

En 1814, avant la chute de l'Empire, Napoléon Ier charge les généraux Haxo et Rogniat d'établir un système complet de défense de Paris.

Ce n'est qu'à partir de 1830, avec l'accession de Louis-Philippe à la tête de l'Etat (où il restera jusqu'en 1848), que la réalisation de ce projet débute. Cela permet de faire travailler les ouvriers du bâtiment venus en masse à Paris suite à la crise économique de 1828-1830. Le pourtour de Paris est ainsi doté de forts, permettant de former un large réseau d'observation et de protection, allant de l'Île de Saint-Denis à l'Île Saint-Germain, la Seine fermant le périmètre avec le Fort du Mont Valérien comme poste avancé supplémentaire.

À Saint-Denis, trois forts sont construits entre 1841 et 1845 : le Fort de la Briche, le Fort de la Double Couronne et le Fort de l'Est reliés entre eux par une enceinte qui se termine "contre" le canal. La ville est à nouveau enfermée. (Note 23)

Mais cette nouvelle enceinte a la particularité de s'inscrire dans une vision générale de ce que Paris pourrait devenir : en filigrane apparaît le désir d'annexer des territoires à la capitale. Et cette limite militaire pourrait servir à justifier ces annexions. Haussmann, qui prend ses fonctions de Préfet de Seine en 1853 (grâce à l'arrivée au pouvoir de Napoléon III en 1852), ne cache pas son désir de mettre en oeuvre ce projet. (Note 24)

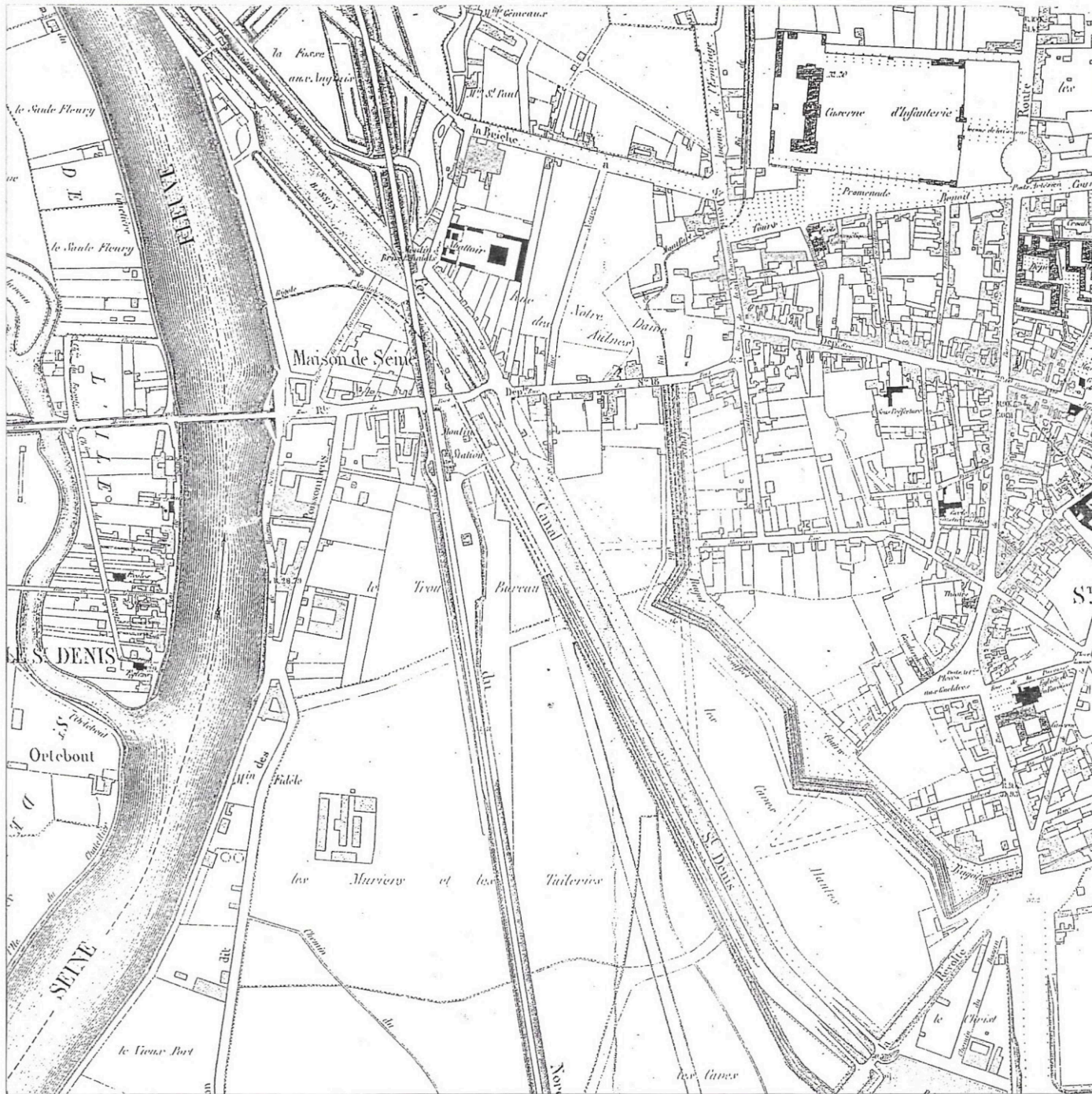
En 1859, une première campagne d'annexion est d'ailleurs lancée, au cours de laquelle le village de La Chapelle est intégrée à Paris. La Chapelle propose qu'une nouvelle commune, correspondant au territoire de la Plaine soit créée. Cette requête est refusée et la Plaine est partagée entre Aubervilliers et Saint-Denis. Les limites communales sont désormais fixées. (Note 23)

En parallèle, la grande révolution du chemin de fer commence...

En 1831, l'Etat décide de construire les Chemins de Fer du Nord. La lutte est rude entre les différents grands groupes financiers, qui sont tous intéressés. C'est finalement le groupe Rotschild qui remporte le marché et crée, en 1845, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord. Le réseau, qui passe à l'ouest du territoire de Saint-Denis, est mis en service en 1846. (Note 25)

Dès lors, Saint-Denis réunit l'ensemble des caractéristiques nécessaires pour devenir un grand pôle industriel. La Seine et le canal, ainsi que le chemin de fer offrent un réseau exceptionnel pour le transport de toutes les marchandises. La plaine est un vaste territoire aux multiples qualités : peu construit ; assaini ; sol stable ; nappes phréatiques facilement exploitables ; terrain plat, sans accidents, ce qui facilite les accès et les constructions ; balayé par des vents d'ouest et sud-ouest qui évacuent la pollution loin des zones d'habitations privilégiées ; entouré par des villages où la main d'oeuvre est abondante ; situé à une altitude de 30 à 35 mètres au-dessus du niveau de la Seine ce qui le met à l'abri de tout risque d'inondation ; tout proche de la capitale, qui est évidemment le principal client de la région et regroupe l'ensemble des pouvoirs politique, financier et économique. (Note 26)

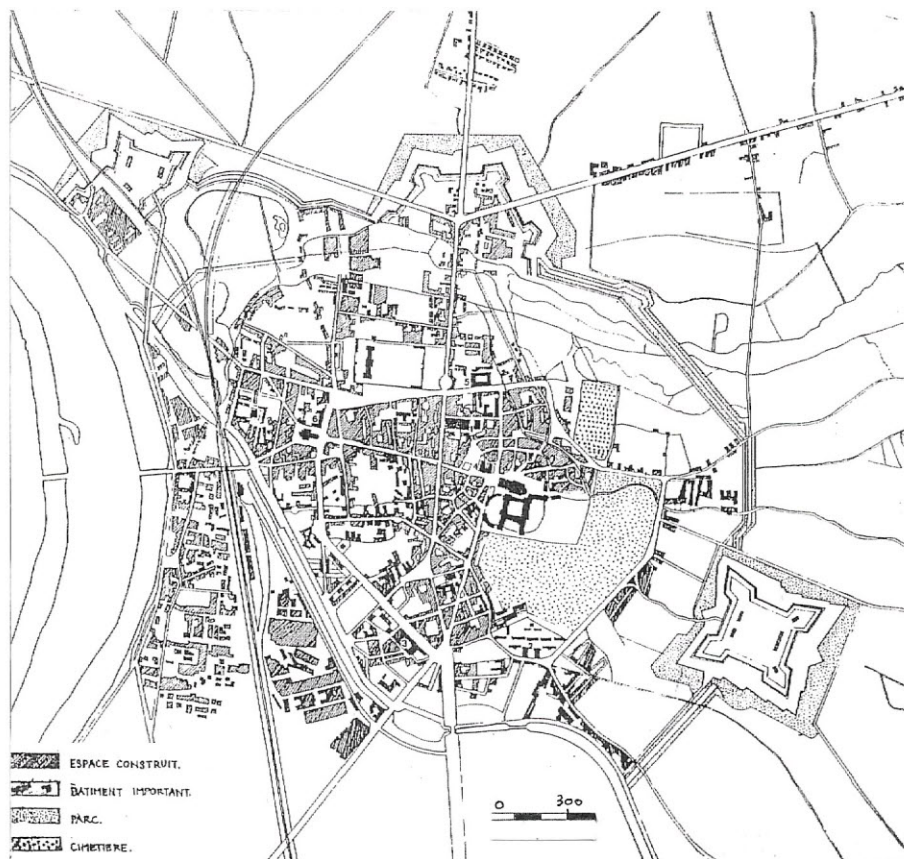
Les atouts du territoire de Saint-Denis ajoutés aux importants progrès techniques, scientifiques et juridiques du siècle vont bouleversés, une nouvelle fois, l'histoire de la ville...



PLAN DRESSE PAR O-T. LEFEVRE - 1/8000°  
 "Saint-Denis en 1854"  
 • FIGURE 19 •

Dans le même temps, et pour les mêmes raisons, le monde de la bourgeoisie est en pleine croissance et draine avec lui une nouvelle vision de l'espace urbain. Les transformations haussmaniennes à Paris en seront le principal manifeste mais, dans une bien moindre mesure, Saint-Denis vivra aussi cette évolution dont les maîtres mots sont ordre et hygiène. Les rues vont donc être frappées d'alignement et la ville va se doter de tous les équipements nécessaires au confort de cette classe dominante de la population : théâtre, asile, école, hôpital, etc... (Note 27)

Viollet Le Duc intervient à Saint-Denis avec deux gros projets : d'une part la construction de l'Église de l'Estrée (construite entre 1864 et 1867) et la redéfinition de l'axe ouest-est de Saint-Denis, allant de la nouvelle gare ferroviaire à la Basilique ; d'autre part la restauration de la Basilique de 1858 à sa mort, en 1879.



PLAN DRESSE PAR L'IERAU  
 "Saint-Denis en 1890"  
 • FIGURE 20 •

En 1813, les vieux remparts du XIV<sup>e</sup> siècle, en ruine, sont démolis et remplacés par des avenues plantées. Un nouveau quartier va alors, peu à peu se construire, du sud-ouest de la ville jusqu'au canal, pour accueillir la bourgeoisie. Les habitants précédents sont expropriés. (Note 27)

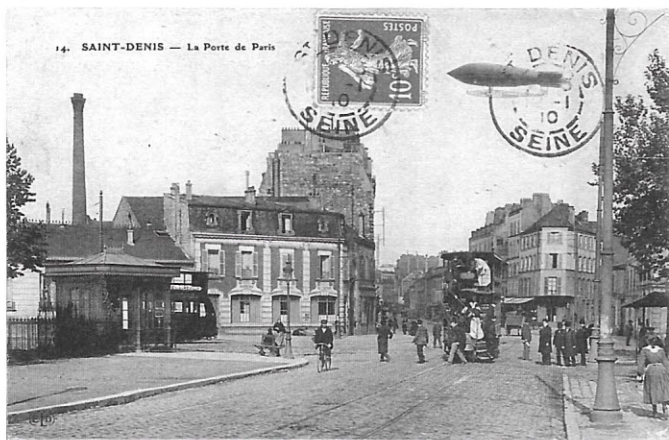
Dès lors, les ouvriers sont bannis de la ville. C'est la bande de terrain, encore insalubre, située entre le parc de la Basilique et l'enceinte militaire de 1840, qui leur est réservée ; puis, lorsque leur nombre augmente, ce quartier s'étend sur les terrains qui sont dans son prolongement, toujours le long de l'enceinte, comme le champ de Bel Air. Dans leur grande majorité, ces logements sont des baraques construites dans l'urgence et sans moyens. (Note 27)

C'est la Place de la Porte de Paris qui sert à nouveau de limite, mais cette fois pour séparer deux classes sociales entre les quartiers bourgeois de l'ouest et les quartiers ouvriers de l'est. L'aménagement de la voie formant tryptique avec les deux avenues royales, est renforcé avec la construction de nouveaux bâtiments. (Note 27)

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, un petit square est implanté au croisement des principales avenues accédant à la Porte de Paris. En son centre est érigée une statue de Nicolas Leblanc (1742- 1806), chimiste et inventeur de la soude artificielle qu'il fabriqua à Saint-Denis.



CARTE POSTALE  
 DEBUT DU XX<sup>e</sup> SIECLE  
 "Le square de la Porte de Paris"  
 Vue prise de l'Avenue Wilson, en arrivant de Paris  
 A gauche, le Boulevard Marcel Sembat  
 A droite, la Rue Gabriel Péri  
 • FIGURE 21 •



CARTE POSTALE  
 VERS 1910  
 "La Porte de Paris"  
 Vue prise de la fin de l'Avenue Wilson,  
 en arrivant de Paris  
 Le square est à gauche  
 En face, la Rue Gabriel Péri  
 A droite, début de la Rue de la Légion d'Honneur  
 • FIGURE 22 •

Le développement industriel de la Plaine Saint-Denis va être extrêmement rapide et entraîner un accroissement brutal de la population. Le nombre d'habitants passe de 4500 à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, à 26000 en 1866, et 60000 en 1914... (Note 28)

Entre 1860 et 1900, 18 usines chimiques, 17 entreprises métallurgiques, 2 verreries, des manufactures de peaux, et les célèbres fabriques Pleyel (en 1868) et Christofle (en 1875) s'installent sur ce site. (Note 29)

Toutes ces entreprises sont directement dépendantes du chemin de fer. L'occupation du territoire va donc d'abord s'effectuer à partir du noyau de la gare ferroviaire. Mais la configuration du site, bloqué à l'ouest par La Seine et le réseau ferré, à l'est par la ville et le canal, va provoquer un développement rapide vers le nord et le sud jusqu'à l'actuel Carrefour Pleyel, caractérisé par une grande densité qui ne laisse pas de place à l'habitat. (Note 30)

En parallèle apparaît un autre type d'entreprise également dépendante des chemins de fer, mais qui a, en plus, besoin de vastes zones de stockage. L'un des premiers exemples sera l'installation en 1862 des Magasins Généraux de Paris. Ces sociétés s'installent sur de très grandes surfaces, le plus près possible des lignes de chemin de fer ( mais très rapidement, faute de place, les dernières arrivées devront s'en éloigner) et créent leurs propres branchements ferrés, reliés au réseau général. Cette pratique est à l'origine de la construction de gigantesques entrepôts, autour desquels vont se dérouler des centaines de kilomètres de voies ferrées "privées", occupant majoritairement tout le sud de la Plaine Saint-Denis, qui devient le grenier, la cave et le débarras de la capitale. Le développement important de la consommation après la guerre 1914-1918, va conforter ce fonctionnement. (Note 30)



CARTE POSTALE DE 1920  
"La Porte de Paris un jour de fête foraine"  
Vue prise de l'angle entre la Rue Gabriel Péri  
et la Rue de la Légion d'Honneur  
En face, l'Avenue Wilson vers Paris

• FIGURE 23 •

En 1920, la Porte de Paris, l'Avenue Wilson et toutes les rues environnantes jusqu'aux berges du canal, accueillent encore, au mois de juin, une fête foraine, dernier vestige de la très vieille foire du Lendit. (Note 31)

En 1918, l'Avenue de Paris change de nom et devient l'Avenue du Président Wilson. En 1924, c'est le tour de la Route de la Révolte : elle est rebaptisée Avenue Anatole France.

Entre les deux guerres mondiales vont s'installer les usines de production d'énergie destinées à alimenter Paris : dévoreuses d'espace, polluantes, aux architectures titanesques, repliées sur elles-mêmes et souvent entourées d'enceintes, elles vont s'appropriier les vastes territoires non investis du nord de la Plaine, de part et d'autre de l'avenue Wilson. (Note 30)



AQUARELLE de PAUL SIGNAC - 1933  
Le Bassin de la Gare Carrée  
• FIGURE 24 •



CARTE POSTALE DE 1936  
"Le square de la Porte de Paris"  
Vue de l'intérieur du square vers le Bd Marcel Sembat  
• FIGURE 25 •

A la même époque vont se développer les petites et moyennes entreprises de transformation qui sont en liaison directe avec Paris, tout en étant indépendantes du chemin de fer. Elles vont profiter de l'essor de l'automobile pour s'installer le long des axes routiers, ce qui leur permet d'avoir "pignon sur rue". C'est, bien sûr, l'Avenue de Paris qui est majoritairement choisie. Mais l'axe St-Ouen / Aubervilliers et le Carrefour Pleyel sont aussi investis. Le parcellaire ancien est respecté et une forme de mixité entre entreprise et habitation se met en place. (Note 30)

Cet essor industriel va provoquer la naissance de lotissements ouvriers au-delà de l'enceinte de Thiers : le quartier jusqu'alors réservé aux ouvriers étant saturé ainsi que le centre ancien qui se dégrade, tout le reste du territoire étant occupé par la bourgeoisie ou par l'industrie, c'est sur les terrains maraichers de l'est, que les ouvriers s'installent dans des conditions désastreuses. (Note 32)

Pourtant, le premier concours organisé par la Société Française des HBM (en 1890) portait sur une opération, appelée "La Ruche", située à Saint-Denis (Note 33). Cette initiative laissait présager un souci de palier à la situation précaire des ouvriers arrivés en masse. Il n'en est rien : seuls quelques logements patronnaux, quelques lotissements pavillonnaires et les cités La Ruche (en 1830) et Barbusse (en 1832), seront construits. (Note 32)

A la veille de la seconde guerre mondiale, la ville est toujours incapable de gérer les conséquences de son exceptionnel développement économique...



SAINT-DENIS EN 1937

• FIGURE 26 •

## INTERSTICE

---

Cette période de Révolution Industrielle semble être caractérisée, pour la ville de Saint-Denis, par une sorte d'abandon dramatique de son territoire...

La bourgeoisie mène la danse, en s'installant où elle veut, en construisant ce qu'elle veut, en excluant de son domaine réservé tout ce qui la dérange, et en ne s'occupant absolument pas de ce qui se passe à l'extérieur de ce confortable cocon... Du coup, le reste du territoire est investi n'importe comment, en fonction des moyens et de la rapidité de réaction de chacun : les voies ferrées se développent de manière totalement anarchique, les entreprises s'octroient les terrains sans aucun contrôle, les ouvriers sont relégués sur les terrains qui n'intéressent personne (trop loin de tout et insalubres)...

Bien avant que cela soit mené dans le cadre d'une volonté politique nationale, une énorme opération de "zoning" se met très rapidement en place. Elle coupe le territoire en tiers de camembert, totalement déséquilibrés (à la fois en termes de quantité et de qualité), dont la Porte de Paris est le centre (le canal formant les branches est et ouest ; la Nationale 1 formant la branche nord)...

Incapable de se rendre compte de l'importance du phénomène qui est en train de se produire, la municipalité (pourtant une des rares à être communiste dès la fin du siècle) est totalement dépassée par les événements et ne tente rien pour éviter le pire. La ville va totalement changer de visage : les 700 hectares de la Plaine forment un concentré d'activités polluantes (au sens très large) ; d'énormes lotissements précaires se sont développés dans tout l'est ; et le centre ancien se dégrade...

Ce qui aurait du permettre à la ville de Saint-Denis de se reconstruire harmonieusement en essayant de tirer parti des nombreux atouts qu'elle avait en main, se traduira, en fin de compte, par une catastrophe humaine et urbaine. Ce qui aurait pu lui permettre de trouver enfin les moyens économiques de cette reconstruction, sera bizarrement ignoré et bradé...

Encore une fois, la Porte de Paris est au coeur de ce désastre : elle devient le symbole de toutes les ruptures, d'une frontière maintes et maintes fois réaffirmée, presque avec acharnement, et qui au fil des siècles ne cesse de se creuser. Et pourtant, cela ne se voit pas encore...