

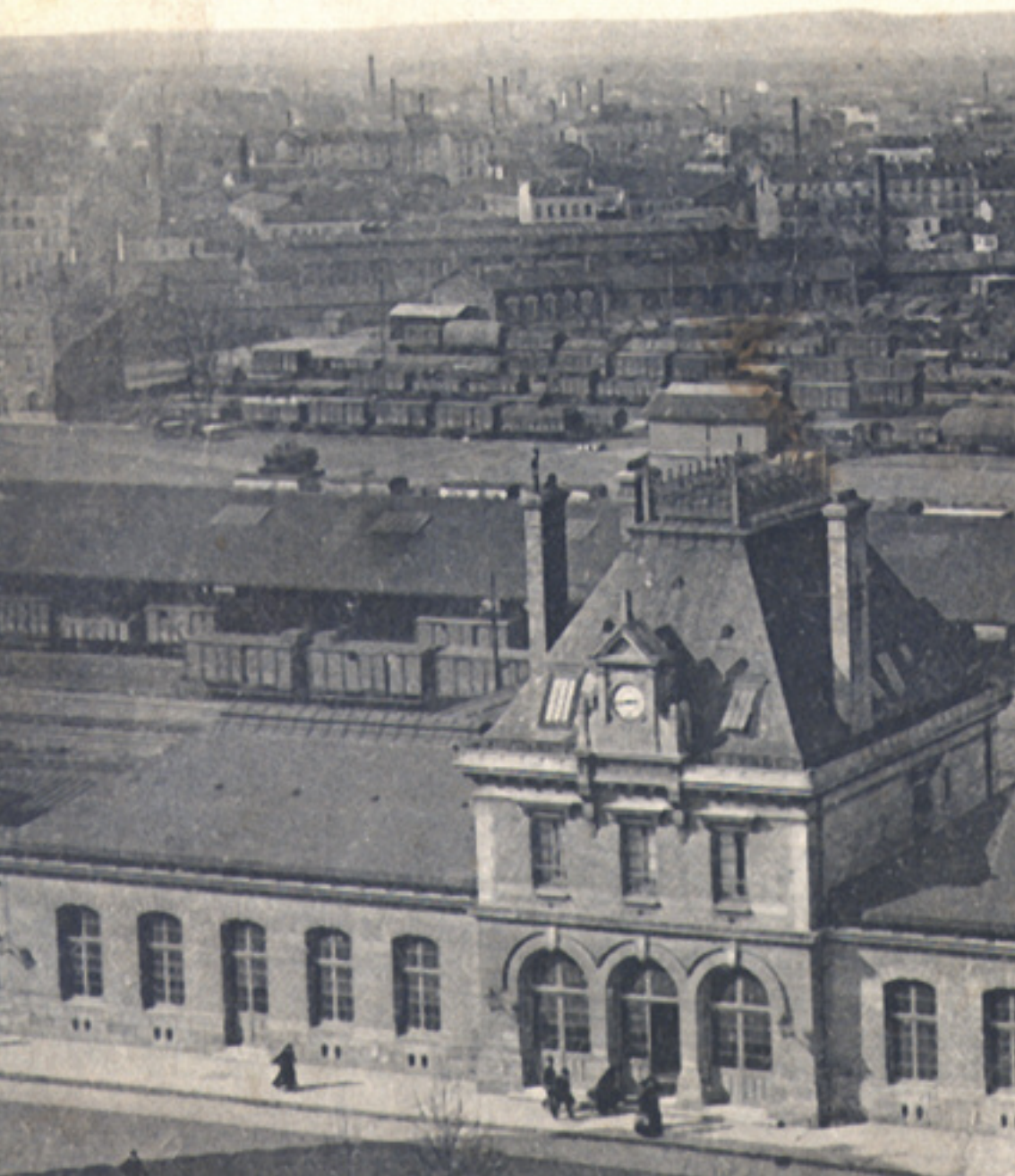


dimanche 15 octobre 2006

Territoires industriels et ferroviaires

Les limites dans la ville

13. PANTIN — Panorama de la Gare



*« L'architecture d'une ville est d'émouvoir
et non d'offrir un simple service au corps de l'Homme. »*

John Ruskin, critique d'art anglais du XIX^e siècle

Pantin est devenue ville industrielle et ferroviaire au 19^e siècle et connaît actuellement un passionnant programme de reconversion des sites dédiés à ces activités. S'appuyer sur ce qui a fait de notre ville ce qu'elle est aujourd'hui, pour construire le Pantin de demain, là est un des principaux défis de notre temps. L'objectif constant est de faire de Pantin une ville à la fois ouverte sur l'Europe, sur le monde mais aussi un territoire dont les transformations ne sont pas vécues comme des reniements, mais respectueuses d'une certaine continuité du fil de son histoire.

Trois grands secteurs en mutation vous sont présentés dans cette brochure, j'en citerai plus particulièrement deux, éminemment symboliques.

Juste revanche de l'histoire, les voies ferrées vécues pendant longtemps comme des coupures et des handicaps pour Pantin sont devenues un atout avec l'arrivée des ateliers de maintenance du TGV Est, site d'une grande technicité industrielle.

La mutation que connaissent les Grands Moulins illustre bien le souci de préserver un bâti, symbole de l'histoire pantinoise tout en créant un site en adéquation avec le développement des activités tertiaires dans l'est parisien. La visibilité du bâti résultera, à la fois, d'un processus d'aménagement fonctionnel mais aussi d'une expression symbolique de l'activité. C'est là justement tout l'enjeu de l'architecture industrielle.

Dix ans que vous sont proposés ces parcours d'architecture, dix ans que se côtoient en ces occasions, nouveaux et anciens pantinois, étudiants en architecture ou simples passionnés. Soyez les bienvenus sur ce territoire si riche d'histoire mais aussi d'avenir.

Très bonne lecture à tous,

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



Parcours d'architecture

Rémi Rouyer

*architecte et maître-assistant
à l'École nationale supérieure
d'architecture de Versailles*

Territoires industriels et ferroviaires

Les limites dans la ville

Pantin n'a peut-être pas de centre historique, mais son territoire porte encore aujourd'hui la trace de son histoire qui, au cours des XIX^e et XX^e siècles, a été marquée par l'activité industrielle et ferroviaire. Cette stratification a produit une grande hétérogénéité tant dans l'organisation du tissu (réseaux, logiques parcellaires et foncières, gabarits, densités...) que dans les typologies architecturales. Ce milieu s'identifie aujourd'hui par un paysage complexe et une géographie urbaine dans lesquels se combinent des usages et des pratiques, des flux de circulation, des densités de population et des réseaux de sociabilité. Pantin est une des communes de la première couronne parisienne à être encore marquée par l'activité liée au transport ferroviaire. La SNCF, propriétaire de plus de 1/5 du territoire communal tant pour le réseau ferré même que pour les zones d'entreposage et de stockage, a longtemps développé ses activités de manière autonome vis-à-vis du territoire communal. La mutation de ce type d'activités, la réorganisation institutionnelle du transporteur national, la pression immobilière et foncière, appellent désormais des stratégies de recyclage et de transformations de ces territoires. L'enjeu des transformations futures du territoire de Pantin est considérable puisqu'il s'agit de mettre au point des stratégies de développement portant sur l'habitat, les loisirs, l'écologie, les infrastructures (routes et transports des personnes et des marchandises), tout en conservant une partie de l'activité (industrielle et tertiaire), celle-ci représentant une part importante de l'économie locale. L'enjeu est à la fois qualitatif - comment valoriser ces territoires ? - et quantitatif puisqu'il s'agit du recyclage d'une centaine d'hectares, soit 20% de la superficie totale de Pantin (502 hectares).

Si nombre de municipalités ont fait le choix de transformer les terrains anciennement dévolus aux activités industrielles au profit d'activités de service ou de secteurs résidentiels, la ville de Pantin a maintenu une mixité entre habitat, activités et équipements. Cette diversité du tissu urbain, social et économique, constitue un des principaux traits de l'identité locale pantinoise. À une échelle plus globale, la ville s'inscrit dans une réorganisation de la carte des activités et de l'économie régionale. On constate un grand déséquilibre en région parisienne dans le secteur tertiaire supérieur entre Paris intra-muros et la banlieue Ouest d'un côté, et les territoires Nord et Est de l'autre côté. Nombre de communes ont atteint leur quota maximum en termes de surfaces d'espaces tertiaires et sont désormais saturées. Ce phénomène a pour conséquence directe le déplacement du marché immobilier des services vers des secteurs moins denses, dont Pantin fait partie.

Comment à la fois intégrer le développement de nouvelles activités et valoriser l'identité sociale, économique et culturelle de la ville ? C'est indubitablement un des principaux enjeux des secteurs pantinois en mutation.

Les plus importants sont :

- Le quartier des Grands Moulins
- Pantin local (20 ha), bordé au Nord par les rues Cartier-Bresson et Denis Papin et au Sud par les avenues du Général Leclerc et Édouard Vaillant.
- Pantin Triage (43 ha), le grand secteur dévolu à la logistique des marchandises, bordé au Nord par l'avenue du Général Leclerc et le chemin des Vignes et par les voies ferrées au Sud.
- Pantin Ourcq (27 ha), entre le canal et les voies ferrées, construction des ateliers de maintenance du TGV Est.
- Et enfin Pantin Zone, une emprise de 10 ha entre la rue du Chemin de fer et les voies ferrées dont le principal propriétaire est la Ville de Paris.

Face à la mutation économique et structurelle de ces territoires, comment ouvrir une réflexion sur la valorisation des édifices industriels et ferroviaires, et inventer des programmes de reconversion et de recyclage de cette architecture ? Les critères de conservation habituels permettent difficilement de traiter un tissu aussi hétérogène. La mise en valeur de l'identité ferroviaire et des qualités architecturales sans figer artificiellement les constructions et les usages, peut devenir un atout majeur dans le développement urbain futur. Les phénomènes de mutation à l'œuvre aujourd'hui révèlent comment l'importance du chemin de fer dans le premier développement industriel de Pantin ressurgit à présent au cœur des problématiques urbaines. C'est tout un ensemble de dispositifs architecturaux qui s'est constitué à partir du transport des marchandises, de leur stockage et de leur transformation éventuelle, produisant un vaste paysage ferroviaire qu'il convient de décrypter.



À gauche des rails, des hangars qui remontent aux origines de la gare de marchandises.

Les infrastructures de transport à Pantin

Le canal et le chemin de fer qui traversent Pantin constituent les infrastructures de transport qui ont le plus fortement affecté la morphologie du territoire communal. Si leur usage actuel a beaucoup changé depuis leur développement au XIX^e siècle, leur inscription dans le paysage urbain reste une des principales traces de l'histoire industrielle et ferroviaire. Ainsi par le canal, ouvert dès 1813, ce sont plus de 100 000 tonnes de marchandises qui transitent chaque année dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, et font de Pantin une « plate-forme logistique » aux portes de Paris. Si les infrastructures qui traversent Pantin accélèrent l'industrialisation de son territoire et assurent une forte croissance économique et démographique, nombreux sont ceux qui déplorent la césure de la ville, entre au nord, un tissu essentiellement dévolu à l'activité industrielle et au transport sur de grandes emprises et au sud, un tissu plus composite où se mêlent quartiers résidentiels, petites industries et parcelles maraîchères.

La création de la ligne Paris-Strasbourg en 1846 renforce cette séparation. Elle assure à la fois le transit des trains rapides de passagers et le développement de l'activité logistique de marchandises sur Pantin. Si par ces infrastructures, la ville se trouve inscrite dans un réseau national de commerce et d'échanges de matières premières et de produits manufacturés qui lui assure son expansion industrielle, il faut attendre 1864 pour qu'elle s'intègre dans le réseau ferroviaire de banlieue avec l'édification de la gare de passagers. Celle-ci, alors excentrée vis-à-vis des quartiers d'habitation, constitue le premier maillon d'une polarité future avec des équipements municipaux comme l'hôtel de ville, les écoles et les installations sportives. De la même manière que le réseau ferré de marchandises et de bestiaux avait « territorialisé » Pantin à une échelle nationale, le réseau de passagers « reterritorialise » la ville à une échelle métropolitaine que l'extension de la ligne de métro viendra renforcer dans les années trente. Ce passage d'une échelle locale à une échelle que l'on pourrait qualifier de plus globale, préfigure le développement des migrations pendulaires entre secteurs d'activités et secteurs résidentiels, et assure encore aujourd'hui un rayonnement régional au territoire de Pantin, en mesure d'attirer de nouvelles activités et « résidentialité ».

Le quartier des Grands Moulins

L'installation des premières activités de minoterie remonte aux années 1880 quand un certain Abel Stanislas Leblanc, minotier de la Brie, fait construire à Pantin un premier moulin entre le canal et les voies ferrées pour assurer l'expansion de son industrie et la rapprocher de Paris¹. Des premières constructions, il ne subsiste rien hormis les descriptions des documents anciens qui relatent des phases de modernisation des systèmes de production, mais l'exceptionnelle position géographique des moulins entre canal et chemin de fer va garantir la pérennité de l'activité jusqu'à la fin du XX^e siècle et favoriser son actuelle reconversion dans le secteur tertiaire.

Après plusieurs phases d'expansion et de recapitalisation de l'affaire, l'exploitation familiale continue jusqu'à la mort

d'Abel-Leblanc fils en 1915, puis elle devient par donation la propriété de la ville de Coulommiers jusqu'en 1921, date à laquelle l'activité est rachetée par Henry Chasles qui crée alors avec d'autres associés, la Société des Grands Moulins de Pantin-Paris.

Dès 1923, une vaste opération d'extension menée par l'architecte alsacien, Eugène Haug, permet le développement d'une grande cour monumentale autour de laquelle prennent place une centrale électrique, des silos à blé, un bâtiment de meunerie, des magasins de farine et une école de boulangerie. Le mode de production verticale de la farine, dans lequel le blé est acheminé au dernier étage et progressivement transformé en farine dans les étages inférieurs, oblige les concepteurs à faire de la grande hauteur une figure majeure du projet. Ils surmontent les édifices de grandes toitures aux allures régionalistes.



Vianney Prouvost, 8 juin 2005



Au 1^{er} étage du moulin, la salle des broyeurs à cylindres *Simon* mis en service en 1948.

La complexité mécanique du dispositif industriel et la masse des silos à grains réalisés en voile mince en béton armé, disparaissent alors derrière le dessin pittoresque des façades en brique rouge. Le choix de Haug est dû à la fois à sa compétence acquise par la conception des Grands Moulins de Corbeil, en collaboration avec Paul Frissé, et à la forte représentation alsacienne dans le capital de la société. L'architecte réalisera un peu plus tard la maison d'Alsace à l'Exposition des Arts Décoratifs de Paris en 1925. Le parti architectural des combles élevés et du lanterneau ne sera pas sans poser problème pour le dépôt du permis de construire puisque l'ensemble culmine à 47 m de hauteur et appelle une dérogation au règlement urbain dont le plafond des hauteurs est limité à 20 m.

Le permis est accordé en 1922 pour « besoin d'industrie » et pour le caractère monumental de l'ensemble qui deviendra chemin faisant une silhouette familière du paysage urbain.

Devant le rapide changement de capacité de production et l'augmentation de la taille des silos, un projet d'extension conçu par le cabinet Ed. Zublin et Cie voit le jour en 1927, sa partie la plus élevée culmine à près de 53 m. Paradoxalement, ce qui avait constitué un point d'achoppement à la construction des bâtiments deviendra à la récente disparition de l'activité, par un effet de renversement des systèmes de représentation, un des principaux arguments en faveur d'une conservation partielle de l'architecture des Grands Moulins et de sa reconversion. Une campagne de reconstruction après-guerre, suite à l'explosion d'une péniche minée à proximité, vient compléter l'ensemble avec des édifices recouverts de panneaux de béton préfabriqué. Cette transformation menée par l'architecte parisien Léon Bailly permet d'intégrer des dispositifs mécaniques plus modernes et d'agrandir le site pour intégrer notamment une nouvelle semoulerie, des ateliers d'entretien pour l'usine ainsi qu'un garage.

L'automatisation progressive de la production et les grandes mutations du monde de la minoterie vont conduire à une importante diminution du nombre d'employés qui, à la plus forte période d'activités dans les années soixante-dix, atteignait 500 personnes. Cette décroissance a contribué à l'isolement au fil du temps des Grands Moulins vis-à-vis de leur environnement local, faisant de cet ensemble architectural un témoin de la désindustrialisation de la première couronne parisienne. Ce processus s'est accentué avec la cessation d'activités à la fin des années quatre-vingt-dix.

La localisation des Grands Moulins, à la fois aux portes de Paris et au cœur des infrastructures de transport (canal et chemin de fer), qui faisait partie intégrante de la stratégie industrielle des minotiers, a été déterminante dans le processus de reconversion. Celui-ci s'est construit progressivement avant de conduire à l'opération de réhabilitation en cours. Outre la complexité foncière entre les propriétaires, la Ville et les opérateurs immobiliers, le choix de l'architecte Robert Reichen à l'issue d'une consultation, a été déterminant dans le projet de mutation des Grands Moulins en un hôtel d'activités de services. À partir d'un volume immobilier existant de 46 000 m², le projet consiste à en conserver et réhabiliter 25 000 m² et y ajouter 25 000 m² de surfaces nouvelles afin de constituer un ensemble immobilier suffisant pour attirer une activité tertiaire importante. L'objectif visé est de faire en sorte que les nouveaux usagers s'approprient l'identité de l'ancienne minoterie et redévoient leur image de marque à partir de l'histoire de ces lieux.

La principale problématique qu'ont cherché à résoudre les architectes de la reconversion est d'associer une valorisation architecturale d'une partie des anciens moulins et de leurs caractéristiques spatiales, à des normes

standard (dimensions, éclairage, distribution) nécessaires à une activité tertiaire. L'entrée principale donne sur la rue du Débarcadère, elle est marquée par deux édifices, placés à l'alignement de la rue. Leurs façades intérieures délimitent en cœur d'îlot une voie privative qui conduit à une cour centrale. Celle-ci rejoint en chicane l'ancienne allée principale qui débouche sur le canal à son extrémité sud. Le bâtiment Est prend la forme d'une équerre, il est constitué de 5 étages dont le dernier est disposé en retrait. Le bâtiment Ouest, de 5 étages également, intègre la façade de l'ancienne boulangerie dans le pan coupé marquant l'entrée principale. Il se retourne sur la voie publique rejoignant le canal par une série d'avant-corps de 3 étages qui forme un ensemble de redans. Plus épais que le bâtiment Est, l'aile Ouest comprend deux cours intérieures pour assurer un éclairage naturel homogène sur l'ensemble des plateaux de bureaux dont la profondeur ne dépasse pas 12 m. Le choix des matériaux de façades, en vitrage et parement de briques, constitue une manière de répondre à l'articulation avec les bâtiments anciens.

Si à la conception, les nouveaux occupants n'étaient pas connus des maîtres d'œuvre et des maîtres d'ouvrage, l'implantation des activités dites de « back office » d'une grande compagnie bancaire a depuis été confirmée. Ce sont près de 3 000 personnes qui sont attendues sur le site des Grands Moulins et vont susciter de nouveaux usages dans l'environnement proche. Si d'aucuns s'interrogent sur l'adéquation entre ce programme et l'impact sur le territoire municipal, force est de rapprocher l'ancienne activité de minoterie qui, par son inscription dans un réseau ferroviaire, était déjà « mondialisée » et la future activité bancaire inscrite elle, par les technologies de communication, dans le réseau virtuel de la finance mondiale.

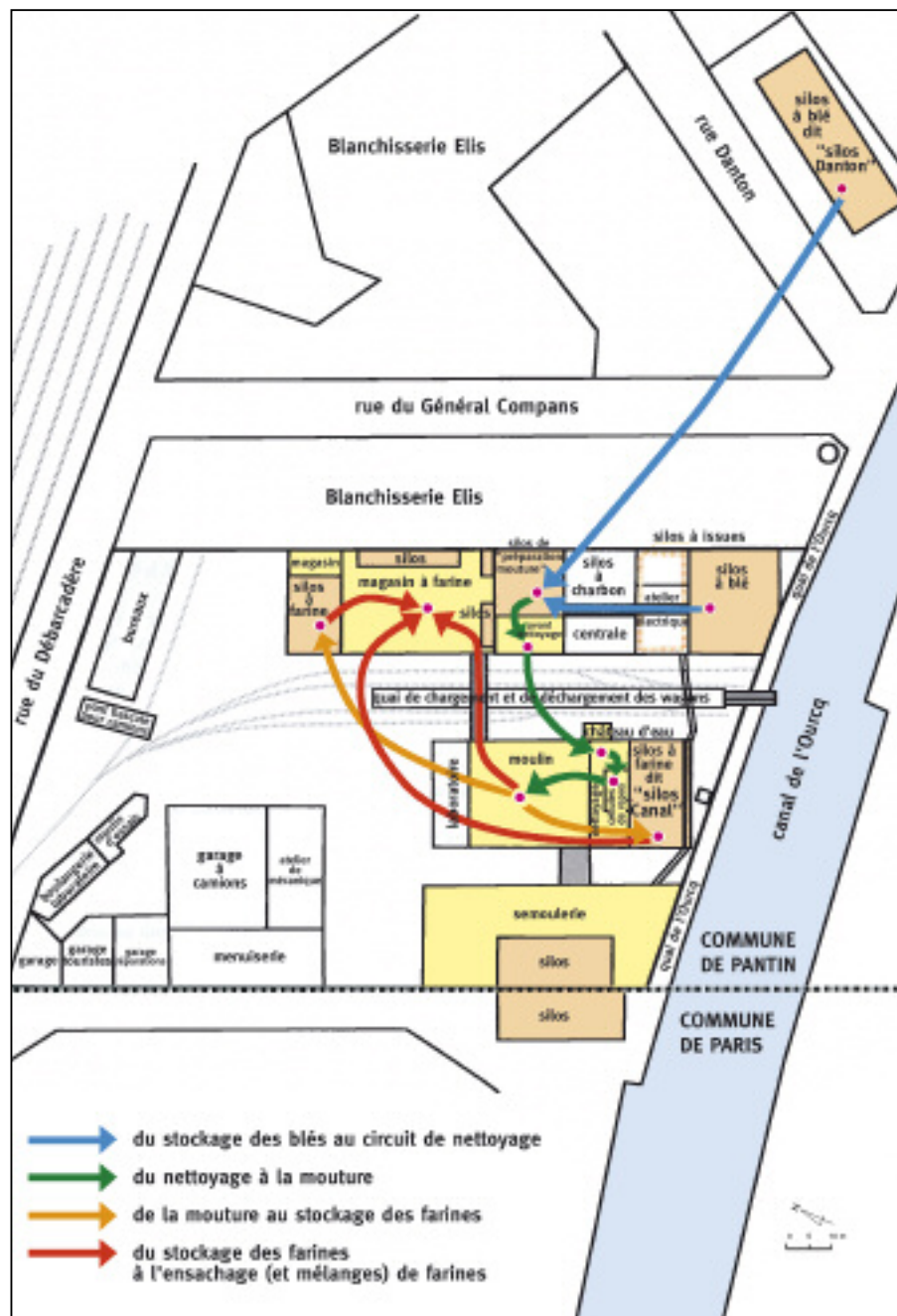


Schéma des principaux flux des blés et farines (fermeture en juin 2001), voir note ¹.



Cette vue aérienne de la ville d'août 2005, nous permet d'appréhender le cloisonnement en même temps que l'importance de ces trois sites :
1 Les Grands Moulins - 2 Pantin local - 3 Pantin triage a) la halle b) le Citrail



1

C'est dans ces mutations économiques sur un long cours qu'il faut mettre en perspective historique le site des Grands Moulins et sa destination future.

Outre sa reconversion en propre, il s'agit de faire du site des Grands Moulins un vecteur de développement par la création d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) dans laquelle sont intégrés les îlots de la rue Danton et de la rue de l'Hôtel de ville et sur lesquels sont programmées des opérations résidentielles, soit de réhabilitation d'immeubles existants, soit de substitution d'immeubles considérés trop vétustes. Cette opération urbaine qui porte sur une superficie d'environ 3,7 hectares doit servir de levier à la transformation d'un autre secteur, plus vaste, dont l'histoire s'est construite sur l'activité ferroviaire et le transport.

Il s'agit du territoire qui a été nommé « Pantin local » par la ville dans l'identification des zones en phase de transformations dans les années futures. Il est délimité au Sud par le faisceau ferré principal, au Sud-Ouest par l'avenue Édouard Vaillant et au Nord-Est par la rue Cartier-Bresson.

Pantin local est entouré de quartiers dont la densité, les typologies architecturales, les activités, les pratiques et les usages sont très divers. Celui des Quatre-Chemins est plutôt dense et résidentiel (immeubles collectifs, homogénéité des hauteurs, petits équipements publics, commerces...) tandis que le secteur Cartier-Bresson est davantage caractérisé par des petites activités industrielles et de services, son paysage se caractérise par des entrepôts, des halles de production et des annexes administratives.



AM Pantin 7frio70



Laurent Kruszyk, septembre 2006

La destruction du silo à farine, construit entre 1962 et 1966, est en cours.



Laurent Kruszyk, août 2006

À la place de la semoulerie (1952), de l'architecte Bailly, doit s'implanter un bâtiment de bureaux de trois étages.

Le territoire de « Pantin local »

Pantin local, aujourd'hui occupé par l'activité ferroviaire et un réseau de petites entreprises, fait l'objet d'une étude de programmation menée par l'AREP, l'agence d'architecture de la SNCF. La ville entend inscrire ce vaste îlot d'une vingtaine d'hectares dans une opération de requalification du quartier des Quatre-Chemins. La principale problématique consiste à déterminer les logiques de transformations pour passer d'une mono-activité ferroviaire à un quartier mixte qui combine des activités, à des ensembles résidentiels et des équipements et espaces publics. Cette étude n'a pas pour vocation d'instaurer d'emblée un plan d'ensemble, mais de dégager plutôt des stratégies de transformation progressive sur une échelle temporelle de 10 à 20 ans, dans lesquelles les principaux acteurs institutionnels sont la ville de Pantin,

la SNCF, Réseau ferré de France (RFF) pour le foncier et le département de la Seine-Saint-Denis pour les infrastructures. Ce dernier entend apporter son soutien au redéploiement du fret ferroviaire, il porte également un projet de déviation de la route départementale 20 pour contourner le quartier de l'hôtel de ville. Celle-ci devrait se constituer en boulevard urbain pour traverser le futur quartier le long duquel se redéploieraient logements et équipements, tout comme les activités centrées autour du secteur tertiaire, du fret ferroviaire et de l'industrie logistique. Dans ce nouveau dispositif est envisagé l'aménagement d'un parc urbain linéaire pour permettre des cheminements piétons entre la gare, accessible par une future passerelle enjambant les voies ferrées, et le secteur au Nord de la rue Cartier-Bresson sur lequel viendrait se raccorder une traversée piétonne du cimetière parisien.



Vianney Prouvost, 8 juin 2005

Plus à l'Est, le faisceau ferroviaire se rétrécit pour permettre le passage souterrain de l'avenue du Général Leclerc, il se redéploie ensuite sur le secteur appelé Pantin Triage où domine l'activité du transport de marchandises. Si ce type d'activité nécessite beaucoup d'espaces pour un nombre d'emplois assez faible, sa localisation en ville n'en est pas moins indispensable pour le redéploiement de ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui les plates-formes logistiques où la marchandise est stockée pour changer de moyen de transport entre longues et courtes distances ou entre rail et route.

Le territoire de « Pantin triage » et la halle de trafic accéléré des marchandises

C'est fort de ce contexte de réévaluation du transport des marchandises et de

leur mode de manutention qu'il faut saisir la complexité des enjeux économiques et immobiliers au sein de ce territoire de 43 hectares, inconnu du public et appartenant à la SNCF et à RFF.

Les deux principaux édifices existants sur ce site sont l'imposant bâtiment de logistique Citrail en activité, et l'ancienne halle dite « de trafic accéléré des marchandises » à présent désaffectée, et utilisée ces dernières années par la Sernam comme une petite plate-forme logistique. La réorganisation du parc foncier et immobilier de la SNCF, sa redistribution entre le transporteur national et RFF ainsi que sa valorisation, rendent incertain l'avenir de cette halle. Il s'agit pourtant d'un édifice remarquable aussi bien par son ampleur que par sa qualité spatiale et constructive.

Ce bâtiment, conçu et réalisé entre 1946 et 1949, couvre une surface en « nappe » de 35 000 m² environ.



Vianney Prouvost, 8 juin 2005

L'échelle des deux édifices importants du site, le Citrail et la halle Laffaille, est particulièrement lisible vue du ciel.



Bernard Laffaille (1900-1955)

Né à Reims en 1900, B. Laffaille sort ingénieur diplômé de l'École centrale de Paris en 1923 et consacre toute sa carrière au domaine de la construction. Dès ses débuts, il s'intéresse aux comportements des voiles minces qui, par des surfaces gauches comme les hyperboloïdes de révolution, des surfaces à simple ou double courbure, permettent de couvrir de grands espaces avec un minimum de matière et de temps. C'est à la fois par la mise au point de

nouvelles méthodes de calcul présentées dans sa *Théorie générale des surfaces gauches* (1935), par l'essor de l'industrie du béton armé et de la métallurgie et des expérimentations à grande échelle, qu'il approfondit la connaissance de ces systèmes structurels et de leur mise en œuvre. Il dépose de nombreux brevets sur les procédés constructifs et la préfabrication pour diffuser ses recherches.

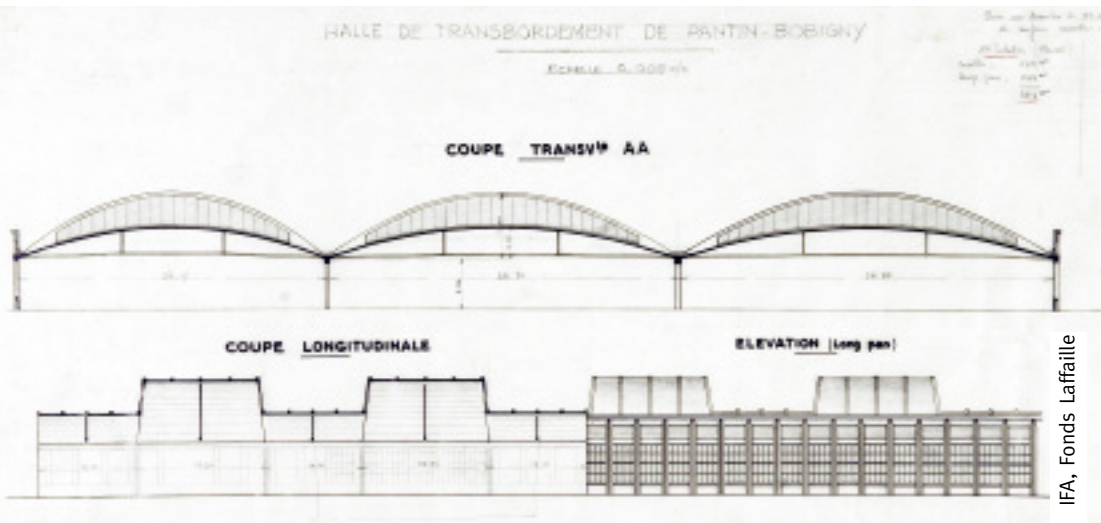
Eugène Freyssinet (1879-1962) par ses réalisations comme les hangars à dirigeables d'Orly (1923) et ses premiers essais sur le béton précontraint, contribue également à ce développement. Laffaille réalise dès la fin des années vingt, nombre d'ouvrages dans le domaine de l'industrie, de l'aéronautique ou encore du ferroviaire. Parmi ceux-ci, on peut citer les hangars d'aviation en métal de Cazaux (1935-1936), les rotondes pour locomotives entre 1944 et 1952, ou encore ses nombreuses collaborations avec les grandes figures de l'architecture d'après-guerre comme Le Corbusier (*Unité d'habitation de Rezé-lès-Nantes*, 1950) ou Guillaume Gillet (*Notre Dame de Royan*, 1954-1958).

Laffaille, malgré sa disparition précoce en 1955, a continué à influencer la jeune génération d'ingénieurs dans les années soixante et soixante-dix comme Frei Otto (installations olympiques de Munich, 1972) et Jörg Schlaich en Allemagne (couverture des arènes de Nîmes, avec Labfac, 1988) ou Peter Rice en Angleterre et en France (charpente du Centre Pompidou, 1971-1977 ; couverture de la gare TGV de Roissy, 1995).

La halle est le fruit de la collaboration entre l'architecte et ingénieur Paul Peirani, alors directeur de la division des Bâtiments à la SNCF, et l'ingénieur Bernard Laffaille. C'est fort de l'expérience acquise notamment sur la réalisation de différents types de rotondes pour locomotives comme celle d'Avignon (1944-1948), que les deux hommes se retrouvent pour le site ferroviaire du dépôt de Pantin-Bobigny².

Le projet est de mettre au point un procédé constructif pour produire un espace en nappe dont la principale caractéristique doit être un éclairage zénithal optimum et un nombre minimum de points d'appui pour ne pas entraver la circulation des marchandises. Dans cette visée, Laffaille propose plusieurs solutions entre 1946 et 1947, qui tantôt utilisent le métal, le béton armé ou encore la charpente de bois.

La solution définitive consiste à juxtaposer trois travées en béton armé de 38, 37 et 32 m pour constituer un ensemble de 324 par 107 m. La logique constructive proposée par le bureau d'études de Bernard Laffaille joue sur un décalage entre la trame des poteaux et le rythme des voûtes en voile mince à simple courbure, de 7 cm d'épaisseur, sous-tendues par des tirants en béton précontraint. Elle permet également d'intégrer des pans vitrés selon les orientations Est et Ouest, pour assurer le meilleur éclairage naturel possible³. C'est cette combinatoire entre un système constructif et ses qualités spatiales qui font de la halle Laffaille un bâtiment de qualité. Si l'obsolescence du programme et le déficit de fonctionnalité sont mis en avant aujourd'hui, il faudrait pouvoir s'appuyer sur ses qualités pour justifier du réusage d'un tel bâtiment.



IFA, Fonds Laffaille

Coupes transversale et longitudinale.



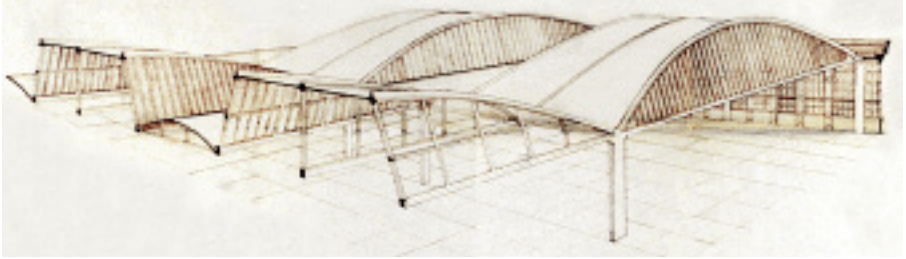
AM Pantin Rémi Rouyer

Le bâtiment bénéficie d'un bel éclairage naturel dû à un système de lanterneaux transversaux, orientés est-ouest, et suspendus en V sous la voûte.

La culture constructive de Laffaille tant dans le domaine du métal que celui du béton armé, permet à l'ingénieur de se montrer très pragmatique vis-à-vis des conditions de production d'après-guerre. Les filières du métal et du béton armé sont alors en complète restructuration. C'est avant tout la logique économique, en termes de coût et de temps, qui est déterminante dans le choix du matériau et du procédé de construction. Ce dernier s'inscrit dans une économie de l'industrie du bâtiment qui se réorganise autour des grands programmes de la Reconstruction tournés vers la préfabrication lourde et la production sérielle des éléments de construction en béton armé. Ce matériau, par sa technique de coffrage, ouvre un vaste registre structurel et spatial, selon une économie raisonnée des procédures constructives.

Ce sont aussi bien ses qualités ignifuges que sa durabilité et l'économie d'entretien et de maintenance qui garantissent sa pérennité et sa stabilité. En voûte de voiles minces pour couvrir de vastes espaces ou en ossature pour édifier poteaux et planchers, le béton constitue un matériau idéal pour le monde de l'industrie et du stockage avec lequel il est possible de construire tant des halles de production que des entrepôts de stockage ou encore des bâtiments administratifs. C'est sur ce raisonnement que Paul Peirani élabore la politique architecturale de la SNCF à une échelle nationale. À ce titre, la halle de trafic accéléré, si elle est localisée à Pantin, n'en appartient pas moins à un vaste réseau de constructions ferroviaires qui s'appuie sur une stratégie économique et territoriale définie par le transporteur national.





Coupe perspective. Un système de tirants sous-tend chaque voûte, constitués par des aciers, enrobés de béton.

Pour comprendre l'enjeu immobilier du site pantinois, il paraît nécessaire d'élargir l'échelle de réflexion et de le replacer dans les projets futurs de cette zone à l'interface entre le transport ferroviaire et le transport routier. Ce vaste territoire d'activités constitue pour la ville de Pantin un secteur économique potentiel important. Une éventuelle valorisation de la halle SNCF ne pourrait se faire qu'en combinant, sous réserves d'une possible adaptation à des fonctionnalités actuelles, une réhabilitation architecturale à un recyclage programmatique cohérent vis-à-vis de l'environnement économique local.

Seule cette articulation entre la valeur architecturale et l'identité patrimoniale d'une part, et l'adaptation fonctionnelle d'autre part, pourra convaincre de futurs repreneurs d'y développer des activités. Pour saisir la complexité des enjeux qui gravitent autour de tels sites, force est de sortir de la seule analyse de l'enclavement et de replacer l'enjeu architectural et immobilier du bâtiment à une plus grande échelle, pour comprendre comment les liens entre un édifice et son environnement s'inscrivent dans de multiples réseaux d'échanges et de sociabilité.



ait eu à construire : 324 m de longueur, 108 m de largeur, 35000 m² de superficie.

Une démultiplication des échelles

L'histoire au long cours de ces territoires ferroviaires et de leurs bâtiments industriels nous montre comment ces dispositifs s'inscrivent à la fois dans des processus de déterritorialisation sur un plan local et de reterritorialisation à un niveau plus global. Ces édifices et leurs terrains d'implantation peuvent en effet se trouver dans une situation d'enclavement vis-à-vis de leur environnement local et pourtant fonctionner dans un réseau à beaucoup plus grande échelle. Par conséquent, une absence de lien local n'entraîne pas ipso facto une situation de déshérence et d'abandon. Les relations qui se tissent selon toutes ces échelles, sont toujours complexes et produisent parfois des situations en apparence contradictoires. La lecture de ces territoires à de multiples échelles s'avère nécessaire pour comprendre comment un paysage, compris dans sa dimension ferroviaire et industrielle, et ses dispositifs les plus caractéristiques, peuvent devenir un moteur de la requalification de fragments territoriaux qui couvrent plusieurs dizaines d'hectares. Tous ces lieux sont aujourd'hui très hétérogènes ; ici et là, le très petit côtoie le très grand. Deux lieux voisins peuvent être enclavés l'un par rapport à l'autre et dépourvus de toute relation. C'est davantage leur inscription dans un même réseau, quelle qu'en soit l'échelle, que leur proximité géographique qui garantit leur lien et rend possible leurs échanges.

Les lieux situés notamment sur Pantin local sont en phase de croissance et représentent un potentiel foncier et immobilier de premier ordre. Ils sont désormais « rattrapés » par des phénomènes d'urbanisation qui tendent à les rendre de plus en plus homogènes.

Quelles stratégies faut-il élaborer pour ne pas substituer à cette diversité, qui constitue un des principaux traits de l'identité de ce quartier, un urbanisme de zonage et un découpage de grands îlots urbains aux gabarits unitaires, transformant ces quartiers par des constructions au front bâti continu ? La variation de la densité et de la hauteur peut sans doute être un instrument intéressant pour valoriser cette hétérogénéité.

Si la dépendance entre centre et périphérie fait de moins en moins sens, comment construire de nouvelles relations avec ces lieux longtemps dévolus au monde ferroviaire ? La transformation du territoire et de sa perception est telle que, désormais, tisser des liens ne consiste pas à aller du particulier au général ou vice-versa, mais à aller d'un lieu au monde environnant. Ce monde ne constitue pas une réalité homogène et universelle, mais il est, au contraire, producteur d'une grande diversité.

NOTES

1 P. Charpin, E. Lohr, N. Pierrot, *Les Grands Moulins de Pantin. Histoire et mémoire de l'usine*, Département de la Seine-Saint-Denis, Bureau du Patrimoine, 2003, document dactylographié.

2 Les archives de Bernard Laffaille sont conservées à l'Institut Français d'Architecture (IFA) à Paris. Elles ont fait l'objet d'un inventaire et d'une valorisation effectués par Nicolas Nogue, historien de l'architecture. Voir à ce sujet sa thèse de doctorat : *Bernard Laffaille (1900-1955), ingénieur. De l'entreprise au bureau d'études*, sous la direction de Gérard Monnier, Université de Paris-1, 2001.

3 Voir « Halle à marchandises de la SNCF à Pantin-Bobigny (Seine) », *L'Architecture française*, n° 113-114 « Constructions industrielles (III) », pp. 18-20. Voir aussi dans ce même numéro : Jean Brusson, « Architecture et industrie. Une enquête », pp. 50-55. Voir aussi *Étude d'édifices béton représentatifs du territoire de la Seine-Saint-Denis*, G. Delhumeau pour Ipsofakto, 2005.

et des Quatre-Chemins - G. F.

AM Pantin 21616



Si l'ouverture de la ligne Paris-Strasbourg, date de 1849, il faut attendre 1864 pour que soit construite par l'architecte Blondel une gare pour voyageur de type néo-classique.



Parcours d'architecture organisé par le service archives-patrimoine

Texte de Rémi Rouyer,
architecte et maître-assistant
à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles

prochains rendez-vous :

Mercredi 25 avril 2007
Conférence du mercredi
Le périphérique,
entre frontière et voie d'accès
par Mathieu Flonneau, historien

Dimanche 10 juin 2007
Parcours d'architecture
Les cimetières dans la ville
par Gisèle Croq,
architecte paysagiste
et Frédéric Bertrand,
architecte urbaniste

archives patrimoine
84-88 avenue du Général-Leclerc
ouvert du lundi au vendredi
de 9 h à 12 h 30
et de 13 h 30 à 17 h 30
sauf le vendredi matin
tél 01 49 15 39 99