



Dimanche 8 juin 2008

Simon Texier

Historien de l'art
Maître de conférences
à l'université de Paris-Sorbonne

Parcours d'architecture
organisé par la direction

archives patrimoine

84-88 av. du Général-Leclerc
93500 Pantin

T 01 49 15 39 99

Parcours d'architecture
N°14 > Les Paysages de la voirie

archives patrimoine



La voirie est notre patrimoine commun. On y circule en voiture, à pied, à vélo, pour des raisons professionnelles, personnelles, de loisirs. C'est un espace partagé, utilisé jour après jour, entretenu par des agents de la voirie qui ont à cœur de la maintenir propre et agréable.

Cette voirie n'est pas figée. Elle porte la marque des choix de ceux qui en ont la charge, la vision des élus au cours du temps.

Quant à nous, depuis 2001, nous avons veillé à améliorer cette voirie par une réflexion sur les usages et les besoins, par un choix de mobilier urbain qui permet une identification du territoire, par un souci constant de son entretien, quel que difficile que soit cette tâche, par le souci d'un usage facilité pour tous (personnes à mobilité réduite, cyclistes, personne avec des poussettes...).

Cette plaquette retrace ces évolutions du paysage urbain, explique les choix et les impacts des travaux effectués au cours du temps. Elle vous est proposée par le service archives patrimoine.

Je vous en souhaite bonne lecture.

Nathalie Berlu, adjointe au maire, déléguée à la Culture et à la Communication

Les Paysages de la voirie >



AM Pantin zfi 588

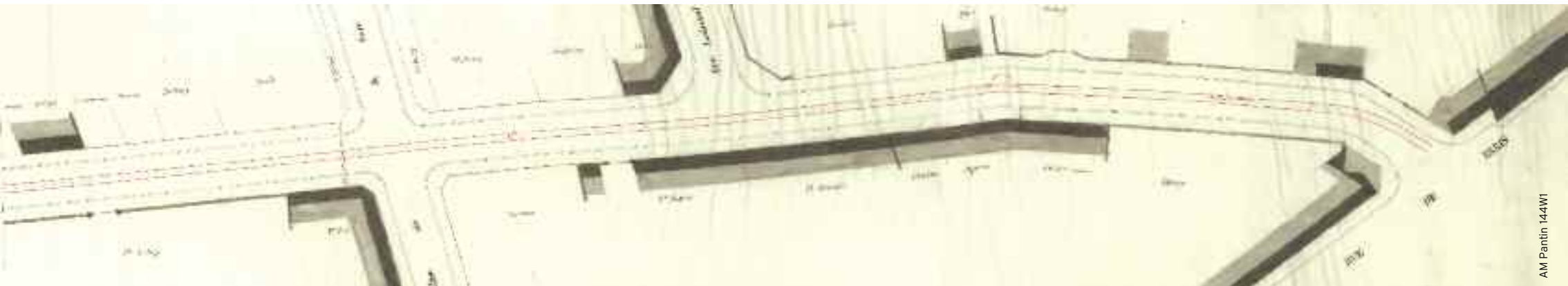
Simon Texier, historien de l'art,
maître de conférences à l'université de Paris-Sorbonne

La rue, au centre de l'espace urbain

L'espace urbain, et par extension le paysage de nos villes, sont principalement fabriqués par le réseau des rues qui les organise. Bordées d'immeubles dont la hauteur et l'alignement traduisent l'évolution des doctrines et des règlements, ces voies publiques dessinent la ville, mais sont elles aussi dessinées.

Le vide auquel on assimile souvent l'espace de la rue est en fait occupé par une multitude d'objets, de signaux, qui servent à réguler les usages, de plus en plus variés, dont la ville se fait le théâtre. Le théâtre, en effet, car la rue est une scène permanente, comme le notait le philosophe Henri Lefebvre il y a bientôt quarante ans, au moment où, précisément, après trois décennies d'oubli, la rue retrouvait une légitimité auprès des architectes et urbanistes :

... ces voies publiques
dessinent la ville, mais sont
elles aussi dessinées.



AM Pantin 144W1

Extrait d'un plan calque courant de la rue Victor-Hugo à la rue Édouard-Vaillant

« Dans l'espace urbain [...] il se passe toujours quelque chose. Le vide, le néant d'action ne peuvent être qu'apparents ; la neutralité n'est qu'un cas limite ; le vide (une place) attire ; il a ce sens et cette fin. Virtuellement, n'importe quoi peut se passer n'importe où. Ici ou là, une foule peut se rassembler, des objets s'amonceler, une fête se déployer, un événement survenir, terrifiant ou agréable. D'où le caractère fascinant de l'espace urbain : la centralité toujours possible. »

On pourrait encore citer les propos plus récents de Claude Thiberge, pour qui « la rue, en suscitant par son ordre l'accumulation maximale, est l'instrument majeur de cette centralité différenciée qui permet à la ville de devenir productive en rapprochant les uns des autres, les éléments de la production ; les synergies dirions-nous aujourd'hui »².

Cette lecture est une réaction aux théories modernistes qui, après 1945, ont certes contribué à fabriquer de nouveaux espaces urbains, mais ont aussi tendu à brouiller un certain nombre de notions fondamentales, parmi lesquelles l'espace public et la centralité : avec la *Charte d'Athènes* (rédigée en 1933, publiée par Le Corbusier en 1943), l'urbanisme moderne a en effet décrété la mort de la rue avant de proclamer, dans sa phase critique, que le centre pouvait être partout, « et qu'aucun dispositif architectural ne devait marquer une



L'avenue Jean-Lolive, une route d'importance nationale qui traverse la ville

centralité toujours provisoire, toujours prête à se décentrer³ ». La ville devenait ainsi, non pas cet « archipel métropolitain » dont on vante les mérites aujourd'hui, mais plutôt, pour reprendre la définition de l'univers selon Pascal, « une sphère infinie dont le centre est partout, la circonférence nulle part ».

AM Pantin 3fi12160



Dalle de l'îlot 27 ; la rue n'est plus, les piétons empruntent un chemin protégé

AM Pantin 7fi1526

Pantin, une ville polycentrique

Des communes de la petite couronne, Pantin est celle dont le territoire est le plus morcelé ; elle est surtout l'une des rares à comporter plusieurs centres, qui constituent autant d'identités possibles. Organisé le long de la route conduisant de Paris à Meaux (avenue Jean-Lolive), le village est, au sud et au nord de celle-ci, historiquement divisé en deux parties nettement distinctes⁴. C'est au sein de la partie nord, de loin la plus vaste, que les transformations les plus notables se produisent au XIX^e siècle, avec la création du canal de l'Ourcq (1802-1813) dans un premier temps, puis l'ouverture de la ligne de chemin de fer de Paris à Strasbourg, qui traverse Pantin en 1846 et dont le faisceau s'élargira dans les années 1870 et 1890 avec les gares de marchandises et de triage, enfin avec la création du cimetière parisien, en 1886, qui occupe pas moins d'une centaine d'hectares.

Le long de l'ancienne route de Paris à Senlis (avenue Jean-Jaurès), d'autre part, le quartier des Quatre-Chemins devient, aux confins d'Aubervilliers, le plus densément bâti. Le centre de la commune, traditionnellement situé autour de l'église, est alors déporté vers un point stratégique : en 1889, la nouvelle mairie est construite à l'intersection du canal, de la route d'Aubervilliers (avenue Édouard-Vaillant) et de la route des Petits-Ponts (avenue du Général-Leclerc), un carrefour relié à la route de Paris par l'actuelle rue Hoche, autre noyau historique de l'urbanisation pantinoise. À ce morcellement de la ville, s'ajoutent en outre plusieurs amputations de son territoire : les 33,5 hectares du fort d'Aubervilliers sont rattachés à la commune d'Aubervilliers en 1850, puis 63 hectares deviennent parisiens lors de l'annexion des communes de la Petite banlieue en 1860, enfin 17 hectares sont annexés en 1867 par Les Lilas.



Implanté au centre d'un carrefour, l'hôtel de ville symbolise une nouvelle centralité entre l'ancien et le nouveau Pantin

AM Pantin 2fi140



AM Pantin 3f13029

La rue Victor-Hugo à la fin des années trente

Quelle unité pour l'espace urbain ?

La ville contemporaine est aussi faite de discontinuités, de contrastes entre des quartiers dont le développement et la forme ont, à travers le temps, produit un paysage le plus souvent hétérogène. À Pantin, ce phénomène est encore plus exacerbé. Comme dans les arrondissements périphériques de Paris après 1860, la recherche d'une unité peut passer par la généralisation d'une architecture publique. Mais l'espace urbain lui-même n'est-il pas également susceptible de traduire la communauté de destin qui unit les habitants d'une ville, un efficace contrepoint à sa fragmentation ? Une certaine neutralité de l'espace public ne préserve-t-elle pas la ville de toute identification trop forte à un quartier ou à un autre ? Il existe en tout cas une certaine tradition de la systématisme qui, depuis le Second Empire, à Paris comme dans la plupart des grandes villes françaises, conçoit la rue au moyen d'un traitement homogène, avec un mobilier urbain commun, de telle sorte que, partout où l'on se trouve, soient visibles les signes d'une urbanité, voire d'une véritable identité.

Et si la centralité est le plus souvent définie en des termes purement quantitatifs, on peut aussi adopter la position d'Henri Lefebvre : « la centralité définit l'utopique (ce qui n'a pas de lieu et qui le cherche) »⁵ ou selon l'architecte Bernard Huet : la centralité, c'est « la continuité et la densité »⁶.

AM Pantin 2f1685 repro (extrait)



La route de Flandre, actuelle avenue Jean-Jaurès



AM Pantin 2f1356

Place de l'Église au début du vingtième siècle

AM Pantin 7f11516 ggps



Place de l'Église, mai 2008

La question qui se pose alors, notamment pour une ville comme Pantin, serait la suivante : comment faire pour que le développement ou le renforcement des centralités locales ne passe pas nécessairement par une personnalisation de l'espace ou un marquage particulier, c'est-à-dire par le renforcement d'une fragmentation déjà très présente ? En d'autres termes : comment parvenir à remplacer l'utopie de la ville sans rue, sans sombrer dans des « nostalgies de la rue sans ville »⁷ ? Comment faire enfin pour que la centralité ne soit nulle part imposée mais partout possible ?

Espace public et doctrines urbaines

Malgré des spécificités héritées d'une formation historique exceptionnelle, l'espace public pantinois ne diffère pas fondamentalement de celui des autres communes de la petite couronne, et à certains égards, de celui de Paris *intra muros*. Il existe en effet une évolution de l'espace public commune à la plupart des villes, une évolution intimement liée à celle des doctrines urbaines. À la suite d'un XIX^e siècle où s'est développé l'art de fabriquer les rues, de les percer également, le XX^e siècle a vu se succéder trois moments, correspondant à trois types de fabrication de la ville, qui chacun ont donné à la voirie un rôle particulier. Avant 1940, la pratique de l'urbanisme, profession tout juste émergente, s'inscrit dans la lignée des travaux haussmanniens, que l'on tente d'améliorer en repensant la forme de l'îlot ; celui-ci tend à s'ouvrir de façon à offrir air et ensoleillement au maximum de logements. Cette réponse aux nécessités de l'hygiène publique prend une forme beaucoup plus radicale dans les propositions théoriques de certains architectes, Le Corbusier proclamant par exemple en 1931 la mort de la rue⁸ : cet élément ancestral de la construction des villes n'aurait ainsi plus vocation à desservir les logements, qui seraient implantés sur de vastes espaces verts ; les piétons emprunteraient des chemins protégés pour y accéder, tandis que la route, surélevée, serait réservée à l'automobile. C'est cette vision, formulée par Le Corbusier dans la *Charte d'Athènes*, en 1943, qui préside à la construction de nombreux grands ensembles, mais que certains architectes et urbanistes, présents à Pantin, tels Fernand Pouillon, Émile Aillaud ou Denis Honegger, vont tenter de dépasser en proposant des espaces publics plus dessinés et plus lisibles.



Place de la mairie en travaux et avenue Édouard-Vaillant

AM Pantin 2fi385



Avenue Édouard-Vaillant à l'angle de la rue Gabrielle-Josserand, mai 2008

AM Pantin 7fi1517 ggps

Au terme d'une succession de retours annoncés de la rue - sous des formes déguisées : on parle alors de cheminements ou de rues intérieures -, il faut attendre les années 1980 et surtout 1990 pour que l'espace public fasse l'objet d'un nouvel investissement. Alors que, dans l'urbanisme moderniste, l'immeuble et son orientation primaient sur tout autre critère, la ville « post-moderne » est de nouveau fondée sur la primauté de l'espace public ; c'est le cas, du moins, dans les tissus déjà constitués, où une attention à la variété des usages conduit, de surcroît, à faire de la rue un espace aux limites de la saturation.



En haut, dessinée par Pouillon, la résidence Victor-Hugo qui prolonge l'espace vert municipal de l'autre côté de la rue, 2005

Août 2005 Inter Atlas © 2006 Ville de Pantin



AM Pantin 2f1326

Le square après son ouverture en 1900

Espace municipal, voirie communale

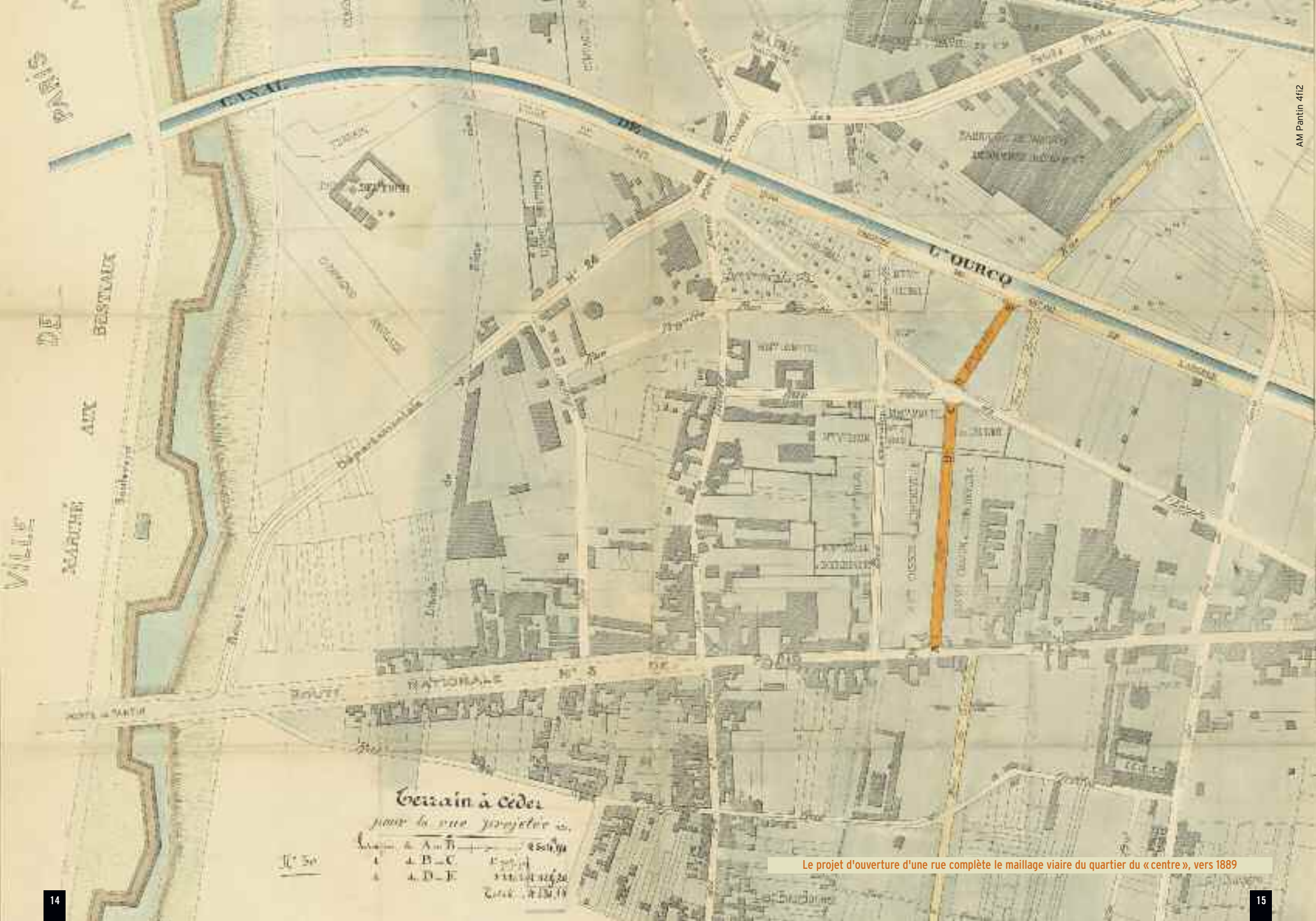
Conséquence première du développement urbain, l'extension du domaine de la voirie conduit les communes à se doter de services spécifiques. Si les dépenses des chantiers sont partagées entre la ville, le conseil général de la Seine et l'État, il revient en effet à la première de gérer son domaine : entretien des rues et chemins vicinaux, enlèvement des boues, des glaces et des immondices. Comme le rappelle Emmanuel Bellanger, le service municipal de la voirie est un grand pourvoyeur d'emplois, qui sont de deux types : emplois directs occupés par le personnel communal, emplois indirects créés par des entrepreneurs privés, adjudicataires de l'administration municipale. « Dès la fin du XIX^e siècle, la voirie communale constitue, avec les marchés aux comestibles, le plus important domaine de délégation de service public⁹. »

Mais comment fabrique-t-on une rue ? C'est à Paris, bien sûr, qu'est produit l'essentiel des innovations en la matière. Le premier trottoir y est créé en 1781, rue de l'Odéon ; vers 1830 apparaissent les caniveaux latéraux, qui sont la conséquence de l'obligation de bomber les chaussées. Une voie, d'autre part, n'est reconnue comme rue que lorsqu'elle est pavée ou empierrée¹⁰. Rappelons également que, dans les années 1860, une seule et même direction, la Voie Publique et les Promenades, assure la création et l'entretien de l'espace public parisien ; à Pantin, la réalisation de trois squares, dans les années 1880, sera l'œuvre d'un service déjà autonome - la division ne s'opère à Paris qu'en 1892 -, le service extérieur des promenades publiques et des plantations communales.



AM Pantin 2f1375

Une rue exemplaire de l'aménagement moderne du XIX^e siècle



Certain à ceder

pour la rue projetée en
 couleur de la légende
 A. B. C. D. E. F. G. H. I. J. K. L. M. N. O. P. Q. R. S. T. U. V. W. X. Y. Z. AA. AB. AC. AD. AE. AF. AG. AH. AI. AJ. AK. AL. AM. AN. AO. AP. AQ. AR. AS. AT. AU. AV. AW. AX. AY. AZ. BA. BB. BC. BD. BE. BF. BG. BH. BI. BJ. BK. BL. BM. BN. BO. BP. BQ. BR. BS. BT. BU. BV. BW. BX. BY. BZ. CA. CB. CC. CD. CE. CF. CG. CH. CI. CJ. CK. CL. CM. CN. CO. CP. CQ. CR. CS. CT. CU. CV. CW. CX. CY. CZ. DA. DB. DC. DD. DE. DF. DG. DH. DI. DJ. DK. DL. DM. DN. DO. DP. DQ. DR. DS. DT. DU. DV. DW. DX. DY. DZ. EA. EB. EC. ED. EE. EF. EG. EH. EI. EJ. EK. EL. EM. EN. EO. EP. EQ. ER. ES. ET. EU. EV. EW. EX. EY. EZ. FA. FB. FC. FD. FE. FF. FG. FH. FI. FJ. FK. FL. FM. FN. FO. FP. FQ. FR. FS. FT. FU. FV. FW. FX. FY. FZ. GA. GB. GC. GD. GE. GF. GG. GH. GI. GJ. GK. GL. GM. GN. GO. GP. GQ. GR. GS. GT. GU. GV. GW. GX. GY. GZ. HA. HB. HC. HD. HE. HF. HG. HH. HI. HJ. HK. HL. HM. HN. HO. HP. HQ. HR. HS. HT. HU. HV. HW. HX. HY. HZ. IA. IB. IC. ID. IE. IF. IG. IH. II. IJ. IK. IL. IM. IN. IO. IP. IQ. IR. IS. IT. IU. IV. IW. IX. IY. IZ. JA. JB. JC. JD. JE. JF. JG. JH. JI. JJ. JK. JL. JM. JN. JO. JP. JQ. JR. JS. JT. JU. JV. JW. JX. JY. JZ. KA. KB. KC. KD. KE. KF. KG. KH. KI. KJ. KL. KM. KN. KO. KP. KQ. KR. KS. KT. KU. KV. KW. KX. KY. KZ. LA. LB. LC. LD. LE. LF. LG. LH. LI. LJ. LK. LL. LM. LN. LO. LP. LQ. LR. LS. LT. LU. LV. LW. LX. LY. LZ. MA. MB. MC. MD. ME. MF. MG. MH. MI. MJ. MK. ML. MM. MN. MO. MP. MQ. MR. MS. MT. MU. MV. MW. MX. MY. MZ. NA. NB. NC. ND. NE. NF. NG. NH. NI. NJ. NK. NL. NM. NN. NO. NP. NQ. NR. NS. NT. NU. NV. NW. NX. NY. NZ. OA. OB. OC. OD. OE. OF. OG. OH. OI. OJ. OK. OL. OM. ON. OO. OP. OQ. OR. OS. OT. OU. OV. OW. OX. OY. OZ. PA. PB. PC. PD. PE. PF. PG. PH. PI. PJ. PK. PL. PM. PN. PO. PP. PQ. PR. PS. PT. PU. PV. PW. PX. PY. PZ. QA. QB. QC. QD. QE. QF. QG. QH. QI. QJ. QK. QL. QM. QN. QO. QP. QQ. QR. QS. QT. QU. QV. QW. QX. QY. QZ. RA. RB. RC. RD. RE. RF. RG. RH. RI. RJ. RK. RL. RM. RN. RO. RP. RQ. RR. RS. RT. RU. RV. RW. RX. RY. RZ. SA. SB. SC. SD. SE. SF. SG. SH. SI. SJ. SK. SL. SM. SN. SO. SP. SQ. SR. SS. ST. SU. SV. SW. SX. SY. SZ. TA. TB. TC. TD. TE. TF. TG. TH. TI. TJ. TK. TL. TM. TN. TO. TP. TQ. TR. TS. TT. TU. TV. TW. TX. TY. TZ. UA. UB. UC. UD. UE. UF. UG. UH. UI. UJ. UK. UL. UM. UN. UO. UP. UQ. UR. US. UT. UY. UZ. VA. VB. VC. VD. VE. VF. VG. VH. VI. VJ. VK. VL. VM. VN. VO. VP. VQ. VR. VS. VT. VU. VV. VW. VX. VY. VZ. WA. WB. WC. WD. WE. WF. WG. WH. WI. WJ. WK. WL. WM. WN. WO. WP. WQ. WR. WS. WT. WY. WZ. XA. XB. XC. XD. XE. XF. XG. XH. XI. XJ. XK. XL. XM. XN. XO. XP. XQ. XR. XS. XT. XU. XV. XW. XX. XY. XZ. YA. YB. YC. YD. YE. YF. YG. YH. YI. YJ. YK. YL. YM. YN. YO. YP. YQ. YR. YS. YT. YU. YV. YW. YX. YY. YZ. ZA. ZB. ZC. ZD. ZE. ZF. ZG. ZH. ZI. ZJ. ZK. ZL. ZM. ZN. ZO. ZP. ZQ. ZR. ZS. ZT. ZU. ZV. ZW. ZX. ZY. ZZ.

N° 30

Le projet d'ouverture d'une rue complète le maillage viaire du quartier du « centre », vers 1889

La loi du 10 juillet 1894 sur l'assainissement place en revanche Paris et les communes du département de la Seine sur le même plan, en imposant partout le tout-à-l'égout. C'est cette voirie moderne, dont la rue Étienne-Marcel à Pantin, ouverte dans les années 1880, constitue aujourd'hui encore un bon exemple, qui petit à petit se met en place dans et autour de Paris. Exactement parallèle à la rue Étienne-Marcel, la rue de l'Alliance (actuelle rue Eugène et Marie-Louise Cornet), conçue comme une avenue - elle ne mesure pourtant que 12 mètres de large -, se distingue quant à elle par un autre dispositif typiquement parisien : les arbres d'alignement, plantés dès son ouverture en 1896. Cette voie était d'ailleurs, à l'origine, destinée à traverser un parc existant, le tout devant former « une promenade publique bien ombragée qui sera assurément très recherchée et fréquentée¹¹ ».



AM Pantin 2fi178

La rue E. et M.L. Cornet est conçue comme une avenue plantée d'arbres

Issue d'une voie privée, la rue de l'Alliance fait cependant exception. Les voies privées demeurent en effet un fléau pour la région parisienne : au début du XX^e siècle, on en compte à Paris pas moins de 1 500 sur un total de 4 400, dont 430 sont insalubres¹². Certains élus proposeront alors que soit soumis le classement de toutes les voies d'une largeur de 12 mètres, mais pour ce faire, on l'a vu, il faut un égout, un pavage et un éclairage convenable. André Morizet, maire de Boulogne et sénateur de la Seine, déposera fin 1927 un projet de loi autorisant le préfet à classer les voies privées par simple arrêté¹³ ; le texte sera voté en 1928.

La loi Cornudet de 1919 (modifiée en 1924) tendra elle aussi à « mettre un terme aux agissements néfastes de certains lotisseurs qui, sans aucun souci de l'hygiène publique, se préoccupaient de tirer le plus grand profit possible de la vente de leurs terrains »¹⁴. C'est l'avis du conseil municipal de Pantin qui, dans les années 1920, viendra en aide aux modestes propriétaires de voies privées en obtenant notamment, auprès des sociétés concessionnaires, l'établissement de canalisations d'eau, de gaz et d'électricité.



AM Pantin 7fi1518 ggpps

Carrefour Hoche, mai 2008

Les chantiers de l'entre-deux-guerres

Comme dans toutes les communes de France, l'entre-deux-guerres est en effet pour Pantin, sinon le moment d'une rénovation d'ensemble, du moins celui d'une modernisation progressive du territoire. Celle-ci passe par la construction d'équipements (groupes scolaires, piscine notamment), mais aussi par la mise au service de l'espace public des progrès techniques, qu'il s'agisse des revêtements ou de l'éclairage des voies.

Dans le bilan de son premier exercice (1919-1925), la municipalité de Charles Auray signale ainsi, entre autres travaux, le pavage en bois de la cour de la mairie, ainsi que celui des rues du Général-Compans et de Palestro.



AM Pantin 9gpps

Le balayage des rues, assuré par des voitures automobiles - remisés dans des garages rue de l'Alliance - et non plus hippomobiles, est plus fréquent, tandis que l'éclairage au gaz est renforcé.



AM Pantin 3fi627

Le service automobile de la voirie dans les années trente, rue de l'Alliance (actuelle rue E. et M.L. Cornet)

Aux confins de Pantin et de Bobigny, enfin, la création de l'avenue Anatole-France est entérinée et plusieurs voies ont ou doivent être élargies : 16 mètres pour les rues Hoche et du Pré-Saint-Gervais, 20 mètres pour la rue Delizy - laquelle doit répondre au trafic du nouveau Port de Pantin -, 21 mètres pour la rue de Paris (avenue Jean-Lolive), confortée dans son statut de voie maîtresse de la commune¹⁵.

Au cours de la mandature suivante (1925-1929), de nombreux trottoirs de terre sont bitumés ou pavés ; c'est le cas notamment du terre-plein de la place de l'Église, entièrement pavé au ciment. Le pont de la mairie est en outre élargi et le Jardin municipal agrandi¹⁶.



AM Pantin 2fi380



AM Pantin 2fi400

Porte de Pantin

L'éclairage public, d'autre part, fait l'objet d'une modernisation d'ensemble à partir de 1932, « de façon à prolonger celui de la Ville Lumière de quelques kilomètres au-delà de sa limite habituelle »¹⁷. Dès 1935, la municipalité, dont le mot d'ordre est « La Cité est le cadre de notre vie quotidienne. Sachons la rendre agréable autant que fraternelle ! », insiste sur les progrès réalisés : « Pantin est aujourd'hui doté de l'éclairage public le plus moderne, par réseau communal autonome à haute tension »¹⁸ ; ce qui assure à la fois la sécurité, l'indépendance, la qualité de la lumière et enfin une facilité et une économie de l'exploitation. L'installation comporte alors un poste de transformation et de commande, 6 *feeders* assurant la distribution et 981 candélabres en béton armé de 7,50 mètres de hauteur de feu, disposés le long des 40 kilomètres de rues de Pantin, espacés d'environ 40 mètres. Sur la place de la mairie, un candélabre monumental de 18 mètres

assure un éclairage particulièrement intense. Pour utiles qu'elles sont, ces opérations traduisent néanmoins la difficulté des communes à mettre en application le document que la loi Cornudet les oblige à concevoir un plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension. Celui de Pantin, daté de juin 1928, figure en l'occurrence des opérations de voirie destinées à unifier le territoire de la ville, principalement au sud, aux confins de Romainville notamment, ou encore autour de l'église, avec la création d'une nouvelle place et d'un mail de 40 mètres de large, destiné à rejoindre les berges du canal de l'Ourcq (le futur mail Charles-de-Gaulle réalisé en 1993). Pour la plupart, les tracés visibles sur le plan, portés à nouveau sur un plan rassemblant, vers 1933, les projets de travaux déclarés d'utilité publique par décret du 3 juin 1928, ne seront exécutés que bien plus tard, et pour beaucoup abandonnés¹⁹.



AM Pantin 3fi2340

La rue Victor-Hugo en 1936, illuminée par l'électricité qui remplace progressivement l'éclairage au gaz



IFA, fonds Honegger - S. Radouan

La rénovation du centre historique de Pantin, considéré depuis longtemps comme vétuste, est prévue dès 1928 dans le plan d'aménagement de la ville. Le rachat, par la municipalité, de plusieurs terrains occupés, doit permettre la réalisation d'un grand espace public central : s'agira-t-il d'une esplanade, d'un mail, d'une place de marché ? Si cette dernière fonction l'emportera, c'est bien la forme de l'espace qui est en jeu. Soutenu par le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU), Eugène Claudius-Petit, qui se montre personnellement préoccupé par l'état d'un site qualifié de « bidon-ville », le projet de rénovation du quartier de l'église est confié en 1951 à Denis Honegger²⁰. Parmi les plus brillants élèves d'Auguste Perret, ce dernier doit concevoir un ensemble de 2 000 logements, un centre commercial, une salle communale et une nouvelle église. Opération test pour le MRU, qui l'inscrit dans le cadre du « secteur industrialisé », le quartier de l'église est, pour Honegger, l'occasion de passer au crible toutes les hypothèses d'implantation. En l'occurrence, le nombre de ses études de plans de masse ne trahissent pas tant une incertitude qu'un réel pragmatisme, qui préserve l'architecte de toute attitude doctrinaire.



Aménagement du centre ville, plan masse Honegger, 1950

Aménagement du centre ville, plan masse Honegger, 1950

Autour de l'église de Pantin : la recherche d'un espace public moderne

Après 1945, le travail sur l'espace public change radicalement de nature. Souvent délaissée, au mieux modernisée pour accueillir un flot automobile dont l'intensité va croissant, la voirie fait l'objet d'une conception de plus en plus mono-fonctionnelle. L'élargissement de la rue de Paris, mené à bien en partie seulement, fait l'objet de polémiques pendant une quinzaine d'années (1950-1965) ; sa réalisation empiétant sur le jardin municipal entraîne de profonds changements dans son dessin. L'ancien pavillon Delizy est détruit et au centre du parc, une bibliothèque est construite par Jacques Kalisz et Jean Perrottet, membres de l'AUA.

La recherche sur la notion d'espace public moderne se trouve en fait ailleurs ; et si l'on excepte le parc central qui fédère autour de lui l'ensemble de logements des Courtillères, conçu par Émile Aillaud sur un terrain non seulement excentré mais aussi vierge de construction, l'exemple le plus probant en la matière se trouve autour de l'église de Pantin.

Si la plupart de ses esquisses présentent des barres disposées parallèlement les unes par rapport aux autres, Honegger tempère en effet toujours ce parti en y associant une figure fermée, un grand espace public fédérateur, qui dans certains cas prend la forme d'une longue esplanade. Le principe d'une dalle en forme de carrefour giratoire, dans laquelle viendrait s'encaster une grande barre posée sur pilotis, rompt en revanche avec cette logique de composition pour épouser des thèses purement fonctionnalistes, qui font de la voiture le principal acteur de l'aménagement urbain. Comme plus tard à Malakoff et rue de Meaux à Paris (19^e), Honegger associe volontiers compositions baroques et séparation des fonctions inspirée de la *Charte d'Athènes*, flirtant avec Pouillon (son voisin à Pantin) comme avec Le Corbusier, tentant, en somme, de concilier production de masse et urbanisme ordonnancé.

Le plan qu'il soumet le 22 décembre 1951 à la municipalité comporte deux places : ponctué par quatre tours de logements, la première s'organise, symétriquement, de part et d'autre de la rue de Paris, dont la circulation est reléguée en souterrain ; la seconde vient s'adosser à l'arrière pour accueillir la salle communale en son centre. Comme dans la plupart des opérations de rénovation urbaine, dont l'ampleur rend difficile une réalisation parfaitement conforme au plan adopté, les espaces dessinés par Honegger ne verront pourtant pas le jour : malgré un salutaire alignement des bâtiments le long de l'avenue Jean-Lolive, l'étiement dans le temps, tout comme l'abandon d'une partie du projet (les équipements ne verront pas le jour et seulement 811 logements seront réalisés sur 2 000), laissent à l'arrière une place de l'Église peu lisible, qui sert à la fois de parc de stationnement et de place de marché.



AM Pantin 3f11254

Élargissement de l'avenue Jean-Lolive vers 1968 ; les grilles et le pavillon du square Stalingrad ont été démolis



La rue : une redécouverte tardive

Après trois décennies de désintérêt pour la rue, après de nombreuses tentatives pour en transposer le modèle au sein même de l'architecture - l'AUA a particulièrement exploré cette voie²¹ -, le retour à la primauté de l'espace public, qui accompagne le développement d'une architecture dite urbaine, ne s'est pas fait sans quelques errements ou excès. À Pantin, toutefois, les municipalités communistes portant leur effort sur les équipements et le logement davantage que sur le cadre urbain, peu d'opérations de voirie notables sont menées avant les années 1990. L'une des premières (1992-1994), inscrite dans la ZAC de l'Église, concrétise d'ailleurs un projet très ancien : l'ouverture d'une voie entre la place de l'Église et le canal de l'Ourcq. À l'heure de tout espace public, et par conséquent du retour à des figures spatiales ancestrales, le choix du mail planté n'est pas surprenant et rejoint en cela de nombreuses réalisations contemporaines.

ZAC de l'église, mail Charles-de-Gaulle, extrait du plan d'ensemble, 1992



Mail Charles-de-Gaulle, mai 2008



Mail Charles-de-Gaulle, mai 2008

Le mail Charles-de-Gaulle amorce en outre un parcours piéton qui se prolonge avec l'aménagement des berges du canal - la proximité de la voie d'eau a manifestement inspiré les concepteurs, l'agence d'architecture et d'urbanisme Syntact, qui ont choisi de placer en son centre une succession de rigoles en terrasses²². Fin 1997, la ville de Pantin adopte un document informel nommé « Parti pris urbain et paysager », dans lequel sont inscrites des directives générales d'aménagement, avec pour but une mise en valeur des paysages, des lieux et monuments. Y sont tout à la fois évoqués les monuments historiques, les berges du canal de l'Ourcq, l'aménagement paysager des grands axes (avenues Jean-Jaurès et du Général-Leclerc), des pistes cyclables, l'aménagement d'un parc régional des buttes de Romainville et la restructuration du centre-ville par l'ouverture au nord de la RN3 - qui ne sera pas réalisé. C'est dans ce cadre théorique que l'aménagement de plusieurs pistes cyclables sera mené, seules les berges du canal de l'Ourcq étant dotées d'un tel équipement jusqu'alors. En marge de l'axe principal qu'est l'avenue Jean-Lolive, la rue des Grilles fait partie des voies aménagées de façon à permettre une « circulation douce » au sud de la ville,

entre la Porte de Pantin et le quartier de l'église. Ce type d'aménagement trouve cependant ses limites lorsque le stationnement automobile, reporté au centre (entre la voie et la piste cyclable), finit par masquer le paysage de la rue.

Les chantiers les plus importants sont menés à partir de 2000, avec l'approbation, en décembre, du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), qui définit un réseau de lignes de bus dénommé Mobilien, sur lequel il est prévu d'améliorer à la fois le transport public (conditions de circulation, de confort, de service offert, de sécurité) et de diminuer le trafic automobile, de développer les transports en commun et les modes de déplacement non polluants. La traversée de la rue du Pré-Saint-Gervais et de la rue Hoche par la ligne 170 sera l'occasion, en 2005-2007, de repenser totalement la physionomie de ces deux voies, puis celle de l'avenue Édouard-Vaillant (2005-2008), la ville avec sa Direction générale des services techniques (DGST) se chargeant de la maîtrise d'œuvre pour les premières, le département et sa Direction de la Voirie et des Déplacements, de la troisième.



Rue des Grilles, mai 2008



Rue Hoche, mai 2008

L'investissement sur l'espace public devient, il est vrai, l'une des actions prioritaires de nombreuses municipalités : ainsi le programme du maire Bertrand Kern, réélu en mars 2008, fait état de nombreux projets visant à développer les transports en commun et les circulations « douces », ou encore à créer de nouvelles zones piétonnes ou semi-piétonnes. Preuve que cette multiplication des dispositifs et des usages peut susciter des conflits, il est également projeté d'éditer un « code de la rue » des bonnes pratiques pour les piétons et les cyclistes.

Pour autant, le phénomène le plus saillant dans le travail sur l'espace public contemporain n'est pas tant sa saturation par le mobilier que la variété de ses traitements, dont l'origine est la délégation de la maîtrise d'œuvre à des agences spécialisées : au sein de la ZAC des Grands Moulins, l'aménagement des espaces publics est confié en mai 2005, au terme d'une procédure de mise en concurrence, à l'Agence française du Paysage, associée au bureau d'études Schéma.



Avenue Édouard-Vaillant, mai 2008

La largeur de l'avenue Édouard-Vaillant, qui permet la création d'une piste cyclable, impose aussi un marquage plus visible des fonctions, avec un grand séparateur au centre de la voie et de nombreuses barrières, redessinées par la DGST. L'espace public exprime ici, d'une certaine manière, la difficile mission de conciliation qui lui est confiée : donner à chacun un espace, de liberté et de sécurité. Cette dernière passe, pour l'heure, par une multiplication des dispositifs de protection et de séparation, dont il faut souhaiter qu'ils pourront, à l'avenir, se faire plus discrets tout en demeurant aussi efficaces...



Un vocabulaire de matériau abondant, mai 2008



Les nouveaux candélabres, mai 2008

Le secteur central, entre la gare et l'hôtel de ville, fait l'objet d'un traitement de type « zone 30 », qui traduit une culture plus sûre de l'espace public : le choix des matériaux de mobilier (candélabres à fût en bois) comme le dessin des sols - on notera le reflet de la lumière sur les pavés sciés et polis - contribuent à enrichir et actualiser un vocabulaire qui, malgré tout, peut difficilement se généraliser. L'ampleur des programmes à traiter, la difficulté à définir, à l'ère de l'éclectisme stylistique, un « style municipal », incitent en effet les collectivités à susciter des propositions diverses, au risque de faire de l'espace public le lieu d'expression d'une multitude d'écritures individuelles. Aussi l'unité de l'espace public pantinois passe-t-elle, depuis quelques années, par la couleur, choisie par le maire lui-même : le même bleu turquoise foncé est appliqué sur la totalité des éléments de mobilier urbain. Par-delà l'unité, c'est une véritable identité qui est ici recherchée.

NOTES

- 1** Henri Lefebvre, *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard, 1970, p. 174.
- 2** Claude Thiberge, *La ville en creux*, Paris, Le Linteau, 2003, p. 196-197.
- 3** Pierre Joly, « Réinventer la rue ? À propos du Lijnbaan et de la crise des CIAM », *Techniques et architecture*, n° 323, février 1979, p. 26-28.
- 4** Voir à ce propos *Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Pantin*, Pantin, Bureau du Patrimoine-Département de la Seine-Saint-Denis, septembre 2004.
- 5** H. Lefebvre, *op. cit.*, p. 227.
- 6** « Un entretien avec Bernard Huet » (propos recueillis par Frédéric Edelmann et Emmanuel de Roux, *Le Monde*, 23 novembre 1993.
- 7** Robert Joly, « Réinventer la rue ? », *art. cit.*, p. 28.
- 8** Le Corbusier, « Mort de la rue », *Plans*, n° 5, mai 1931, p. 49-64.
- 9** Emmanuel Bellanger, avec Geneviève Michel, Pantin. *Mémoire de ville, mémoires de communaux, 19^e-20^e siècles*, Pantin, Archives municipales, 2001, p. 35.
- 10** Voir à ce propos Bernard Landau, « La Fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, déc. 1992, p. 24-45 et Denyse Rodriguez-Thomé, « Une chronologie », in *Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris* (dir. Simon Texier), Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 2006, p. 317-334.
- 11** Registre d'enquête publique, 1896, AM Pantin, VO11, cité dans *Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Pantin*, *op. cit.*, p. 75.

- 12** Archives de Paris, VONC 759.
- 13** « Pour les 'mal-lotés' de Paris. Un simple arrêté du préfet de la Seine décidera bientôt du classement des voies privées », *L'Œuvre*, 4 décembre 1927.
- 14** *Ville de Pantin. Conseil municipal. Compte rendu de mandat 1919-1925*, Paris, Impr. La Reproductrice, s.d. [1925], p. 38.
- 15** *Ibid.*, 31-34.
- 16** *Ville de Pantin. Conseil municipal. Compte rendu de mandat 1925-1929*, Paris, Impr. La Reproductrice, s.d. [1929], p. 41-43.
- 17** Association des anciens étudiants de l'École nationale d'Administration municipale, *Pantin. Urbanisme et œuvres sociales*, Saint-Maur, Impr. G. Jacquart, s.d. [1939], n.p.
- 18** *Pantin 1935*, Pantin/Reims, Debar, s.d. [1935], p. 46.
- 19** 4Fi37 (1928) et 4fi63 (1933) archives municipales de Pantin.
- 20** Benoît Pouvreau, *Un siècle de logement social à Pantin. Des bonnes œuvres aux acquis sociaux*, Parcours d'architecture, Pantin, Service Archives Patrimoine, novembre 2005 et Sébastien Radouan, *Les Logements sociaux de Denis Honegger : essor et limites d'une doctrine architecturale*, mémoire de Maîtrise en Histoire de l'art, Université Paris IV-Sorbonne, 2005.
- 21** La rampe monumentale de l'ancien centre administratif construit par Jacques Kalisz (aujourd'hui Centre nationale de la danse) est l'une des formes que prend cette relecture du thème de la rue.
- 22** AM Pantin, 249W26.