



HAL
open science

Pantin, mise en perspective historique des projets de ville

Nicole Eleb-Harlé, Véronique Biau

► **To cite this version:**

Nicole Eleb-Harlé, Véronique Biau. Pantin, mise en perspective historique des projets de ville. [Rapport de recherche] 292/85, Ministère de l'urbanisme, du logement et des transports / Secrétariat de la recherche architecturale (SRA); Ministère de l'industrie et de la recherche; Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville / Institut d'études et de recherches architecturales et urbaines (IERAU). 1985. hal-01890104

HAL Id: hal-01890104

<https://hal.science/hal-01890104>

Submitted on 8 Oct 2018

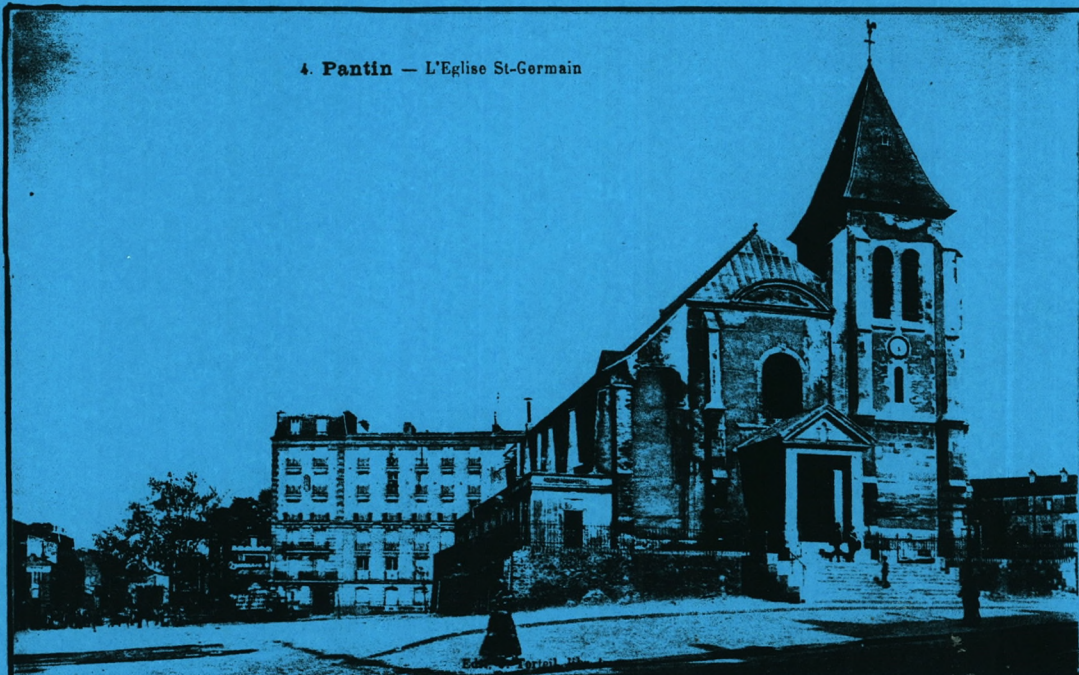
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

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.

292

PANTIN

*MISE EN PERSPECTIVE HISTORIQUE
DES PROJETS DE VILLE*



N. ELEB-HARLÉ

V. Biau

I.E.R.A.U.

ÉCOLE D'ARCHITECTURE
PARIS BELLEVILLE

PANTIN : CONDITIONS DU PROJET URBAIN
ET PÉRIPHÉRIE

II - MISE EN PERSPECTIVE HISTORIQUE DES
PROJETS DE VILLE

NICOLE ELEB-HARLE

VÉRONIQUE BIAU

contrat numéro 82.01.228 notifié Le 7 octobre 1982

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Secrétariat de la Recherche Architecturale en exécution du programme général mené par Le Ministère de l'Urbanisme et du Logement avec Le Ministère de la Recherche et de l'Industrie.

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

Responsable scientifique
NICOLE ELEB-HARLE

S O M M A I R E

PRÉAMBULE

1ÈRE PARTIE : CHAPITRES ET SEIGNEURIES

I - L'ARMATURE TERRITORIALE ACQUISE	6
. UNE CONFIGURATION TERRITORIALE HARMONIEUSE	
. UNE UNITE FORMELLE	
. UN CARREFOUR TOPOGRAPHIQUE	
. DUALITE DE L'ORGANISATION	

2ÈME PARTIE : L'EPOPEE INDUSTRIELLE

I - UNE NOUVELLE ENTITE FORMELLE	14
. DES LOGIQUES EXOGENES	
. LE BOULEVERSEMENT DES ORDRES PRE-EXISTANTS	
. UN NOUVEAU RESEAU DE TRANSPORT NATIONAL	
. LE CANAL DE L'OURCQ	
. LA VOIE FERREE PARIS-STRASBOURG	
. L'ELARGISSEMENT DES RADIALES	
. LA MILITARISATION DE LA PERIPHERIE DE PARIS	
. LA COLONISATION DU SITE	
. LES ABATTOIRS DE LA VILLETTE	
. LE CIMETIERE PARISIEN	
II - L'INSTRUMENTALISATION PAR L'INDUSTRIE	24
. DES MODALITES D'INVESTISSEMENT DIFFERENTIELLES	
. L'INVESTISSEMENT DES AXES PAR L'URBANISATION	
. LE COMPLEMENT DES ENCLAVES	
. L'INVESTISSEMENT MIXTE - LE QUARTIER HOCHÉ	
III - UNE CROISSANCE CONTRARIEE - UN DEVELOPPEMENT CONFLICTUEL	36
. DE NOUVELLES LOGIQUES SPATIALES	
. LES CATALYSEURS URBAINS	
. LES DYNAMIQUES URBAINES	
IV - UNE TENTATIVE DE REDEPLOIEMENT	41
. LE PROJET DE LA NOUVELLE MAIRIE	
. LA PRODUCTION D'UNE METAPHORE	
. LA GESTION DU PROJET URBAIN	

3ÈME PARTIE : VERS UNE PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT URBAIN

I - MIXITE ET SATURATION	48
. UN DEUXIEME SOUFFLE INDUSTRIEL MENACES SOCIALES ET PLANIFICATION LA QUESTION DES ESPACES VACANTS	
II - RIPOSTES URBAINES ET FORMATION D'UN PAYSAGE	53
. UN PROJET D'URBANISME VOLONTAIRE A LONG TERME . GENESE DU SITE . LES OPPORTUNITES MORPHOLOGIQUES	
III - LA PORTEE DU PLAN D'AMENAGEMENT, D'EMBELLEMENT ET D'EXTENSION .	59
. UN PROJET D'EQUIPEMENTS SOCIAUX NAISSANCE D'UN QUARTIER : LA SEIGNEURIE DES EQUIPEMENTS DISSEMINES . LA RATIONALISATION DE LA TRAME VIAIRE . LA RENOVATION DU NOYAU VILLAGEOIS . LE DESENCLAVEMENT DU QUARTIER DES LIMITES	

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

R. ASCUNTO

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

PREAMBULE

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

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

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

Par la lecture monographique du développement urbain, nous avons tenté une description

1. des formes de la croissance et du mode d'investissement des tissus ainsi que des effets de coupure à l'oeuvre sur le territoire
2. des stratégies planificatrices successives souvent contradictoires et inachevées, économies urbaines dépassées par la croissance ou le déperissement qui procèdent par à coups et redéploiement
 - 1875 - 1914 - ville industrielle libérale
 - 1920 - 1937 - ville comme réalisation d'un idéal social
 - 1945 - 1960 ville contemporaine et monumentalité du logement social
3. des régimes d'urbanisation simultanés et antagonistes et des formes d'investissements contrastés des tissus qui en résultent.

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

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

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

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

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

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

Après un premier parcours monographique qui a permis d'appréhender les formes de croissance continue, nous avons procédé à la lecture des effets des coupures et des colonisations, conduisant à faire apparaître la notion de concurrence et de juxtaposition de procès d'investissement des tissus différentiels.

*L'objet du rapport intermédiaire déposé en juillet 1984 était la présentation, sous forme de monographie historique, du développement urbain de Pantin.

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

C'est en 1880-1890 le projet du quartier de la Mairie, métaphore de la ville industrielle, le fragment pittoresque idéal de la ville réalisant l'utopie du municipalisme social, depuis 1937 abandonnée et méconnue, enfin le retour sur l'axe antique pour le premier grand ensemble de logements sociaux.

On voit opérer trois projets sur la ville :

- le projet de ville industrielle qui procède de façon libérale. La ville se développe selon des opportunités sans volonté de maîtrise, les décisions accompagnant les interventions à posteriori. Pour exemple : le lotissement Leroy-Forest - le projet de mairie, symbolique, métaphorique.

Les décisions d'ouverture de voies qui répondent à des rationalités ponctuelles.

L'investissement du territoire prend la forme d'une utilisation sommaire ou primaire des potentiels existants. Les logiques sont celles de l'industrie.

Le canal connaît une occupation linéaire, ainsi que les terrains desservis par les voies ferrées.

C'est bien par les phénomènes de surimposition que le territoire est asservi parce que desservi, d'où le mode instrumental de ce type d'investissement.

- le projet de ville du socialisme municipal
Il s'empare d'un site enclavé, partiellement raccordé par les ouvrages de dessertes liés au fort et l'embrasse dans un projet complexe qui épouse la réalité du site et exploite aux fins d'un "équipement" du quartier les terrains libres et tend à le rationaliser afin de favoriser un renouvellement de la forme de la ville englobant sa substance existante. Cette logique est celle d'un projet urbain de longue durée qui ne bouleverse pas un territoire mais le prépare, anticipant l'émergence de futurs développements

- Il en découlera un troisième projet, celui de la ville moderne, concrétisé par :

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

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

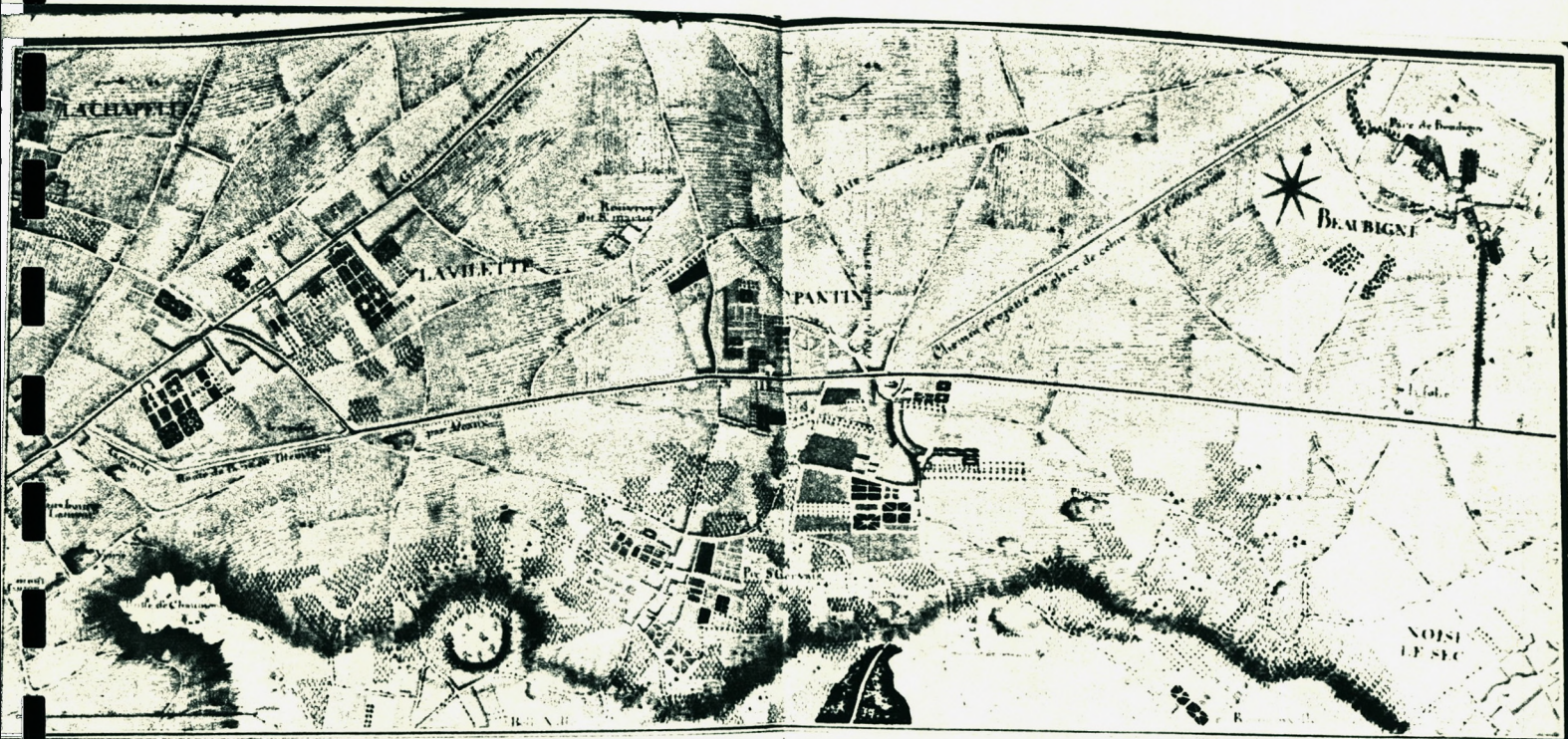


1748 - PLAN DE ROUSSEL -

ARCHIVES NATIONALES

1

CHAPITRES ET SEIGNEURIES



PLAN DE TRUDAINE : ALIGNEMENT DE LA ROUTE D'ALLEMAGNE (1740-1760)

ARCHIVES NATIONALES

I

L'ARMATURE TERRITORIALE ACQUISE



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

UNE CONFIGURATION TERRITORIALE HARMONIEUSE

UNE UNITE FORMELLE

A la fin du XVIIIème siècle, les représentations cartographiques du territoire Nord-Est de Paris, montrent une structure prédominante de voies divergentes au sortir du col de la Chapelle sur laquelle se greffent au Nord Saint Denis et à l'Est Pantin plus modestement. Un réseau de chemins les relie à travers un essaimage de noyaux villageois et de parcs de châteaux: de Vincennes et Montreuil au Sud à Saint-Denis, Aubervilliers, Drancy en passant par Bagnolet et Noisy.

Une unité formelle résulte, en particulier, du territoire compris entre les deux routes royales et le coteau Sud, transition entre deux unités géographiques: la plaine de France et le plateau orienté au Sud vers la Seine.

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

C'est entre les deux stries autonomes de la Route d'Allemagne et de la Route de Flandre que s'étend le territoire de la commune de Pantin. Le noyau villageois se greffant à la première d'entre elles va ainsi connaître une existence liée aux aléas de la guerre et du commerce. Carrefour entre des voies de passage intenses: vers la plaine du Lendit et ses foires et vers l'Est et la Champagne sur la route des invasions et du commerce.

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

UN CARREFOUR TOPOGRAPHIQUE

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

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

C'est un carrefour fonctionnel ensuite: sa configuration territoriale relève de la rencontre des deux logiques suivantes: une logique de contournement de Paris qui découle de la topographie mais aussi des réseaux de pouvoir locaux (Chapitre et Seigneurie), une logique de desserte



LIMITES NATURELLES ET ORDRE TERRITORIAL

INTERPRÉTATION D'APRÈS LA CARTE MILITAIRE DE 1815 - BHVP

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

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

DUALITE DE L'ORGANISATION

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

L'ordre territorial généré par Paris est représenté par les trois grandes radiales : la route de Flandres (actuelle R.N. 2) route royale large et plantée se prolongeant dans Paris selon l'axe Nord-Sud des rues St Martin et St Jacques ne supportant pas d'urbanisation dès sa sortie de Paris, la route des Petits Ponts (route de Meaux) desservant les gros villages de la Brie et se présentant comme une dérivation depuis Pantin de la route d'Allemagne (actuelle R.N. 3) dont l'aboutissement est l'hôpital St Louis à Paris.

Cet ordre territorial se matérialise par une figure très prégnante rendue encore plus claire par les interventions de redressement et d'élargissement opérées par l'administration de Trudaine. Cette figure se compose de stries autonomes par rapport au terrain qu'elles traversent, découpant dans cette étendue une unité morphologique constituée par les terrains compris dans la fourche des deux routes royales. Cette forme sera ultérieurement confirmée par la géométrie de l'implantation du bassin de la Villette et des abattoirs.

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

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

Le noyau villageois groupé autour de l'Eglise de Pantin se trouve au point d'attache sur la route d'Allemagne des voies desservant les carrières, les vergers et les jardins maraîchers en direction de Montreuil. Le bâti s'échelonne le long des voies laissant subsister des transparences. Sur un parcellaire serré, on trouve les maisons à cours des laboureurs, cultivateurs et carriers ; dans des domaines et jardins d'agrément sont construites, plus particulièrement en bordure de la Grand-Route, les "Folies" et résidences de villégiature de la petite bourgeoisie parisienne.



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





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

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

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

Le carrefour de la route d'Allemagne et de la grande voie de contournement de Paris qu'est la route de St Denis au Pré St Gervais, apparait construit dès le milieu du XVIIIème siècle : une auberge importante s'y est tenue pendant longtemps. Ce carrefour, entre la plaine et les premières pentes du coteau, marque le passage entre deux systèmes morphologiques différents : sur le coteau, un parcellaire effilé d'orientation Est-Ouest correspondant à des jardins et vergers sur lesquels sont construites de petites fermes ou maisons bourgeoises. Vers la plaine, le parcellaire s'élargit, laissant place à des jardins d'agrément à l'Est et à des grosses fermes et bâtiments à cours longeant la route de la Villette St-Denis.

Hormis ces deux carrefours, supports de constructions agglomérées, le territoire est en 1815 essentiellement agricole.

Des terres labourables au Nord de la commune groupées pour la plupart dans la grande unité foncière appartenant à la ferme du Rouvray, propriété des moines de St Martin des Champs, ferme située légèrement à l'écart du carrefour de la Villette St-Denis, carrefour de la route d'Allemagne avec la route de St-Denis au Pré St Gervais.

Des jardins maraîchers, des vergers et des vignes à proximité des habitations et sur le coteau entourent le domaine de la Seigneurie enclos de murs.

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

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

2

L'EPOPEE INDUSTRIELLE

I

UNE NOUVELLE ENTITE FORMELLE

DES LOGIQUES EXOGENES

LE BOULEVERSEMENT DES ORDRES PRE-EXISTANTS

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

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

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

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

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

*voir interprétation de la carte de 1859 I



I. Nouvelles conditions du développement urbain à la fin du XIXème siècle -
Bouleversement des ordres pré-existants

UN NOUVEAU RESEAU DE TRANSPORT NATIONAL

LE CANAL DE L'OURCQ

En 1813 s'achèvent les travaux de percement du Canal de l'Ourcq dont la construction en amont avait été entamée dès le début du XVIIème siècle pour faciliter l'approvisionnement de Paris en bois de chauffage. Ce projet interrompu à la mort de Colbert et de Riquet est repris entre 1787 et 1790. Puis sous Napoléon 1er, la loi du 29 Floréal an X (19 mai 1802) répond à une nécessité d'alimenter Paris en eau salubre, prescrit la réalisation du système de canaux comprenant le Canal de l'Ourcq, le Bassin de la Villette, le Canal St Martin et le Canal St Denis. Cependant, la loi ne tranche pas la question de la navigabilité du Canal de l'Ourcq. Celle-ci défendue par l'ingénieur Girard, chargé du projet, finira par être retenue ; ainsi en 1808, 76 kms seront ouverts à la navigation. Son tracé est implanté entre les routes d'Allemagne et de Flandres depuis la rotonde St Martin. Après un parcours rectiligne, il s'infléchit vers le Sud-Est et longe en les contournant les terres de la clôture du Rouvray ; passé la route des Petits Ponts et le chemin de la Villette St Denis, il rejoint une direction sensiblement parallèle à la route d'Allemagne au niveau du village de Pantin. Les routes d'Aubervilliers et la route des Petits Ponts sont alors coupées à l'endroit même de leur croisement. Un pont sera établi sur cette intersection d'un nouveau type.

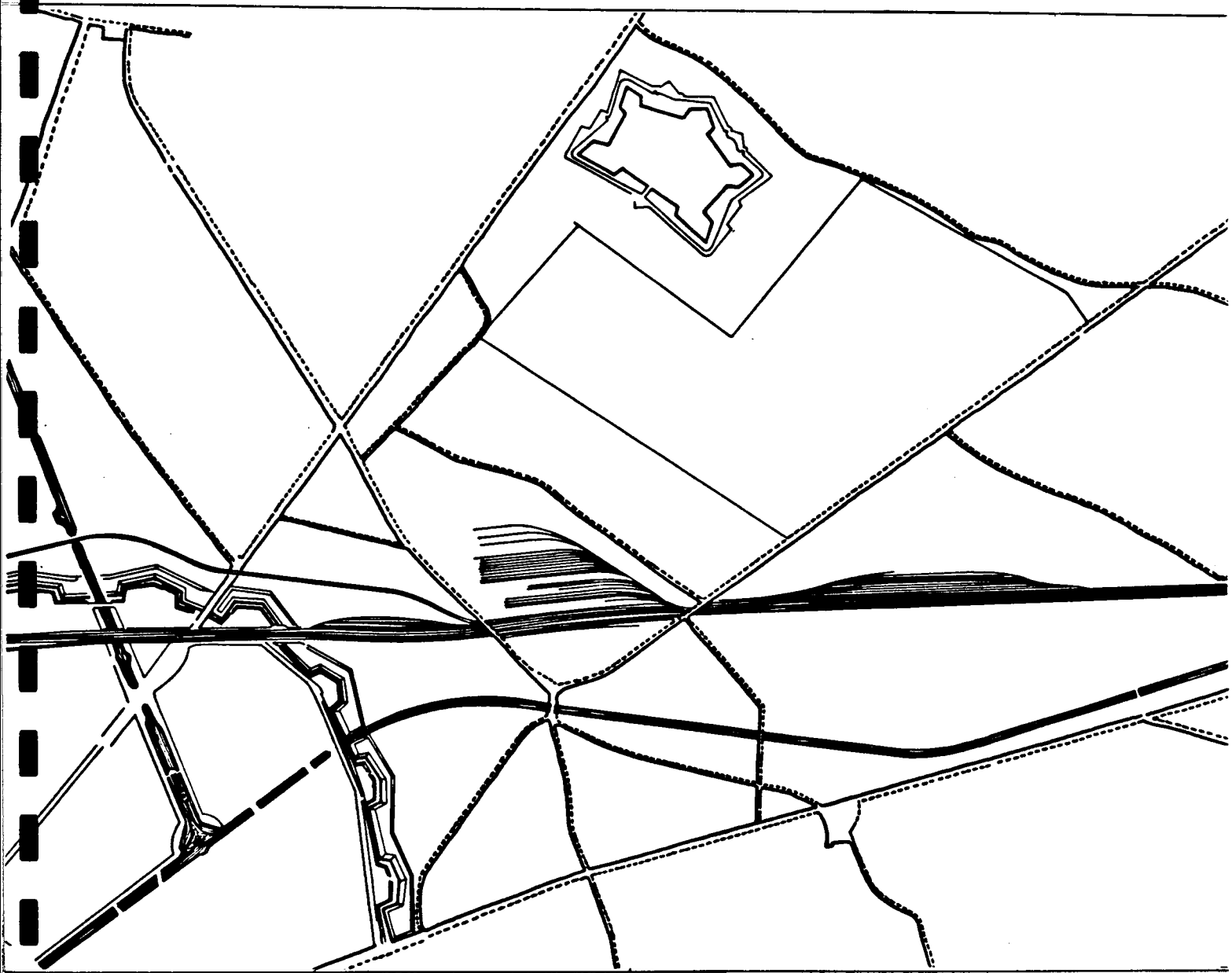
La coupure occasionnée par le passage du Canal a pour conséquence de différencier plus fortement les territoires du Sud de la commune avec ses trois "écarts" des terrains agricoles du Nord ; compris à présent entre le canal, le tronçon de la route des Petits Ponts et la route de Flandres. Le village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

LA VOIE FERREE PARIS-STRASBOURG

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

D'Ouest en Est sont redécoupés :

- un fragment des terres de la ferme du Rouvray



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

- un triangle compris entre le chemin d'Aubervilliers à Pantin (C.D. 40) et la route des Petits Ponts, limité au Nord par la voie ferrée et dont la pointe Sud correspond au passage du Canal et au pont,
- enfin, un troisième "éclat", triangle plus ouvert entre la route des Petits Ponts et le Canal, traversé par les tronçons de chemins ruraux qui ne franchissent pas le Canal (chemin vert d'Aubervilliers à Pantin, chemin du cheval blanc, qui aboutissaient à l'église).

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

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

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

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

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

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

La gare de triage, quant à elle, investit en premier lieu les terrains proches du centre villageois mais séparés de lui par le Canal, puis s'étire

*voir schéma II

jusqu'à la route des Petits Ponts, où l'arrivée du cimetière parisien dévalorise les terrains par rapport à une fonction d'habitat. La gare de triage laisse cependant subsister une mince croûte en bordure de la route de Flandre, dans laquelle s'installe un bâti peu dense.

L'ELARGISSEMENT DES RADIALES

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

- faciliter des échanges commerciaux inter-régionaux en forte expansion
 - permettre le déplacement rapide et rationnel des corps d'armées.
- Plusieurs ordonnances d'élargissement de routes sont donc prises définissant un même gabarit de douze mètres, à la route de Flandre en 1825 et à la route d'Allemagne en 1830.

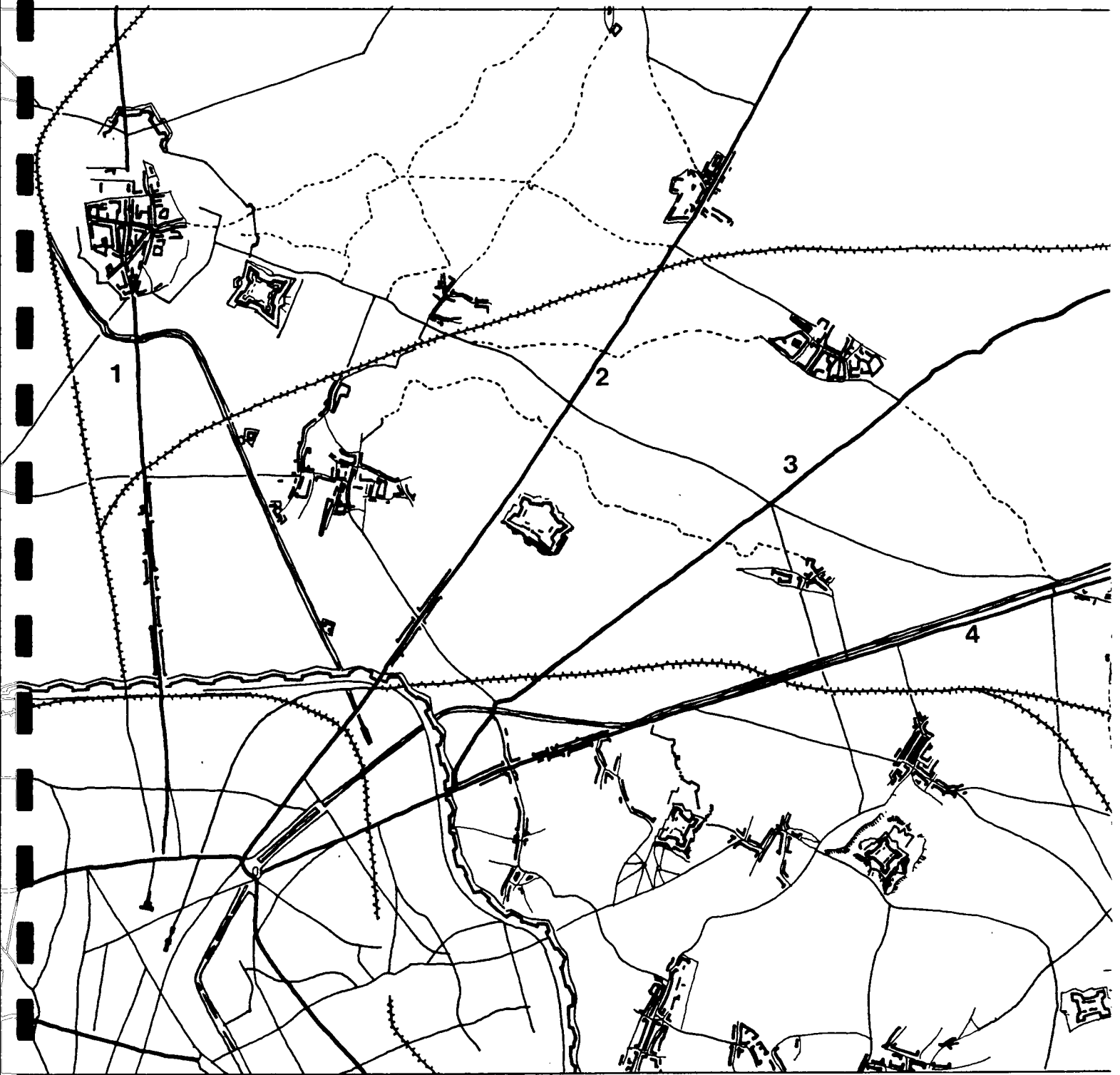
Ainsi, la mise en place des infrastructures d'échanges qui s'opère au cours des années 1830-1860 constitue le premier remodelage intervenant de façon décisive sur l'armature territoriale. Le percement du Canal de l'Ourcq, la création de la voie ferrée Paris-Strasbourg et, dans une moindre mesure, l'élargissement des grandes radiales remettent en cause l'équilibre atteint à la fin de l'Ancien Régime. Par leur surimposition, ils composent de nouvelles aires, provoquent le dépérissement et la minoration des réseaux intervillageois tout en irrigant densément, selon un mode nouveau, d'autres portions du territoire. Avec l'implantation de ce réseau s'entame un mode instrumental d'investissement du sol qui se fera selon un régime rapide et qui sera caractérisé par sa massivité et sa monofonctionnalité.

LA MILITARISATION DE LA PERIPHERIE DE PARIS

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

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

* voir interprétation carte de 1857 III



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

Surimposition des :
 - voies ferrées
 - fortifications
 - canaux

1. avenue de St Denis
 2. route de Flandres

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

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

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

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

UNE NOUVELLE ENTITE FORMELLE

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

- limitée au Nord, par la route de Flandre et le Fort d'Aubervilliers qui intervient comme un bornage.
- contenue à l'Est et au Sud par la route d'Allemagne, le relief et son appareil de routes stratégiques, de Forts et de glacis qu'il souligne de façon précise au Sud.

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

Ainsi c'est une radio-concentricité accrue pour Pantin qui découle des nouveaux modes de rapports entre Paris et l'Est du territoire. Une dichotomie entre Sud et Nord de la commune est à présent entérinée. Pantin va en effet bénéficier d'une position de porte Est de Paris, débouché avant la capitale des denrées arrivant de l'Est de la France.

LA COLONISATION DU SITE

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

* voir interprétation de la carte 1875 IV



IV. NOUVELLES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT URBAIN A LA FIN DU XIXème SIECLE
Relief, bipolarité et colonisations

A - Cimetière parisien de Pantin

B - Abattoirs de la Villette

LES ABATTOIRS DE LA VILLETTE

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

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

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

LE CIMETIERE PARISIEN

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

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

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

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

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

II

L'INSTRUMENTALISATION PAR L'INDUSTRIE

DES MODALITES D'INVESTISSEMENT DIFFERENTIELLES

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

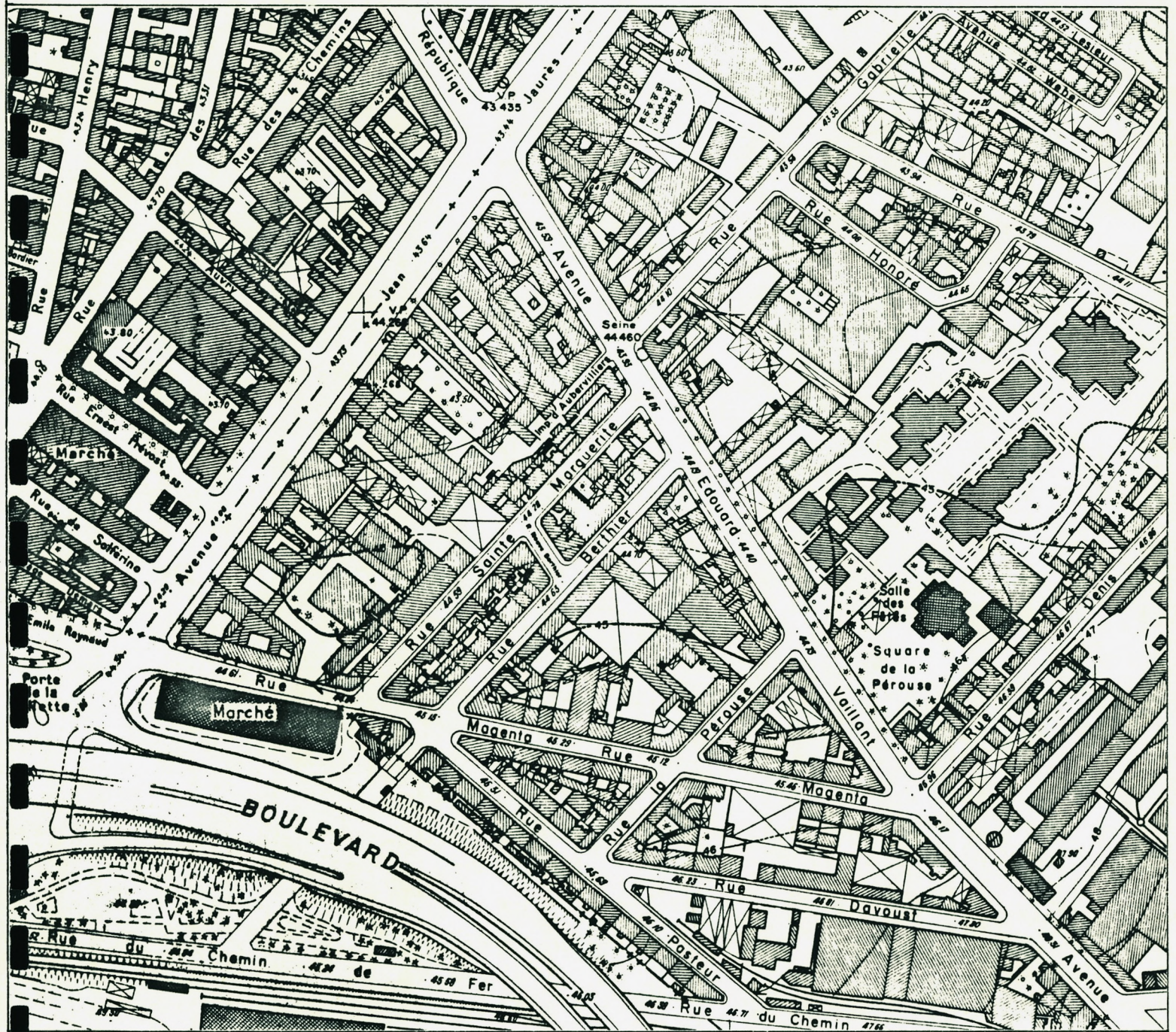
L'épopée industrielle de Pantin a des racines lointaines, puisqu'elle remonte à la période "proto-industrielle" ou manufacturière du début du XVIIIème siècle. Dès ce moment, la présence du Canal de l'Ourcq et la proximité de l'important noeud commercial du bassin de La Villette provoquent l'implantation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

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

L'INVESTISSEMENT DES AXES PAR L'URBANISATION

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

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



VERS LA VILLE INDUSTRIELLE

LA CITE OUVRIERE LEROY-FOREST

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

Au milieu du XIX^{ème} siècle s'implantent des fabriques en façade de la route de Flandre tirant parti du fractionnement foncier résultant du remodelage au siècle précédent de la route royale. Dès lors, la trace de l'ancienne route de Flandre, réduite à l'état d'impasse par l'implantation du Fort d'Aubervilliers, prend le statut de desserte arrière des parcelles industrielles.

Cette même frange, entre la route et sa trace ancienne, redivisée en parcelles allongées, accueille dans les années 1870 les grosses industries venues de Paris ou repliées de Lorraine. Le poids économique et politique des patrons de ces entreprises, dont quelques uns siègent au Conseil Municipal, tend à modeler les Quatre-Chemins comme un quartier autonome avec ses équipements: bureau de poste, commissariat, puis plus tard Salle des Fêtes, centre d'Hygiène Sociale, Eglise et structures résidentielles propres

Les manufacturiers et financiers Leroy et Forest achètent à la ferme du Rouvray le terrain triangulaire inscrit entre les deux grandes voies (route de Flandre et route de St-Denis) et la voie ferrée. Ils y réalisent un lotissement d'immeubles collectifs qui se déploie sur un mailage irrégulier adoptant un tracé constitué de parallèles aux trois directions des voies qui le cernent. Un îlot très mince est constitué de parcelles traversantes, il ne supporte que du logement jusqu'à la construction du dispensaire en 1934. Deux îlots profonds reçoivent un bâti mixte: l'un en bordure de la route de Flandre est occupé par du logement spéculatif dense et des commerces en façade, des dépôts, hangars et ateliers en arrière sont desservis par des passages cochers; l'autre îlot adjacent à la route de St-Denis est occupé selon des registres successifs en profondeur: deux bâtiments d'habitat ouvrier posés sur rue, une partie intermédiaire sur cour occupée par une entreprise.

En limite de la gare de marchandise la mixité prend une autre forme: grands entrepôts à étages et un alignement homogène de logement collectif de six niveaux, très similaire à celui des arrondissements périphériques parisiens se font face de part et d'autre de la rue.

Le remplissage du lotissement Leroy-Forest est achevé à la fin du siècle et une certaine stabilité s'instaure alors en bordure de la route de Flandre. Une forte densité est atteinte du fait d'une certaine rationalité de l'occupation du sol: les quelques résidus subsistant entre parcelles industrielles et cité ouvrière sont mis à profit par des immeubles de rapport. Les nouvelles implantations industrielles se reportent alors vers les terrains libres cernant les grandes infrastructures.

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

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

- la radiale bordée d'un front très continu de logements sur sa bordure Ouest (sur le territoire d'Aubervilliers) fait alors face à une façade dont la frontalité est très fractionnée, entrecoupée par les transparences créées par les opérations nouvelles, découpée par les ruptures d'échelles entre les immeubles spéculatifs du XIXème siècle et les opérations de tours.
- la route d'Aubervilliers présente le même type de paysage: une façade continue et relativement homogène sur sa bordure adjacente à la cité Leroy-Forest, face à des ruptures de gabarit et des retraits (comme celui de la Salle des Fêtes installée dans les années 1920 par reconversion de l'un des bâtiments de la manufacture d'allumettes).

Si la route de Flandre fait l'objet de processus d'urbanisation rapides et saccadés, la route d'Allemagne en revanche se développe selon un régime progressif et régulier. Avant même les premières implantations manufacturières, un bâti de fermes et de maisons bourgeoises ou aristocratiques s'étirait du noyau villageois autour de l'église à l'entrée de Paris. Distillerie, cristallerie, manufacture des tabacs viennent occuper de grandes parcelles en bordure de la voie; mais, de même que pour l'autre radiale, les transformations interviennent sur la profondeur. C'est en particulier, en greffe sur la radiale et contigue à la manufacture des tabacs, le lotissement pavillonnaire du Petit Pantin, au pied du coteau, qui se remplira très progressivement sur la base d'une trame viaire régulière et orthogonale se ramifiant peu à peu. C'est aussi, dans les premières années du XXème siècle, le lotissement sous une forme résidentielle d'une parcelle en longueur, attenante à la voie.

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

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

Une reprise radicale des tissus bordant la route d'Allemagne interviendra dans les années 1960 par suite de l'obsolescence des industries riveraines de la route et du fait de la vétusté dans laquelle était tombé le centre ancien. Deux grandes opérations de substitution seront donc entreprises par F. Pouillon sur l'emprise de la distillerie Delizy, par D. Honegger sur l'étendue du quartier de l'Eglise. Ces opérations seront suivies quinze ans plus tard par la rénovation de tissus mixtes anciens à la Porte de Paris. D'autre part, initiée par les dispositions du plan d'embellissement de 1924, s'opérera dans une période allant de 1935 à 1960 l'émergence d'un nouveau quartier "aux limites" (confins entre Pantin, Bobigny et Noisy Le Sec) irrigué par de nouveaux tracés rejoignant la route stratégique d'accès au Fort de Romainville et la Porte des Lilas.

LE COMBLEMENT DES ENCLAVES

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

Ainsi la bande foncière entre le Canal et la voie ferrée est support des industries nouvelles dès 1859. Il en est de même pour le secteur compris entre la gare de triage et la R.N. 2. Les secteurs enclavés, cernés par les infrastructures et irrigués par elles et qui ont aussi comme caractéristique d'être directement raccordés aux deux radiales (au Nord de la voie ferrée ou au Sud du Canal), connaîtront une occupation industrielle monofonctionnelle et extensive.

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

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

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

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

Le Canal de l'Ourcq entouré d'une "gaine" d'industries qu'il avait généré au XIX^{ème} siècle a connu une activité intense à la fin de celui-ci, ce qui lui a conféré un rôle de "boulevard industriel". Le déperissement depuis 1960-1970 de la plupart des activités qui le bordent remet en question ce statut et donne lieu à un enjeu de première grandeur aujourd'hui. Les substitutions entamées dans le cadre de la Z.A.C. de l'Ourcq introduisent de l'habitat dans cette zone où il était totalement inexistant. Une deuxième opération à l'étude va permettre d'articuler le quartier de l'église au Canal. Celui-ci va-t-il devenir le trait d'union paysager des deux pôles éclatés du centre ancien et de la nouvelle Mairie.



L'INVESTISSEMENT INDUSTRIEL DES ENCLAVES

GRANDES PARCELLES INDUSTRIELLES ET MICRO-LOTISSEMENT D'HABITAT

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

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

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

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

L'instrumentalisation par l'industrie du territoire de Pantin va cependant de pair avec une ferme politique de créations de voies. Au Nord de la commune les nouvelles voies sont peu nombreuses et interviennent essentiellement comme bornage aux équipements récemment installés; ce sont la voie de bordure de la gare de marchandises du cimetière parisien, de la nouvelle Mairie. C'est presque exclusivement au Sud du Canal que se développe le maillage viaire, là où l'industrie investit les jardins et les tissus villageois. Pendant l'année 1875 par exemple le Conseil Municipal, mené par les industriels et les notables locaux, vote dix ouvertures ou prolongations de voies dans le but de "favoriser le commerce et l'industrie". Il s'agit d'adapter le territoire pour les usages nouveaux en le viabilisant de sorte que la voirie puisse desservir les implantations industrielles déjà occupées et favoriser l'exploitation.

L'INVESTISSEMENT MIXTE - LE QUARTIER HOCHÉ

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

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

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

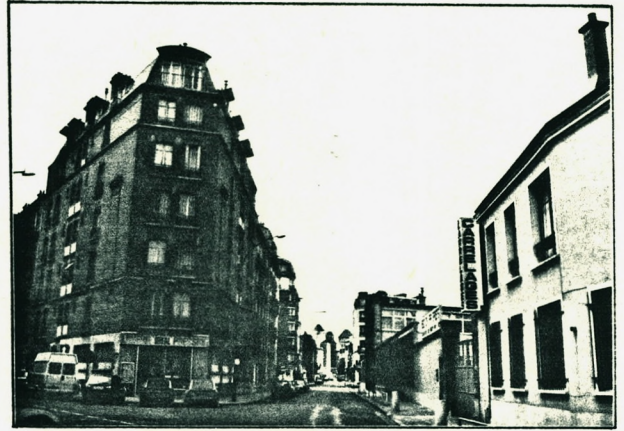
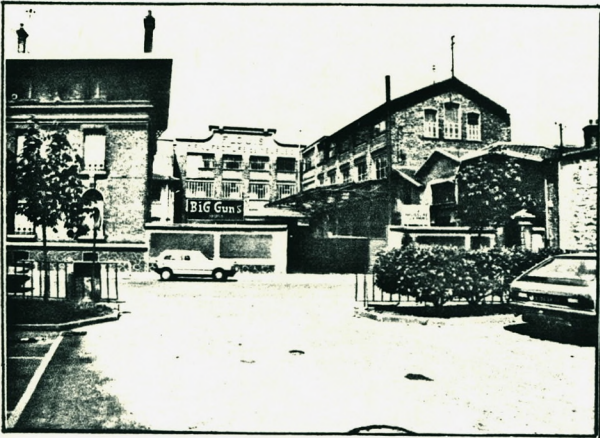
- la Porte de Paris dont la constitution formelle jouera essentiellement sur le côté Nord par la présence des deux grands îlots.
- le Carrefour Hoche, pôle d'animation, rupture de charge, point desservi par le métro en 1943.
- le noyau ancien de l'église dont la liaison avec la Mairie est conduite à bonne fin dans les dernières années du XIXème siècle.

Canal et route impriment à la trame viaire une orientation Nord-Sud et Est-Ouest qu'entaille la diagonale Mairie-Eglise créant des îlots triangulaires dont les angles donnent lieu à une occupation par des immeubles denses à caractère spéculatifs.

La distillerie Delizy occupe toute la profondeur d'un îlot entre route d'Allemagne et rue Victor Hugo; une passerelle permettra la mise en communication de la route des Petits Ponts et de la gare de marchandises avec les Lilas et différents quartiers industriels de Pantin (les fonderies de l'ancienne Seigneurie, la cristallerie, la parfumerie Bourjois et les entrepôts du Canal). Cette liaison présente sur les cartes dès 1815, fractionnée et interrompue par les différents passages d'infrastructure, se confirme et aboutit à l'une des composantes claires du schéma de liaison bien que ne débouchant pas au Nord sur la route de Flandre; au Sud elle sera ramifiée sur les dessertes de mi-pente du plateau de Romainville, des Lilas et du Pré St Gervais et fournira l'une des voies d'irrigation de la Cité Jardin du Pré St Gervais.

L'investissement industriel ainsi défini revêt deux modalités:

- à l'Ouest de la route de St-Denis au Pré St Gervais, la croissance



LE QUARTIER HOCHÉ



s'opère spontanément, régulièrement, de façon non planifiée au cours du XIXème siècle. A de nombreux points de vue les tissus présentent de fortes analogies avec les tissus mixtes des arrondissements périphériques parisiens (19ème arrondissement par exemple). Les îlots bordant la rue Hoche sont en effet très densément occupés: des immeubles locatifs constituent la façade sur la rue, des petites entreprises de fabrication ou d'entreposage investissent les cours; les accès s'y font par des porches, des impasses privées ou des portails entre la maison du patron et les bureaux de son entreprise. Le découpage des îlots reste assez sommaire, les tracés sont irréguliers un certain nombre de voies demeurent en impasse.

— à l'Est de la route (actuelle rue Hoche), on se trouve face à une lotisation rationnelle privée. Le découpage atteint une certaine systématique: l'ancienne parcelle cultivée de "l'Egypte" est percée dans l'axe d'une rue privée qui aura pour unique rôle la desserte d'industries. Une trame orthogonale (que contrarie la rue Victor Hugo) donne lieu à de grands îlots rectangulaires occupés sur deux façades par du logement et en partie intermédiaire par de l'activité, alors que les îlots plus petits ou plus irréguliers feront l'objet d'une parcellisation selon un mode haussmannien et seront consacrés à l'habitat.

III

UNE CROISSANCE CONTRARIEE
UN DEVELOPPEMENT CONFLICTUEL

DE NOUVELLES LOGIQUES SPATIALES

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

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

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

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

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

La colonisation par les grands équipements et le Fort en plaine, prélève sur le sol un fragment de taille considérable et y installe une entité autonome. Elle induit alentour un mode d'investissement qui négocie avec des conditions morphologiques brutes, résiduelles, inarticulées au réseau viaire, avec une viabilité embryonnaire, vestige des chemins ruraux interrompus.

Ce mode d'investissement massif des tissus induit une riposte morphologique du même ordre: les comblements vont s'opérer sur ces aires résiduelles par collages. Les tentatives de désenclavement résident dans bien des cas dans la modification des échelles d'interventions et dans la considération d'aires extensives de concernement du projet.

LES CATALYSEURS URBAINS

A la superposition des deux ordres villageois et parisien qui revêtait au début du XIXème siècle une forme harmonieusement déployée et organisait le territoire de façon hiérarchique et conciliatrice des deux instances va succéder une nouvelle figure issue de la surimposition des nouveaux réseaux, relevant de la transformation des modalités des échanges commerciaux et des transports.

Ces surimpositions, du fait de leur orientation Est-Ouest, ne vont pas perturber les traces majeures mais vont entraîner le dépérissement des liaisons en roades, laissant un vaste territoire agricole privé de desserte.

Leur proximité et leur superposition, sans solution de continuité aux traces existantes des chemins ruraux, font émerger des isolats et des laissés pour compte que l'industrie et les installations ferroviaires annexes exploiteront. Les secteurs les plus proches de ces dessertes basculeront les premiers faisant reculer l'exploitation agricole.

Cependant, par leur interaction avec les armatures acquises, les surimpositions vont agir comme activateurs des processus d'occupation du sol et réorienter le développement de nouvelles unités urbaines qui vont alors évoluer différemment et juxtaposer des régimes distincts: l'un saccadé, procédant par à-coups et redéploiement; l'autre, continuant à gérer un processus lent d'occupation du parcellaire, sans grande refonte dimensionnelle.

LES DYNAMIQUES URBAINES

Les transformations qui font passer le territoire de l'Est parisien de ses fonctions agricoles et nourricières à celui de plaine industrielle sont liées à des décisions étatiques concernant le Commerce et la Défense. Le pan de territoire entre route de Flandres et côteau est conformé selon des logiques exogènes rationalisant les tracés des voies navigables et ferrées, étrangères à une préoccupation de formes urbaines.

Cependant, elles prennent en charge progressivement à la fin du XIXème siècle les diverses modalités de la croissance industrielle. Celle-ci va provoquer la déclinaison des modalités d'investissement, allant de la mono-fonctionnalité industrielle à l'imbrication et à la mixité avec l'habitat, jouant sur les registres de la substitution, du remembrement puis de la densification.

Aux interventions qui surimposent de nouvelles infrastructures au territoire se surajoutent les ouvrages militaires qui reformulent une économie structurelle, redéfinissant les limites du développement.

Naissent alors des champs de développement nouveaux aux valeurs différentielles et complémentaires qui peuvent se lire comme des zones fonctionnelles mais aussi comme des entités de valeur figurale des paysages, ensemble de traits ou figures produits involontairement par l'accumulation des interventions successives; bouleversements topographiques dus aux ouvrages défensifs, à l'édification de bâtiments spécifiques à l'exploitation industrielle, grandes ouvertures sur le panorama conférées par les canaux, les ponts et les voies ferrées.

Ces mutations vont se traduire, soit :

- par apports sur-signifiants : ainsi le Canal, voie d'eau, sur lequel sera d'abord perçue une taxe de tonnage, sera doté de bassins et de ports transformant sa fonction et son image
- par transformation : les sites de carrières sur le coteau vont être occupés par le Fort et les voies d'exploitation coupées de Paris et vont se transformer progressivement en voies nouvelles, d'abord spontanément puis de façon planifiée
- par remaniements structuraux : le cimetière par sa masse redéfinit les terrains alentours et les réduit à des enclaves communiquant en un point précis avec les voies
- enfin, par accumulation et densification selon des déplacements fonctionnels : les tissus villageois vont évoluer de façon continue jusqu'à leur déperissement et leur éclatement.

Ainsi interfèrent des processus de croissance qui procèdent selon des régimes contrastés et juxtaposent des modes d'investissements antagonistes.

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

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

IV

UNE TENTATIVE DE REDEPLOIEMENT

LE PROJET DE LA NOUVELLE MAIRIE

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

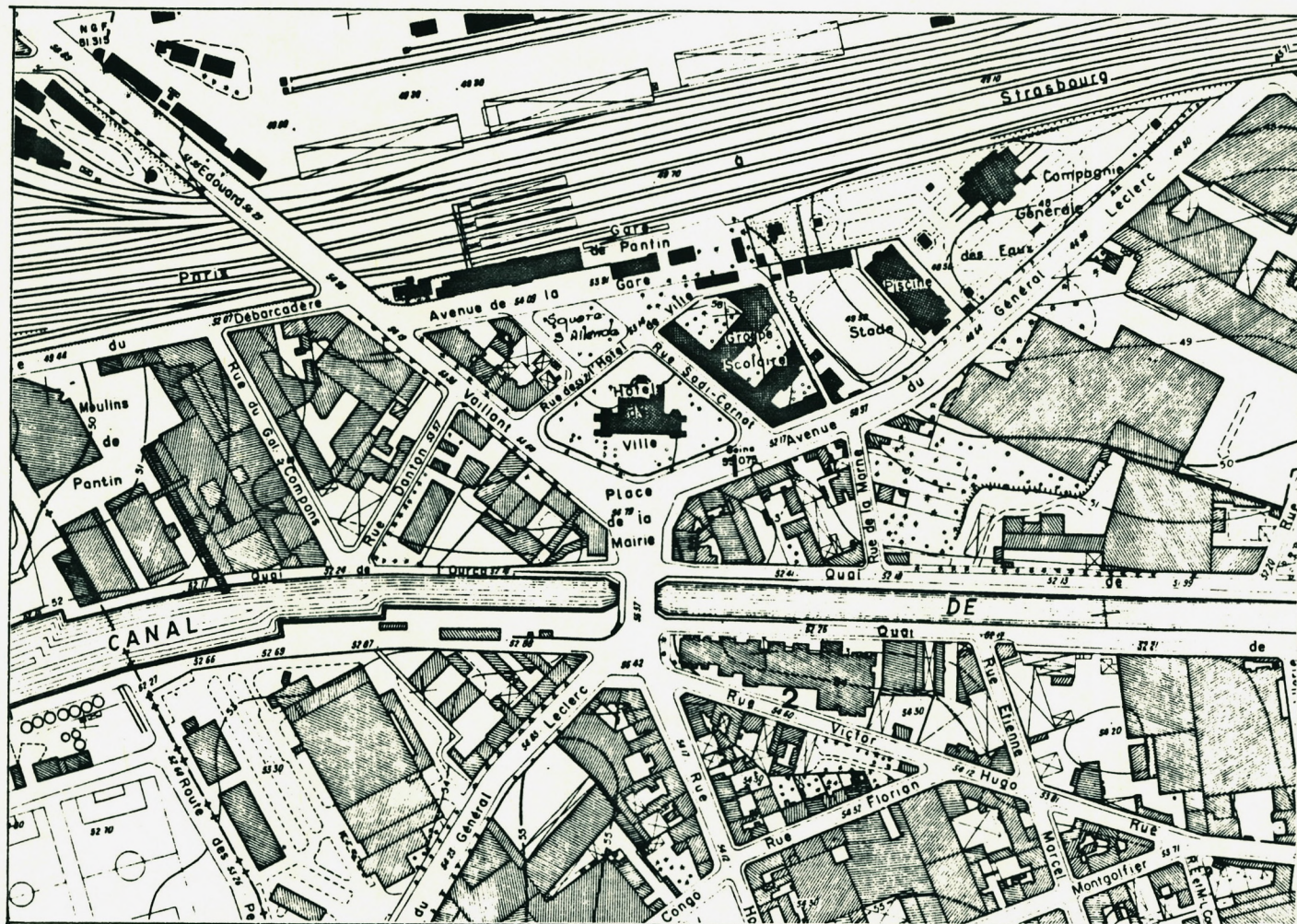
Le projet de Mairie définira une nouvelle centralité, son terrain "commandant" le Canal apparaît comme un lieu géométrique entre trois pôles : église, carrefour Hoche et quatre-Chemins, vis à vis desquels il opère un relai et effectue ainsi un recentrement.

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

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

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

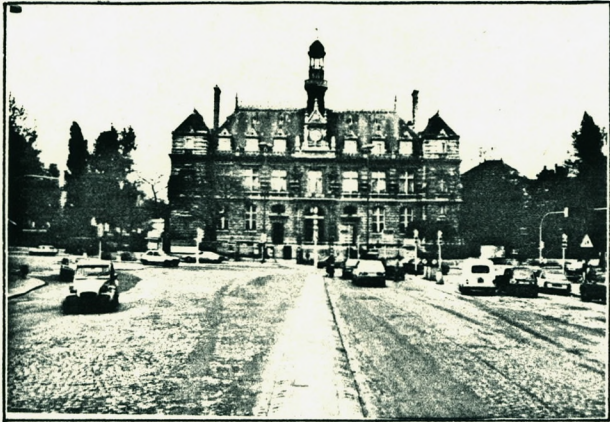
— la guerre de 1870 et l'occupation allemande en Alsace-Lorraine ont amené une nombreuse population réfugiée qui se fixe à Pantin. Des entreprises entières se replient avec leur personnel: c'est le cas de la fonderie Weh- yer et Richmond. La croissance des Quatre-Chemins s'accompagne donc de la concentration d'une population très homogène qui s'intègre mal à la vie communale et constitue un ghetto avec sa propre langue, ses rites et ses fêtes.



LE QUARTIER DE LA MAIRIE

(Réduction du plan au 1/200ème - 1970)

1. Ecole maternelle - (arch. Nanquette)
2. Centre administratif - (arch. Kalisz)



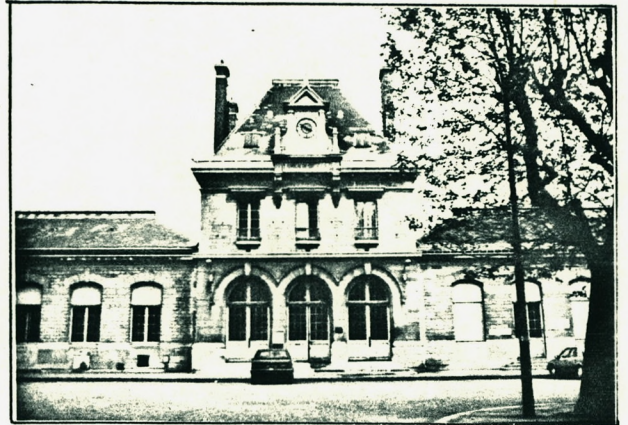
La Mairie vue du pont sur le canal



Façade arrière de La Mairie

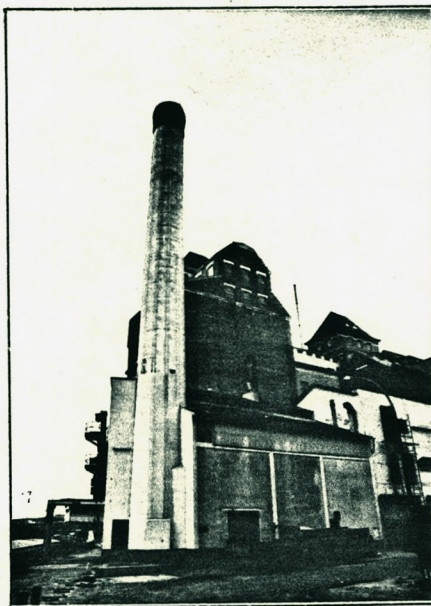


Les écoles

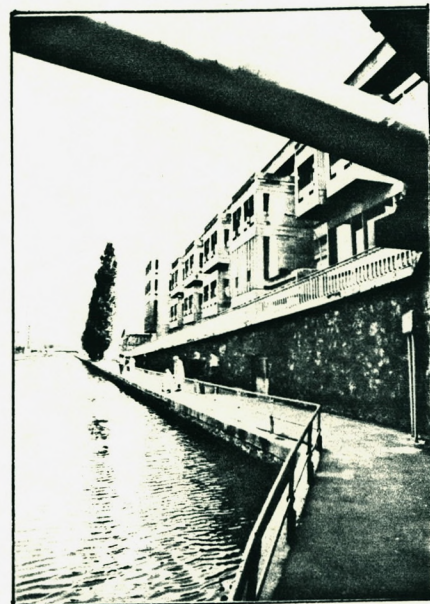


La gare

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



Les Grands Moulins



Le centre administratif

- Le nouveau quartier des Quatre-Chemins éloigné de Pantin à la fois géographiquement, administrativement et culturellement, tente donc de faire sécession et de s'ériger en commune indépendante de Pantin et d'Aubervilliers. Une pétition adressée aux municipalités et conduite par quelques industriels locaux se plaint de l'absence d'église, d'équipement (gendarmerie, écoles) et du manque d'entretien des voies. Pantin, déjà affaiblie par les amputations territoriales successives subies au cours du XIXème siècle, redoute la perte de ce quartier qui représente le tiers de ses habitants et une grande partie de son activité industrielle.

Parmi d'autres concessions, dont le rachat de la cité ouvrière Leroy-Forest la municipalité décide d'établir une nouvelle mairie en position de centralité, alors que l'ensemble des institutions étaient jusqu'alors restées - concentrées autour de l'église, en bordure de la route d'Allemagne.

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

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

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

LA PRODUCTION D'UNE METAPHORE

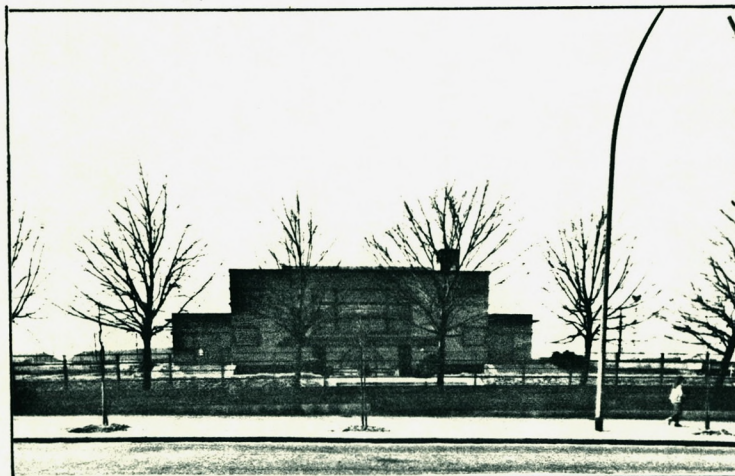
C'est une image de la ville moderne reprenant à son compte sa spécificité industrielle que vient affirmer le bâtiment de la mairie en ce noeud de communications.

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

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



GESTION DANS LES ANNEES 1930 DU QUARTIER DE LA MAIRIE



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

LA GESTION DU PROJET URBAIN

Vis à vis de la gageure que représentait l'intention de fédérer le territoire à partir de cette île en forme de "no man's land", il y a échec du projet de mairie. Le quartier qui avait voulu rassembler reste centrifuge, le pôle est resté carrefour. Cependant, la gestion, dans le temps, du projet sera assurée successivement par les pouvoirs locaux qui ne renieront pas ce choix d'origine.

Dans les années 1930, la municipalité Auray participe à la finition du quartier du Pont de l'Ourcq et de la Mairie par l'édification d'équipements: deux écoles et une piscine viendront s'aligner le long de la voie des Petits Ponts témoignant de la nécessaire gestion de ce projet dans le temps. Le projet de port sur le canal et enfin le Centre Administratif poursuivront l'ancrage dans ce site des fonctions administratives et de représentation du pouvoir municipal.

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

3

VERS UNE PLANIFICATION
DU DEVELOPPEMENT URBAIN

I

MIXITE ET SATURATION

LA QUESTION DES ESPACES VACANTS

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

La stratégie édilitaire libérale à l'oeuvre en cette deuxième moitié du XIXème siècle accompagne en matière de créations de voies les initiatives privées et fonde sur les équipements son action en matière de composition urbaine, relayée dans des termes très proches par une certaine "monumentalité" des bâtiments industriels.

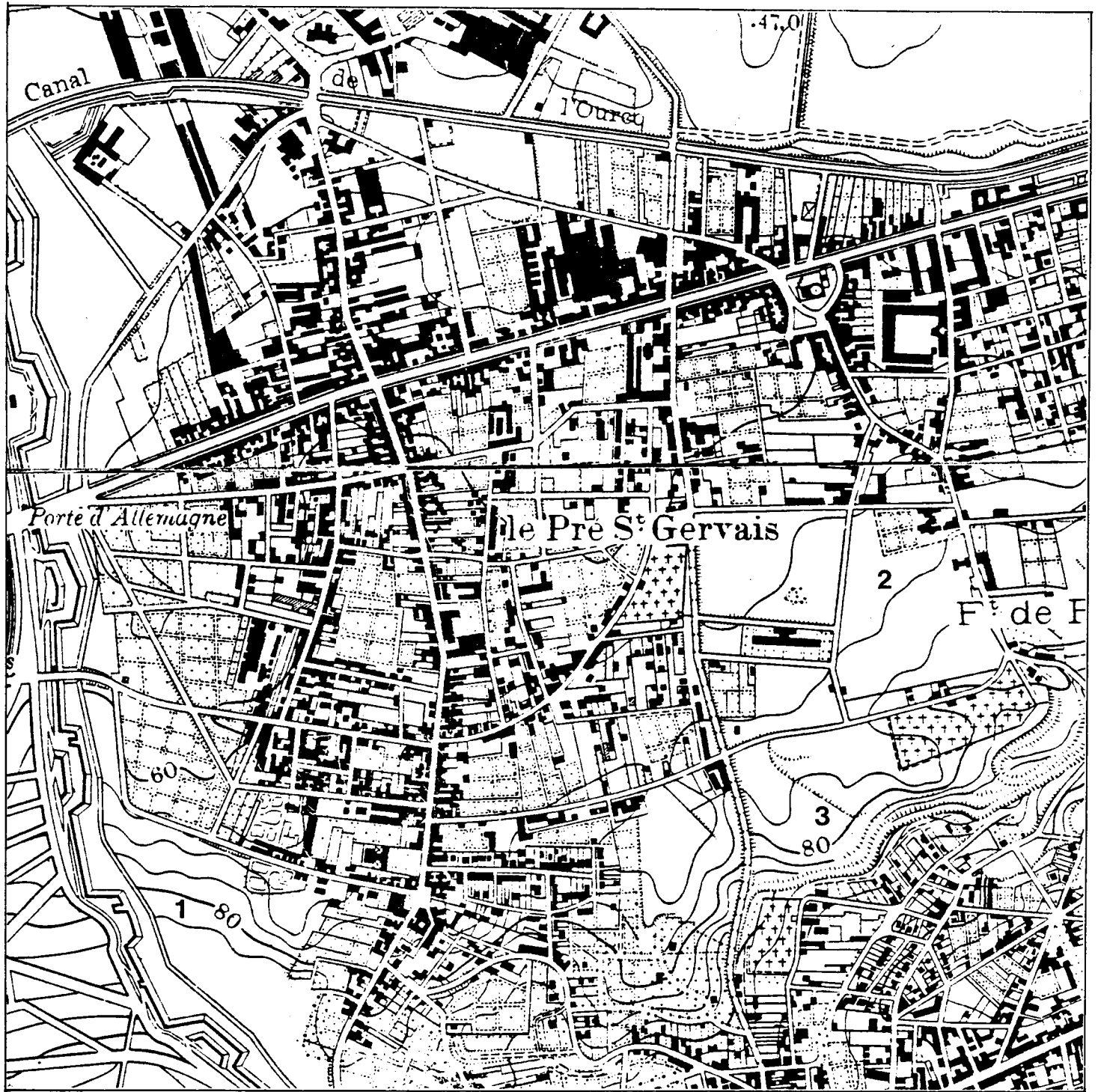
La quasi-totalité de la surface communale a été détournée de sa fonction nourricière de terres labourées ou maraîchères : de 1885 à 1894, en effet, sur une surface communale de 530 ha, les surfaces cultivées sont passées de 470 à 150 ha :

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

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

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

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



LES ESPACES VACANTS EN 1919

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

1. Glacis des fortifications
2. Terrain de l'ancienne Seigneurie
3. Pentes du coteau de Romainville

UN DEUXIEME SOUFFLE INDUSTRIEL

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

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

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

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

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

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

MENACES SOCIALES ...

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

... ET PLANIFICATION

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

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

Elle marque aussi le glissement d'échelle des projets qui s'opérera du cadre communal à un cadre départemental où les logiques parisiennes n'interviennent plus en termes de colonisations (malgré certaines tentatives infructueuses) mais en termes de logiques métropolitaines et de continuité des tissus, ce qui resitue le territoire pantinois comme faubourg d'extension plus que comme banlieue passive.

II

RIPOSTES URBAINES
ET
FORMATION D'UN PAYSAGE

UN PROJET D'URBANISME VOLONTAIRE A LONG TERME

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

Les objectifs généraux annoncés sont :

- La programmation et la planification des améliorations de la circulation et de la desserte par les transports en commun de la périphérie
- La pré-figuration en termes de zoning des grandes catégories d'usage du sol dont circulation et transport découlent, vers une topographie sociale et économique maîtrisée qui opérera entre Paris et sa banlieue les permutations de population et d'activités tout en contrôlant la croissance des tissus mixtes "Franges et Fanges de Paris"

En ce qui concerne Pantin, la volonté d'une maîtrise, dans sa forme et sa distribution, de la croissance urbaine se heurte à un territoire déjà investi.

Prenant acte de cette situation de quasi-saturation des tissus, le Plan d'Aménagement s'orientera vers leur rationalisation tant au plan de la desserte que de l'occupation en privilégiant la prévision des secteurs résidentiels futurs.

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

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

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

Ces mesures nourriront sur une longue période les débats sur l'avenir de la cité, dans la mesure où l'un des derniers sites à urbaniser en bordure de la nationale 3, les terrains de l'ex-parking d'intérêt régional, a été initié par le P.A.E.E. de 1928.

Les priorités sont :

- La maîtrise foncière des derniers terrains libres qui permettra de conduire une politique d'équipements sociaux et sportifs associés à des programmes de logements, d'espaces publics (parcs et squares),
- Désenclaver et relier entre eux les secteurs en frange de la commune. Ouvrir aussi de nouveaux terrains à l'urbanisation par la création de nouvelles voiries connectant les secteurs d'habitation et d'activité et redonner des limites précises aux communes,
- Rationaliser et parachever la trame viaire du tissu hérité des jardins du coteau afin d'engager son renouvellement et favoriser son occupation artisanale, hiérarchiser les gabarits de voiries pour permettre à l'armature de jouer des fonctions diversifiées,
- Dans la logique de recherche de nouvelles localisations résidentielles pour assurer l'extension de la ville dans une commune saturée et aux espaces libres raréfiés, engager la condamnation des tissus vétustes ou mal exploités en prescrivant la rénovation totale du noyau villageois aboutie dans les années 50.

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

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

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

GENESE DU SITE

Le substrat tel qu'il se présente au début de la période d'industrialisation se compose de trois unités homogènes :

- Un tissu villageois se développant à partir de la rocade de Saint-Denis au Pré St Gervais avec une "croûte" de fermes et de maisons bourgeoises sur la rue et des jardins en profondeur, irrigué à partir de trois portes de Paris : Porte de Pantin, Porte de Chaumont, Porte du Pré Saint Gervais.

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

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

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

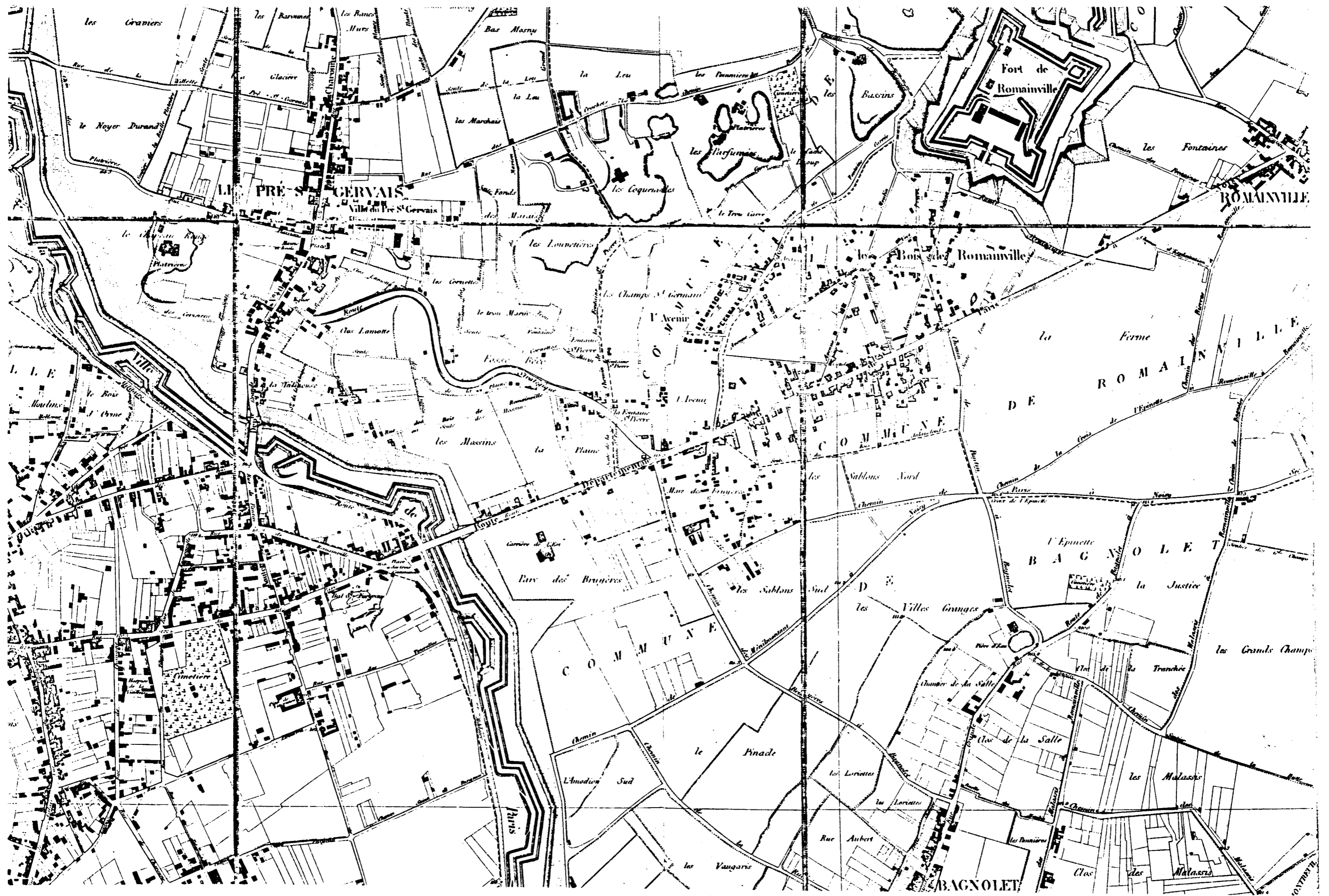
Les pentes du coteau resteront vacantes jusque dans les années 1920-1930 où leur irrigation par la route de corniche reliant le Petit Pantin à la Porte des Lilas va de pair avec l'implantation de la cité-jardin du Pré Saint Gervais-Les Lilas.

- Le destin du noyau villageois :

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

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

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



PROJET DE PAYSAGE : GENESE DU SITE
Les côteaux et les terrasses de la cité-jardin en 1859

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

L'implantation de la Manufacture de Tabacs apporte le premier germe d'une transformation lente qui s'effectuera plus clairement au-delà du centre villageois sous la forme d'un petit lotissement pavillonnaire. Elle favorise cependant le redécoupage d'un grand îlot (création de la rue Jean Nicot) et l'érection d'un ensemble de logements à caractère philanthropique ou patronal comprenant sur une voie coudée, entre la rue de Montreuil et la rue Jean Nicot, une série de maisons en bande et un ensemble de logements ouvriers très dense sur cour.

Une école est créée en retrait de la route d'Allemagne, rue de Montreuil, dans les années 1870 - 1880 à l'occasion de la politique de composition de la ville autour de ses équipements qui présidera au déplacement de la Mairie. La distribution des édifices publics (écoles, bureau de poste, commissariat de police) dans les quartiers existants prend en effet le parti de confirmer les deux polarités antagonistes : le quartier industriel des Quatre-Chemins et le centre ancien, délaissant les quartiers mixtes des côteaux et du Sud du Canal.

Il faudra attendre l'impulsion du Plan d'Embellissement, d'Aménagement et d'Extension de 1925 qui ne prendra effet que dans les années 1950 pour voir intervenir la politique municipale dans ce secteur. Face à un bâti vétuste et insalubre, à un réseau viaire resté embryonnaire, l'intervention prendra la forme d'une rénovation radicale.

LES OPPORTUNITES MORPHOLOGIQUES

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

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

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

- Le réseau de liaison des forts entre eux vers le Nord avec les enceintes de Paris et la route stratégique, met en place un système de voirie frustré empruntant les traces des anciens chemins de carriers de Romainville à Belleville qui rend accessible ce site escarpé et isolé (repaire de Cartouche et de ses brigands), en corniche et à mi-côte. Ces chemins d'accès très anciens résultent aussi de la présence du Bois de Romainville sur les hauteurs, bois disparu depuis la création du lotissement à l'origine de la commune des Lilas. Ce système de chemins restera peu matérialisé, quasi virtuel, jusqu'à la fin du XIXème siècle. L'implantation des Forts de Romainville et de Noisy ainsi que les ouvrages en plaines les réactiveront et les réutiliseront.

III

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

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

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

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

UN PROJET D'EQUIPEMENTS SOCIAUX

Les équipements projetés par leur distribution sur le territoire communal vont répondre à un souci de transformer la nature de la ville en venant renforcer les entités de quartiers. Le nombre et la taille des équipements se fera selon deux optiques : l'équipement de quartier, l'équipement communal.

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

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

NAISSANCE D'UN QUARTIER : LA SEIGNEURIE

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

Dès le début de son mandat, le Conseil Municipal a entamé des démarches pour reprendre possession de ce terrain.

En février 1921, celui-ci obtient de la Ville de Paris qu'elle loue à la commune de Pantin une partie du domaine (40 000 m²). On y installe provisoirement une école de plein-air et un stade, tous deux rudimentaires. En décembre 1928, la Ville de Paris consent à la vente de la totalité du terrain (73 000 m²) au prix où il lui revenait : 2 600 000 F (35 F/m²) soit le prix d'acquisition plus les frais financiers.

"Le terrain sera grevé d'une servitude perpétuelle "Non Aedificandi" sauf en ce qui concerne 1/10ème de la surface en bordure d'une des rues bordant le terrain sur lequel pourront être édifiés des immeubles construits dans les conditions prévues par la loi du 5 décembre 1922 ou du 13 juillet 1928.

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

(Délibération du Conseil Municipal du 19 mars 1929)

Début 1930, sont envisagées les constructions :

- d'une maison de vieillards
- d'une école maternelle de plein-air

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

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

(Délibération du Conseil Municipal du 26 février 1930)

Les deux projets se terminent au cours de l'année 1934.

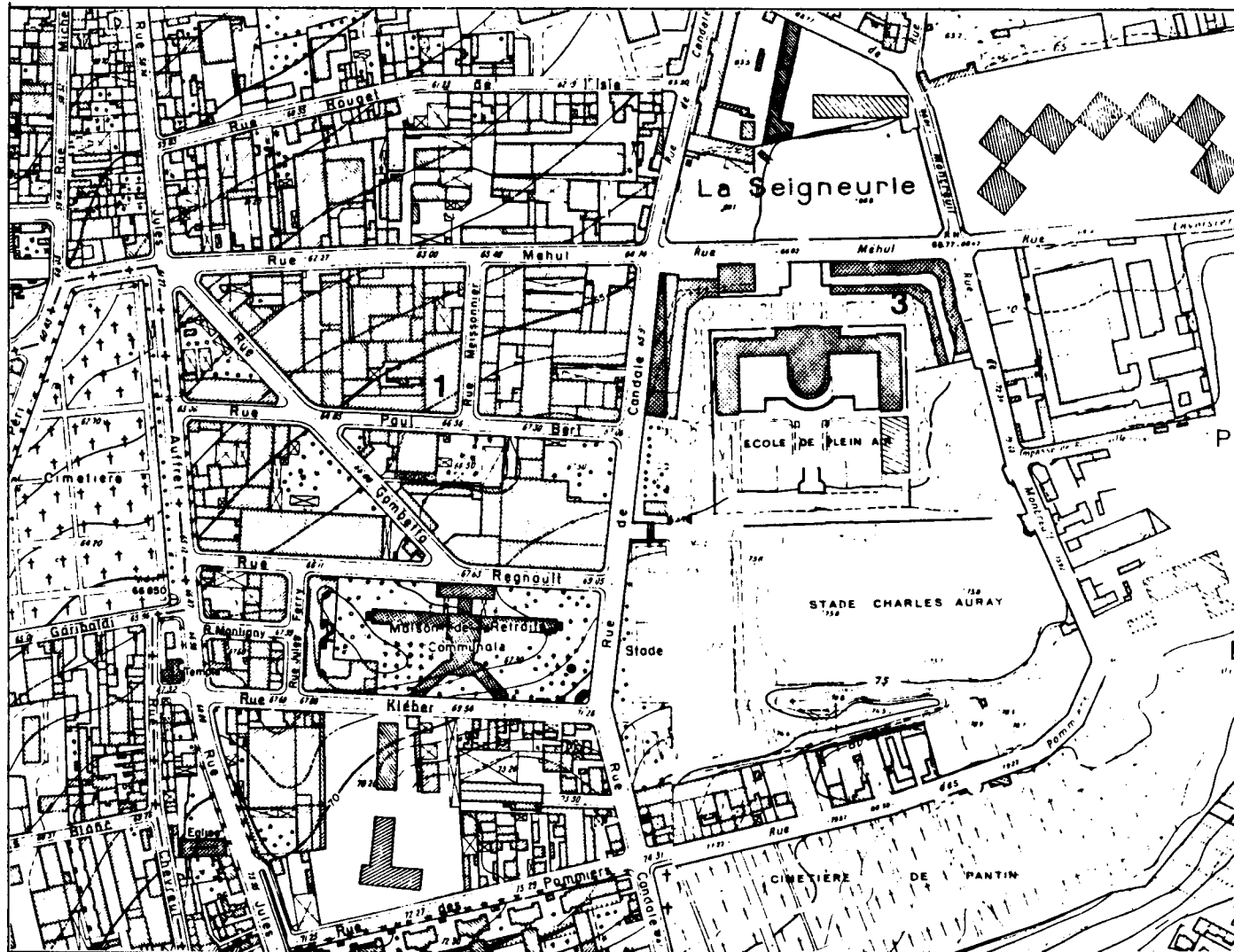
En 1931 est adopté le principe de la transformation du stade provisoire en stade définitif :

"La réalisation de ce projet qui comprend l'aménagement du Parc des Sports et de la plaine de jeux est certainement appelé à rendre les plus grands services à la jeunesse sportive de Pantin"

(Délibération du Conseil Municipal du 23 octobre 1931)

Ce nouveau stade est inauguré en juillet 1932 et prend le nom de "Stade Charles Auray". L'aménagement des terrains de la Seigneurie se complètera de l'un des deux groupes d'H.B.M. qui avaient été projetés aux deux angles de rues, encadrant l'école de plein-air.

En juin 1932, en effet, la ville cède au prix de 50 F/m² 1 200 m² de terrain à la Sté Anonyme Coopérative d'H.B.M. "Le Foyer Légal", à l'angle des rues Méhul et Candale pour la construction d'un groupe de 139 logements H.B.M.



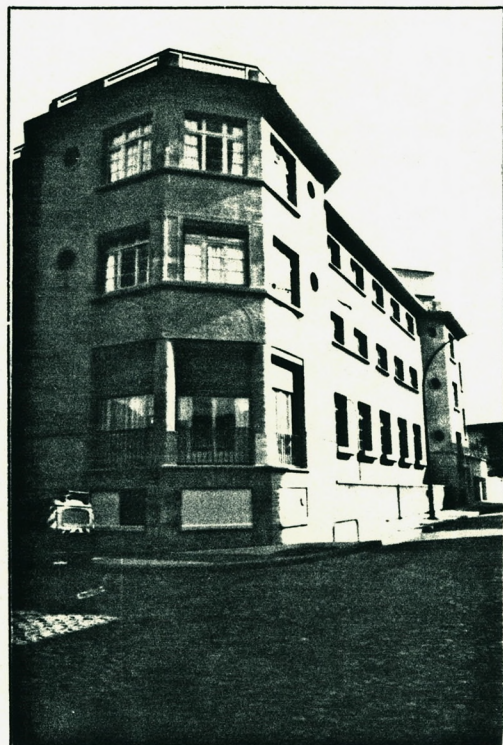
LA SEIGNEURIE

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

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

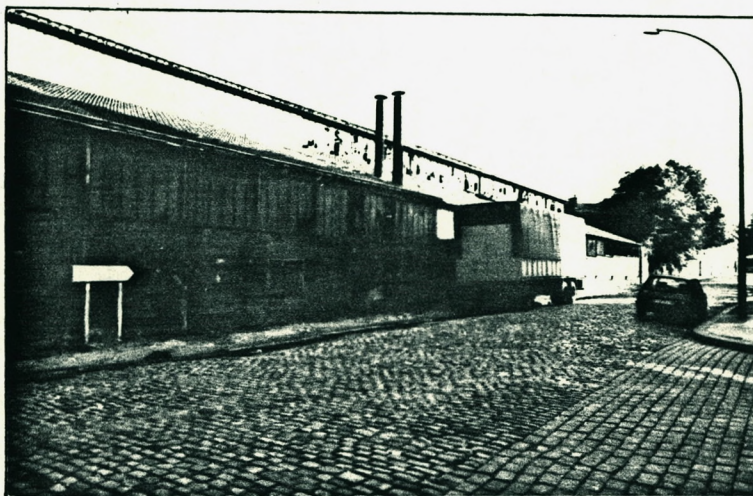


LES EQUIPEMENTS DU QUARTIER DE LA SEIGNEURIE





LOTISSEMENT INDUSTRIEL DE LA SEIGNEURIE



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

DES EQUIPEMENTS DISSEMINES

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

Dans le quartier de la mairie, une école supérieure de jeunes filles s'installe dans les locaux existants de l'école communale mais crée la nécessité de construire une école maternelle neuve. La ville achète un terrain route des Petits Ponts en 1930 (1 100 m²) et confie le projet et la direction des travaux à l'architecte Nanquette. Fin des travaux en juin 1932.

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

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

LA RATIONALISATION DE LA TRAME VIAIRE

Cet objectif sera partiellement atteint. Néanmoins, l'évolution de la trame viaire vers une ramification plus grande est accélérée et la carte de 1937 montre une étape de clarification qui, sans bouleversement, aboutit à une meilleure perméabilité du tissu et à l'accomplissement de continuités Nord-Sud plus franches, prolongées quelquefois au-delà de la nationale 3. Ainsi par touches successives et par un processus sélectif, des transformations sont conduites qui visent - à mieux relier les quartiers Sud, extension future des quartiers de résidences, aux carrefours importants de la route nationale 3 et aux industries situées au-delà, - à introduire une hiérarchie parmi les voies parallèles Nord-Sud, en particulier deux d'entre elles enlanceront la cité du Pré Saint Gervais. Ces continuités seront conduites au-delà de la nationale 3 ce qui aura pour effet de hiérarchiser la trame du quartier Hoche dans la même logique en recalibrant et complétant certain segment (rue V. Hugo - rue Delizy).

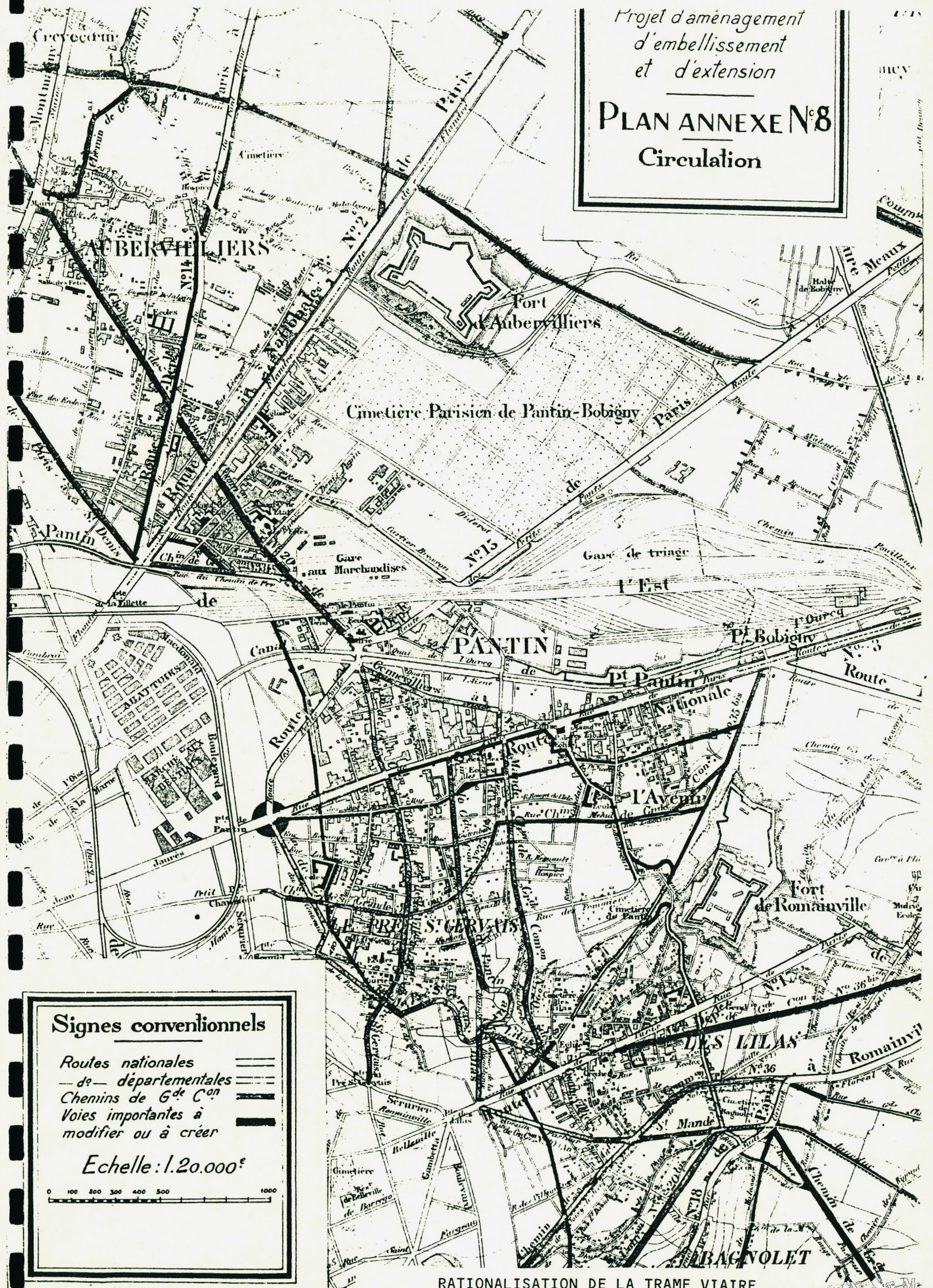
Parallèlement à la préoccupation hygiéniste qui transparait dans les projets d'équipements et d'espaces verts, la municipalité Auray engage une politique systématique d'assainissement des voies existantes : 3 750 m de nouveaux égouts entre 1929 et 1935.

D'autre part, entrent dans le réseau communal un certain nombre de voies privées, voies industrielles ou dessertes de lotissements. Mais, en matière de voie, le projet le plus important est celui qui touche la nationale 3.

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

Projet d'aménagement
d'embellissement
et d'extension

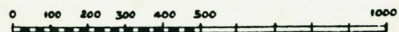
PLAN ANNEXE N°8
Circulation

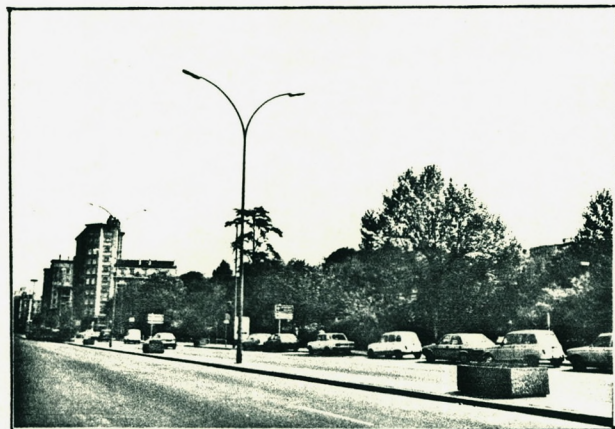


Signes conventionnels

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

Echelle : 1.20.000^e





PAYSAGE DE LA ROUTE NATIONALE 3



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

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

(Délibération du Conseil Municipal du 16 janvier 1926)

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

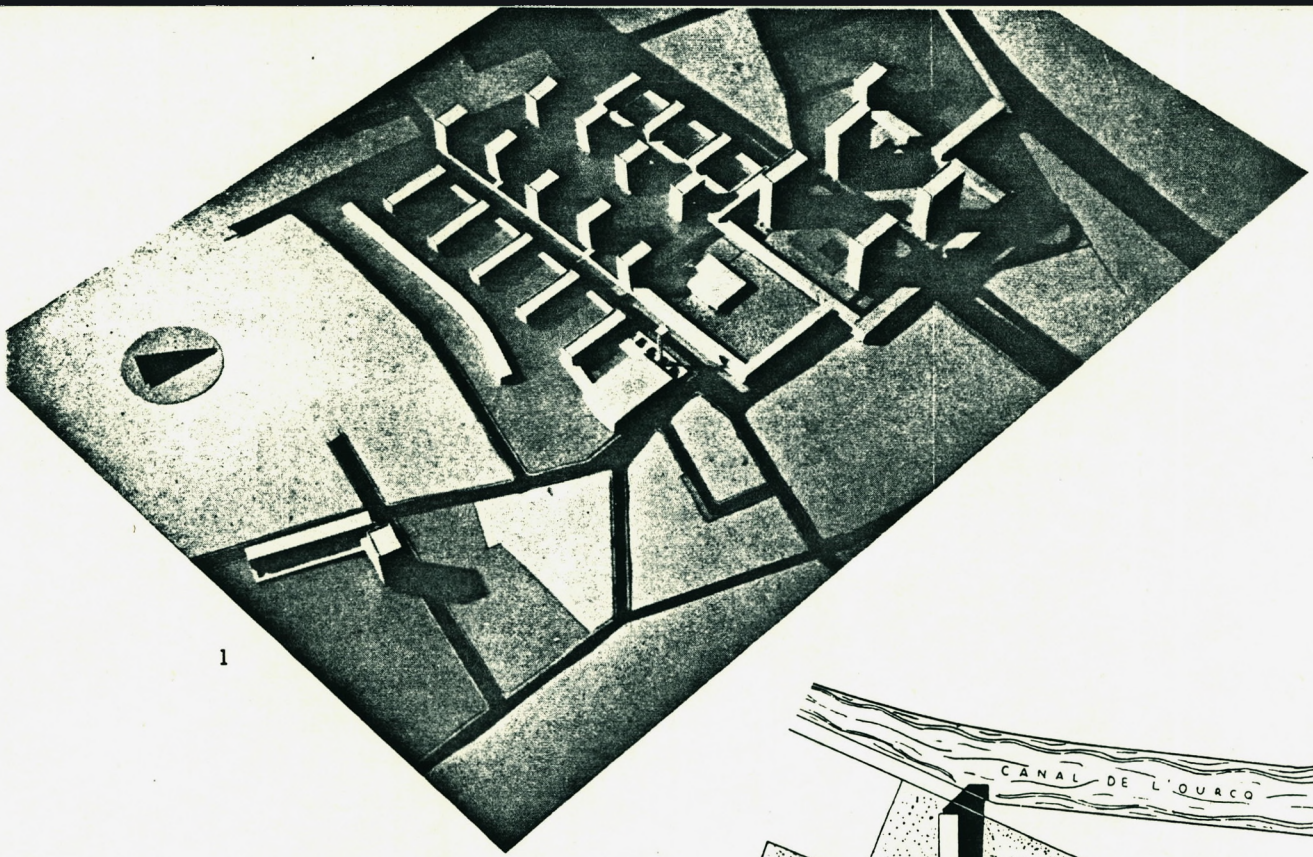
LA RENOVATION DU NOYAU VILLAGEOIS

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

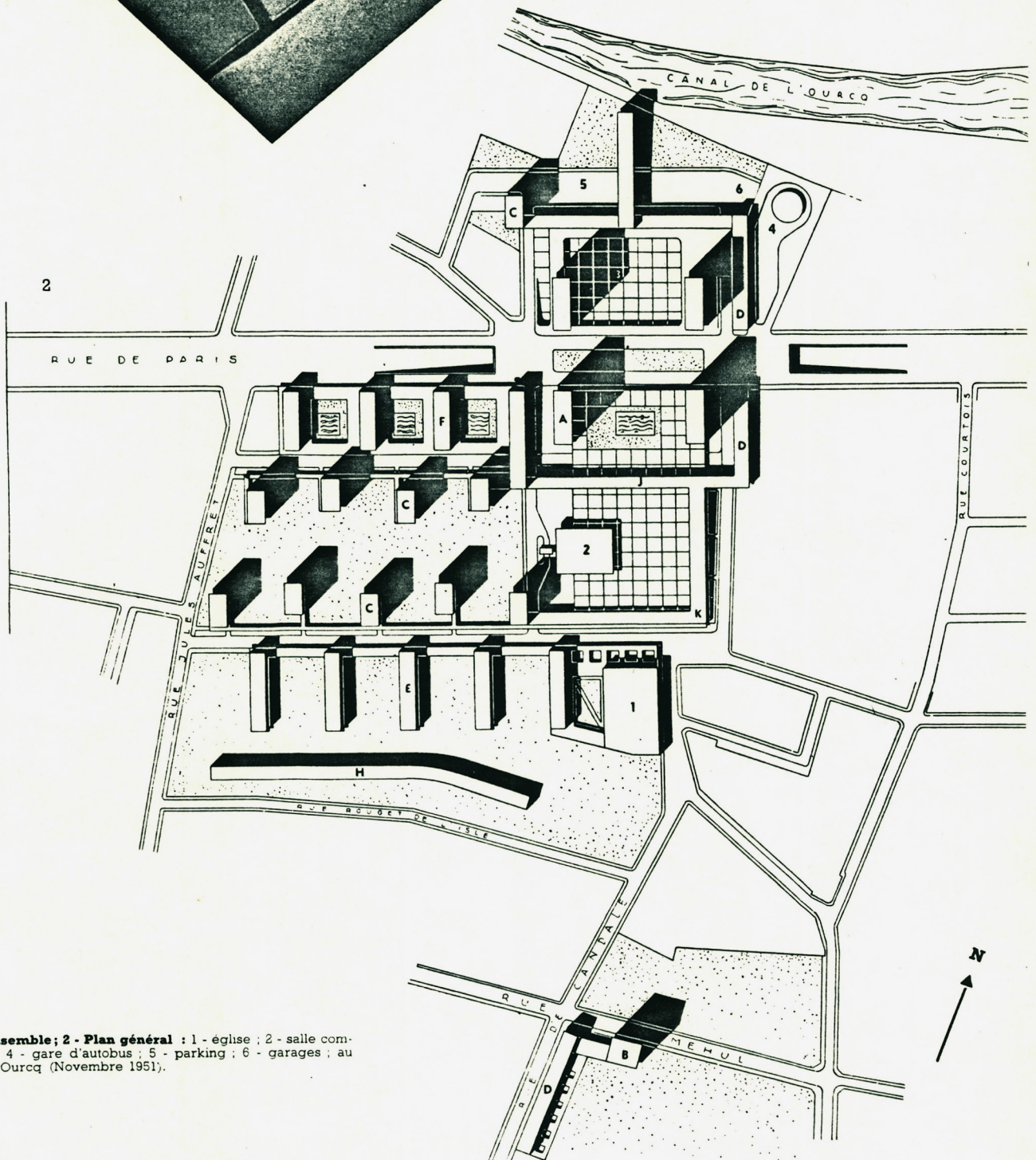
La commune prend la décision en 1930 de créer une zone strictement résidentielle en bordure de la rue de Paris :

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

(Délibération du Conseil Municipal du 27 juin 1930)



1



2

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

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

A la faveur de l'arrivée du métro à l'Eglise de Pantin en 1943 prend vigueur le projet de rénovation qui se présente comme une véritable revanche de l'Histoire sur le déplacement de la Mairie.

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

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

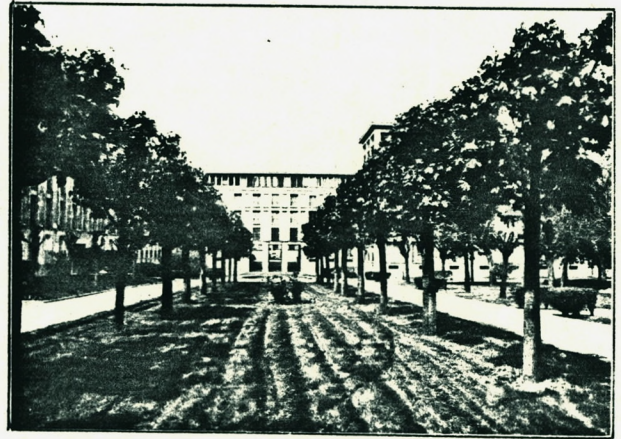
Le plan masse proposé concerne la construction de 810 logements avec deux parties distinctes :

- Celle sur l'avenue reprend à son compte et manifeste la volonté de faire émerger un centre commercial et tertiaire nouveau avec un programme complémentaire de marché, centre culturel, nouvelle Eglise, etc... répartis en bordure de la place de l'ancienne Eglise, régularisée, agrandie et privée de son antique monument
- La première phase de l'opération sera implantée en retrait de l'avenue sur des îlots primitivement occupés par des hangars et jardins. A l'occasion du prolongement de l'ancienne rue des Grilles et de sa connection avec la rue Jean Nicot récemment créée, une voie nouvelle est bordée de 3 tours. Au-delà, vers le Sud, des bâtiments bas reprennent une disposition en peigne avec de vastes squares ; la composition s'achève vers les côteaux par un bâtiment long, limite entre le nouvel espace résidentiel et les quartiers industriels de la Seigneurie.
Dans le prolongement de la rue de Montreuil une dernière touche est apportée avec la tour de logements sur le terrain de l'école de plein-air, signal qui fait écho aux 4 émergences disposées sur l'avenue.

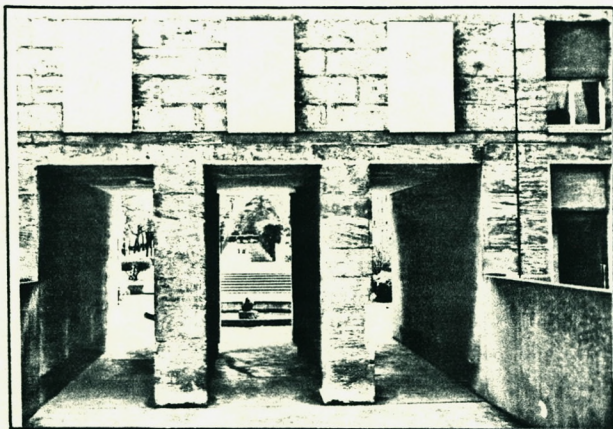
Ce projet subira un grand nombre d'avatars : problèmes d'acquisitions foncières, réduction du programme de 1200 à 800 logements puis à 310 réalisés. Il sera réalisé partiellement, certaines de ses intentions seront abandonnées (les équipements, le passage en souterrain de la nationale, la "porte" constituée de 4 tours) et s'échelonnera sur une longue période puisque la façade Sud de la place de l'Eglise est en cours d'achèvement alors que le pendant sur la bordure Nord de la nationale, jusqu'au canal, est encore à l'étude.



PROJETS DE LOGEMENTS SOCIAUX
architecte D. Honegger



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



LE DESENCLAVEMENT DU QUARTIER DES LIMITES

Le Plan d'Embellissement et d'Extension sera approuvé en 1928. Il ne nous est connu que par l'avant-projet présenté par Bassompierre, architecte de l'Office Départemental de la Seine qui réalisera les cités-jardins de Chatenay-Malabry avec de Rutté et Sirvin et de Drancy et quelques ensembles d'habitations à bon marché de la ceinture de Paris. Celui-ci retient de l'organisme urbain de Pantin sa densité et la difficulté d'y appliquer les principes de l'extension, à savoir la planification des futurs quartiers résidentiels réalisables à 15 ans selon les nouvelles dispositions de loi en 24.

Cependant le projet d'équipement des côteaux sur les terrains de la Seigneurie constitue un premier embryon de quartier amorcé par la municipalité Charles Auray et puis par la cité-jardin du Pré St Gervais réalisée en plusieurs tranches et sur les 3 communes (Pantin et les Lilas). La cohérence de ce projet prend son origine dans un objectif déterminant et volontaire dans sa visée qui est le contournement du noyau villageois et le désenclavement des quartiers Est par leur mise en relation directe avec la Porte des Lilas, objectifs qui confortent la création du nouveau bassin de la Chambre de Commerce de Paris et des bâtiments de magasins en 1920.

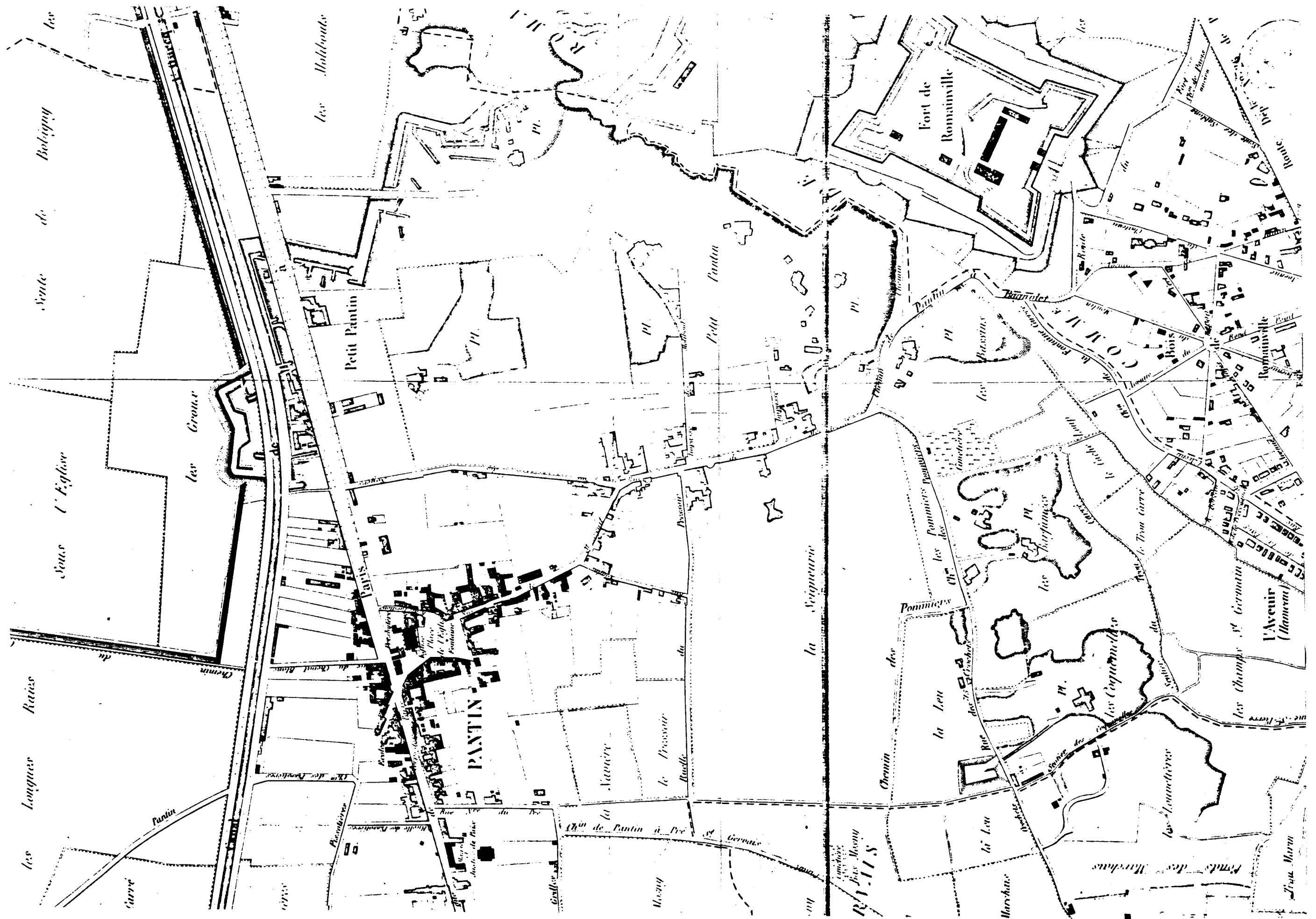
En 1928 intervient dans le développement de ce quartier un projet émanant du Département de la Seine lié à l'aménagement du Fort de Romainville ; il s'agit de la création de deux voies à grand gabarit :

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

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

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

Dans son premier tronçon, il se raccorde au tracé de la voie stratégique (rue du Belvédère), se ramifie aux deux voies Nord-Sud réalignées et complétées qui enlacent le développement de la cité-jardin, puis reprend le tracé peu matérialisé de la rue du Bois et des chemins de carriers, s'achevant à l'Est en un tracé linéaire. Ce projet de voirie aura un effet initiateur pour le quartier du Petit Pantin engageant l'extension à l'Est des futurs développements résidentiels qui permettra la réalisation de logements très économiques en 1954 et desservi aujourd'hui par la nouvelle station de métro des Limites.



LE QUARTIER DES LIMITES EN 1859
 Plâtrières, routes stratégiques, fort et ouvrages de défense



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

1936 - photo aérienne IGN

LES LOGIQUES D'AGGLOMERATION : PANTIN DANS LA MOUVANCE DE PARIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En situant sur l'avenue le projet majeur des années 50, l'identité communale est à nouveau réaffirmée en même temps que son lien à la capitale.

BIBLIOGRAPHIE

- M. AGULHON
F. CHOAY
M. CRUBELLIER
Y. LEQUIN
M. RONCAYOLO
- Histoire de La France urbaine
sous la direction de G. Duby - tome 4 - La ville
de l'âge industriel - Le cycle haussmannien
éd. Seuil - 1983
- J. BASTIE
- La croissance de la banlieue parisienne
éd. PUF Paris 1964
- C. BRUANT - SRA
- Les cahiers de la recherche architecturale numéro
"Salubrité publique, hygiène sociale et esthétique"
les incipit de la réforme urbaine
- M. CARMONA
- Le Grand Paris - L'évolution de l'idée d'aménagement
de la région parisienne
thèse Paris-Orsay 1979
- P.H. CHOMBARD DE
LAWÉ
M. IMBERT
- La banlieue aujourd'hui
éd. l'Harmattan - Paris 1982
- J.L. COHEN
- Les architectes et les technocrates à l'assaut de la
banlieue parisienne
- SRA
- Les cahiers de la recherche architecturale numéro 9 -
1981
- J.C. DELORME
- Les plans d'aménagement et d'extension des villes
françaises
- SRA
- Les cahiers de la recherche architecturale numéro 8 -
1981
- Ph. DELORME
- Mémoire d'histoire
Pantin et Le Pré St Gervais au 18ème siècle - Etude
historique et démographique
Paris 1981
- C. DEVILLERS
- Pour un urbanisme de projet
Mai 1983 - roneo -

- C. DEVILLERS
B. HUET
Le Creusot - Naissance et développement d'une ville industrielle 1782-1914
coll. Milieux - éd. Champ Vallon 1981
- N. ELEB-HARLE
M.C. GANGNEUX
F. LAISNEY
S. SANTELLI
Typologie opérationnelle de l'habitat ancien 1850-1914
IERAU - Plan construction 1980
- J.P. GAUDIN
L'avenir en plan - Technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930
coll. Milieux - éd. Champ Vallon, mai 1985
- V. GREGOTTI
Le territoire de l'architecture
éd. L'Equerre - Paris 1982
- A. GULGONEN
F. LAISNEY
Morphologie urbaine et typologie architecturale
IERAU - Corda 77
- IFA
Dossier et documents numéro 4 - Décembre 1983
Les trois reconstructions 1919-1940-1945
- M. PELLEN
L'évolution urbaine de Pantin
Mémoire de géographie - 1956
Institut géographique de Paris
- M. POETE
Introduction à l'urbanisme
éd. Anthropos - Paris
- G. POISSON
Evocation du grand Paris
Paris 1961
éd. de Munich
- A. ROSSI
L'architecture de la ville
éd. L'Equerre - Paris 1981