

Le paysage ferroviaire en Seine-Saint-Denis, un enjeu patrimonial et urbain

Evelyne Lohr



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/584>

DOI : 10.4000/rhcf.584

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2005

Pagination : 147-176

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Evelyne Lohr, « Le paysage ferroviaire en Seine-Saint-Denis, un enjeu patrimonial et urbain », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 32-33 | 2005, mis en ligne le 16 mai 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/584> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.584>

Évelyne LOHR

Le paysage ferroviaire en Seine-Saint-Denis, un enjeu patrimonial et urbain

L'histoire et le sort des banlieues industrielles comme la Seine-Saint-Denis sont indissociables de l'implantation du chemin de fer à partir du milieu du XIX^e siècle.

La reconnaissance du patrimoine ferroviaire pose d'autant plus problème en terre de banlieue qu'il s'incarne en peu de « monuments » et qu'il se trouve par ailleurs associé à de lourdes nuisances. Comment parler de patrimoine au sujet de ces vastes extra-territoires et coupures urbaines, qui apparaissent comme des plaies béantes ? L'importance historique du chemin de fer dans le développement de ces territoires aux portes de la capitale, l'étendue des traces qu'il a produites, les enjeux de mémoire qu'il porte (déportation, bombardements) devraient rendre la question incontournable. Elle n'en reste pas moins difficile à appréhender et à faire valoir dans un territoire qui aujourd'hui se modernise et se transforme à vive allure.

L'ampleur du territoire ferroviaire en banlieue place ainsi les questions de paysage au cœur de cette réflexion sur la reconnaissance patrimoniale. À partir de la réalité d'un constat – étant donné leur taille, ils sont une entité paysagère du territoire – peut-on imaginer que le paysage soit un argument au sein des problématiques patrimoniales et urbaines des grandes emprises ferroviaires en milieu urbain ?

Naissance d'un paysage conflictuel : la constitution du réseau ferré en Seine-Saint-Denis, atout de développement et ruptures urbaines

Le territoire de l'actuelle Seine-Saint-Denis se caractérise à partir du milieu du XIX^e siècle par un mouvement d'industrialisation très important, contemporain de la mise en place d'infrastructures denses de transports, notamment ferroviaires. L'installation des têtes de lignes des réseaux se fait dans Paris : ceux du Nord et de l'Est profitent de l'espace de pénétration qu'offre la plaine de France au Nord et de la dépression entre les collines de Belleville et Romainville à l'Est.

Le réseau national et radioconcentrique se développe rapidement avec la multiplication des lignes : Paris-Strasbourg (1846-1849), Paris-Mulhouse (1853-1856), ligne du Nord par Pontoise (1846), Paris-Creil, Paris-Soissons (1860-1861), Grande Ceinture (1875-1878), Coquetiers (1875).

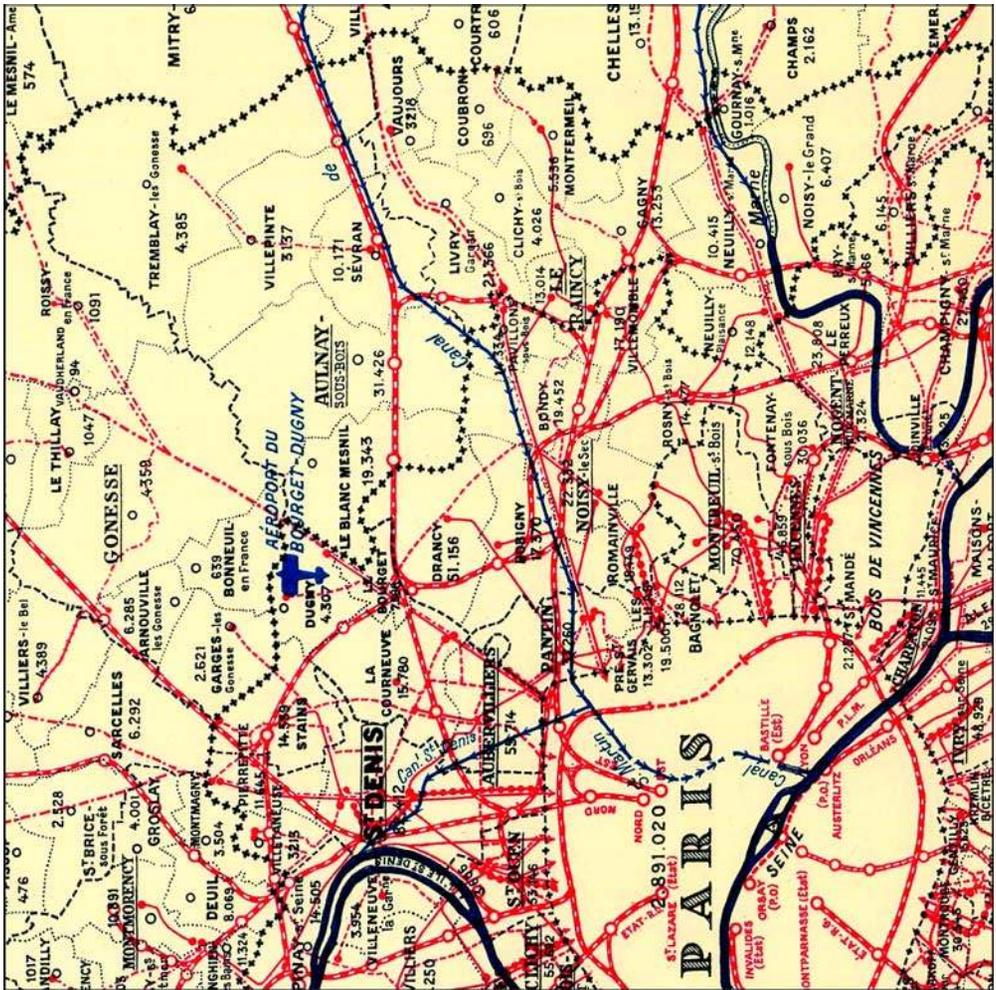
La possibilité offerte aux voyageurs et aux marchandises d'arriver « en ville » s'accompagne, avec l'essor du réseau au milieu du XIX^e siècle, de l'édification à l'arrière de ces vitrines urbaines des compagnies que sont les gares dans Paris d'un véritable empire ferroviaire¹. Dans un premier temps les ateliers, gares de triage et de marchandises s'installent dans les espaces encore libres de La Chapelle et de La Villette, bientôt annexés à Paris en 1860. Avec le resserrement de l'urbanisation, les compagnies reportent ces installations au-delà de l'enceinte fortifiée ; La Plaine devient progressivement une sorte d'immense arrière-cour de la gare du Nord et de La Chapelle. De la même façon, le territoire de Pantin accueille à partir de 1860 la gare de marchandises, puis la gare de triage par report des ateliers, entrepôts et voies de triage, accentuant la coupure urbaine déjà induite par le canal (fig. 1)².

À partir de 1884, Le Bourget, devenu centre de triage nord, devient progressivement le carrefour pour toutes les marchandises transitant du réseau nord vers les autres réseaux. Se développent sur le territoire du Bourget, Drancy, Le Blanc-Mesnil des installations d'emblée importantes qui s'étendent sur plus d'un kilomètre : 22 voies de triage, une halle de transbordement de 4 000 m². À Drancy, le quartier de l'Économie et celui de l'Avenir parisien sont coupés du reste de la commune, tandis qu'au Blanc-Mesnil, également coupé en deux par cette importante tranchée, le projet de cité-jardin (ou « banlieue-jardin du Petit Grosly ») conçu par Édouard Redont est mis à mal par la vente d'importants terrains à la Compagnie du Nord, en 1911 et 1920³ (fig. 2, a, b, c). À Noisy-le-Sec, l'ouverture de la ligne de Grande Ceinture qui croise celles de Paris à Strasbourg et Mulhouse conduit à l'ouverture d'un triage pour remédier aux encombrements occasionnés par les manœuvres de débranchements de wagons. De 1887 à 1890, la gare

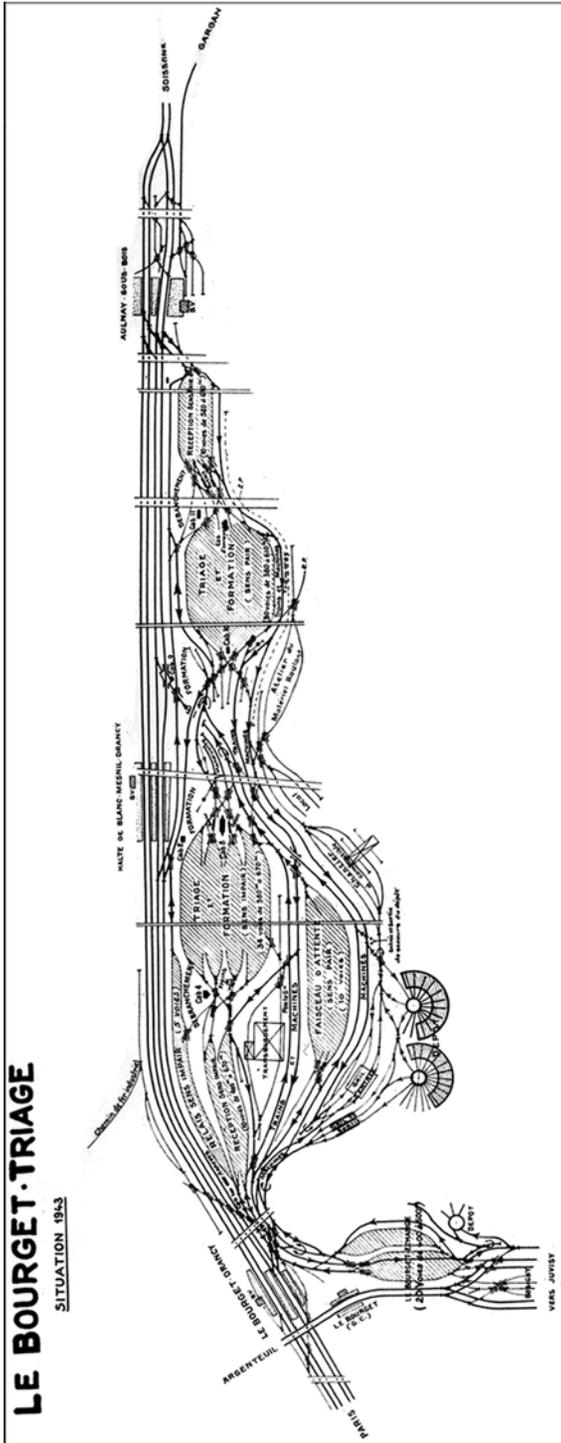
1- Karen Bowie et Simon Texier (dir.), *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, 2003, 286 p.

2- Ces coupures ont des conséquences immédiates sur les territoires de banlieue. À Pantin, le quartier des Quatre-Chemins qui se développe au nord de la commune, coupé de l'ancien centre villageois, demande son érection en commune indépendante en 1873.

3- Benoît Pouvreau, *Le Logement social en Seine-Saint-Denis, 1850-1999*, Paris, Éd. du patrimoine, coll. « Itinéraires du patrimoine », n° 286, 2003, 64 p., p. 13.



◀ Figure 1.
 Carte de la région parisienne,
 carte n° 9 : moyens de transports,
 extrait : le nord-est parisien, Comité
 supérieur de l'aménagement de la Région
 parisienne (loi du 14 mai 1932),
 G. Pellier cartographe (1933).
 © Archives municipales de Pantin.



▲ Figure 2 a. La gare de triage du Bourget s'étend sur les communes du Bourget, Drancy, Le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois, ici en 1943. © SNCF - CAV.



▲ Figure 2 b. Les emprises de la gare de triage dite du Bourget coupent la commune du Blanc-Mesnil en deux : au Sud, la cité-jardin partiellement réalisée, au Nord, les quartiers pavillonnaires (1951). © IGN, Paris, 2005, photothèque, mission 1951, CDP 3650/50, n° 1800.



▲ Figure 2 c. Les voies de triage à Drancy, vue prise depuis la passerelle piétonne reliant le quartier de l'Économie au reste de la commune. © E. Lohr, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2005.

s'agrandit par la création d'un service de formation des trains de marchandises. En 1892, le réaménagement du dépôt de La Villette provoque la création d'un grand dépôt, composé de deux rotondes de 32 places, réunies par un pont tournant de 17 m. Chantier à combustibles, grue, voies de dessertes, puis magasin général (1902), ateliers de réparation et d'entretien des machines (1913) viennent compléter cette ville dans la ville, qui emploie plusieurs centaines de personnes au tournant du siècle⁴.

L'établissement des lignes puis des installations annexes, profitant de la loi du 7 juillet 1833 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, malmène les territoires traversés en modifiant, d'abord sans véritable contrepartie, la géographie locale.

Le voisinage, propriétaires expropriés et municipalités notamment, s'insurgent contre ces extensions successives qui entravent le développement des territoires ainsi découpés et réclament l'ouverture de gares locales⁵. La banlieue devient le lieu de cet affrontement entre deux conceptions de l'intérêt public : le développement d'un chemin de fer « d'intérêt local », au service du développement économique et urbain des communes suburbaines (incarné dans le projet non réalisé de Brunfaut⁶), contre l'intérêt des grandes compagnies ferroviaires et le développement d'un grand réseau national.

À la suite des luttes menées par les acteurs locaux en faveur de l'implantation de gares et l'ouverture d'embranchements industriels, le chemin de fer s'avère cependant un puissant moteur de développement pour les territoires traversés. Usines et lotissements s'installent au voisinage

4- Gérard Géraud et Michel Mérille, *La Ligne de M. Gargan, l'histoire ferroviaire de l'Est parisien*, Pavillons-sous-Bois, Amarco éditions, 2004, 351 p., p. 64-72.

5- J. Brunfaut, ingénieur des Ponts et Chaussées, déclare en 1873 à la commission menant l'enquête pour utilité publique de l'établissement d'un chemin de fer de jonction entre la gare des marchandises de La Plaine-Saint-Denis et la gare de Pantin qu'« il ne sait pas pourquoi on demande l'utilité publique pour un raccordement qui ne fait que relier entre elles deux gares de la Compagnie du Nord et qui ne paraît conçu que dans l'intérêt de cette compagnie ». J. Farcot, représentant les intérêts de Saint-Ouen : « il serait fâcheux et déplorable que le tracé soumis actuellement à l'enquête au profit de la Compagnie du Nord puisse être considéré comme une solution suffisante [...] et remplaçant suffisamment le chemin de fer métropolitain qui a été étudié et discuté antérieurement à Saint-Ouen et dans toute la banlieue de Paris. », AM Saint-Ouen, 268W106.

6- L'histoire de cet échec a bien été mise en évidence dès le milieu des années 1970 par l'équipe de Maurice Daumas dans son étude sur *l'Évolution de la géographie industrielle de Paris et de sa proche banlieue*, Paris, CDHT, 1976, 3 tomes.

des voies et tout d'abord des gares. Cette croissance urbaine procède de façon anarchique au gré des initiatives privées, le plus souvent sans lien avec la structure urbaine des anciens villages⁷.

Dès la deuxième moitié du XIX^e siècle, on assiste au lotissement progressif de la forêt de Bondy, ainsi que des parcs, bois et domaines, donnant naissance à des quartiers aux tracés en étoile ou en damier suivant le dessin de voirie préexistant ou d'un parcellaire rural découpé en lots. Au Raincy, le succès d'un deuxième lotissement (après un premier échec) dans le parc de l'ancien château de la famille d'Orléans est dû à l'implantation de la gare en 1856 sur la ligne Paris-Strasbourg (fig. 3). Les allées préexistantes se bordent progressivement de villas. À Aulnay-sous-Bois, le parc est loti pour la résidence aisée suburbaine après l'ouverture de la gare sur la ligne de Soissons en 1875. Progressivement, ces projets, destinés au départ à la villégiature, donnent naissance à des quartiers résidentiels permanents.

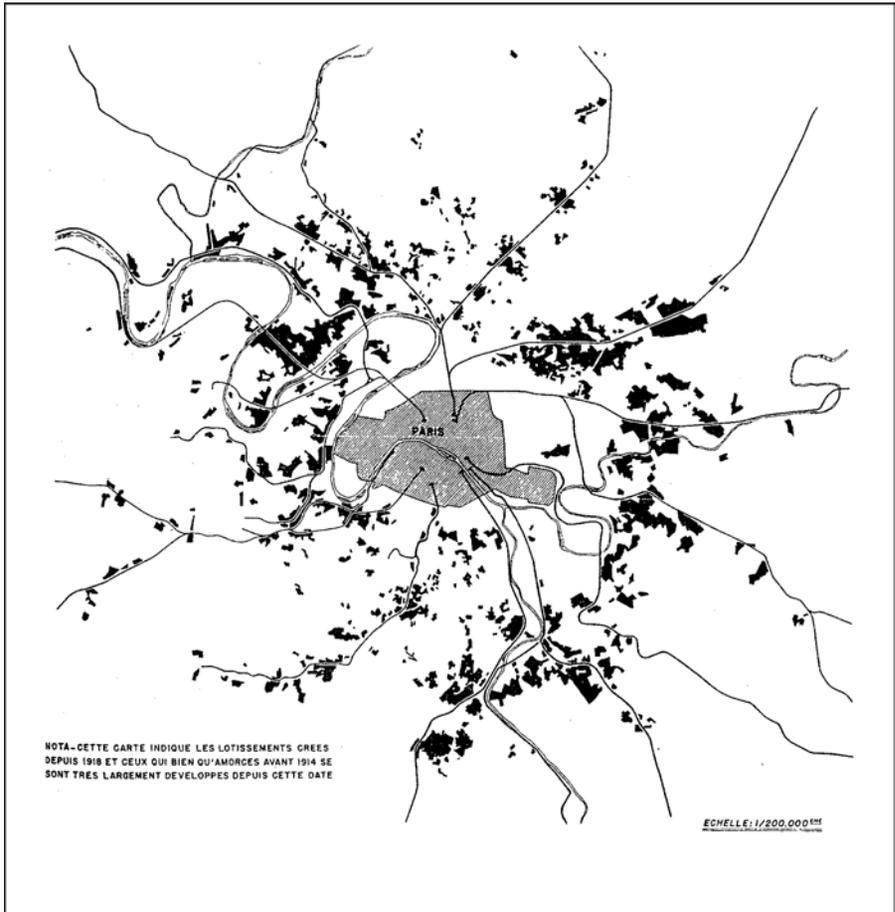
À ce premier mouvement de lotissements, plus ou moins concertés, succède un développement en tache d'huile de lotissements dits défectueux dans l'entre-deux-guerres (fig. 4). La ligne de Paris-Soissons agglomère ainsi le plus important ensemble de lotissements de la banlieue nord, regroupant, dans les années 1930, 110 000 habitants dans les communes de Drancy, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil et Tremblay-les-Gonesses. À Tremblay, les lotissements du Vert-Galant, du Bois Saint-Denis et des Cottages voient le jour à la suite de l'ouverture des gares du Vert-Galant et de Villeparisis sur la ligne Paris-Soissons, loin des centres anciens de Villepinte, Vaujours et Tremblay-les-Gonesses. Le lotissement du Vert-Galant, regroupant 4 200 lots sur 195 ha (1925-1930), crée un nouveau pôle urbain qui ne tient pas compte des anciennes limites communales⁸. Ainsi la gare, en suscitant le lotissement, engendre une forme d'agglomération nouvelle.

7- Il existe un exemple de projet – non réalisé – en matière de développement (sub)urbain planifié à grande échelle et fondé sur une desserte ferroviaire, le projet de cité-jardin de Jean-Marcel Auburtin et Raoul Dautry. Il devait réunir 80 000 habitants sur 700 ha acquis par la Ville de Paris sur les communes de La Courneuve, Le Bourget, Dugny et Stains. Cf. *L'Urbanisme d'une Région parisienne. Avant-projet d'aménagement des terrains situés sur les communes de La Courneuve, Le Bourget, Dugny et Stains*, 1. Urbanisme, 2. Transports, Montrouge, Draeger frères, 1924.

8- Annie Fourcaut, *La Banlieue en morceaux : la crise des lotissements défectueux dans l'Entre-Deux-Guerres*, Grâne, Créaphis, 2000, 243 p., p. 96.

◀ Figure 3.
Le lotissement du
domaine du Raincy au
nord de la gare « Le
Raincy-Villemoble »,
extrait de l'atlas des
communes du
département de la Seine
par Th. Lefèvre (1874).

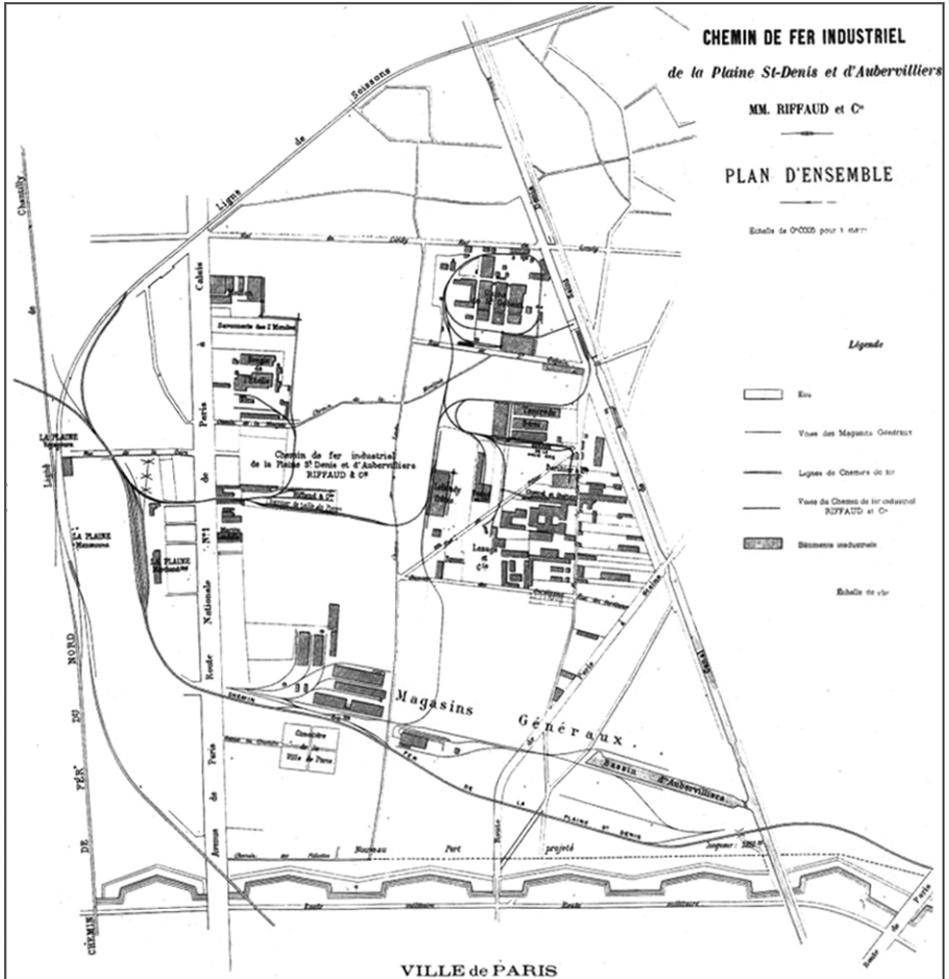




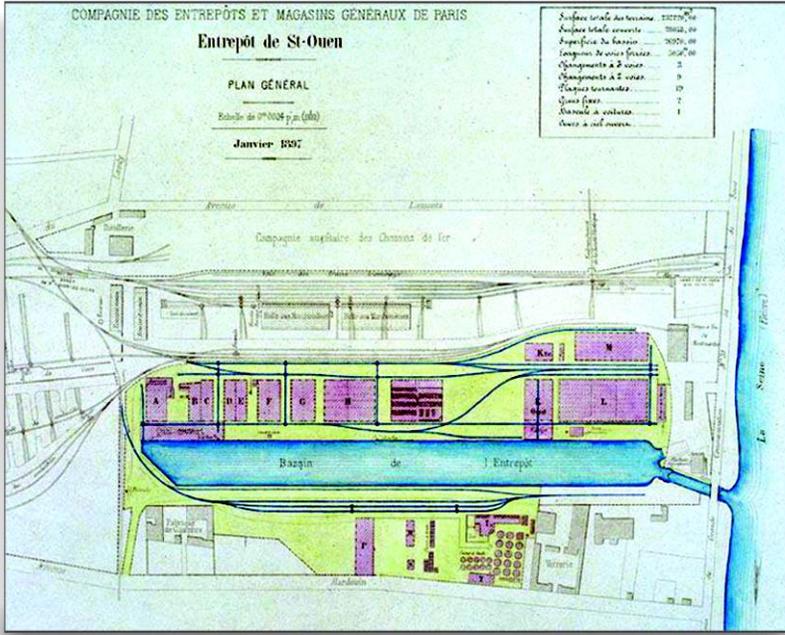
▲ Figure 4. Carte des lotissements existant au 1^{er} janvier 1946, Archives du Service d'aménagement de la région parisienne. © Archives Nationales.

Les conventions de 1883 qui instaurent la tutelle de l'administration sur les compagnies ferroviaires ont considérablement modifié l'organisation du réseau ferré sur le territoire ; les embranchements industriels notamment, restés jusque-là exceptionnels, vont se multiplier. Profitant de ces nouvelles dispositions, les exploitants d'un chantier de pierres de taille de La Plaine-Saint-Denis, Riffaud et Civet, construisent, à leur frais, le raccordement de leur entreprise aux lignes des compagnies du Nord et de l'Est. Pour des raisons financières, ils sollicitent les industriels de La Plaine qui s'associent nombreux à ce projet de Chemin de fer industriel (CFI). Chacun des sites se trouve alors directement relié au réseau ferré national ainsi qu'à l'infrastructure portuaire (port de la Haie-Coq) d'Aubervilliers. Ces nouvelles installations, qui facilitent les approvisionnements et expéditions, attirent d'autres entreprises sur le secteur. Le territoire de La Plaine se voit ainsi parcouru par de nombreuses ramifications qui structurent progressivement l'espace et modèlent un paysage spécifique. Entre 1860 et 1960, ce sont plus de 700 ha qui sont ainsi accaparés par les usines, ateliers, entrepôts, aires de stockage, voies ferrées. La Plaine est transformée en un territoire à vocation exclusivement fonctionnelle, où tout l'espace est rentabilisé. Elle devient la principale concentration industrielle de l'agglomération parisienne (métallurgie, chimie et énergie) (fig. 5).

Autre réseau structurant, celui des docks de Saint-Ouen. La gare d'eau de Saint-Ouen est inaugurée en 1830 pour faciliter l'approvisionnement de Paris par voie d'eau. En 1862, la Société anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen à Paris raccorde cette gare d'eau à la ligne de Petite Ceinture dans Paris. Cette ligne, qui permet de solidariser le transport de marchandises par rail et par eau, traverse la commune de Saint-Ouen avant de pénétrer dans le bassin des docks et de se subdiviser en un système de voies de garages reliées entre elles par des plaques tournantes. En 1873, la Compagnie des chemins de fer du Nord rachète les docks ; elle construit la gare de Saint-Ouen-les-Docks et relie l'ensemble à La Plaine-Saint-Denis et à Pantin. Le réseau ferré relié au fleuve assure la liaison entre les zones d'entrepôt et de magasins généraux et génère ainsi un véritable complexe industriel à son voisinage (fig. 6 et fig. 7).



▲ Figure 5. Plan du Chemin de fer industriel de La Plaine-Saint-Denis et d'Aubervilliers, Archives privées CFI (1883 ?). © Archives départementales de la Seine-Saint-Denis.



▲ Figure 6. Plan général de l'entrepôt de Saint-Ouen, janvier 1897, lithographie aquarellée.
© Inventaire général, repro. J.-B. Vialles, ADAGP/Archives de Paris.



▲ Figure 7. Les docks de Saint-Ouen (1926). © IGN.

On pourrait multiplier les exemples de ces extra-territoires. Les espaces consacrés au fer vont sans cesse croissant : on assiste en 1906-1912 au quadruplement des voies sur toutes les lignes pour répondre à la croissance du trafic. Les besoins internes au fonctionnement du réseau entraînent la création de voies de triage et d'importants espaces consacrés à l'entretien et au remisage du matériel : Pantin-Bobigny, Le Bourget, Drancy et Le Blanc-Mesnil, Noisy-le-Sec pour ne citer que les principaux, connaissent ainsi cette forme de partage de l'espace très cloisonné et sectorisé.

Dans cette banlieue, la création du réseau ferré a donc fortement contribué à modeler des paysages urbains spécifiques : coupures dans le parcellaire et le réseau viaire ancien, développement urbain à partir des pôles constitués par les gares et suivant les ramifications des embranchements industriels, création d'un paysage segmenté composé de grandes entités peu perméables dont le faisceau et l'emprise ferroviaire sont une des composantes : un paysage technique, qui participe du paysage périurbain.

Son devenir pose aujourd'hui de nouvelles questions.

Quel avenir pour ces grands sites ?

Depuis les années 1960, l'espace productif se transforme sous l'effet des délocalisations, des transferts d'usines et de la tertiarisation de l'agglomération parisienne. À la problématique des coupures urbaines s'ajoute celle du devenir des friches industrielles et de la vocation d'un réseau partiellement désaffecté et souffrant d'un manque d'entretien.

Les façons de repenser la présence de ces infrastructures en milieu urbain paraissent multiples : requalification des espaces d'activités et plates-formes logistiques, remise en service de lignes désaffectées dans une perspective d'aménagement du territoire, densification urbaine et construction d'ensembles de logements, recherche d'insertion urbaine tant au niveau du faisceau de voies que par les choix architecturaux pour les gares et les espaces publics qu'elles génèrent, reconquête de certains espaces par les villes, *etc.* Les intérêts affichés par les acteurs du territoire s'avèrent parfois contradictoires entre eux.

Le caractère imperméable et infranchissable de ces emprises posant problème depuis les origines du chemin de fer, il devient de plus en plus intolérable dès l'entre-deux-guerres. Pour le Paris *intra-muros* saturé, que la pensée urbaine cherche de surcroît à rationaliser au profit de l'automobile, les projets se font jour pour repousser les gares au-delà des boulevards extérieurs et reconquérir les espaces concédés aux compagnies puis à la SNCF afin de faire naître des quartiers d'affaires

aux abords des gares⁹. Le processus de « reconquête » est lancé avec le recours à la construction sur dalle, chère à l'urbanisme d'après-guerre, qui permet d'optimiser l'espace en effaçant à la surface de la ville toute référence ferroviaire.

En banlieue, en Seine-Saint-Denis notamment, la désindustrialisation modifie à partir des années 1960 l'espace productif en profondeur. À la problématique des coupures urbaines s'ajoute celle du devenir des friches industrielles et de la vocation d'un réseau partiellement désaffecté, qui souffre par ailleurs de la concurrence du transport routier. Le réseau privé du CFI, par exemple, s'effaça dans les années 1970 au fur et à mesure que les entreprises fermaient leurs portes avant de s'arrêter définitivement en 1993, avec la dernière entreprise embranchée. Ce territoire longtemps structuré par l'imbrication des réseaux de production et du transport de marchandises connaît des mutations importantes qui s'inscrivent dans la suite du mouvement de tertiarisation de l'agglomération parisienne.

Avec la création de RFF, en 1997, la question du devenir des terrains ferroviaires en ville prend un nouvel essor. Les directives en matière de politique foncière vont vers l'optimisation de l'espace ferroviaire, un nombre important d'espaces jugés inutiles au service des trains devenant « potentiellement mutables ». On assiste dès lors à l'instauration d'un contexte de négociation entre différents intérêts et à plusieurs échelles : « reconquête urbaine » par les villes ou maintien et parfois renforcement de l'activité ferroviaire, rentabilisation financière du foncier ou libération à moindre coût pour des équipements d'intérêt

9- Voir Simon Texier, « Les prémices d'une reconquête : les territoires ferroviaires », dans *Paris contemporain*, Paris, Parigramme, 2005, 239 p., p. 132-133.

Dans la ligne du nouvel urbanisme parisien d'après-guerre, l'étude « M² reconquis » (P. Herbé, J. Lecouteur, M. Gauthier, M. Béri et L. Chatel) préconise la construction de dalles pour couvrir un réseau dont l'étanchéité est un handicap pour la ville. Le projet de Bernard Lafay pour la couverture des voies de Saint-Lazare prévoit la « reconquête » de 180 000 m² au profit des bureaux, parkings, jardins, services, boutiques, spectacles et restaurants. Un décret pris en 1953 incite à l'affectation de ces espaces proches des gares à des quartiers d'affaires, le regroupement de bureaux permettant de libérer ailleurs l'espace nécessaire pour le logement.

La seule opération de ce type aboutie donne naissance au quartier Maine-Montparnasse avec l'intervention de la Société d'études pour la construction sur les domaines concédés créée par Edgar Pisani en 1954. La même société construit deux immeubles de logements (1956-1960) sur une plate-forme à six mètres au-dessus des voies de la gare de marchandises de Reuilly, bien avant que la ZAC de Reuilly (1986) ne donne naissance au nouveau quartier Reuilly-Diderot.

public et la construction de logements sociaux. Que les terrains restent à vocation ferroviaire ou non, les paysages sont amenés à évoluer. Voici un rapide tour d'horizon de ces modalités de changements.

Modernisation du transport voyageur comme outil de développement territorial

Le maintien de l'activité ferroviaire repose bien sur sa modernisation, celle des voies et des installations aussi bien que du matériel. Le tracé des voies a ainsi été remanié entre Paris et Saint-Denis, tout d'abord pour la mise en service du RER B à la fin des années 1970, ensuite lors de la mise en service du TGV Nord-Europe au début des années 1990. L'entretien des rames a nécessité la construction de nouveaux ateliers au Landy, à La Plaine (fig. 8). Les emprises de la région de Paris-Est sont en train de connaître d'importantes modifications en vue de l'ouverture du TGV Est avec la construction d'un immense atelier de 27 000 m², à cheval sur les communes de Pantin et Bobigny (fig. 9).



◄ Figure 8.
Les ateliers TGV
du Landy à La
Plaine (1994).
© SNCF - CAV /
Jean-Jacques
d'Angelo.



Figure 9. ►
Les ateliers TGV-Est
en construction à
Pantin-Bobigny.
© E. Lohr, Bureau du
patrimoine, Département de
la Seine-Saint-Denis, 2005.

Le projet de « Tangentielle », qui prévoit le renouveau du transport des voyageurs sur le tracé de la Grande Ceinture, comprend notamment la création de nouvelles gares et la modernisation des anciennes, ainsi que la disparition des passages à niveau¹⁰. L'ouverture d'un service de tram-train sur l'ancienne ligne des Coquetiers¹¹ entraîne la création de gares dimensionnées aux flux de banlieue, ainsi que la démolition des ouvrages de franchissement de voie. L'aménagement prévoit par ailleurs une insertion urbaine et paysagère de qualité de l'infrastructure répondant aux politiques de requalification urbaine que souhaitent engager les collectivités locales.

La modernisation pose donc la question de la conservation du patrimoine en même temps qu'elle crée de nouveaux paysages.

Le renforcement du transport de marchandises

La réflexion en cours sur l'évolution de la logistique de l'acheminement des marchandises à l'échelle départementale et régionale pousse au développement du fret¹². La réalisation de cette politique passe notamment par le développement d'infrastructures multi-modales et la réalisation d'une première plate-forme de logistique urbaine en zone dense, dont l'emplacement reste à déterminer. Le département de la Seine-Saint-Denis propose depuis 2004 la signature d'une *Charte d'objectifs sur le fret ferroviaire en Seine-Saint-Denis*. Celle-ci reconnaît comme indispensable de « maintenir, reconquérir les espaces ferroviaires fret », tout en repensant le rapport à la ville : « Il convient, quelles que soient les activités économiques présentes sur les sites ferroviaires, de les entretenir, de permettre une meilleure intégration urbaine et de rechercher une plus grande participation au fonctionnement de la ville. Les actions prises en faveur du transport ferroviaire de fret devront non seulement ne pas générer de nouvelles nuisances, mais au contraire être l'occasion d'envisager une meilleure intégration urbaine. » Le texte mentionne la

10- Le projet de la tangentielle nord concerne la réouverture aux voyageurs de la ligne de Grande Ceinture allant de Sartrouville à Noisy-le-Sec, soit une longueur de 28 kilomètres traversant trois départements. Il est inscrit au plan État-Région 2000-2006.

11- Ligne d'une dizaine de kilomètres, reliant le réseau Nord à Aulnay au réseau Est à Noisy-le-Sec et Bondy et abandonnée en 1993. Maîtrise d'ouvrage RFF/SNCF mandataire, mise en service prévue 2006.

12- *Étude transport des marchandises par voie d'eau, chemin de fer et réseau routier*, rapport intermédiaire phase 1, octobre 2004, réalisée par l'AFTRP, Interface transport et Dubus Richez pour le compte de la DDE Seine-Saint-Denis.

« préservation des différentes natures d'installations ferroviaires de la gare de marchandises à l'installation terminale embranchée [...] ». Mais la pérennisation « de ces activités et de ces installations » ne signifie pas le maintien de toutes les installations « et pas obligatoirement dans leurs implantations actuelles. Des regroupements sur des sites spécifiques sont envisageables, des reconversions de sites ferroviaires sont souhaitables, certains sites ferroviaires ne sont aujourd'hui plus compatibles avec les secteurs urbains environnants ». Les grandes gares de triage et de marchandises ne sont donc plus aujourd'hui considérées comme compatibles avec la densité des milieux urbains et le développement du fret doit passer par la création de petites plates-formes logistiques multimodales mieux intégrées au fonctionnement de la ville dense.

La « reconquête » urbaine

Le terme de reconquête urbaine revient au goût du jour. Le projet urbain de La Plaine lancé en 1991 par les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers est souvent cité en exemple de cette reconquête d'un territoire industriel par la mixité des fonctions urbaines. Les études confiées au groupement d'architectes et de paysagistes Hippodamos 93 (Yves Lion, Pierre Riboulet, Reichen et Robert architectes, Michel Corajoud paysagiste) se fondent sur les spécificités géographiques et historiques du site : la plaine, les infrastructures de transport et notamment le chemin des fer qui ont coupé le territoire, quelques bâtiments industriels. Le projet urbain définit ainsi quatre grands « horizons-paysages », éléments à grande échelle qui structurent La Plaine, dont le faisceau de voies ferrées. Le projet préconise ainsi de réduire par endroit cette interruption de 300 à 400 mètres du tissu urbain afin de pouvoir construire des ouvrages de franchissement. Pour le reste, il prévoit la plantation d'arbres le long des voies et talus, afin de valoriser les terrains riverains. Du chemin de fer industriel n'est conservé que le bâtiment d'administration sur l'avenue du Président-Wilson, mais rien des tracés structurants de l'espace productif pendant un siècle.

L'actualité de la crise du logement a récemment mis sur le devant de la scène un certain nombre de terrains ferroviaires susceptibles de changer de fonction. Parmi les terrains identifiés par Pierre Pommellet en 2003 pour le compte du ministère de l'Équipement figurent ainsi « des emprises de la SNCF qui s'est déjà engagée dans des opérations de construction de logements par le biais de ses filiales ou dans une politique de cession à des collectivités pour des programmes à

composante de logement »¹³. Pour définir la libération de ces terrains en faveur de la construction de logements, l'État a signé en 2004 des conventions avec RFF et avec la SNCF. Pour la Seine-Saint-Denis, ces deux documents identifient le site des docks de Saint-Ouen, de la gare de Drancy, de La Plaine-Saint-Denis, de la gare de marchandises de Pantin et de la gare de Noisy-le-Sec¹⁴.

Le site de Pantin-Bobigny, pour n'en citer qu'un, couvre 125 ha en limite de Paris. Les études en cours ont pour objet de donner une vocation urbaine à une partie du site, en liaison avec les projets de requalification du centre-ville autour de la mairie de Pantin et de la tertiairisation du site des Grands Moulins. Desservi par le RER Eole, l'aménagement de la partie la plus proche de Paris doit permettre de mettre fin à la profonde coupure que représente l'ancienne gare de marchandises qui coupe le quartier des Quatre-Chemins et la zone industrielle Cartier-Bresson du reste de la ville, cela sans mettre en péril le fonctionnement ferroviaire et logistique du reste de l'emprise.

Les questions techniques qui demandent réponse restent pour leur majorité les problèmes de répartition foncière entre RFF et la SNCF, l'affectation de ces zones dans les documents d'urbanisme et l'état de pollution des sols. Concernant le deuxième point, l'élaboration des plans locaux d'urbanisme par les communes est l'occasion de modifier le zonage des emprises ferroviaires : ces espaces sont désormais classés dans la même zone que les terrains qu'ils traversent. Du point de vue des paysages, ils vont nécessairement évoluer avec leur nouvelle fonction ; la question est de savoir dans quelle mesure les études en cours ou futures s'inspireront de la vocation passée du site et de ses paysages pour imaginer les formes et l'organisation de la ville à venir.

À l'épreuve des faits, de la mise en pratique, ces objectifs se révèlent parfois contradictoires. Mais que les territoires ferroviaires soient conservés et modernisés (projet « Tangentielle », remise en exploitation de la ligne des

13- *Convention cadre en vue de favoriser la réalisation de logements entre l'État et la SNCF*, signée le 4 novembre 2004 pour une durée de 6 ans. Extrait du préambule.

14- *Convention SNCF* : 6 000 m² à valoriser à Saint-Ouen Victor-Hugo et 17 000 m² à Drancy – il s'agit de terrains pour lesquels la SNCF a déjà engagé des études de faisabilité ; « bien mutable » (pour lesquels les études de programmation et parfois de rationalisation ferroviaire restent à faire) : 2 000 m² à « Saint-Denis La Plaine Tramway », 25 000 m² à « Saint-Denis Le Landy », 190 000 m² à « Pantin-local ». Dans la convention RFF : au titre du foncier valorisable 4 238 m² à « Saint-Denis Landymat » et 7 000 m² à Saint-Ouen V.-Hugo ; au titre du foncier mutable en plus de Pantin local, 100 000 m² à Noisy-le-Sec, 260 000 m² aux Docks de Saint-Ouen et 190 000 m² à La Plaine-Saint-Denis. Chiffres cités sur le site internet du ministère de l'Équipement (<http://www.equipement.gouv.fr>).

Coquetiers, développement de plates-formes multimodales), ou cédés par Réseau ferré de France aux communes en quête d'une nouvelle urbanisation, la question du patrimoine ferroviaire et de sa conservation se trouve posée.

Un patrimoine ferroviaire en Seine-Saint-Denis : de l'objet à la lecture d'un paysage urbain

L'idée a fait son chemin que le patrimoine et la qualité architecturale participaient d'un développement urbain « durable ». L'inventaire du patrimoine en cours en Seine-Saint-Denis depuis trois ans s'efforce ainsi d'établir des passerelles avec le devenir du territoire. Il est apparu assez vite à l'équipe pluridisciplinaire en charge de ces travaux¹⁵ que l'étude des infrastructures de transport et des réseaux s'imposait non seulement comme une clé de lecture de ce territoire, mais que l'articulation entre le patrimoine et le renouvellement urbain y trouvait également toute sa pertinence.

L'étude en cours du patrimoine ferroviaire ne fait que commencer ; elle doit permettre non seulement d'identifier les éléments bâtis de qualité, mais encore de mettre en évidence plusieurs spécificités de ce patrimoine qu'il importe ici d'explicitier. Ces spécificités s'articulent toutes, à divers degrés, autour de la notion de paysage ferroviaire.

1. Il s'agit d'un patrimoine linéaire, constitué par les tracés ferroviaires matérialisés par les voies et par l'infrastructure technique de réseau. En matière de reconversion et de mutation urbaine, il s'agira d'envisager la possibilité de maintenir des traces de l'infrastructure dans le territoire lorsqu'elle est amenée à disparaître, comme c'est le cas du chemin de fer industriel (fig. 10).



Figure 10. ▶
Embranchement industriel
des Grands Moulins de
Pantin. © E. Lohr,
Bureau du patrimoine,
Département de la Seine-
Saint-Denis, 2004.

15- Le bureau du patrimoine (DCJS) du Conseil général de la Seine-Saint-Denis a été constitué dans le cadre d'un protocole de décentralisation culturelle signé pour trois ans entre le ministère de la Culture et le Conseil général en 2001. L'expérimentation portait notamment sur la façon d'articuler les missions d'inventaire avec les enjeux du renouvellement urbain.

2- En articulation avec ce premier point, il faut reconnaître la notion de patrimoine de réseau, constitué par l'architecture des gares, des ateliers, les ouvrages d'art, les objets techniques dans leur répétition. Territoire de plusieurs compagnies de chemin de fer, la Seine-Saint-Denis possède plusieurs typologies de gares, reflets de l'identité des grandes compagnies ferroviaires : le Nord, l'Est, la Grande Ceinture et la ligne des Coquetiers (fig. 11 à fig. 14).

Figure 11. ▶
Gare de Grande Ceinture
du Bourget, 1882.
© A. Furio, Bureau du
patrimoine, Département
de la Seine-Saint-Denis,
2003.



◀ Figure 12.
Gare de Grande Ceinture de
Neuilly-sur-Marne, 1932.
© M.-F. Laborde, Bureau du
patrimoine, Département de la
Seine-Saint-Denis, 2003.

Figure 13. ▶
Gare de Grande Ceinture de
Bobigny, 1932, ISMH 2004.
© E. Lohr, Bureau du
patrimoine, Département de
la Seine-Saint-Denis, 2004.



◀ Figure 14.
Gare de Saint-Ouen,
réseau nord.
© A. Furio, Bureau du
patrimoine,
Département de la
Seine-Saint-Denis,
2003.

À l'échelle du territoire, ces typologies ou « familles » d'édifices affichent ainsi tout au long du tracé d'une ligne l'identité de ces compagnies ; on pourrait parler du paysage d'une compagnie ferroviaire qui permet l'association entre une architecture, un réseau, une destination géographique, une histoire. La conservation de l'unité de cette architecture tout au long du tracé est compromise par la modernisation de ces petites gares, souvent sous-dimensionnées par rapport à un trafic moderne de banlieue. Dans une démarche patrimoniale au contraire il est important de chercher à conserver l'unité de ces architectures : on

peut penser à des extensions modernes de qualité qui conserveraient la lisibilité du bâtiment d'origine ou au maintien de ces bâtiments anciens, et notamment des gares, avec des fonctions annexes (café, office du tourisme, *etc.*) (fig. 15 et fig. 16).

Figure 15. ▶

À l'intérieur de chaque grande famille, les édifices se distinguent par l'adaptation à la topographie et au milieu urbain, ici la gare d'Épinay, réseau nord.
© E. Lohr, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2004.



◀ Figure 16.

Gare de l'allée de la Tour - Rendez-vous, ligne des Coquetiers. Ce bâtiment voyageurs construit entre 1908 et 1914 est identique à celui des Coquetiers à Villemomble.
© A. Furio, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2005.

3. C'est un patrimoine à double facette : à la fois de service et industriel et technique. Il est à ce titre soumis à l'évolution des normes en matière de réception du public et à l'évolution des techniques. Concernant le deuxième point, la problématique de conservation est proche de celle posée dans le domaine du patrimoine industriel. Comment conserver *in situ* un équipement technique (signalisation, freins, aiguillage, *etc.*) révolu ? Que faire des grands espaces de maintenance ou de réparation lorsque l'évolution des techniques ferroviaires les ont rendus caducs ? En Seine-Saint-Denis, beaucoup de ces grands « monuments » ont disparu. La survie de deux d'entre eux se trouve aujourd'hui posée : la halle Lafaille à Pantin (fig. 17 a et fig. 17 b) et le dépôt de la Plaine à Saint-Denis (fig. 18).



▲ Figures 17 a et 17 b. Halle de trafic accéléré des marchandises, dépôt de Pantin-Bobigny, Lafaille ingénieur, 1946-1947. Vue extérieure et intérieure. © A. Furio, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2005.



▲ Figure 18. Dépôt de La Plaine, vue de l'atelier de petit entretien, 1945-1952.
© M. Couronné, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2003.

À moins de deux kilomètres de la porte de La Chapelle, les deux principaux axes de communication de La Plaine-Saint-Denis – à l'Ouest, le réseau ferré du Nord, à l'Est, l'avenue du Président-Wilson – enserment un complexe de dépôts et d'ateliers de réparation ferroviaire appelé dépôt de La Plaine. Le même type de dépôt de réparation et de maintenance existait à Nanterre ou Montrouge dans les Hauts-de-Seine, ainsi que dans toute la petite couronne. Certains servaient également de centre de formation pour apprentis et étaient joints à des ateliers de réparation des trains de grandes lignes.

La vocation du dépôt de La Plaine a toujours été la révision et la réparation des engins de traction pour les gares du secteur parisien. C'est donc l'un des derniers témoins d'une activité liée à la circulation ferroviaire. Sa construction remonte à 1874. Largement reconstruit après la Deuxième Guerre (ingénieurs Sechaud et Metz), le dépôt se compose d'un atelier de réparation de matériel moteur, dit atelier de levage (des locomotives), et d'un atelier de « petit entretien ». Le premier est divisé en deux vaisseaux inégaux et équipé de ponts roulants de 60 tonnes. La structure générale est constituée de poteaux de béton à remplissage de briques. Chaque vaisseau est couvert d'une voûte et d'une charpente en béton. Le deuxième forme une façade composée de cinq pignons vitrés, épousant la forme des cinq voûtes hyperboloïdes qui le couvrent.

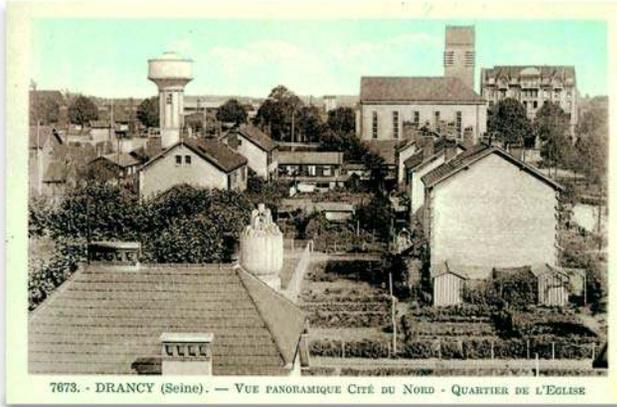
Par sa situation, l'ensemble apparaît ainsi, à la première approche, comme essentiel à l'appréhension de l'organisation spatiale de La Plaine-Saint-Denis. Il témoigne surtout de la spécialisation à la fois industrielle et ferroviaire du territoire depuis la fin du XIX^e siècle, un territoire usinier d'importance européenne, le plus dense et le plus étendu de France jusqu'à la fin du XX^e siècle.

Par son ampleur et par ses formes caractéristiques, il participe du paysage ferroviaire. Il a bénéficié le 23 mars 2004 d'une protection provisoire de trois ans au titre des monuments historiques, le temps de trouver un projet de reconversion et d'étudier sa faisabilité¹⁶.

4. La reconnaissance d'un « territoire ferroviaire » qui s'étend au-delà des emprises ferroviaires, aux ensembles de logements et équipements construits pour les besoins d'une importante main-d'œuvre cheminote. L'étude de l'habitat cheminot nous conduit de l'histoire du logement patronal à celle de l'urbanisation du territoire. Pour ne citer que l'exemple de Drancy, la Cité du Nord (démolie) constitue le point de départ de l'urbanisation moderne de la ville. La Compagnie des chemins de fer du Nord l'y construisit en 1887 pour ses cheminots (première tranche de 35 logements avec jardins, soit 12 pavillons). L'année suivante une seconde tranche de 52 logements vint compléter ce premier ensemble urbain. L'ensemble sera augmenté en 1920-1921 de 225 logements, mêlant habitat collectif et habitat individuel et un terrain de sports. À la fin des années trente, une dernière tranche est lancée, ainsi que la construction de l'église Saint-Jean-l'Évangéliste, bâtie sur les plans de l'architecte Jean Philpott, dans le cadre des Chantiers du Cardinal (fig. 19). La Cité du Nord a été détruite pour laisser place à des logements neufs vers 1974. Enfin, un ensemble plus important, composé de petits collectifs, est édifié par l'architecte Philpott dans les années 1950 pour la SA d'HLM La Sablière, filiale de la SNCF, témoignant du tournant politique initié par la nouvelle direction de la SNCF après guerre (modernisation des gares, récupération du foncier et spéculation, domaine et action foncière quasiment autonomes...). En 1919, le syndicat des chemins de fer de Ceinture repère des terrains plus proches de l'ancien centre villageois et négocie avec l'Office public de HBM de la Seine pour la construction d'une cité-jardin : si l'OPHBM est maître d'ouvrage, celui-ci s'engage à choisir ses locataires sur une

16- Voir Cécile Katz, CAUE 93, et Nicolas Pierrot, Service régional de l'Inventaire (DRAC/Région Île-de-France), dossiers d'inventaire.

liste fournie par la compagnie qui, en retour, doit couvrir le déficit d'exploitation pendant 25 ans (fig. 20)¹⁷. Au-delà de cette question du logement, on compte également vestiaires, cantine, centre médical, centre coopératif, *etc.* La reconnaissance de l'existence de cet ensemble bâti complet mais diffus dans la ville – on trouvera des éléments semblables dans d'autres villes « cheminotes » comme Noisy-le-Sec –, pourrait être mis en valeur par les communes ou la SNCF (parcours, brochure, *etc.*), comme c'est le cas ailleurs pour l'habitat minier, pour leur donner plus de lisibilité dans la ville.



◀ Figure 19.
La Cité du Nord,
Drancy. Carte
postale ancienne,
Archives
départementales
de la Seine-Saint-
Denis. Cl. d.r.

Figure 20. ▶
Drancy, cité-jardin des
chemins de fer de Ceinture.
OPHBM, J. Bassompierre
et P. de Rutté architectes,
1920-1922.
© M.-F. Laborde, bureau du
patrimoine, Département
de la Seine-Saint-Denis,
2005.



17- La cité-jardin est conçue entre 1920 et 1922 par les architectes André Arfvidson, Joseph Bassompierre et Paul de Rutté. L'office et ses architectes gardent la maîtrise du projet et le stipulent clairement dans la convention qui les lie au syndicat des chemins de fer de Ceinture. Convention du 7 mai 1920, Archives de l'ODHLM de la Seine-Saint-Denis. Voir les travaux de B. Pouvreau, M.-F. Laborde, M. Couronné, en cours au Bureau du patrimoine pour une publication à venir sur les cités-jardins en Seine-Saint-Denis.

5. La prise en compte du paysage ferroviaire comme donnée patrimoniale : la notion de paysage ferroviaire varie selon que l'on se situe à l'intérieur ou à l'extérieur de l'espace ferroviaire. C'est à la fois le chemin de fer en tant que paysage et le paysage perçu depuis le chemin de fer. Il forme un paysage technique évolutif¹⁸ avec la modernisation du réseau, qui alterne points de vue diurne et nocturne (voir aujourd'hui les vastes ateliers de maintenance du TGV au Landy). Il varie selon que la voie court à même le sol, en déblai ou en remblai. Paysage perçu, il est formé de points de vue depuis l'espace public : parfois depuis les rives urbaines, plus souvent depuis les ouvrages de franchissements (fig. 21 à fig. 23). Ces points de vue, souvent étonnants et singuliers, existent de jour, mais aussi de nuit. Ils présentent un enjeu manifeste de mise en valeur (éclairage, accessibilité, signalisation...) même (surtout ?) là où les difficultés urbaines semblent les plus insurmontables.

Vastes espaces, corridors et servitudes créent un paysage « naturel » qu'il importe d'étudier à la fois du point de vue écologique, par une approche naturaliste ou environnementale, et sensible, par une approche paysagère et plastique. Les premiers éléments existent avec l'inventaire de la flore en Seine-Saint-Denis, récemment étendu aux voies ferrées, qui détaille les espèces inventoriées le long des ballast, révélant la présence d'une flore peu connue et originale pour le département : « Très contraignants vis-à-vis des espèces qu'ils hébergent, les ballasts possèdent une flore bien spécifique. [...] L'autre caractéristique de ces milieux est le grand pouvoir de dissémination qu'offrent ces voies de communication. Ainsi, certaines espèces [...] utilisent ses couloirs pour se disperser et atteindre de nouvelles niches écologiques¹⁹. » Une étude approfondie de ce milieu spécifique reste à faire de ce point de vue (fig. 24).

La notion de « paysage » ferroviaire est commune à plusieurs cultures de travail, à plusieurs corps de métiers : non seulement le paysagiste, mais aussi les métiers du patrimoine et de la ville (architectes, urbanistes, chargés d'aménagement de la ville ou du domaine ferroviaire) parlent de paysage. L'intérêt manifeste d'une étude sur le paysage ferroviaire serait donc de croiser ces différentes conceptions du paysage dans un objectif très opérationnel, d'alimenter la réflexion sur la transformation des « franges urbaines » et d'assurer une « suture » qui tienne compte des spécificités et de la richesse de ces territoires ferroviaires (fig. 25 et fig. 26).

18- Chaque génération technologique produit un nouveau paysage : vapeur, diesel, électricité. Aujourd'hui, le TGV apporte avec lui un nouveau paysage très moderne, à l'image de la haute technologie qu'il incarne.

19- Département de la Seine-Saint-Denis / Museum national d'histoire naturelle, rapport produit par M. Filoche. Les sites prospectés correspondent aux docks de Saint-Ouen, aux voies (lorsque celles-ci étaient accessibles) du RER B et E, et du RER A au niveau de Noisy-Le-Grand.

Figure 21. ▶
Gare de Saint-Denis – Stade de France, RER D, SNCF – Agence des gares (Duthilleul, Tricaud), 1998.
© E. Lohr, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2005.



◀ Figure 22.
Un paysage à la fois technique et végétal au Bourget.
© A. Furio, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2004.

Figure 23. ▶
Paysage de la gare de triage du Bourget.
© A. Furio, Bureau du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2004.





◀ Figure 24.
Vue du paysage
des docks de
Saint-Ouen,
gagné par la
végétation.
© E. Lohr,
Bureau du
patrimoine,
Département de
la Seine-Saint-
Denis, 2005.

Figure 25. ▶
Vue sur les
quais de la gare
de Pantin
(aujourd'hui
gare RER E)
depuis le pont
reliant les
Quatre-Chemins
au reste de la
ville. © E. Lohr,
Bureau du
patrimoine,
Département de
la Seine-Saint-
Denis, 2004.



◀ Figure 26.
Vue sur les
voies de
garage de la
RATP à
Bobigny.
© E. Lohr,
Bureau du
patrimoine,
Département
de la Seine-
Saint-Denis,
2005.

6. Le rôle structurant ou déstructurant de la voie de chemin de fer sur la formation du territoire et celle de son influence sur l'apparition de formes bâties avoisinantes, qu'il importe d'étudier avant toute étude d'insertion urbaine. Au-delà des emprises, l'implantation du faisceau ferroviaire et de ses installations a façonné le tissu urbain alentour, modifiant le réseau viaire, le parcellaire, et favorisant une nouvelle urbanisation et de nouvelles formes urbaines et bâties. Les édifices peuvent regarder vers la voie ferrée pour être vus depuis le train (implantation de pavillons ou d'entreprises à visée publicitaire) ; ils peuvent au contraire lui tourner le dos, auquel cas le train permet de voir ce que d'habitude on ne voit pas. Au-delà des rives, il est intéressant d'identifier les lotissements et voies établis en relation avec la gare, afin d'appuyer les opérations de requalification sur les éléments bâtis les plus pertinents au sein d'une structure urbaine bien interprétée.

Conclusion

Les sites ferroviaires, par les emprises foncières qu'ils occupent sur certaines communes de Seine-Saint-Denis, participent du paysage urbain du département. Leur création a largement contribué à modeler un type de paysage périurbain depuis le XIX^e siècle, en imposant une nouvelle logique de développement au territoire : segmentation des paysages et développement de nouvelles dynamiques de croissance. Avant que ces terrains ne perdent leur vocation ferroviaire pour acquérir de nouvelles fonctions urbaines, il paraît important d'étudier ces espaces. Les problèmes de définition patrimoniale de ces espaces non bâtis se posent de façon accrue avec leur changement de fonction. Quelle pertinence y a-t-il à garder ces immenses espaces ouverts au cœur des villes ? Tandis que la logique de l'urbanisation tendrait plutôt à les refermer, l'étude du paysage pourrait fournir des arguments patrimoniaux pour conserver certaines formes ouvertes et fournir des outils opérationnels pour une re-couture urbaine pertinente.
