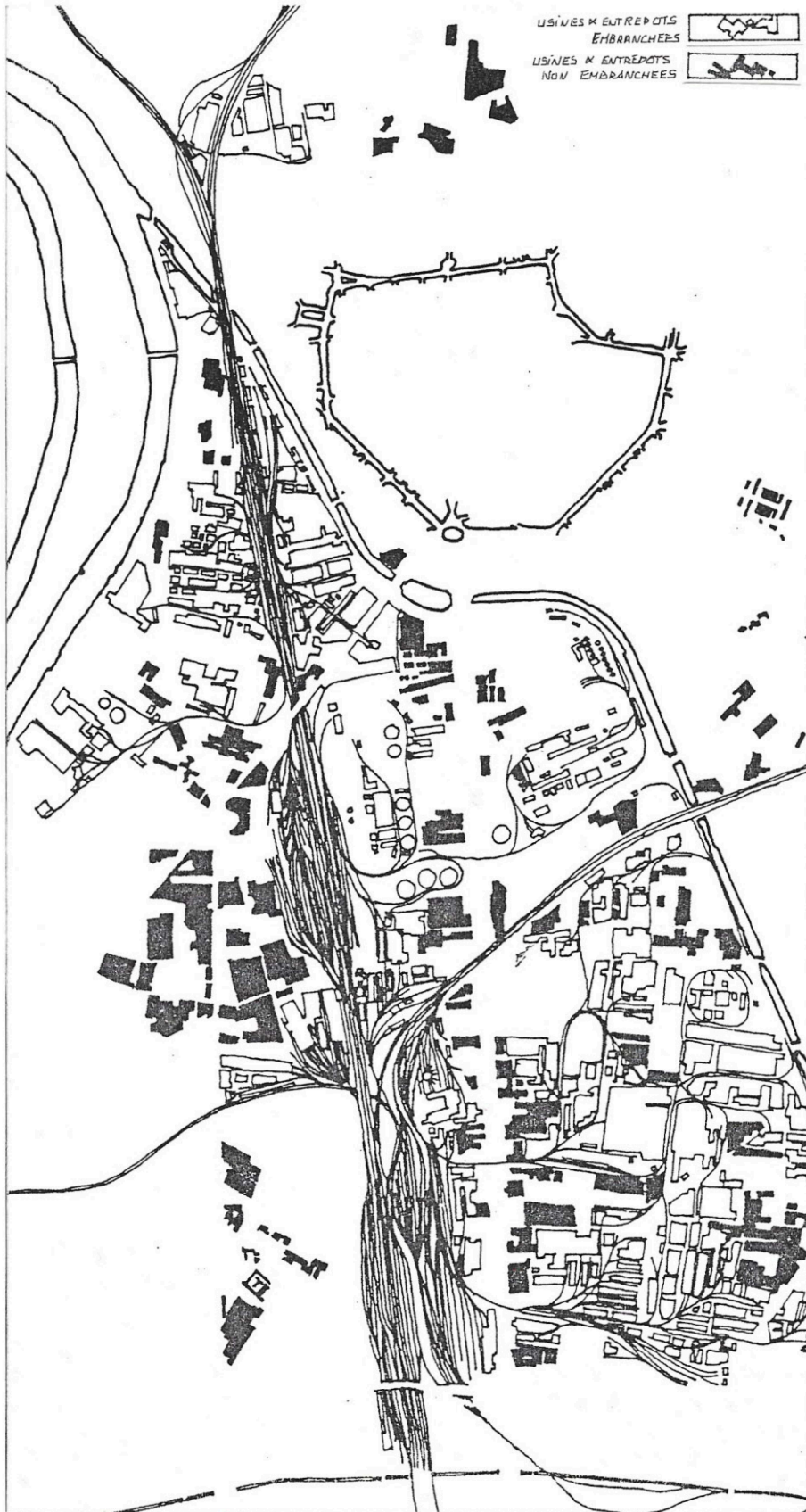




PLAN DRESSE PAR L'IERAU
"Saint-Denis en 1975, toutes activités confondues"
• FIGURE 39 •



PLAN DRESSE PAR L'IERAU
"La Plaine St-Denis en 1975, logements et équipements"
• FIGURE 40 •



PLAN DRESSE PAR L'IERAU
 "La Plaine St-Denis en 1975, industries"
 • FIGURE 41 •

“Il devient évident que, si le mode de programmation, de production et d’implantation actuel [en 1977] des constructions se perpétue, cela aboutira à désagréger totalement la structure urbaine existante. Bien que très altérée, celle-ci présente encore des potentialités qu’il serait grave de ne pas développer.” (Note 37)

En 1977, l’ensemble de l’Ile de France est alimentée avec un nouveau réseau de distribution du gaz et la production des usines du Cornillon et du Landy est arrêtée. Dans les années qui suivent, les gazomètres seront progressivement démolis.

Une nouvelle période commence...

Peu à peu, en raison de la disparition de certaines pratiques industrielles, que les progrès techniques ont rendues obsolètes (à l’instar des usines à gaz), mais aussi de la crise économique qui s’annonce avec le premier choc pétrolier de 1973, beaucoup de sociétés, implantées quelquefois depuis un siècle, disparaissent. La Plaine se “désertifie”... En parallèle, Gaz de France décide d’installer un centre de recherche sur son terrain du Landy (qui ouvrira en 1987), et inaugure ainsi un nouveau type d’activité...

Devant l’étendue du drame humain et urbain qu’a provoqué la mise en oeuvre totalitaire de l’Autoroute A.1, un concours est lancé par Mr Fitterman, ministre des transports, au début des années 1980, pour tenter de calmer les esprits. Mais l’objet du concours est uniquement de concevoir une structure légère permettant de réduire les nuisances sonores. Les dyonisiens manifestent alors vivement leur indignation devant cette initiative qui n’est, à leur avis, qu’un pis-aller. Le concours est gagné par Mme Badia et Mr Berger. Mais les deux architectes, se rendant compte des dissensions fondamentales entre l’Etat et la municipalité, se retireront du projet en 1984. (Note 8)

La même année, on recense dans la Plaine Saint-Denis, 918 entreprises, trente mille emplois, dix-sept mille habitants et huit mille logements (dont cinq mille en mauvais état). (Note 38)

En 1982, la loi de décentralisation est votée... En 1983, les décrets d’application permettent à la loi de prendre effet. C’est la fin de la toute puissance de l’Etat sur l’aménagement du territoire, qui a été à l’origine du tracé ravageur de l’A.1. Chaque municipalité a désormais les moyens légaux de se prendre en main...

Conscientes des enjeux que représentent les 750 hectares de la Plaine Saint-Denis, galvanisées par les difficultés mises à jour avec le concours de “couverture” de l’autoroute, et aidées par cette nouvelle loi, les trois communes concernées par ce territoire (Saint-denis, Aubervilliers et Saint-Ouen) décident de mettre en place leur propre structure de réflexion. Elles créent donc en 1985, avec le Conseil général de la Seine Saint-Denis, le syndicat d’études Plaine-Renaissance. L’ambition affichée est de tenter de sortir de l’aménagement sauvage qui a dominé depuis 1860, en se donnant les moyens de maîtriser le développement futur.

Plaine Renaissance se donne donc comme mission *“de gérer les mutations économiques par assistance et conseil auprès des entreprises, d’assurer la promotion interne et externe du site, et de servir de support à l’élaboration d’une charte intercommunale définissant les grandes options économiques, politiques, urbaines et sociales.”* (Note 38)

Pendant six ans, Plaine Renaissance analyse la Plaine sous toutes les coutures. Ce travail de fond permet d'identifier les atouts du site (proximité de Paris et de deux aéroports, réseau performant de transports à l'échelle nationale, identité sociale forte, prix faible du foncier, etc...) et ses faiblesses (image négative, peu de terrains libres malgré une faible densité, réseau insuffisant de transports de proximité, site isolé et disloqué par les infrastructures, etc...) et de définir ainsi des objectifs qui seront publiés en 1991.

Il s'agit de la Charte intercommunale Plaine-Renaissance. Les objectifs définis sont encore vagues mais ont alors le mérite d'affirmer une volonté politique commune : revitaliser le tissu économique, en prolongeant la vocation industrielle du site, mais aussi en limitant les activités polluantes et l'implantation du tertiaire ; favoriser les mixités à tout niveau pour éviter le phénomène de zones ; créer un pôle d'enseignement et de formation en liaison avec les entreprises et les centres de recherche ; restructurer l'habitat en créant douze mille logements, et en réhabilitant le parc existant ; développer les transports en commun et les équipements de proximité ; améliorer l'environnement en couvrant l'autoroute A1, en aménageant les berges du canal, en valorisant l'espace public, etc... (Note 39)

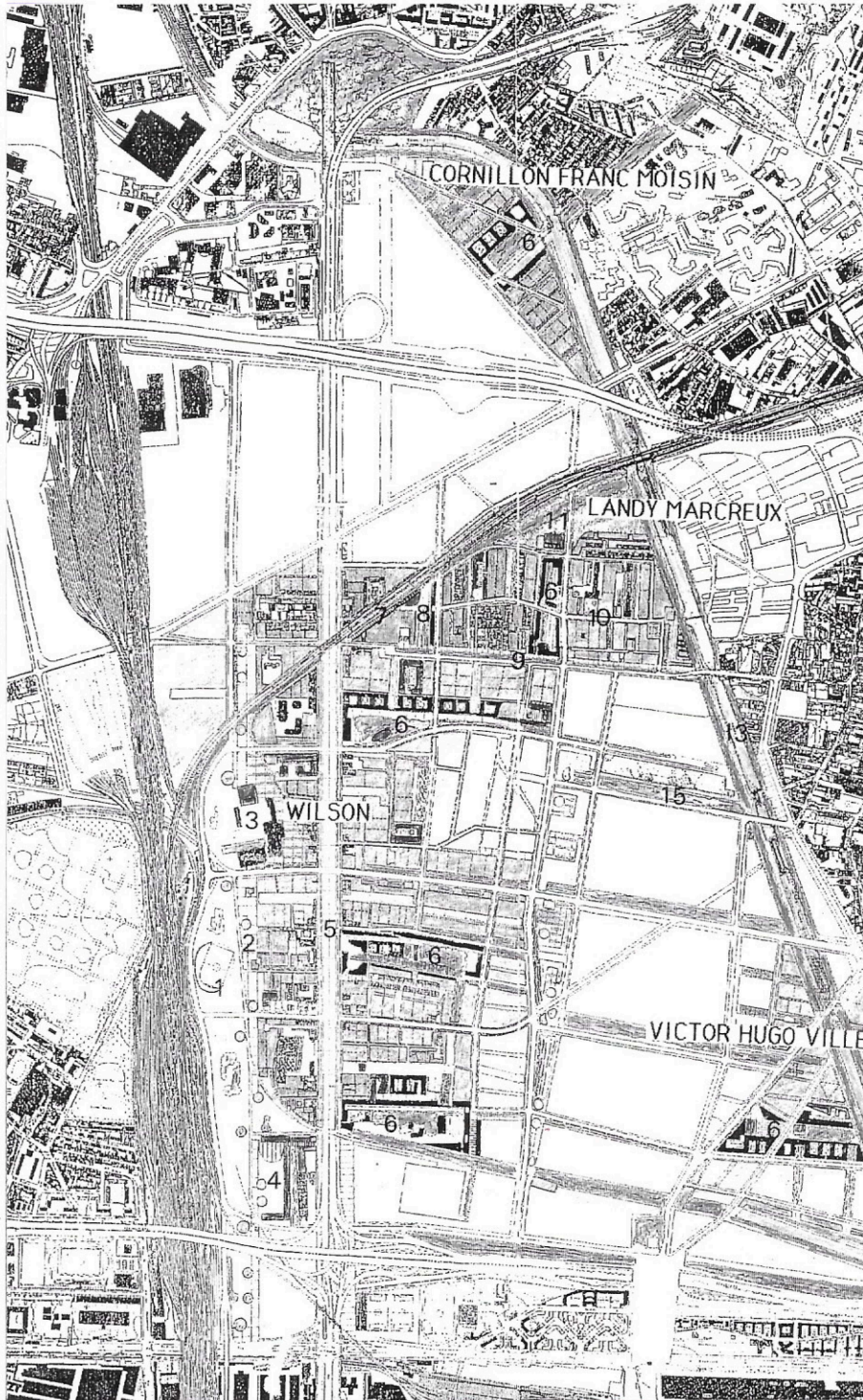
Le Projet Régional d'Aménagement en 1989, puis le Livre Blanc de la région Ile de France en 1990, confirment la légitimité du travail mené par Plaine Renaissance en inscrivant La Plaine Saint-Denis comme "*pôles stratégiques prioritaires*" de la première couronne avec deux autres sites (Seine Amont et Seine Aval). Ce document prévoit d'y développer, autour du canal, un "*espace urbain de grande qualité*" et d'encourager la création de trente mille emplois sur vingt-cinq ans... (Note 40)

En 1990, Plaine Renaissance, afin de donner une suite concrète au travail de recherche qu'elle a effectué pendant six ans, lance une consultation auprès de cinq équipes d'architectes (Deville, Lion, Reichen & Robert, Riboulet et Simounet qui quittera le projet assez vite) et une équipe de paysagistes (Corajoud) dont le but est de mettre en place un projet urbain intégrant la spécificité de l'approche de chacun des six groupes d'intervenants, et d'éviter ainsi la procédure traditionnelle du concours, jugée trop caricaturale par rapport à la complexité des problématiques.

En 1991, deux nouvelles structures sont également créées pour accompagner et concrétiser le travail de Plaine-Renaissance : La SEM Plaine-Développement dont le rôle est d'engager des négociations avec les investisseurs potentiels ; La SEM Plaine-Coopération qui a un rôle de concertation entre les différents acteurs intervenants sur le site. Car la Plaine n'est pas maître de son territoire : l'Etat est, entre autre, propriétaire des terrains du Carrefour de la Porte de Paris ; Paris de 50 hectares ; la SNCF de 100 hectares ; EDF, Gaz de France, et autres gros propriétaires privés d'environ 300 hectares, etc.. (Note 41)

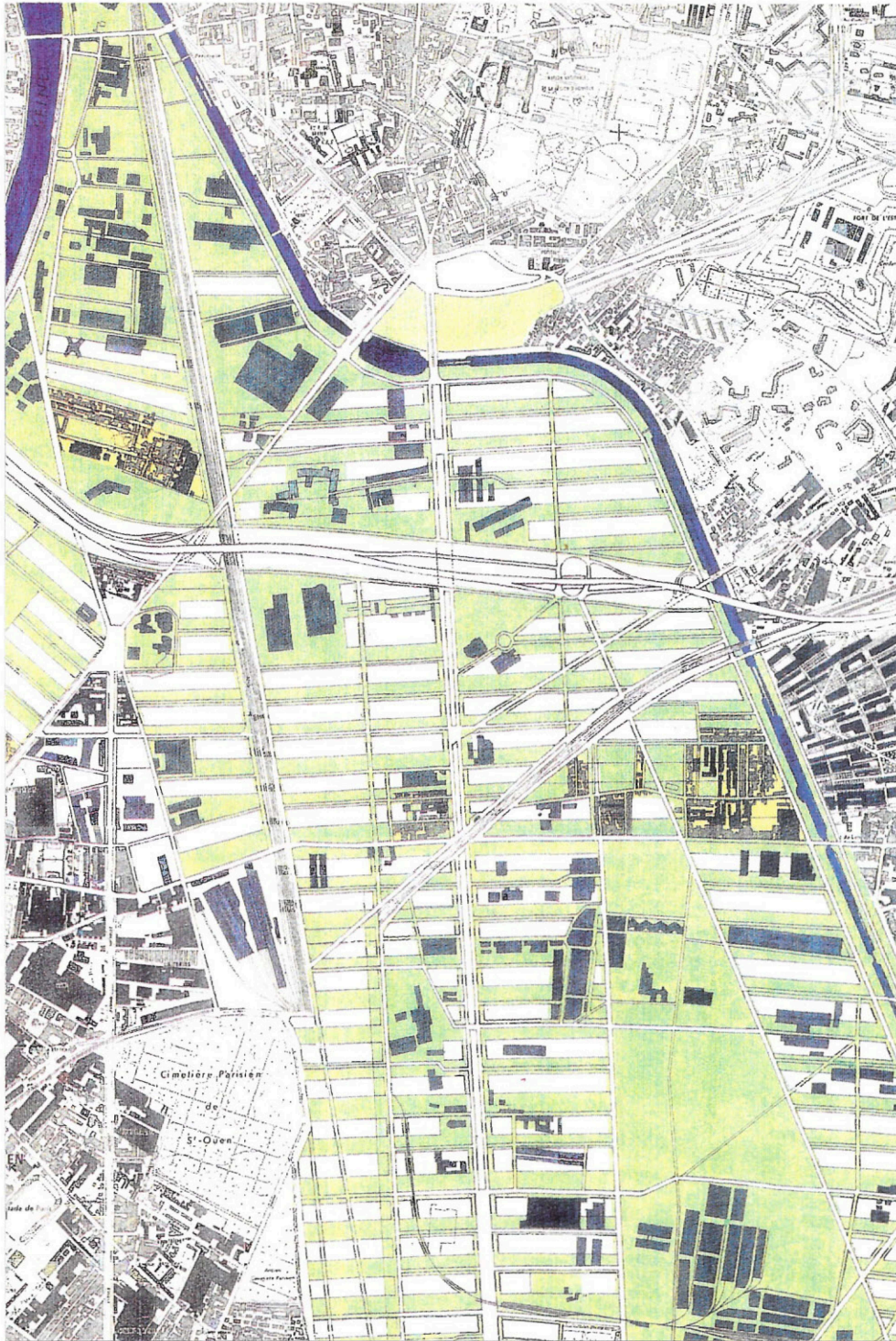
En mai 1991, Les Assises de la Plaine permettent de présenter les quatre projets à la presse. Le constat principal qui ressort est que "*ce territoire est riche de potentialités visuelles mais saturé d'obstacles*". L'idée maîtresse développée dans chacun des projets est donc de "*recréer des percées, établir des paysages à partir du canal et de la Seine ou d'une trame verte le long des voies ferrées, gommer la violence du site sans lui faire perdre ce qu'il a d'émouvant*". (Note 39)

Les grands principes du projet de l'équipe Devillers : combler le déficit en espaces verts (en transformant le Carrefour de la Porte de Paris en parc) ; maillage de voies nouvelles pour éviter les points d'engorgement ; développement des transports en commun avec déplacement de la gare routière près de la station RER "Plaine Voyageurs" ; construction de nouveaux logements"... (Note 42)



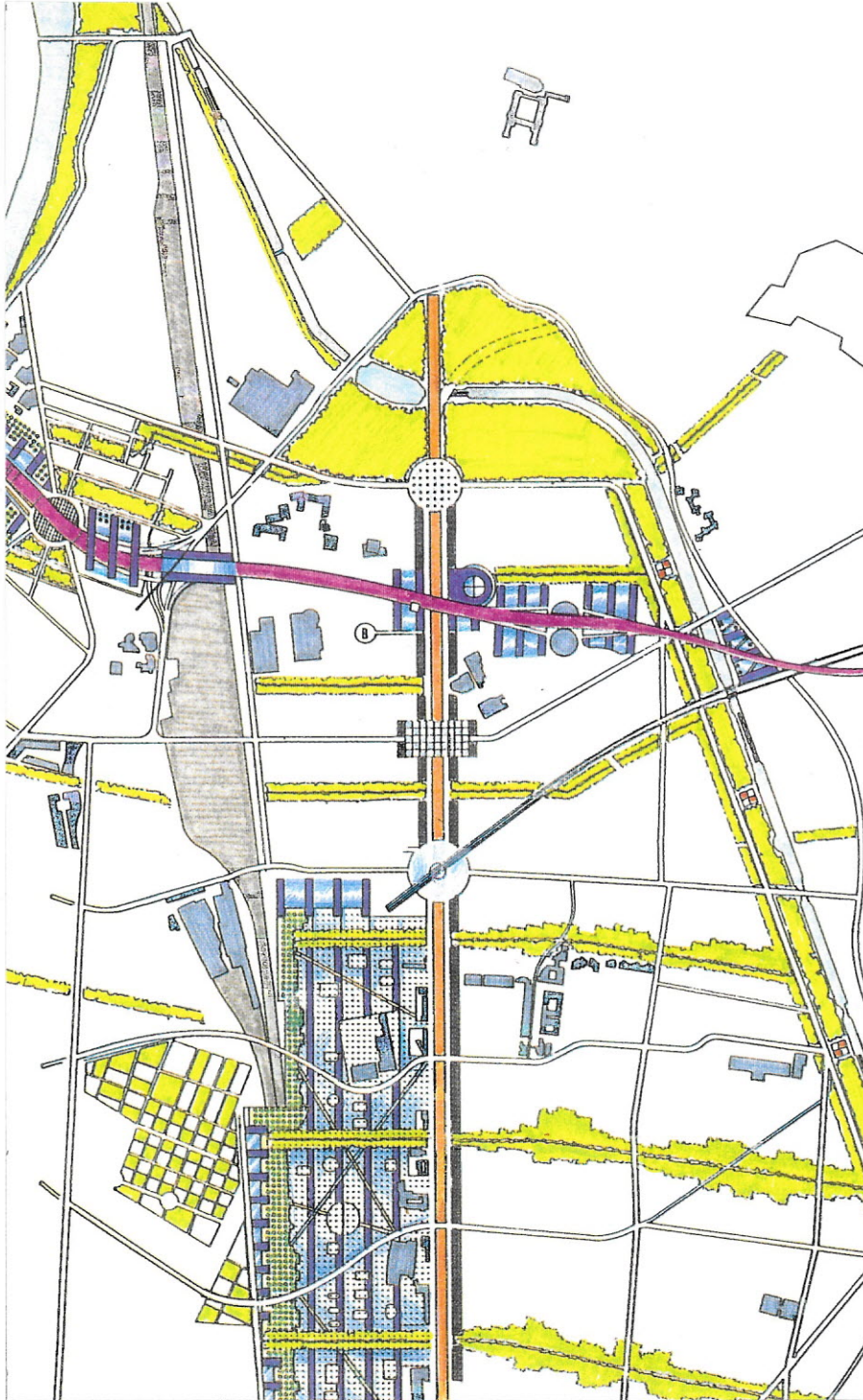
EQUIPE DEVILLERS - Extrait de...
"Proposition pour un projet urbain"
• FIGURE 42 •

Les grands principes du projet de l'équipe Lion : mixité entre logement et activités, espace public et espace privé ; planter une forêt ; créer un maillage est-ouest ; aménager et couvrir les voies ferrées ; reconstruire l'avenue Wilson ; transformer le canal en parc linéaire pour irriguer et relier ; construire massivement des parkings ; poser judicieusement quelques gratte-ciel... (Note 42)



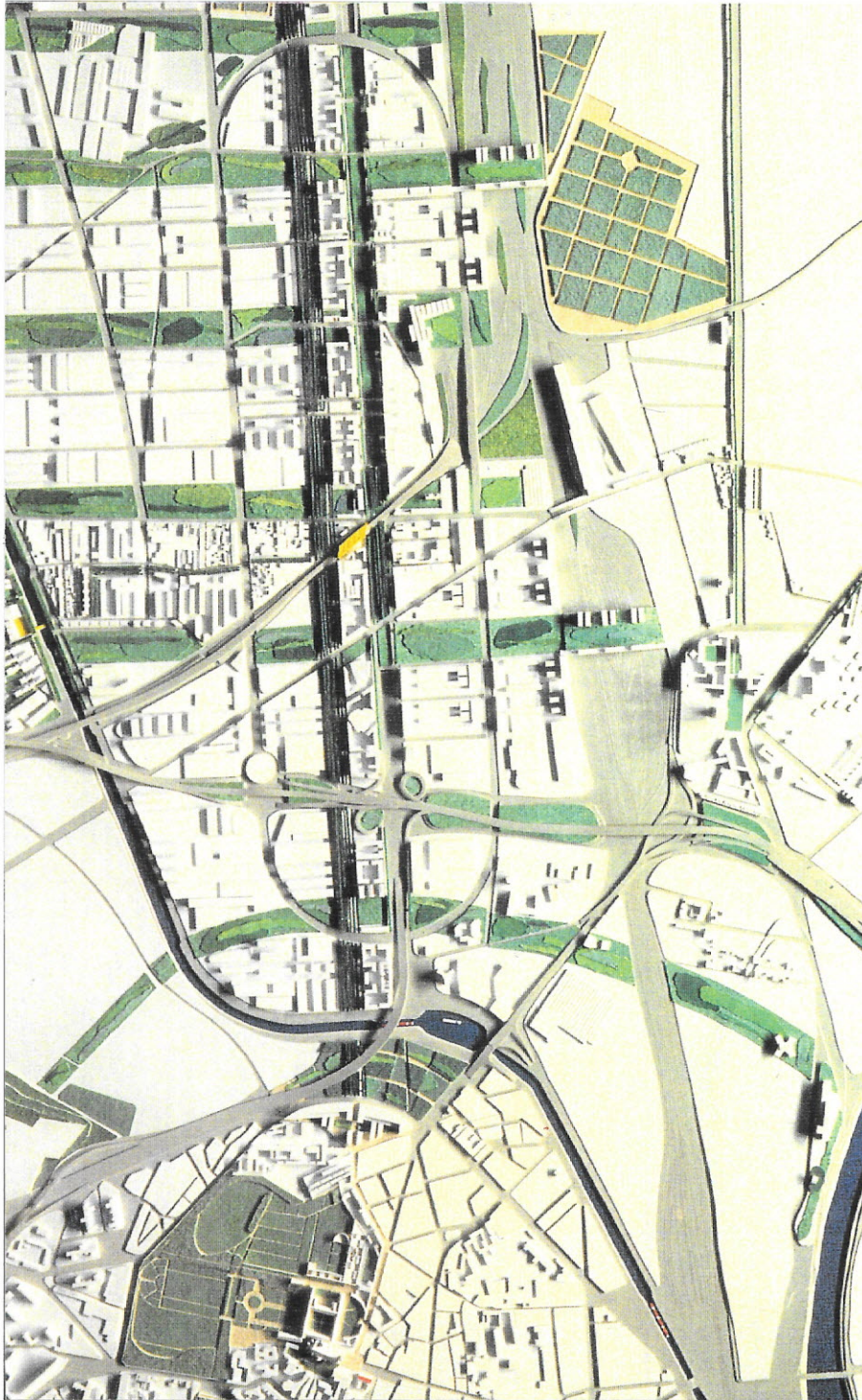
EQUIPE LION - Extrait de...
"50/50 ou les allées de la Plaine"
• FIGURE 43 •

Les grands principes du projet de l'équipe Reichen et Robert : planter de nouveaux espaces (en transformant le Carrefour de la Porte de Paris en parc) ; dé-densifier et requalifier le tissu existant ; concilier l'Autoroute A86 et la ville en la jalonnant d'événements ; célébrer l'ancienne voie royale en la reconstruisant ; créer des surfaces à construire. (Note 42)



EQUIPE REICHEN ET ROBERT
Extrait de "La Plaine Fertile"
• FIGURE 44 •

Les grands principes du projet de l'équipe Riboulet : l'Avenue Wilson et le Canal Saint-Denis comme priorité autour desquels le projet urbain doit se développer ; assurer la mixité ; conserver l'habitat actuel ; débarasser la Plaine du trafic de transit ; implanter un immeuble courbe pour "finir" la ville ancienne au niveau du Carrefour de la Porte de Paris... (Note 42)



EQUIPE RIBOULET - Extrait de...
"Proposition d'aménagement de la Plaine St-Denis"
• FIGURE 45 •

En 1992, un projet urbain, synthèse des projets de mai 1991 et des remarques qu'ils ont suscitées, est présenté au public.

Son ambition est de : *“créer une cohérence urbaine à partir d'espaces publics organisés en fonction du paysage ; de renforcer les grandes lignes du paysage : fleuve, canal et leur confluence, avenue Wilson, réseau ferroviaire, aujourd'hui largement masqués par une construction anarchique ; valoriser les grandes infrastructures qui traversent la Plaine, comme lieux possibles de projets, [...] ; créer un maillage de grands axes (nord-sud) et de traverses (est-ouest) pour relier le territoire de la Plaine aux communes riveraines.* ”. (Note 43)

Ses ambitions concrètes sont : *“de désenclaver la Plaine, de l'irriguer en multipliant par cinq le réseau viaire, de créer quatre-vingts hectares d'espaces publics disséminés dans le tissu urbain, d'y intégrer les grandes infrastructures qui coupent la Plaine en les entourant d'un bâti tertiaire pour l'A.86 et en recouvrant l'A1. La rue des Fillettes qui sert de frontière entre Saint-Denis et Aubervilliers sera transformée en un nouvel axe central et intercommunal qui reliera Paris à l'A.86. L'aménagement des berges - une fois les cimenteries regroupées - devrait servir de support à un quartier d'habitat”* (Note 38).

Le projet présenté fait l'unanimité et devient désormais le point de départ d'une étude de faisabilité permettant de préciser l'ensemble des options esquissées. Mais il reste à trouver les moyens qui permettront de donner une réalité à cet ambitieux projet...

Le point de départ de la concrétisation du Projet Urbain de 1992 sera (mais personne ne le sait encore) une annonce officielle de la FIFA, le 25 mai 1992 : la France est choisie pour accueillir la Coupe du Monde 1998 de football, avec comme condition la construction d'un stade de quatre-vingt mille places...

En janvier 1993, le gouvernement de Mr Bérégofoy choisit le site de Melun-Sénart pour l'implantation de ce stade.

Mais, le 29 septembre 1993, Mr Balladur annonce que ce choix pourrait être remis en cause, au bénéfice de la Plaine Saint-Denis. Le maire de Saint-Denis, Patrick Braouezec, mesurant l'opportunité de la proposition, pose alors ses conditions : le grand stade doit s'intégrer dans le Projet Urbain élaboré sous le “contrôle” de Plaine-Renaissance, et inclure la couverture “intelligente” de l'Autoroute A1.

Le 19 octobre 1993, le choix de Saint-Denis, intégrant les conditions énoncées par la municipalité, est confirmé. Un concours basé sur la trilogie conception-construction-concession est lancé. Dix-huit équipes y participent... (Note 44)

En 1994, le GIE Hippodamos 93 (Corajoud, Lion, Reichen & Robert et Riboulet), fournit une étude complète et détaillée, précisant et développant le plan général approuvé en 1992. Ce document intègre l'implantation du futur stade sur le site du Cornillon Nord, et donne des orientations précises mais évolutives sur les aménagements à effectuer, les équipements à implanter, les voies à créer, les espaces verts à prévoir, les densités à respecter, etc... Il propose également, quartier par quartier, des projets plus définis. Le Carrefour de la Porte de Paris fait partie de ces quartiers...

“ Nous sommes partis de trois principes, explique Y. Lion. Traiter la ville par les vides, c’est à dire par les espaces publics pour recréer un tissu urbain ; créer des espaces de relation par les voies les plus humaines, qui ne sont pas forcément les plus courtes ; éviter de proposer une nouvelle théorie urbaine.” (Note 45)



HIPPODAMOS 93 - FEVRIER 1994
Extrait du...
“Projet Urbain pour la Plaine Saint-Denis”
• FIGURE 46 •

“Plus les grandes autoroutes de la Région parisienne se mettent en place et plus le système ouvert de la Plaine-Saint-Denis verra le jour, plus il semble possible de débarasser la porte de Paris du dispositif orthopédique qui environne la sortie de l'autoroute A1. La porte de Paris apparaît aujourd'hui comme un élément limite de Saint-Denis. Demain elle aura une véritable fonction de centralité entre le centre historique de Saint-Denis et ses quartiers Nord et le Sud et la Plaine.

[...].

Depuis le début de nos études, nous avons eu à faire face sur ce site à une succession de sentiments paradoxaux : l'extraordinaire vertu du vide actuel, au caractère totalement infranchissable à cause des infrastructures [...]. Mais si on veut réaménager il faut bâtir, ne serait-ce que parce qu'une opportunité foncière réelle existe sur ce site et parce que cela signifie relier le centre de Saint-Denis à la Plaine-Saint-Denis. L'avenue du Président Wilson, re-visitée, retrouvée est la première condition de ce développement.

Le travail sur le stade et ses quartiers environnants, la prise en compte du canal nous laissent penser qu'il est aujourd'hui possible de trouver une position mixte à la porte de Paris, position dégageant la grande courbe de l'autoroute A1, profitant de l'extrême bonne qualité de cette infrastructure, de la qualité de la topographie qui permet un passage quasiment de niveau du centre de Saint-Denis vers le quartier du stade en franchissant le canal. Ainsi nous pourrions depuis le quartier Nord du Cornillon et à partir du grand vide existant aujourd'hui, créer un grand parc de la taille du parc Montsouris. [...].

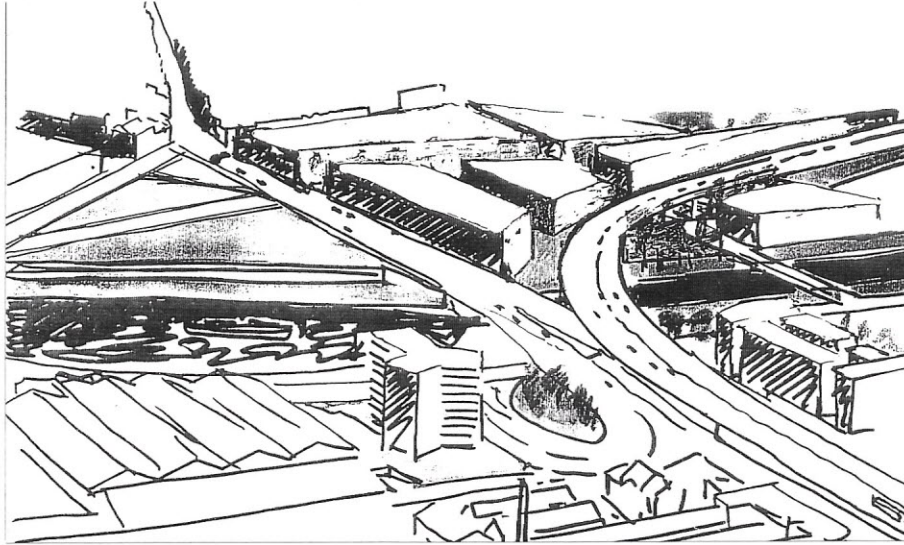
Au Nord, la Nationale 1, re-dessinée, pourrait croiser une suite de trois places, une à l'Est, assurant les échanges, la deuxième au débouché de l'avenue du Président Wilson, assurant le passage avec le centre historique, la troisième à l'Ouest, où se situeraient la nouvelle gare d'autobus et la sortie du métro.

Le long de la “nationale” nous pourrions construire directement, sur le parc, [...], un ensemble d'habitations suffisamment éloigné de l'autoroute pour ne pas subir les nuisances phoniques.

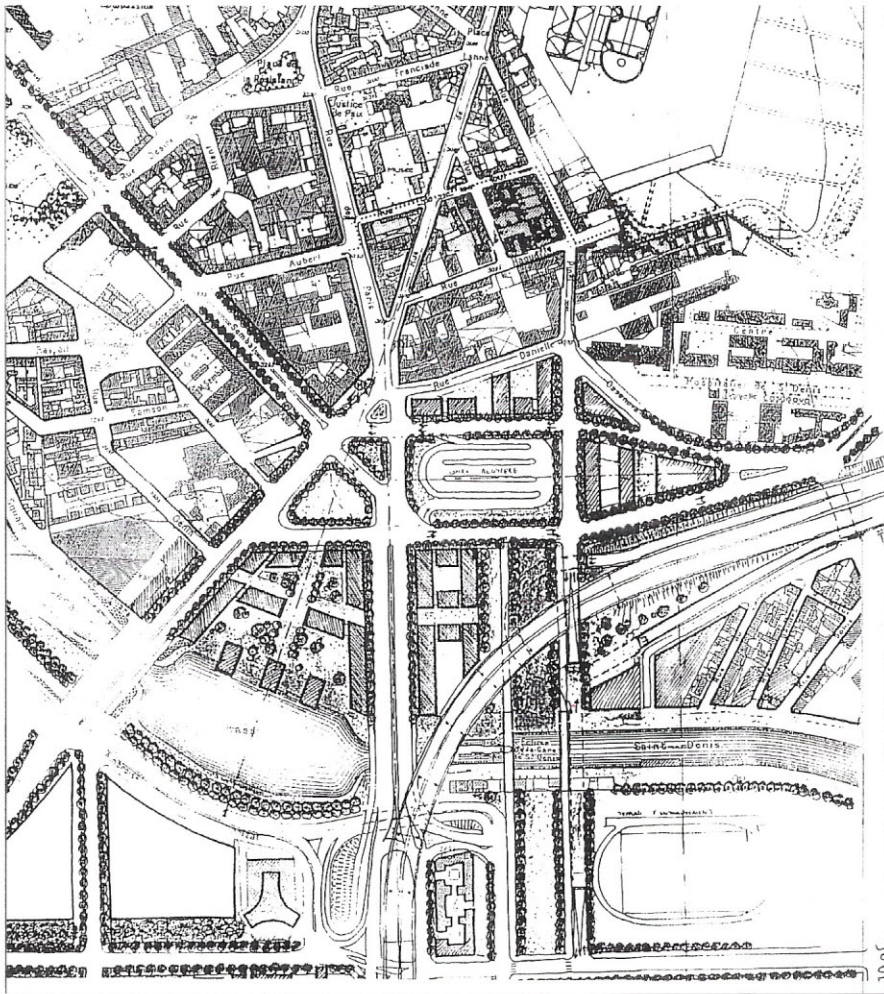
A l'Ouest, dans le triangle compris entre l'avenue du Président Wilson et l'avenue Anatole France, [...], nous pourrions construire de façon relativement dense, ce vaste îlot triangulaire, dont l'angle aigu au Nord présente une position privilégiée et pourrait abriter un équipement à caractère public fort.

Il faut, à la porte de Paris, respecter deux choses très importantes : vers la basilique St-Denis ne pas construire trop haut pour ne pas gêner la perspective et ménager, [...], de larges perspectives vers le stade de manière à ce que celui-ci apparaisse comme totalement inscrit dans la silhouette habituelle de la ville de St-Denis.

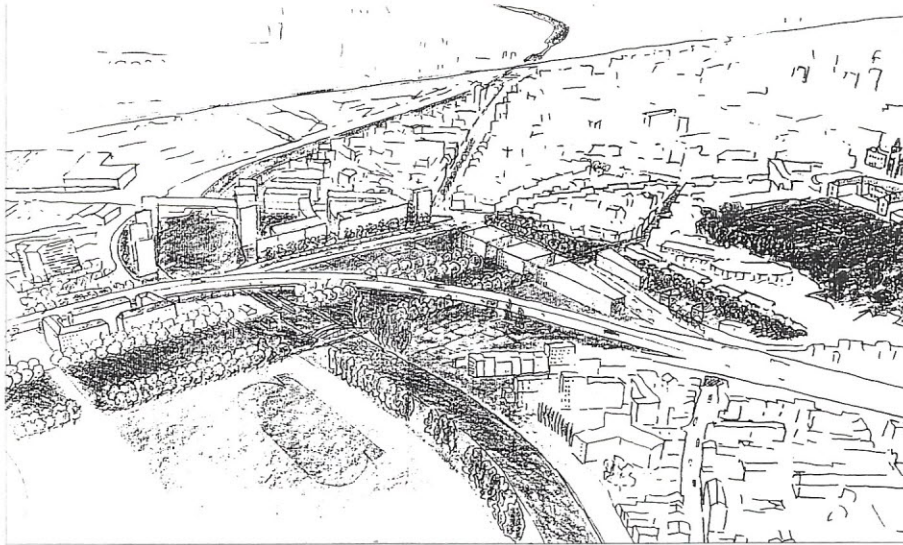
Le projet prend en compte le parking existant qui devrait être diminué d'environ 50 places, pour laisser passer l'avenue du Président Wilson [...]. Nous pensons qu'il serait tout à fait possible d'aménager les infrastructures en rapport direct avec le projet, qui est actuellement en cours, pour 1998, permettant ainsi de bâtir plus tard, les 130 000 m² que contient aujourd'hui ce projet potentiel. Les mètres carrés seraient affectés aux logements, aux équipements et à d'éventuels bureaux.” (Note 46)



HIPPODAMOS 93 - JANVIER 1994
 Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris
 • FIGURE 47 •



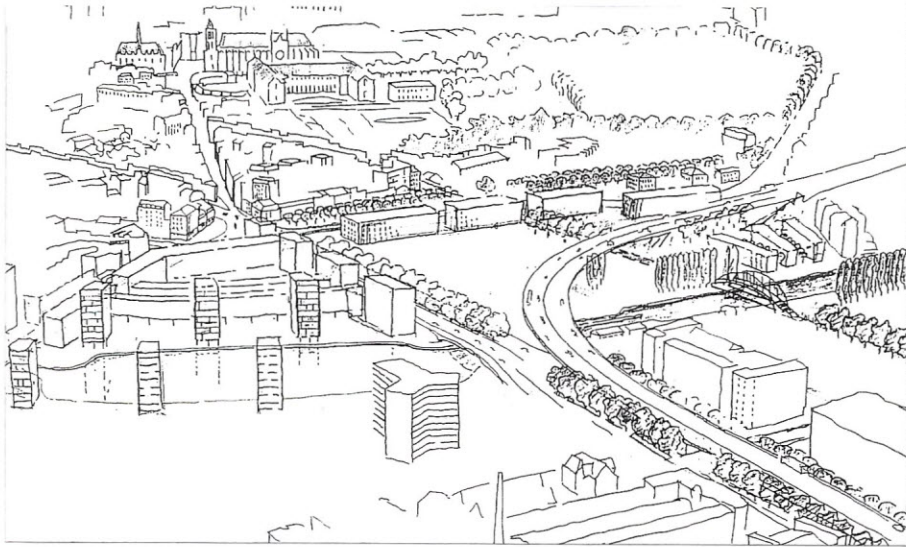
HIPPODAMOS 93 - JANVIER 1994
 Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris
 • FIGURE 48 •



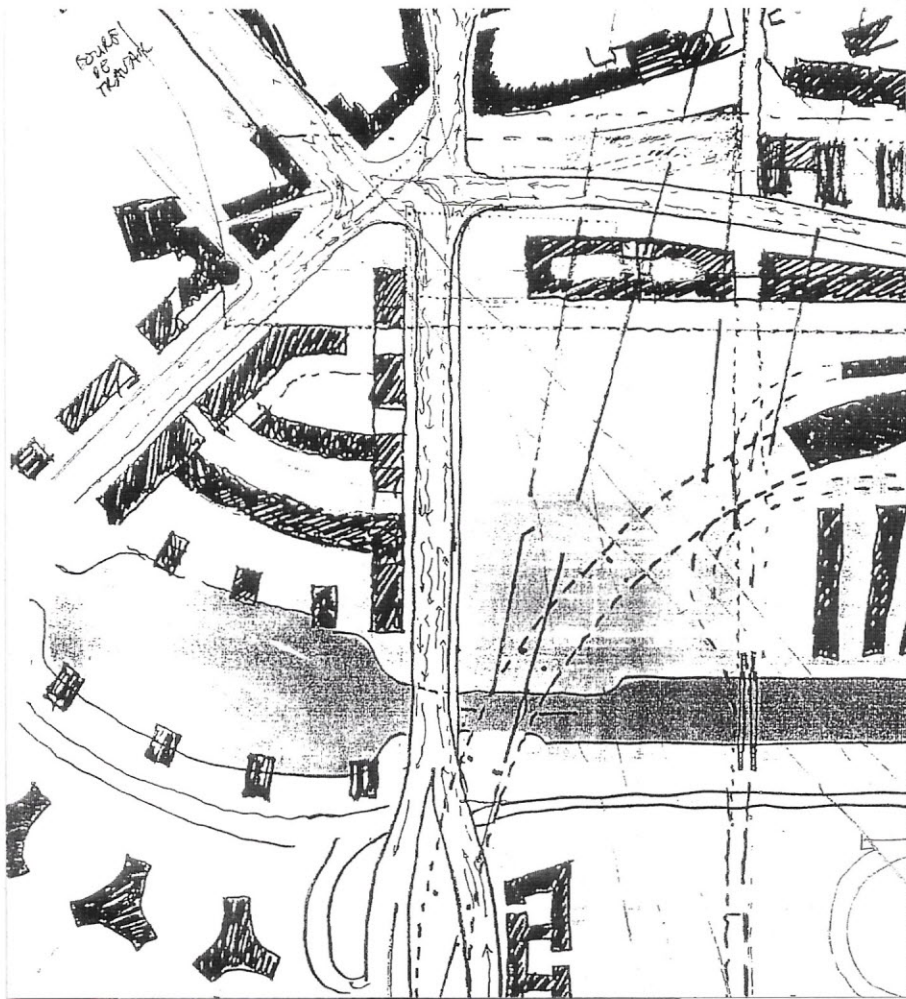
HIPPODAMOS 93 - JANVIER 1994
 Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris
 • FIGURE 49 •



HIPPODAMOS 93 - JANVIER 1994
 Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris
 • FIGURE 50 •



HIPPODAMOS 93 - JANVIER 1994
Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris
• FIGURE 51 •



HIPPODAMOS 93 - JANVIER 1994
Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris
• FIGURE 52 •

INTERSTICE

Il est extrêmement rare que, dans l'histoire d'une ville, une opportunité pareille se présente : pouvoir profiter de l'implantation d'un équipement prestigieux et politiquement incontournable, pour mettre en place un vaste projet capable à la fois de réparer les principales erreurs du passé, d'arrêter un processus désastreux de paupérisation (à tous les niveaux), et de proposer des objectifs qui trouveront une assise financière. Et ce, sur un territoire couvrant la moitié de la superficie d'une commune...

Saint-Denis a cette opportunité... Ce sera la seule...

Pour ne pas la rater, il semble que tout ait été mis en oeuvre : création de structures autonomes, mais en contact avec les instances traditionnelles ; réalisation d'études préliminaires qui sont menées sans la précipitation habituelle ; consultation de spécialistes divers, aux points de vues différents ; détermination d'une municipalité consciente des enjeux ; affirmation d'un consensus général sur l'importance stratégique du territoire ; recherche de nouveaux investisseurs ; contacts avec les médias ; etc...

Les volontés sont mobilisées ; les financements sont accessibles ; il reste le plus difficile : essayer de garantir la qualité architecturale et urbaine, de ce que l'on appelle déjà "le nouveau visage de St-Denis"...

Et cela commence avec le stade... Pour ce type d'opération, il n'y a pas d'énormes risques : un concours avec un cahier des charges et une programmation bien préparés, s'il est sous la responsabilité d'un jury correctement constitué, dont le point de vue est suivi par les instances politiques, et auquel participe quelques pointures de l'architecture, garanti (si ces conditions sont respectées) un certain niveau de qualité... même si les options urbaines et formelles qui sont prises créent toujours, et heureusement, de vastes polémiques chez les professionnels...

Par contre, toutes les petites opérations que chacun souhaite voir se construire (logements, surfaces commerciales, etc...) présentent beaucoup plus de risques : elles seront le résultat de commandes privées, sans autre cadre qu'un POS en pleine recomposition et un projet urbain sans valeur contractuelle... Reste la vigilance des Maîtres d'Ouvrage (...), du service d'urbanisme de la ville (...), et de la population (...).