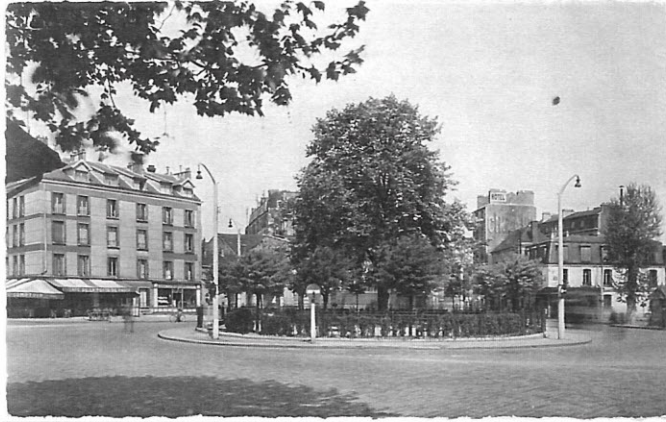


Pendant la seconde guerre mondiale, la statue de Leblanc est réquisitionnée par l'armée allemande, pour être fondue. Après la guerre, le square disparaît peu à peu pour se transformer en petit rond-point planté, puis en petit rond-point tout court ! (Note 34)



CARTE POSTALE DE 1947
"Le rond-point de la Porte de Paris"
Vue prise de l'Avenue Wilson, en arrivant de Paris
• FIGURE 27 •

Au sortir de la guerre, Saint-Denis, comme toutes les villes françaises, souffre de graves carences en logement. Outre les dégâts causés par les bombardements laissant 5000 personnes sinistrées, s'ajoute les effets du baby-boom, et le retour d'une croissance économique qui provoque de nouvelles migrations vers tous les grands sites industriels, dont la Plaine. De plus, Saint-Denis était déjà, avant la guerre, dans une situation critique, tant au niveau du manque de logements, que de l'état du parc existant.



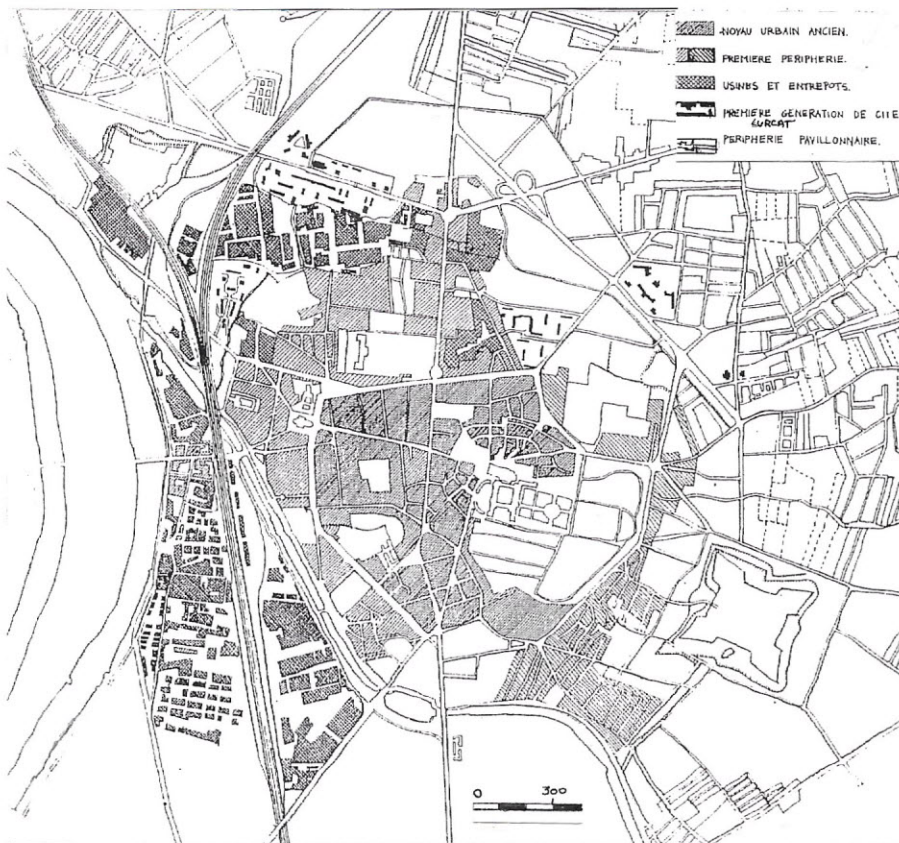
PHOTOGRAPHIE de PIERRE DOUZENZEL
FEVRIER 1956
Le rond-point de la Porte de Paris
Vue prise de la Rue Gabriel Péri,
en regardant vers l'Avenue Wilson
• FIGURE 28 •

En 1945, Saint-Denis se dote d'une nouvelle mairie communiste qui, sous la direction de Lurçat, architecte-urbaniste en chef de la ville, mènera une vaste politique de construction de logements jusqu'en 1969. Elle se déroulera en deux phases. (Note 35)

La première phase, qui dure jusqu'aux environs de 1960, consistera plutôt en une politique de reconstruction, répondant à l'urgence du relogement des populations nécessiteuses, avec de "petites" opérations de 120 à 500 logements maximum qui seront, en majorité, implantées entre l'enceinte du XIV^e siècle et l'enceinte de Thiers. (Note 35)

La seconde phase, qui dure jusqu'à la fin des années 60, s'inscrira dans une politique nationale de construction de grands ensembles, issue de l'Opération Million lancée en 1955 (construire le plus de logements possible avec un budget d'un million de francs) mettant en place des programmes de 600 à 2800 logements... Ces opérations seront implantées de part et d'autre, ou au-delà de l'enceinte de Thiers. Dans tous les cas, Lurçat utilisera au maximum, le glacis militaire de l'enceinte, rétrocedé à la ville en 1832. (Note 35)

Très peu d'opérations seront menées au sud du canal pendant ses vingt-cinq ans. Les coupures entre ville résidentielle et ville industrielle, entre logement "bourgeois" et logement "ouvrier" sont consommées. Et le centre ancien est devenu un taudis...



PLAN DRESSE PAR L'IERAU
 "Saint-Denis entre 1945 et 1958"
 • FIGURE 29 •

En 1956, sont engagés des travaux pour pallier à la croissance de la circulation automobile. Le petit rond-point est transformé en carrefour. Un refuge de vingt-deux mètres de rayon est réalisé, autour duquel une chaussée de quinze mètres de large se déroule.



PHOTOGRAPHIE de PIERRE DOUZENZEL

OCTOBRE 1956

Le rond-point de la Porte de Paris

Vue prise de la l'Avenue Wilson

Au fond, la Rue Gabriel Péri

et la Rue de la Légion d'Honneur

• FIGURE 30 •



CARTE POSTALE de 1957

"Le carrefour de la Porte de Paris"

En face, côté gauche, la Rue Marcel Sembat

En face, côté droit, la Rue Gabriel Péri

A gauche, vers le Boulevard Anatole France

• FIGURE 31 •

En même temps une nouvelle voie, qui relie ce carrefour à la Rue Paul Vaillant Couturier, est ouverte. Pour effectuer ces travaux, une vague d'expropriation et de démolition au sud de la Rue Danièle Casanova est engagée. (Note 34)

En 1960 commence le chantier gigantesque de l'autoroute A1 qui doit relier Paris à la Belgique. Pour sortir de Paris, c'est l'Avenue Wilson, "grâce" à sa royale largeur qui est choisie. Eventrée, elle accueille huit voies de circulation en son centre, et deux fois deux voies en surface pour garder les liaisons de proximité.



PHOTOGRAPHIE de PIERRE DOUZENZEL - 1963
Le carrefour de la Porte de Paris,
pendant les travaux de construction de l'autoroute.
Vue prise de la Rue Marcel Sembat
Au fond, l'Avenue Wilson
• FIGURE 32 •



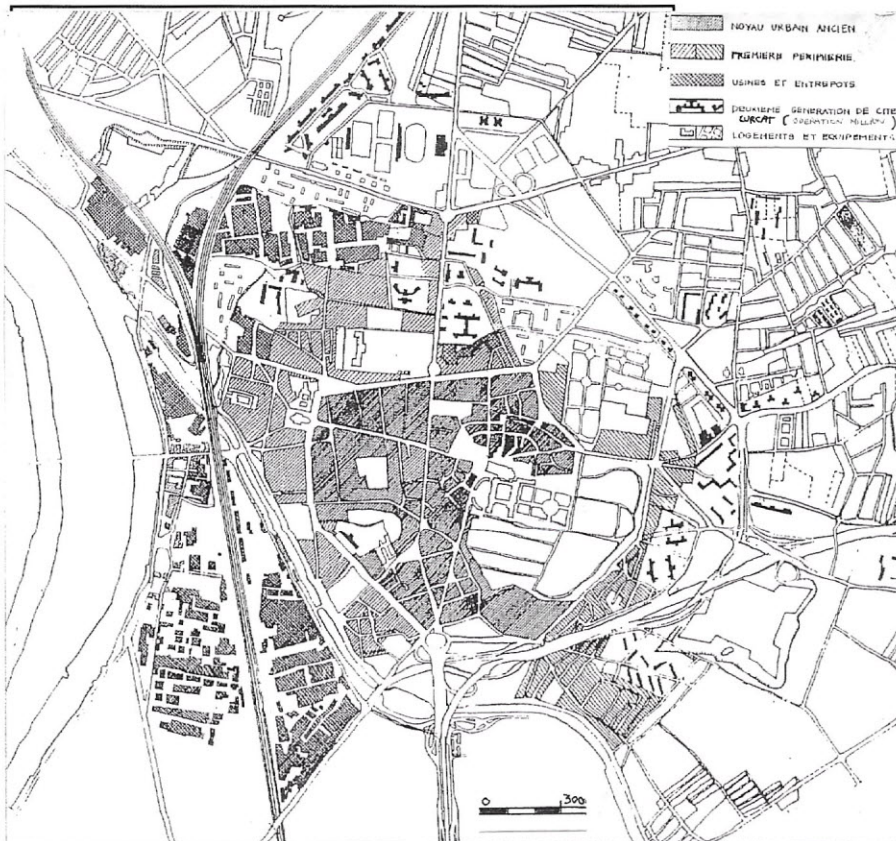
PHOTOGRAPHIE de PIERRE DOUZENZEL
OCTOBRE 1963
Le bassin de la Gare Carrée,
pendant les travaux de construction de l'autoroute.
Vue prise de l'Avenue Wilson, au sud de l'écluse
• FIGURE 33 •

Pour franchir le canal, l'autoroute sort de terre, grâce à un viaduc qui survole, en une large courbe, l'ensemble du territoire situé sous le quart sud-est du Carrefour de la Porte de Paris.



PHOTO de PIERRE DOUZENZEL - AVRIL 1966
Le territoire situé au sud-est du Carrefour de la Porte de Paris,
pendant les travaux de construction du viaduc de l'autoroute.
Vue prise du sud de l'écluse

• FIGURE 34 •



PLAN DRESSE PAR L'IERAU
"Saint-Denis entre 1958 et 1965"

• FIGURE 35 •

Cette opération s'inscrit d'ailleurs dans les prérogatives de l'époque : répondre à la fonction avec une efficacité maximale et un coût minimal ; encourager l'expansion de l'industrie automobile en pleine euphorie ; ignorer les discours, jugés réactionnaires, de ceux qui contestent la violence des réalisations.



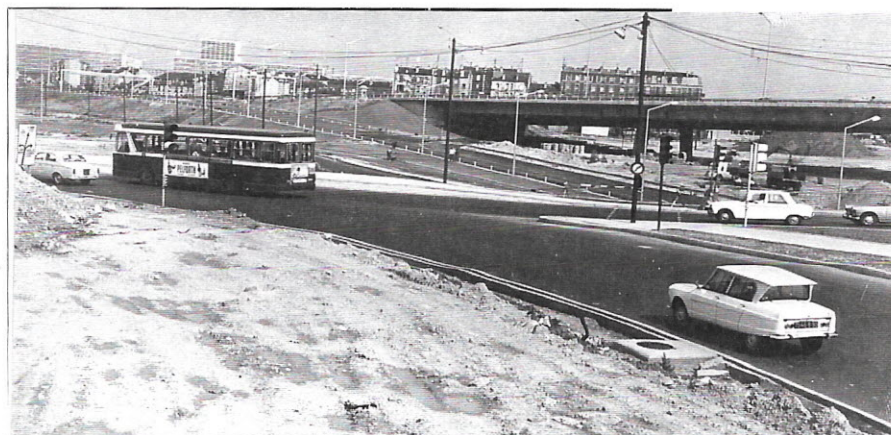
PHOTOGRAPHIE de PIERRE DOUZENZEL

VERS 1970

Le territoire du Carrefour de la Porte de Paris,
après la construction de l'autoroute.

Vue prise du rond-point vers le sud

• FIGURE 36 •



PHOTOGRAPHIE de PIERRE DOUZENZEL

VERS 1970

Le territoire du Carrefour de la Porte de Paris,
après la construction de l'autoroute.

Vue prise du rond-point vers l'est

• FIGURE 37 •

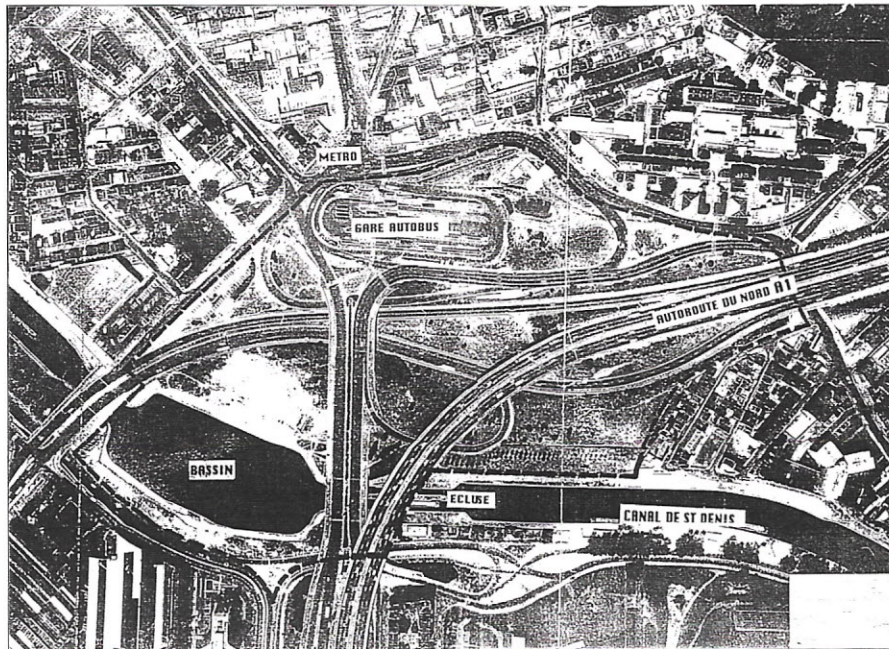
L'autoroute A1 va ainsi traverser la commune de Saint-Denis au mépris de toute considération autre que celle de la fonction : l'Avenue Wilson est défigurée et les logements qui la bordent (et qui assuraient le peu de mixité de ce site industriel) deviennent inhabitables ; elle "fagocite" le territoire de la Porte de Paris avec son réseau de bretelles et grignote une partie du Fort de l'Est. Sorte de bulldozer aveugle, détruisant tout ce qui le gêne !!!

A la fin de ces travaux titanesques, le territoire dit du Carrefour de la Porte de Paris a totalement changé de visage : il est devenu un échangeur autoroutier digne d'une mégapole américaine au pied d'une cité bi-millénaire...

Ainsi, sur les vingt-six hectares du site, douze sont réservés au réseau routier (l'emprise du canal et de son bassin représentant environ deux hectares et demi) !!! (Note 36)

Le reste du territoire, environ treize hectares, devient résiduel : inaccessible quand il s'agit des emprises issues du parcours entrelacé des bretelles de l'autoroute, et des surfaces de maintenance ; accessibles quand il s'agit des vagues surfaces herbeuses devant le canal et son bassin...

La gare routière construite en 1976 s'étend sur un hectare : terminal d'une dizaine de lignes de bus RATP, elle sert également de toit à un parking souterrain d'environ six cents places construit sur trois niveaux. (Note 36)



PHOTOGRAPHIE AERIENNE
VERS 1980
Le Carrefour de la Porte de Paris
• FIGURE 38 •

En parallèle, la construction de l'autoroute va générer l'arrivée d'ouvriers du bâtiment, essentiellement portugais, qui s'installent dans un bidonville (constitué à l'origine par des réfugiés politiques espagnols) situé sur le site du Franc-Moisin. A la fin du chantier, ce bidonville abrite 5000 personnes... Il sera peu à peu remplacé par la cité du même nom (construite entre 1970 et 1972)

La Plaine, de son côté, a peu évolué : dans un patrimoine industriel stable et prospère mais saturé, seules quelques opérations tertiaires (dont la Tour Pleyel) viendront compléter ses activités, et complexifier encore sa typologie...

INTERSTICE

Cette période sera caractérisée par une frénésie constructive générée par de véritables nécessités, mais qui prendra forme au travers d'une volonté fonctionnaliste outrancière : c'est le temps des constructions massives d'immeubles d'habitations et d'infrastructures routières et autoroutières...

Il faut donc construire une autoroute entre Paris et Lille... Au moindre coût... L'avenue du Président Wilson est très large et bien positionnée au nord de la capitale... On ne peut espérer mieux !!!

Ce qui représentait la seule liaison entre les deux "pays" composant la commune de Saint-Denis, la colonne vertébrale d'un territoire qui jamais n'avait été uni, l'ouvrage majeur autour duquel pouvait encore se construire une identité regroupée malgré les difficultés... est d'un seul coup massacrée...

Et puis, il se passe la même chose que pour le canal... mais dans un tout autre contexte : il faut quand même que l'autoroute évite la ville de Saint-Denis !!! Très logiquement, une large courbe aérienne est donc dessinée devant la Porte de Paris...

Car c'est un lieu sans importance, puisque sans fonction définie (si ce n'est de permettre déjà l'échange routier)... Un lieu qui n'intéresse personne, puisqu'il est en limite de tout... Un lieu sans utilité foncière puisqu'il n'accueille aucune activité lucrative... Un lieu sans identité puisqu'il est à la jonction de toutes celles qui l'entourent... On ne peut, une nouvelle fois, espérer mieux !!!

Du coup, on en profite pour y construire de multiples bretelles, permettant de rentrer et sortir de l'autoroute, et de rejoindre toutes les voies environnantes, de façon très confortable...

La volonté urbaine de l'époque est de privilégier à tout prix la fonction, et le fait de détruire quelques sites au passage est franchement une préoccupation indécente : l'ambition du projet, à l'échelle nationale, vaut bien quelques sacrifices locaux, surtout quand ces sacrifices sont à faire par les autres...

En vingt ans, tout ce que le Carrefour de la Porte de Paris aura tranquillement porté comme symboles de ruptures, explose au travers de cette intervention qui transforme un lieu, entre-deux mais qualifié, en un lieu totalement disloqué : un non-lieu...