur limites vis à vis des réalisations de l'immédiat après guerre en partant d'une étude de cas, celui d'une commune. La chronique de cette question à été faite sur le plan général, dans les chapitres consacrés à cette période par Marcel Roncayolo et Françoise Choay dans "l'Histoire de la France Urbaine" *, c'est à un voyage sur le terrain que nous nous sommes attaché.

Fidèle à notre approche et à notre méthodologie de travail, nous avons choisi de procéder à ce travail sur le territoire de la commune de Bondy qui se dote entre 1928 et 1945 d'un P.A.E.E. puis en 1954-56 d'un plan d'Aménagement Communal. Elle va incarner pour un temps le paradigme de la "Ville Champignon" en devenant un des terrains d'élection, et un des laboratoires, des programmes expérimentaux de logements sociaux du M.R.U.

Il est intéressant de constater que précédent ce formidable travail de reconstruction, une lente et laborieuse mise au point de documents de planification s'effectue à Bondy, reflétant à travers leurs avatars et aléas successifs, les transformations du contenu même des projet mais aussi des doctrines, des méthodes et la progressive intervention de l'appareil d'état. Le passage d'un urbanisme de projet, profondément culturaliste et ancré dans la tradition de régularisation, à un urbanisme de réglementation qui homogénéise les catégories tant existantes que projectuelles, se sépare du terrain en ne pratiquant plus le "survey" cher à M.Poète.

*Histoire de la France Urbaine

Abordant avec de nouvelles méthodes statistiques les contextes sociaux-économiques locaux resitués dans un espace régional, il prépare sur des sites de grandes capacités, l'arrivée des premières "cités-jardins" rationalistes verticales, annonçant une nouvelle donne urbaine et une recomposition des domaines de compétences professionnelles tant des Urbanistes que des Architectes.

Le Champ d'étude

Sans vouloir nous engager dans la chronique détaillée des grandes étapes d'élaboration des politiques urbaines nationales nous avons préféré en observer les effets sur le support spatial constitué par notre aire d'étude. L'étude du territoire urbanisé de la périphérie Nord-Est de Paris a été engagée lors de la première période de recherche triannuelle 1982/85. Elle a essentiellement porté sur le territoire des communes de Pantin et du Pré St Gervais situées aux portes de Paris au moment du "take off" industriel.

Alors que les grands travaux de reconstruction vont nécessiter de vastes terrains disponibles, le territoire Pantinois, saturé et où les effets de la désindustrialisation ne sont pas encore à l'oeuvre de façon patente, comme ils se révéleront dans les années 70/75, participera à la vague d'urbanisation selon des modalités très spécifiques de substitution sur les terrains d'assiette des premières manufactures le long des axes industriels, puis à la parcelle. Lorsque les effets les plus importants de la croissance démographique et de la reconstruction se feront sentir au début des années 50, la forme prise par l'édification massive dans le domaine du logement social, ne trouvera pas sur ce territoire saturé les conditions physiques et économiques favorables à son essor*.

"L'onde urbaine "se déplacera et intéressera, le long de cet axe double formé par la R.N.3 et le Canal de l'Ourcq, les communes de Bondy puis de Bobigny situées au contact du projet de rocade de la région parisienne, la N 186 et de la bretelle Autoroutière de l' A .3 , déjà présentes dans le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne de 1939 .

* Un exemple est fourni par l'opération du Secteur Industrialisé de Pantin qui ne pourra se réaliser sur les terrains libérés dans la commune même et devra être fragmentée en deux opérations, l'une à Pantin et l'autre dans Paris

Problématiques et hypothèses

Aussi, c'est ce passage opéré de la dimension locale de la prévision et de la planification, objet des Plans d'Extension et d'Embellissement de l'entre deux guerres, aux Plans d'Urbanismes des années de l'après guerre qui constituera le premier ancrage méthodologique de notre travail.

Nous avons posé comme hypothèse, que l'on devait distinguer et vérifier de façon réciproque, les prévisions aux divers échelons, communes, groupement de communes et aire métropolitaine, dans leurs effets sur le territoire, et leur action dans la longue durée en particulier vis à vis des localisations des premières opérations de grands ensembles.

LA DEMARCHE D'EXPLORATION

Elle s'est effectuée selon trois axes de recherche ,sous formes de sondage, qui ne seront pas tous développés de façon égale dans ce rapport :

- 1 - Les archives: Documents de prévisions - Plans - Projets
Réalizations d'infrastructures.
- 2 - Localement: Documents de planifications successifs de 1924 à 1960
Etudes de cas - Monographie Historique- Exploration d'un territoire et Lignes de forces de sa croissance urbaine.
- 3 - Les Revues: L'évolution de la réflexion urbaine, l'appréciation des enjeux par les agents culturels et politiques et les débats.

De l'études des différents documents de prévision urbaine,nous avons tenté de faire émerger la question sous jacente des projets urbains formulés ,en confrontant prévision et territoires ,resitués par une mise en perspective historique de leur traits morphologiques. Mais il a fallu aussi les resituer vis à vis des projets régionaux plus vaste ,les englobant dans des logiques d'échelles différentes.

Les projets urbains ,apparaissent alors comme l' arbitrage entre des objectifs de politique urbaine édictés à des échelons de plus en plus éloignés de la sphère locale et un" quant à soi des communes" très Braudélien, qui se révèlent quand concourent personnalité et situation d'exception.

Question émergentes

Chemin faisant des thèmes transversaux ont retenu notre attention parce qu'ils constituent les éclairages indispensables à la lecture des faits locaux, et méritent un travail convergent de recherches déjà engagées par ailleurs et auquel cette étude de cas peut contribuer.

Il s'agit évidemment du thème de l'élaboration conjointe de la discipline urbaine par l'effectuation des documents de planification sur le terrain et son évolution théorique et doctrinale, une bibliographie en cours d'élaboration sur la période 1920-1965, devra être enrichie.

Le thème des infrastructures, de leur rôle comme instruments privilégié de l'extension et de l'aménagement du territoire, l'équation, Assainissement+Moyens de Transports = Modernisation, va évoluer vers la priorité aux infrastructures régionales et à l'équipement local en terme de service Public

L'évolution des objets des projets est marqué par le déplacement des enjeux de la valorisation des potentiels urbains locaux à la recomposition spatiale des équipements régionaux. Des plans d'embellissement aux plans d'urbanisme, des projets aux règlements, de l'étude des sites à l'enquête multi-critères de Auzelle, c'est toute une consolidation technique qui se produit, doctrinale plus que théorisée, dont il faudra aller chercher les modèles Outre Atlantique pour mieux en apprécier les visées projectuelles.

Programme de travail

Dans le second temps de cette démarche nous aborderons les mutations qui s'opèrent sur ce même territoire dans les années 1960/75 à l'occasion des projets autoroutiers de L'A 3, tout en poursuivant notre questionnement sur les thèmes évoqués plus haut.

Ces mutations redistribuent un nouvel espace, dans lequel l'axe Canal et R.N.3 est repositionné. Cette recomposition se déploie alors selon une nouvelle entité territoriale, regroupant les communes régies par un plan d'urbanisme inter-communal. Ainsi se dilue leur identité dans l'espace métropolitain selon des logiques de circulation et de desserte auto-routière....Phénomène qui repositionne chaque commune dans l'espace Métropolitain.

On observe alors un déplacement des terrains de conquête constitués par les dernières terres de cultures comprises entre les étendues pavillonnaires vers deux pôles opposés, d'une part " les Villes Nouvelles" et nous aurons alors à nous interroger sur le cas de Bobigny et d'autre part les secteurs de rénovations proches de Paris, activés et dynamisés par la relance des infrastructures: pour notre secteur, le périphérique et l'autoroute du Nord .Nous étudierons les conséquences urbaines territoriales et locales sur des communes comme Bagnolet, Montreuil, Les Lilas, Romainville ,et sans doute en négatif sur Pantin qui amorce une phase de déclin industriel, alors que Bondy en tire profit dès la première heure par sa capacité à mobiliser un capital de terrains disponibles qui est consommé en un temps record de 1947 à 1959-60, alors que Bobigny non loin de là est encore un village de maraîchers.

Nous observerons les mutations qui intéresseront la frange Est de la capitale, de la Porte de Vincennes à la Porte de Pantin, aux portes même et sur le parcours de la rocade périphérique dans ces communes où se déroulera un épisode exemplaire de la réalisation urbaine de cette période, et poursuivrons le travail entrepris sur l'axe RN3/ Canal de façon à achever ce parcours de l'histoire urbaine d'un territoire de 1870 à 1970 ;

Selon notre méthode didactique , et en fonction des moyens mis à notre disposition ,nous tenterons de produire des documents cartographiques selon un atlas thématique, destinés à la compréhension des phénomènes urbains au travers de la genèse et de l'évolution des transformations de ces sites, de leur mutation fonctionnelle et morphologique ,de leur conquête par des typologies d'opération urbaines et architecturales nouvelles. Cette remise en situation par le moyen d'une cartographie analytique aura comme but essentiel la production de documents pédagogiques pour le Projet Urbain.

Morphologie du territoire de la commune de Bondy

L'étude de la cartographie historique de Bondy révèle une occupation éclatée en plusieurs pôles d'urbanisation à la typologie contrastée et un territoire redécoupé et limité par les infrastructures de transport.

La structuration de la commune est le reflet de l'évolution des différents noyaux de peuplement qui se distribuent à l'écart les uns des autres au cours de son Histoire

Sur la carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive (1753) se distingue le nouveau noyau construit autour de l'église, de celui de la Ferme du Brichet au Sud à l'emplacement présumé de l'ancienne villa Romaine.

Entre les deux écarts s'étend le réseau linéaire de deux chemins parallèles, la sente du brichet et le chemin de Bondy à Lagny, ancienne voie romaine sur laquelle l'église s'est implantée au croisement avec l'ancien tracé de la route de Meaux.

Au XVIII^e siècle, le redressement et la plantation de la route royale d'Allemagne est réalisée jusqu'à l'entrée du village et au delà du chemin de la Croix.

Un nouveau Château s'établira sur cette route à la limite de la commune et des auberges et relais de poste suivront, ainsi que de nouvelles fermes. Les abords de la route se construisent pour faire de ce carrefour un des nouveaux pôles, situé à l'intersection des voies principales, carrefour de la route d'Allemagne et du chemin du Groslay avec le chemin de Rosny au Sud.

Le Canal de l'Ourq, dont les travaux interviennent de 1802 à 1822, va provoquer la seconde coupure Ouest -Est de la commune. Le tracé sensiblement parallèle à la Route d'Allemagne va la diviser en deux territoires déjà distincts par leur fonctions. Sont interrompues les principales liaisons Nord-Sud assurées par les chemins d'Aulnay et de Bobigny .

Le parc du nouveau château est sectionné, une bande de terrain résiduelle d'environ 100m de large est enfermée entre canal et route.

Ces parcelles en situation exceptionnelle seront les premières à connaître une occupation industrielle. Les terres du Nord, en culture jusque dans les années 30 seront urbanisées dans les années 50, lorsque leur nature

marécageuse ne sera plus considérée comme un obstacle à leur construction.

Les ponts sont restés peu nombreux, le pont de Bondy est construit au début du XIX^e siècle, le chemin d'Aulnay aura le sien à la fin des années 1890.

La voie ferrée Paris-Strasbourg, dont le tracé court au Nord du canal de l'Ourcq entre La Villette et Pantin, traverse le Canal au Pont de La Folie et passe au Sud de Bondy. Elle isole au Sud les terres du "Vieux Château" et de "La Mare à la Veuve".

Sont aussi coupés de nombreux chemins et des liaisons importantes comme le C.G.C.n° 30 sur lequel un passage à niveau sera établi, et le chemin de Montreuil à Bondy.

L'implantation d'une gare à Bondy interviendra en 1857. La station est souhaitée dans l'axe de la rue St-Médéric, itinéraire direct vers la nationale, elle sera implantée plus à l'Est, au débouché de la sente du Bricchet.

Son tracé sera choisi pour le premier percement de voie, la Rue de la République. La seconde percée, décalée à l'est sera parallèle au précédent. L'avenue Carnot réalisée au début du XX^e recoupera les principaux chemins de la plaine de Bondy et aboutira à l'arrière de l'Eglise.

Ainsi est renforcée la structure linéaire, en bande, caractéristique ancienne de Bondy et ouverte la possibilité d'extension du Pavillonnaire jusqu'à la marge du Vieux Bourg.

C'est toutefois le quartier de la Gare qui se peuplera à la fin du XIX^e siècle, la viabilité nouvelle facilitera le découpage de parcelles, créant un pôle nouveau. Deux usines s'installeront en bordure de la voie ferrée pendant la guerre de 14-18.

La ligne de Gargan décidée en 1868 afin d'exploitation, par l'industriel du même nom, de la forêt de Bondy, sera à l'origine du développement pavillonnaire à l'Est de la commune sur le territoire de Bondy-Forêt. Le défrichement en facilitera la progression et l'ouverture de la Halte des Coquetiers donnera à ce quartier une autonomie qui conduira à son érection en commune indépendante en 1905, laissant à Bondy une frange pavillonnaire isolée à l'Est.

C'est sans doute le paysage que présente Bondy quand débute l'étude de son avant projet de Plan d'Aménagement d'Extension et d'Embellissement en 1928

I Le Plan d' Aménagement d' Extension et d' Embellissement

En 1924, l'avant-projet de Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension de Bondy est en cours d'élaboration conformément aux dispositions de la loi de 1919 sur les P.A.E.E. et de 1924 sur les lotissements défectueux. Dès 1928 un document d'avant projet est élaboré par le bureau d'études de la Direction de l'Extension de Paris. Le plan est signé par l'ingénieur-géomètre, qui a rédigé une notice de présentation, quelques cartes et graphiques sur la "géographie économique de la commune" et sur l'évolution de sa population, voisinent avec une carte du territoire en 1770, fragment de la "Carte des Chasses".

La notice se compose de plusieurs chapitres, dont une introduction sur l'évolution antérieure et la situation actuelle de la ville, où est rapidement évoquée l'histoire de la commune, s'appuyant sur les événements du haut Moyen-Age et du XVIII^e siècle, sans toutefois exposer clairement la structuration et la morphologie du territoire dans son environnement.

Un court exposé est consacré à la géographie économique, où l'on voit mieux se profiler la physionomie de Bondy à la fin des années 20, qui se présente encore comme une commune semi-rurale, l'industrie malgré des atouts de dessertes formidables s'y est peu développée.

L'ETAT DE LA COMMUNE

Le réseau viaire

Au Nord du canal de l'Ourcq, la plus grande partie des terrains est restée en nature de cultures. Il existe quelques lotissements habités en limite des Pavillons sous Bois et du chemin d'Aulnay, près de l'ancienne voirie et quelques établissements industriels entre le canal et la R.N. 3.

La R.N. 3 traverse la commune d'Ouest en Est dans sa moitié Nord, d'une largeur de 12m, elle constitue l'artère commerçante de Bondy.

La commune est longée à l'Ouest par le Chemin de Grande Communication n° 30 de Stains à Bonneuil sur Marne, route de Rosny. Elle est traversée par le Chemin de Grande communication N° 10 de Rueil au Raincy de direction Ouest-Est.

Il existe à Bondy deux voies ayant un intérêt inter-communal:

- le chemin vicinal n°4 qui se tient d'Aulnay sous Bois au Nord en direction de Rosny sous Bois au Sud, rue Pollissard et rue de la gare.
- le chemin vicinal n° 3 qui relie la gare à la place de l'église et à la route nationale pour se prolonger vers les Pavillons sous Bois par la chaussée du Pont et l'avenue du 14 Juillet.

L'urbanisation

L'ancienne agglomération s'étend de la R.N. 3 vers le Sud jusqu'à la gare du chemin de fer de l'Est. La structuration linéaire a été renforcée par le percement de l'Avenue Carnot à l'est du Bourg. La rue de la République redressement de l'ancienne sente du brichet, avec la rue de la gare, sur le tracé de la rue St Médéric, assurent la liaison Nord-Sud.

Au sud, au confluent de ces voies la lotisation du quartier de la gare a achevé de faire disparaître les terres de la ferme du Brichet. Les lotissements de parcelles se sont développés sur une série d'îlots découpés entre la place de la gare et le chemin du Gros Chêne le long des rues principales.

A l'ouest, le chemin de Bondy à Rosny, rue Jean Jaurès, délimite le quartier du Mainguy où se sont développées des rues pavillonnaires et où subsiste le parc de cette ancienne propriété s'étendant jusqu'à la Rue du Raincy.

Dans la plaine, à l'Est du bourg ancien et aux confins des Pavillons sous Bois on trouve de nombreux lotissements mal aménagés et sans liaisons entre eux. Les chemins de la Cave et du Chêne Rond desservent ce secteur et ont statut de chemins vicinaux. En 1928, ils prennent pour nom, Rue Edouard Vaillant et Rue Louis Auguste Blanqui, un petit lotissement se développe autour de voies perpendiculaires à leur tracé. Son origine remonte à la première guerre où deux usines importantes s'installent en bordure du chemin de fer, près de la voie ferrée à l'Est de la gare de Bondy toute proche, à l'emplacement dit du "Vieux Château".

Enfin au Sud de la voie ferrée un nouveau quartier de " villas" est en développement, mais le projet de tracé de la nouvelle ligne de Grande Ceinture va nuire à son essor.

En résumé, 50% du territoire est en culture. Un zonage commence à distinguer la partie construite réservée à l'habitation collective dans le

bourg et aux environs de la gare, et les habitations individuelles par ailleurs, la Notice faisant peu de cas des industries existantes.

Transports

Le principal moyen de transport est la voie ferrée Paris-Strasbourg: Bondy possède une gare de marchandises et une gare de voyageurs.

La durée du trajet à partir de Paris (Gare de l'Est) est de 15mn.

Trois lignes de tramways pénètrent le territoire par la R.N. 3:

- "Le Raincy-Opéra"

- "Pavillons sous Bois-Opéra"

- "Pavillons sous Bois-République"

Une ligne d'autobus "Le Bourget-Noisy le Sec" qui passe au carrefour de la R.N.3 et du C.G.C. n°30.

Au Sud-Est sur le territoire de Villemomble, la halte des Coquetiers, sur la ligne de chemin de fer de Gargan (Grande Ceinture) intéresse cette partie de la commune et a contribué à l'extension de l'habitat pavillonnaire à la limite de Pavillons sous Bois.

Edifices et Services Publics

Ils sont regroupés dans le vieux bourg, mais ont subi une translation et un recentrage vis à vis du quartier de la gare et de celui de Mainguy.

La Mairie a quittée la rue Jules Guesde, pour s'installer sur une propriété rue de la Gare et avenue de la République nouvellement ouverte et redressée.

L'ancienne mairie abrite un commissariat de police.

Un groupe scolaire avec Ecole Maternelle est situé rue de Mainguy et un deuxième groupe se trouve rue Auguste Blanqui.

Le bureau de Poste est rue Jean Jaurès et la gendarmerie avenue Pasteur.

Le cimetière agrandi est rue du Raincy sur une superficie de 1,65 ha environ.

Les espaces libres plantés sont peu nombreux:

La propriété autour de la Mairie est le seul jardin public de la commune.

Il existe une place plantée rue de Mainguy et une place servant de marché volant devant la gare.

L'eau potable est distribuée par la Compagnie Générale des Eaux, la plupart des voies publiques urbaines sont pourvues de canalisations.

Des égouts existent: route nationale, rue Jules Guesde, avenue de la République, rues de l'Égalité, Jean Jaurès, Gatiné et de la gare. Quelques canalisations d'assainissements se trouvent sous certaines voies publiques et dans quelques lotissements récents.

Le gaz est fourni par la "Société d'Éclairage Chauffage et Force Motrice"
L'énergie électrique revient à la "Compagnie du Nord-Est Parisien".

La salubrité des constructions et l'hygiène générale obéissent à un règlement Sanitaire pris, en vertu de la loi du 15 Février 1902, le 26 Février 1906.

L'AVANT-PROJET de 1928

L'évolution probable de la ville

Si l'on considère l'évolution démographique et la superficie des terrains encore libres on peut admettre un accroissement de la population mais à un rythme moindre que celui des années 1921/26, du fait de la moindre activité des lotisseurs obligés aujourd'hui d'aménager complètement les terrains à vendre. L'augmentation du prix de revient des terrains raréfie une clientèle composée d'employés et d'ouvriers.

En outre, certaines parties de la commune (extrémité Nord surtout) sont impropres à l'habitation en raison de l'humidité des sols, sans possibilités actuelles d'assainissement.

On peut donc admettre une poursuite partielle de l'urbanisation de la ville qui en plein développement devrait atteindre 40 000 habitants*, soit une densité moyenne de 100 habitants à l'hectare: ce chiffre pouvant être atteint en 30 à 40 ans. Ces prévisions fondent le présent projet d'aménagement.

Le document graphique

La pièce N°1 du dossier est le plan d'avant-projet au 1/5000°, daté du 11 Juillet 1928 (en tête de la Préfecture de la Seine, Direction de l'Extension) comporte peu de signes conventionnels en légende:

- en jaune les voies à créer ou à modifier.
- en rose les emplacements à réserver pour les édifices et les services publics.

- en vert-foncé les emplacements à réserver pour les espaces libres publics.
- en vert clair les espaces verts existants.
- en noir les édifices publics existants.

Opérations de voirie:

Elles constituent l'essentiel des interventions proposées, le plan se présente comme un grand projet de voiries et de régularisation.

La première opération a pour but la suppression de l'étranglement situé sur la R.N.3 (Paris-Metz) entre l'avenue de Rosny et la place Gambetta de façon à obtenir une largeur uniforme de 30m.

Au Sud de la nationale la rue principale menant à la place Gambetta est frappée d'alignement sur le côté Nord, cette mesure se prolonge par le dégagement du chevet de l'église avec création d'une vaste place qui gomme deux îlots, cette place articule alors les trois voies de liaison du centre villageois à la RN3 à l'Est.

Cet élargissement à 20m du C.G.C n°10 (de Rueil au Raincy) dans la partie comprise entre la route nationale et la place de l'église est prévu afin de faciliter la pénétration des tramways pour une véritable desserte de Bondy.

Une réserve foncière communale sera située entre la mairie et la rue Auguste Blanqui afin d'y installer les services publics nécessaires au développement prévisible de Bondy.

Le terrain situé en bordure et au Sud de l'opération n°16 est également réservé en totalité pour les services publics: le Marché et des Bains-Douches y sont déjà installés, une Salle des Fêtes pourra y être construite.

A l'est de la commune, les terrains non encore urbanisés seraient traversés par une voie doublant le C.G.C. n°10 (voie projetée sous le n°4) afin de compléter une opération prévue sur le plan d'aménagement de Pavillons sous Bois et destinée à dégager les lotissements du chemin de la Cave, elle est tracée dans l'axe de la mairie et abouti à un carrefour en patte d'oie distribuant deux voies en direction de la commune voisine.

Ce projet vient renforcé l'armature des voies encore embryonnaire dans le sens Est-Ouest.

L'existence d'un seul pont à Bondy sur la traversée du chemin de fer "de la Cie de Chemin de fer de l'Est" nécessite d'y faire converger une voie transversale reliant le carrefour formé par la R.N.3 et la R.D.17. Cette voie est destinée à "commander l'aménagement de la plaine de Bondy non encore urbanisée", elle est tracée sur les sections cadastrales qui ont encore leur dénomination ancienne et rappelant la nature marécageuse de certains terrains: Le Chemin de la Cave, le Chemin du Raincy, le Saule Blanc, la Fache, la Fosse Régale. Un réseau hydrologique encore dense les traverse, dont le ru de la Mollette, le ru de la Noue Marion et le Molleret destiné à devenir le collecteur principal à l'Est.

Un Projet d'Extension à l'Est de la commune

Ces deux voies ont pour fonction évidente le désenclavement de l'Est de la commune et la desserte de nouveaux terrains pour une urbanisation future de la plaine. Le plan indique en pointillé une trame de découpage de grands îlots réguliers qui rationalise et prolonge les logiques des lotissements bâtis plus à l'Est.

Cependant ce dispositif de contournement du Vieux Bourg est une mesure de sauvegarde, identique à celle pratiquée par l'urbanisme colonial, seule la préoccupation de circulation des transports en communs, départementalisés dès 1924, contraint à l'élargissement de la rue du Raincy. Le dégagement de l'église participe de ce souci mais inclut une vision esthétique du carrefour, noeud de circulation.

La direction diagonale du projet de voie principale marque à la fois le souci fonctionnel de relier deux pôles importants, la gare au Sud, la nationale à un croisement avec une route départementale, et de recomposer par une voie de hiérarchie plus élevée un quartier à la structuration orthogonale appuyée sur les seules voies Est-Ouest.

Ainsi sont créés de nouveaux îlots au Nord par le percement de nouvelles voies parallèles débouchant sur l'avenue Pasteur et destinées à créer à proximité du centre et de l'église des opportunités d'extension selon une logique d'îlots triangulaires irréguliers, dont les voies convergent vers le chevet de l'église.

Sont alors associés un projet de conquête de nouveaux sites pour l'extension et un projet de restructuration du noyau autour de l'église qui reçoit un enrichissement de son réseau de desserte et un fractionnement des grands îlots en des unités plus petites et plus conformes à une urbanisation par des immeubles de rapports à caractère collectif.

Le quartier d'extension Est englobe dans sa logique des terrains situés au Nord du canal de part et d'autre du chemin du Pont (vicinal 3) ,une voie nouvelle se prolonge et franchit le canal pour s'articuler au lotissement situé près de l'ancienne voirie de Bondy.

Le cimetière sera bientôt insuffisant, mais il est vraisemblable que la création de cimetières départementaux résoudra ce problème.

Un Projet de viabilisation du Nord

Au Nord de la commune ,le plan indique la création d'une voie nouvelle longeant le canal. De 20 m de large elle relie le croisement du CGC n° 30 avec le chemin du Groslay, le pont de Bondy, au pont situé en limite Est.

A cet emplacement deux voies nouvelles sont créées de 18 et 12 m ,dont la plus large se prolonge au delà du canal par une passerelle projetée. Un grand terrain est réservé R.N.3 entre l'opération n°34 et le chemin vicinal n°3. Il devra assurer les besoins en matière de constructions scolaires actuelles et futures et sera accessible aux lotissements situés au Nord du canal par une passerelle.

Sur cette voirie bordant le canal se ramifie les voies projetées destinées à coordonner et relier un réseau de voies pavillonnaires plutôt lacunaire, le lotissement Est en tire le plus grand bénéfice.

L'opération n°43 mérite d'être citée à part, car elle a pour but la création d'une voie promenade à l'emplacement de la rigole de décharge de l'ancienne voirie de l'Est, celle-ci devant être transformée en terrain de jeux d'après le projet d'aménagement de Pavillons sous Bois .

L'armature principale de la viabilisation des terrains du Nord de la commune reste la route d'Aulnay. Sur les terres de la Noue Caillet une voie diagonale de 16m est projetée de la route d'Aulnay jusqu'au chemin du Groslay à l'Ouest et compose la voirie principale d'un lotissement cruciforme sur les terrains du Pré St Pierre . Plus au Nord, une autre voie de 18m traverse les terrains de la Fontaine ,de la route d'aulnay vers la limite des deux communes avec Les Pavillons sous Bois.

Ainsi le projet de viabilité du Nord du canal est-il essentiellement constitué de voiries nouvelles, connectées avec la route d'Aulnay et parachèvent les liaisons intercommunales avec les cinq communes limitrophes . Trois grands secteurs se dessinent, dont deux sont encore entièrement libres de toute construction et un seul en cours de d'urbanisation pour lequel le projet de création de la voie plantée sur la rigole de décharge de la voirie constitue une sorte de limite paysagère.

Seule la voie de desserte longeant le canal peut être considérée comme une anticipation de l'occupation industrielle dans ce secteur Nord, l'ensemble des voiries projetées dans sa forme et son gabarit semble plus une préparation à un nouveau cycle d'urbanisation pavillonnaire rationnel.

Un projet de régularisation

Au Sud de la commune, le quartier au delà de la voie ferrée où se développe un lotissement est l'objet de compléments ponctuels en matière de voirie, le plan prévoit une ramification de voies de 10m de large et un découpage d'ilôts de dimensions proches de ceux existants. Au Nord de la voie ferrée les mêmes dispositions sont reconduites tendant à parfaire la continuité du découpage avec des voies plus larges de 12m. Une création de voie est toutefois proposée, toujours pour prolonger le chemin vicinal n° 7, vers le carrefour du C.D. 30 (Rosny) et du CD41 (Montreuil) vraisemblablement à l'endroit d'un passage à niveau de la ligne de grande ceinture projetée.

Les autres opérations de voirie (du n°5 au n°43) n'ont qu'un intérêt local, de relations entre les différents quartiers de la commune en dégagant les différents lotissements disséminés sur le territoire, ou encore d'élargissement des voies jugées trop étroites pour le trafic prévu dans l'avenir.

Les largeurs de voies communales projetées sont de 20m pour les grandes voiries de liaisons, de 16 et 14 m pour les voies de traverses de quartier et de 12 m pour les rues découpant les ilôts et les voies internes aux lotissements, ce qui établit une hiérarchie rigoureuse susceptible de renforcer l'identité des quartiers.

Les Réserves pour édifices et services publics et les Embellissements

Les réserves foncières sont limitées, deux projets sont inscrits à l'avant projet et seront d'ailleurs réalisés avant son approbation, ils'agit du Groupe Scolaire Pasteur et de sa passerelle sur le canal, et des services municipaux complétant le petit complexe Bains-douches et Marché à l'emplacement de l'ancien lavoir de la commune.

La commune ne possède pas de grand espace libre mais profitera de l'aménagement projeté des terrains de l'ancienne voirie de l'Est sur le territoire de Pavillons sous Bois.

Le square aménagé autour de la Mairie est préservé ainsi que la place

plantée en bordure de la rue de Mainguy. Un grand terrain de jeux est réservé à l'Est en bordure de la route du Raincy sur la section dite "la Fosse Régale".

Un espace libre est prévu à l'angle des opérations 8 et 25 au lieu-dit " La Mare à la Veuve" pour l'aménagement d'un petit jardin d'enfants.

La Conservation de l'espace libre public devant la gare de Bondy à l'angle de l'avenue de la République et de la rue de la Liberté est proposé sur des terrain appartenant à la Cie de Chemins de Fer.

les embellissements sont peu nombreux et liés au projet de voirie:

Dégagement de l'église et création d'une grande place décorative entre celle-ci et l'avenue Carnot (opération n° 17)

La voie promenade (n° 43) dans le quartier situé au Nord du canal.

Servitudes et prévisions

Assainissement et eau potable

A - Défense du caractère résidentiel des quartiers actuels. Aucun nouvel établissement insalubre ne pourra être installé.

B - Les servitudes définissent les espaces publics à réserver et les espaces réservés pour les édifices et services publics.

C - Le réseau actuel d'eau potable dessert bien l'agglomération, tout nouveau groupe d'habitations sera facilement relié au réseau existant.

D - Le réseau actuel d'égouts est insuffisant pour prévoir l'assainissement des voies non encore pourvues et à fortiori des voies nouvelles.

Cependant la construction d'un collecteur à l'emplacement du ru du Moleret permettra l'assainissement des lotissements de la plaine de Bondy

Un projet d'arrêté municipal sera pris afin de régler les conditions d'application des mesures prévues au plan d'aménagement et au programme et a pour but la permission de construire prévue à l'article 10 de la loi du 19 Juillet 1924.

Trois formalités principales sont exigées: la demande d'alignement, le permis de construire et la permission de construire. Ce qui correspond à trois préoccupations différentes: la délimitation du domaine public, l'hygiène de l'habitation et la bonne exécution du plan d'aménagement.

QUEL PROJET URBAIN POUR BONDY?

A l'évidence l'avant projet de 1928, à un caractère de projet d'extension très net. Son orientation majeure consiste à prévoir une nouvelle armature viaire associant et renforçant celle préexistante, tout en lançant des prolongements susceptibles de structurer une progression de l'urbanisation au delà du village, en laissant à celui-ci sa forme de Bande Nord Sud. Celle-ci renforcée par les opérations d'alignement du début du XX^e siècle est alors destinée à un comblement selon un mode d'investissement à la parcelle.

Les projets pour le Nord de la commune confirment cette orientation de conquête de terrains d'extension. Les Projets de voiries tendent à coloniser les terrains qui sont ouverts par de grandes avenues, créer ou existantes, éléments structurants internes et entre communes.

Le projet articule avec une économie remarquable les éléments de contraintes provenant de hiérarchies différentes et les fonde dans un ensemble coordonné et continu qui répond tant aux questions de circulation qu'aux principes de liaisons intercommunales, structures des quartiers futures.

Ainsi le projet d'ilôt entourant l'église assure une progression des échelles urbaines de l'Est au bourg, tout en retrouvant autour de l'église des accents dont l'esthétique à la "Camillo Sitte" est patente. A la périphérie il s'apparente au tracé de ville coloniale à petite échelle, faite d'avenue, de grands carrefours et d'ilôt généreux en attente d'une urbanisation néo-hausmanienne.

Du côté des lotissements est mis en oeuvre une rationalisation par touche, qui régularise et dimensionne les emprises futures des ilôts rectangulaires dans une continuité avec les voies existantes, dont l'ambition est l'encadrement des initiatives privées.

Ce plan reprend dans l'espace d'une seule petite commune, une série de savoir-faire fondé sur la continuité et la transition des échelles urbaines qui disparaîtra par la suite et dont la qualité certaine est la préservation de l'image identitaire des différents fragments, dont l'effet de collage s'atténue.

Le projet pour le noyau aggloméré est limité, il tend cependant à la condamnation de la rue principale pour faciliter la circulation des

transports en communs, et sacrifie à l'embellissement , de façon radicale, un ancien îlot à la forme carrée. Il s'agit là d'une " Rénovation" du centre et donc d'un projet de renouvellement de l'identité communale.

Si le quartier résidentiel du Mainguy est préservé, la tendance semble viser à long terme le renouvellement du caractère de ce lotissement, vers le centre des services, même si les prévisions d'équipements sont peu nombreuses elles concernent dans ce secteur les bâtiments administratifs et les services qui y sont déjà rassemblés en grand nombre.

Les réserves pour équipements sont par ailleurs distribuées de façon à remédier à la structuration hachée du territoire communal où les relations malaisées entre quartiers Nord , Sud et Est conduiraient à les multiplier.

C'est, en résumé, un projet de colonisation ambitieuse de terrains sans doute sans rapport avec les ressources immédiates de la commune susceptible de lui être consacré en matière de voiries et d'assainissement. Mais en projetant dans le long terme ,il dégage une image possible d'une ville parvenue à son objectif de 40 000 *habitants et ayant occupé tout son territoire communal.

* L' objectif est atteint entre 1962 et 1964.*

Avant projet 1928

Operations	Nature du projet	Situation
1 Route Nat 3	élargissement de 12 à 30 m	Carrefour N.186 Entrée de Bondy
2 C.G.C. n° 10	élargissement à 20m	Rue du Raincy Vieux Bourg
3 Voie Nouvelle	Liaison gare RN3 et D.17	est
4	Liaison mairie/Pavillons	est
5	Liaison inter communale	Nord-est
6 Route d'Aulnay	élargissement à 16 m	Nord
7 Voie Nouvelle		CVn° 7 > ouest
	Sud-ouest	
17 Alignement	Dégagement de l'église	Vieux bourg
43 Plantation		Voie promenade
	Nord	
16 Réserve	Service Municipal	Vieux Bourg
34 Réserve		Groupe scolaire
	RN3/Canal	
21 "		Espace Libre
	Place de La gare	
	Est Fosse régale	Terrain de Jeux

LE PLAN D'AMENAGEMENT DE 1945

Un édifice complexe

Le projet d'aménagement de la commune de Bondy est approuvé par décret en Juin 1945, conformément à la Loi d'urbanisme du 15 juin 1943, après délibération du conseil municipal de Bondy et avis de plusieurs commissions dont:

- La commission d'Hygiène Publique et de Salubrité de l'arrondissement de St Denis.

- La commission d'aménagement et d'extension du département de la Seine en mars 39

- Le comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation de la région parisienne,

la Préfecture de Paris en transmet la décision à la ville en Mai 46 par l'intermédiaire de la direction du plan d'aménagement de Paris et de la Banlieue Parisienne et du bureau de l'aménagement de la Banlieue.

Cet édifice administratif nouveau et complexe diffère notablement de celui ayant présidé à l'élaboration de l'avant projet. Ce dernier projet indicatif avait été proposé par le bureau d'étude de la direction de l'extension de Paris, alors que le document est préparé par l'architecte voyer communal et soumis au contrôle du service des Ponts et Chaussée de l'arrondissement de St Denis, qui transmettra en 1938 ses remarques et avis divers portant entre autre sur l'application des directives du Plan d'Aménagement Régional.

Il doit ensuite être contrôlé pour avis par les diverses commissions, ce qui conduit à un temps d'instruction très long qui explique outre l'état de guerre, le retard apporté à son approbation définitive et sa mise en révision dès 1947.

Le Dossier comporte: un plan au 1/5000°, une courte notice sur le projet et un programme.

Le Plan au 1/5000°, intitulé Plan d'Aménagement et des Zones comprend une légende, dont les catégories ont évolué vers une nomenclature de zonage inexistante précédemment:

- en teinte rouge: les zones dites d'habitations collectives
- " " rose: " " " individuelles
- " " violette: " " industrielles
- " " jaune: " " non affectées
- en liseré violet: les zones mixtes

- en hachures rouges: les emplacements réservés aux services publics
- en teinte verte: les squares, terrains de jeux et de sports

Le projet de viabilité, n'est pas présent en tant que tel, comme projet de forme urbaine, il est indiqué par un alignement ou un tracé s'il s'agit d'une voie nouvelle et une cote de largeur de voirie prédomine les périmètres de Zones et les servitudes de réserves de terrains pour équipements publics.

La Notice de présentation est très succincte (2 à 3 pièces) et représente un extrait de celle présentée en Avant-Projet . Ont disparues les références à l'histoire de la commune et à sa population. Y sont présentées brièvement les opérations figurant au Plan d'Aménagement.

Opérations de voiries
 Edifices et services publics
 Espaces libres
 Embellissements
 selon les intitulés de la notice précédente.

Le programme, document majeur du dossier, obéit à une codification des articles dans leur contenus et leur présentation dont le règlement régional élaboré en 1939 par Henri Prost est le modèle, il comprend:

- En titre 1: les dispositions relatives à l'utilisation du sol
- En titre 2: le règlement de construction et la délimitation des zones:

- a) zones d'habitations collectives
- b) zone industrielle
- c) zones mixtes d'habitations collectives et d'industries
- d) zones d'habitations individuelles.

- Les dispositions diverses
- Les emplacements réservés pour les services publics
- Les zones non affectées.

Sans qu'un zonage explicite soit mentionné dans l'avant projet de 28 , il y est question de secteurs d'habitations collectives ou individuelles de fait, ici la notion évolue vers une prescription exclusive de fonctions, avec l'introduction de catégories nouvelles, comme la zone d'industrie, évacuée dans l'avant projet, en revanche la création d'une zone mixte prend en compte une situation de fait.

L'innovation est constituée par la dernière catégorie des "Zones non affectées", dispositif dont la philosophie générale est reprise des directives du plan d'aménagement de la Région Parisienne dont H. Prost disait en guise de définition qu'il était "un plan de non extension". Les zones non affectées, sont des zones qui correspondent à l'idée du périmètre d'agglomération, à la limitation des Zones constructibles et au gel des terrains nécessaires à l'exploitation agricole (cf article 13 et 14 du P.A.R.P), tout en prévoyant un aménagement futur selon des projets spécifiques soumis à l'autorité régionale .

Pour la délimitation de ce Zonage des recommandations précises sont formulées à l'intention des projet communaux d'aménagement qui doivent extrapoler des données de population et de moyens disponibles pour l'améliorations des différents équipements sur 50 ans!

Le Contenu du plan d'aménagement et son contrôle

Le document adopté en 1945 est en fait, passé au crible des avis successifs des commissions. Un rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de St Denis comporte de nombreuses remarques, qui ont infléchies le contenu des propositions tendant à en faire disparaître les plus symboliques en particulier la création d'un centre administratif et d'un hôtel de ville. Ces projets réapparaîtront en 56 au moment où les enjeux proprement communaux seront à nouveau pris en compte pour des raisons de remise en état des dommages de guerre dans la commune, d'urgence des taches de reconstruction et d'affirmation d'une stratégie urbaine municipale .

Les opérations de voiries

La suppression de l'étranglement sur la R.N.3 par recalibrage à 30 m de son gabarit est maintenue ainsi que l'élargissement à 18 m de la rue J.Guesde entre la route nationale et l'église(C.G.C. n°10 de Rueil au Raincy).

A ces deux opérations d'intérêt départemental, viennent s'ajouter deux projets régionaux sur lesquels la notice est muette et qui sont présents sur le document graphique, il s'agit du tracé nouveau de l'autoroute du Nord qui se superpose à la N 186, avec l'indication d'un grand carrefour au pont de Bondy sur la rive Nord du canal. Partant de là, une voie "prévue au plan d'aménagement" traverse d'Ouest en Est les terrains proches du canal variante transversale du projet précédent, parallèle au canal.

L'opération de contournement du vieux bourg par une voirie transversale reliant la gare à la Nationale est commentée dans la notice et justifiée par la présence d'un seul pont au Sud de la commune sur la traversée du chemin de fer de l'Est, mais elle a disparu du plan.

Les autres opérations " d'intérêt local ont pour but de relier entre eux les différents quartiers en dégagant les lotissement disséminés ou encore l'élargissement de voies existantes jugées trop étroites pour le trafic prévu dans l'avenir"

Le projet de voie promenade est maintenu sur l'emplacement de la rigole de décharge, malgré l'avis défavorable de l'ingénieur des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de St Denis qui objecte qu' il sera difficile d'y établir une route, et que ce fossé drainant les terrains environnant sera subordonné à la création d'ouvrages d'assainissements onéreux.

A propos des opérations de voiries, les remarques portent sur l'aménagement du carrefour R.N.3 et R.N.186 dont la prévision semble trop ample à l'ingénieur qui propose des pans coupés de 12m et rappelle que par ailleurs le plan d'alignement des voies est établi par les services des Ponts et Chaussées. Pour les voies n'ayant qu' un intérêt local , la critique formulée est grave . Il est reproché en susstance à la commune de n'avoir tenu aucun compte des plans d'aménagements en cours d'homologation sur les autres communes et recommandé de rechercher un accord avec les communes limitrophes pour toutes les propositions d'élargissement ou de prolongement de voies aux limites de la commune.

Edifices et Services Publics

La préoccupation d'équipements scolaires est étendue à tous les secteurs de la commune, où le groupe scolaire du Mainguy devient insuffisant.

Au Nord, un grand terrain est réservé sur la route d'Aulnay donnant sur un côté de la voie promenade(L), de l'autre côté lui est associé un square (M). Des terrains sont réservés pour la construction d'une école ,rue de la Fraternité ,à l'Est. En bordure du chemin de Villemomble en (J) au Sud de la voie ferrée, des terrains sont réservés pour l'extension d'une école existante.

En bordure de la route nationale un terrain doit permettre la construction d'un marché couvert, en remplacement d'un marché volant.

Les équipement sportifs doivent être augmenté par un véritable Parc des sports localisé avenue Pasteur sur un terrain proche de la nationale et du groupe scolaire Pasteur déjà réalisé ,sur un emplacement réservé en 28. Ce parc des sports occupera les terres dites de la Flache (terme flamand pour flaque) au nord du Saule Blanc et peu éloigné du stade Municipal avenue H.Barbusse (C.G.C N° 10) dont l'agrandissement est prévu.

parmi les espaces publics plantés est maintenue la place devant la gare de Bondy (D).

La voie promenade du Nord dont le tracé s'apparente maintenant à un Mail rectiligne se prolonge jusqu'à la route d'Aulnay et participe des embellissements du Nord de la commune.

Le dégagement de l'église est maintenue, avec sa place(C)

Les remarques transmises par l'arrondissement de St Denis, à propos des réserves de terrains pour équipements publics semblent avoir atteint leurs objectifs, ont disparu du plan une réserve importante pour la création d'un Hôtel de Ville et d'un Centre Administratif, projeté sans doute en 36 au moment où la commune de Bondy participant au mouvement du Front Populaire rebaptise toute ses rues et engage par anticipation son programme de construction scolaire, de dispensaire et stade Municipal.

Ce projet de Centre Administratif parait disproportionné à l'ingénieur qui met en garde la commune qui devra faire face toute seule aux charges des expropriations. L'îlot est entièrement occupé, il est dense , c'est une aventure dont l'issue est incertaine, pourquoi ne pas prévoir les extensions sur le jardin de la mairie , rue de la République, ce serait plus raisonnable.

La remarque a la même teneur pour le projet de dégagement de l'église c'est un projet qui entrainera la disparition de tout un îlot et de tout un quartier si les deux projets proches l'un de l'autre, sont réalisés. La prudence est conseillée devant les conséquences financières de ce projet grandiose!

D'autres sujets de désaccords sont évoqués, l'espace réservé pour la place de la gare appartient à la Société Nationale des Chemins de Fer et ne peut être aliéné par la ville, cette mesure peut entrainer des réserves au cours de l'instruction mixte du dossier.

Le souci de préserver l'exploitation agricole n'est pas présent dans le document et l'implantation de l'école rue de la Fraternité supprime un chemin rural important. Par ailleurs l'utilisation de la zone non affectée n'est pas conforme à l'esprit du plan d'aménagement régional, ceci dit la commune a peut-être eu des accords du comité d'extension sur cet affectation, ce terrain a été désigné pour un projet de cimetière départemental.

Enfin la propriété Collardeau, la plus belle de la commune est frappée de servitude pour la création d'une promenade plantée, là aussi la commune voit trop grand et ne mesure pas les conséquences pour ses finances.

Après ces rappels aux bonnes vertus de prudence et d'économie, il est recommandé fermement de procéder aux mises aux points relatives aux nombreuses interventions, avant tout début d'instruction.

La **tutelle** exercé par la Préfecture de la Seine anticipe sur celle que l'état exercera plus tard sur l'ensemble des documents d'urbanisme et l'on saisit les raisons d'une longue instruction du projet approuvé en 45/46. L'encadrement très ferme de l'élaboration des plans, dans un contexte économique en crise tend à n'en retenir que les aspects réalisables à court terme et leur fait perdre le côté de prospective d'une forme urbaine aboutissement des potentiels spécifiques à la commune.

Il y a bien un souci de normalisation, de conduite rigoureuse de quelques principes comme l'adéquation au plan régional et la cohérence entre eux des différents plan communaux à minima, l'ingénieur statuant dans sa note au bénéfice de la largeur inférieure commune. Un combat, dont on perçoit faiblement les échos, entre Identité et Métropole.

Le programme

La lecture des dispositions relatives à l'utilisation du sol nous confirme dans ce point de vue. Le règlement rédigé par l'architecte-voyer en 37 reprend les principes établis par le titre III relatif aux règlements de construction du plan régional.

Les lotissements et groupes d'habitations ne pourront être autorisés "que dans les limites des zones d'habitations", dans la mesure où ils correspondront à un développement continu de l'agglomération, de ses services généraux, de son réseau d'égouts, de ses canalisations d'eau et d'éclairage, ils devront participer à l'amélioration et au développement de la circulation urbaine, par la création de voies se raccordant au réseau de voies existantes, les voies en impasse ne seront autorisées qu'exceptionnellement."

Ainsi sont rappelées en introduction au règlement les préoccupations qui présidèrent à l'élaboration du plan d'aménagement de la région parisienne "Restreindre l'éparpillement des nouvelles constructions pendant 15 ans, afin de concentrer au cours de cette période, tous les efforts, toutes les activités, dans le but de vertébrer et d'améliorer, à tous les points de vues, l'agglomération de 1935", en attendant les mesures d'intérêt national, de Défense Nationale même, qui permettront une décentralisation et l'arrêt de cette attraction qu'exerce la région Parisienne.*

Il s'agit de restreindre le périmètre de l'agglomération à une surface qui soit en rapport avec les moyens que la commune peut consacrer à la viabilité générale et à l'assainissement, " afin de conduire sur 15 ans un équipement complet de tous les services, écoles, bureaux de poste, services sociaux, collectes des ordures ménagères etc..."*.

Bondy appartient, dans la nomenclature établie pour les communes comprises dans un rayon maximum de 35 km et formant la région Parisienne, à la classe B des communes situées à 14km du centre de Paris pour lesquelles les parcelles constructibles en habitation individuelle devront mesurer 200 m² minimum, la surface occupée par la construction ne pouvant dépasser 50% de celle-ci.

* Cf AA Mars 1939 G.Bardet L'organisation de la région parisienne

Aucune voie privée de lotissement ne pourra être inférieure à 10m et aucune construction ne pourra être établie à moins de 5m de l'axe des voies inférieures à cette largeur, enfin les carrefours doivent comporter des pans coupés de 5m afin d'assurer une bonne visibilité pour la circulation.

Toutes ces dispositions concourent à un aménagement rationnel, visant à préserver "l'hygiène, l'insolation et l'aération des bâtiments" et sont de nature à organiser le paysage des lotissements considérés comme la forme majeure de l'urbanisation, qu'elles ont concrètement marqués.

Le Zonage

La zone d'habitations collectives est en fait constituée par l'agglomération ancienne et située entre le canal de l'Ourcq et la gare de Bondy, à l'exception du quartier du Mainguy dont les seules propriétés situées en bordure des voies principales et à l'intérieur d'une bande de 20m de large à partir de l'alignement, seront comprises dans la dite zone.

La délimitation de la zone d'habitations collectives inclue les îlots au Nord de l'église compris entre la rue A. Polissard, l'avenue Pasteur et la Nationale, qui sont très peu bâtis. Une voie projetée de 10m de large les recoupe parallèlement à celle-ci.

L'avenue Carnot sur laquelle une bande de 20m est comprise dans la zone d'habitations collectives forme la limite de la partie agglomérée à l'Est.

Pour cette zone, le règlement de construction prévoit une hauteur des constructions de 16m maximum à la verticale du gabarit, celui-ci comprend un arc de cercle de rayon maximum de 8m, ce qui autorise une hauteur des constructions de 24 m. Les surfaces des cours ne peuvent être inférieures à 32m².

Dans la zone d'habitations individuelles la hauteur maximum autorisée est de 15m., les bâtiments annexes, non destinés à l'habitation ne pourront excéder 3m de hauteur, leur superficie est limitée à 10% de la surface de la parcelle.

Les autres zones délimitées sont:

- **La zone industrielle**, dans la partie du territoire au Nord du canal de l'Ourcq où toute construction d'habitation est interdite, sauf celles indispensables à la surveillance des usines.

-**La zone mixte d'habitations collectives et d'industries** est réservée dans la partie comprise entre le canal de l'Ourcq et la route Nationale 3, afin de maintenir les établissements existants.

-**La zone non affectée** est réservée dans la partie Nord de Bondy, l'utilisation des terrains sera fixé pour cette zone par le projet d'aménagement de la région Parisienne.

La zone d'habitations individuelles représente en fait le négatif des autres zones ainsi délimitées.

De l'extension à l'aménagement

Le trait le plus frappant de ce zonage est l'importance du territoire classée en zone industrielle, ce qui en fait n'est pas totalement surprenant lorsque l'on sait que plus à l'Ouest sur la commune de Pantin la saturation des terrains industriels est atteinte et que le désordre des zones mixtes artisanales en franges immédiates de Paris est à résorber, par ailleurs les terrains du Nord marécageux et non viabilisés sont impropres à l'habitation.

Il faut aussi se souvenir que dès le concours de 1919 pour le plan d'aménagement et d'extension de Paris des propositions sont faites pour implanter sur ce secteur de Bondy une grande zone industrielle, elle est présente sur le plan de Jaussely, Expert et Sollier, branchée sur une voirie transversale de même géométrie que celle portée au plan de 45. Le projet de Copin pour le secteur de Pantin Romainville Les Lilas, Noisy le Sec etc... intitulé "quelques idées pour une région déjà surpeuplée" développe explicitement l'argument en légende "un lotissement industriel est étudié en bordure des ports, des canaux et des voies ferrées, ces usines sont dans une situation exceptionnellement favorable pour produire dans les meilleures conditions. Des cités jardins sont établies aux abords immédiats...."

* La Vie Urbaine 1920

Un projet territorial

Le plan adopté en 1945, est d'une teneur très différente du précédent. Il inaugure le principe du plan d'Aménagement au sens où il distribue des valeurs urbaines différentielles fondées sur un arbitrage entre intérêt local et régional. Le projet de forme urbaine intrinsèque à la petite commune n'est pas son objet. Le projet de voirie est strictement limité à l'amélioration de ce qui existe avec fort peu de création sauf quelques redivision d'îlots ou prolongements rationnels de voies importantes, l'aspect d'extension et d'encadrement formel de celles-ci est absent.

Le premier tracé de l'autoroute du Nord, qui traverse d'ailleurs la zone industrielle, apparaît alors comme le morceau d'un puzzle encore en gestation, véritable enjeu du projet.

La volonté de recentrer l'agglomération sur son noyau déjà construit va de pair avec celle d'en renouveler l'aspect si l'on en croit les alignements nouveaux des deux dorsales Nord-Sud et de l'axe Ouest-Est (rue Jules Guesde prolongée par la rue Henri Barbusse), alors que le règlement de construction semble rester en deçà des ambitions, avec une hauteur de construction limitée à 16m et une densité faible.

Parmi les nombreux aspects novateurs, le zonage, pendant de la notion d'aménagement et le règlement spécifique à chaque zone sont les plus évidents. Absents du projet de 1928, ils tendent à consolider les différents quartiers identifiables, tout en les mettant en rapport avec une agglomération plus large où ils régissent la logique d'un projet d'homogénéisation de ces mêmes zones à travers un espace périphérique, où ces qualités contrastées se succèderaient pour créer une identité d'une autre échelle.

A un autre niveau la notion d'équipements, complémentaire de celle d'aménagement participe à la consolidation de la commune comme unité de vie et de service et serait à classer parmi les aspects spécifiques du projet communal, l'embellissement semble avoir trouvé là son substitut actualisé.

Les projets d'échelles différentes s'imbriquent dans une hiérarchie qui scinde l'espace selon des catégories Régionales, Départementales et Communales qui est l'objet même du projet régional, projet d'économie urbaine.

Pour la commune les priorités sont désignées, il s'agit d'équiper, donc de réserver et d'acquérir les terrains pour cela, plutôt que de s'épuiser à viabiliser à posteriori. S'il est difficile d'affirmer que la limitation du périmètre d'agglomération favorisera directement la politique de création d'équipements qui se développera très vite à Bondy, il semble plus certain que l'extension et le parachèvement de l'armature urbaine en seront stoppés, car à l'exception des voiries internes des grands ensembles et de l'Autoroute construite dans les années 70, elle s'est peu enrichie et de nombreux projets de voiries, bien que repris en 56 par le plan communal n'ont pas connu le jour.

C'est ainsi que les premiers grands ensembles naîtront, dans l'écho anticipé de l'autoroute en projet, sur des terres de culture encore traversées de ru et à proximité du Bourg tels que le Chemin Boudin, la Flache, le Saule Blanc avant d'aller supplanter sur leur sites d'élection les pavillons du chemin du Raincy, du chemin de la Cave et du chemin du Chêne Rond.

Portées et Limites du P.A.E.E. de 1945

On peut formuler en guise de conclusion provisoire que la portée du projet de 1928 est bien l'anticipation d'une armature vraie, base et fondement de la forme future de la ville, alors que la limite du plan de 1945 est d'avoir fondé sur une décision autoritaire la reprise de l'agglomération sur ses propres limites sans avoir pas pris en compte le phénomène générateur des Infrastructures.

Celles ci projetées aux limites mêmes de Bondy produiront leurs effets dès les années 50, effets qui se cumuleront avec ceux d'une politique de "décongestionnement" de la capitale et du reflux des populations vers les communes périphériques de Paris.

La mobilisation des zones non affectées jouera alors son rôle et sera à mettre au crédit des initiatives du plan de 39, pour Bondy l'abandon de la Zone industrielle du Nord permettra sa mobilisation pour un grand projet, les premières opérations de reconstruction s'effectueront sur les zones d'habitations collectives proches du centre et encore peu bâties, elles se dissémineront ensuite au gré des enclaves libres dans la zone Pavillonnaire.

Le plan d'aménagement communal de 56 classera ces terrains à posteriori dans une nouvelle catégorie celle des zones d'habitations collectives avec Espaces verts.

LE PLAN D'AMENAGEMENT COMMUNAL DE 1958

Le plan d'aménagement de la commune de Bondy établi par les services communaux en 1934 et adressé au Ministère de l'Intérieur en 1939 a été finalement déclaré d'utilité publique le 19 Juin 1945.

Les dispositions de ce plan se révélèrent très vite insuffisantes eu égard au développement de Bondy, en conséquence, sa mise en révision fut ordonnée le 10 Juillet 1947. Le nouveau plan, pris en considération par arrêté ministériel en date du 10 Juillet 1956, fut soumis à enquête, après une ultime mise au point, en vue de sa déclaration d'utilité publique en 1958.

La municipalité au lendemain de la deuxième guerre.

Les élections de 1947 amenèrent au Conseil Municipal 12 communistes, 9 R.P.F. (Rassemblement du Peuple Français: fondé en 1947) et 6 socialistes. Les élus du R.P.F. portèrent leurs voix sur le socialiste Maurice Coutrot qui obtint ainsi au détriment des élus communistes 15 voix contre 12. Ceux-ci dénoncèrent cette coalition et faute d'un accord tous les adjoints furent R.P.F.

Le Maire demeure à ce poste pendant 32 années pendant lesquelles il imposa sa politique d'urbanisation qui lui valu le titre de **"Bâtitseur"** et qui donna à sa commune le nom de **"Ville Champignon"**.

En 1946, la commune se présente encore comme un territoire semi-rural à la voirie sommaire: absence de V.R.D. dans la majorité de son étendue. Le vieux Bondy a conservé la trame des voies et du parcellaire ancien, tandis que les quartiers récents de lotissements, se sont formés principalement dans la partie du territoire jouxtant la commune de Pavillons-sous-Bois.

La population est restée stable, mais une croissance s'amorce dès 1950

- 1936.....	20 500	""
- 1946.....	19 500	""
- 1954.....	22 500	""

A l'issue de la seconde guerre, les deux répartitions distinctes d'habitations caractérisent toujours le territoire: à l'Ouest - le vieux Bondy, à l'Est - les lotissements.

Entre ces deux groupes, une solution de continuité constituée par de grands espaces libres.

Au moment où la crise du logement est particulièrement grave, le Maire de Bondy va s'attacher à organiser l'utilisation des terrains nus qui subsistent dans la commune. C'est ainsi que, parmi les premiers dans la banlieue parisienne, des plans-masse sont dressés en accord avec les différents services d'urbanisme et que la municipalité entre dans la voie des réalisations. Dans toute la partie centrale de la ville, se développe un vaste programme de construction réalisé principalement par l'office H.L.M. communal et la S.C.I. de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Bondy se trouve donc en pleine essor et les estimations prévoient un accroissement de population de l'ordre de 20 000 habitants en une décennie.

Pareille mutation devait s'accompagner d'actions volontaires et de prévisions, la forte personnalité du Maire trouve là un champ de manoeuvre exceptionnel, dans cette commune sur laquelle vont se mobiliser les énergies et les projets expérimentaux plus que partout ailleurs.

Ce statut de **laboratoire** revendiqué et médiatisé par de multiples publications, tient à plusieurs circonstances.

Les territoires communaux en aval du canal et plus proche de Paris ont connus une occupation industrielle intense, alors que Bondy et les territoires contigus y ont été soustraits fort longtemps, ce qui met Bondy à la tête d'un capital de terrains disponibles considérable surtout au Nord de la commune.

Le développement pavillonnaire très intense à l'Est, à proximité de la gare de Livry-Gargan, s'est essoufflé dans les années 1930 faute de pouvoir répondre à une réglementation plus exigeante en matière d'assainissement et laisse des enclaves de terrains nus, proches du centre et bien desservis par les gares.

Bien que sans réalisations d'envergure l'existence de plans d'aménagements successifs à l'étude depuis les lois de 1919 et 1924 maintiennent une préoccupation de rationalisation et une volonté d'exploitation du territoire communal: activités futures et éléments permettant une distribution des équipements nécessaires à une population toujours croissante.

Mais existe aussi la conscience de préparer la commune à subir à son tour les assauts de cette vague démographique qui s'enfle et se rapproche, et d'être prête à en retirer tout le bénéfice possible pour sa population, son image et son essor, dans une région Parisienne qui se recompose aussi au gré des nouveaux plans directeurs à l'étude et des plans routiers.

L'équipement de la commune a été engagé, modestes réalisations de voiries, création ou élargissement, effectuées durant l'entre-deux-guerres, premières réalisations scolaires et sportives dès l'immédiat après-guerre.

Le Plan d'Aménagement établi en 1954 va continuer et confirmer la politique d'aménagement à caractère communal de Bondy. Mais son rôle sera surtout de sortir la ville de la stagnation en projetant cet aménagement dans le projet plus vaste de la région parisienne et en particulier en tirant parti des projets d'infrastructures liées à l'autoroute du Nord et à la jonction de sa bretelle de l'antenne de Bagnolet avec la rocade de la N. 186 qui limite à l'Ouest le territoire communal et en fait la zone la plus accessible de l'Est parisien.

C'est cet atout que tentera de jouer son maire en lançant dans la période de reconstruction de 1950 à 59 les premières réalisations de Grands Ensembles dans le cadre des secteurs industrialisés lancés par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, sur le territoire communal au Sud du canal, mais aussi l'ambitieux projet de la zone d'habitations de Bondy-Nord.

Le projet municipal en décidant d'urbaniser les derniers espaces agricoles est de faire " **d'une agglomération désuète, une grande cité moderne**"

PRINCIPALES DISPOSITIONS DU PLAN D'AMENAGEMENT

La partie réservée à l'habitation comprend 3 secteurs:

- un secteur d'habitation et de commerce qui correspond au vieux Bondy
- un secteur d'habitations collectives qui comporte les grands ensembles déjà réalisés, en cours de réalisation ou en projet.
- un secteur résidentiel d'habitations basses avec jardins qui englobe les secteurs presque exclusivement pavillonnaires.

La partie Nord de la commune fera l'objet d'un aménagement spécial après l'achat par la commune des terrains en application de la loi foncière.

Une zone industrielle est divisée en deux secteurs:

- un secteur industriel de fait qui correspond aux industries déjà existantes de part et d'autre du canal de l'Ourcq (petites industries de transformation et de dépôts..) et entre la voie ferrée Paris-Strasbourg et le canal (industries plus lourdes attachées au fer et au bois)
- un secteur de relogement des activités industrielles prévu au Sud du territoire en bordure du chemin de fer de Grande Ceinture qui devrait accueillir des activités peu gênantes, évincées des îlots insalubres de Paris ou de la banlieue et dont le regroupement à Bondy se conjuguera avec l'accroissement de la population.

Les opérations de voirie ont pour objet de faire face à la circulation que les nouveaux groupes d'habitations vont nécessairement accroître, de relier les différentes activités de la commune entre elles et d'améliorer les relations inter communales. Elles sont indépendantes des opérations inscrites au Plan Régional, c'est à dire: création d'une antenne de l'autoroute Nord et calibrage à 30m de la R.N. 3.

Le passage du tronçon de **l'autoroute A3** le long de la limite Nord-Ouest de la commune venant se superposer au tracé de la rocade N 186 provoque une dilatation des emprises d'ouvrages de raccordements, dont l'ampleur ne paraît pas avoir été imaginée par les prescripteurs du règlement qui prévoient un recul de 30m de distance.

Les nuisances provoquées par la R.N.3 sont nombreuses. Parallèle au canal elle traverse le territoire de Bondy du Sud-Ouest au Nord-Est, son élargissement à 30m, prévu aux différents plans d'aménagement, accentue la coupure opérée par le canal vis à vis des territoires du Nord.

Deux passages souterrains sont souhaités, l'un à la hauteur de la rue Auguste Polissard, l'autre au carrefour de l'avenue Pasteur. On projette une route aérienne au dessus du canal, ou une mise en souterrain de la R.N.3 de La Villette à Souilly, pour éviter l'inconvénient de la traversée des communes.

La Voirie communale et départementale:

Le C.D. n°10, rue Jules Guesde, doit être porté à 22m jusqu'à l'église (les retraités successifs des constructions nouvelles portent l'élargissement souhaité sur environ 50% de sa longueur) on souhaite en faire "l'artère la plus fréquentée". L'idée de ville future semble toujours attachée à ces valeurs urbaines que sont la rue et le boulevard, sans que les échelles de prévisions n'inquiètent quant à la nature des résultats.

Le C.D. n°41, rue Roger Salengro, et la route d'Aulnay sont élargis à 18m.

L'avenue Henri Barbusse sera élargie à 18m, son rôle consiste à relier le Centre Administratif à la zone de services publics et d'habitat collectif.

L'avenue Pasteur aboutira à une large place au dessus de la N.3 mise en souterrain, piscine et stade se relieront aisément. Une zone verte tirera ses effets du canal de l'Ourcq. L'élargissement est prévu à 18m ainsi que sur l'avenue du 14 Juillet.

La rue Edouard Vaillant et la route de Villemomble sont respectivement élargies à 14 et 16 m, elles font parties (avec la rue Blanqui et l'avenue Barbusse) de ces quatre rues parallèles "en dent de peigne" orientées vers l'Est et aboutissant à l'épine dorsale formée par l'avenue Salengro, l'avenue Carnot et l'avenue de la République. ainsi l'axe fort Centre Administratif - Gare est relié aux ensembles d'habitations et aux équipements scolaires.

Sont également prévus les élargissements à 15m de l'avenue de Metz et de la rue Etienne Dolet, et à 12m d'une voie nouvelle longeant les emplacements réservés pour une école et un établissement d'enseignement technique au Sud de la commune. Ces deux opérations assurant au lotissement industriel des débouchés à l'Ouest et à l'Est.

Enfin création d'une voie nouvelle de 12m à l'Est du Parc des Sports, et à 16m d'une voie-promenade au sud du terrain de l'Institut d'Enseignement et de Recherches Spéciales sur un fossé de drainage de l'ancienne Voirie de Bondy

Cette première énumération permet d'évaluer l'ampleur des travaux de voiries qui sont à réaliser et de constater que la majorité d'entre eux figuraient aux plans d'aménagement précédents

Les Services Publics doivent s'adapter aux besoins de la population actuelle et future.

Un emplacement (A) d'une superficie de 1,5 ha est réservé pour l'édification d'un nouvel Hôtel de Ville, l'ancienne Mairie étant devenue insuffisante. Le noyau ancien autour de l'église dont la situation a été constante au cours des siècles est choisi. Il se situe donc à l'intersection de "l'épine dorsale" (rue Salengro, avenue de la République, avenue Carnot) menant à la Gare avec la rue E. Vaillant desservant la zone d'habitation collectives et la rue Polissard menant à la R.N.3: la place Carnot est créée, une nouvelle Mairie est construite à la mesure des travaux menés.

D'autre part, un emplacement (B3) est prévu pour la réalisation d'un Centre Administratif.

L'enseignement fait l'objet de vastes prévisions. Au début de l'année scolaire 1957/58 Bondy avait une population scolaire de 4 841 élèves répartis en 6 groupes scolaires:

- quatre anciens: Pasteur - Mainguy - Jules Ferry - Pierre Curie
- deux récents: Pierre Brossolette - H. Sellier

Des emplacements sont retenus pour la création de nouveaux groupes:

- E. 3 à l'Est du terrain de Sports.
- E. 4 rue de Vieux Moulin
- E. 6 route d'Aulnay

Le groupe P. Curie (E.5) sera en outre agrandi, et un dernier groupe devra être réservé au plan-masse de la partie Nord de la commune.

Le second degré et l'enseignement technique: un lycée sera installé en bordure de la rue Jules Guesde (C) sur l'ancienne propriété Collardeau.

Un emplacement (D) en bordure de l'Allée de l'Etoile contigüe au futur lotissement industriel est réservé pour un établissement d'enseignement technique.

Les services sociaux: il existe un dispensaire, avenue Pasteur
une crèche rue Etienne Dolet et une rue Jean Jaurès
un centre de P.M.I. rue des Bains

il est prévu: une maison de retraite emplacement (S.1)
un dispensaire et crèche emplacement (S.2 - S.3)
un dispensaire emplacement (S.4)

Un centre médico-scolaire est programmé au groupe scolaire H. Barbusse, et des garderies dans les H.L.M.

Deux marchés existent à Bondy: l'un sur la R.N.3 l'autre place de la Gare.

Le premier sera déplacé et installé sur l'emplacement (B.1) avec parking

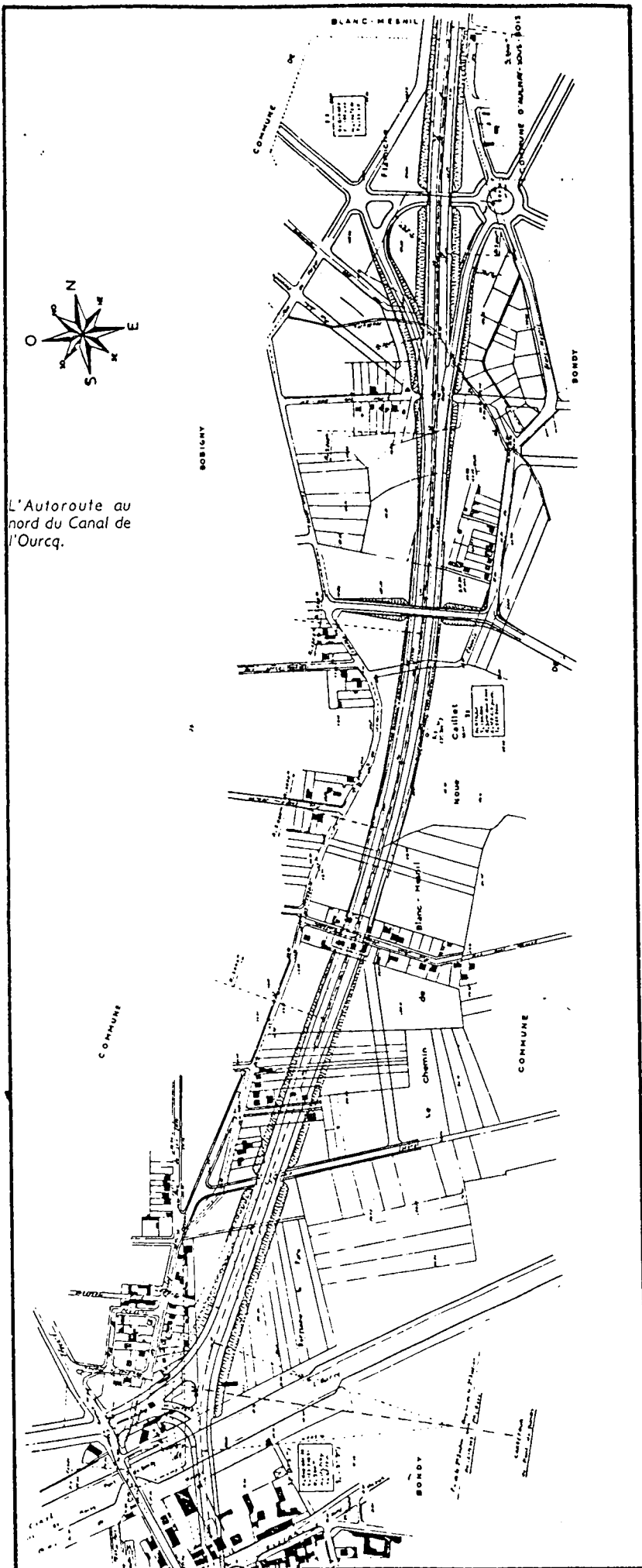
Un centre Commercial (B.2) est prévu avenue H. Barbusse, un autre est réservé dans l'aménagement de la partie Nord.

L'ambitieux programme d'équipements coordonné à celui des logements collectifs en cours de réalisation montre le soucis de ne pas être débordé par l'inévitable décalage entre les deux types d'opérations, les acquisitions foncières étant pour les premières à la charge partielle, il est vrai de la commune. Ce programme est plus étendue que celui figurant au plan de 1945, il reprend une disposition supprimée en 1938 par l'arrondissement des Ponts et Chaussées concernant la réserve de terrains pour la création d'un Hôtel de Ville et d'un Centre Administratif, sur un îlot dense proche de l'église.

Espaces libres et terrains de sports: le square de la Mairie, un jardin public attenant au groupe scolaire Pasteur, le Parc des Sports, le stade municipal et le stade S.C.N.F. sont les seuls espaces libres de la commune on peut y ajouter l'Institut d'Enseignement et de recherches tropicales qui occupe une surface de 25 ha. et les jardins intérieurs des projets d'habitations collectives réalisées ou en cours. Il est donc prévu de créer des espaces libres le long du canal de l'Ourcq, conformément à des prévisions figurant au plan d'aménagement de la région parisienne de 1939, et un plateau d'évolution route de Villemonble déjà prévu en 1945.

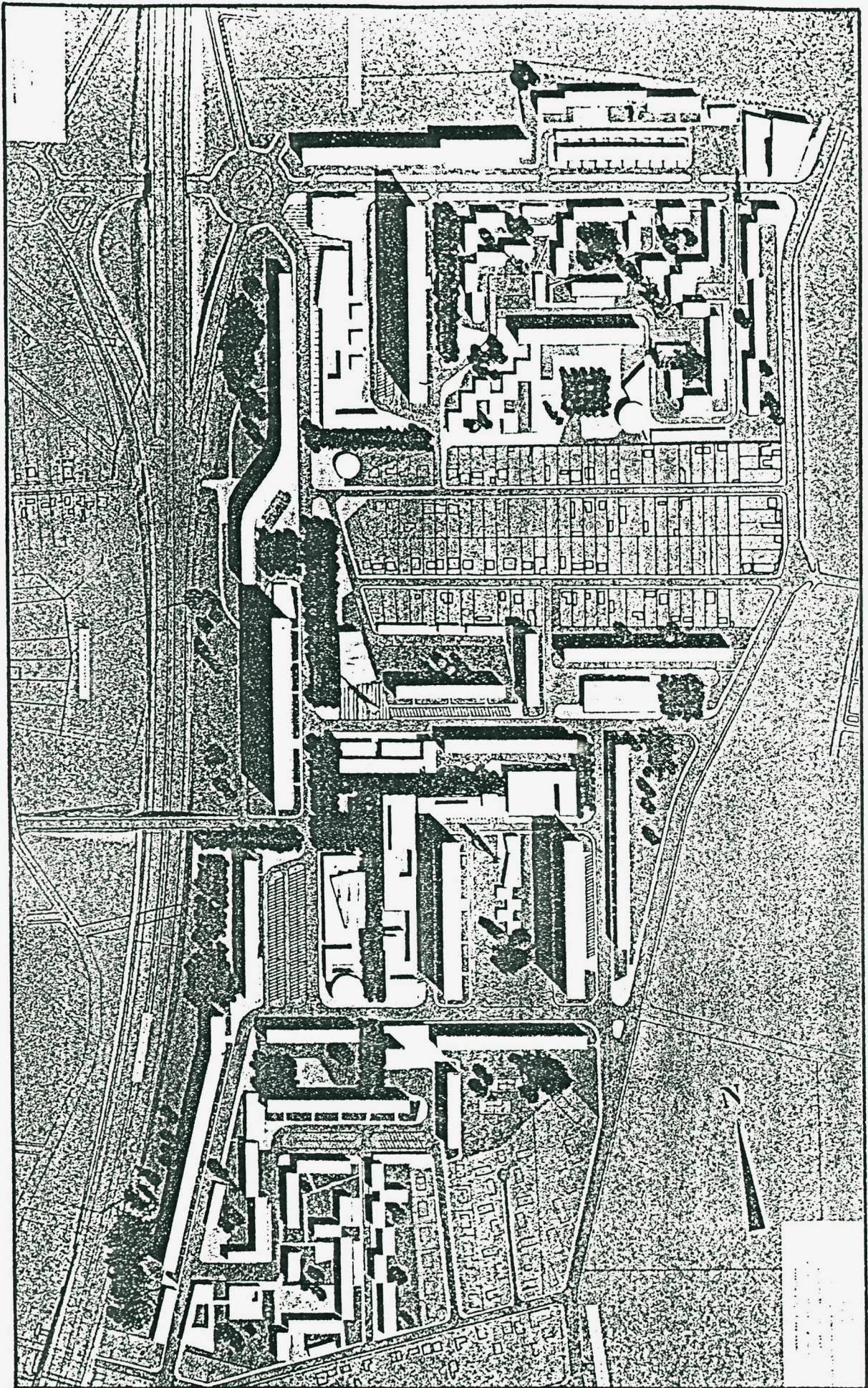
Pour mémoire, il faut mentionner: un emplacement (I) pour une piscine au Sud du canal, un emplacement (G) pour E.D.F. et une réserve (H) pour l'agrandissement du garage municipal.

Enfin un nouveau cimetière (inter-communal) est prévu à l'extrémité Nord du territoire de Bondy qui avec une superficie de 8,7 ha sera suffisant eu égard à la population future.



L'Autoroute au nord du Canal de l'Ourcq.

Tracé de L'autoroute du nord



Plan Masse de l'opération de Bondy Nord H.Colboc Architecte

Parmi les projets énumérés, la plupart sont la réédition de propositions émanant des deux précédents projets de 28 et 45. Dans son contenu sinon dans sa forme le projet d'aménagement communal renoue avec les véritables aspirations de la commune, telles qu'elles s'exprimaient dans le capital d'idées et de propositions énoncées entre les deux guerres. Certains projets censurés réapparaissent et prennent corps concrètement à la lumière de nécessités pressantes. Ce qui semblait utopie devient réalité.

Les projets d'aménagements spécifiques: Bondy-Nord

La zone à aménager est limitée au Sud par le canal de l'Ourcq, à l'Est par la route d'Aulnay, au Nord par les communes d'Aulnay sous Bois et de Blanc - Mesnil, à l'Ouest par les communes de Drancy et de Bobigny.

Cette zone est en 1954 encore très peu construite, mis à part, quelques îlots de pavillons individuels. Elle avait été classée en Zone Industrielle au Plan d'aménagement de 45.

Elle est peu viabilisée (une canalisation de gaz route d'Aulnay et rue Paul Renaud, un grand égout rejoignant la route d'Aulnay). Le sol de fondation n'est pas des plus favorable: constitué de couches marécageuses hétérogènes et argileuses en surface.

D'autre part le projet d'autoroute qui doit traverser partiellement cette zone, laissera à l'Ouest une surface importante qui sera coupée du reste du territoire de la commune et qui vivra beaucoup plus en liaison avec Bobigny et Drancy.

Le problème des circulations a été résolu suivant les principes suivants:

- pas de circulation intense ni rapide à l'intérieur de la zone
- recherche d'un rendement linéaire en fonction du nombre de logements desservis
- les circulations redécoupent le terrain en rectangles d'une superficie minimum de 10 000m²
- les voies principales seront communales, les autres seront à la charge des constructeurs

Cette zone est affectée au plan d'aménagement communal à l'habitation individuelle. Il s'agit d'une volonté de sortir du morcellement habituellement très développé des terrains qui engendre un resserrement des habitations les unes sur les autres. Volonté, également de prévoir de grands espaces de plantations.

Quelques bâtiments d'habitations collectives sont prévus pour ponctuer un paysage uniquement constitué de pavillons. Au centre de l'agglomération, un centre commercial est prévu avec des équipements publics.

Le nouveau cimetière inter-communal:

Compte tenu de l'évolution rapide de population prévue, la création d'un nouveau cimetière semble justifiée. Le terrain d'une superficie de 8,8 hectares se situe à la pointe Nord de la zone Bondy-Nord: rejeté à la limite extrême de la commune sur des terrains primitivement marécageux.

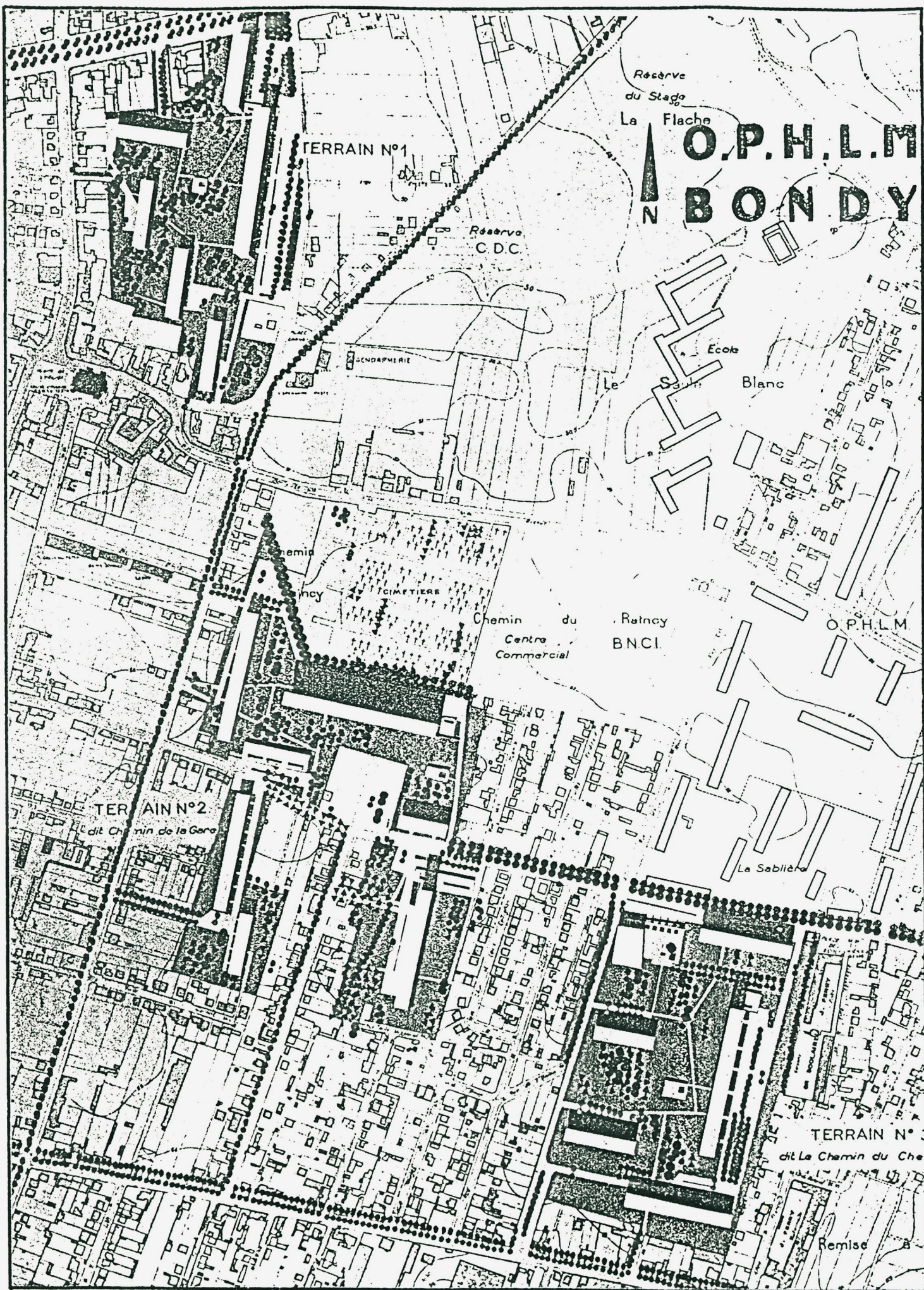
Ces deux dernières opérations, témoignent du long ancrage des projets sur les sites au delà de leur formulation formelle, la zone non affectée reçoit un cimetière projeté là depuis 1928, les terrains du Pré St Pierre, retrouvent leur destination esquissée dans le plan de 1928, à savoir un immense lotissement où au milieu du pavillonnaire s'élève quelques cités verticales.

Les grands travaux de construction 1950-56

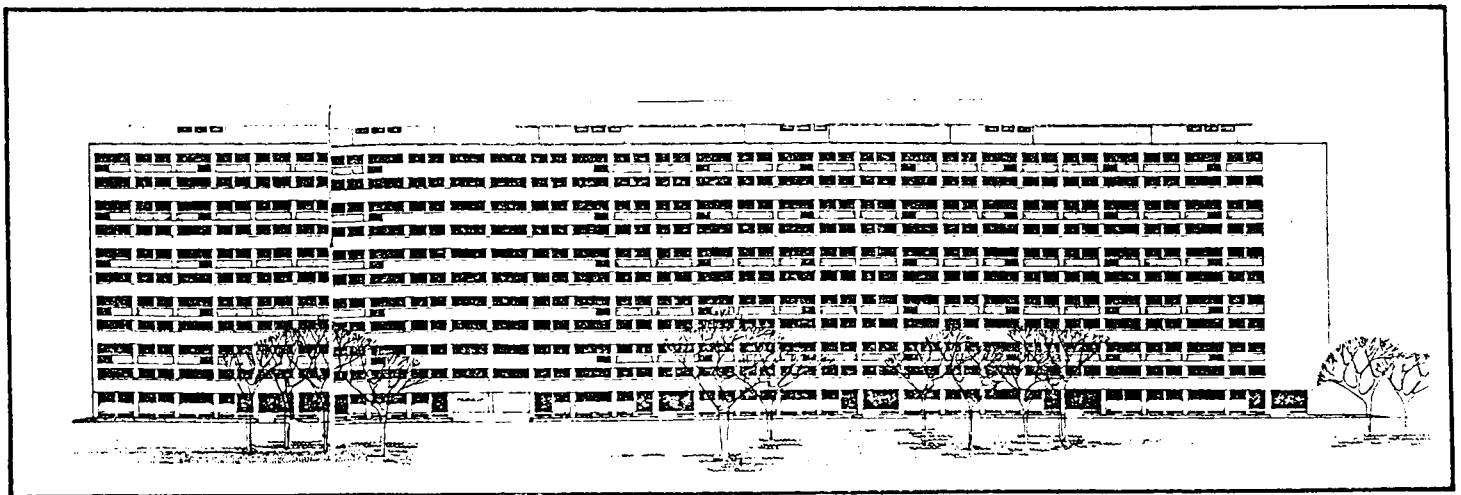
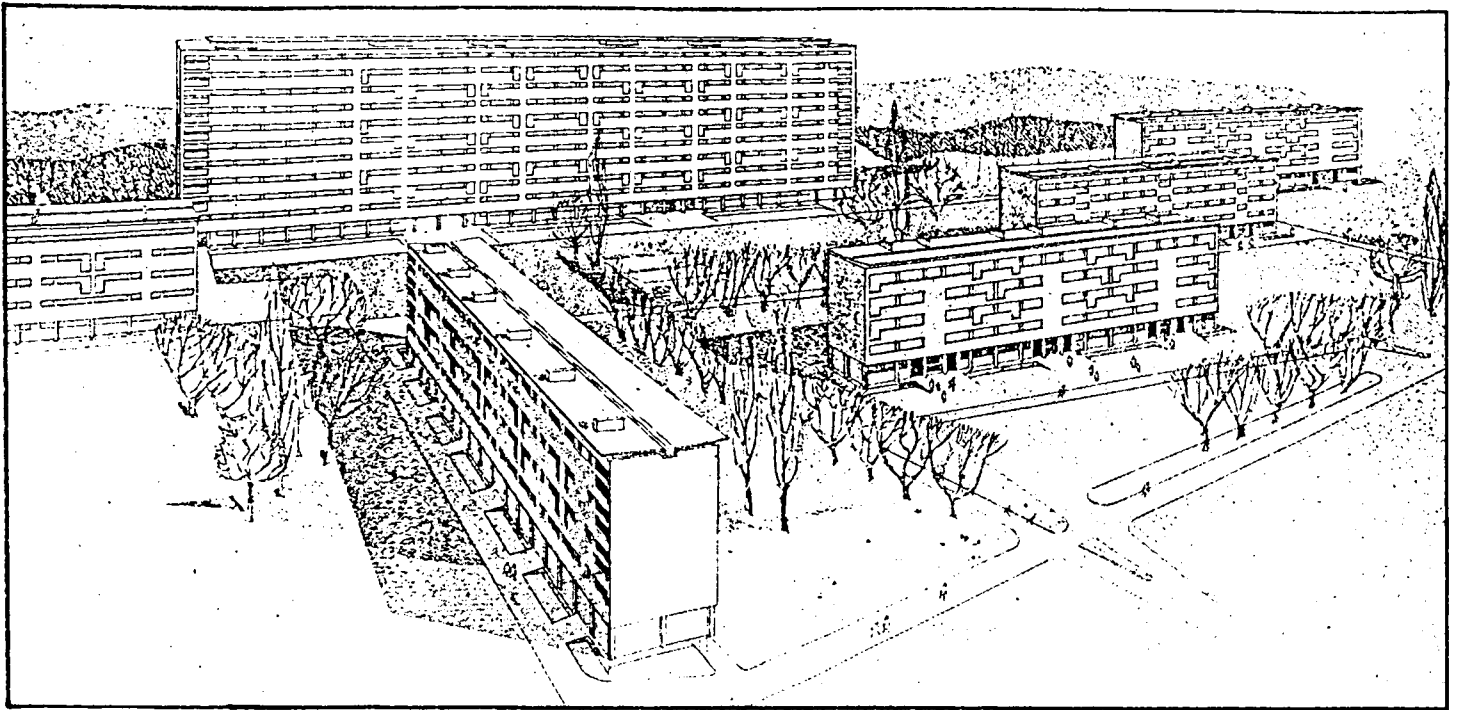
Alors que le plan d'aménagement est à l'étude, sur les terrains disponibles proches du centre du vieux Bourg sont en cours de réalisation les opérations de constructions de logements sociaux, à l'initiative de l'Office Municipal de H.L.M. et de la Société Immobilière de la Caisse des Dépôts. Ces opérations sont étudiées conjointement par les services d'architecture de la ville et les architectes d'opérations.

Une opération de 1507 logements est en cours de chantier sur trois terrains disjoints, l'un en bordure de la RN3 et de l'avenue H.Barbusse à proximité du noyau de l'église, les deux autres sur des enclaves pavillonnaires de part et d'autre de la rue Louis Auguste Blanqui (ancien Chemin de la Cave). Les équipements sociaux et commerciaux sont intégrés à chacun des trois "îlots", crèche-garderie, centre culturel et service P.T.T.

Cette opération fait partie de la deuxième tranche des secteurs industrialisés et est conduite par Henri Colboc, Grand Prix de Rome. Son Plan masse, en complète rupture avec le site environnant, compose orthogonalement 17 bâtiments orientés Nord-Sud et Est-Ouest variant de



Plan masse des trois sites du secteur industrialisé de Bondy
 O.P. H.L.M. municipal 1507 logements



Secteur industrialisé de Bondy H.Colboc Architecte 1956-59

10 à 3/4 niveaux. Tous se présentent comme de longues "Barres" dans lesquelles les percements et leurs allèges accentuent l'écriture horizontale des façades, liée au système constructif.

Sa construction fait largement appel à la préfabrication, et est composée d'un système d'ossature porteuse et de panneaux de façade en béton armé. Les façades comportent un revêtement de gravillons lavés incorporé en fond de moule des panneaux non porteur, les pignons présentent un parement de briques pleines.

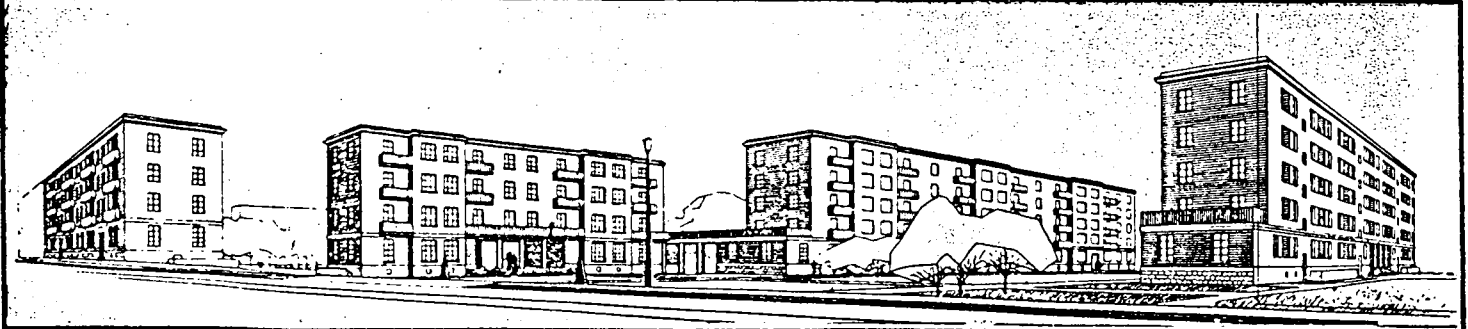
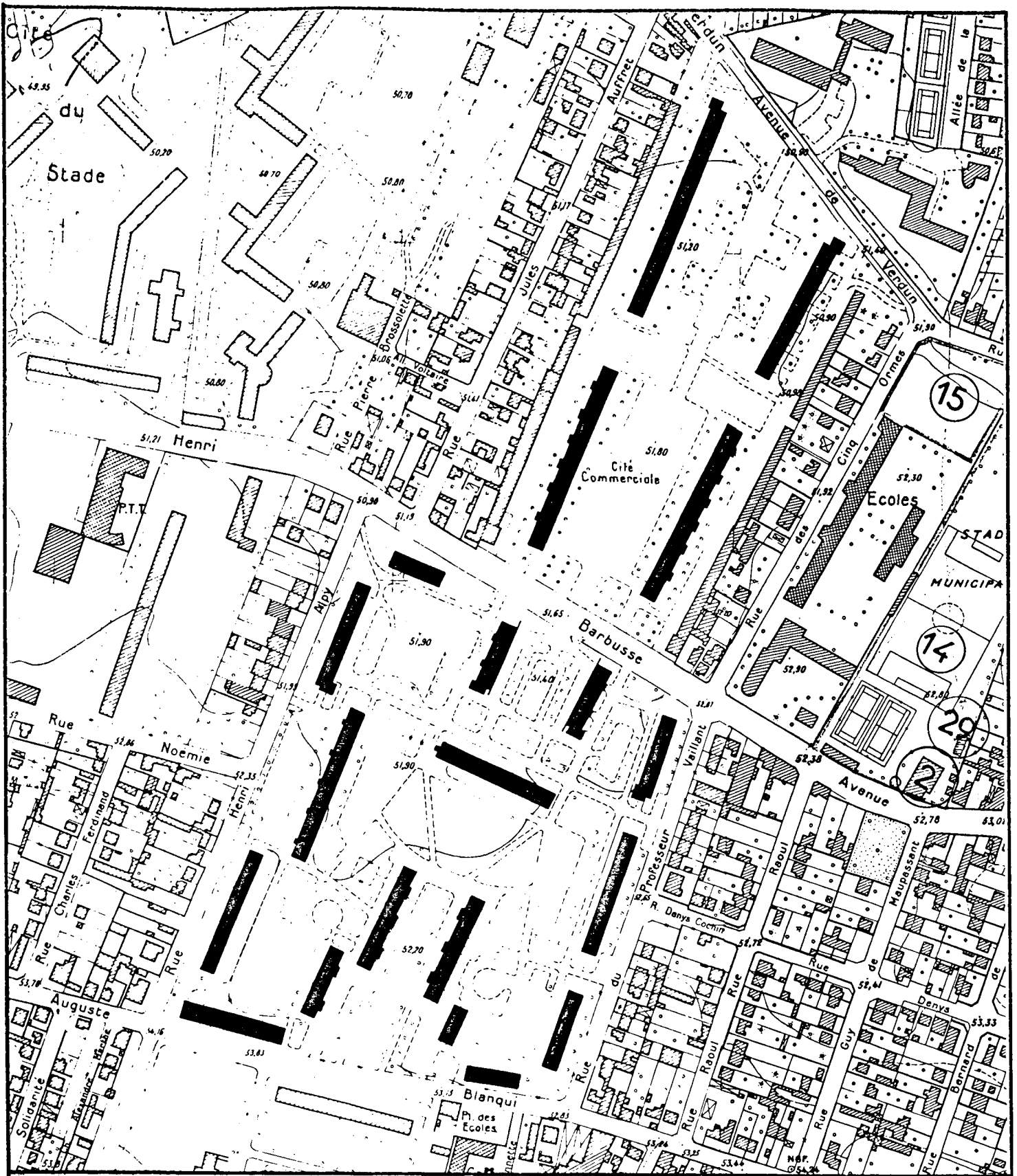
Cette opération qui a nécessité l'installation d'une usine de préfabrication sur le canal de l'Ourcq se présente comme un chantier modèle où s'expérimentent les tâches d'ordonnancement et de pilotage, d'études technico économiques sur le gros oeuvre et les équipements du logement tant pour la maîtrise des coûts que du planing. Il s'agit bien là de la naissance de l'ingénierie..

-Une opération de 602 logements est en construction sur les terrains de la "fosse régale" et du "val de beauregard", elle est composée de 12 bâtiments dont l'ordonnance linéaire limite une longue place et une série de Mails et de Squares. Sa facture est traditionnelle, les murs de briques pleines sont percés de baies de formes carrées avec un encadrement en béton.

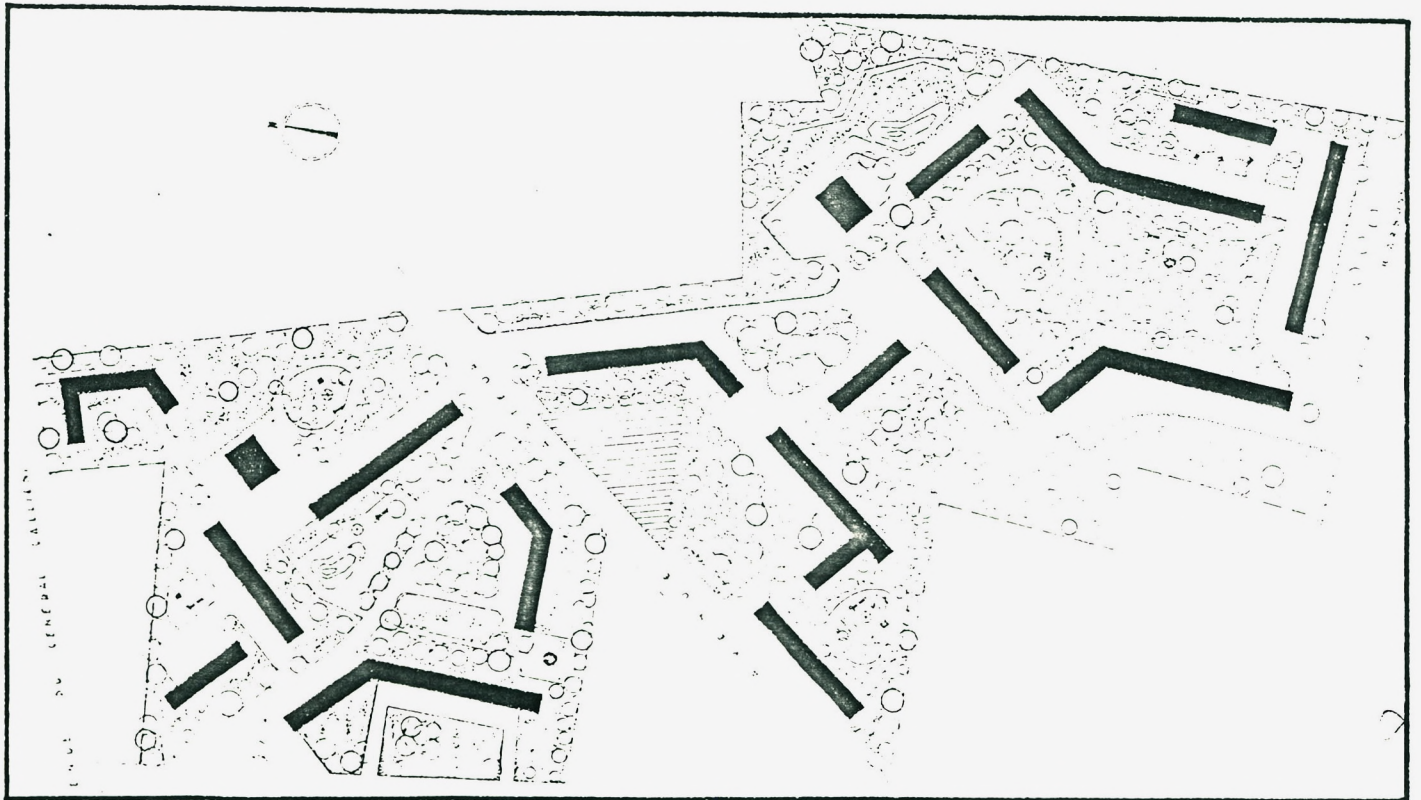
Des commerces donnent sur la place principale qui accueille un marché. Les architectes C.Luciani , N.Laval et R. Roux -Dufort font partie de l'équipe du service municipal d'architecture qui coordonne l'opération de la cité des Saules. Celle ci achève la composition au Sud du terrain, elle est réalisée par la Sablière, organisme coopératif de construction de la S.N.C.F., elle représente 200 logements, en parfaite continuité avec les précédents, confiés à l'architecte Feidel.

_Enfin sur un terrain aux limites irrégulières compris entre la RN3 et l'Avenue Pasteur ,sur les terrains de "la Flache "proche du Stade Municipal 616 logements sont en construction par la Société Immobilière de la Caisse des Dépôts et confiés à l'architecte Grand Prix de Rome G.Stoskopf. La cité est composée de bâtiments bas et d'une tour de 11 niveaux, disposés selon une composition très libre et fragmentant les espaces en plusieurs groupes.

Ces quelques 3000 logements furent réalisés entre 1950 et 1956, faisant de Bondy, petite commune aux confins du département de la Seine l'un des grand chantier de France et en tout cas le lieu d'une épopée urbaine qui méritait bien d'être contée.



Plan et perspective des opérations du val Beauregard.
 200 logements de la sablière-602 logements S.C.I.C.D.



Plan masse de l'opération de la S.C.I.C.D. 615 logements
Architecte G. Stoskopf

CONCLUSION

Portée et limites des Plans

De l'analyse des trois plans élaborés entre 1928 et 1954, à travers leurs avatars, modifications et révisions successives, nous tirons une série d'enseignements qui portent sur l'évolution de l'idée de projets urbains et de ses terrains d'élection.

"L'idée de ville" se transforme, dans la succession allant de l'extension conçue comme moyen d'encadrer l'expansion pavillonnaire par une viabilisation composée sur des terrains de cultures innocupés, au premier zonage qui renoue avec la tradition de limitation du périmètre d'agglomération et assigne déjà un découpage fonctionnel au territoire, entament le gel des terrains urbanisable ultérieurement par l'innovation du zonage N.A.

Cette limitation s'accompagne d'une autre innovation qui est l'explosion de l'aspect réglementaire régissant le permis de construire à la parcelle, donc tentant une maîtrise de l'évolution continue des zones d'habitations collectives. Cette réglementation pléthorique s'appliquera sur les vestiges d'une période révolue, la continuité ne sera pas l'enjeu des Années 60-70. L'espace desservi par les infrastructures autoroutières autorise alors une utilisation extensive sans nécessité de prévoir et encore moins de composer au préalable sa viabilité. Il y aura divorce du couple Ville et voirie.

Un autre thème innovant est celui de l'équipement communal qui se substitue au projet sur l'espace communal par les réserves de terrains. Par leur nature et leur situation se révèlent les objectifs de renouvellement de l'identité communale, et se confirme la volonté récurrente de restructuration symbolique et fonctionnelle du centre sur lui même, contenu dans les trois plans, combattu par l'échelon de St Denis en 1945 il réapparaît en 1956.

L'intérêt de la démarche que nous avons parcouru réside dans le raccourci constitué par l'étude de ces trois décennies de plan d'aménagement qui introduit à toutes les questions et préoccupations qui ont traversés ces années fondatrice de la discipline urbaine mais aussi anticipatrice de transformations radicales.

en résumé nous pouvons dire que l'avant projet de 1928, a comme objet de **projet la forme** même de la petite commune conçu comme " **organisme** " urbain dont il faut à la fois valoriser le potentiel et composer formellement l'extension. Celle ci est composée ex nihilo à l'écart du noyau ancien sous la forme d'un **projet de viabilisation qui colonise des terrains de cultures** .Les lotissement existants sont ainsi **désenclavés** et mis en **continuités** avec les nouveaux quartiers . Les grands lotissements futurs du Nord de la commune sont **structurés** par les voies existantes ou projetées qui assurent les principales liaisons **inter communales**

Le plan adopté en 1945 a comme objet de projet le **renforcement de la forme urbaine existante** par la limitation du périmètre d'agglomération, s'il en préserve la forme , sa consistance est menacée par la possibilité de rénovation. Par un **zonage** rigoureux et une **réglementation de la construction**, c'est un projet de non extension ,qui restreint le droit de bâtir, et met en place **le gel des terrains**. Dans le Nord de la commune une surface importante est allouée à la **zone industrielle** .Les **équipements** sont désignés comme objet principal du **projet communal** .

C'est à l'**échelle régionale** que se situe la préoccupation d'organisation formelle,qui revêt alors un principe d'**économie urbaine** contenue dans le terme d'**aménagement**.

Le plan d'aménagement communal de 54, renoue avec l'**échelle locale**, **entérine l'occupation des principaux terrains proches du centre par les projets de logements sociaux**. Il applique de façon claire l'idée d'aménagement en déclinant les termes du zonage et en multipliant les prévisions d'équipement. Il inaugure l'**étude de la forme urbaine par partie**,"Le plan Masse"et son "architecte en chef " dans le Nord de la commune.

Annexe 1

Bref Historique du territoire de Bondy*

"L'étude du stade de développement d'une cité à une époque déterminée est inséparable de la recherche des éléments de sa fondation

L'histoire de Bondy se confond avec celle de la légendaire forêt "que nul n'osait traverser sans avoir fait son testament". Pourtant, le patronyme de l'agglomération a une origine bien pacifique: dû, sans doute, à un certain Bonitius devenu en langage populaire Bonzy, puis Bondy, propriétaire de ce qu'on appelait la "Villa" véritable district administratif et cadastral.

Vers l'an 700 un leg important montre l'existence à Bondy d'une église, d'un couvent d'hommes et de vignes, s'étendant sur un vaste territoire successivement démembré pour donner naissance à Livry-Gargan, Clichy sous Bois et Vaujours.

L'agglomération se développe lentement du 7ème au 12ème siècle d'un seul côté de la route antique de Chelles: tout le territoire était divisé en parcelles perpendiculaires à la route et comprenant successivement un champ, puis la maison et son jardin, enfin un pré. Cette structure primitive n'a pas sensiblement variée jusqu'à l'époque moderne, et résulte d'un plan de colonisation adapté aux conditions du sol.

La rigueur de l'assolement triennal divisait la commune en trois zones, dites quartiers ou soles qui se sont perpétuées jusqu'à nos jours dans les trois sections A-B-C de l'ancien cadastre et qui avaient alors pour nom: bled-marsage-versage.

Le droit de construire était réduit à un espace suffisant pour la maison et le jardin, délimité par une croix: et il était interdit de construire "extra cruces", ce qui explique que l'agglomération de Bondy ne s'est pas développée au delà du carrefour de la rue de la Croix (rue Polissard) et de la route nationale.

En 1060, le roi Henri 1er fait don du territoire au Prieuré de St Martin des Champs qui le conservera jusqu'à la Révolution, avec d'autres ordres religieux. Les moines levaient un péage, contre protection, sur les véhicules empruntant la route de Lorraine qui passaient par le village (N.3), Bondy était le premier relais en venant de Paris et "le Poste aux chevaux" y subsista jusqu'à l'établissement du chemin de fer de Meaux (la route des diligences empruntait la rue Jules Guesde et l'avenue Henri Barbusse actuelles).



VIII Carte des environs de Paris Extrait du plan de Jean Roque d'après Delagrive 1732/1792

Les premières constructions s'égrenaient le long de la route de Lorraine. Au Moyen-Age, il s'en construisit d'autres aux lieux-dits: "Le Vieux Château" et "La Ferme aux Moines". Le pays était marécageux et on en tirait du "poisson de Bondy" apprécié des parisiens.

Le premier recensement officiel de Bondy remonte en 1716: la commune compte 57 maisons et 56 familles, *"le nombre des tailables est de 56, savoir: 5 laboureurs, 7 artisans, 6 marchands, 32 journaliers et 2 sans industrie", il faut y ajouter 2 ecclésiastiques et 6 privilégiés.*

La première municipalité fut constituée le 31 Juillet 1790, et dénombre une population de 480 habitants, avec seulement 58 citoyens actifs.

Mais, une date capitale pour Bondy est l'Arrêté des Consuls du 29 Floréal an X (19 Mai 1802) décidant l'ouverture du Canal de l'Ourcq qui devait traverser Bondy dans toute sa longueur et passer à quelques mètres du centre du village. Les travaux durèrent de 1802 à 1827 et la nouvelle voie navigable transforma l'économie de la ville.

En 1822, une décision va peser longtemps sur l'avenir de la commune: on transféra dans la forêt de Bondy, sur le territoire de la commune, la voirie de Monfaucon, et en 1826 les matières fécales de Paris.

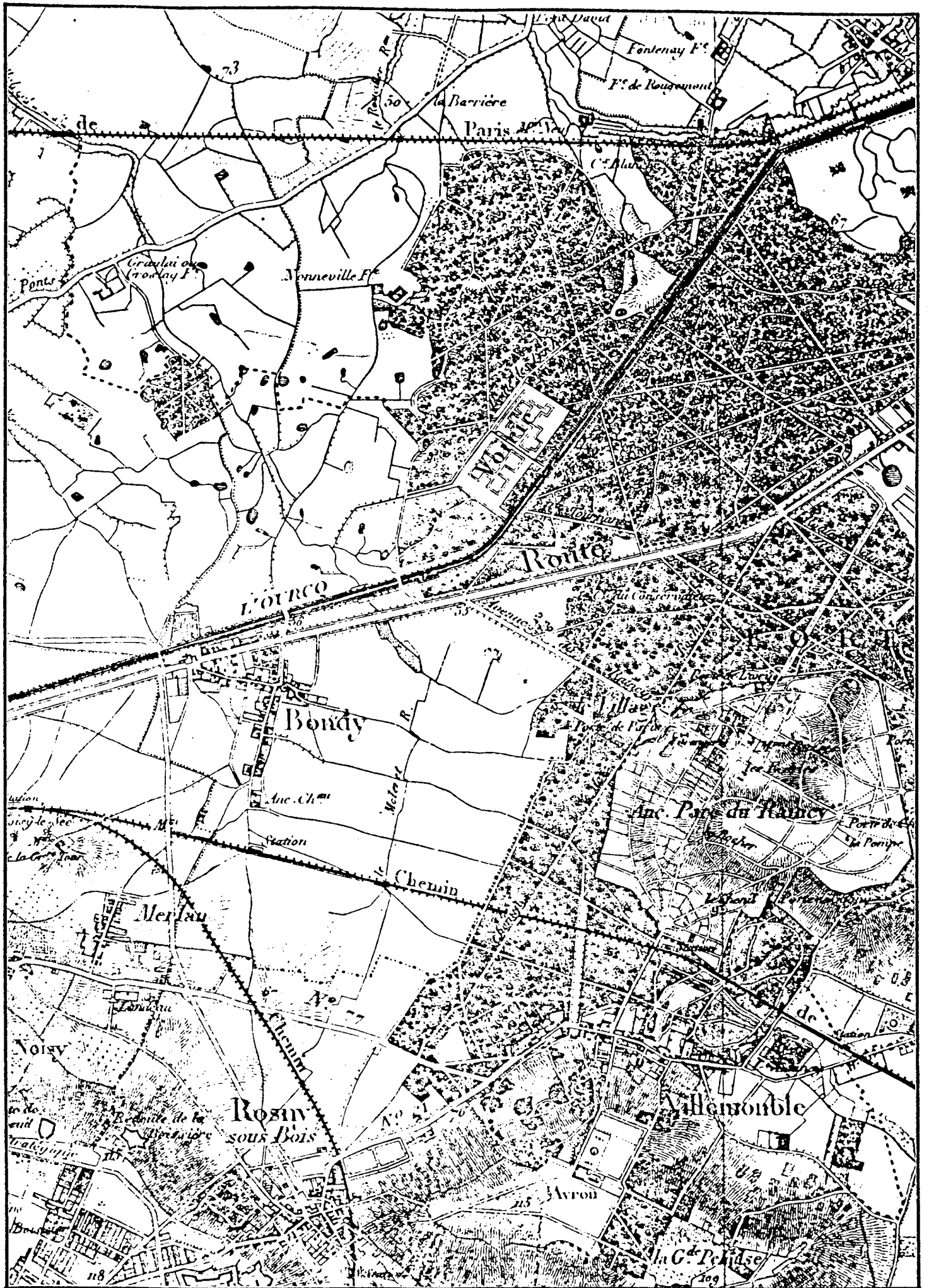
Pendant tout le 19ème siècle, sur la partie de la forêt comprise dans la commune, le défrichement de la forêt alla de pair avec la construction de maisons qui donnèrent naissance au quartier de Bondy la Forêt (futur Pavillons sous Bois).

En 1844 il y avait alors 661 habitants et beaucoup plus pendant la belle saison "par Immigration parisienne".

En 1849 Bondy bénéficia du chemin de fer par l'ouverture de la ligne Paris-Strasbourg.

En 1862 la voirie de Bondy s'appelle désormais voirie de l'Est et malgré ce voisinage nauséabond la commune s'agrandit et naît à l'industrie. En 1865 on compte 1623 habitants.

La guerre de 1870 fit évacuer Bondy, le bourg fut incendié, l'église détruite et la reconstruction sera longue. Mais la guerre aura au moins amené la désaffectation de la voirie de l'Est qui sera définitivement supprimée en 1905.



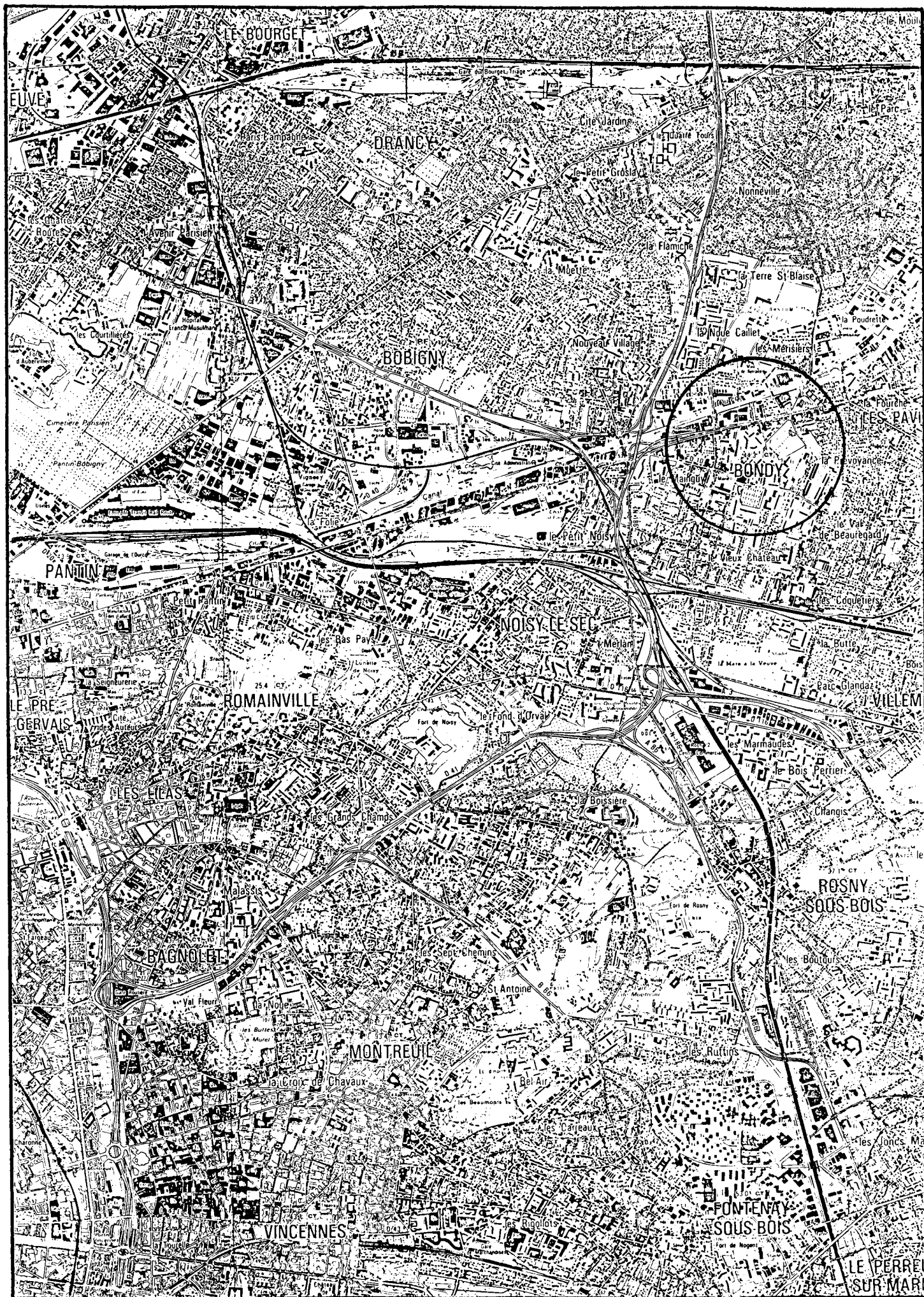
IX Carte du département de la Seine 1857

Après la guerre de 1870/71, l'expansion reprend avec l'ouverture du chemin de fer de Bondy à Aulnay (7 Août 1875), l'accroissement de la population suit une courbe régulière: 4407 personnes en 1896, 6300 en 1901. La partie Nord-Est de la commune donne naissance le 3 Janvier 1905 à la nouvelle commune de Pavillons sous Bois. Malgré cette amputation la population atteint 7420 habitants en 1911, dépasse 10 000 en 1921 et 20 500 en 1936.

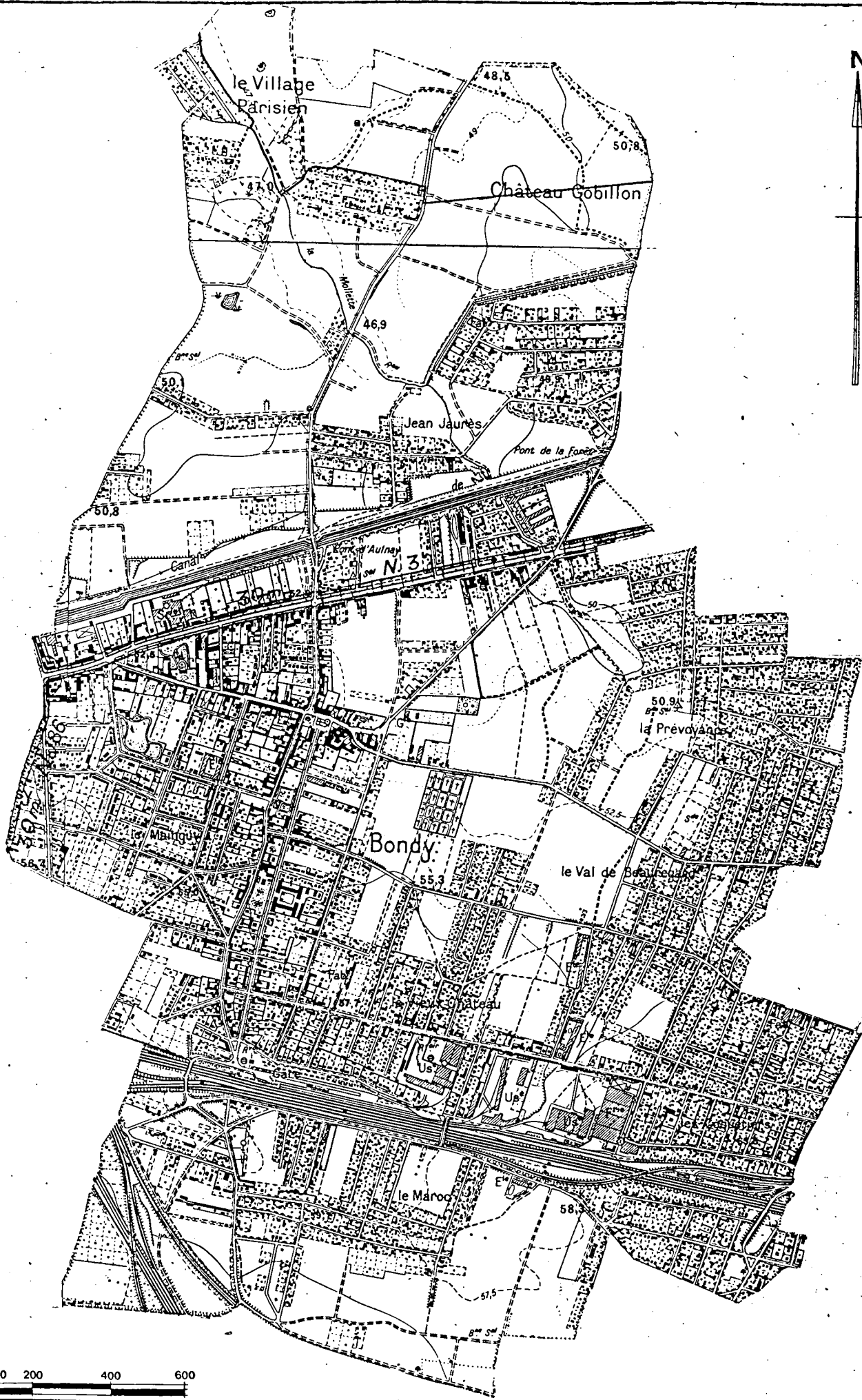
* Etude de cartographie Historique de Bondy: Séminaire E.A.P.B.
1987 C17/C19 J.Pasquier et C.Reydet E.A.P.B.

* G. Poisson " Evocation du Grand Paris "

* Hier .. La foret de Bondy.... Revue des" grands travaux" n° 1 Bondy ,cité champignon par E. Hartané Architecte D.P.L.G. Urbaniste I.U.P.

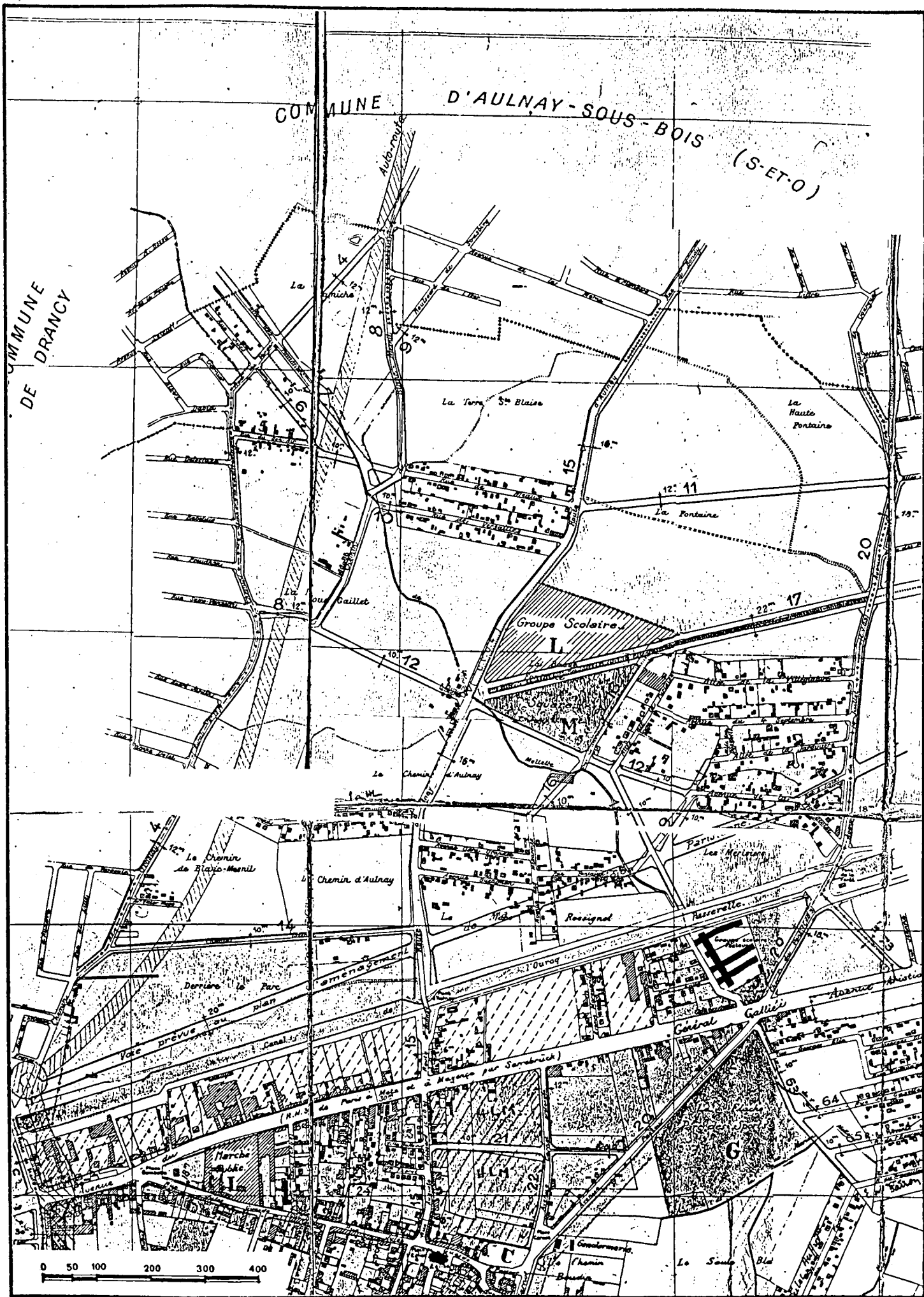


I PLAN DE SITUATION NORD EST PARISIEN
CARTE I.G.N. 1987



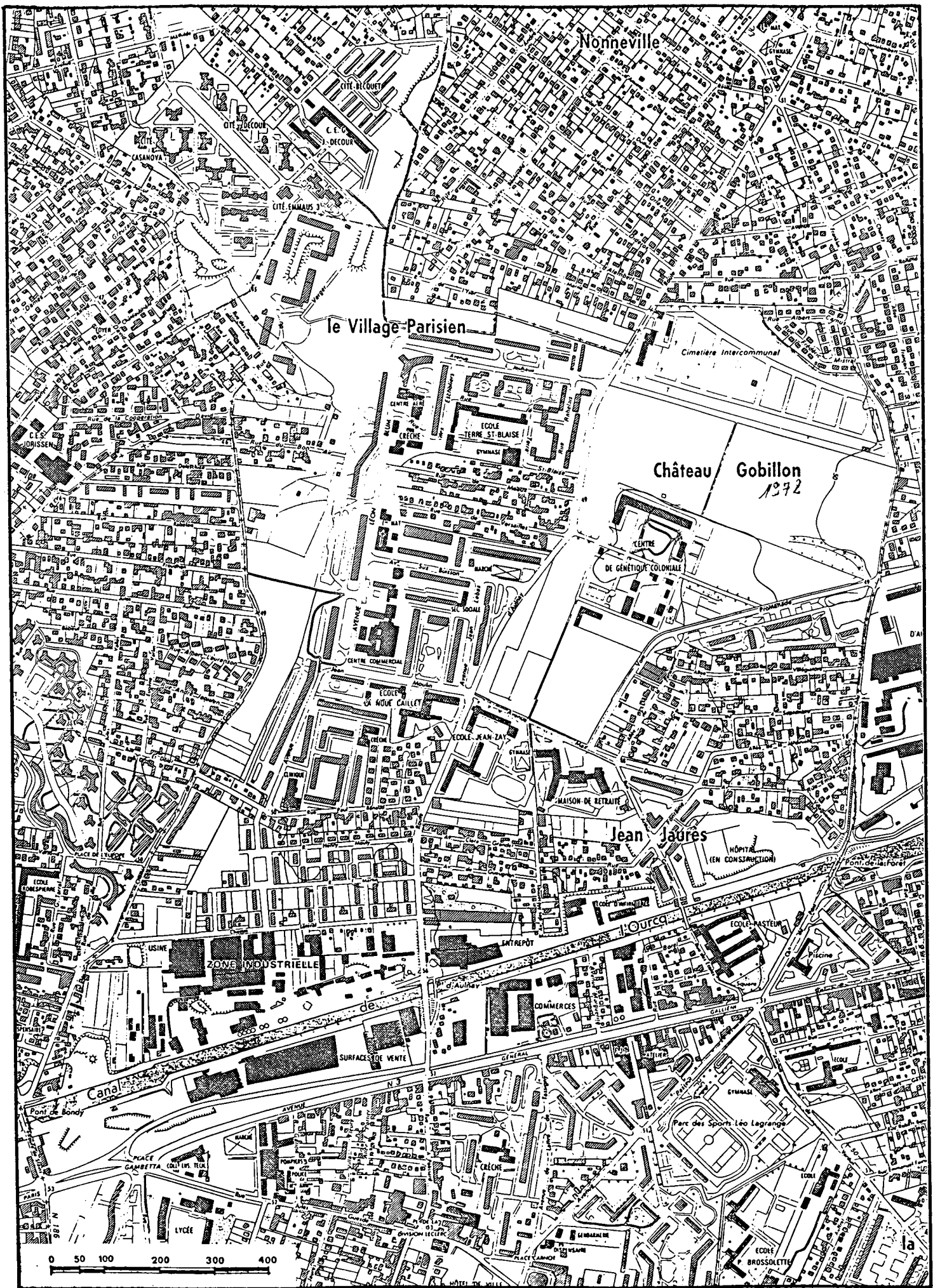
III La Commune de Bondy en 1935

Extrait du Plan Régional 1935



V Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de 1945

Bondy Nord



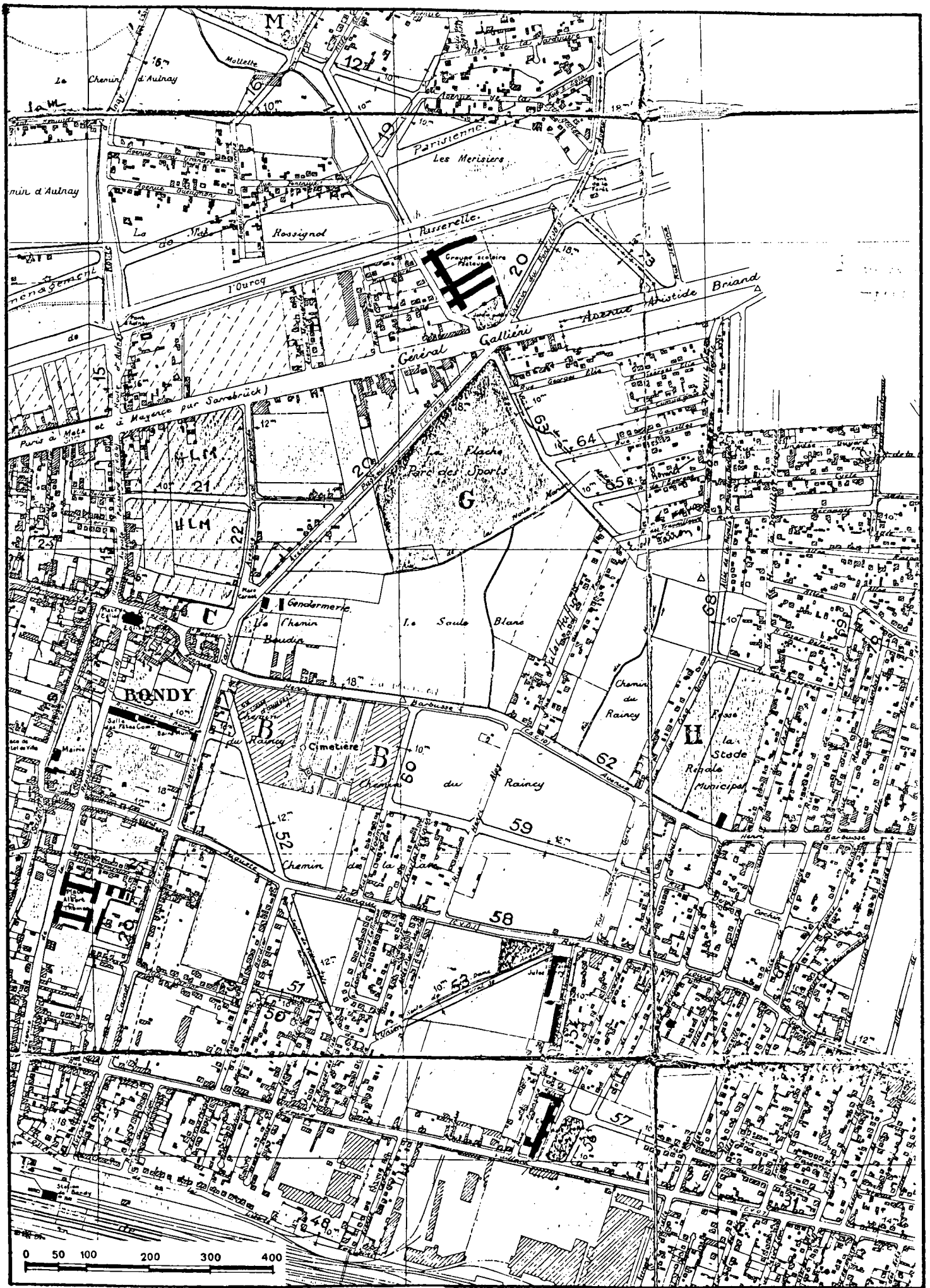
VII Carte I.G.N. 1972

Bondy Nord



IV Plan d'Aménagement, d'Extension et
d'Embellissement de 1928 - Avant-Projet

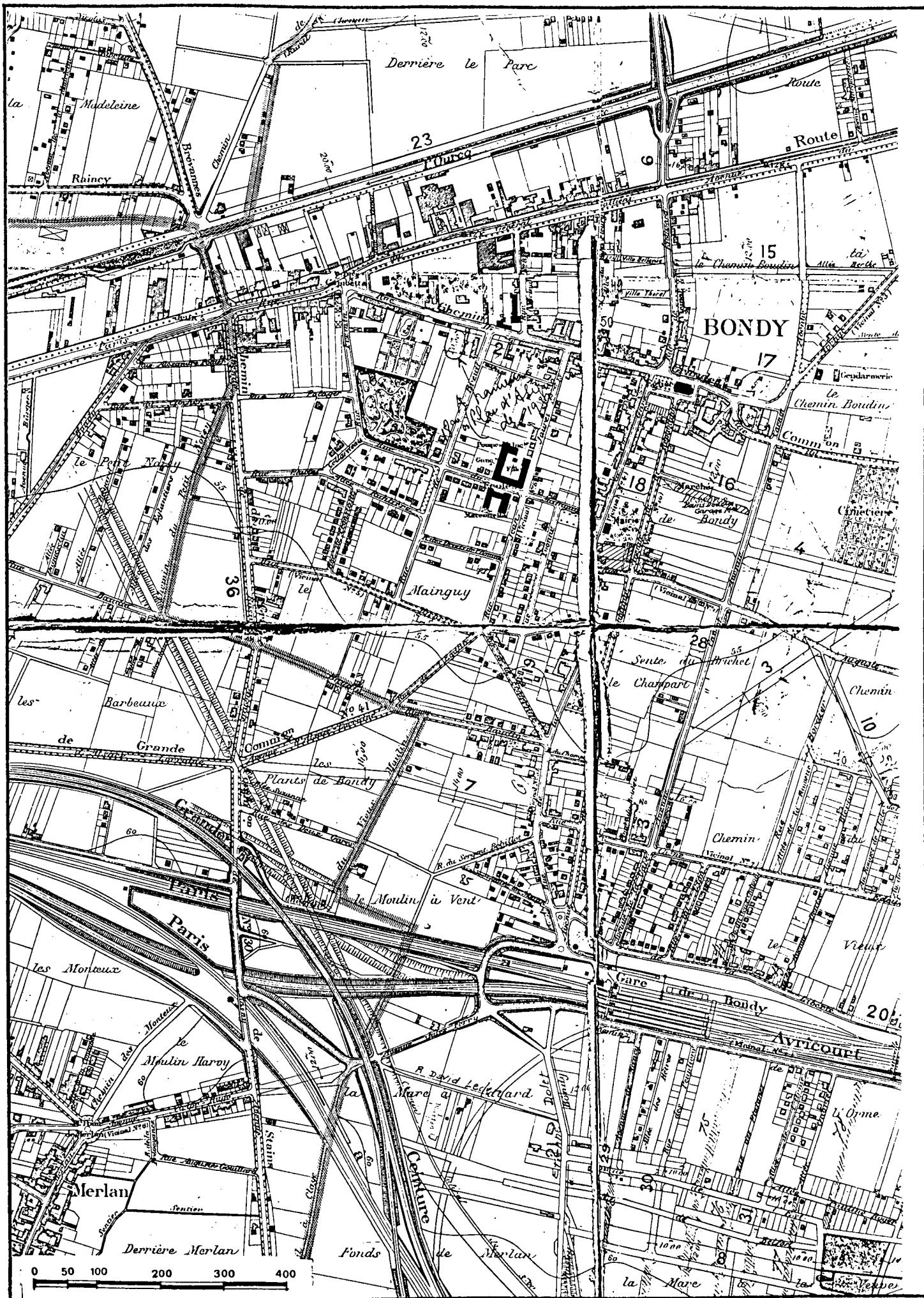
Bondy Est



V Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de 1945

Bondy Est





IV Plan d'Aménagement ,d'Extension et
d'Embellissement de 1928 - Avant-Projet

Le Vieux Bourg



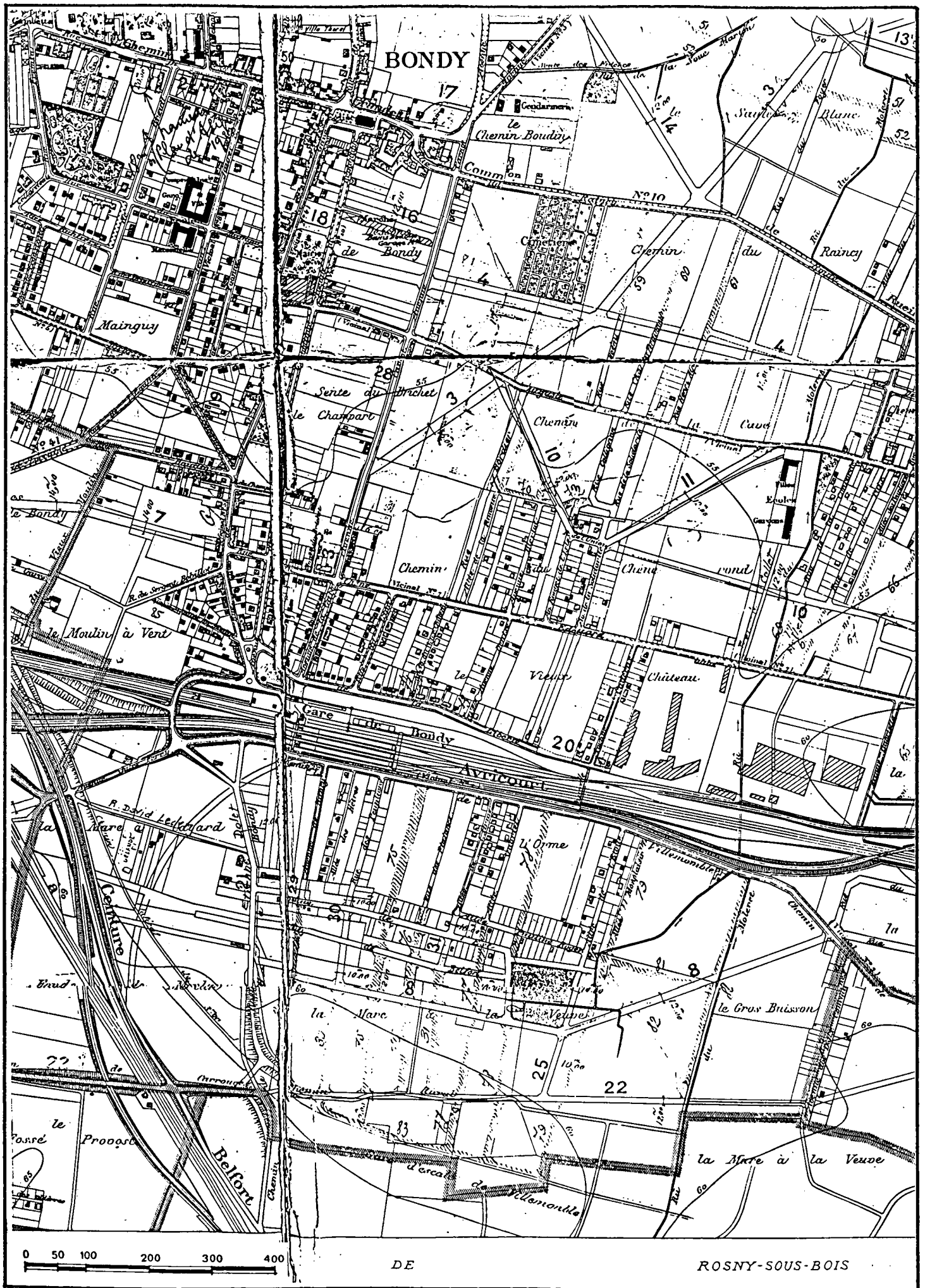
V Plan d'Aménagement, d'Extension et
d'Embellissement de 1945

Le Vieux Bourg



VII Carte I.G.N. 1972

Le Vieux Bourg



IV Plan d'Aménagement ,d'Extension et
d'Embellissement de 1928 - Avant-Projet

Quartier de la Gare
Bondy Sud



V Plan d'Aménagement ,d'Extension et
d'Embellissement de 1945

Quartier de la Gare
Bondy Sud



VI Plan d'Aménagement Communal 1954-56

Quartier de la Gare
Bondy Sud



VII Carte I.G.N. 1972

Quartier de la Gare
Bondy Sud