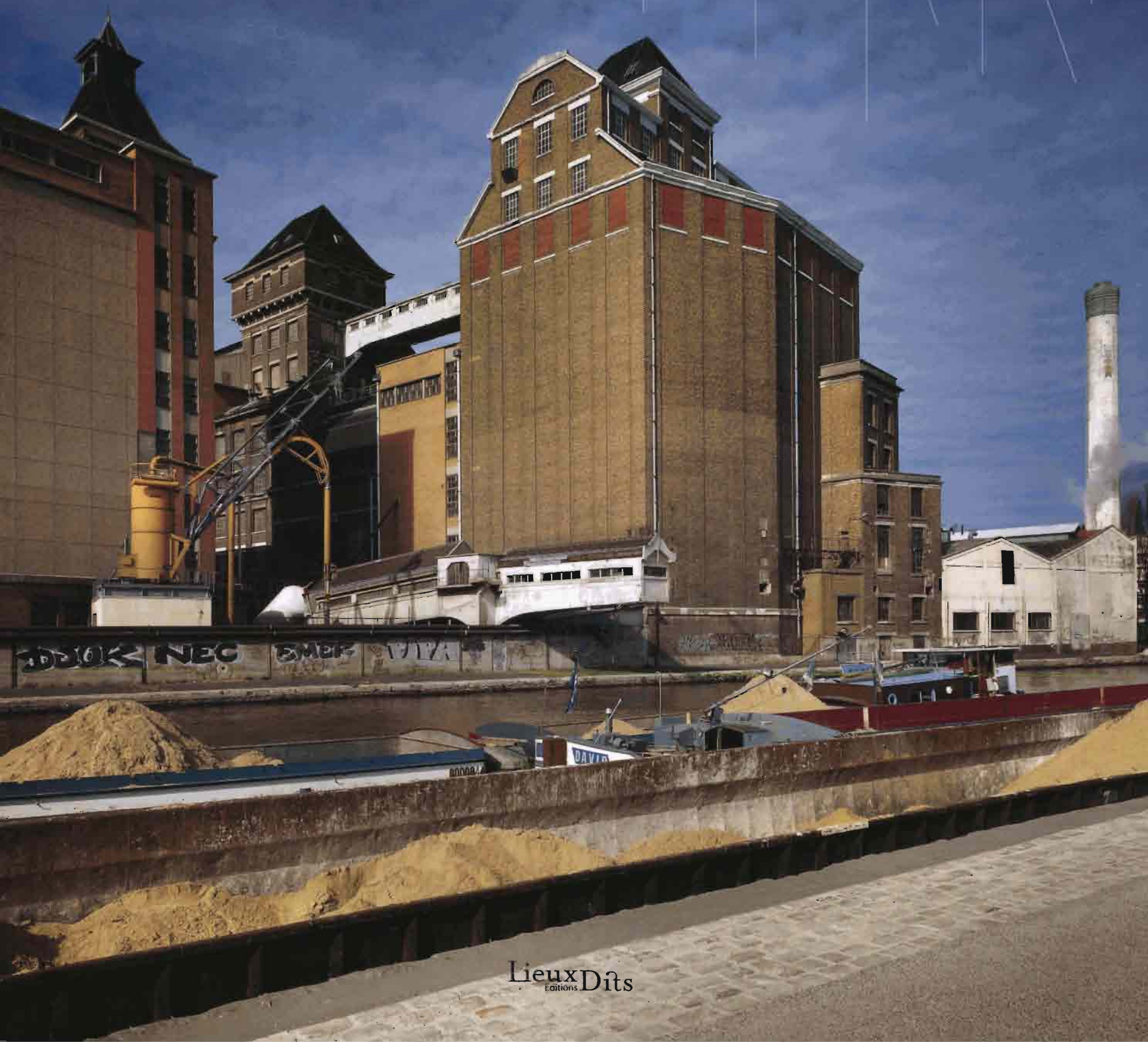


# LES GRANDS MOULINS

*l'usine et la ville*

# DE PANTIN



**Jean-Barthélemy Debost**, historien, travaille au service du Patrimoine culturel du Conseil général de la Seine-Saint-Denis. Avec Philippe Charpin, il est l'auteur d'un ouvrage sur les Grands Moulins de Paris, « *Le Meunier de Paris* ». Il s'est intéressé ici aux *portraits des anciens des Grands Moulins*.

**Laurent Desmoulins**, photographe auteur, indépendant, s'intéresse à l'évolution du paysage urbain et au devenir des sites industriels et de leurs ouvriers. Il a accompagné l'inventaire du patrimoine industriel et des monuments historiques de la Seine-Saint-Denis. Très tôt présent sur le site des Grands Moulins, il a notamment réalisé dans cet ouvrage les *portraits d'anciens travailleurs et ceux d'acteurs du chantier*.

**Antoine Furio** est chargé de mission sur le patrimoine industriel au service du Patrimoine culturel du Conseil général de la Seine-Saint-Denis. Il a rédigé en 2009 le catalogue de l'exposition « *Le Monde d'Idéal : mémoire et patrimoine de l'usine Idéal Standard à Aulnay-sous-Bois* ». Il est l'auteur des recherches et textes sur la *blanchisserie*.

**Laurent Kruszyk**, photographe spécialisé en architecture et patrimoine, travaille au service *Patrimoines et Inventaire* de la Région Île-de-France. Il a publié ses images dans plusieurs livres régionaux. Pour cet ouvrage, il a documenté le *quartier* et accompagné les *transformations du chantier*.

**Évelyne Lohr**, historienne de la ville, est à l'initiative de l'ouvrage. Conservatrice du patrimoine, elle est responsable du bureau de l'inventaire au service du Patrimoine culturel du département de la Seine-Saint-Denis. Elle est l'auteur dans le premier chapitre des *mutations du territoire* et dans le deuxième d'*Un territoire de réseaux* et de *L'affirmation de la ville*.

**Geneviève Michel**, conservateur du patrimoine, est directrice des archives, de la documentation et du patrimoine de la Ville de Pantin. Elle est l'auteur, avec Véronique Siran, de la partie *Un chantier, séquences choisies*.

**Nicolas Pierrot** est ingénieur chargé du patrimoine industriel au service Patrimoines et Inventaire de la Région Île-de-France, historien de l'industrie et chercheur associé au Centre d'Histoire des Sciences et d'Histoire des Techniques (CH2ST – EA 127) de l'Université Paris-I Panthéon-Sorbonne. Il est l'auteur dans le premier chapitre des *Grands Moulins de Pantin* et dans le deuxième de *L'ornement du quartier* et de *Dernière visite aux moulins*.

**Véronique Siran** est architecte dplg, avec une double compétence en muséographie et aménagement de l'espace public. Elle a réalisé les interviews des acteurs du projet de reconversion. Elle est l'auteur de la partie *Un chantier, séquences choisies*.

**Paul Smith** est historien, chargé d'études à la Direction de l'Architecture et du Patrimoine du ministère de la culture et de la communication. Il est l'auteur du texte sur la *reconversion des Grands Moulins de Pantin*.



**LES GRANDS MOULINS**

l'usine et la ville

**DE PANTIN**

Publication à l'initiative de la Ville de Pantin, le Département de la Seine-Saint-Denis, la Région Île-de-France sous la responsabilité administrative de Jocelyne Savat directrice adjointe de la ville de Pantin, d'Olivier Meyer chef du service du patrimoine culturel du Département de la Seine-Saint-Denis, d'Arlette Auduc, chef du service Patrimoines et Inventaire de la Région Île-de-France

Réalisé dans le cadre de l'enquête d'inventaire sur les Grands Moulins de Pantin du service Patrimoines et Inventaire de la Région, des travaux de recherches et inventaire du service du Patrimoine culturel du Département et de la direction archives-patrimoine de la Ville.

Les entretiens oraux sont consultables à la direction archives-patrimoine de la ville de Pantin : 84/86 avenue du Général-Leclerc 93500 Pantin.

Les dossiers d'inventaire le sont :

- au centre de documentation du service du patrimoine culturel du département de la Seine-Saint-Denis 140 avenue Jean-Lolive 93500 Pantin

- au centre de documentation du patrimoine et de l'architecture, service Patrimoines et Inventaire de la région Île-de-France, 115 rue du Bac 75007 Paris, et dans les bases de données *Mérimée*, *Palissy* et *Mémoire* du ministère de la Culture et de la Communication et en ligne sur l'*atlas du patrimoine* de la Seine-Saint-Denis <http://www.atlas-patrimoine93.fr/>

Suivi iconographique :

**Marie Boyancé**

Relecture :

**Benoît Pouvreau, Cateryne Turc, Sylvie Zaidmann** et au ministère de la Culture, **Catherine Chaplain, Catherine Gros et Bernard Toulier**

Cartographie :

**Diane Bétored, Hervé Bouilly, Stéphane Krukoff, Nicolas Latsanopoulos**

Photographie :

**Jean-Bernard Vialles, Laurent Desmoulins, Laurent Kruszyk**

# LES GRANDS MOULINS

**l'usine et la ville**

# DE PANTIN

Sous la direction scientifique  
d'Évelyne Lohr, Geneviève Michel,  
Nicolas Pierrot

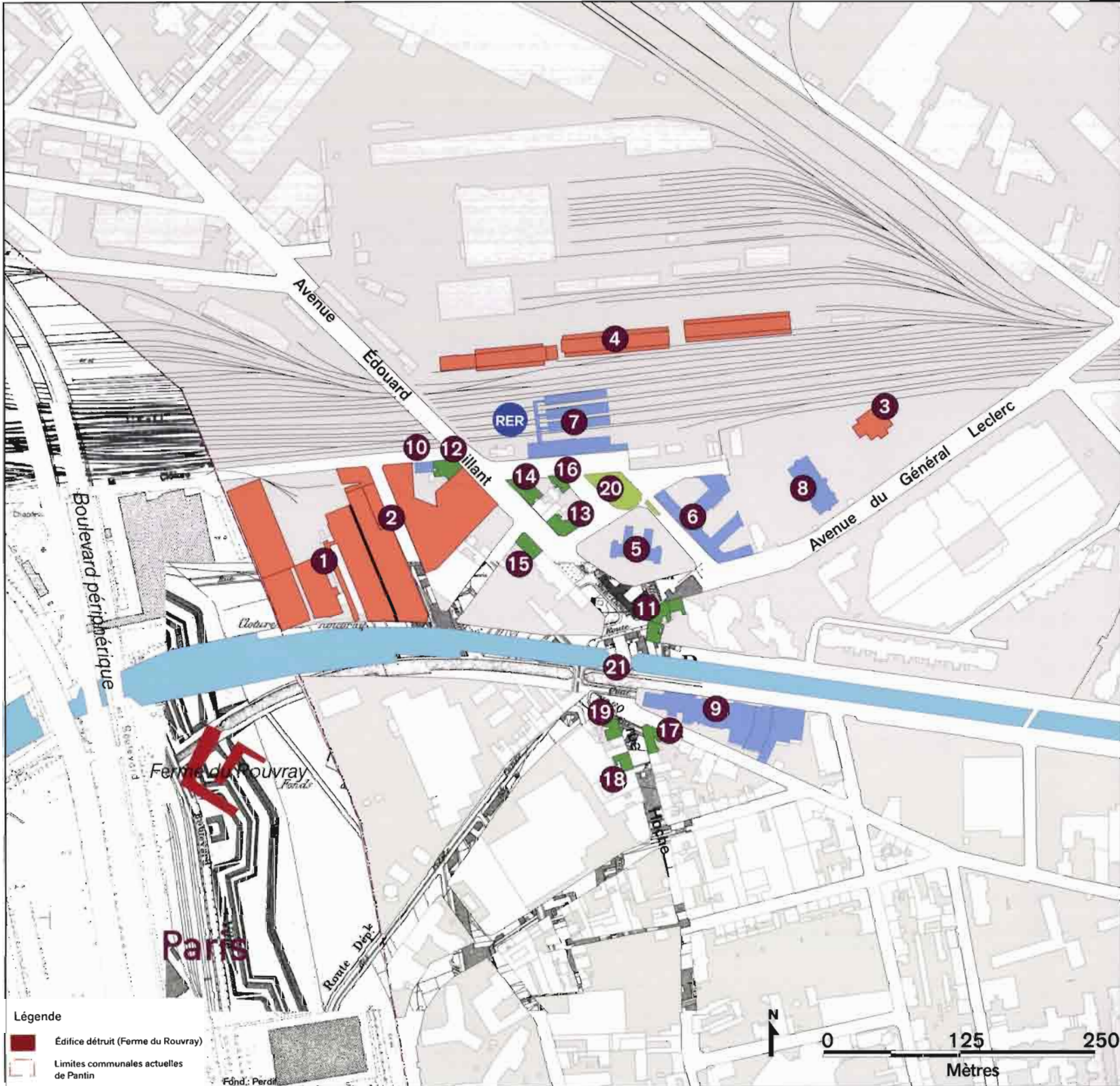
Textes :  
Jean-Barthélemy Debost, Antoine Furio,  
Évelyne Lohr, Geneviève Michel,  
Nicolas Pierrot, Véronique Siron, Paul Smith

Préface :  
Denis Woronoff

Photographie auteurs :  
Laurent Desmoulins, Laurent Kruszyk

Recherches historiques et iconographiques  
réalisées avec la collaboration de :  
Marie Boyancé, Philippe Charpin,  
Pierre-Jacques Derainne, Aurore Laurent,  
Guillaume Tozer

# LOCALISATION DES ÉDIFICES ÉTUDIÉS DANS LE NOUVEAU CENTRE



Services Techniques de la ville de Pantin - SK - juillet 2009

## Sites industriels

- 1 - les Grands Moulins de Pantin
- 2 - Blanchisserie E.I.S
- 3 - Usine des eaux
- 4 - La gare de marchandises

## Équipements publics

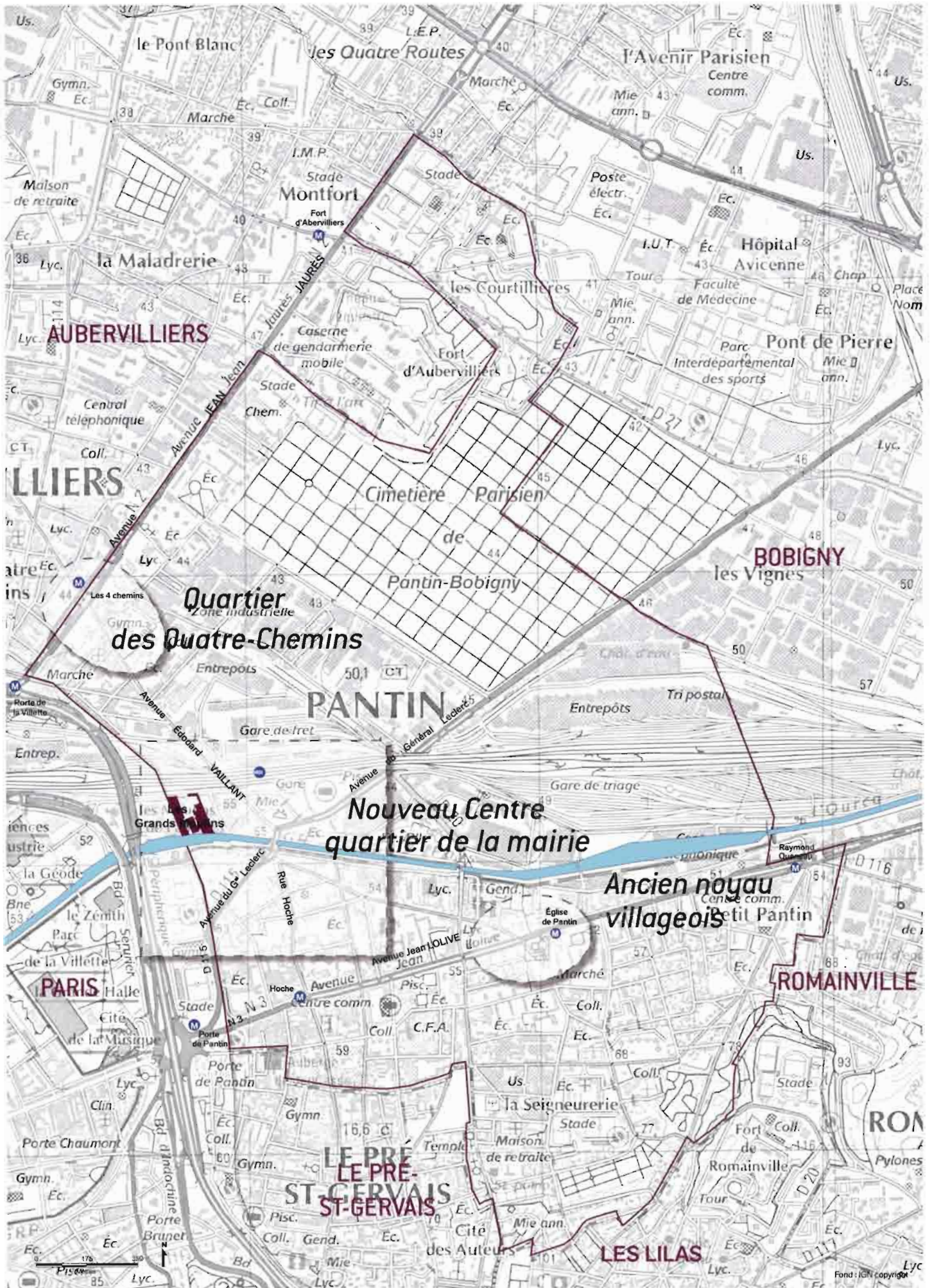
- 5 - Hôtel de ville
- 6 - Groupe scolaire Sadi-Carnot
- 7 - Gare de voyageurs
- 8 - Piscine Lederc
- 9 - CND, ancien centre administratif
- 10 - Ancienne caserne de gendarmerie

## Immeubles

- 11 - 78-82, avenue du Général-Leclerc
- 12 - 1, rue du Diésvicaire
- 13 - 2, avenue Édouard-Vaillant
- 14 - 8, avenue Édouard-Vaillant
- 15 - 11, avenue Édouard-Vaillant
- 16 - 2, place Salvador-Allende
- 17 - 52, rue Hoche
- 18 - 57, rue Hoche
- 19 - 61, rue Hoche

## Espaces publics

- 20 - Place Salvador Allende
- 21 - Pont de la marée



**Quartier des Quatre-Chemins**

**Nouveau Centre quartier de la mairie**

**Ancien noyau villageois**

**LE PRÉ-ST-GERVAIS**

**LES LILAS**





# Préface

Denis Woronoff

À la bordure Est de Paris, les Grands Moulins de Pantin marquent le paysage. Ils témoignent d'une activité industrielle arrêtée depuis peu (2001) et qui a été vitale pour la capitale. Ils sont devenus l'icône du patrimoine industriel de la Seine-Saint-Denis, voire de toute la banlieue. Après la première minoterie de 1880 et l'établissement des Grands Moulins en 1923, la transformation des bâtiments à usage de bureaux et la modification partielle de leur allure donnent à ce site un nouveau destin. Une mise en perspective historique est donc la bienvenue. Le propos est hardi et l'exercice, difficile. En effet cet ouvrage ne correspond pas au genre classique de la monographie d'entreprise. Les archives de la société ne sont pas accessibles, pour le moment. De toute façon, il aurait été prématuré d'écrire une histoire de ces Grands Moulins mais néanmoins fâcheux d'attendre. Grâce à l'exploitation fine des archives publiques, à la collecte de témoignages et à un inventaire photographique de qualité, les auteurs nous offrent une image, provisoire sans doute mais riche et dense.

L'originalité de la démarche tient à une idée forte : on ne peut pas comprendre les Grands Moulins sans les restituer dans leur quartier et dans la ville. Il faut donc être attentif à cette double construction, à cet effet de miroir qui se poursuit encore aujourd'hui. Le jeu d'échelles ne s'arrête pas à ce premier niveau. Il est parfois utile d'interroger des évidences ; la proximité de Paris en est une. Elle justifie l'implantation des Moulins et détermine largement l'évolution de Pantin. La présence des fortifications, les déplacements de la ligne d'octroi, l'annexion de La Villette en 1860 ont eu des effets manifestes sur la ville. Le troisième niveau d'analyse nous rappelle que Pantin est née et vit d'une voie de passage qui fait communiquer Paris avec son *hinterland* et au-delà, « *route des Flandres* », « *route d'Allemagne* ». La politique des transports, du Premier Empire à la Monarchie de Juillet, accentue brutalement ce rôle (Canal de l'Ourcq puis chemin de fer) au risque de couper la commune en deux. L'enjeu est donc de transformer ce risque en chance. Pour recoudre, il convient de s'installer entre les deux infrastructures et d'y créer un espace public (mairie, écoles), centre de gravité de l'ensemble. Ce sera fait dans les années 1880. La minoterie anticipe de peu cette prise en charge du territoire en se logeant entre voie d'eau et voie ferrée. On verra plus loin les métamorphoses successives que les bâtiments ont subi, qui tiennent compte des changements techniques (comme l'adoption de l'énergie électrique en 1923) ou des évolutions dans la consommation (création d'une semoulerie dans les années 1950). Le fil directeur de cette architecture en mouvement est, à coup sûr, le parti architectural retenu, celui du régionalisme alsacien. C'est le moins que pouvait faire l'architecte Haug pour les propriétaires de l'entreprise, les Grands Moulins de Strasbourg. Cet ouvrage, articulant photographies et commentaires, nous rend sensible à l'alliance de la tradition et de la modernité. Fallait-il se contenter de respecter cette réussite de façade ? Mis à part des éléments de chaudières, les Grands Moulins de Pantin sont aussi vides de tout matériel que les Grands Moulins de Paris, dans le 13<sup>e</sup> arrondissement. « *L'ornement du quartier* » revit heureusement dans ce livre.

Denis Woronoff

Professeur émérite, Université Paris I Panthéon-Sorbonne

## L'USINE ET LA VILLE, HISTOIRES CROISÉES

### 12 — Un territoire aux portes de Paris

#### 13 — Premières transformations

*Au pied des fortifs, un territoire de réseaux*  
*Deutsch de la Meurthe, l'aventure du pétrole à Pantin*  
*Desouches, fabricant de wagons*  
*1859, l'émergence d'une ville industrielle*  
*Forest et Leroy, la spéculation foncière*

#### 22 — Modernisation des infrastructures et desserte locale

*La création d'un bassin sur le canal*  
*Pantin, avant-gare parisienne*  
*Les fumées noires de la grande blanchisserie*

#### 28 — La tentation du centre : une conquête politique et urbaine

*La construction du nouvel hôtel de ville, un geste d'unification urbaine*  
*Un groupe scolaire monumental*  
*Naissance d'un espace public*

#### 30 — La ville à l'heure industrielle

*Nouvelles rues, nouvelles architectures*  
*Les embarras de Pantin*

#### 34 — Entre les deux guerres, une ville sociale et hygiéniste

*Des équipements innovants*  
*Les débuts de la planification urbaine*  
*Le rejet des nuisances industrielles*  
*L'aménagement de la Zane à Pantin, un projet à vocation économique*

#### 39 — De la désindustrialisation au nouveau projet urbain

### 41 — Les Grands Moulins de Pantin

#### 42 — À la conquête des ventres parisiens

*Le grand dessein d'Abel Leblanc, minotier de la Brie*  
*L'appel du marché : pain blanc et viennoiseries*

#### 44 — La première minoterie ou « le triomphe de l'art mécanique » (1880-1921)

*Le choix des meules et de la vapeur (1880)*  
*La révolution des cylindres et du moteur à gaz (1886-1894)*  
*Ultime perfectionnements d'une usine de banlieue (1894-1921)*

#### 49 — Le fleuron parisien d'un empire alsacien (1921-1935)

*Dans la fièvre des années vingt : les ambitions du « groupe Lévy-Baumann »*  
*Construire une nouvelle minoterie : le financement*

#### 51 — L'architecte, l'ingénieur, la ville et le monument

*De l'historicisme au régionalisme : l'itinéraire d'un architecte alsacien*  
*Eugène Haug ou l'art de construire les grandes minoteries*  
*Les projets : du gigantisme au réalisme*  
*Une minoterie électrique et régionaliste*  
*Zublin et Perrière, ou l'art de concevoir les silos en béton armé*

#### 60 — La crise, la guerre et la reconstruction (années 1930-années 1950)

*Croissance brisée, positions maintenues*  
*Strasbourg et Pantin, deux minoteries dans la guerre*  
*Reconstruire ou restaurer ?*

#### 64 — De la croissance à la fermeture (années 1950-2003)

*Reconstruction suite et fin : une semoulerie à Pantin*  
*Croissance et densification*  
*La fermeture*

#### 68 — Une reconversion exemplaire ?

# Sommaire

## VISITE EN IMAGES

### 73 — Un territoire de réseaux

- 74 — Forme et limites urbaines
- 76 — La voie, infrastructure technique et support des échanges
- 78 — Le canal de l'Ourcq
- 80 — Le pont de la mairie, circulez et laissez-passer !
- 82 — Une gare tentaculaire

### 87 — L'affirmation de la ville

- 88 — L'espace public, d'un siècle à l'autre
- 91 — Administrer et encadrer
- 96 — Équiper
- 102 — Habiter et produire
- 110 — Au loin les Grands Moulins

### 113 — L'ornement du quartier

- 114 — Le monument dans la ville
- 116 — Le moulin
- 118 — Premier groupe de silos
- 120 — Le « *silo canal* »
- 122 — La « *boulangerie* »
- 124 — Le magasin à farines
- 126 — Bureaux, ateliers, garages
- 128 — La semoulerie
- 130 — Derniers stockages

### 135 — Dernière visite aux moulins

- 136 — Livraison et stockage des blés
- 138 — Nettoyage
- 142 — Mouture
- 146 — L'ancienne centrale thermique
- 148 — Au magasin
- 152 — Expédition
- 154 — Portraits

### 165 — Un chantier, séquences choisies

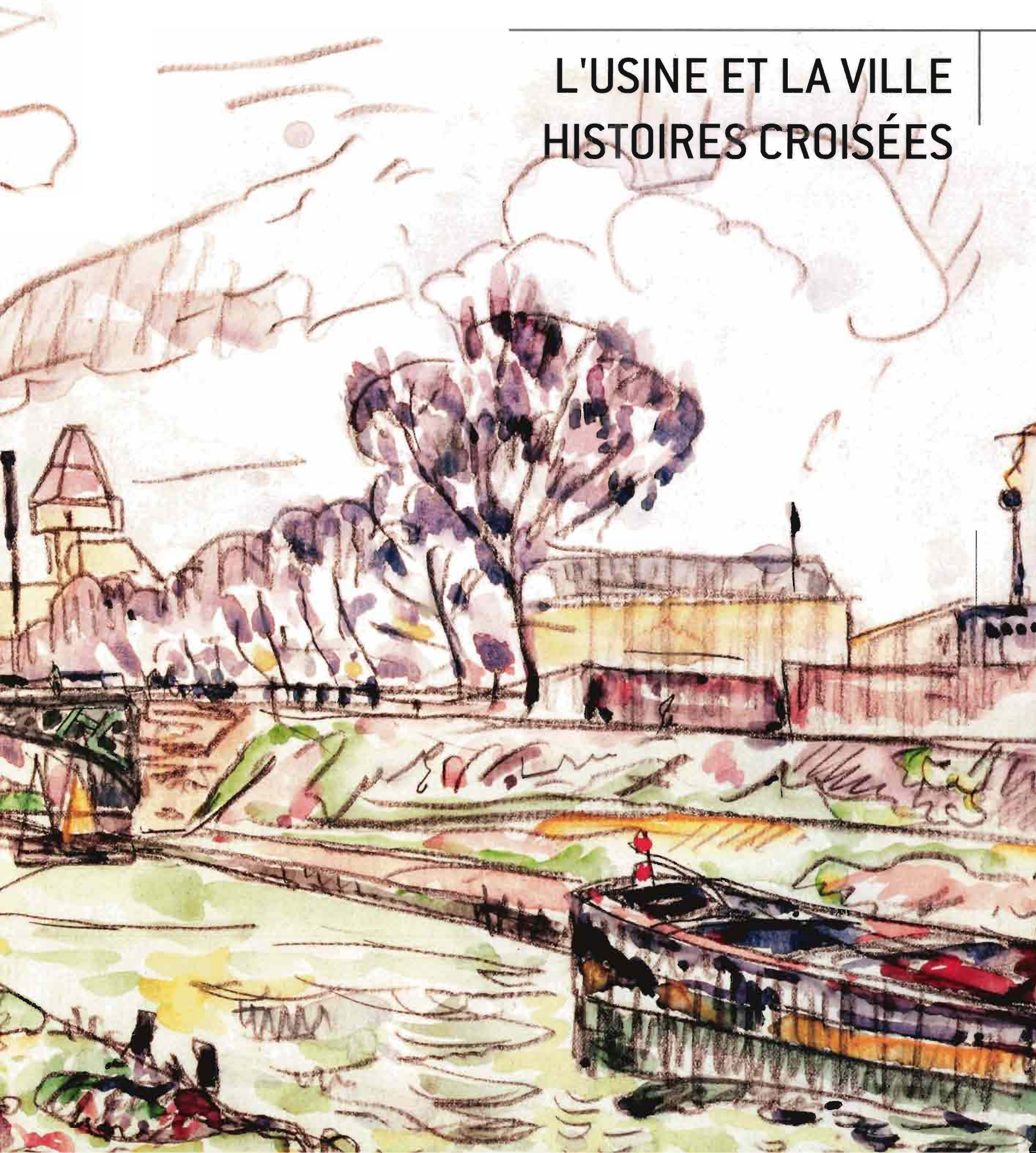
- 166 — Des acteurs du chantier
- 168 — Un site, un projet
- 172 — Démolitions complètes
- 180 — Démolitions partielles et reconstructions
- 194 — Une esthétique Grands Moulins
- 200 — Les nouveaux Grands Moulins
- 202 — Des acteurs du chantier
- 204 — Notes
- 209 — Orientation bibliographique



Vue du canal de l'Ourcq à Pantin, aquarelle sur papier, Paul Signac (1863-1935)

© Coll. part. — The Bridgeman Art Library.

# L'USINE ET LA VILLE HISTOIRES CROISÉES



Dans le grand mouvement de transformation urbaine, le dernier tiers du XX<sup>e</sup> siècle fait écho à celui du siècle précédent : l'établissement de l'industrie puis son départ forment le paysage social et le devenir urbain des territoires du nord-est parisien. Les Grands Moulins de Pantin s'établissent à partir de 1880 dans un espace dont l'urbanisation arrive à un premier seuil de maturation ; plus d'un siècle après leur mise en service, ils cessent leur activité alors que ce quartier vit à nouveau un tournant majeur. L'histoire de ces mutations complexes, à la fois urbaines, architecturales et techniques, économiques, sociales et politiques permet d'interroger et de mieux saisir les transformations d'aujourd'hui, dont le chantier des Grands Moulins représente la part la plus visible et la plus spectaculaire. Urbanisation et industrialisation s'affirment ainsi comme deux phénomènes complémentaires. Dans le détail pourtant, ces liens s'avèrent difficiles à établir. Le fonctionnement autonome de l'entreprise des Grands Moulins de Pantin par rapport à son site d'implantation et l'interaction d'échelles très diverses — le quartier, la ville de Pantin, le nord-est parisien, l'espace économique du nord-est français et européen, les marchés mondiaux du blé et des farines — en sont la cause. Par commodité, l'histoire du territoire et celle des Grands Moulins de Pantin se suivent ; les rapports ambivalents entre la ville et l'industrie en constituent un des fils directeurs. La présentation des moulins, au croisement d'une histoire économique et technique, s'attache à comprendre les raisons de l'implantation et analyser la genèse des bâtiments et leur évolution. Celle du territoire excède la mise en contexte ; il s'agit de suivre l'évolution du paysage d'un petit secteur de la ville, aux contours incertains. Ces limites imprécises s'expliquent par la prédominance des grandes infrastructures de transport, dont la géographie linéaire répond à une logique de réseau, largement étrangère au territoire traversé. On placera ces limites au sud du canal à l'amorce des rues du Général-Leclerc, Hoche et Victor-Hugo, à l'ouest au niveau du Périphérique, au nord sur l'avenue Édouard-Vaillant, juste au-delà du pont qui enjambe le faisceau ferroviaire en englobant la gare de marchandises, à l'est enfin vers le pont Delizy.

## Un territoire aux portes de Paris

Analyser la transformation progressive d'un espace rural aux portes de la capitale en espace industriel et urbain, c'est comprendre la conjugaison des dynamiques à l'œuvre dont la proximité parisienne constitue une clé incontournable. L'unité foncière formée par le domaine de la ferme du Rouvray, dépendance de l'abbaye de Saint-Martin des Champs jusqu'à la Révolution, en constitue le point de départ. Elle est mise à mal au XIX<sup>e</sup> siècle par l'implantation du canal et du chemin de fer, qui coupent le territoire communal de Pantin en deux, l'ancien village rural au sud et le nouveau quartier des Quatre-Chemins au nord, gagné par l'essor industriel. Pour résoudre les antagonismes entre ces deux parties de son territoire, la commune tente de construire sa cohérence à l'articulation de ces secteurs, par l'appropriation des infrastructures et l'urbanisation d'une bande de terrain, là où les ponts permettent le franchissement du canal et du faisceau ferré.

Le jeu des acteurs locaux s'assimile alors à des stratégies de conquête. Conquête économique par des industriels et des entrepreneurs, dont les emprises territoriales excèdent nécessairement celles du quartier et de la commune de Pantin. Elles forment des zones d'expansion depuis La Villette d'un côté, la Plaine-Saint-Denis de l'autre, entre le débouché que représentent le marché parisien et les zones d'approvisionnement et d'exportation plus lointaines. Conquête politique et urbaine d'une commune, qui dans le mouvement d'émancipation municipale de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, s'affirme comme une ville résolument industrielle. Le triomphe de l'industrie conforte alors les valeurs de la République libérale. Dans ce quartier dont la centralité s'avère à la fois déterminante et problématique, constructions et aménagements — mairie, écoles, gare, station de pompage, piscine, bains-douches, canal et moulins, pour s'en tenir à l'essentiel — prennent valeur de symboles dont la concentration traduit assez le volontarisme politique. Le canevas urbain est en place dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Au XX<sup>e</sup> siècle, sous l'effet de l'émergence de la pensée urbaine, les tentatives de planification à l'échelle de l'agglomération cherchent à reformuler la place de l'industrie en ville, avant que la désindustrialisation ne modifie en profondeur le fonctionnement urbain. Dans ce contexte, la mutation des Grands Moulins s'avère emblématique de l'évolution actuelle des communes riveraines de la capitale.



La plaine de Pantin. Chevalier Bernardini, *Vue perspective de l'attaque de Paris par les troupes alliées le 30 mars 1814*, 1814 (Musée de l'Île-de-France, Sceaux).

## Premières transformations

Si l'histoire de Pantin est comparable à celle de toutes les communes entourant Paris, dans leur rapport de dépendance à la capitale, son caractère singulier lui vient d'abord de son site, à la transition entre plaine et plateau, propice à l'établissement de voies de communication. Le territoire de la commune est bordé au sud-est par les hauteurs de Belleville-Montreuil, occupées jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par des carrières de gypse. Une grande partie de son territoire forme la frange orientale de la Plaine-Saint-Denis, terre de polyculture perfectionnée et de cultures légumières à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Point de jonction entre la colline de Romainville et la plaine de France, le territoire pantinois joue un rôle d'étape dans le contournement de Paris. Situé également dans le prolongement de la dépression entre les buttes Montmartre et Chaumont, il forme une porte naturelle d'entrée vers Paris. Son évolution se trouve ainsi, pour une large part, déterminée par la présence de voies de communication d'importance régionale ou nationale rayonnant de Paris vers le nord-est en empruntant le seuil qui sépare la butte Montmartre du plateau de Belleville-Montreuil. L'implantation de nouveaux modes de transport au XIX<sup>e</sup> siècle ne fait que reprendre ce schéma, tandis que l'urbanisation s'appuie sur l'armature des voies, figée depuis longtemps par des fonctions anciennes d'échanges commerciaux.

Les radiales sont au nombre de trois : la route de Paris à Senlis<sup>1</sup>, attestée depuis l'Antiquité, marque la limite nord du territoire communal, la route de Paris à Meaux<sup>2</sup> ; enfin, la route des Petits-Ponts, variante de l'itinéraire de Paris à Meaux<sup>3</sup>. Elles croisent toutes les trois la route de Saint-Denis au Pré-Saint-Gervais<sup>4</sup>, liée à l'activité agricole et aux échanges intercommunaux, formant rocade autour de Paris entre l'abbaye de Saint-Denis et ses possessions. L'actuelle rue Hoche, à Pantin, en forme l'un des tronçons.

Le territoire du nord-est parisien entre plaine et plateau (*Extrait de la Carte des chasses du roi, 1764-1807, SHD*).





↑ « Plan des terres de la ferme de Rouvray appartenant en toute justice au Prieuré Royal de Saint Martin Des Champs à Paris », 1712. (AN, N III Seine 74).

↓ Représentation emblématique des canaux de Paris sur papier à en-tête au début du XIX<sup>e</sup> s. (Archives de Paris, D2S5-1).



Le cadre de la propriété foncière s'inscrit également dans une certaine permanence des logiques territoriales — la grande stabilité des domaines ecclésiastiques et l'ancienneté de la domination économique de Paris sur les campagnes proches — qui permettent d'expliquer en partie les formes d'expansion spatiale du XIX<sup>e</sup> siècle. Ainsi en va-t-il de l'histoire des terres d'implantation industrielle.

Le noyau villageois s'est développé autour de l'église Saint-Germain, sur la route d'Allemagne au point d'attache des voies menant aux carrières et vergers des coteaux s'élevant vers Montreuil. Le nord de la commune est dominé par les terres labourables. Le découpage foncier y oppose une majorité de parcelles en lanières et les quelques grandes parcelles de la ferme du Rouvray<sup>5</sup> ; c'est précisément à cet endroit que va se développer le quartier dont il va être question et que s'établiront à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle les Grands Moulins de Pantin.

À l'écart du bourg, le domaine du Rouvray est attesté dès le XI<sup>e</sup> siècle comme dépendance agricole de l'abbaye parisienne de Saint-Martin-des-Champs. Établi sur la grande route romaine de Senlis à Orléans<sup>6</sup>, cet établissement monastique fortifié appuie son pouvoir temporel sur les revenus et droits attachés aux terres, forêts, vignes et pâturages données par le roi aux alentours de Paris. Devenu prieuré de l'abbaye de Cluny en 1079, son assise territoriale est renforcée en privilégiant les implantations le long des voies de circulation, facteur de prospérité économique<sup>7</sup>.

La ferme monastique du Rouvray constitue sans doute aux XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles le point de départ des défrichements sur le territoire pantinois, des forêts à dominante de chênes, dont le toponyme a conservé la mémoire. Établissement important, considéré au XVI<sup>e</sup> siècle par le prieur « *comme la nourrice de la maison de St-Martin et de fort grande importance pour le bien d'icelle* »<sup>8</sup> [cet] « *hôtel seigneurial de Rouvray* » formait une grande ferme avec corps de logis. Située à l'emplacement actuel du terrain de sport Ladoumègue sur le territoire de la Ville de Paris, en retrait de la route des Petits-Ponts, elle comprenait plusieurs bâtiments d'exploitation : granges, étables, bergeries et pressoir, articulés autour d'une vaste cour, ouverte au sud par une grande porte cochère. Au-delà du mur de la propriété s'étendaient jardins, terres labourables et vignes ; la « *clôture* » et le « *fonds* » du Rouvray s'étendaient de part et d'autre de l'actuelle limite de Paris jusqu'à la route de Flandre à l'ouest, la route d'Aubervilliers au nord, la route des Petits-Ponts à l'est.

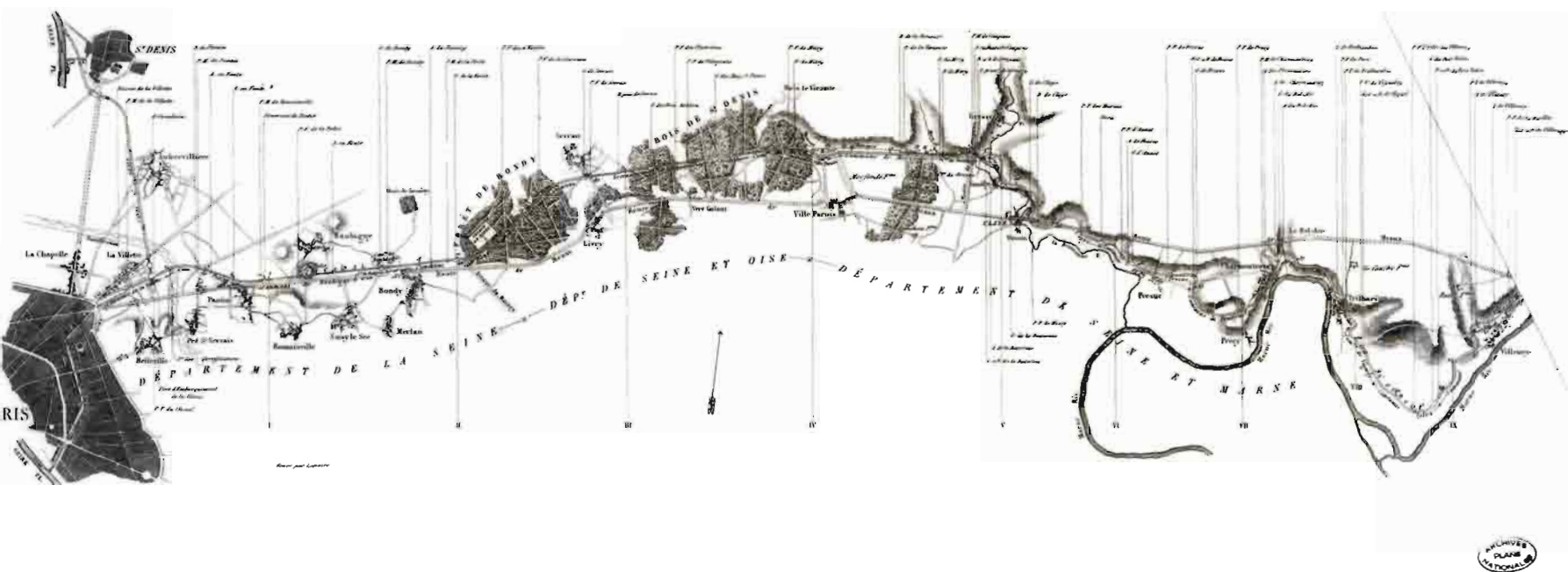
Déclarée bien national au printemps 1790, la ferme du Rouvray est vendue à la commune de Pantin, suivant le décret de l'Assemblée Nationale du 19 septembre 1791 avant d'être rachetée par le baron Chenizot en mai 1792. Malgré les reventes successives après sa mort en 1830<sup>9</sup>, sa cohérence foncière est conservée jusqu'au seuil de l'ère industrielle et suscite dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle la convoitise des investisseurs immobiliers tandis que ses murs vont abriter l'une des premières usines locales.

### **Au pied des fortifs, un territoire de réseaux**

Avant d'être fragmenté et loti, le territoire voit au cours de cette première moitié du siècle son organisation et son fonctionnement entravés par l'implantation de lourdes infrastructures — canal, chemin de fer et fortifications — redevables à la seule proximité de Paris. À l'étroit dans l'Enceinte des fermiers généraux, la capitale tente alors de se moderniser par une politique de grands travaux, de grands équipements éditaires et d'infrastructures. Ces aménagements — déclarés d'intérêt public — ne peuvent être réalisés qu'en mettant à contribution les communes limitrophes d'une capitale dont l'importance politique et stratégique confèrent aux intérêts locaux une dimension négligeable.

Le 29 floréal an X [19 mai 1802], le corps législatif décide de l'« *ouverture d'un canal de dérivation de la rivière d'Ourcq qui sera amenée à un bassin près de la Villette* » et de son prolongement vers la Seine, au sud par le canal Saint-Martin et au nord par le canal Saint-Denis. C'est l'acte de naissance d'un projet imaginé depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, dans la recherche sans cesse réitérée d'améliorer l'alimentation en eau de Paris. Son exécution est confiée à la direction de Pierre-Simon Girard, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et fait l'objet d'importants





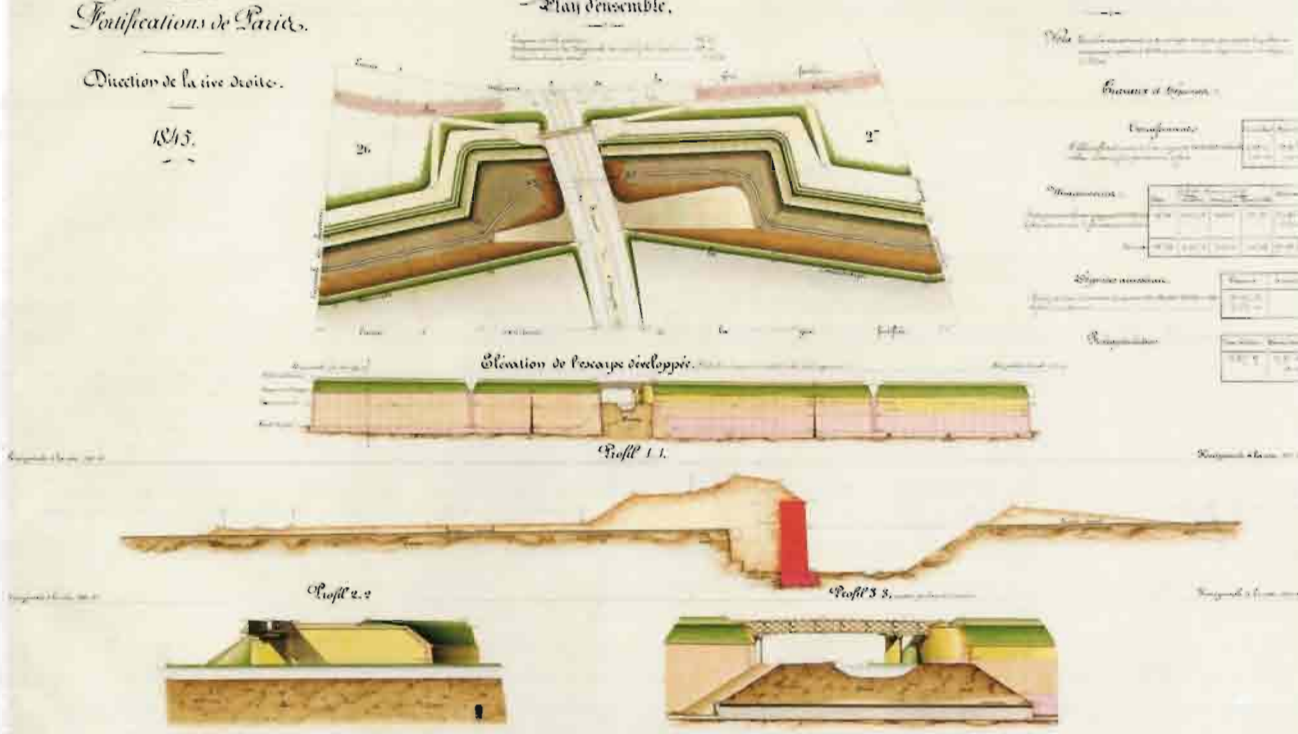
Plan général des canaux de l'Ourcq, Saint Denis et Saint Martin, gravé par Lemaire (AN, F14/10125).



Le canal de l'Ourcq au passage des fortifications, vue vers Pantin, 1919 (Charles Lansiaux/Archives de Paris, VO4 70/107).

débats tranchés seulement trois ans plus tard. « Paris est la capitale de l'Europe : ce ne sont pas des embellissements ordinaires qui la rendront digne de ce rang et de notre époque. Il faut [...] qu'on puisse y arriver par eau de tous les côtés. On ne bâtira jamais de magasins sur le quai du Louvre, le commerce de la Seine doit être porté sur d'autres quartiers. Quand on aura rendu le canal de l'Ourcq navigable, on le prolongera jusqu'à celui de St Quentin [...] et l'on aura une communication directe entre Paris et Anvers...»<sup>10</sup> L'objet de ce canal n'est plus seulement d'alimenter Paris en eau ; en tranchant la question en faveur de la navigabilité, Napoléon le conçoit comme un véritable projet d'aménagement urbain et de liaison économique avec les grands ports de la mer du Nord. Il inaugure un nouvel état des rapports entre Paris et les territoires limitrophes au nord-est de la ville : la Seine doit devenir dans Paris un axe de prestige, libéré de ses fonctions industrielles et commerciales, reportées sur les bords du canal, notamment autour du bassin de La Villette.

Les travaux avancent rapidement, dès 1808, le bassin de La Villette est achevé. Suspendus en 1814, ils sont confiés en concession à une compagnie privée, la *Compagnie Vassal, Saint-Didier, Hainguerlot*, qui va devenir un acteur important du développement économique du nord-est parisien. Le canal de l'Ourcq est finalement ouvert à la navigation de Mareuil à Paris en 1822. Le choix d'un petit gabarit, navigable par des embarcations étroites appelées « flûtes », en limitera rapidement la portée économique. L'ouvrage coupe le territoire pantinois en deux avec un seul point de franchissement, isolant les terres agricoles au nord de la commune, du bourg situé au sud du canal. Ouvrage technique complexe dans sa conception, dans la mesure où il se doit de concilier des impératifs antagonistes — la navigation et le caractère potable de l'eau —, sa mise en œuvre reste cependant relativement rudimentaire et aura pour conséquence des ruptures de berges et l'inondation des terres agricoles des environs.



Enceinte continue de Paris au passage du canal de l'Ourcq, front 25-26, 1843 (Service historique de la Défense, Atlas 208 folio 22).

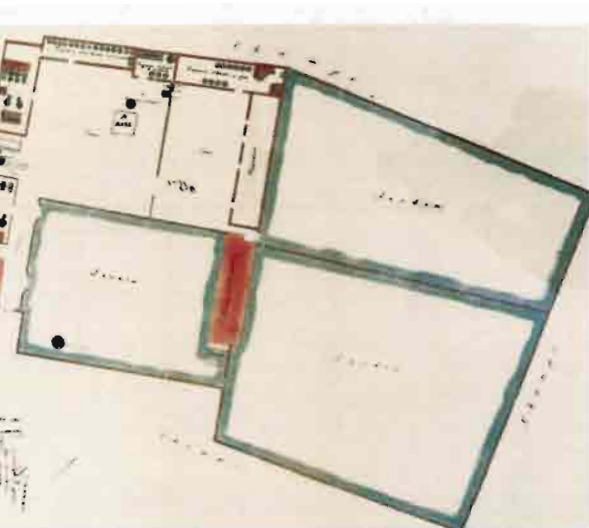
L'ouverture du canal ne constitue que le premier acte de la découpe du territoire pantinois, au mépris des entraves provoquées à la vie locale. Depuis l'entrée des armées étrangères dans Paris en mars 1814 et en juillet 1815, l'idée s'impose de protéger Paris par la construction de fortifications, supprimées depuis le XVII<sup>e</sup> siècle. Après la Révolution de 1830, une première ligne fortifiée est construite de Saint-Denis à Romainville, comportant cinq ouvrages de terre avec parapet, fossé et glacis sur le territoire de Pantin, notamment le long du canal, entraînant l'expropriation de 46 parcelles de terre<sup>11</sup> relevant pour l'essentiel du domaine du Rouvray. Ces talus, affermés comme herbages dès les années 1840<sup>12</sup>, formeront une entrave à l'urbanisation naissante avant d'être arasés trente ans plus tard. Ce n'est qu'un début. Le projet de fortification de la place de Paris adopté par le gouvernement Thiers et entériné par la loi du 3 avril 1841 prend la forme d'un rempart bastionné continu, englobant tout ou partie des villages voisins et 17 forts, premiers équipements parisiens détachés. Pantin perd ainsi 60 hectares de son territoire pour l'édification des bastions 26-28 d'une enceinte doublée d'une zone de servitude militaire non constructible. Aux termes du décret du 10 août 1853, ces servitudes ont pour effet d'interdire dans une étendue de 250 m. toute construction autre que les « clôtures en planches à claire voie et les haies sèches ». Vaine interdiction, la Zone se couvre rapidement d'un grand nombre d'habitations et sites industriels plus ou moins précaires. D'une porte à l'autre se dessine ainsi progressivement un espace de transition, entaché d'incertitude quant à son devenir urbain.

Ouvrage totalement étranger au paysage qu'il traverse, l'enceinte fortifiée — qui devient bientôt un paysage en soi — n'est pas sans incidence sur sa transformation. Il coupe le réseau ténu des chemins vicinaux d'exploitation et canalise les circulations vers les principales portes de Paris — porte d'Allemagne et porte de Flandre. Il instaure une situation singulière en donnant à la Ville de Paris deux frontières, l'une administrative et fiscale — l'octroi étant maintenu au niveau de l'enceinte des fermiers généraux — et l'autre physique, annonçant de fait l'annexion de 1859. Les nouveaux faubourgs « intérieurs » accueillent alors l'essentiel du développement industriel de Paris, accompagné d'une forte immigration et densification urbaine. En marquant physiquement les limites de la ville, l'enceinte conditionne durablement la réflexion sur la croissance de la capitale dans ses rapports avec les communes limitrophes. Certains contestent son caractère stratégique obsolète, d'autres le contresens du point de vue de la croissance urbaine, désormais fondée sur le développement des infrastructures de transport et la circulation.

Au même moment, la Nation débat en effet de la question de l'établissement d'un premier réseau ferré, enjeu majeur en cette première moitié du siècle. Avec la loi du 11 juin 1842, les discussions sont tranchées en faveur d'un réseau de grandes lignes nationales reliant Paris aux frontières du royaume, leur exploitation étant concédée à des compagnies privées. Ces choix, doublés de celui de localiser les têtes de ligne à l'intérieur des fortifications, pèsent de façon très immédiate sur l'avenir des territoires traversés. Sur la ligne Paris-Strasbourg construite en 1846-1849, la première halte après Paris est établie à Noisy-le-Sec ; à Pantin, où 641,55 ares de terres ont été expropriés pour utilité publique<sup>13</sup>, dont 234,67 situés au lieu dit la Clôture du Rouvray, la ligne de chemin de fer double la coupure du canal. Pour atténuer ce qui se présente comme un inconvénient majeur, le Conseil municipal de Pantin n'aura de cesse de réclamer l'ouverture d'une gare sur son territoire.

Il est invité en 1857 à statuer sur le projet d'établir — à titre exploratoire — une station sur le territoire de Pantin par la compagnie du chemin de fer de l'Est : « Considérant [...] que depuis [l'ouverture de la ligne], l'augmentation rapide de la population, la création de nombreux établissements industriels et les besoins plus fréquents de communication avec la capitale de la part des ouvriers que leurs travaux appellent journellement, l'ont rendue de plus en plus indispensable, [...] donne un avis favorable au projet de la Compagnie d'établir une gare, qu'elle souhaite définitive »<sup>14</sup>. C'est chose faite en 1864 avec la construction d'une halte voyageurs et des premières halles de charpente pour la Petite Vitesse, c'est-à-dire pour le service des marchandises.

Cette prise de position de 1857 témoigne des changements à l'œuvre, à la suite de l'installation des premières usines à Pantin. Le secteur de la ville compris entre canal et voie ferrée en compte deux très grandes, dont l'implantation s'inscrit dans la logique de transferts centrifuges, de Paris vers la proche banlieue.



La raffinerie de pétrole dans les anciens bâtiments de la ferme du Rouvray.

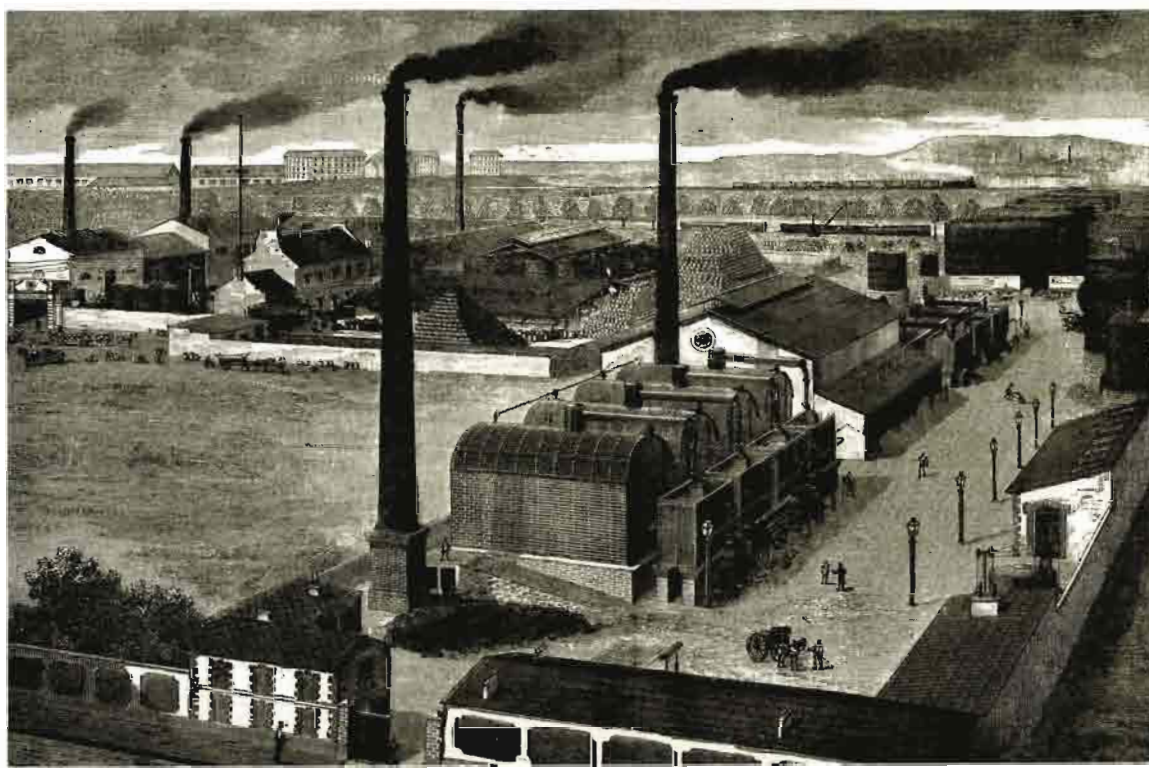
↑ (AM Pantin, 4fi401).

↓ (Turgan, *Les grandes usines de France*, Paris : Calmann-Levy, 1882-1883, t. XV - CNUM).

### *Deutsch de la Meurthe, l'aventure du pétrole à Pantin*

À proximité du canal, la première usine s'établit en 1848 dans la ferme du Rouvray. Cette transformation des bâtiments agricoles en établissement industriel est caractéristique des mutations profondes d'un monde rural vers un monde industriel, qui se coule dans les cadres anciens et les adapte suivant ses besoins avant de les transformer radicalement. Le caractère spectaculaire et très polluant de la production, qui hypothèque le devenir d'un secteur promis à un avenir urbain, mérite également que l'on s'y arrête. Le site se situe juste en face de celui qui va accueillir les Grands Moulins, quarante ans plus tard. Alexandre Deutsch<sup>15</sup>, originaire de Lorraine, installé depuis 1843 à La Villette comme marchand d'huiles en gros<sup>16</sup>, sollicite « *la permission d'établir des magasins pour l'épuration des huiles [...] dans les anciens bâtiments de la ferme du Rouvray* »<sup>17</sup>. Le premier atelier de distillation est autorisé le 8 août 1850, à la condition de le construire en matériaux incombustibles et de diriger dans une seule cheminée de 15 mètres la fumée provenant de l'établissement. Avec l'introduction en 1862 — trois ans après les premiers forages pétroliers industriels aux États-Unis — des « *premiers appareils pour étudier les applications et les procédés du raffinage* » du pétrole<sup>18</sup>, l'usine de Pantin entre dans les annales de la grande industrie parmi les pionnières du traitement d'huiles minérales en France. Le 19 avril 1864, A. Deutsch est autorisé à se livrer à la distillation et à la rectification des huiles de schiste et de pétrole.

Le succès industriel et commercial du pétrole comme huile d'éclairage bon marché, mais aussi pour la fabrication du gaz, le chauffage ou le graissage des machines, entraîne l'ascension économique de la famille Deutsch de la Meurthe<sup>19</sup>. Rejoint bientôt par ses deux fils au sein de la société familiale *A. Deutsch et ses Fils*<sup>20</sup>, Alexandre Deutsch crée en effet un puissant complexe industriel, installant des raffineries à Pantin puis Rouen et Saint-Loubès en Gironde. Ces trois sites desservent les entrepôts partout en France et bientôt en Europe<sup>21</sup>. L'huile minérale extraite du sous-sol est achetée brute aux États-Unis et embarquée à New-York ou Philadelphie en barils pour être envoyée dans les sites de distillations. À Pantin, les bâtiments de ferme à peine transformés abritent d'énormes chaudières en tôle ou acier dans lesquelles on sépare les différents types d'hydrocarbures. D'autres bâtiments ont été ajoutés au milieu de la cour pour les besoins de la production : un générateur et une machine à vapeur avec sa grande cheminée en briques, un atelier de rectification d'essence et une citerne. L'usine est alimentée en eau par quatre puits dont un de cent mètres.





↑ ↓ La raffinerie Deutsch en face des Grands Moulins de Pantin. Haut : bâtiments à rez-de-chaussée et larges allées de séparation.  
Bas : réservoirs sur maçonnerie de brique (Service technique du plan de Paris, 1942, BHVP/Roger-Viollet).



Au-delà de la cour et des bâtiments de l'usine sont construites des assises en maçonnerie pour supporter plusieurs grands réservoirs, ainsi que de vastes hangars en charpente réservés à la manutention de fûts.

Le site forme un univers étrange où les bâtiments agricoles avec basse cour et jardin se mêlent aux massifs, tourelles, cheminées et réservoirs. L'irruption de ces installations inédites dans un paysage encore rural n'a pas manqué de surprendre les contemporains. *« Lorsque j'ai visité l'usine de Pantin pour la première fois, j'ai été frappé par l'aspect général de l'établissement, qui est certainement un des plus curieux des usines des environs de Paris. Rien n'est plus imposant que ces immenses réservoirs contenant plusieurs millions de litres et ces chaudières gigantesques retenant dans leurs flancs, chacune, plus de 100 000 litres, et déversant à flots le liquide distillé. Ces pittoresques tours de fer munies d'escaliers tournants se détachant sur le ciel donnent une impression étrange où l'admiration n'est pas exempte d'une certaine appréhension. N'est-il pas effrayant en effet, de voir accumuler des quantités aussi énormes d'huiles au-dessus d'un feu intense et des rangées de chaudières de dimensions colossales ? »* Le tout, d'une superficie de 10 000 m<sup>2</sup> environ, est clos de murs et relié à la route des Petits-Ponts par un chemin pavé privé. Côté canal, un terrain acheté en 1869 à la Sté *Hainquerlot* facilite l'accès au chemin de halage pour l'embarquement et le débarquement des marchandises. En 1875, l'entreprise est autorisée à établir une extension sur un terrain d'environ 5500 m<sup>2</sup>, acheté en 1874 à la *C<sup>e</sup> Anglaise*<sup>23</sup>. Cette « nouvelle usine » donne directement sur la route des Petits-Ponts par une porte cochère et comporte une distillerie de pétrole et un vaste entrepôt de pétrole. Son emplacement correspond à l'actuelle station service *Shell*, située 11, avenue du Général-Leclerc.

L'augmentation et les changements incessants de la production entraînent l'accroissement des capacités de stockage et des nouvelles installations, le plus souvent régularisées a posteriori par les autorités compétentes dans une logique de compromis. Les autorisations sont assorties de conditions de sécurité, afin d'atténuer le risque pour

le voisinage : l'emploi de matériaux incombustibles pour la construction des ateliers et dépôts, des réserves de sable dans les ateliers contre l'incendie, la construction de murs maçonnés de 2,50 m. de haut, doublés par un chemin de ronde de 2 m. de large et par l'interdiction de construire à 50 m. de la route des Petits-Ponts, l'établissement de fossés pour canaliser d'éventuelles fuites. Mais le secteur est encore peu construit. Les premières enquêtes de *commodo et incomodo* ne suscitent aucune observation, ce n'est qu'à partir de la fin des années 1870 que les plaintes de voisinage vont se multiplier avec le développement de l'urbanisation.

### **Desouches, fabricant de wagons**

Non loin de là, entre canal et chemin de fer, au 3 de la route des Petits-Ponts, s'établit au milieu des années 1850 une deuxième usine importante : l'entreprise *Desouches, Thibaudier et C<sup>ie</sup>*, fabricant de voitures et wagons de chemins de fer. Directement liée à la présence du chemin de fer à Pantin, cette activité en quête incessante d'espaces libres, va geler à cet endroit les grandes emprises dont elle a besoin pour s'étendre ; le site sera repris au début du XX<sup>e</sup> siècle par la société *Felix Potin* avant d'être vendu au cours des années 1930 à la ville de Pantin et à la *C<sup>ie</sup> Générale des Eaux* pour y construire l'ensemble formé par la piscine et l'usine des eaux.

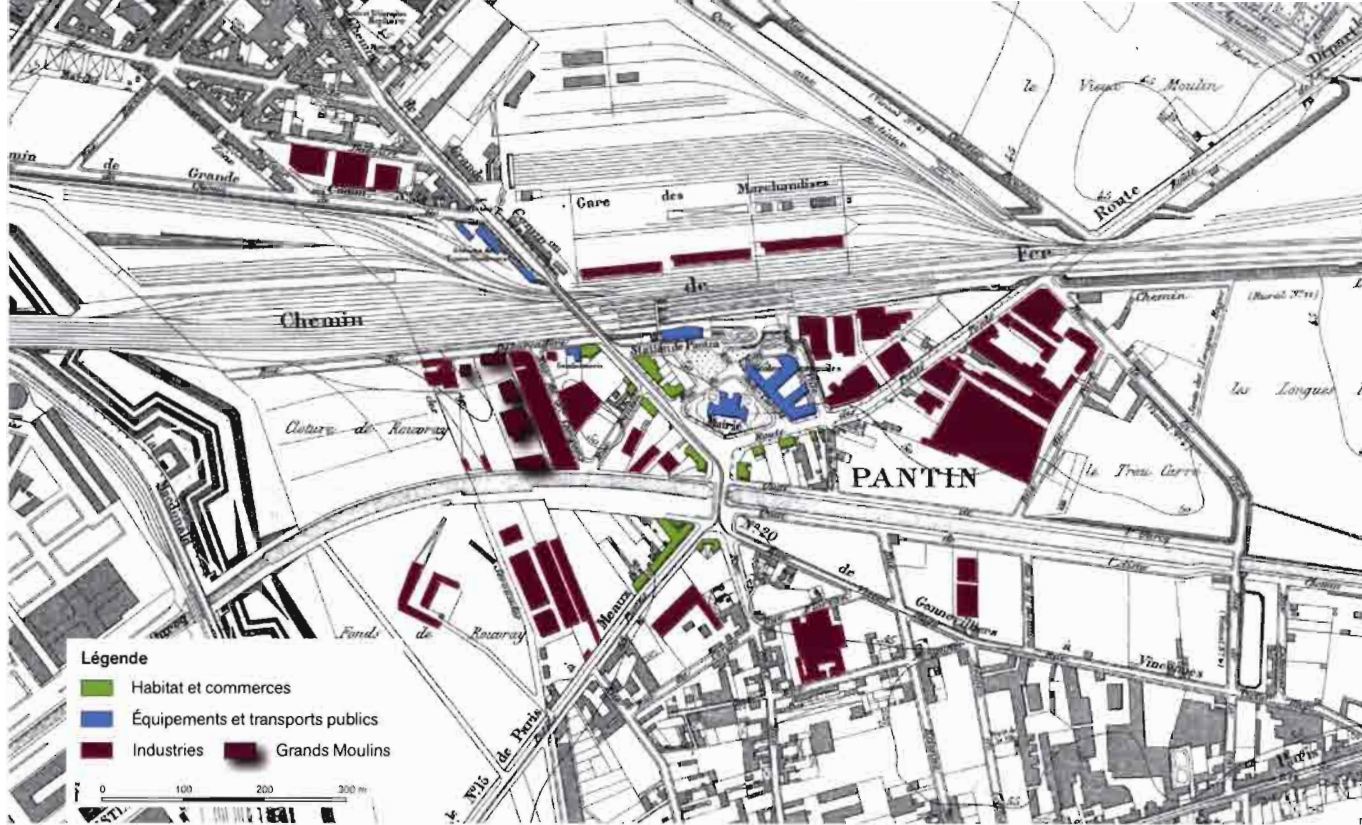
Arthur François Desouches est carrossier fabricant, établi dans le quartier des Champs-Élysées, alors largement dédié aux débuts de la fabrication automobile<sup>25</sup>. Sur un terrain relié au réseau ferré par un embranchement particulier, s'élèvent un grand atelier de montage, d'ajustage et un atelier des forges, alimentés par une chaudière et une machine à vapeur<sup>26</sup>, une scierie, un atelier de sellerie et de peinture. À l'écart, un petit atelier d'ébénisterie et les magasins, tandis qu'à l'avant — les maisons d'habitation — isolent le site de la rue. Au cours des années 1870, un changement de raison sociale — *Desouches, David et C<sup>ie</sup>* — signale l'entrée dans le capital de l'entreprise de Victorien David (père), ingénieur civil, habitant au 23, rue de la Villette-Saint-Denis à Pantin, tandis que son fils, Charles-Marie Victorien David, futur maire de Pantin (1896-1919) apporte à l'entreprise « *son expérience et ses connaissances spéciales du Commerce* »<sup>27</sup>. Son arrivée coïncide avec une campagne de modernisation des équipements et d'extension du site de l'autre côté de la route des Petits-Ponts aux n° 46-54 : les deux chaudières sont remplacées en 1878, tandis que le nouvel atelier est doté de 8 marteaux mécaniques en 1880 et 3 marteaux pilons en 1881, avec une cheminée de 20 m. pour la chaudière. À son extension maximale, à la fin du siècle, l'usine occupe quelque 40 000 m.<sup>2</sup> de part et d'autre de la route et emploie 650 ouvriers. Emblématique à plus d'un titre, elle s'inscrit dans le mouvement de transferts de compétences d'une fabrication de luxe encore artisanale, celle des carrossiers dans l'ouest parisien, vers une construction de type industriel liée à la révolution ferroviaire, cette fois-ci en proche banlieue. Dans les années 1890, elle fournit la *Compagnie universelle du canal maritime de Suez* en matériel roulant pour voyageurs, tramways, fourgons, wagons-poste<sup>28</sup>. C'est la période des succès en 1889 et 1900 à l'Exposition universelle<sup>29</sup>. Au moment de la concentration de la construction ferroviaire en France, l'entreprise joue la spécialisation<sup>30</sup> en même temps que l'élargissement à d'autres productions : construction d'omnibus, d'équipages militaires et de machines pour l'industrie, qui coïncide avec l'arrivée dans le capital de l'entreprise de nouveaux financeurs<sup>31</sup>. Elle finit pourtant par abandonner le rail, au profit notamment du matériel militaire, qui connaît un fort développement avec la Première Guerre mondiale ; c'est alors la fin de l'activité du site pantinois, racheté vers 1910 par l'entreprise Felix Potin, installée à Pantin depuis 1886<sup>32</sup>.

### **1859, l'émergence d'une ville industrielle.**

Ces deux entreprises marquées par la réussite industrielle et commerciale font figures de pionnières dans cet espace central du territoire communal, alors encore largement inoccupé. Les débuts de la croissance urbaine et industrielle vont se concentrer en effet pour l'essentiel le long des deux grandes routes d'Allemagne et de Flandre.



La sortie des usines Desouches, route des Petits-Ponts (AM Pantin 2fi426).



Typologie indicative des constructions dans le quartier de la mairie, vers 1900 (Stéphane Krukoff, fond de plan : Atlas du département de la Seine, 1900).

Au cours des années 1850 et 1860, on compte à Pantin une trentaine de créations, parfois éphémères, de sites industriels. Du petit atelier à la grande usine<sup>33</sup>, les activités sont diversifiées : industrie mécanique, métallurgie de transformation, chimie, verrerie, industrie alimentaire ou encore textile. Elles ont souvent en commun leur caractère insalubre ou incommode<sup>34</sup>. La décision en 1859 de construire les abattoirs et le marché aux bestiaux du nord-est parisien sur le territoire de La Villette, à l'intérieur des fortifications, conduit toutefois à une certaine spécialisation. Cette décision, prise dans une logique de concentrer et de rejeter à la périphérie l'organisation de la boucherie et la distribution de la viande dans Paris, place en effet la commune de Pantin dans cette sphère dédiée à la transformation de la viande et de ses sous-produits. Elle inaugure ainsi une fonction d'intermédiaire dans le circuit des industries nourricières que confirmera bientôt l'implantation de Grands Moulins à farine : une étape essentielle entre les lieux d'élevages ou de cultures céréalières, et les sites d'élaboration du produit fini comestible, à l'intérieur de Paris.

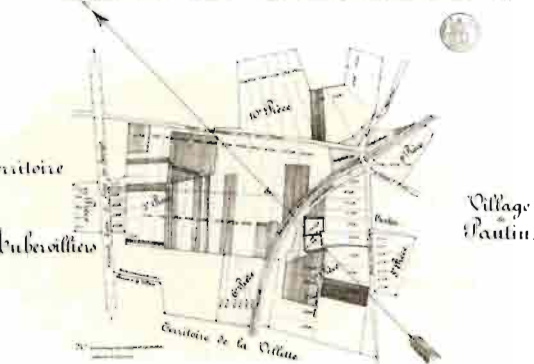
Mis en service le 1<sup>er</sup> janvier 1867, le site organise le circuit de l'industrie de la viande sur 31 ha de part et d'autre du canal de l'Ourcq. Les bestiaux sont introduits sur le marché par la gare de Paris-bestiaux et la porte de la rue d'Allemagne, en provenance des gares de marchandises, notamment celle de Pantin, où ils ont été débarqués. Ils viennent aussi directement par la route des fermes, étables, laitiers ou nourrisseurs de banlieue. À Pantin, le passage des troupeaux de bestiaux, pourtant réglementé, perturbe fortement la circulation à certaines heures de la journée et met les routes parcourues à rude épreuve. Cette proximité engendre surtout de nouvelles activités : les routes d'Allemagne et des Petits-Ponts menant au marché sont investies par des auberges à moutons. La route de Flandre, côté abattoirs, se transforme en un axe important de l'industrie chimique liée à la transformation des résidus organiques des abattoirs telles les savonneries, les fondoirs de suif ou de graisses, les tanneries les fabriques de vernis, d'engrais, de colles et de gélatines, les corroieries, etc.<sup>35</sup>.

Cette première industrialisation se trouve activement stimulée à partir de 1860 par le report des limites de l'octroi parisien aux portes de Pantin : au 1<sup>er</sup> janvier, les fortifications marquent la limite administrative et fiscale de Paris. En déplaçant l'octroi, l'annexion accélère le mouvement d'urbanisation et d'industrialisation de la proche banlieue. Dès lors, le rythme de la construction s'accélère à Pantin — comme ailleurs — au-delà des nouvelles limites, en premier lieu le long des axes routiers. L'annexion donne à la spéculation un coup de fouet, notamment aux associés Leroy et Forest qui, en achetant les grandes terres de l'ancienne ferme du Rouvray, se lancent dans le lotissement spéculatif.

### *Forest et Leroy, la spéculation foncière*

Le 22 février 1859, Pierre Forest, Pierre-Louis Leroy et son frère Charles achètent à Victoire Constance Chambelland, propriétaire demeurant à Paris, l'essentiel des terres dépendant de l'ancienne ferme du Rouvray, d'une surface totale de 510 267 m<sup>2</sup>, au prix de 1 785 934 francs, soit un prix d'achat au mètre d'environ 3,50 francs<sup>36</sup>. Ce premier achat sera complété par d'autres moins importants. Par un jeu de ventes et de reventes, le prix du foncier augmente de façon substantielle ; dès 1860, il a été multiplié par cinq. Le mécanisme est commun à l'ensemble des terres agricoles de la proche périphérie. Les itinéraires de ces spéculateurs auraient d'ailleurs de quoi inspirer les figures d'un roman de Balzac par leur caractère exemplaire : un marchand boucher, P. Forest, tenant commerce 180, rue de Flandre, à deux pas des futurs abattoirs, rompu aux spéculations immobilières, notamment aux acquisitions de la Ville de Paris pour y installer les abattoirs de La Villette, s'associe à des industriels (C. et I. Leroy<sup>37</sup>) et de modestes banquiers (P.-L. Leroy<sup>38</sup> et Edmond Rosset<sup>39</sup>) pour acheter d'importants terrains situés au-delà des futurs abattoirs, par delà des fortifications. Tandis qu'ils y établissent entre la rue du Débarcadère et les bords du canal un dépôt de marchandises<sup>40</sup>, du côté de la route de Flandre ils ouvrent alors plusieurs voies permettant de desservir les nouveaux lotissements, sur lesquels s'élève en quelques années un nouveau quartier entièrement industriel et ouvrier. Par le jeu de la spéculation, le quartier des Quatre-Chemins se développe ainsi dans une logique de faubourg, véritable agglomération industrielle à cheval sur les communes de Pantin et d'Aubervilliers.

## PLAN & DIVISION de la Ferme de ROUVRAY.



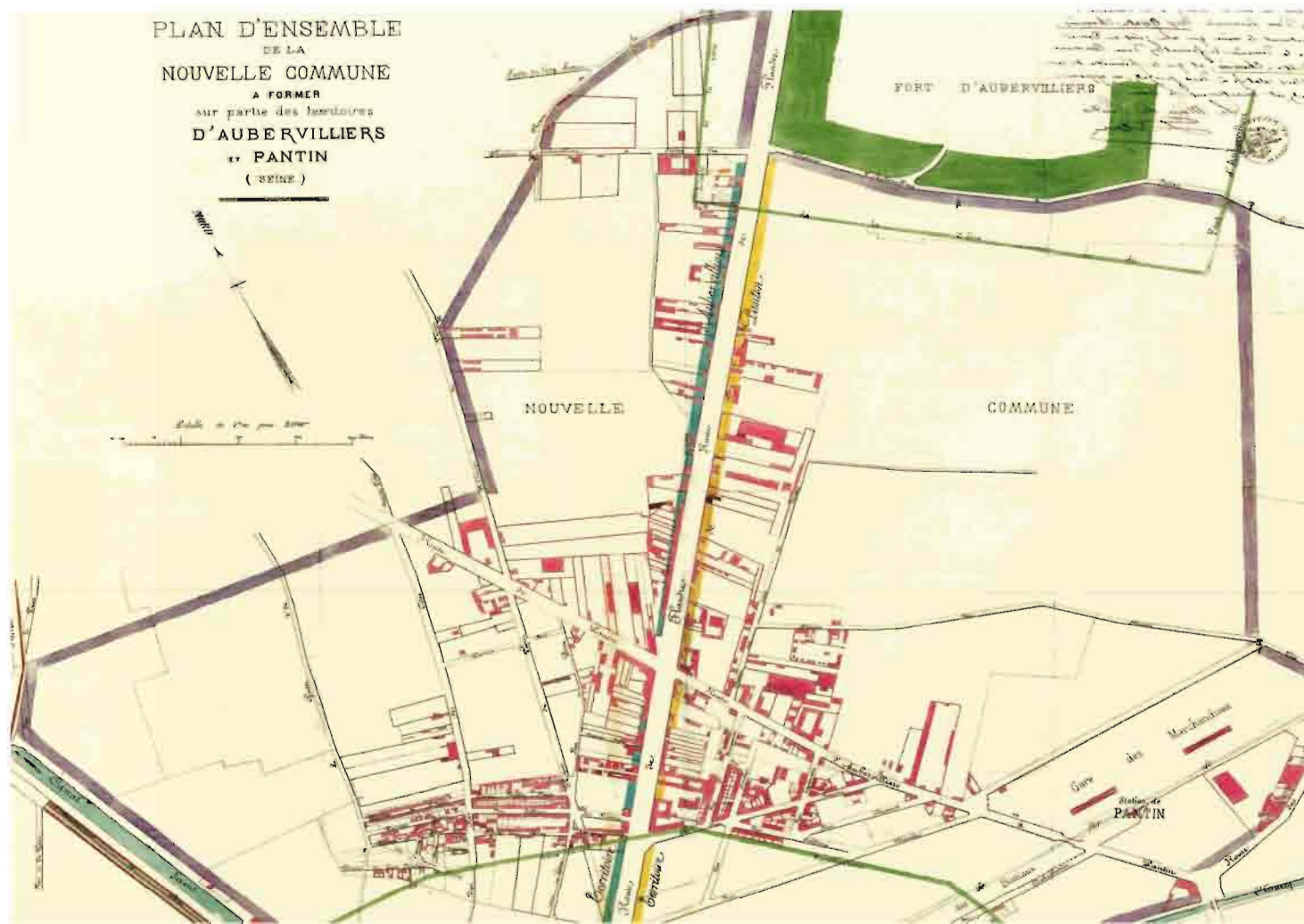
↑ Plan de division des terres du Rouvray, 1833.  
(AN, Minutier central, étude Chardin, MC/XXV/116).

↓ Plan joint à la demande d'indépendance  
des Quatre-Chemins : un projet de commune  
industrielle entre canal et voie ferrée (AM Pantin,  
D039).

Par une pétition du 15 novembre 1871, 1030 signataires de ce nouveau quartier de 11 500 habitants, revendiquent leur indépendance. « *Ce centre, compris dans les deux communes de Pantin et d'Aubervilliers, mais qui en est parfaitement distinct, se composant d'une population industrielle renfermant des usines et des établissements considérables, se trouve séparé des deux communes mères, tout à la fois par sa position, par ses habitudes et par ses intérêts* »<sup>41</sup>. La pétition est éloquente : elle dit l'ambition d'un secteur industriel —, en pleine expansion économique, qui tend à se constituer en cité indépendante avec les outils de développement que sont le canal, le chemin de fer et les magasins généraux. C'est un maillon, entre les deux réseaux de chemin de fer du Nord et de l'Est, qui se dessine dans le prolongement du développement de la Plaine Saint-Denis.

La réponse très circonstanciée du commissaire enquêteur trahit au contraire la hantise des concentrations ouvrières aux portes de Paris et la peur de la ville usinière : « *La population flottante des Quatre-Chemins n'offre pas la cohésion nécessaire à une sage administration communale. La tradition n'y est pas créée et les 50 ou 60 fabricants ou propriétaires qui se partagent toute la valeur foncière, immobilière et industrielle, se trouvent isolés au milieu de plusieurs milliers d'ouvriers arrivant ou partant suivant les fluctuations du travail ou du salaire.* »<sup>42</sup> ; afin de maîtriser politiquement cette croissance, « *la fusion plus intime de cette population improvisée avec celle plus stable du vieux Pantin* » est recommandée.

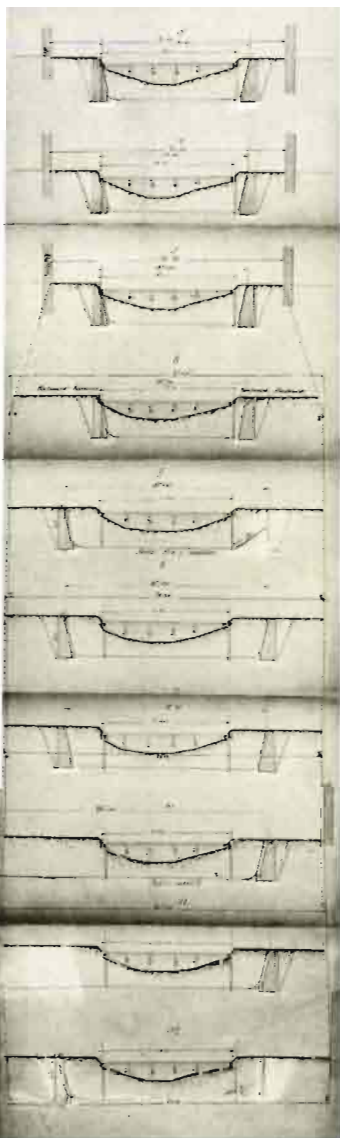
Le processus d'urbanisation est moins rapide dans l'espace intermédiaire qu'aux Quatre-Chemins : le canal et le chemin de fer ne font pour l'instant que dévaloriser les territoires qu'ils découpent. L'enjeu pour les industriels et pour la municipalité va être de se les approprier, afin de permettre le développement de l'économie locale. Les logiques de conquête économique et politique se mettent ainsi en place progressivement au cours des années 1870 et au début des années 1880 et se cristallisent dans l'urbanisation du quartier au cours de la décennie suivante, qui voit aussi y arriver les moulins d'Abel Leblanc, futurs Grands Moulins de Pantin.





↑ Projet de grue roulante pour le port public de Pantin, force 1500 kg (Archives de Paris, VO3 518).

↓ Élargissement du canal de l'Ourcq entre la gare circulaire à Paris et le pont de la mairie à Pantin, profil en travers (Paris, service des Canaux, nc).



## Modernisation des infrastructures et desserte locale

### La création d'un bassin sur le canal

À la pétition des Quatre-Chemins fait écho une autre pétition, celle adressée au maire en mars 1876 par une trentaine d'industriels<sup>43</sup> demandant la création d'un bassin sur le canal. À cette date, les bords du canal sur le territoire de Pantin sont encore dépourvus de tout équipement portuaire. À titre de tolérance, quelques usines comme la raffinerie Deutsch sont autorisées à charger et décharger sur le chemin de halage. En fait, l'essentiel de l'activité batelière échappe à Pantin et se concentre sur les bords du bassin de la Villette et sur les bords du canal Saint-Denis, où Tom Hainguerlot, concessionnaire des canaux, a créé un important complexe de magasins et entrepôts sous douane<sup>44</sup>.

Au lendemain de la défaite de 1870, la modernisation des infrastructures de transport s'impose pour assurer le relèvement économique du pays. Le 31 mai 1875, le Conseil municipal de Paris décide le rachat de la concession des deux canaux<sup>45</sup>, puis entreprend les dragages sur l'Ourcq et y réduit les droits de navigation de 20 %. Les travaux réalisés en 1878 par l'État pour porter le mouillage de la basse-Seine de Rouen en amont de Paris à 3,20 m.<sup>46</sup>, impliquent d'importants ouvrages sur le port de Paris<sup>47</sup>. La Ville de Paris décide ainsi d'approfondir le bassin de la Villette et le canal de Saint-Denis, en prélude au projet de modernisation générale, entériné par la loi Freycinet du 5 août 1879. Celle-ci impose l'unification des conditions de batellerie, la création de grandes lignes de navigation intérieure. Paris s'affirme comme le centre du trafic par eau, les dimensions adoptées étant celles qui conviennent aux péniches flamandes et aux charbonnières du Nord, qui fréquentent le port de La Villette. À Pantin, « les soussignés industriels et commerçants, ont l'honneur de solliciter [...] l'établissement d'un bassin sur le canal de l'Ourcq au centre même de nombreux établissements de toute nature. L'importance croissante des livraisons et des expéditions des matières premières, telles que houille, bois, pierres, métaux, sucres, coton, huile, pétrole, vins et spiritueux, graisse et matières pour parfumeries et savonneries etc. et des produits manufacturés permettent d'affirmer un trafic considérable pour ce nouveau bassin. (...) »<sup>48</sup>. En une quinzaine d'années le nombre d'établissements a décuplé à Pantin, semblant justifier l'importance des travaux projetés. Les travaux sont pourtant différés, la Ville de Paris préférant attendre que l'industrialisation de cette partie du canal vienne compenser la dépense, alors même que Pantin mise sur sa modernisation pour attirer de nouvelles entreprises. Les industriels installés dans ce secteur continuent donc à ne pouvoir que très partiellement tirer profit de la voie d'eau dans la mesure où son gabarit obsolète en interdit l'accès aux bateaux de la Seine et du canal Saint-Denis, nécessitant un transbordement coûteux sur les « flûtes » du canal de l'Ourcq. Ainsi s'explique leur insistance par une nouvelle pétition de MM. Deutsch et fils (raffinerie de pétrole), Abel Leblanc (meunier) et Abel Leblanc, Ladurée et C<sup>o</sup> (scierie), en date du 29 décembre 1887, qui rappelle l'intérêt de la mise au gabarit du canal entre Paris et le pont à Pantin.

Le projet d'élargissement et d'approfondissement définitif conçu en 1888 comporte quatre sections distinctes plus ou moins larges en fonction des besoins (accostage et garage des bateaux, chargement et déchargement, manœuvres)<sup>49</sup>. Il faut, sans interrompre la navigation, construire des murs de quai maçonnés après avoir creusé en tranchée à sec entre les anciennes berges et les murs projetés et approfondir le canal existant par dragage. Le nouveau gabarit suppose la reconstruction du pont de la mairie.

Entre 1894 et 1896, à la demande de la ville de Pantin, l'élargissement est prolongé d'environ 800 m. jusqu'au pont de la gare (actuel pont Delizy). En prévision des besoins à venir, la Ville vote des projets complémentaires : elle demande l'élargissement des quais à 15 m.<sup>50</sup> avant de choisir de les doubler par des rues latérales. Ainsi s'élabore une nette distinction des espaces : « Les quais seuls devront servir au dépôt de matériaux ou marchandises à l'exclusion des voies latérales qui seront réservées aux voitures circulant ou stationnant pour le chargement ou le déchargement des marchandises. »<sup>51</sup> L'enjeu est de taille : faire du canal un outil de développement économique pour la ville et le fer de lance de l'aménagement urbain du nouveau centre, justifiant ainsi l'effort financier important consenti sous forme d'avance à la Ville de Paris. Le port est doté en 1897 par la ville d'une grue mobile à bras roulant sur voie ferrée de 40 m. de longueur, installée rive gauche, à proximité de la raffinerie<sup>52</sup>.

Évaluer les répercussions des travaux sur l'importance et la nature du trafic s'avère difficile en raison du caractère global des statistiques de la Ville de Paris. En 1886, avant les travaux, le trafic du canal de l'Ourcq à la descente totalise annuellement 216 700 tonnes de marchandises débarquées. Il s'agit en premier lieu de matériaux de construction, principalement du plâtre, moellons, pierres, briques et bois ; puis viennent les farines et le charbon. En 1899, la Préfecture note sur les cinq dernières années un mouvement annuel moyen de 650 000 t., soit une augmentation de plus de 300 %. Les matériaux de construction représentent toujours le gros du trafic. La navigation reste beaucoup plus active à la descente qu'à la remonte, bien que « le mouvement à la remonte s'accroît de jour en jour entre Paris et Pantin depuis que la grande batellerie peut y accéder »<sup>53</sup>. Preuve, s'il en fallait, de l'impact des aménagements du canal sur l'économie de Pantin, tournée vers l'approvisionnement de la région parisienne. Mais la concurrence ouvre désormais un autre front : l'essor du trafic ferroviaire conduit le Conseil municipal à voter en 1898 des réductions importantes des tarifs de batellerie pour lutter contre la concurrence du chemin de fer.



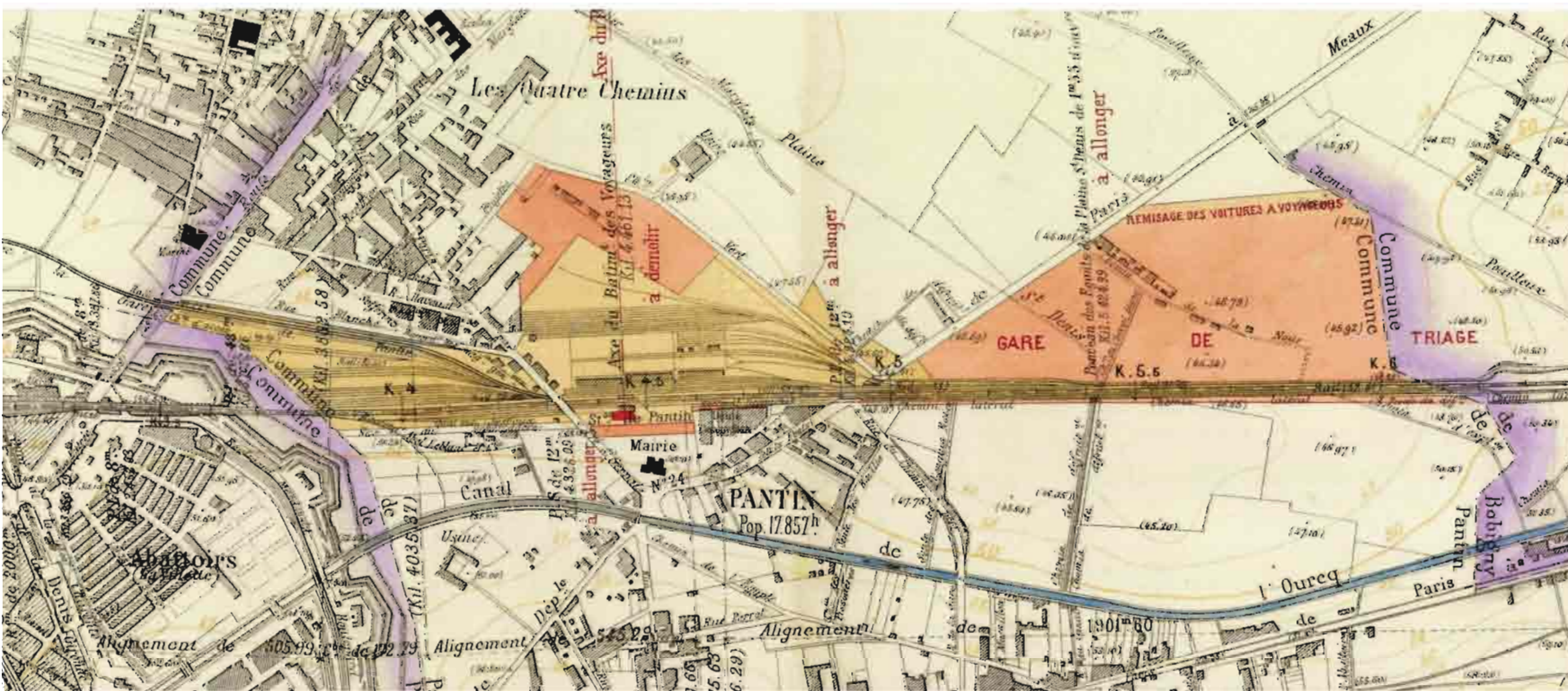


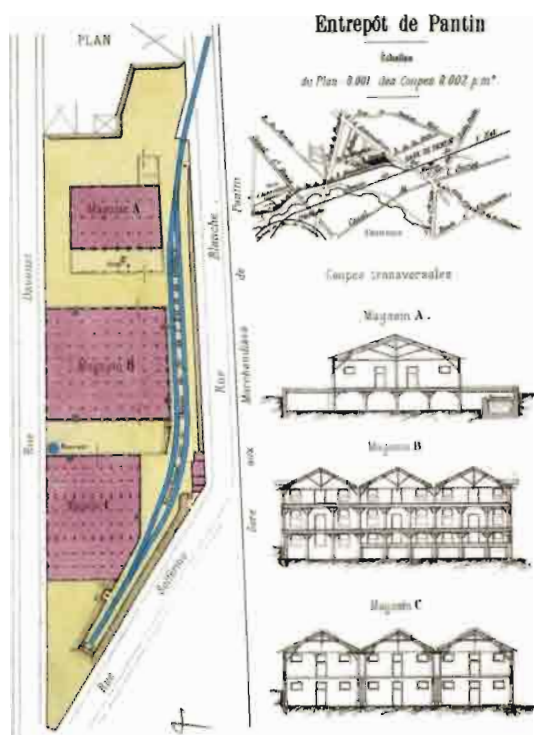
### Pantin, avant-gare parisienne

D'avantage encore que la voie navigable, l'état du réseau ferré fait l'objet d'intenses réflexions au début des années 1870, alimentées par la critique à l'encontre des grandes compagnies ferroviaires. Plusieurs projets de chemins de fer industriels voient le jour avec le soutien du Conseil général de la Seine et des communes de banlieue, dans l'idée d'éviter aux industries d'avoir à supporter le coût du transit des marchandises par Paris. Jules Brunfaut, ingénieur des Ponts-et-Chaussées propose en 1872 de « *relier entre elles les communes situées entre les murs d'enceinte de la capitale et les confins du département, unir ces mêmes communes avec les chemins de fer existants [...], relier ce réseau circulaire avec le centre de Paris, faire que partout cette voie nouvelle puisse être mise en communication directe avec les fabriques, les usines, les entrepôts situés dans le département* »<sup>54</sup>. Ce projet de chemin de fer circulaire, pensé comme un outil de développement économique local est mis en échec par la réticence des grandes compagnies de chemins de fer, avec le soutien du ministre des Travaux publics Alexandre Eugène Caillaux<sup>55</sup>. Le tracé étudié à la même époque par la préfecture entre Neuilly et Pantin n'aboutit pas d'avantage. Celui-ci ambitionnait notamment de relier les faisceaux nord et est, entre Saint-Denis et la gare de Pantin par une voie ferrée empruntant « *le chemin de grande communication n° 13 qui est la voie industrielle à l'Est, comme la route de la Révolte à l'Ouest* »<sup>56</sup>.

Tandis que la réflexion sur la structuration d'un territoire industriel de banlieue est mise en échec, les grandes compagnies de chemin de fer entament la colonisation des terrains à l'arrière des gares principales pour leurs besoins propres. Ainsi, l'accroissement du trafic grandes lignes et de banlieue amène la *Compagnie du chemin de fer de l'Est* à transformer sa gare de tête de ligne et ses installations secondaires avec des extensions sur le territoire des communes de banlieue. Les bâtiments de la gare parisienne, ainsi que ceux de l'ensemble du réseau jusqu'à Noisy-le-Sec, s'avèrent insuffisants et inadaptés dans leur configuration. La mise au gabarit au cours des années 1870 des flux au niveau de la gare tête de ligne et l'agrandissement des capacités d'accueil voyageurs n'est pas sans effet sur l'organisation de l'ensemble des installations « *arrière* » : élargissement du faisceau, augmentation des capacités des gares de marchandises, redéploiement des fonctions de dépôt et d'atelier avec création d'un véritable triage pour réguler l'ensemble du dispositif. Faute de place à Paris, la Compagnie doit reporter une grande partie de ces installations hors les murs et décide au début des années 1880 de transférer à Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec tous les services non indispensables dans l'enceinte de la gare de l'Est<sup>57</sup>.

Projet d'extension du chemin de fer sur le territoire de Pantin, 1<sup>er</sup> juillet 1886 (Archives de Paris, D5S9-9).

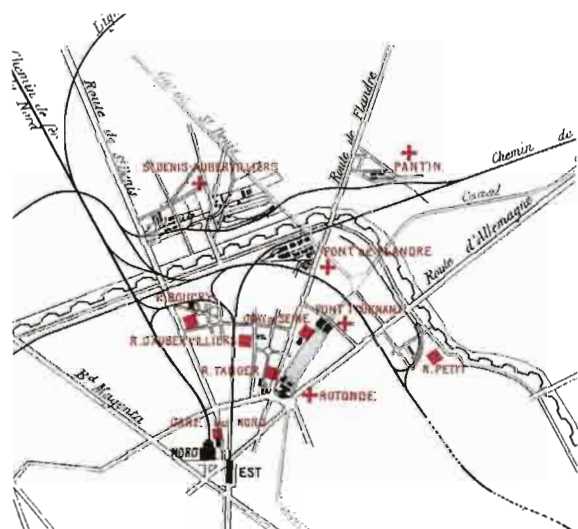




Entrepôt de Pantin, [1877] (Archives de Paris, D8J 230).



La nouvelle gare de Pantin (AM Pantin, 2fi560).



Entrepôts et magasins généraux de Paris, vers 1880 : un important réseau logistique au nord-est de Paris (Archives de Paris, D8J 230).

Cette vaste restructuration est approuvée le 12 mars 1887, présentée à l'Exposition universelle de 1889<sup>58</sup>, et terminée en 1895<sup>59</sup>. Sans rentrer dans le détail de travaux qui concernent tout le Nord-Est parisien, la gare de Pantin s'en trouve radicalement transformée et fortement agrandie. Le bâtiment voyageurs est reconstruit en avant des nouvelles voies, au sud de l'ancien. L'extension des emprises ferroviaires se traduit par l'expropriation de 33 ha<sup>60</sup> de chemins, terres arables et maisons. Les élus déplorent dès 1886 que ces travaux aient « de fâcheuses conséquences pour la ville, en ce sens qu'ils empêcheront pour toujours le développement d'un quartier destiné à prendre de l'importance »<sup>61</sup>. Peine perdue, dès leur achèvement les nouvelles installations s'avèrent insuffisantes et de nouvelles extensions sont mises en œuvre entre 1907 et 1912. À cette date, les emprises de la gare de Pantin-Bobigny occupent environ 50 hectares à Pantin.

Si les conséquences sont fâcheuses pour la continuité territoriale et le fonctionnement urbain, elles s'avèrent nettement bénéfiques pour l'approvisionnement des industries locales et la desserte du territoire. L'évolution du trafic - voyageurs et marchandises - en gare de Pantin entre 1865 et 1900 en témoigne : 87 845 voyageurs et 54 587 tonnes de marchandises, 343 772 voyageurs et 96 512 tonnes en 1892. Pour désengorger la gare et ses abords ainsi que faciliter la manutention, les embranchements privés reliant directement des établissements industriels au réseau se multiplient. Sont concernés les sites de production, mais aussi les dépôts de marchandises, chantiers, entrepôts et magasins sous douane. Dès 1868, le deuxième bief du canal Saint-Denis est relié au réseau du chemin de fer de l'Est à Pantin par la *Compagnie des canaux*, qui en cède la concession à la *Compagnie des Magasins généraux de Saint-Denis et Aubervilliers*. En 1875<sup>62</sup>, Forest et Leroy ouvrent un embranchement sur les terrains leur appartenant au nord du canal, pour y desservir un dépôt de matériaux, qui devient entrepôt général de bois<sup>63</sup>. En 1877, la *Compagnie des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris* relie au réseau les trois magasins qu'elle fait construire entre les rues Davoust, Blanche et Solférino<sup>64</sup>.

À la fin du siècle, la nouvelle géographie des échanges économiques, dictée par les nécessités logistiques est en place. Avec l'aménagement de la gare de marchandises et des rives du canal — port et outillage, quais, chemins de halage et voies d'accès — le secteur étudié, dont la valorisation du foncier était jusque là peu évidente, présente désormais d'importants atouts. Ainsi, après les réservoirs de la raffinerie et les empilements de planches des chantiers de bois, de nouvelles architectures industrielles voient le jour à partir des années 1880 et 1890, avec notamment l'implantation des moulins d'Abel Leblanc, futurs *Grands Moulins*, ou de la blanchisserie Leducq.

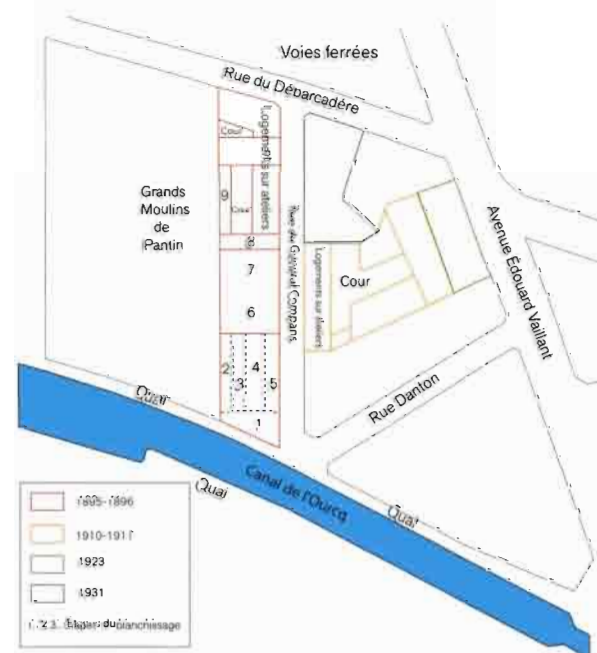


Le canal de l'Ourcq à Pantin, 30 septembre 1916 : la scierie, les moulins et la blanchisserie (Charles Lansiaux/BHVP, Paris Album 4°54/Roger-Viollet).

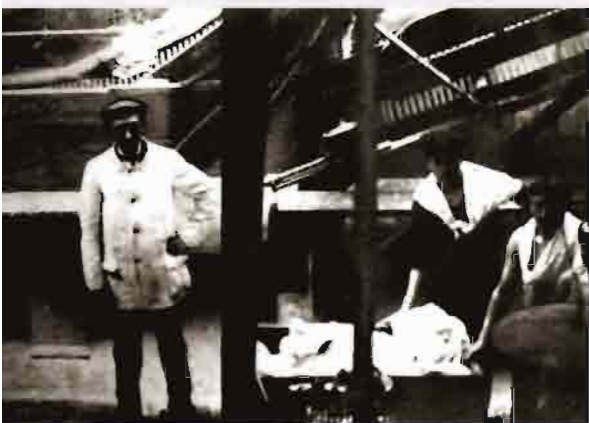
### Les fumées noires de la grande blanchisserie

Théophile Leducq fonde son entreprise en 1883, à une époque où l'activité du blanchissage, établie pour l'essentiel dans l'ouest parisien et encore largement dominée par des structures artisanales voit naître les premières installations industrielles. Elles viennent répondre à de nouveaux besoins, formulés par l'essor de l'hygiène domestique et de la salubrité publique, le développement de l'hôtellerie, de la restauration, des hôpitaux, des C<sup>ms</sup> de chemin de fer ou encore des grandes administrations d'État. Leducq, dont les affaires prospèrent, va développer une nouvelle activité de service, la location de linge, pour les débouchés qu'elle offre à son négoce de toile. La clientèle attendue est celle des hôtels, restaurants, cafés, coiffeurs ; mais T. Leducq vise aussi celle des bouchers en transférant son établissement du faubourg Poissonnières aux abords de La Villette. La *Grande blanchisserie de la Villette*, qui succède en 1887 à la première société, installe sur le site des abattoirs un pavillon spécial pour réceptionner directement torchons et tabliers<sup>65</sup>. Rapidement l'entreprise s'étend, intègre des ateliers de confection afin de mieux maîtriser les différentes étapes du traitement du linge. En 1894, le déménagement d'une partie des activités marque les débuts de l'épopée Leducq à Pantin. En plus de la proximité immédiate de la clientèle de La Villette, les raisons de ce transfert sont multiples et constituent autant d'atouts essentiels au succès du blanchisseur. Avec 8 500 m<sup>2</sup> de superficie, les terrains qu'il acquiert permettent d'installer son « *usine perfectionnée à vapeur* », tout en autorisant de futures extensions. Sa position avantageuse entre canal et voie ferrée favorise d'indispensables raccordements avec les réseaux nationaux, car c'est par voie d'eau qu'est acheminé le charbon (dont la consommation quotidienne peut se monter à deux tonnes)<sup>66</sup>. L'eau, indispensable au fonctionnement des chaudières et au traitement du linge, se trouve en abondance dans la nappe phréatique où il puise 75 m.<sup>3</sup>/heure. L'aménagement d'un réseau d'égouts assure également l'évacuation des eaux industrielles. Enfin, l'existence sur le territoire de fabricants de détergents<sup>67</sup> pouvait répondre aux besoins de l'entreprise.

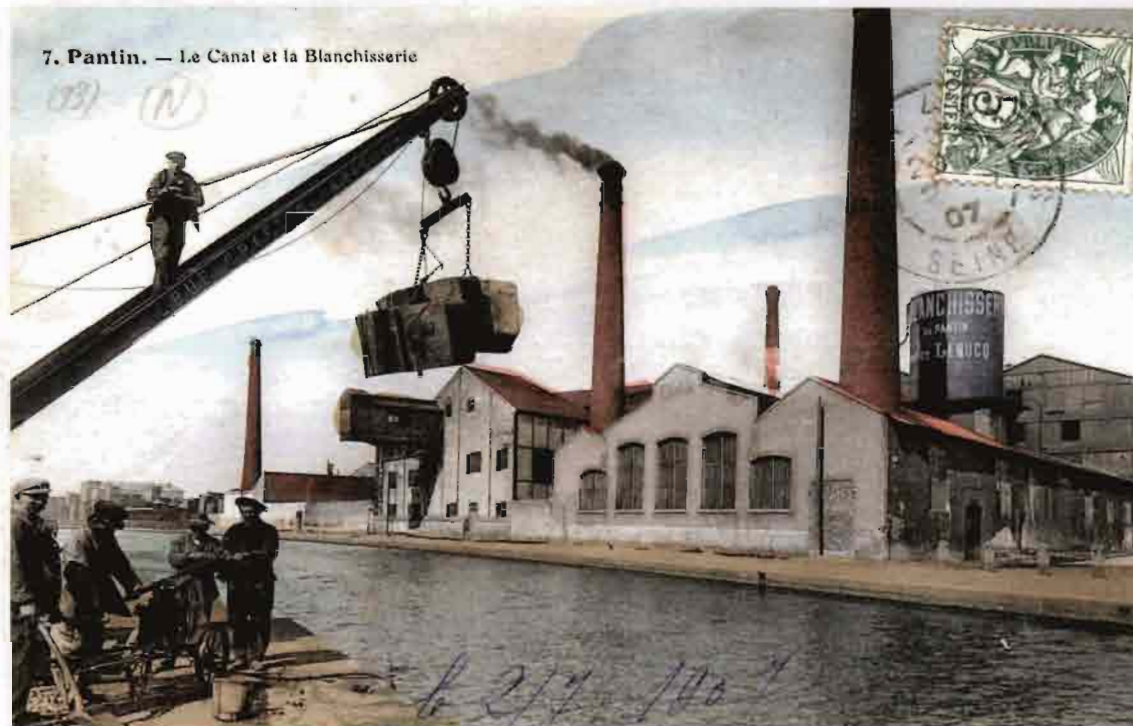
Chronologie des constructions de la blanchisserie Leducq (1895-1931), et étapes du blanchissage



(Service du patrimoine culturel Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, Antoine Furio).



↑ Intérieur des ateliers de la Grande Blanchisserie de Pantin, vers 1910 (Archives *Elis*).  
 ↓ Voiture de livraison de la Grande Blanchisserie de Pantin à la sortie des ateliers, vers 1910 (Archives *Elis*).  
 → Vue de la Grande Blanchisserie de Pantin vers 1905. (AM Pantin, 3V2fi).



À l'instar des blanchisseries modernes, le nouvel établissement organise le travail suivant le cycle du blanchissage et conformément aux prescriptions d'hygiène publique<sup>68</sup>. Dans une grande halle métallique, surmontée d'un lanterneau pour l'évacuation des buées, s'effectuent toutes les étapes du lavage : l'opération de tri par couleur et textile [1], puis l'essangeage et le coulage [2]. Les graisses dissoutes, le lavage se pratique dans six barboteuses [3]. Après un rinçage répété [4], le linge est essoré de façon mécanique [5] avant de rejoindre les séchoirs à air chaud [6] situés aux étages d'un second bâtiment identifiable par ses claires-voies en bois facilitant les courants d'air. Une fois séché, le linge est repassé manuellement ou mécaniquement, puis plié [7]. Après un ultime contrôle, le linge est renvoyé au client ou stocké dans un magasin. La conception très fonctionnelle de l'ensemble ne néglige pas une certaine recherche monumentale du bâti, principalement marquée par la composition de la façade sur berges. L'axe formé par le fronton de la buanderie répartit symétriquement deux autres halles ponctuées de deux cheminées dressées au dessus des autres constructions, dont le panache blanc dessine l'enseigne de l'entreprise.

Malgré leur modernité, les équipements se révèlent pourtant dépassés au regard des installations concurrentes et du matériel étranger dont les revues techniques ou professionnelles se font l'écho<sup>69</sup>. Succédant à la tête de l'entreprise paternelle en 1903, Maurice Leducq donne une nouvelle impulsion à la blanchisserie — rebaptisée *Grande Blanchisserie de Pantin* — dont l'outil de production est augmenté et modernisé<sup>70</sup>. L'entreprise va alors s'étendre et se réorganiser. En 1910, de l'autre côté de la rue, le directeur installe à côté de la demeure patronale des ateliers de réception-tri-expédition reliés à la buanderie par un convoyeur souterrain. À cette époque, l'entreprise qui emploie 400 personnes pour le nettoyage hebdomadaire de plus de 15 tonnes de linge, apparaît comme un concurrent sérieux des blanchisseries historiques de l'ouest parisien.

La réussite de l'entreprise Leducq contribue à redistribuer dans l'espace parisien cette branche d'activité de la blanchisserie industrielle. Le site pantinois, son implantation avantageuse par rapport au marché parisien et aux axes de transport, les forages profonds, qui garantissent l'alimentation en eau, contribuent à son succès et expliquent sans aucun doute sa longévité, puisque l'actuel site *Elis* en est la continuité.

D'autres établissements importants voient le jour jusqu'en 1914 sur les bords du canal, notamment la *Société parisienne des Vins*, la manufacture de meubles *Louis* ou l'usine de fabrication d'huiles minérales, graisse industrielle et savonnerie *Stern-Sonneborn*. Cet espace ouvert et peu construit prend progressivement une forme nouvelle, celle d'un paysage industriel mais aussi urbain. En effet, la capacité à aménager et à organiser cet espace de transition entre les deux secteurs de la ville au nord et au sud devient un véritable enjeu de cohésion territoriale pour le pouvoir communal qui est devenu un acteur de l'aménagement de la ville.

## La « tentation du centre » : une conquête politique et urbaine

« Messieurs, À certaines époques, les mœurs et les coutumes, de même que les traditions de l'industrie séculaire se transforment dans un pays profondément tout à coup. (...) Or, Messieurs, c'est à ce mouvement que vous avez voulu vous associer lorsque vous êtes venus établir dans Pantin de grands centres de commerce et d'industrie, lorsque vous y avez créé d'importantes usines. C'est pour collaborer à l'exécution de tout ce qu'impose la bienfaisante loi du progrès que, vous privant d'une partie des bénéfices légitimement et laborieusement acquis, vous vous êtes unis pour commencer (...) l'exécution de travaux urgents : rues, éclairage, égouts, etc, et pour fonder de vastes écoles, destinées à rendre le meilleur, comme le plus grand service à la génération qui nous suit. C'est aussi le désir de concourir au bien être de tous qui vous inspire la pensée de transférer la mairie au centre de Pantin, sachant bien que toute la ville recueillera les fruits de votre sage décision.»<sup>71</sup>

### La construction du nouvel hôtel de Ville, un geste d'unification urbaine

L'opportunité d'un déplacement de la mairie est étudiée dès 1876. Les raisons invoquées excèdent amplement la seule nécessité de remplacer des bâtiments vétustes. L'accroissement de la population, notamment aux Quatre-Chemins, l'idéal démocratique et républicain d'égalité d'accès à l'administration communale, le souci d'efficacité, et enfin la volonté de grouper les services municipaux, qui se multiplient en se diversifiant en sont les causes plus profondes. Le choix du site se porte de façon presque unanime sur un terrain au nord du croisement des routes d'Aubervilliers et des Petits-Ponts, en face du pont du canal. L'emplacement retenu est stratégique. Il est situé à deux pas de la gare, à mi-parcours entre le vieux village et le quartier industriel des Quatre-Chemins, au point de passage sur le canal des routes qui relient les zones d'habitation. La nouvelle mairie se pose, par son emplacement, son architecture et ses choix décoratifs en fer de lance de l'unification du territoire, trait d'union entre un passé rural et villageois et un avenir industriel et urbain.

Grandeur, solidité et économie, tels sont les principes pragmatiques qui guident l'établissement du cahier des charges. La dimension symbolique et prestigieuse de la mise en œuvre architecturale n'émerge que progressivement au cours des réflexions, encouragée en cela par le vote de la loi municipale de 1884 et au prix d'importants sacrifices financiers. La mairie de Clichy, conçue par Jules Depoix et tout juste achevée en 1878 sert de modèle aux édiles pantinois. L'architecte choisi sur concours — au nom d'un certain idéal républicain — est Gustave-Laurent Raulin (1837-1910)<sup>72</sup>, ancien élève de l'École des beaux-arts. La construction de la mairie donne lieu à un long feuilleton d'inflation budgétaire, sur fond de rivalités politiques. Le devis initial établi par l'architecte, approuvé en octobre 1880, apparaît rapidement sous-évalué. En août 1884, Raulin est limogé et remplacé par Léon Guélorget<sup>73</sup>. L'édifice est alors achevé dans son enveloppe extérieure, restent à réaliser les travaux de second œuvre et de décoration qui se poursuivent sans économie. Au total, l'hôtel de ville aura coûté 1 304 067 francs soit plus du double qu'initialement prévu<sup>74</sup>.

Le programme pour l'hôtel de ville traduit l'accroissement des attributions municipales, évolution perceptible dès l'avant-projet de 1876. Il est marqué par une forte dualité : d'une part loger les services de l'administration communale, d'autre part mettre en scène les événements de la vie politique locale.

En matière de décors intérieurs, le programme du concours est arrêté par le Conseil général de la Seine dans sa séance du 19 avril 1886. Il s'agit pour le premier prix, attribué à François Schommer (1850-1935)<sup>75</sup>, de la décoration de la salle des fêtes — au plafond un caisson central (*Hardy Pantin ! En avant ou l'Espérance*) encadré par deux caissons latéraux (*L'avenir et Le Glorieux passé*), au mur une grande toile marouflée (*La Défense de Pantin en 1814 par le général Compans*) — ainsi qu'au-dessus du grand escalier (*La paix et la ville de Pantin*). La salle des mariages (actuel cabinet du Maire) est ornée d'une scène champêtre, *Les Fiançailles*<sup>76</sup> par le 2<sup>e</sup> prix François Lafon (1846-?). La salle du Conseil municipal (actuelle salle des mariages) est attribuée au 3<sup>e</sup> prix Henri Lévy (1840-1904) avec *La Loi*<sup>77</sup>. On y retrouve le registre des allégories mythologiques et références historiques commun aux grands décors

→ Nouvelle mairie, la salle du Conseil municipal à peine achevée, 1886 (Louis Émile Durandelle/Archives de Paris, 11fi 295).

↓ La nouvelle mairie (*La Construction moderne*, 29 décembre 1888, AM Pantin, PR287).





Le groupe scolaire Sadi-Carnot (AM Pantin, 2fi295).

civiques célébrant la République bourgeoise, source de paix et de prospérité. Y apparaît aussi une certaine sensibilité à l'environnement urbain de l'édifice, signe de la conscience de l'évolution en cours, avec la mise en scène de la vocation commerciale de la ville de Pantin.

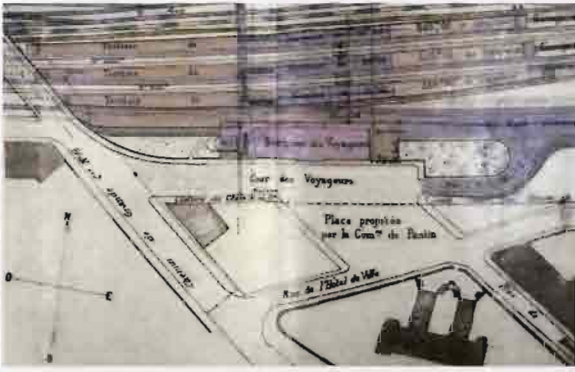
L'hôtel de ville est inauguré le 31 octobre 1886, après six ans de travail. « *Jadis, l'esprit laïque n'existait pas, on construisait des églises et non des mairies. Maintenant on ne se livre plus à la vie contemplative. Si l'on a fait grand, si l'on a fait beau, c'est pour pouvoir lutter contre les monuments du moyen âge. Pantin s'est mis dans le sens de la rénovation moderne.* »<sup>78</sup> Suivant cette même logique, la construction d'un bâtiment scolaire vient trois ans plus tard [1889-1891] doubler l'imposante silhouette de l'hôtel de ville, du message de l'instruction publique.

### ***Un groupe scolaire monumental***

L'augmentation rapide de la population et l'instruction primaire obligatoire instaurée par la loi Jules Ferry le 28 mars 1882 démultiplient les besoins en nombre de classes. Le Conseil municipal estime qu'il manque alors environ 850 places dont 450 dans le quartier des Quatre-Chemins et 400 dans le quartier du centre.

Le projet est confié en 1882 à l'architecte communal Léon Guélorget. C'est un terrain à côté de la mairie qui s'impose pour la construction d'un unique groupe scolaire, malgré les inconvénients qu'il présente : le voisinage du chemin de fer, de l'usine de David et Desouches et sa situation dangereuse entre le pont du canal et le chemin de fer. Ce choix permet de réinventer l'association mairie-école autour d'une place et d'un centre communal. Les travaux d'extension de la C<sup>e</sup> des chemins de fer de l'Est, qui réduisent la superficie allouée à l'école, conduisent l'architecte à modifier opportunément le projet initial : « *Il importe peu que les classes soient au rez-de-chaussée ou au premier, ce qu'il faut, c'est un cube d'air suffisant pour chaque élève. L'ouverture des rues tout autour du groupe ne pourra que lui être favorable, tant pour la clarté que pour l'hygiène.* »<sup>79</sup>

Le plan proposé par Guélorget en 1887 intègre les acquis de la décennie de constructions scolaires qui a suivi l'annexion des communes suburbaines dans les quartiers nord-est de Paris, sous la houlette d'Octave Gréard, directeur de l'instruction primaire du département de la Seine. La publication des recueils de plans-types, la réflexion encouragée par les Expositions universelles, les innovations formelles et structurelles proposées par les architectes Eugène Cordier et Felix Narjoux ont donné corps au règlement de 1880 pour la construction et l'ameublement des maisons d'école. Ici, la tentation de la centralité urbaine lui confère une aura toute particulière. L'école, de type Jules Ferry, sa façade porte les traits communs à l'architecture publique normée de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, dans un accord parfait entre pensée politique et pensée architecturale. On y retrouve le principe de symétrie, la lecture et l'interprétation du plan en façade, l'emploi de matériaux apparents, chacun pour ses qualités propres. Elle s'en distingue cependant par un certain lyrisme dans l'expression et le choix de citations architecturales empruntées au vocabulaire classique.



Entre la mairie et la nouvelle gare, projet de place et cour des voyageurs, 1891 (AM Pantin 157W15).

### *Naissance d'un espace public*

La construction du nouvel hôtel de ville s'accompagne également de l'émergence progressive de la notion d'espace public traduisant une nouvelle vision de la ville : en dix ans, le projet initial d'ouvrir des rues de dégagement s'élargit à celui de place publique. Ce n'est qu'une fois la nouvelle mairie construite, que la nécessité de la dégager apparaît clairement, au profit d'une mise en scène urbaine du monument. « Un édifice de cette importance construit pour plusieurs générations doit présenter un dégagement convenable et nous devons faire ce nouveau sacrifice pour lui donner l'aspect et l'harmonie qu'il est susceptible de recevoir. »<sup>80</sup> Ce choix prend une résonance particulière dans le projet d'unification territoriale : ouverture vers la gare, nouvelle porte d'entrée dans la ville, ouverture sur les Quatre-Chemins, quartier en développement et récemment encore indépendantiste, visibilité depuis le canal.

En 1886, à la suite d'une visite du Conseil municipal sur le chantier, la Ville décide ainsi de reculer la grille, initialement placée contre l'édifice. En dépit des velléités de compléter la mise en valeur de la perspective sur la façade principale, par l'aménagement d'un square à l'angle de la rue des Petits-Ponts<sup>81</sup>, l'arbitrage financier s'opère en faveur de la création d'une place publique à l'arrière de la mairie. La reconstruction de la gare ouvre l'opportunité d'inclure le bâtiment voyageur dans cet ensemble. L'acquisition des terrains prend dès lors une nouvelle dimension, celle d'intégrer la « cour des voyageurs », qui relève du domaine privé de la compagnie, à l'espace public<sup>82</sup>.

La démarche se fonde moins sur des arguments esthétiques que pratiques : le dégagement de la gare, un accès facilité pour les voyageurs et une meilleure liaison avec l'arrêt du tramway sur le pont du chemin de fer.

C'est l'émergence d'un intérêt public supérieur aux intérêts particuliers qui se dessine et que l'on retrouve dans l'homogénéisation de la voirie. Lampadaires ou becs de gaz, urinoirs, kiosques, trottoirs, revêtements, contribuent à la naissance progressive d'un espace public et urbain dans toutes ses composantes. L'enjeu pour la Ville est alors d'unifier son territoire et de maîtriser ses mutations, dues jusqu'alors à l'initiative d'autres acteurs : la *Compagnie du chemin de fer de l'Est*, la Ville de Paris, l'administration des Ponts et Chaussées, les lotisseurs.

## La ville à l'heure industrielle

La ville industrielle qui naît ici est par essence une ville de contrastes, théâtre de nouveaux usages, qui appellent des réponses inédites en matière d'aménagement fonctionnel et technique de l'espace. L'habitat s'y développe, attiré par la proximité de la gare et de l'hôtel de ville. Premières plaintes concernant la pollution et l'encombrement de la voirie, premiers tâtonnements et expérimentations à la recherche de solutions satisfaisantes. De cette dialectique naît la ville contemporaine, espace technique et de représentation des fonctions urbaines.

### *Nouvelles rues, nouvelles architectures*

Les travaux de mise en viabilité des quais de l'Ourcq, quai de l'Aisne et rue de la Marine ainsi que ceux de la rue des Pissotières sont finalement exécutés en 1898 et 1899. Ces rues constituent un ensemble de voies de dégagement pour le canal, qui l'inscrivent dans le maillage urbain qui se dessine au cours de ces années déterminantes [1880-1890]. Ce raccordement à la ville, elle-même en cours de formation, se double d'une mise à niveau, que fait apparaître la lecture du profil en long. Le passage du canal en talus ainsi que les fossés, résidus des anciennes fortifications de 1830 apparaissent désormais inconciliables avec les impératifs fonctionnels et esthétiques de la ville industrielle ; ainsi, les quais et voies de dégagement sont-ils établis sur le remblai des anciens fossés, grâce aux terres provenant de l'élargissement du canal.

Les difficultés d'acquisition des terrains par la Ville, qui juge inadmissibles les prétentions financières des propriétaires, témoignent de la valorisation du secteur. « Le terrain de M<sup>me</sup> Orcibal occupe sans contestation possible la situation la plus belle et la plus avantageuse de Pantin. Située en face de la monumentale Mairie, à quelques pas de la gare du chemin de fer, au coin du pont du canal et de la rue qui rejoint Pantin à Aubervilliers, ce terrain est précisément l'emplacement le plus envié de toute la Ville de Pantin ; il convient également au commerçant qui recherche le centre des affaires et au rentier ou à l'employé qui veut être à portée de la gare et des tramway. »<sup>83</sup>

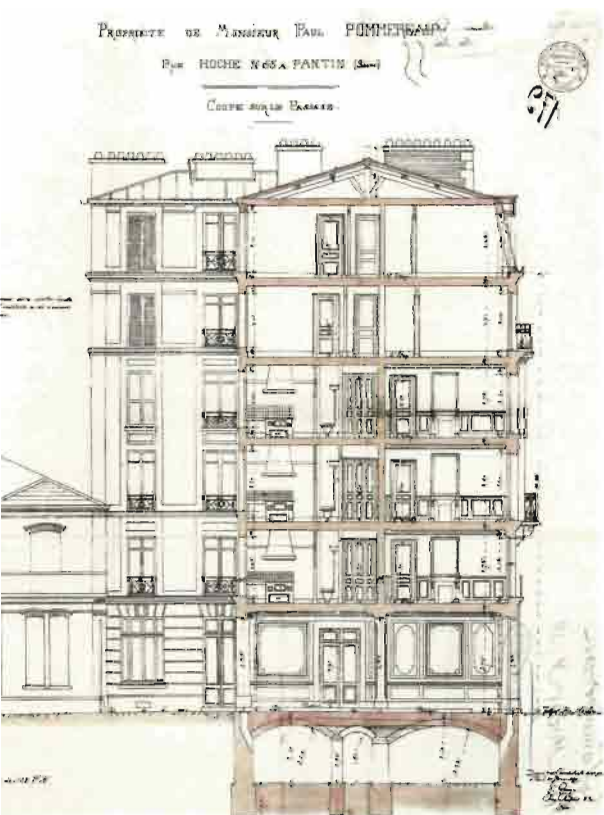
Ces terrains accueillent ainsi dès le début des années 1880 le « nouveau quartier de l'Égypte », lotissement desservi par de nouvelles voies — la Solidarité et la future rue Florian — d'initiative privée, mais intégrées à la voirie communale dès 1888, leur état ayant été jugé satisfaisant et leur intérêt public reconnu, celui de relier le nouveau centre à l'ancien bourg<sup>84</sup>. D'autres voies ouvertes et viabilisées en une





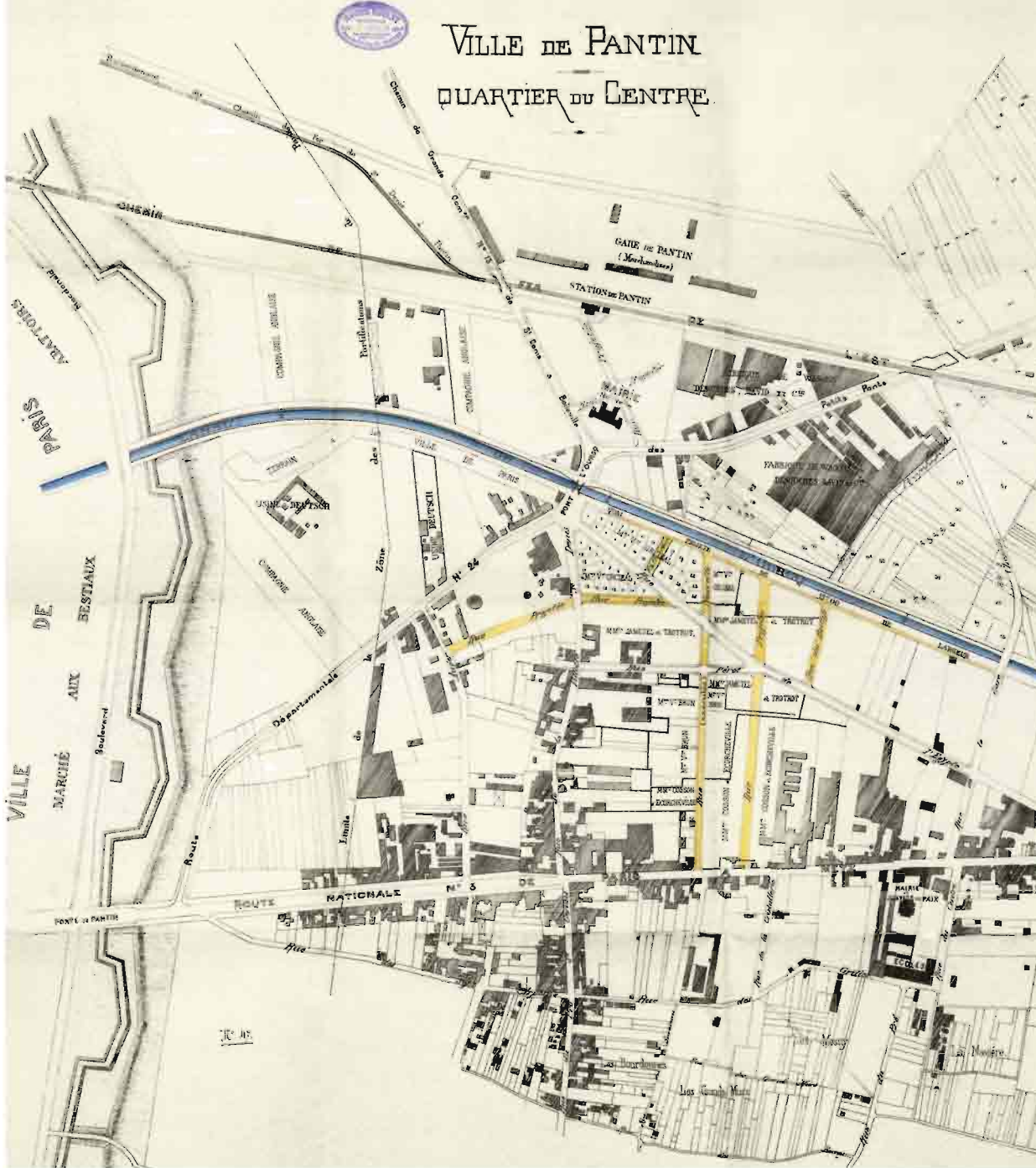
↓ Coupe de l'immeuble 55, rue Hoche, Georges architecte, 1899 (AM Pantin, 21W15).

↑ Rues pavées, trottoirs et éclairage public : les lampadaires fin XIX<sup>e</sup> y côtoient ceux des années 1930 (AM Pantin, 3fi7891).



combinaison d'initiatives et d'intérêts privés et publics, attestent au cours de ces années, sous la dénomination de « *quartier du centre* »<sup>85</sup> de la tentative de déplacer le centre de gravité de la ville dans ce secteur à urbaniser. L'échec du prolongement de la rue de l'Alliance jusqu'au canal traduit cependant l'absence de plan d'ensemble et la coexistence d'intérêts antagonistes<sup>86</sup>.

L'augmentation des prix du foncier renforce la construction d'immeubles de rapport, encadrée à partir de 1905 par le règlement sanitaire de la Ville, au détriment des maisons de faubourg d'un ou deux étages. On lit dans les formes de l'habitat la dualité sociale de la ville industrielle de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, majoritairement composée d'ouvriers, petits artisans ou détaillants et bourgeoise dans ses élites, ici industrielle et commerçante. Cabaretiers et marchands de vin, marchands d'ornements funéraires, établis depuis la construction du grand cimetière parisien, marchands de bois ou de pierre, en lien avec l'activité du canal, marchands bouchers, facteurs ou maîtres placeur en bestiaux, cheminots habitent le quartier. À partir de 1895-1900, le paysage urbain à proximité immédiate de l'hôtel de ville prend forme avec l'implantation de plusieurs immeubles de type haussmannien : sur la place de la mairie, rue Hoche, aux carrefours dans les rues Étienne-Marcel, Montgolfier, Eugène-et-Marie-Louise-Cornet ou Victor-Hugo. Ils empruntent à l'immeuble parisien les matériaux, notamment l'ardoise et la pierre de taille, les proportions et le vocabulaire décoratif basé sur la répétition des motifs. On y lit la diffusion d'un modèle simplifié né de la production en série dans les arrondissements parisiens périphériques. Dans le même périmètre urbain, rue Danton, route d'Aubervilliers, route des Petits-Ponts, rue Florian, se succèdent des immeubles simples, souvent réduits à une superposition de très petites unités de logements sans confort. Dans certains cas, dépassant ces solutions purement fonctionnelles, le recours à la polychromie de brique vient agrémente heureusement façades et rues.



Plan du quartier du centre, années 1880, nouvelles voies et lotissements créent les conditions de son urbanisation (Service des canaux, nc).

Dans ce tableau de l'habitat populaire, se distinguent les réalisations de la rue du Général-Compans, construites à l'initiative de la famille de blanchisseurs établie sur les terrains voisins. Figure industrielle de la vie pantinoise, la famille Leducq s'est également investie dans la réalisation et la gestion de l'habitat populaire. Au plus près de la blanchisserie, dans le prolongement des ateliers et au-dessus des bureaux, Théophile Leducq puis son fils édifient, entre 1894 et 1910, immeubles et appartements. Si cette imbrication forte de l'habitat et de l'activité suggère une forme originale de logement patronal, il n'en est rien. Inscrite dès 1894 dans les actes additionnels de la société, la location d'appartements à visée lucrative apparaît comme une activité à part entière de l'entreprise<sup>87</sup>. Les logements ne sont d'ailleurs pas réservés au personnel de la blanchisserie mais sont également destinés aux ouvriers des entreprises voisines [château forain, moulins, chemin de fer de l'Est] ou plus lointains<sup>88</sup>. L'opération s'avérant particulièrement rentable, Leducq père et fils ont conduit d'autres chantiers d'immeubles de rapport à Pantin, dans l'îlot formé par les rues Jean-Nicot, Charles-Auray, Courtois, et traversé par l'actuelle rue Théophile-Leducq.

Le nombre d'habitants croît rapidement : en l'absence de limites bien marquées du quartier de la mairie il n'est pas aisé d'établir cette démographie avec précision. À titre indicatif, rue des Petits-Ponts, entre la raffinerie de pétrole et la fabrique de wagon vivent à la fin du siècle près de 300 habitants, que la proximité immédiate des usines, incommode à plus d'un titre.



Passage de moutons et charrois, porte de Pantin (AM Pantin, 2fi622).

### Les embarras de Pantin

Les usines, notamment la raffinerie Deutsch sont l'objet de plaintes à répétition à partir du milieu des années 1870. Les deux usines Deutsch « envoie[nt] sur la RD24 des eaux qui répandent une exhalaison infecte et dont on se plaint avec juste raison dans la localité. (...) Sur une longueur totale de 441 m., le caniveau de la RD24 — en contravention aux lois et règlement de la grande voirie — sert à l'écoulement d'un volume assez considérable d'eaux imprégnées de pétrole et autres matières grasses, qui non seulement affectent désagréablement l'odorat et compromettent la salubrité publique, mais encore endommagent au dire des plaignants, les pieds des chevaux, et autres animaux de toute sorte qui fréquentent en grand nombre cette partie de la route. »<sup>89</sup>

La voirie, part invisible et banale de notre paysage urbain est l'objet d'une véritable révolution en cette fin de siècle. Elle est alors « considérée comme un ouvrage technique primordial, au centre des projets de modernisation et d'embellissement de la ville. »<sup>90</sup> Lieu de passage intense, les deux routes qui se croisent au passage du canal s'avèrent rapidement sous dimensionnées et leur conception technique inadaptée à la circulation qu'impose la nouvelle économie. La chaussée de la route des Petits-Ponts est jugée « insuffisante pour les besoins de la circulation et notamment pour livrer passage aux nombreuses voitures de vidange qui se présentent presque toutes en même temps à certaines heures de la journée ou de la nuit. D'un autre côté, les troupeaux de bestiaux qui suivent cette portion de route pour se rendre au marché de la Villette dégradent constamment la surface des trottoirs et en rendent nécessaire le pavage. Enfin la construction de la nouvelle mairie de Pantin près du pont du canal de l'Ourq ainsi que l'extension donnée récemment à la gare aux marchandises de cette localité sont autant de circonstances qui imposent l'amélioration de la viabilité de cette section de route. »<sup>91</sup>

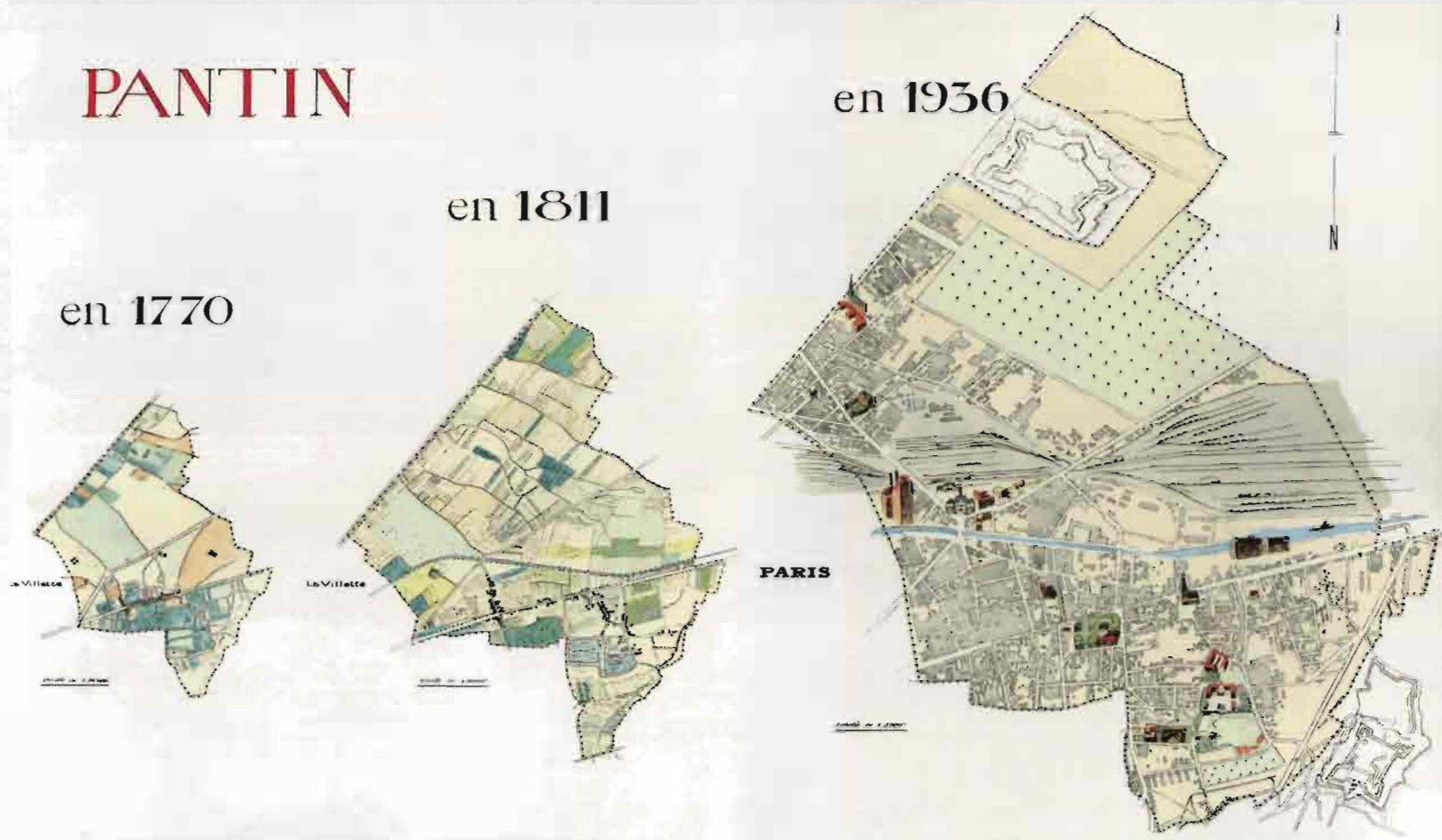
Les descriptions éloquentes des ingénieurs remplacent efficacement les images presque inexistantes de ce défilé de véhicules et produits en tout genre : « La RD 15 supporte à la sortie de Paris une circulation exceptionnelle ; c'est le lieu de passage des troupeaux, des fourrages et des objets à destination ou en provenance du marché aux bestiaux, ainsi que des produits maraîchers alimentant les Halles. Cette route est encore suivie par les transports industriels de la localité et par les voitures du gros camionnage qui conduisent journellement les gadoues de Paris à l'usine de broyage de Ro-mainville »<sup>92</sup>. Toutefois, les disponibilités financières au titre de l'entretien ne permettent bien souvent que de faire face à l'urgence, avec des réparations rendues complexes par la multiplicité des intervenants sur l'espace public (cessionnaires du gaz, de l'eau, des tramway, chemin de fer etc.) et des statuts variés de la voirie, mais donnent lieu aussi à l'apprentissage d'une maîtrise progressive des problèmes. Avec l'accélération des travaux d'aménagement — canal, mairie, chemin de fer — et des besoins en matière d'assainissement, des interventions plus amples sont programmées par les services départementaux et municipaux<sup>93</sup>.

Depuis les années 1880 les vieux pavés cubiques « dont l'entretien quoique onéreux, laisse constamment à désirer », sont abandonnés au profit de pavés de granit rectangulaires de 10 cm. de largeur. Les piétons ne sont pas en reste : les trottoirs de terre et sable « formant une surface très désagréable pour les piétons les jours de pluie » sont progressivement bitumés<sup>94</sup> sur une fondation en béton et bordés en granit<sup>95</sup>, afin de limiter la chaussée de manière plus stable et régulière. Au droit des entrées charretières, on établit des passages pavés, tandis que l'installation de « gargouilles » en fonte assure un écoulement canalisé des eaux des maisons riveraines. La pose de grilles en fonte au pied des arbres achève la prise en main de l'espace urbain par les services techniques au cours des années 1890. La participation des riverains au financement des opérations au titre de la loi du 7 juin 1845<sup>96</sup>, rend toutefois aléatoire l'homogénéisation des solutions adoptées, choix leur étant laissé entre deux sortes de revêtements et de prix.

La rue devient une affaire complexe, pensée depuis les travaux haussmanniens à Paris, en lien avec les questions relatives à la gestion de l'eau et à l'assainissement de la ville. En 1892, on compte à Pantin 37 691 m. de voies publiques, dont une grande partie — 33 141 m. — sont pourvus de trottoirs, un tiers environ doté de canalisations d'égouts ; il reste 405 m. de voie publique avec ruisseau central.

Si les contrastes et antagonismes inhérents à la ville industrielle trouvent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle leur réponse dans le progrès technique, au XX<sup>e</sup> siècle, ces contrastes se muent progressivement en contradictions, par l'effet d'une sensibilité nouvelle et d'une densité urbaine accrue. Les solutions sont dès lors pensées, au-delà des limites communales, à l'échelle de l'agglomération, dont on cherche à maîtriser et à planifier le développement.

# PANTIN



## Entre les deux guerres, une ville sociale et hygiéniste

L'idée de planification appliquée à la banlieue naît avec l'émergence de la discipline urbaine à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, dans un contexte intellectuel et institutionnel qui voit s'élaborer à travers l'Europe idées et pratiques opérationnelles sur l'aménagement des villes. Le débat sur la démolition de l'enceinte fortifiée et le devenir des terrains de la Zone, engagé dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, alimente la vision de l'avenir de Paris. La problématique de la ville pensée comme un dispositif fonctionnel et technique s'y conjugue aux nouveaux besoins en matière d'hygiène et de circulation. Côté banlieue, le municipalisme relayé au niveau du Conseil général de la Seine par la figure tutélaire du maire de Suresne Henri Sellier, cherche à mettre en œuvre des solutions pragmatiques pour corriger le développement chaotique des villes suburbaines, avec un enjeu de pacification sociale et de mise en valeur économique. Cette période est également marquée par un fort engagement de la municipalité et du maire de Pantin, autre représentant majeur du socialisme municipal de la Seine-banlieue.

### *Des équipements innovants*

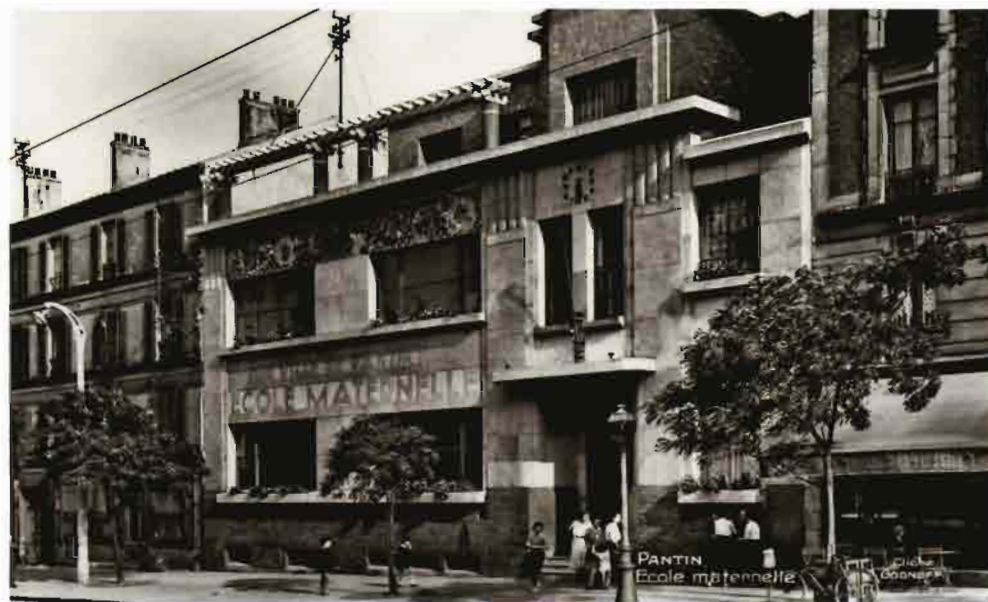
Administrée depuis plus d'un demi-siècle par des notables et représentants de la bourgeoisie industrielle libérale, la vie politique de Pantin connaît un tournant en 1919 avec l'élection de Charles Auray à la tête de la liste SFIO (maire de 1919-1938). La ville, qui compte alors 38 000 habitants, est largement sous-équipée au regard des besoins d'une population à forte dominante ouvrière. La municipalité vote un plan d'urgence comprenant un certain nombre de réalisations à vocation sociale et hygiéniste. Il s'agit d'abord d'un ensemble très important et structurant, implanté sur l'ancien domaine de la Seigneurie au sud de la ville, à flanc de coteau, favorable à un bon ensoleillement et une bonne aération. Celui-ci regroupe une école maternelle de plein air, une « maison de vieillards », un stade et les premiers HBM, construits par l'architecte Florent Nanquette<sup>SP</sup> (1884-1955) dans les années 1930. Ce programme et ces réalisations mettent à profit les bienfaits du soleil et de la circulation de l'air pour remédier aux pathologies engendrées par les mauvaises conditions de vie et de travail. Il s'agit d'améliorer la prise en charge sanitaire de la petite enfance au grand âge, de promouvoir l'entretien des corps par la diffusion de l'hygiène et le développement des pratiques sportives. Route des Petits-Ponts, la ville profite de l'opportunité offerte par le projet de la *Compagnie générale des eaux* d'établir, à l'emplacement des ateliers et entrepôts Felix Potin, une usine de pompage des eaux, pour

Évolution comparée de la ville de Pantin (Ville de Pantin. *Ses parcs, son stade en 1936*. Recueil de planches aquarellées, AM Pantin, 4 Fi 18).



↑ Jardins ouvriers dans les fossés des remparts déclassés, (musée Albert Kahn).

→ École maternelle route des Petits-Ponts, démolie en 1992. (AM Pantin, 2fi763).



construire une piscine, alimentée en eau chaude par un puits artésien. La construction en est confiée à Charles Auray, le fils du maire, qui signe là sa première œuvre. Celle-ci s'inscrit dans la vague de constructions de piscines à Paris depuis la fin des années 1920, dont elle intègre les innovations. Elle emprunte à la piscine de la Butte aux Cailles (Paris, 13<sup>e</sup>, 1922-1924) de Louis Bonnier la mise en place d'un véritable circuit hygiénique et aux piscines privées comme celle de la rue de Pontoise par Lucien Pollet (Paris, 5<sup>e</sup>, 1934), le système des coursives et le confort des cabines individuelles.

À côté de ces grands équipements, vitrines de l'action municipale, dont la construction est rendue possible par une politique de maîtrise foncière, sont aussi érigés de petits équipements publics à l'échelle des quartiers : deux établissements de bains-douches (rue de Montreuil et avenue Édouard-Vaillant) et un dispensaire d'hygiène sociale. Le quartier de la mairie se voit ainsi doté d'une école maternelle de style art-deco construite par l'architecte F. Nanquette. Ce petit édifice, aujourd'hui démolí, répondait à une double recherche en matière architecturale — orientation des classes, grandes baies vitrées ou terrasses isothermes pour le repos en plein air — et dans le domaine de la pédagogie alternative, avec la présence dès sa conception d'une classe Montessori<sup>99</sup>.

L'ensemble de ces réalisations est inspiré par un mouvement hygiéniste qui quadrille à cette époque le territoire pour mieux lutter contre la tuberculose ; s'attachant aux effets que produisent les lieux sur l'homme il embrasse l'espace urbain dans sa totalité.

### *Les débuts de la planification urbaine*

C'est pourquoi cette politique d'équipement s'inscrit dans le plan d'Aménagement, d'embellissement et d'extension de la ville (PAEE), adopté en 1928, en conformité avec la loi Cornudet (loi du 14 mars 1919, modifiée et complétée le 19 juillet 1924). Le Conseil municipal de Pantin y voit un outil pour corriger les effets pervers de la spéculation sur le prix du foncier<sup>99</sup>. Cette volonté de maîtriser la croissance urbaine s'inscrit dans le cadre de la réflexion inaugurée en 1910 par la Commission d'extension de la Préfecture de la Seine, sous l'égide de Louis Bonnier et Marcel Poëte. Le concours de 1919 sur le plan d'extension de Paris<sup>100</sup> répond à un souci de mise en cohérence de la capitale avec son espace suburbain. Dans l'esprit de Léon Jaussely, premier prix au concours, il s'agit d'améliorer le rendement économique de la ville par la mise en place d'un dispositif intégrant production et distribution, industrie, transports et urbanisation. Ces réflexions se répercutent dans le PAEE de Pantin par une première approche d'ensemble des questions de la voirie permettant de désenclaver les nouveaux quartiers pavillonnaires, aérer l'ancien centre villageois et inscrire la ville dans un schéma de circulation la reliant au mieux à Paris et aux communes voisines. Durant cette période, le quartier de la mairie est moins concerné par les nouveaux programmes et les projets d'aménagements : les enjeux pour la nouvelle municipalité sont ailleurs, dans la maîtrise des franges urbaines et l'assainissement de l'ancien centre autour de l'église, jugé insalubre.

Jeux nautiques sur le canal de l'Ourcq, 1965 (AM Pantin, 3fi7053).





Plan d'Aménagement, d'extension et d'embellissement de Pantin, 1928 (AM Pantin, 4fi37) photo E. Jacquot.

### ***Le rejet des nuisances industrielles***

Ce souci de salubrité, d'embellissement et de maîtrise de l'urbanisation, qui traduit un regard neuf porté sur la ville, rend difficilement tolérables les facteurs de pollution, de danger et de désordre urbain, désormais jugés incompatibles avec la densité de population. En même temps que l'on cherche à rationaliser l'organisation urbaine, on s'efforce de maîtriser les implantations industrielles, au moment où celles-ci ont tendance à s'accroître de façon importante, pour répondre à la concentration des capitaux et à l'augmentation de la demande. Les établissements implantés à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle font peu neuve pour s'adapter au nouveau contexte technique et augmenter leurs capacités de production.

À l'ouest de la ville, la *Grande Blanchisserie de Pantin* agrandit ainsi ses ateliers qui occupent désormais les deux côtés de la rue du Général-Compans et s'étendent également sur les rues du Débarcadère puis avenue Édouard-Vaillant, en un ensemble urbain fonctionnel de presque 10 000 m<sup>2</sup>. Sur la parcelle mitoyenne, le site des Grands Moulins est progressivement reconstruit pour lui donner, dans les grandes lignes, l'aspect qu'on lui connaît encore aujourd'hui<sup>101</sup>. La qualité architecturale, dont le paraître urbain ne constitue pas le moindre des arguments pour contourner le règlement urbain de la ville de Pantin, semble y compenser le caractère clos du site industriel. Les grands silos aveugles, la hauteur démesurée par rapport à l'échelle du quartier renforcent le sentiment d'un site complètement déterritorialisé.

Mais cette usine pollue peu. Les combats de la municipalité se concentrent sur les établissements de première classe, qu'elle souhaite bannir, s'efforçant de convaincre les autorités préfectorales « qu'il ne soit plus autorisé aucun établissement nouveau de 1<sup>ère</sup> classe dans les agglomérations, ni accordé aucune extension des établissements existants »<sup>102</sup>. La demande de la *Grande Blanchisserie de Pantin* d'établir en 1924 une porcherie de 30 animaux en pleine ville apparaît ainsi comme un défi à la municipalité, qui s'y oppose énergiquement, en « considérant que l'agglomération pantinoise ne possède déjà que trop de foyers insalubres susceptibles de compromettre la santé publique [et] qu'il y a lieu de sauvegarder par tous les moyens l'hygiène publique pour laquelle la commune de Pantin s'impose les plus lourds sacrifices (...) »<sup>103</sup>. Seule exception notable à cette politique<sup>104</sup>, l'ancienne usine Deutsch, devenue les *Pétroles Jupiter*, qui ne cesse de s'agrandir. Production d'intérêt national depuis la guerre, elle doit aussi sa survie à son implantation sur la Zone, espace tampon et de relégation, perçue comme étant hors la ville, mais objet d'intenses réflexions pour son aménagement depuis le début du siècle.

### ***L'aménagement de la Zone à Pantin, un projet à vocation économique***

La loi de 1919 relative au déclassement de l'enceinte fortifiée<sup>105</sup> et à l'aménagement de la Zone, confère à l'ancienne servitude militaire une fonction sanitaire : ces terrains continuent d'être grevés de la servitude *non aedificandi*, cette fois au nom de l'hygiène et de la salubrité publique. Malgré l'interdiction, l'habitat et l'industrie<sup>106</sup> ont continué à y prospérer : les 33 ha concernés à Pantin sont occupés par plus de 600 habitants en 1920. Dans les années 1920, au nom de l'hygiène, on recense, on aménage tout en accentuant la répression à l'encontre de loueurs peu



La zone *non aedificandi* à Pantin, bastion 29, 1942 (Services techniques de topographie et d'urbanisme, BHVP/la Parisienne de photographie).

↓ La zone *non aedificandi* à Pantin, bastion 25 et 26, 1942 (Services techniques de topographie et d'urbanisme, BHVP/la Parisienne de photographie).



scrupuleux, tandis que les projets d'évacuation se précisent. Mise à l'enquête dès 1920, l'annexion de la Zone de Pantin par Paris est finalement prononcée en 1930, malgré les protestations de la Ville : « *Les servitudes militaires ayant disparu, les communes limitrophes de Paris pouvaient espérer, à bon droit, voir se développer librement les constructions dans la partie de leur territoire si longtemps grevée de cette lourde charge, ce qui leur aurait apporté de nouvelles ressources.* »<sup>107</sup> Le devenir de cette précieuse bande de terrains libres, à l'articulation avec Paris échappe à l'administration des édiles pantinois. Depuis le début du siècle, elle est au cœur des réflexions naissantes sur l'aménagement de l'agglomération parisienne.

Mais les projets d'aménagement de la ceinture ne prévoient ni logements, ni équipements, à la jonction avec Pantin, en raison de la situation de ces terrains derrière les abattoirs de La Villette. Leur emplacement favorable au cœur d'un nœud de transport et d'une zone économique à l'échelle du nord-est français et européen leur confère une vocation économique et logistique de premier ordre. C'est dans ce sens, que plaide depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la Chambre de commerce de Paris, par souci de rendre à la capitale sa fonction de place centrale d'entrepôt : « *Les fossés des fortifications deviendraient un bief ou bassin (...). Sur les bords seraient bâtis des magasins appropriés à chaque nature de marchandises. (...) La situation permettrait de faire arriver bateaux et wagons sans remplir aucune formalité d'octroi et d'effectuer de même les réexpéditions pour le dehors sans que la Ville puisse craindre aucune fraude. Ce serait, si l'on admet cette expression, un grand bassin de triage.* »<sup>108</sup> Ce projet de création d'un bassin avec entrepôts publics à l'arrivée du canal de l'Ourcq sur les terrains des fortifications, porté en 1928 au PAEE de la Seine fait pourtant long feu. Seuls les travaux de création d'un bassin au-delà du pont Delizy sont réalisés à l'occasion de l'élargissement et de l'approfondissement du canal jusqu'à Bobigny. Le bassin de 978 m. de long et large de 36 à 65 m. doit permettre « *la manœuvre aisée des grands chalands fluviaux et le stationnement de 4 grands bateaux accolés. On aura accès aux deux rives par les voies existantes et le passage d'une voie à l'autre sera assurée par les ponts des rues Delizy et Hippolyte-Boyer. (...) Le mouillage sera de 3,20 m. Les ponts Delizy, Hippolyte-Boyer et de la Folie seront remplacés par trois ponts métalliques.* »<sup>109</sup> Le nouveau port de Pantin est mis en eau au mois de mai 1929. Son aménagement fait partie d'un vaste projet métropolitain de construction et de modernisation des installations d'entrepôt de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP) du milieu des années 1920<sup>110</sup>. Entre ce nouveau port et le site des Grands Moulins, les rives du canal sont majoritairement dédiées aux fonctions d'entrepôt. Mais le canal ne sert pas que l'industrie ; il accueille aussi des activités de loisir comme la pêche, les baignades et jeux nautiques. L'architecture du cinéma Pantin Palace construit par l'architecte Dubouillon en 1921 à proximité de la nouvelle mairie au 5 du quai de l'Ourcq<sup>111</sup>, sert d'enseigne côté canal à cette nouvelle forme de spectacle, à la fois art et loisir populaire.





Le boulevard Périphérique en construction, porte de Pantin, sept. 1965 (Keystone-France).

## De la désindustrialisation au nouveau projet urbain

La politique de décentralisation industrielle mise en œuvre par l'État à partir de 1955 par le système des agréments, redevance et primes n'affecte que peu la ville de Pantin, qui accueille de nouvelles entreprises quittant Paris. L'obsolescence des abattoirs de La Villette ouvre une longue période d'incertitude, alimentée dans les années 1950 par le projet de leur reconstruction dans le cadre d'un grand marché d'intérêt national. L'édification sur la zone *non aedificandi* d'un centre d'opothérapie (traitement des glandes, pour fabrication de produits pharmaceutiques) et d'un centre de traitement des cuirs verts appartenant à la 2<sup>e</sup> catégorie des établissements, dangereux, insalubres et incommodes, en sont les derniers avatars. « Il est bien évident que l'installation d'industries de cette nature à la limite de l'agglomération pantinoise, à 250 m. de la mairie de Pantin, attendant par ailleurs à un établissement de produits alimentaires (Grands Moulins de Pantin), présentera pour notre population de graves inconvénients : mauvaises odeurs, pullulation de mouches, de moustiques et de rats. »<sup>112</sup>. L'opposition du Conseil municipal, relayée par une motion de protestation de l'Académie de médecine n'y fait rien.

Le devenir des terrains zoniers prend par ailleurs une nouvelle tournure avec la construction du boulevard Périphérique. Construit entre 1958 et 1973, cet anneau routier de 35 km, renferme la Ville de Paris sur elle-même, incarnant depuis lors la rupture psychologique, sociologique et culturelle entre Paris et sa banlieue. Il borde le territoire pantinois en viaduc, offrant un nouveau point de vue sur les Grands Moulins, dont la masse et l'échelle préfigurent en quelque sorte les réflexions actuelles sur les architectures « *du périphérique* ». Les terrains zoniers amputés voient enfin la réalisation d'équipements sportifs entre le canal et la porte de Pantin, un stade de plein air et un stade couvert, qui s'élève en 1971 en structure légère, conçue par Jean Peccoux.

Comme partout, la crise économique et sociale des années 1970 frappe durement le territoire pantinois. La vocation principalement industrielle du canal de l'Ourcq s'en trouve ébranlée. La diminution du fret invite progressivement à porter un nouveau regard sur la voie d'eau. Dès les années 1960-1970, elle est ainsi intégrée aux réflexions cherchant à remédier aux carences en espaces verts dans le nord-est parisien. Véritable opportunité de trame verte régionale, elle bénéficie des premiers aménagements en 1978 avec le tracé d'une piste cyclable de 22 km. En 1983, la Ville de Paris tente d'ouvrir le canal au tourisme fluvial.

Après la désaffectation définitive des abattoirs de La Villette, le devenir des 54 ha de terrains est posé et annonce la reconversion du quartier du bassin de la Villette. Le concours d'idées lancée par l'État en 1976 guide les réalisations des années 1980 avec la création de la Cité des sciences et de l'industrie, de la Cité de la musique et du parc de La Villette. Le projet de Tschumi, lauréat du concours de 1982 pour la création d'un parc à grande échelle, intègre le canal par le réaménagement de ses berges, invitant à ouvrir les yeux sur les qualités paysagères de la voie d'eau. Mais le temps du deuil semble plus long en banlieue ; le caractère parisien de l'ouvrage n'y est sans doute pas étranger. L'appropriation du canal comme axe de développement urbain par les villes, passe en effet par des dispositifs de concertation et coopération<sup>113</sup>, afin d'en corriger l'exclusivité parisienne. Mais la législation, liée à l'activité de transport de la voie d'eau ne tient pas compte de l'évolution des usages et complique l'appréhension du canal en tant qu'espace public. Les servitudes liées au domaine public fluvial interdisent en effet les ouvertures en limite de propriété ainsi que les accès aux propriétés riveraines et imposent le maintien d'un chemin de halage.

À Pantin, cette ouverture de la ville sur le canal est de tradition ancienne et non démentie depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, grâce aux voies de dessertes qui doublent les quais, hormis au droit des Grands Moulins de Pantin.

Dès les années 1950, l'architecte Honneger, chargé de l'opération de rénovation urbaine autour de l'église, conçoit cette opération d'aménagement urbain en lien avec le canal, mais cette liaison ne verra le jour qu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Honneger construit toutefois un immeuble pour une Compagnie d'assurance au droit du pont Delizy, avec cette volonté délibérée de se tourner vers le canal. L'implantation du centre administratif, inauguré en 1972 mais planifié dès 1938 par Labeyrie, maintenu par Collaveri, avant même que Jean-Lolive ne donne sa chance à l'architecte Jacques Kalisz, démontre la continuité de la position municipale à cet égard.

Les premières opérations de rénovation urbaine à l'emplacement des friches industrielles laissées par le départ de Félix Potin, *Les Vernis Duroux* ou *Vins de France* à la fin des années 1970 et dans les années 1980, mettent en œuvre un programme mixte de logements, équipements et activités économiques en bordure du canal : les HLM construits par Hess et Magnien, les ZAC de l'Ourcq et ZAC de l'Église sont en grande partie tournées vers l'eau et complètent le maillage viaire jusque là limité à la desserte de grandes enclaves, par des mails et accès piéton au canal.

Dans le prolongement des logiques anciennes, le renforcement de la vocation administrative du quartier de la mairie se traduit par l'émergence de nouvelles architectures mettant le verre à l'honneur : nouvel hôtel de ville et ZAC de l'Ourcq ; au delà du pôle de la mairie, la ville cherche cependant aujourd'hui à diversifier les fonctions le long du canal, dépassant la question récurrente des centralités dans la ville, au profit de la notion d'axe de développement, placé au cœur du projet urbain de la municipalité élue en 2001. La transformation de l'ancien centre administratif en Centre national de la Danse par le Ministère de la Culture en 2004 renforce une vocation culturelle et de formation, déjà inaugurée en 1984 par la construction par Paul Chemetov et Borja Huidobro de l'école élémentaire Louis Aragon. Le théâtre *Au fil de l'eau* établi dans une ancienne usine, l'implantation du CNFPT dans le cadre de la ZAC de l'église, la reconstruction du lycée professionnel Félix Faure devenu Lucie Aubrac avec un traitement des façades plus affirmé sur le canal ou encore le projet d'école « zéro énergie »<sup>114</sup> à l'emplacement de l'ancienne usine de matelas *Somidor* viennent compléter cette vocation.

Si la construction de l'hôtel industriel de l'Ourcq [1987-1989, Chemetov et Huidobro] inaugure une réflexion nouvelle sur la place de l'industrie dans la ville, en revanche, la réflexion sur l'intégration du patrimoine industriel — entendu comme clé de lecture d'une histoire — dans les aménagements de la ville reste limitée à la recherche d'un effet de vitrine. La reconversion par le promoteur Meunier du site des Grands Moulins en siège social d'une filiale de *BNP Paribas* en est le plus bel exemple. Les éléments architecturaux conservés y sont le plus souvent réécrits, les matériaux changés et réinterprétés au service d'une nouvelle image tertiaire. Le départ annoncé d'*Elis* et de sa cheminée blanche, dont les fumées semblent désormais anachroniques au voisinage d'un complexe de bureaux, en constitue la suite logique.

La reconversion des Grands Moulins de Pantin se traduit par l'arrivée de près de 3 800 nouveaux salariés. Elle s'inscrit dans une ZAC, qui donne une large part à la transformation et à la création d'espaces publics, élément central dans la reconversion du quartier à l'interface avec Paris<sup>115</sup>, dont les études ont été confiées par la ville à la *Semip*, société d'économie mixte de Pantin<sup>116</sup>. Les enjeux mis en évidence par les études préalables [atelier *Ruelle*] touchent à la mobilité, l'environnement urbain et le cadre bâti. Il s'agit de mettre en évidence les points forts que constituent la proximité de la gare Éole, de Paris et du parc de la Villette, sa forte visibilité depuis le périphérique, la présence d'un pôle d'équipements et notamment de la mairie, la présence du canal [en tant qu'« espace public d'agrément apportant une valeur ajoutée au paysage urbain et offrant un espace de sociabilité aux pantinois »] et remédier à ce qui nuit au bon fonctionnement de cet espace urbain : son caractère de « marge urbaine » et de carrefour renforcé par la disqualification d'un certain nombre d'espaces, notamment publics, qui compromet l'identité d'une ville aux contours renouvelés.

Le réaménagement de l'espace public dans le cadre d'un partenariat privé-public a débuté avec la place Salvador-Allende. Le parti pris cherche à restituer à la place sa continuité physique, mise à mal par le stationnement invasif. L'aménagement d'un petit espace vert à l'angle de l'avenue Édouard-Vaillant et du quai, un projet de mail piéton parallèle à la rue Danton, ou celui de créer une nouvelle passerelle piétonne au droit des Grands Moulins contribuent à l'amélioration des circulations et liaisons douces piétonnes. Il s'agit de faire du quartier un maillon entre la gare Éole et le parc de La Villette. La revalorisation de l'aspect des berges et la requalification de la rue du Débarcadère et de son prolongement parisien, la rue de la Clôture, prototype de la rue de desserte industrielle en bordure de domaine ferroviaire, y participent également.

Plus globalement, c'est la question de l'articulation Paris-Pantin qui est posée, avec la volonté affichée de la part des deux collectivités d'engager une recomposition urbaine à la frontière entre les deux communes, concrétisée par la desserte de Pantin par le tramway parisien : le prolongement de la ligne T3 a donné lieu à l'étude de plusieurs tracés entre les portes de Pantin et de La Villette, dont deux desservent directement l'îlot des Grands Moulins de Pantin en recomposition.<sup>117</sup>



Vue aérienne vers Pantin depuis le Parc de la Villette © Air Images, Philippe Guignard.



La nouvelle passerelle du tramway en projet (Reichen et Robert & associés © KAUPUNKI perspectives).

# Les Grands Moulins de Pantin

---

Deux grandes minoteries se succédèrent ici, aux portes de la capitale, serrées entre le canal et la voie ferrée. Elles transformèrent de 1880 à 2001, sans interruption durable, les blés de France et du monde en farines et issues. Cent-vingt années de mouture : la performance, somme toute, peut sembler modeste, lorsque les vétérans de la meunerie française, au premier rang desquels figurent les Grands Moulins de Corbeil, affichent des origines médiévales. Mais il faut mesurer l'ampleur de la rupture inaugurée en France dans cette branche d'activité, à partir précisément des années 1870 et 1880 : croissance de la demande, développement sans précédent de la concurrence internationale, localisations nouvelles offertes par l'attractivité urbaine et le partage des infrastructures, introduction surtout de l'innovation majeure des broyeurs à cylindres. Les premiers Moulins de Pantin sont nés de cette révolution. Voici, en effet, une usine de banlieue. Son existence se confond avec celle du territoire usinier qui grandit avec elle. Voici, également, une usine moderne, qui très tôt s'équipa de cylindres et suivit la marche de l'innovation, au gré des concentrations de la branche, des périls et des reconstructions. À partir de 1923, remplaçant les anciens bâtiments, une nouvelle minoterie s'éleva en hauteur. Elle s'habilla d'une architecture prestigieuse qui toujours fut conservée, malgré la guerre et l'incendie, malgré la densification et les modernisations nécessaires, malgré la désindustrialisation et la reconversion finale. Voici donc une usine-symbole, image d'un quartier industriel et de sa mutation. La silhouette monumentale des Grands Moulins, partiellement dissimulée et transformée, signe toujours le paysage pantinois.

Pour comprendre les vestiges parvenus jusqu'à nous, il faut suivre les évolutions économiques, financières, techniques et culturelles qui dictèrent les transformations des usines successives et justifiaient les choix des ingénieurs et des architectes. Il faut se souvenir que l'enveloppe bâtie abritait hommes et machines, l'architecture industrielle demeurant le support, certes très imparfait, de la mémoire du travail et de l'inventivité technique. Il faut enfin considérer le rapport de l'usine à la ville, une relation faite de contraintes réciproques mais aussi d'attachement, expliquant peut-être, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale puis de la fermeture, la conservation répétée des bâtiments emblématiques.

## À la conquête des ventres parisiens

### *Le grand dessein d'Abel Leblanc, minotier de la Brie*

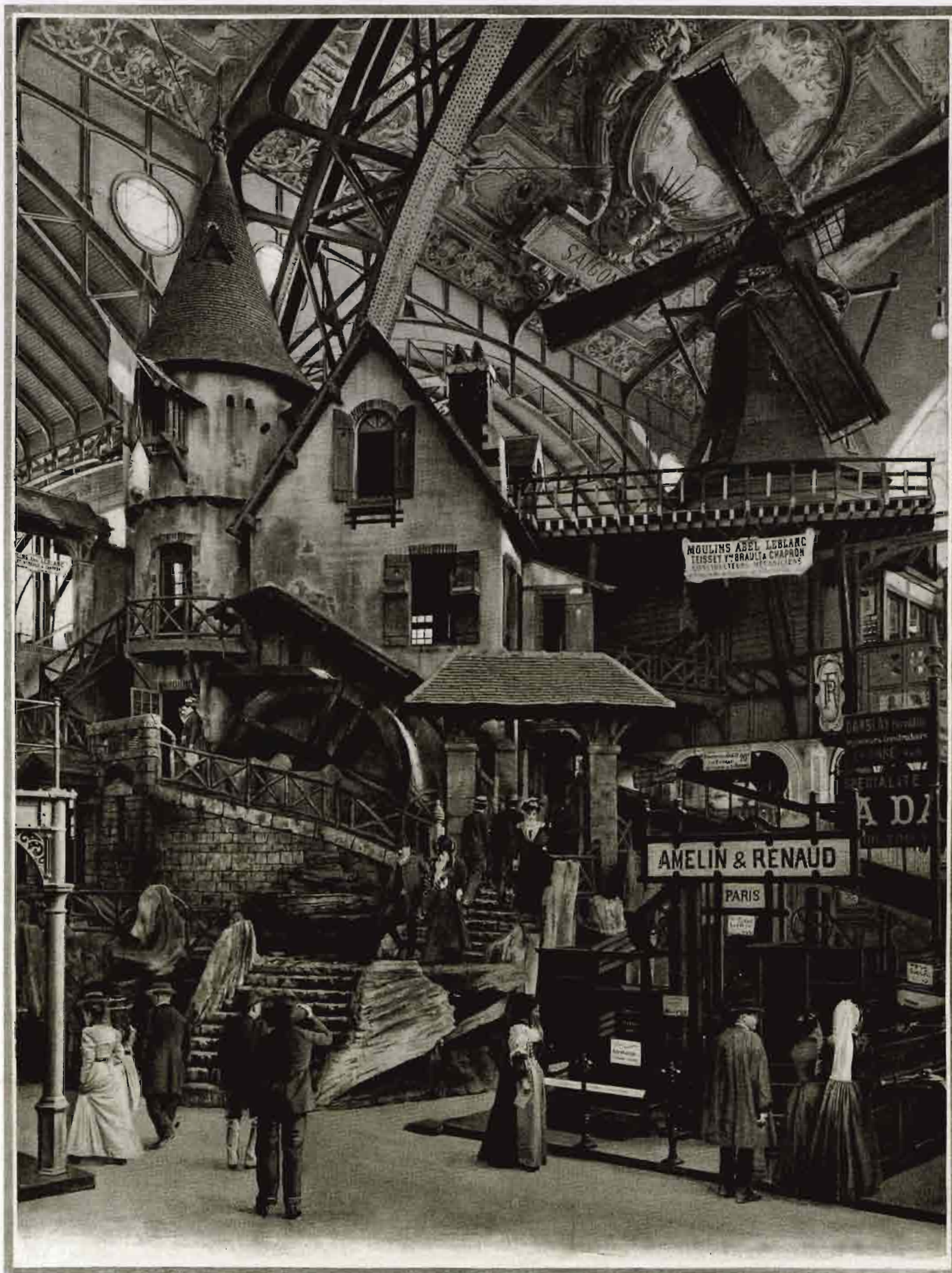
Pourquoi s'installer à Pantin ? La création de la *Société anonyme des moulins Abel Leblanc*, le 23 septembre 1879, puis la décision de construire à Pantin, dès l'année suivante, un « moulin à vapeur » relèvent d'une stratégie de conquête. Abel-Stanislas Leblanc est né à Coulommiers le 15 décembre 1806. Fils de marchand fripier devenu marchand tapissier, c'est comme simple ouvrier qu'il acquiert sa première expérience dans l'un des moulins exploités par les frères Darblay<sup>118</sup>. Ces derniers construisaient alors, sous la Restauration, l'empire commercial et industriel, bientôt centré sur Corbeil, qui devait les placer au premier rang français sous le Second Empire. Ils étaient sur le point d'imposer au marché parisien, avec quelques minotiers partenaires, un système de distribution (contrats de livraison avec les boulangers) et une qualité supérieure de farine désignée sous le nom de « Six Marques »<sup>119</sup>. Dès 1831, Abel Leblanc est attesté comme « meunier du moulin Trochard, commune de Mouroux »<sup>120</sup>. Les voies de son enrichissement sont encore mal connues. On sait qu'il devient, à l'image de ses maîtres mais à une moindre échelle, l'un des acteurs capitalistes de la première évolution décisive connue par la meunerie française. Il s'agissait d'embrasser le mouvement de modernisation, amorcé dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle en réponse à la croissance urbaine, conduisant de la « mouture économique » ou « mouture à la française » — apparition du nettoyage des grains, progrès du tamisage ou « blutage », remouture des fragments de blé insuffisamment broyés dits « gruaux » — à la « mouture américaine » introduite en France après 1815 par l'intermédiaire de l'Angleterre, et dite par conséquent « mouture à l'anglaise »<sup>121</sup>. Dès les années 1780, l'ingénieur américain Oliver Evans préconisait l'entière mécanisation du moulin hydraulique selon un procès étagé : nettoyage perfectionné, mouture sur paires de meules montées sur « beffroi » (structure portant également le mécanisme de transmission de la force motrice), blutage, passages répétés des gruaux sur les meules, expédition<sup>122</sup>. Abel Leblanc évolue précisément dans cet univers technique. Le 8 avril 1846, il commence par acquérir le moulin des Religieuses à Coulommiers, sur le Grand-Morin, équipé de 4 paires de meules montées à l'anglaise, puis achète successivement le Moulin des Prés en 1853 (Coulommiers, 10 paires de meules), le moulin de Mouroux en 1854 (16 paires de meules, machine à vapeur d'appoint) et le moulin de Coubertin en 1866 (Mouroux, 9 paires de meules)<sup>123</sup>. En 1879, les installations du « grand minotier de la vallée » écrasent annuellement plus de 221 000 quintaux de blé<sup>124</sup>. Les médailles aux Expositions universelles se succèdent entre 1851 et 1878. Abel Leblanc devient maire de Mouroux dès 1850. Il est décoré de la Légion d'Honneur en 1871<sup>125</sup>. Surtout, il intègre au milieu des années 1870 le groupe des « Huit Marques », ancrant sa présence sur le marché parisien.

### *L'appel du marché : pain blanc et viennoiseries*

Au seuil de la seconde modernisation majeure de la minoterie française, Abel Leblanc se trouve ainsi en position d'agir. La population parisienne poursuit sa croissance, passant d'un peu moins d'1,7 à plus de 2 millions d'habitants entre 1860 et 1880. Les arrondissements périphériques se peuplent de nouveaux boulangers, encouragés par le décret impérial du 22 juin 1863 libéralisant leur commerce. Ils doivent fournir un pain toujours plus blanc — symbole d'*ascension sociale* — et « toute la variété de petits pains, croissants, viennois et autres »<sup>126</sup>, le succès de ces « viennoiseries » n'ayant cessé de croître depuis l'Exposition universelle de Vienne en 1873. Les Français découvrent en effet les belles et abondantes farines produites au cylindre selon la « méthode hongroise » et importées d'Autriche-Hongrie<sup>127</sup>. C'est donc un double défi que doit relever le minotier de la Brie : maintenir sa position sur l'immense marché parisien, et lutter contre une concurrence massive et inattendue.



Coulommiers, le moulin des Prés vers 1903, propriété d'Abel Leblanc. (Carte postale, AD Seine-et-Marne).



« Les moulins Abel Leblanc » à l'Exposition universelle de 1900 : un mirage pittoresque au temps des minoteries à cylindres. (Coll. ville de Montceaux-les-Meaux, repr. AD Seine-et-Marne).

## La première minoterie ou « le triomphe de l'art mécanique » (1880-1921)

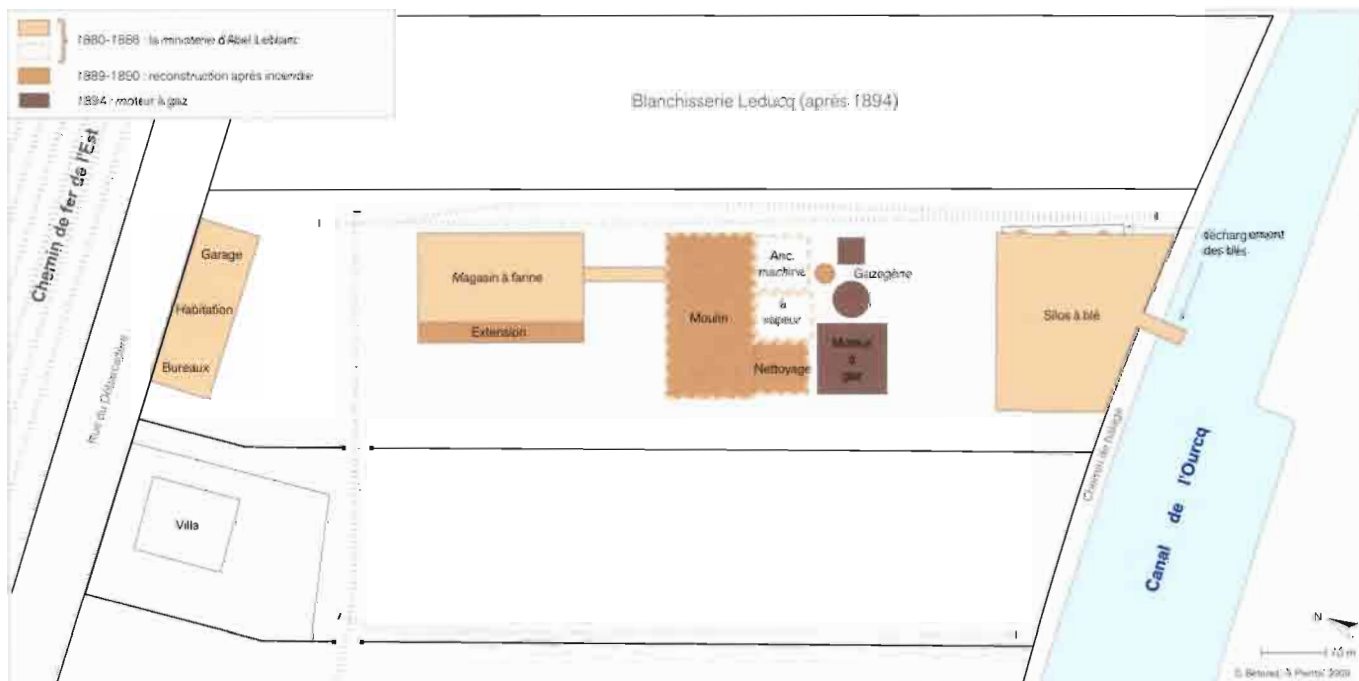
### Le choix des meules et de la vapeur (1880)

Le 19 novembre 1880, un an après la création de la *Société anonyme des Moulins Abel Leblanc*, le Conseil d'administration annonce devant l'Assemblée générale l'achèvement imminent d'un moulin judicieusement placé : « Le nouvel établissement que M. Abel Leblanc père a fait construire à Pantin sera mis à votre disposition avant la fin de cette année ; il n'est pas douteux que l'installation de moulins aux portes de Paris ne nous crée une source d'affaires avantageuses »<sup>128</sup>. Atout essentiel, la parcelle située à la limite de la zone de servitude *non-aedificandi* est déjà desservie, depuis 1875, par un embranchement ferroviaire particulier. Ainsi, par le rail et le canal seront acheminés les blés et le charbon. Le choix de l'énergie vapeur s'impose en effet : l'intérêt de la localisation l'emporte manifestement sur le coût toujours élevé du combustible. Mais Abel Leblanc ne construit pas un moulin à cylindres. Choix archaïque, anachronique ? Son hésitation est celle de toute une génération de meuniers. Le débat est vif, au lendemain de l'Exposition universelle de 1878, entre les partisans des anciennes meules et les adeptes de la « *mouture hongroise* ». Ces derniers vantent les mérites des cylindres en porcelaine (système Wegmann, v. 1868) et plus encore des cylindres cannelés en fonte trempée (système Ganz-Mechwart, v. 1870). On opère ici en « *mouture haute* », cylindres écartés, afin de produire une part importante de gruaux blancs, riches en gluten ; ces derniers sont tamisés puis broyés à plusieurs reprises sur des cylindres plus serrés, afin d'en extraire la quasi-totalité de la farine blanche encore disponible<sup>129</sup>. Mais après tout, protestent les partisans des meules, les meuniers français pratiquent la « *mouture haute* » depuis fort longtemps ! Ils écartent les meules, écrasent plusieurs fois les gruaux après blutage, ce qui leur permet de fournir au marché parisien de belles farines blanches pour la pâtisserie fine. C'est oublier, toutefois, que les meuniers français travaillent surtout en « *mouture basse* » [meules serrées], technique donnant certes beaucoup plus de farine blanche au premier passage, mais un rendement final assez médiocre<sup>130</sup>. En 1880, à l'heure où Abel Leblanc s'installe à Pantin, le débat n'est pas clos. Nombreux sont ceux qui, redoutant l'investissement, misent sur le perfectionnement des meules. On ignore certes l'état d'esprit du minotier de la Brie. Reste qu'il s'en remet à la fiabilité d'un grand constructeur français.



Vue générale des moulins Abel Leblanc, puis « Moulins de Pantin », édifiés à partir de 1880. (*La Meunerie française*, n° 11, 1886, coll. BNF).

### Des meules aux cylindres : la première minoterie (1880-1921)



## MOULIN à VAPEUR de M<sup>r</sup> Abel LEBLANC

à Pantin (Seine).

Construit par M. M. BÉTHOUART & BRAULT, Ingénieurs-Constructeurs à Chartres (Eure-et-Loir)

Fig. 8... Coupe suivant EF (Fig. 1).  
à 001 pour 100

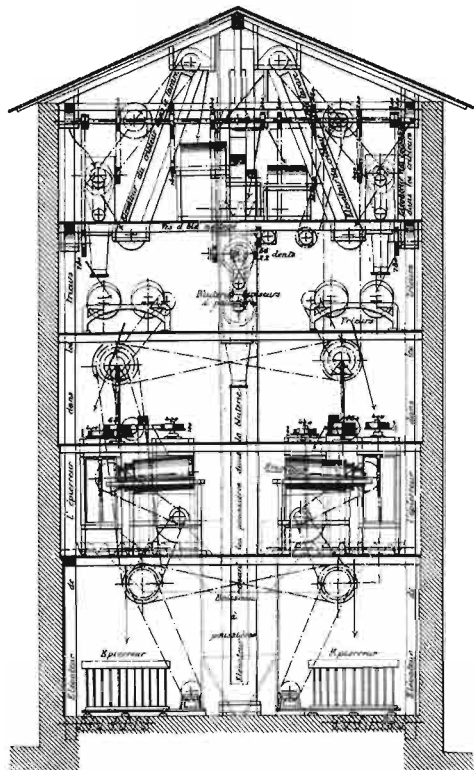
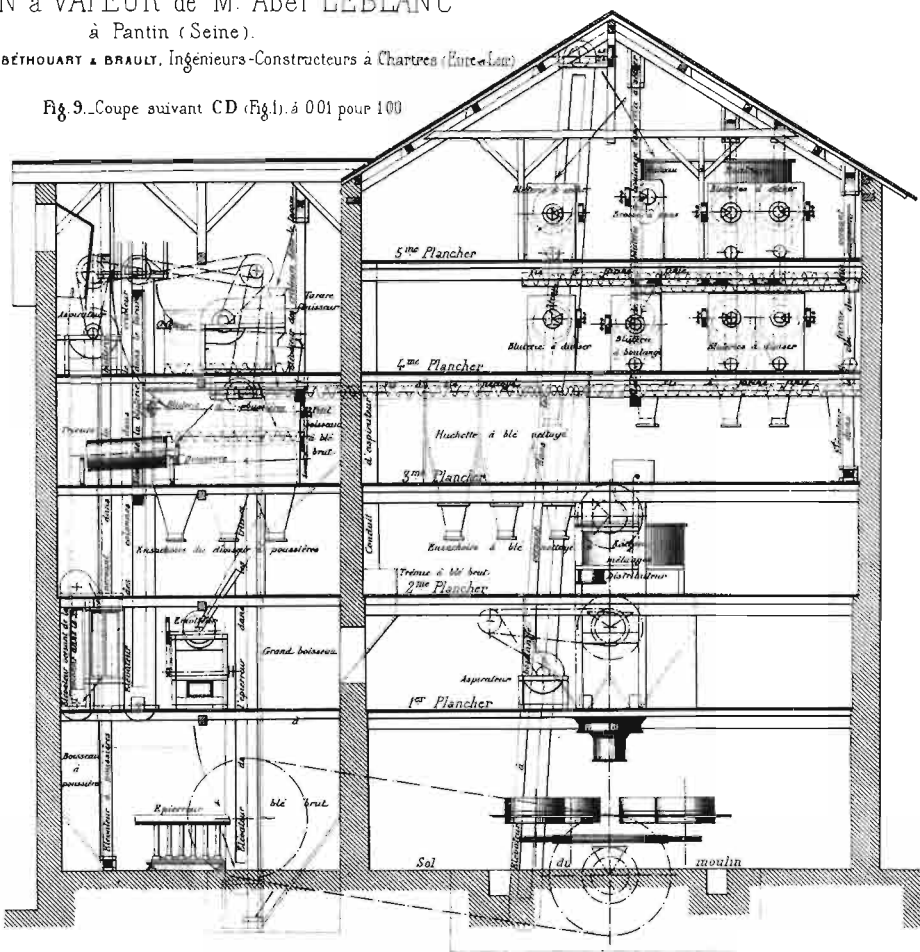


Fig. 9... Coupe suivant CD (Fig. 1). à 001 pour 100



« Moulin à vapeur de M. Abel Leblanc à Pantin », coupes du nettoyage et du moulin équipé de 12 paires de meules, 1882. (*Annales industrielles*, 24 sept. 1882, coll. SEIN.).

La société A. Béthouart et F. Brault, de Chartres, célèbre fabricant des turbines Fontaine, promeut ainsi dans les *Annales industrielles* du 13 août 1882 sa dernière installation : « Le moulin créé à Pantin (Seine), par M. Abel Leblanc, présente les dispositions les plus récentes et les plus perfectionnées de la meunerie actuelle »<sup>131</sup>. Si le choix d'une minoterie urbaine, actionnée à la vapeur, relève de la nouveauté, le mécanisme témoigne surtout d'une parfaite maîtrise technique, intégrant les progrès marginaux d'un système parvenu au terme de son perfectionnement. On note par exemple que les 12 paires de meules sont installées en rez-de-chaussée sur deux beffrois en fonte, de faible hauteur, afin de gagner un étage et d'économiser sensiblement la force motrice distribuée sur 5 planchers de 300 m<sup>2</sup> chacun<sup>132</sup>. Les « Grands Moulins » construits à l'anglaise depuis les années 1830, en Île-de-France notamment<sup>133</sup>, comportaient en effet 6 planchers, avec beffroi en rez-de-chaussée et paires de meules au 1<sup>er</sup> étage. Mais leur architecture demeure la référence. Les constructeurs de la nouvelle usine s'en inspirent : plan rectangulaire allongé, étages soulignés de bandeaux, baies surbaissées, chaînes d'angle alternant briques rouges et briques claires (ou enduites), l'ensemble témoigne, selon la tradition, d'un soin minimal. Le nettoyage est placé à part, dans une aile en retour, dans l'espoir de limiter la propagation d'un éventuel incendie. L'importante minoterie, dont on ignore les effectifs et l'ampleur de la production, possède encore un grand bâtiment de 5 étages à usage de silos et de magasin. Les bâtiments sont construits sur le flanc est de la parcelle, la cour ouest étant réservée à la circulation des wagons (réception) et des voitures hippomobiles (expédition).

### La révolution des cylindres et du moteur à gaz (1886-1894)

Dès 1886, toutefois, Pantin passe aux cylindres. Comment expliquer ce brusque revirement ? La jeune entreprise avait dû subir, coup sur coup, de mauvais résultats liés à la concurrence internationale puis le décès d'Abel-Stanislas Leblanc, le 4 novembre 1883, « qui était l'âme et la tête de l'affaire »<sup>134</sup>. Après une suite d'échecs pour reconquérir les marchés et faute d'argent frais pour alimenter le fonds de roulement, l'entreprise, devenue *Société des Moulins de Pantin*, est dissoute le 8 mai 1885. Le fils du fondateur, Abel Désiré Leblanc, choisit alors de s'associer avec Gustave Léopold Duval et son fils Fernand, meuniers à la Ferté-sous-Jouarre, pour créer sous seing privé *Les moulins de Pantin*. Parallèlement, la société en nom collectif *G. Duval père et fils* était constituée le 12 octobre 1885 pour l'exploitation de la minoterie<sup>135</sup>.

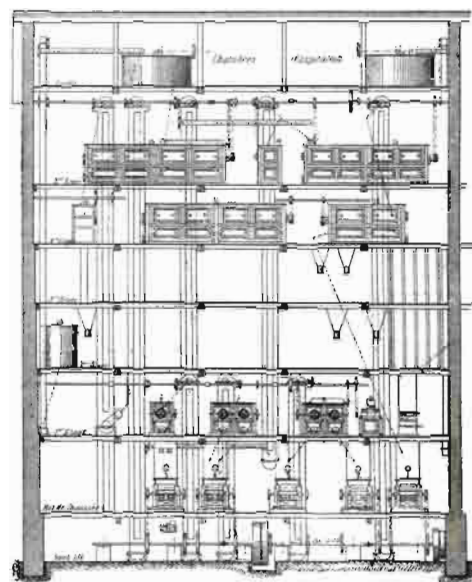
Le contexte technique et culturel, lui aussi, avait changé. Entre 1881 et 1884, les études montrant la supériorité des cylindres s'étaient multipliées. La plus importante, réalisée en 1883-1884 par le syndicat des grains et farines de Paris, concluait qu'une minoterie équipée de meules, même travaillant en « *mouture haute* », produit moins de farines de première qualité qu'une minoterie à cylindres. Aussitôt fut organisée, en 1885, l'Exposition spéciale de Meunerie française, précédant la création de l'Association nationale de la meunerie française dont l'organe officiel, *La Meunerie française*, fut chargé de promouvoir les innovations techniques<sup>136</sup>. Plus décisif encore, l'ingénieur centralien Louis-Guillaume Teisset achetait en 1879 le droit d'exploiter en France les brevets des cylindres Ganz pour la *Société anonyme des constructions mécaniques de Passy*. Dès 1885, il fusionnait avec la Maison de Chartres pour former les établissements *Brault, Teisset et Gillet*<sup>137</sup>. Ainsi, en 1886, l'installateur du premier moulin de Pantin pouvait-il proposer une technologie de pointe à ses nouveaux clients.



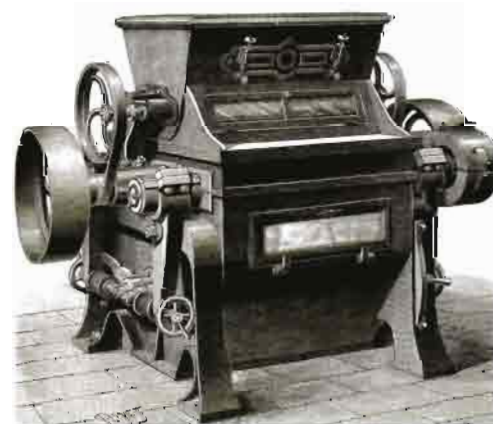


Or les pionniers avaient vu grand : nul besoin de reconstruire. Ces nouveaux équipements, en outre, s'adaptent parfaitement aux minoteries existantes, pourvu qu'elles disposent du nombre d'étages suffisant et de la hauteur requise entre les planchers. Dès 1886, *La Meunerie française* célèbre la transformation des « Grands Moulins de Pantin ». On devine que le rez-de-chaussée, supportant les 3 rangées de 3 cylindres — système Ganz — a été surélevé pour dégager un « sous-sol » accueillant désormais les mécanismes de transmission de la force motrice et la base des élévateurs à godets. En ce lieu aboutit en effet la vis sans fin provenant des silos à blé, toujours logés dans le magasin. Sur les cinq planchers, le matériel complexe de bluterie, exigé par le principe même de la mouture hongroise — on compte cinq à six passages sur les cylindres avec tamisages intermédiaires — occupe l'essentiel de l'espace disponible. Ce dispositif est alimenté par une machine à vapeur « sortant des ateliers de construction de Pantin ». Une passerelle conduit désormais du magasin au 3<sup>e</sup> étage du moulin, où sont installés, depuis l'origine, les premiers postes de la chaîne d'ensachage. Enfin, le site est complété par un « corps de logis », longeant la rue du Débarcadère, « réservé aux bureaux et au logement de l'un des associés »<sup>138</sup>.

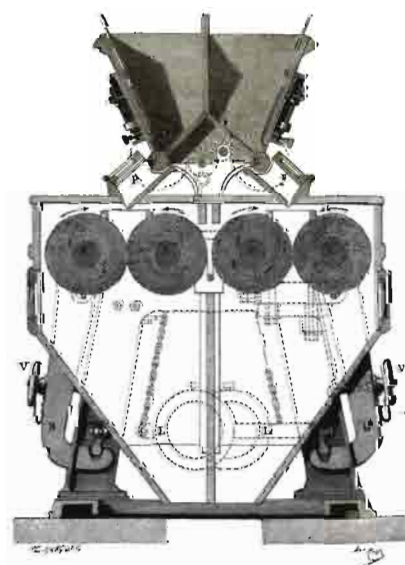
La minoterie se modernise une troisième fois, à la faveur d'un événement redouté : le 23 septembre 1889, malgré « des rondes permanentes et des prises d'eau à tous les étages », le feu se déclare à l'intérieur du moulin ; les pompiers ne parviennent à sauver que le magasin. Les Duval, bien assurés, profitent du sinistre pour reconstruire à neuf et augmenter leur capacité de production. Aussitôt, *La Meunerie française* et *Le Génie civil* célèbrent la nouvelle usine<sup>139</sup>. Cette fois-ci, la Maison de Chartres installe 11 broyeurs à cylindres répartis sur deux lignes en rez-de-chaussée. D'où la multiplication, aux étages supérieurs, de bluteries perfectionnées. Par suite, le bâtiment présente un étage de plus que le précédent, afin d'accueillir deux vastes chambres d'aspiration. Tous ces appareils, en effet, « travaillent en vase clos » et sont reliés « au grand ventilateur général qui produit un courant d'air destiné à enlever les poussières et à refroidir les appareils ». Le moulin, conçu pour écraser chaque jour 450 quintaux de blé, n'est servi que par deux équipes de quatre ouvriers : « c'est le triomphe de l'art mécanique ». D'autant que l'établissement travaille « de jour et de nuit » grâce à l'éclairage électrique installé par « la maison Amelin et Renaud »<sup>140</sup>. L'ensemble est alimenté par une machine à vapeur de 120 ch, bientôt remplacée, en 1894, par un moteur à gaz pauvre de 320 ch : une première mondiale<sup>141</sup>. Le gaz constitue, en effet, pour les industriels une alternative crédible à la vapeur : machine peu encombrante, rapidité de démarrage, utilisation de charbon maigre meilleur marché [ici, en provenance d'Anzin par le canal] et surtout diminution significative de la consommation. L'exceptionnel moteur *Simplex* de Pantin est conçu par Delamarre-Debouteville et Malandin, inventeurs dès 1884 de la première automobile équipée d'un moteur à explosion.



Coupe verticale de la minoterie, équipée de nouveaux cylindres après l'incendie de 1889. (*Le Génie civil*, t. XXI, 1892, coll. SEIN).



↑ ↓ Broyeur à quatre cylindres, construction Brault, Teisset et Gillet. (Aimé Girard, *Le froment et sa mouture*, Paris, Gauthier-Villard, 1903, coll. SEIN).

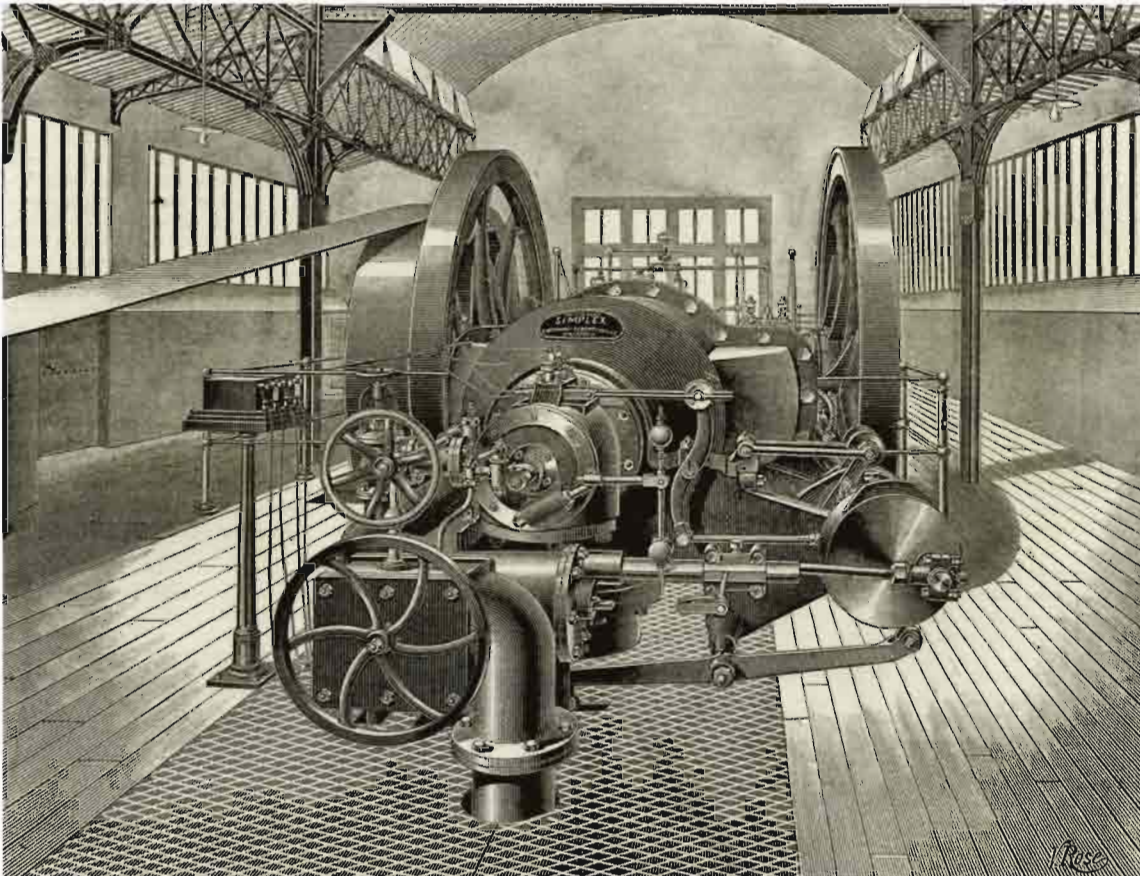


### Ultimes perfectionnements d'une usine de banlieue (1894-1921)

L'usine devait encore, une quatrième et dernière fois, accroître sa puissance. Après le décès de Léopold Duval, en 1891, puis le retrait de Fernand Duval, Abel Désiré Leblanc confie la direction à Myrtil Lucien Chapelain qui forme, en 1905, une société en nom collectif avec Albert Guillon, ancien directeur des *Grands Moulins de Corbeil*. Guillon décide d'installer, dans un espace désormais contraint, quatorze cylindres et des *plansichters* — tamis plans superposés inventés en 1887, également en Hongrie — autre innovation majeure de la minoterie<sup>142</sup>. Après 1912, il exploite seul le moulin, bientôt légué à la ville de Coulommiers après le décès de son propriétaire le 15 décembre 1915. L'établissement, estimé à 775 000 francs écrase journalièrement, durant la Grande Guerre, environ 800 q de blé. Il se place au septième rang pour l'approvisionnement de la capitale, le premier rang étant invariablement détenu par les *Grands Moulins de Corbeil* avec une capacité de 8000 q par jour<sup>143</sup>.

Ainsi la première minoterie de Pantin avait-elle intégré dix années d'innovation technique. Elle avait prouvé, dans le même temps, la pertinence de sa localisation : en 1896, Truffaut, co-fondateur des « *Six Marques* », quittait Maintenon dans l'Eure-et-Loir pour faire construire à Paris un moulin à cylindres entraîné par trois moteurs à gaz<sup>144</sup>. Les moulins de Pantin s'inscrivaient désormais dans le territoire industriel de la banlieue. En lui imposant, d'abord, ses nuisances. L'incendie avait marqué les esprits ; l'usine, comme ses voisines, dispensait bruits et fumées à son entourage. Elle générait d'importants flux, les péniches et les wagons chargés de blé convergeaient à présent vers ses nouveaux silos. Des camions quittaient régulièrement le « *quai-butoir* » de l'usine pour approvisionner Paris. En retour, la minoterie découvrait les contraintes de la ville. Dans sa croissance, elle avait fini par rejoindre les limites nord et sud de sa parcelle.

Vue du moteur *Simplex* de 320 cv, système Delamare-Debouteville et Maladin, gravure d'après une photographie. (*Le Génie civil*, t. XXVI, 1895, coll. SEIN).



## Le fleuron parisien d'un empire alsacien (1921-1935)

« *La Société des Grands Moulins de Pantin-Paris, constituée récemment sous les auspices des Grands Moulins de Strasbourg, est en train de monter une nouvelle usine modèle à Pantin, devant les portes de Paris, qui sera terminée dans le courant de cette année. Elle est appelée à occuper une place remarquable dans la minoterie de l'intérieur* »<sup>145</sup>. Il n'est pas surprenant que le *Livre d'Or du Bas-Rhin*, affirmation patriotique de l'Alsace industrielle et commerciale vante ainsi, en 1924, la construction d'une minoterie sœur à proximité de la capitale. L'événement marque une rupture : les moulins Abel Leblanc étaient restés, malgré leur modernisation, l'œuvre ultime et unique d'un entrepreneur du XIX<sup>e</sup> siècle. Désormais, les *Grands Moulins de Pantin*, bâtis à leur emplacement, constituent le bras parisien d'un groupe international.

### *Dans la fièvre des années vingt : les ambitions du « groupe Lévy-Baumann »*

La branche d'activité connaît en effet, au lendemain de la Grande Guerre, une nouvelle phase de concentration. L'exode rural se poursuit, gonflant la demande urbaine. L'agriculture française souffre de son manque de bras. Il faut attendre 1925, puis 1929 et surtout 1932 pour que les récoltes de blé rejoignent et dépassent leur niveau de 1913, grâce au recul des jachères, à la poursuite de la mécanisation et à l'utilisation progressive de fertilisants chimiques<sup>146</sup>. Les conséquences pour la meunerie sont de deux ordres. D'une part, la poursuite des importations de céréales, en très forte augmentation durant la guerre : le froment des « *pays neufs* » — États-Unis, Australie, Argentine, Canada — doit compenser l'insuffisance des récoltes puis, les bonnes années, la crainte de « *soudures difficiles* »<sup>147</sup>. D'autre part, la réduction du nombre de moulins, avec pour corollaire l'accroissement des capacités de production et de stockage, rendu possible par l'emploi du béton armé. Les minoteries rescapées se modernisent, se densifient, alors qu'en nombre s'élèvent de « *Grands Moulins* ». Or ce mouvement de concentration des moyens de production est inséparable d'un mouvement de concentration horizontal conduisant, durant l'Entre-deux-Guerres, à la création de véritables cartels minotiers. On songe au « *groupe Vilgrain* », constitué autour des *Grands Moulins de Nancy*, puis au « *groupe Lévy-Baumann* », formé à partir des grandes minoteries strasbourgeoises du Port-du-Rhin.

Le premier, très tôt, fait construire une grande minoterie à Paris. C'est à l'initiative de d'Ernest Vilgrain — ancien sous-secrétaire d'État au ravitaillement dans le cabinet de Georges Clemenceau — et de son frère Marcel que, dès 1919, est créée la *Société des Grands Moulins de Paris*. L'usine du XIII<sup>e</sup> arrondissement, achevée en 1921, forte de 102 appareils à cylindres Bühler et d'importants silos à blé (120.000 q, avant la construction de nouveaux silos en 1934), est d'emblée conçue pour écraser plus de 10 000 q de blé par jour et doit être capable, selon ses promoteurs, « *de fournir la majeure partie de la farine consommée dans la ville* »<sup>148</sup>.

À cette offensive lorraine sur la capitale, les *Grands Moulins de Strasbourg* réagissent dès 1921 : « *en vue de fortifier et d'étendre notre influence sur le marché de l'intérieur, nous nous sommes intéressés aux Moulins de Pantin. Avec notre concours, il a été créé une société anonyme au capital de 5 millions, sous la raison sociale « Grands Moulins de Pantin-Paris », dont nous avons le contrôle, c'est-à-dire la majorité des actions. Ces Moulins sont très bien situés, aux portes de Paris, et ils profiteront dans une large mesure de toute l'expérience que nous avons acquise. Provisoirement, l'usine a été simplement modernisée, mais plans et projets sont à l'étude pour la construction d'un nouvel établissement muni d'un outillage moderne, tel que nous l'employons dans nos propres moulins* »<sup>149</sup>. Derrière cette contre-offensive, on trouve les figures du minotier Achille Baumann (1869-1951) et de l'homme d'affaires Henry Lévy (1871-1937). Achille Baumann et son frère Lucien avaient transformé « *à cylindres* », au cours des années 1890, le moulin d'Illkirch (Illkirch-Graffenstaden, Bas-Rhin) dirigé par leur père

depuis 1868. La société *Baumann frères* disparaît en 1898 au profit des *Grands Moulins d'Illkirch, anciennement Baumann frères*, scellant l'union d'Achille Baumann et de son beau-frère Henry Lévy, négociant en grain. Après l'incendie du moulin d'Illkirch, en 1902, ils décident de faire construire une puissante minoterie au Port-du-Rhin, qui en 1921 prend le nom de *Grands Moulins de Strasbourg*<sup>150</sup>. En 1924, l'usine écrase 8000 q de froment par jour, soit une production de 6000 q de farine. Dès 1908, le « *groupe Lévy-Baumann* » prend naissance avec le rachat d'une minoterie près de Worms, en Allemagne, puis la prise de contrôle des *Minoteries alsaciennes* [capacité de 2000 q/ jour, soit 1500 q/jour de farine en 1924]. Après la création en 1921 des *Grands Moulins de Pantin-Paris*, la société mère prend le contrôle, en 1923, d'un moulin dans la Sarre puis, en 1924, des *Grandes Minoteries Dijonnaises* et des *Grands Moulins de Marseille* (de la Joliette). Elle crée, la même année, les *Grands Moulins de Toulouse* (anciens moulins Thomas), les *Grandes Minoteries Lyonnaises* (anciens moulins Bonnet) et les *Grands Moulins du Nord* (anciens moulins Gilliard père et fils, à Valenciennes). Le groupe possède enfin, dès 1928, des participations en Belgique et en Allemagne dans de nombreuses sociétés minotières<sup>151</sup>.

### **Construire une nouvelle minoterie : le financement**

Un tel essor — et par conséquent l'existence même des Grands Moulins de Pantin-Paris — s'explique, au temps de « *l'apogée du capitalisme libéral bancaire* », par une stratégie financière commune à plusieurs entreprises en forte croissance durant l'euphorie des années 1920, et singulièrement par l'activité d'Henry Lévy, « *homme d'affaires dynamique et redouté par son talent financier* »<sup>152</sup>. Si les investissements sont essentiellement financés par la création de sociétés anonymes (avec une participation majoritaire de la société mère), les fonds de roulement et les cycles d'exploitation sont assurés par l'octroi de découverts bancaires considérables et par la multiplication des opérations d'escompte réalisées par les différentes sociétés du groupe, auprès de plusieurs banques, au profit d'une filiale commerciale essentielle dans le dispositif, la *Société française de meunerie*. Sa puissance est alors suffisante pour acheter des blés français et étrangers, en quantités importantes, donc à bas prix, quitte à les stocker, dégageant des bénéfices sur les ventes de farines et de semoule, en France, en Europe et dans le bassin méditerranéen. Il s'agit, en retour, de contribuer au développement des sociétés du groupe : « *la Société Française de Meunerie, dont le capital a été porté de 10 à 20 millions de francs, a donné son appui financier à toutes nos usines et leur a rendu de grands services* »<sup>153</sup>.

À Pantin, d'importants moyens sont réunis pour établir, en somme, la vitrine parisienne d'un empire en croissance. Le 24 juin 1921, la ville de Coulommiers vend les moulins Leblanc à Henry Chasles, meunier à Quincy-sous-Sénart, président de l'Association nationale de la meunerie française et bientôt fondateur, avec Marcel Arpin en 1924, de l'École française de Meunerie. Dès le 18 juillet 1921, la *Société anonyme des Grands Moulins de Pantin-Paris* est constituée, le Conseil d'administration réunissant Achille Baumann, Pierre Chasles, Henry Chasles, Michel Diebolt Weber, Henry Lévy et Eugène Meyer<sup>154</sup>. Le capital initial, de 5 millions de francs, est rapidement porté à 10 millions en 1924, 15 millions en 1925, et 30 millions en 1926. Ainsi peut s'élever la minoterie, par le remplacement progressif des bâtiments existants.

Les acteurs de la scène sont désormais en place : Albert Guillon, chargé comme chef-meunier d'assurer la transition et d'investir son expérience technique dans le nouveau projet (il restera dans l'entreprise jusqu'en 1957) ; Achille Baumann et Henry Lévy qui, avec leur administrateur-délégué Henry Chasles, ambitionnent de construire leur usine parisienne ; enfin l'architecte Eugène Haug et l'entreprise générale de béton armé *Éd. Zublin & C<sup>ie</sup> et A. Perrière & C<sup>ie</sup>*, pourvus d'une solide expérience européenne dans la conception des grandes minoteries.

## L'architecte, l'ingénieur, la ville et le monument

### *De l'historicisme au régionalisme : l'itinéraire d'un architecte alsacien*

Eugène Haug, choisi par Achille Baumann pour concevoir les plans des Grands Moulins de Pantin, est né à Strasbourg le 8 novembre 1864. C'est donc un architecte confirmé, alors âgé de 57 ans, qui, en 1921, soumet une première esquisse à son compatriote alsacien. La nouvelle minoterie n'est pas une œuvre de jeunesse. Elle peut être considérée, rétrospectivement, comme le couronnement d'une carrière : sa construction fut achevée peu avant la mort de l'architecte, survenue le 21 septembre 1937<sup>155</sup>.

En parcourant, l'album de son œuvre<sup>156</sup>, redécouvert, on découvre tout un réseau de clients, les sources de son inspiration, l'évolution de ses choix, une forme de spécialisation, surtout, dans la construction des minoteries. L'histoire de ses débuts — de sa formation notamment — reste encore à écrire. C'est comme associé de l'architecte strasbourgeois Albert Brion (1843-1910) qu'Eugène Haug signa ses premières réalisations. Brion, formé à l'École des beaux-arts, célèbre pour la construction de l'Institut d'anatomie pathologique (1874), de l'Institut de chimie physiologique (1883) et de la clinique gynécologique (1886) de Strasbourg, apportait à son jeune confrère une clientèle de notables<sup>157</sup>. Avant la Grande Guerre, Eugène Haug put déployer sa culture architecturale, dont on constate l'étendue et la vigueur, en dessinant pour eux de nombreux hôtels

Eugène Haug, villa du minotier Achille Baumann (Illkirch-Graffenstaden, Bas-Rhin), projet de 1912.  
(*Album de l'œuvre d'Eugène Haug*, v. 1935, BNU Strasbourg).



particuliers, villas, maisons de rapport et immeubles strasbourgeois dont le vocabulaire éclectique, aux références tour à tour néogothiques, néo-Renaissance ou néoclassiques témoigne toujours d'un fort attachement à la France. Aussi l'auteur de la courte biographie [autobiographie ?] qui introduit le recueil publié au lendemain de la guerre, peut-il sans retenue affirmer le patriotisme de l'architecte qui, par exemple, n'a jamais versé dans un « *mouvement moderne* » fortement rejeté par ses contemporains pour son inspiration allemande<sup>158</sup> : « *toutes les œuvres de l'architecte Eugène Haug (...) sont du goût français et du plus pur. [Il] tient sa large place dans la pléiade des artistes Alsaciens [sic] qui maintinrent les traditions françaises dans notre pays sous l'occupation étrangère et les firent s'épanouir après la victoire* »<sup>159</sup>. On songe à la banque de Strasbourg (1897), de style rocaille, ou à l'Hôtel de la Maison Rouge (1898), maniériste, et surtout à la villa du minotier Achille Baumann lui-même, construite en 1912, au milieu d'un jardin classique et inspirée de l'architecture française des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles<sup>160</sup>.

### ***Eugène Haug ou l'art de construire les grandes minoteries***

Mais l'architecte strasbourgeois excelle avant tout dans la construction des minoteries. Son biographe souligne ainsi les traits principaux de cet art singulier : « *c'est le même goût des proportions nobles et des lignes pures qu'il appliqua aux constructions industrielles et en particulier aux minoteries dont il construisit un grand nombre à Paris, dans plusieurs villes de France, en Belgique et jusqu'au Maroc. Il créa là un prototype architectural où les dons artistiques sont joints à une science parfaite des nécessités industrielles, type qui fit école et qui rendit E. Haug spécialiste, en quelque sorte, de ce genre de construction* »<sup>161</sup>. À Corbeil, sur le chantier de la plus grande minoterie de France, il retient les leçons de Paul Friesé (1851-1917). Point de relation de maître à élève, certes, Haug profitant une nouvelle fois des relations de son associé. Albert Brion et Paul Friesé entretenaient

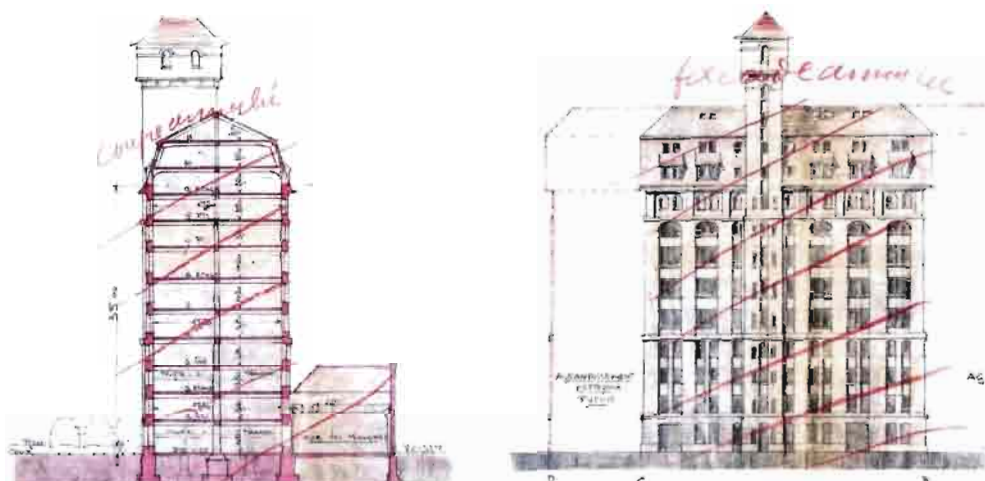
Les Grands Moulins de Corbeil, vers 1920. (Coll. part.).





Eugène Haug, « Les Grands Moulins d'Illkirch », futurs Grands Moulins de Strasbourg, projet de 1912. Album de l'œuvre d'Eugène Haug, vers 1935, BNU Strasbourg.

en effet, depuis 1888, des relations confraternelles, en tant qu'Alsaciens mais peut-être surtout comme anciens élèves de l'atelier d'Ernest Coquart à l'École des beaux-arts<sup>162</sup>. Reste que la similitude est frappante entre le nouveau moulin construit par Haug à partir de 1903, et les célèbres silos verticaux de Paul Friesé, construits dès 1892-1893 et présentés comme les premiers de ce genre en France<sup>163</sup>. Haug est séduit par l'historicisme monumental et l'inspiration médiévale de son aîné. Il multiplie les citations, apprécie notamment le motif des lésènes ou « *bandes lombardes* », arcatures cintrées doublant et renforçant les façades. La même année, à Strasbourg Port-du-Rhin, c'est-à-dire au cœur du futur empire Lévy-Baumann, il choisit d'appliquer le même vocabulaire architectural à l'ensemble des organes d'une minoterie neuve. Ainsi les hautes façades du premier silo en béton armé paré de brique, et celles de l'imposant moulin (30 travées sur 4 étages carrés) des *Grands Moulins d'Illkirch* (futurs *Grands Moulins de Strasbourg*) sont-elles invariablement rythmées des mêmes arcades cintrées. Surtout, une tour-château d'eau domine l'ensemble : de plan barlong, surmontée d'un étage en encorbellement, coiffée d'un toit à longs pans et à croupes, elle deviendra la marque d'Eugène Haug. Entre 1903 et le début des années 1920, les réalisations et projets se succèdent, déclinant une formule maîtrisée, riche toutefois de quelques variations dans le dessin des baies et des étages de comble. Haug a dessiné les bâtiments de la Meunerie Bruxelloise, des Minoteries alsaciennes (groupe Lévy-Baumann), des Grands Moulins Becker<sup>164</sup> (La Ganzau, Strasbourg, 1909), des Grands Moulins de Sarreguemines, et conçu des projets pour les Grands Moulins de Marrakech, Burgos et Casablanca<sup>165</sup>. Son intérêt pour le régionalisme semble assez tardif. Il exerça peu en Alsace même, quoique l'architecte ait construit l'hôtel Saint-Jacques, à Strasbourg, ou reconstruit en 1912, avec son associé Gruenenwald, l'église paroissiale Saint-Barthélemy de Durrenbach. En réalité, c'est à Paris, au lendemain de la guerre, qu'il affiche son attachement pour le mouvement régionaliste désormais triomphant. Il signe aussi, en 1925, la « *Maison d'Alsace* » à l'Exposition Internationale des Arts décoratifs<sup>166</sup>. Mais dès 1923, les *Grands Moulins de Pantin* lui offrent l'occasion d'un premier manifeste.



Eugène Haug, premier projet de « nouveau moulin », élévation et coupe, 13 août 1921. (AM Pantin, 21 W 8).

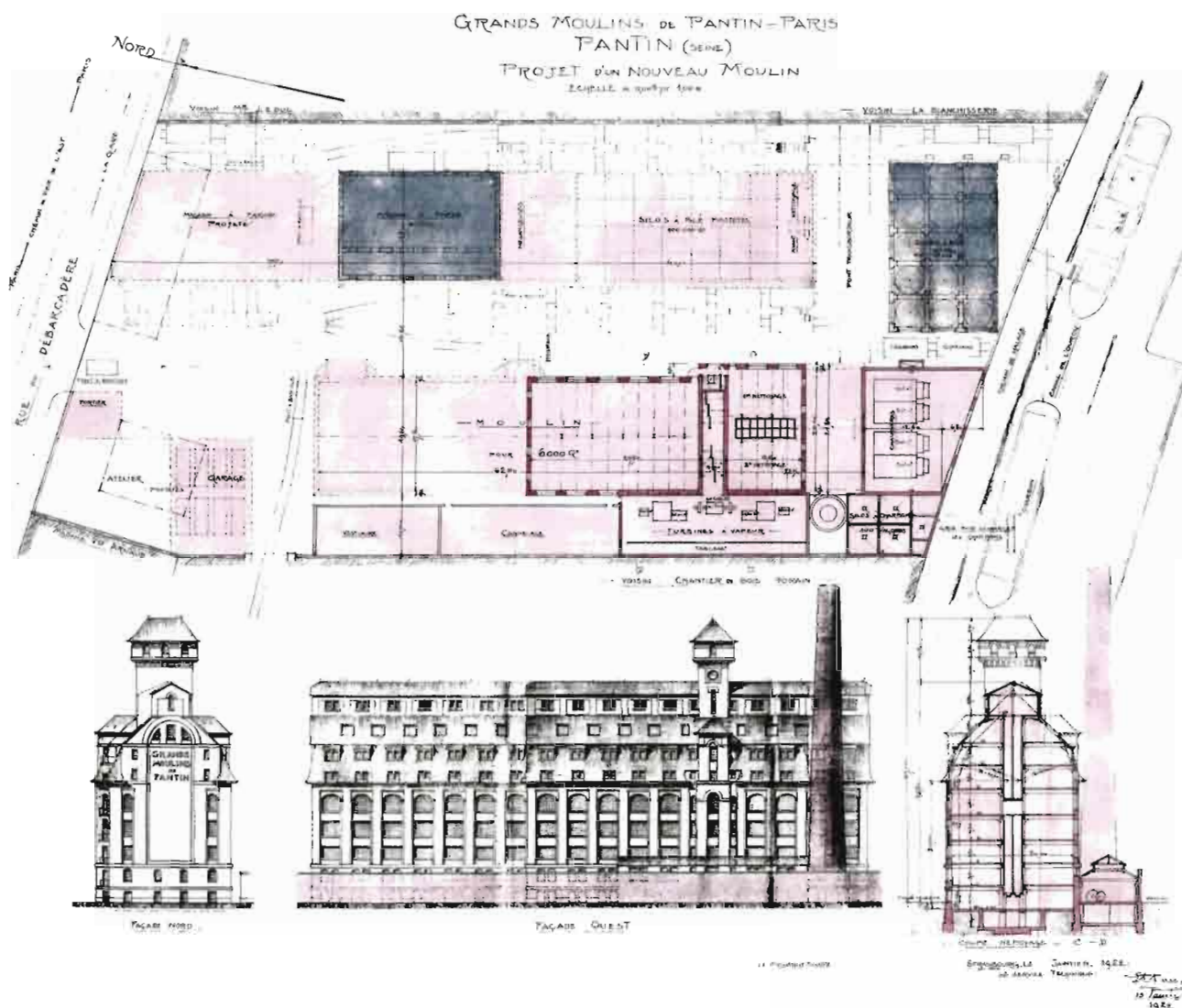
### Les projets : du gigantisme au réalisme

Le projet initial, signé du 13 août 1921, consiste à établir un « nouveau moulin », au sud-ouest de la cour autrefois réservée à la circulation des marchandises<sup>167</sup>. L'emplacement est choisi avec la perspective de doubler la partie « nettoyage » vers le canal, et de tripler la partie « mouture » vers la rue du Débarcadère. Le rival est désigné : il faut égaler les *Grands Moulins de Paris*, et construire, à leur image, une minoterie de 10 000 q par 24 heures. Les deux fonctions [nettoyage et mouture] sont abritées d'emblée par le même bâtiment, séparées par une importante « salle des câbles » abritant les mécanismes [poulies et courroies] de transmission mécanique de la force motrice dans les étages, depuis un moteur central. Eugène Haug a donc reçu commande d'un moulin à vapeur : une « salle des machines » et une chaufferie, flanquée d'une haute cheminée, sont accolées au flanc ouest du bâtiment. Il lui confère une hauteur considérable : 11 étages, dont 3 de combles, soit 45,7 m. ! Le geste est grandiose, témoigne de l'optimisme et du rêve de gigantisme à l'américaine propre à la France de l'Entre-deux-guerres. Mais le choix énergétique comme les choix esthétiques ne montrent pas la même audace. Haug conserve son style, dessine des arcades monumentales, dédoublées aux étages inférieurs comme au dernier étage pour distinguer les trois niveaux de son élévation, et dresse une invariable tour-château d'eau de plan rectangulaire, avec étage en encorbellement (57 m.). Seul le comble brisé et ses demi-croupes semblent annoncer un changement possible de parti. Le deuxième projet, daté du 13 janvier 1922, marque une inflexion sensible. Point de changement de force motrice, certes, point non plus de rupture esthétique franche. Mais le gigantisme de la première heure est contenu — probablement suite à l'intervention de l'architecte-conseil Ernest Denis — au profit d'un projet plus raisonnable, quoique toujours imposant : le bâtiment compte désormais 8 étages, dont 3 de combles, sur 35 m. de hauteur. La force motrice, que l'on souhaite ainsi économiser, est dispensée par deux machines à vapeur. Mais déjà, le manque d'espace pour déployer un tel dispositif se fait sentir. Les chaudières sont déplacées à l'arrière du moulin, côté nettoyage, ce qui compromet l'extension future du bâtiment, et par conséquent l'accroissement des capacités de la minoterie.

### Une minoterie électrique et régionaliste

L'évolution décisive est apportée par le troisième projet, daté de janvier 1923 : la vapeur est abandonnée au profit de l'électricité, énergie reine de la seconde industrialisation. C'est à l'est de la parcelle — à l'emplacement de l'ancienne minoterie — que la centrale électrique de 2600 kw sera construite (2 groupes turbo-alternateurs, 2 groupes de chaudières Babcock et Wilcox surmontées de cheminées métalliques système Prat) formant





Eugène Haug, deuxième projet de « nouveau moulin », plan masse, élévation et coupe, 13 janvier 1922. (AM Pantin, 21 W 8).

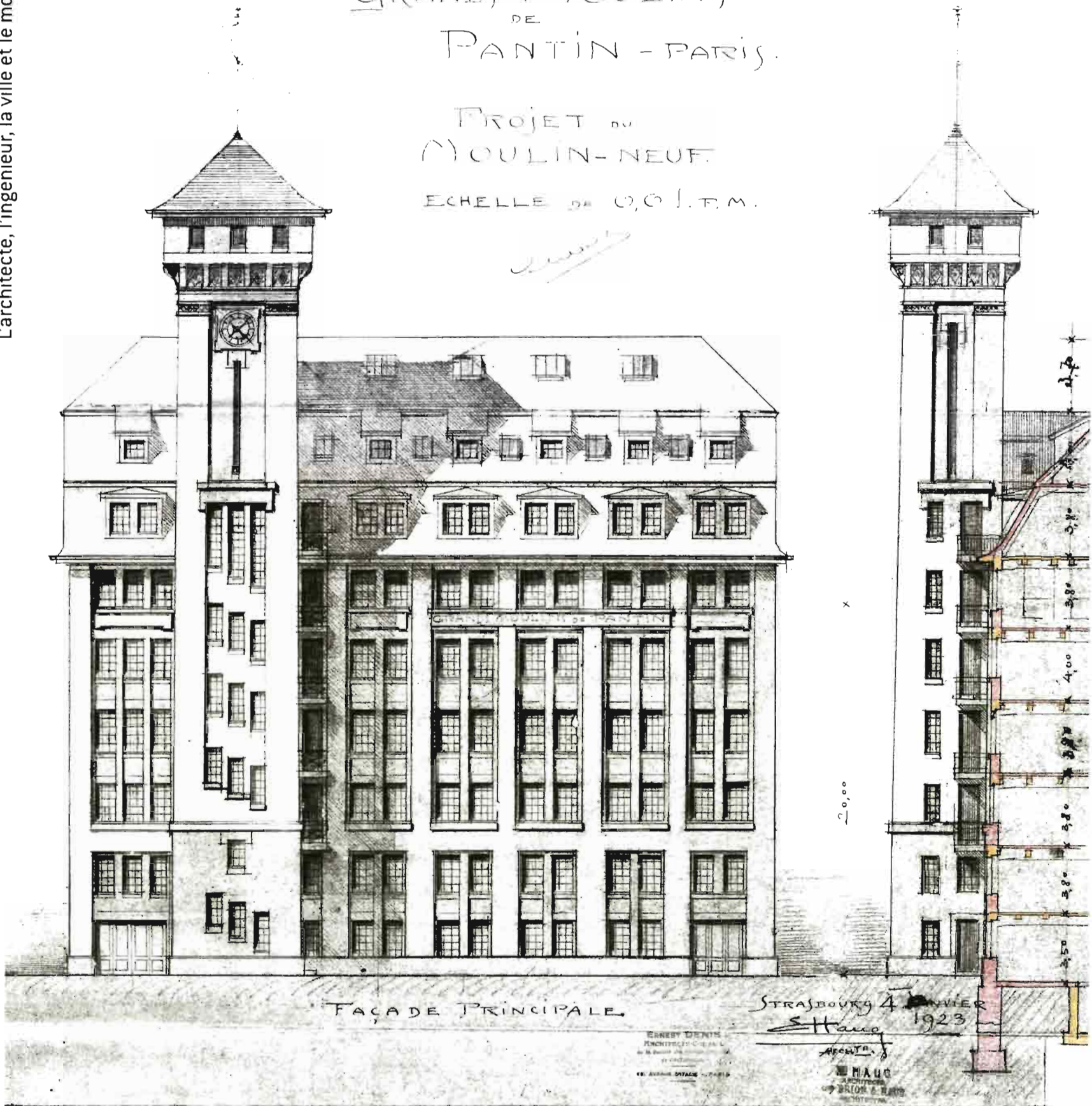
un bloc avec les silos et le magasin projetés. L'imposante câblerie intérieure disparaît du projet : chaque niveau est désormais pourvu d'un ou deux moteurs électriques SACM [*Société Alsacienne de Constructions Mécaniques*]. Plus de 600 m<sup>2</sup> de surface utile sont ainsi conquis, soit plus de 10 % du projet initial<sup>168</sup>. Malgré tout, le triplement reste à l'ordre du jour, afin, toujours, d'atteindre « une capacité totale de 10 000 q par 24 heures ». La première tranche comprend 71 appareils Bühler à 4 cylindres<sup>169</sup>. Ils écraseront, à la veille de la Seconde Guerre mondiale, 5000 à 6000 q de blé par jour. La rupture technique inaugurée par ce troisième projet se double d'une rupture dans les choix architecturaux. C'est à ce stade, précisément, qu'Eugène Haug emprunte la voie régionaliste. S'agit-il d'une nouvelle exigence du commanditaire ? L'architecte travaille-t-il déjà à la conception de sa « *Maison d'Alsace* », livrée en 1925 pour l'Exposition des Arts décoratifs ? Toujours est-il que le « *moulin neuf* » de Pantin présente désormais la forme d'une usine-bloc, dérivée de la maison-bloc des vallées vosgiennes<sup>170</sup>. L'ossature est en béton armé, la maçonnerie en brique blonde du nord<sup>171</sup>. Le haut comble à pans brisés et ses demi-croupes, le dessin des fermes, les lucarnes rampantes, les oculi, associent références stylistiques et fonctionnalité, affichent la foi renouvelée de l'architecte dans une alliance possible entre la tradition et la modernité. Après un temps d'hésitation, le nouveau style gagne le premier silo et le magasin.

Reste la question des tours. Pour celle du premier silo, abritant la tête des élévateurs à grains, Haug songe à un clocher roman, puis conserve le modèle qu'il avait conçu avant-guerre. De même, il était prévu d'appliquer le « *style Haug* » à la tour-château d'eau. Mais l'architecte choisit finalement, vers 1924-1925, de puiser dans le vaste répertoire des formes régionalistes largement publiées au cours des années 1920 : c'est finalement un

# GRANDS MOULINS DE PANTIN - PARIS.

PROJET DU  
MOULIN-NEUF.

ECHELLE DE 0,01 E.M.



FACADE PRINCIPALE

STRASBOURG 4 JANVIER 1923

E. Haug

ERNEST DENIS  
ARCHITECTE-CHEF  
18, AVENUE D'ITALIE - PARIS

E. HAUG  
ARCHITECTE  
107, BOULEVARD DE LA VILLE  
PARIS

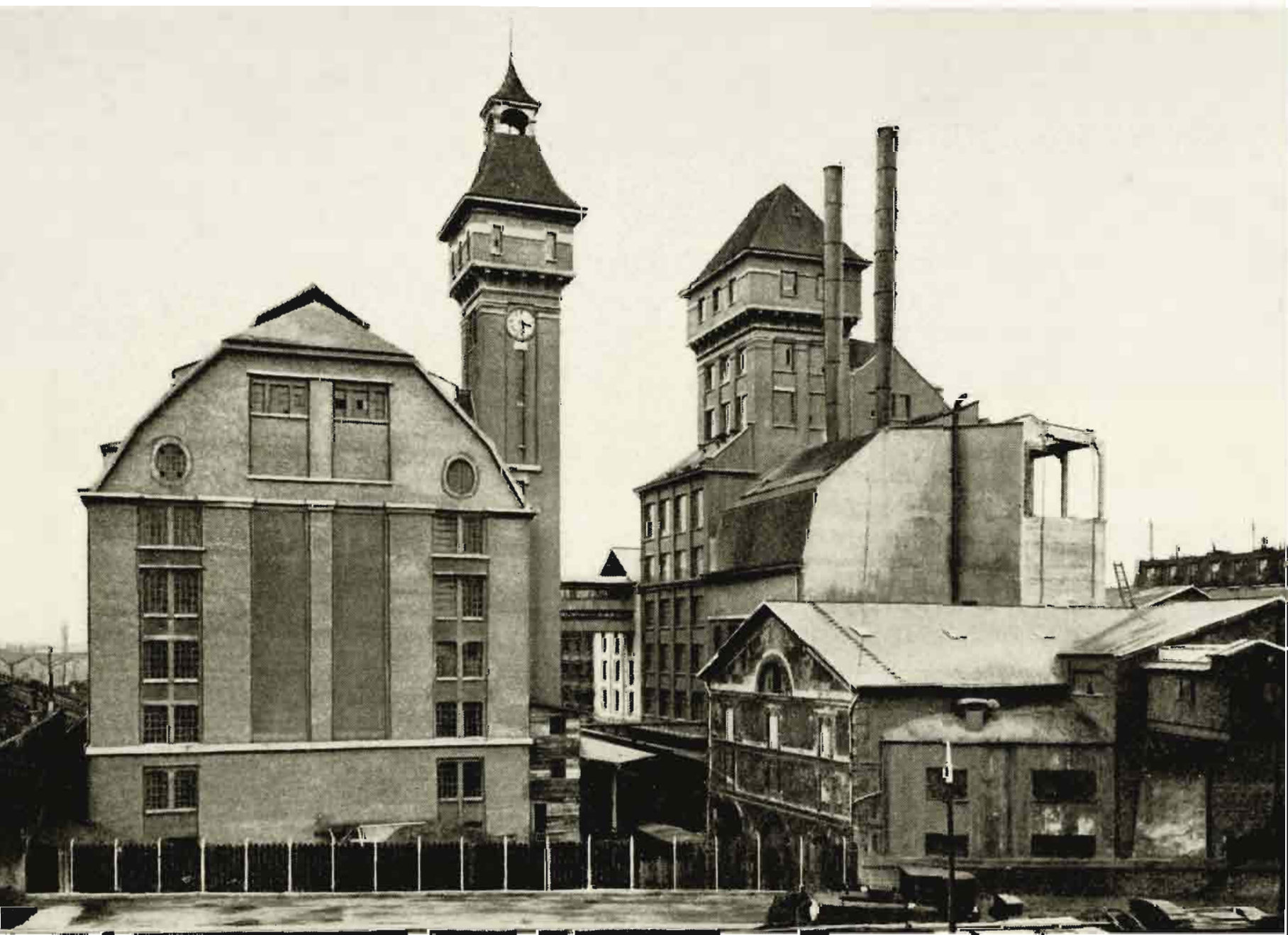
Eugène Haug, troisième projet de « moulin neuf », élévation, 4 janvier 1923. (AM Pantin, 21W8).

beffroi, orné d'horloges, qui du haut de ses 47 m. domine aujourd'hui le bâtiment principal des Grands Moulins de Pantin<sup>172</sup>. Encore avait-il fallu obtenir l'accord de la municipalité pantinoise, veillant au respect des servitudes (limitant à 20 m. la hauteur des constructions). L'argumentation de la direction, dès 1922, associe des raisons de sécurité (la lutte contre les incendies), des raisons esthétiques et la prise en compte des enjeux urbains : « nous vous faisons remarquer respectueusement que nous avons donné à cette construction s'élevant au-dessus du gabarit un caractère monumental et que les horloges que nous y avons disposées rendront des services à la population de votre commune. En nous accordant l'autorisation que nous sollicitons, vous rendrez un service à notre Industrie en nous permettant de prendre toutes les précautions nécessaires pour le bien des ouvriers qui y collaboreront tout en donnant à nos bâtiments un caractère monumental ne détruisant en rien l'esthétique communale »<sup>173</sup>. La dérogation est finalement accordée « pour besoins d'industrie ». Dès lors s'élève une tour dont les horloges entendent rythmer le temps du travail pour quelques 220 ouvriers, employés pour l'essentiel à l'ensachage et à l'expédition des farines. En contrepoint de l'hôtel de Ville, elles rythment le temps du quartier.



↑ Eugène Haug, « Les Grands Moulins de Pantin-Paris », troisième projet, vue cavalière, 1924.

↓ La nouvelle minoterie après la construction du moulin (à gauche) et de son beffroi, v. 1926-1927. (Album de l'œuvre d'Eugène Haug, vers 1935, coll. BNU Strasbourg).

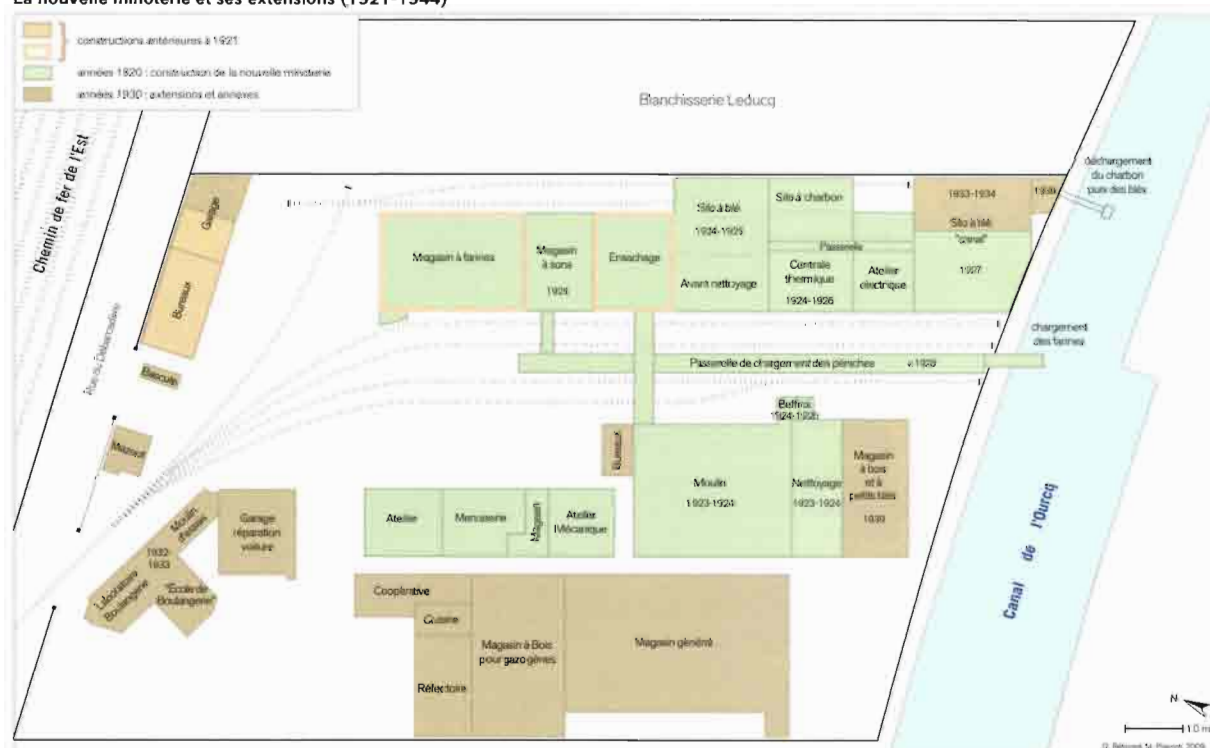


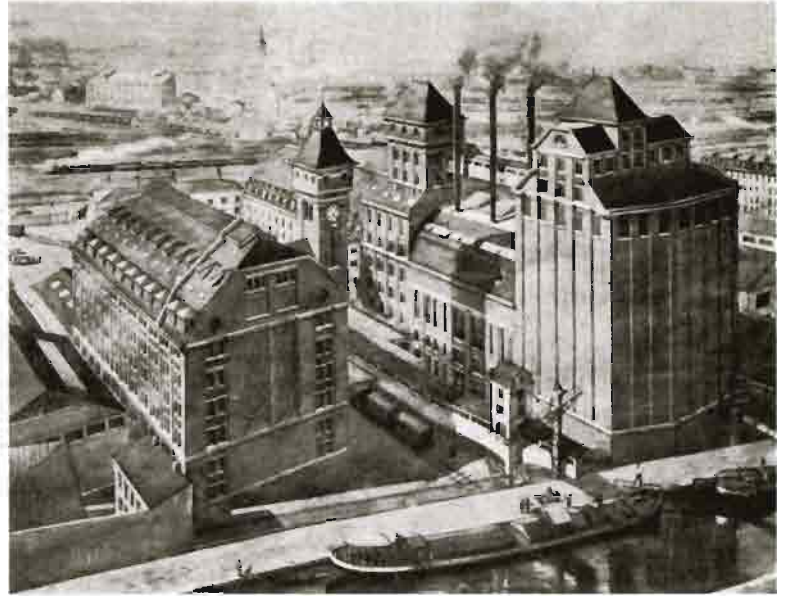
### Zublin et Perrière, ou l'art de concevoir les silos en béton armé

Le dernier acte de cette première phase de construction se joue au bord du canal. Il s'agit d'élever un « bâtiment à usage de silos à blé », dit « silo canal », d'une capacité de 120.000 quintaux. En 1927 et 1933, les établissements Éd. Zublin & C<sup>ie</sup> et A. Perrière & C<sup>ie</sup>, ingénieurs-constructeurs en béton armé qui intervinrent vraisemblablement sur l'ensemble du chantier, conçoivent les deux tranches de l'édifice. Le rôle de Zublin dans l'invention et la promotion des silos en béton armé mérite d'être réévalué. Certes, dès 1899, le premier silo en béton armé — cylindrique — avait été construit à Minneapolis, pour le négociant Frank H. Peavey<sup>174</sup>. Mais la même année, la maison Zublin et C<sup>ie</sup> élevait les entrepôts et silos de la Ville de Strasbourg, sur le Port du Rhin, offrant 45 cellules verticales rectangulaires de 180 tonnes en béton armé<sup>175</sup>.

Les silos américains et européens répondaient au même cahier des charges techniques : « gain de place, rigidité de l'ensemble qui forme un bloc monolithe et incombustible, suppression de l'entretien et surtout étanchéité absolue assurant la conservation de denrées s'altérant à l'humidité ». Ils n'offraient pas, toutefois, les mêmes opportunités d'expression pour les architectes. Pour Zublin, « le silo est une sorte de grande caisse divisée en compartiments verticaux de section rectangulaire, appelés cellules, dont les dimensions habituelles sont de 4 mètres sur 4 mètres et de 16 à 20 mètres de hauteur »<sup>176</sup>. D'où la possibilité d'une parure architecturale, que n'offrent pas les cellules cylindriques apparentes. Eugène Haug habillera les silos de Zublin, à Strasbourg et à Pantin. Dans ce dernier cas, les ingénieurs parviennent à faire culminer le bâtiment à 52,70 m. Mais toujours, les cellules sont dissimulées par une enveloppe de briques, et les élévateurs par une tour coiffée d'un toit à longs pans et croupes. La démarche inverse, en somme, de celle des ingénieurs américains, privilégiant la vérité structurelle [les cellules restent apparentes], tant admirées dès 1913 par l'Allemand Walter Gropius, fondateur du Bauhaus, à la recherche d'une rénovation des principes de l'architecture, éloge repris en 1924 par Le Corbusier<sup>177</sup>. Inversement, construire une minoterie à Pantin exige alors de prendre en considération l'environnement urbain et ses acteurs. C'est en effet l'obligation de se concilier les autorités, et peut-être le souci d'une relation harmonieuse avec le paysage urbain qui explique, au moins partiellement, la silhouette de cet imposant monument : « les plans que nous vous joignons ne sont pas définitifs en ce sens que nous faisons étudier par notre architecte l'ornementation de la façade côté canal. Cette ornementation pourrait être constituée par des fausses fenêtres et des bandeaux [solution non retenue]. Dès que nous les aurons, nous nous ferons un plaisir de soumettre à votre approbation ce projet d'ornementation. Toutefois, nous tenons à vous faire remarquer que l'architecture des silos comporte toujours des façades nues »<sup>178</sup>.

#### La nouvelle minoterie et ses extensions (1921-1944)





↑ Vue cavalière de la minoterie, v. 1935  
 (Album de l'œuvre d'Eugène Haug, v. 1935, BNU Strasbourg).  
 ↓ Dans la cour de l'usine en 1936. (Coll. part.).



## La crise, la guerre et la reconstruction (années 1930-années 1950)

### *Croissance brisée, positions maintenues*

La crise des années 1930 avait brisé l'élan. Après la construction sommaire du garage et des ateliers, puis l'extension du « *silo canal* », l'usine que l'on rêvait d'accroître se fige. La « *boulangerie* » de l'architecte parisien Jacques Borromée (1899-1988), marquant fièrement l'entrée depuis 1933, devait comporter un « *moulin d'essai* », un « *laboratoire* », un « *fournil d'essai* » (la boulangerie proprement dite) et, surtout, une « *école de boulangerie* »<sup>179</sup>. Cette dernière semble ne jamais avoir accueilli d'élèves. Le temps n'est plus à la croissance des grandes minoteries. Elles figurent d'ailleurs, comme l'ensemble de la profession, parmi les responsables du marasme. La chute brutale des prix agricoles, en effet, s'explique non seulement par une succession de récoltes excédentaires après 1932 — crise de surproduction — et par la baisse de la consommation urbaine liée à la dépression mondiale, mais plus encore par la forte et récente augmentation des capacités de mouture — crise de surcapacité — atteignant jusqu'au triple des besoins nationaux.<sup>180</sup>

En réponse aux « *doléances des masses rurales* »<sup>181</sup>, un décret-loi instaure dès 1935 le « *contingement* » (plafonnement) de la production. Il s'agit d'« *assainir* » la meunerie, de limiter « *la concurrence excessive entre les meuniers* », de les empêcher de constituer leur marge en exigeant des agriculteurs du blé à bon marché. Le prix du blé, précisément, comme les règles de son commerce, sont bientôt fixés par le célèbre « *Office du blé* »<sup>182</sup>, créé le 15 août 1936 par le Front Populaire. Les meuniers ayant reçu l'interdiction de stocker et de faire commerce des céréales, de nouveaux silos sont édifiés, mais hors du circuit spéculatif des minoteries, par des



↑ 19 août 1944, le feu embrase le magasin à farines. (Coll. part.).



↑ Le feu gagne le moulin. (Coll. part.).

coopératives agricoles. Enfin, en 1938, la profession valide une nouvelle « *organisation de la meunerie* ». Il est désormais interdit de « *créer des moulins, d'étendre et de déplacer les moulins existants* ». Même si, désormais, la meilleure année de production est intégrée au calcul, les contingents sont maintenus. Pourtant, le Comité national de la grande meunerie industrielle — présidé par Henry Lévy — se montre favorable au nouveau dispositif. Chacun est convaincu que la seule voie possible, pour l'assainissement du secteur, passe par la diminution du nombre de moulins. Car les quotas accordés sont encore deux fois supérieurs aux besoins du marché français. Aussi les grands minotiers approuvent-ils la création de la Caisse Professionnelle de l'Industrie Meunière, chargée de racheter les contingents de mouture. Les Grands Moulins de Pantin-Paris s'en félicitent<sup>183</sup>. Enfin et surtout, le contingentement ne concerne pas les exportations. Ainsi, après l'alarme, les grands minotiers se satisfont globalement d'une intervention forte de l'État. Ils poursuivent leur carrière hexagonale et se réservent des profits à l'exportation.

### *Strasbourg et Pantin, deux minoteries dans la guerre*

Aussi, plus que la crise, la guerre apparaît-elle comme la seule véritable rupture dans la jeune histoire du « groupe Lévy-Baumann ». Le 19 juin 1940, les troupes allemandes entrent dans Strasbourg. L'usine mère du Port-du-Rhin est détruite par les flammes. À Paris, les dirigeants ne peuvent ignorer que le *Gauleiter* Robert Wagner, le 13 juillet 1940, a ordonné la confiscation des biens détenus par les « Juifs » d'Alsace et de Moselle<sup>184</sup>. Achille Baumann et ses deux fils Georges et Paul, ainsi que Jean Lévy démissionnent de leurs mandats d'administrateurs. Philippe Lévy, administrateur des *Grands Moulins de Strasbourg* et président des *Grands Moulins de Pantin-Paris* depuis le 19 avril 1937, se réfugie à New York et prend la nationalité américaine<sup>185</sup>. Dans la tourmente, se distingue la figure de Jules Haegel. Après avoir été représentant en farines à Metz, puis recruté à Strasbourg comme bras droit d'Achille Baumann, il entre en 1936 au Conseil d'administration des *Grands Moulins de Pantin-Paris*. Le 6 novembre 1940, il remplace Philippe Lévy à la présidence de la société. De même, il est nommé administrateur des *Grands Moulins de Strasbourg* dès le 27 juillet 1940, puis en devient président<sup>186</sup>. Ce type d'opération préventive, d'« auto-aryanisation » dite « fictive » lorsque les intérêts des anciens propriétaires sont préservés, n'empêche pas théoriquement la nomination d'un administrateur provisoire par le régime de Vichy. Le Commissariat général aux questions juives ouvre ainsi deux dossiers, les deux sociétés ayant leur siège à Paris. Mais les affaires ne sont pas suivies<sup>187</sup>. La maison strasbourgeoise et sa « filiale », en réalité de statut autonome, intéressent en effet les autorités allemandes : « Nous avons pu, fort heureusement, après deux ans de discussions, écarter les prétentions allemandes et éviter toute ingérence dans l'administration de celles de

Vue générale de la minoterie après l'incendie, août 1944. (Photo Chevojon, coll. part).





← La salle des appareils à cylindre Buhler après l'incendie, août 1944. (Photo Chevojon, coll. part.).



↑ Le beffroi épargné par l'incendie, août 1944. (Photo Chevojon, coll. part.).

nos affaires situées en dehors des départements annexés »<sup>188</sup>. La connaissance détaillée des acteurs et de leurs tractations reste à établir. Au lendemain de la guerre, Georges Baumann et Jean Lévy reprennent leur place au Conseil d'administration des *Grands Moulins de Strasbourg*. Ils sont bientôt suivis de Philip Henry Leary (Philippe Lévy) et Paul Baumann.

Ces derniers retrouvent également leur siège au Conseil d'administration des *Grands Moulins de Pantin-Paris*. Jules Haegel demeure le PDG des deux entreprises, jusqu'à ce que Paul Baumann, en 1955, redevienne président des *Grands Moulins de Strasbourg*.

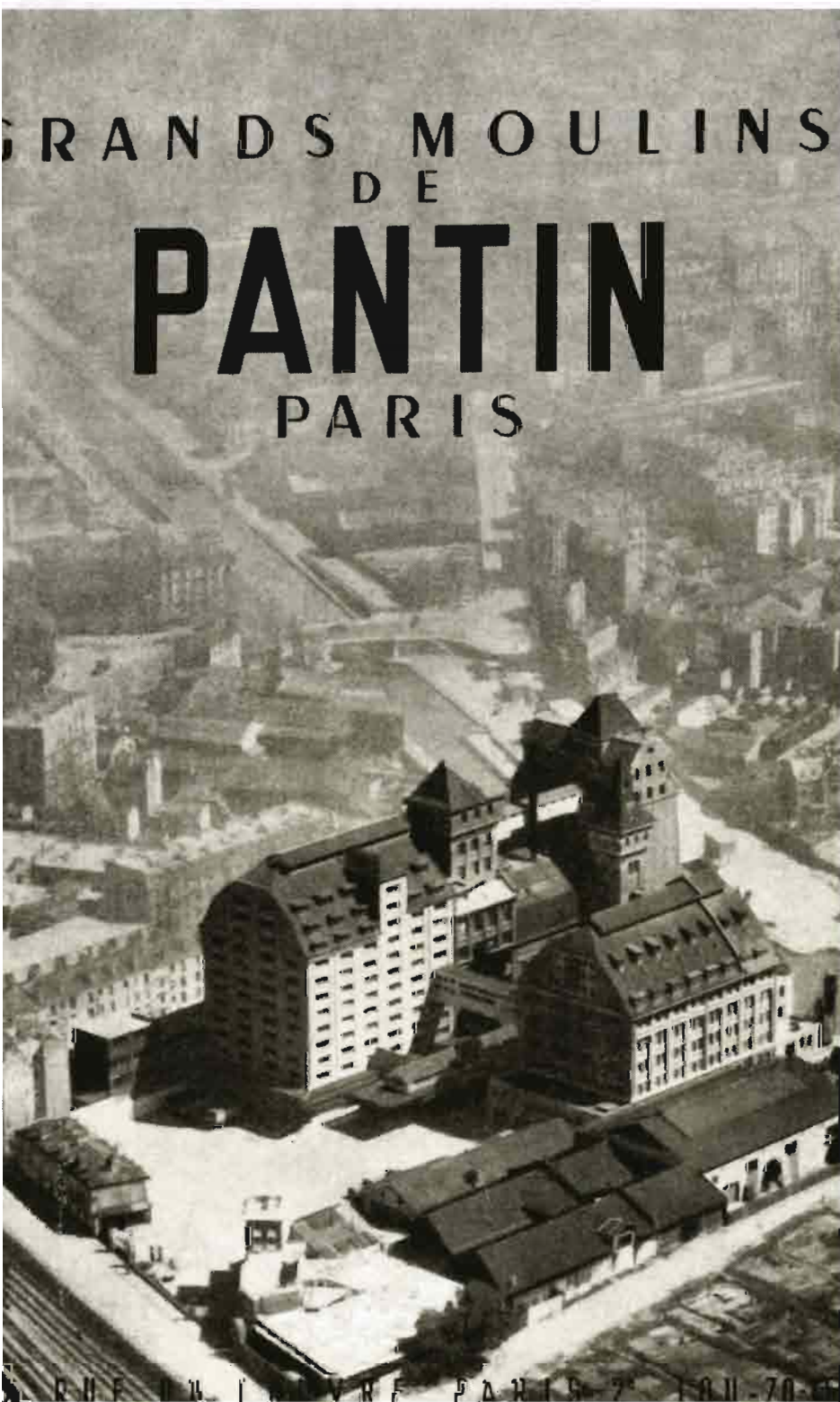
Entre-temps, jusqu'à la Libération de Paris, la grande minoterie de Pantin n'a pas cessé de produire. Certes, les effectifs ont fléchi : 176 hommes et 20 femmes en 1944, contre 220 avant le conflit. On déplore l'absence des ouvriers faits prisonniers ou réquisitionnés par le Service du travail obligatoire. Malgré tout, l'usine semble pouvoir faire face aux exigences du « *Groupement de répartition des farines* » et du « *Ravitaillement Général* », nouveaux organes du système dirigiste mis en place par l'administration de l'État français. Les Grands Moulins de Pantin apparaissent en effet comme des éléments essentiels dans le dispositif de ravitaillement des boulangers : comme d'autres grandes minoteries desservies par embranchement ferroviaire et voie d'eau, ils sont distingués par le GRF pour fournir de la farine au-delà de leur département, et assurer « *l'approvisionnement des grands centres* ». Encore faut-il recevoir le grain. La France, isolée, connaît une grave pénurie de céréales. Au manque de bras s'ajoute la fin des importations, de lourdes exportations vers l'Allemagne et, plus cruels encore, les pillages de l'occupant. Conséquence secondaire mais significative, le pain bis est devenu la norme. L'usine de Pantin, comme les autres, ne produit plus d'issues<sup>189</sup>.

Aussi est-ce une usine vitale qui, dans la nuit du 19 au 20 août 1944, s'embrase lors des combats de la Libération. Une agression de l'occupant, préméditée ? « *Tout a commencé vers 21 heures quand les Allemands ont fait sauter une péniche remplie de mines, heureusement désamorçées, amarrée sur le canal de l'Ourcq, au pied des moulins. L'explosion a endommagé plusieurs maisons et causé des dégâts importants dans un rayon de plusieurs centaines de mètres. Des milliers de débris sont retombés sur un train blindé stationné tout près de là, en gare de Pantin* »<sup>190</sup>. Selon l'entreprise, l'usine subit alors, pour en achever la destruction, « *un tir concentré effectué par des batteries de DCA allemandes embarquées sur un train stationnant sur la voie ferrée de la Région Est, exactement en face du moulin* »<sup>191</sup>.

Cette version des faits mérite d'être complétée. Selon les témoignages des pompiers, recueillis par Jean-Claude Demory, les Allemands ont cru, en raison des incendies et dégâts annexes, à une attaque des FFI. Puis « *l'attaque se produit effectivement. Harcelés, les Allemands répondent par un tir nourri d'obus incendiaires dont plusieurs tombent sur les Grands Moulins et les embrasent* »<sup>192</sup>. L'intervention des pompiers est entravée par les militaires allemands. Le feu dévaste d'abord le magasin à farines, puis gagne le moulin. Un orage vient récompenser les efforts des pompiers qui, dès 1 h 20, repoussent le péril qui gagnait les silos.



Vue générale de la minoterie après la restauration du moulin et des silos, et la reconstruction du magasin, vers 1950. (Coll. part.)



### *Reconstruire ou restaurer ?*

Il faut désormais reconstruire. L'entreprise n'attend pas. Dès l'année suivante, les premiers travaux commencent avec l'autorisation du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) dont le premier objectif est la remise en état des infrastructures et de l'appareil de production. Il s'agit, d'abord, de réparer ce qui peut l'être. Les structures en béton armé et les remplissages de briques du moulin, des silos et de la chaufferie ont bien tenu. Ils seront conservés. La direction des travaux est confiée à Léon Bailly (1898-1959), architecte soucieux de marier le principe d'économie des matériaux à certaines formes traditionnelles de l'architecture française<sup>193</sup>. À Pantin, il entreprend une véritable restauration. Certes, la « *nature spéciale du travail* » [décapage du béton armé, redressement des anciennes armatures en acier, coffrage sur les anciennes structures] entraîne des dépenses inattendues<sup>194</sup>. Mais le coût reste inférieur à celui d'une démolition/reconstruction, grâce à l'utilisation parcimonieuse des matières premières, atout essentiel en période de pénurie. L'argument économique explique-t-il tout ? L'intérêt architectural de l'usine, son importance dans le paysage pantinois n'ont-ils pas également pesé en faveur de sa préservation ? Pour les dirigeants de l'après-guerre, l'architecture pittoresque d'Eugène Haug constitue peut-être déjà le « *bel habit* »<sup>195</sup> de l'entreprise.

Cependant, tout ne peut être sauvé. Le magasin à farines, organe essentiel de la minoterie, doit être arasé. Sa structure métallique, faiblement renforcée de béton, n'a pas résisté aux flammes. Ainsi, en 1947, le MRU autorise une construction nouvelle. Ici, reconstruction signifie amélioration : le magasin ne comporte plus 8, mais 13 étages. Surtout, Léon Bailly préfère aux anciens planchers métalliques des planchers en béton armé, résistant au feu et permettant de supporter une charge de 2 tonnes par m<sup>2</sup>. L'architecte n'en profite pas, toutefois, pour introduire une rupture de style. Il réussit un mariage, de formes et de matériaux, avec les bâtiments restaurés.

Enfin, la reprise des affaires exige un remplacement rapide du matériel. Le constructeur anglais Simon peut livrer immédiatement 71 appareils à cylindre fabriqués en 1937. C'est l'entreprise qui, en interne, se charge de construire les *plansichters* en bois. L'ancienne centrale électrique est abandonnée : les 2 nouveaux moteurs SACM de 500 ch sont bientôt reliés au réseau électrique. On devine l'importance du chantier, gigantesque, onéreux : sur les 380 millions d'anciens francs dépensés, 172 millions seront finalement pris en charge par l'administration<sup>196</sup>.



↑ Vue aérienne depuis le nord-ouest, après les constructions de silos annexes, années 1970. (Coll. part.)

↓ Nouveau paysage après l'extension des silos de la semoulerie. (Sans date, AM Pantin, 3Fi4179).



## De la croissance à la fermeture [années 1950-2003]

### Reconstruction suite et fin : une semoulerie à Pantin

Dès septembre 1948, l'activité reprend. Commence alors une seconde tranche de travaux qui, par le choix assumé d'une rupture stylistique, modifie durablement l'aspect de la minoterie. On remplace les ateliers de mécanique et de menuiserie, les garages, enfin le bâtiment administratif. Surtout, en 1952, la semoulerie des *Grands Moulins de Strasbourg* est reconstruite dans l'enceinte de l'usine pantinoise. C'est la grande affaire du moment. Avant la guerre, le grand moulin à blé tendre du Port-du-Rhin, en surcapacité, s'était partiellement reconverti pour transformer le blé dur en semoule pour la fabrication de pâtes alimentaires<sup>197</sup>. Rétablir un tel équipement à Strasbourg est jugé inopportun par l'entreprise : il n'existe pas de semoulerie en région parisienne, alors que « *les pâtes alimentaires sont devenues, surtout à Paris, un aliment de base de prix modique* », que « *les plus importantes fabriques y sont installées* » et que, par conséquent, la région consomme « *40 à 45 % des produits semouliers vendus en France* ». La direction souhaite conserver à Strasbourg une petite partie de son important contingent semoulier (20 % du total métropolitain) et transférer le reste à Pantin, afin de profiter des blés algériens en provenance du Havre (moins chers qu'à Strasbourg), de réduire les coûts de transport jusqu'aux clients parisiens (moyen de concurrencer les semouleries de la région marseillaise) et de profiter des avantages du site : installations de déchargement, bâtiments pour le personnels, bureaux. Seule la « *fabrication proprement dite* » exige une vingtaine de nouveaux ouvriers. Enfin, la nouvelle construction (250 millions d'anciens francs environs) est déjà financée, « *compte tenu du droit à indemnité très important qui reste ouvert aux Grands Moulins de Strasbourg* »<sup>198</sup>.

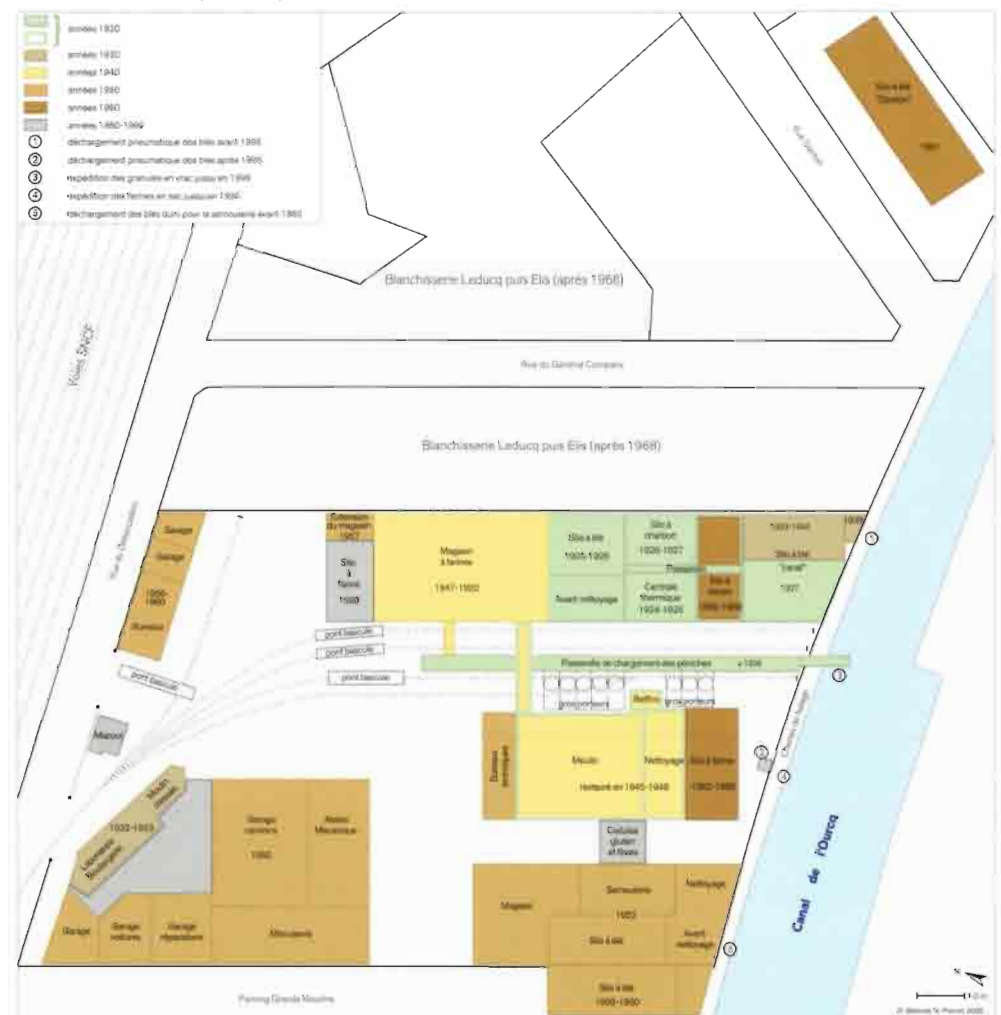
La société demeure fidèle à Léon Bailly. Sur une surface au sol légèrement supérieure à celle du moulin, l'architecte et les ingénieurs doivent intégrer non seulement un moulin d'écrasement (1000 q/jour), mais encore des silos à blé dur, et un magasin à semoule. Si les structures de chaque partie diffèrent (acier pour le moulin, béton armé pour les silos et le magasin plus sensibles aux incendies), les fonctions sont habilement rassemblées au sein d'un même immeuble-usine aux façades de briques rouges. Léon Bailly peut ainsi rompre avec l'architecture organique d'Eugène Haug et puiser dans le vocabulaire de la modernité. Sur la cour, les fenêtres en bandes horizontales des six étages de la semoulerie répondent à celles des ateliers à un étage, également couverts de toits-terrasses. Sur le canal, c'est la verticalité qui l'emporte, le choix des travées de baies verticales n'étant pas contradictoire avec la volonté, toujours présente chez Léon Bailly, de dialoguer avec l'œuvre de son prédécesseur.

### Croissance et densification

Débutent alors une longue période de croissance et de modernisation. En cinquante ans, l'usine de Pantin multiplie presque par trois sa puissance d'écrasement. De 4500 q/jour en 1950, elle passe à plus de 12 000 en 1980. *Les Grands Moulins de Pantin* restent la troisième minoterie française après les *Grands Moulins de Paris* et ceux de *Corbeil*, avant les *Grands Moulins de Marquette-lez-Lille*. Plusieurs facteurs concourent à cet essor. En premier lieu, l'organisation de la meunerie, dirigiste en temps de guerre, s'est progressivement assouplie entre 1953 et 1960 : transformation des contingents en droits de mouture temporairement cessibles, suppression des taxes sur le prix des farines et du pain, abolition de la « *répartition* », c'est-à-dire possibilité pour les boulangers de choisir leurs meuniers, élargissement du droit au travail des moulins dans la limite de leur contingent, poursuite de la résorption des contingents. Les analystes ne s'y trompent pas : « *Ces mesures ou ces perspectives libérales redonnent du même coup toute leur valeur économique aux Grands Moulins bien placés et bien outillés* »<sup>199</sup>. En deuxième lieu, l'entreprise sait se montrer dynamique sur le marché intérieur. Malgré la chute constante de la consommation de pain en France, amorcée durant les Trente Glorieuses, les *Grands Moulins de Pantin* réalisent toujours plus de 50 % de leur chiffre d'affaires auprès des boulangers de la capitale et des alentours. « *Pantin* » sait

pratiquer des prix attractifs, développer des pratiques commerciales innovantes [livraison par camions-vrac dès 1957 et aide financière à l'installation de chambres à farines chez les boulangers], diversifier son offre [rachat de la licence « *Mélior* » aux moulins de Bobigny en 1969, pour la préparation de « *mixes* », mélanges prêts à l'emploi pour la fabrication de pains, viennoiseries ou pâtisseries] et fournir la boulangerie industrielle. En troisième lieu, facteur décisif, la prospérité de l'entreprise repose sur la croissance des exportations. La demande des Territoires d'Outre-mer progresse au cours des années soixante et l'État, dans le cadre d'accords commerciaux avec l'Égypte, la Corée du Nord, Ceylan, l'URSS ou l'Indonésie par exemple, réserve aux farines françaises comme aux céréales [produites en abondance depuis les succès de la « *révolution agricole* »] une place significative<sup>200</sup>. Enfin, la puissance de la société repose sur une nouvelle stratégie financière et industrielle. Jules Haegel quitte la présidence des *Grands Moulins de Strasbourg* en 1955 et construit autour des *Grands Moulins de Pantin-Paris*, avec notamment la prise de contrôle des *Grands Moulins de Corbeil*, le deuxième groupe français de meunerie après les *Grands Moulins de Paris*. Le capital demeure majoritairement familial. En 1961, Jean Haegel succède à son père à la présidence de la société anonyme qui, en 1968, prend le nom de *Grands Moulins de Pantin*, avant que l'ensemble des filiales ne soient intégrées, au cours des années 1970, au sein du Groupe des *Grands Moulins de Pantin*<sup>201</sup>.

Croissance et densification (1945-2001)



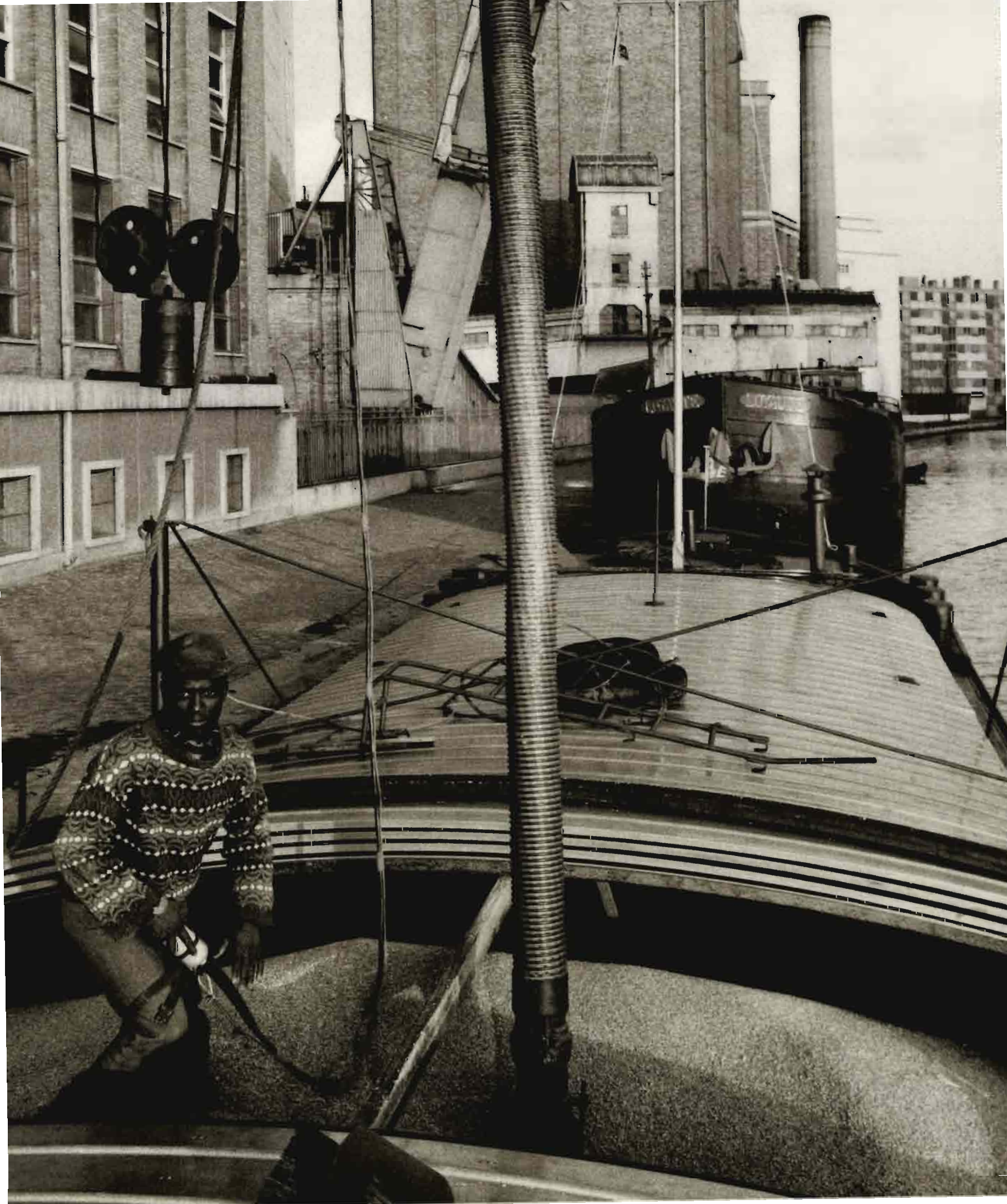
Comment répondre à cette forte croissance, dans les limites d'une minoterie des années 1920 et d'une implantation urbaine ? Les dimensions de l'usine permettent une modernisation continue des équipements, d'abord sans conséquence sur le paysage. Mais il est bientôt nécessaire de procéder à des extensions, surélévations et constructions neuves. La « conquête » de la cour commence par le nord-est : Léon Bailly réalise en 1956-1957 une première extension du magasin. Peu après, le site industriel « déborde » sur Paris : la semoulerie des *Grands Moulins de Strasbourg* double sa capacité de stockage de blés durs. À l'opposé en revanche, vers Pantin, aucune extension n'est possible : après deux ans de négociations avec la municipalité, l'entreprise obtient l'autorisation de construire, légèrement à l'écart du site, un silo à blé de 70 000 q, dit « *silo Danton* », achevé en 1961 sur les plans de Léon et Alain Bailly. Dans le même temps, l'augmentation des capacités traitées exige une surélévation du moulin dans sa partie « *nettoyage* » et le remplacement du matériel. Il faut enfin trouver où loger les nouveaux silos pour le stockage des farines en « *vrac* » (sur le bord du canal, masquant désormais le moulin), puis le silo à issues (au dessus de l'atelier de mécanique) tout deux conçus par l'ingénieur J. Quost. La densification s'achève en 1980, avec l'extension du magasin à farines (silos à farines « *vrac* ») réalisée sur les plans de l'architecte François Mathieu<sup>202</sup>. Voici le nouveau paysage de la prospérité : l'ancienne minoterie est désormais habillée d'importants silos aux façades nues. La croissance de la production a d'abord suscité l'embauche : au début des années 1970, l'usine employa jusqu'à 500 personnes, sous la direction d'André Frionnet (de 1957, à la suite d'Albert Guillon, jusqu'en 1985). Le magasin en occupe près des deux-tiers. Abondance des hommes, abondance de la production : la mémoire des témoins reste marquée par cette longue période de prospérité.

### La fermeture

Les Grands Moulins de Pantin ont désormais accompli le dernier cycle de leur modernisation. Le magasin à farines est conquis, le dernier, par la mécanisation. Celle-ci est présentée comme un atout, dans le cadre d'une nouvelle stratégie économique. Les vingt dernières années de l'usine, en effet, ne sont pas celles d'un lent déclin. Certes, la diminution rapide des effectifs, amorcée dès les années 1970, est ressentie par le personnel comme la fin d'une époque : l'introduction du « *vrac* » (pour les farines comme pour les issues) a réduit le nombre des tireurs et des rouleurs ; la mise en place des palettiseurs distribuant les sacs sur des bandes transporteuses a supprimé les coltineurs ; la modernisation du matériel a remis en cause l'utilité des ateliers de fabrication et d'entretien, remplacés (comme le transport) par la sous-traitance à la fin des années 1980. Malgré la concurrence des États-Unis sur les marchés à l'exportation (la perte du marché égyptien en 1983 est très durement ressentie), malgré la fixation des prix en boulangerie (1982-1987), le *Groupe Pantin* demeure prospère. Il doit le maintien de sa position — au second rang national — à l'amélioration de la productivité et à un effort de diversification : les produits « *Mélior* » sont un succès et, dès 1980, le groupe prend le contrôle des Malteries Franco-Belges, en forte croissance.

De fait, les premières alertes ne concernent pas directement la minoterie de Pantin. C'est d'abord la semoulerie qui est définitivement arrêtée, en 1985, suite à la fermeture de l'usine de pâtes alimentaires de Corbeil, fragilisée par la baisse des ventes de pâtes françaises au profit des pâtes italiennes, meilleur marché. Ce sont ensuite les *Malteries Franco-Belges* qui, au début des années 1990, sont affectées par une crise de surcapacité touchant l'ensemble de la branche. Qu'en est-il du secteur des farines ? Sur le marché intérieur, la boulangerie industrielle se maintient, mais la fourniture des artisans poursuit son déclin. L'heure est à la reconquête du public par la qualité et le marketing : le succès de l'enseigne concurrente Banette, créée en 1982, conduit « *Pantin* » à créer l'enseigne « *Baguépi* » en 1990, livrant d'emblée à 500 boulangers des farines sans adjuvants, les fidélisant autour d'une charte de qualité<sup>203</sup>. Les exportations, en revanche, sont plus durablement touchées : de nouvelles minoteries se sont élevées dans les pays en développement, et les accords commerciaux internationaux (GATT) imposent des limitations. Ainsi, une nouvelle période de concentration s'engage dans la meunerie française, toujours en surcapacité par rapport notamment à ses voisines européennes. Le groupe *Soufflet*, grand céréalier français, procède à de nombreux achats de moulins : limité dans ses exportations

→ Déchargement pneumatique du blé dur pour la semoulerie. (Sans date, photo L. Falquet, coll. part.).



de céréales, il entend progresser dans celles des farines. Parvenu au troisième rang de la hiérarchie nationale, il s'intéresse au *Groupe Pantin*, dirigé par Laurent Haegel depuis 1991. Le groupe, qui repose désormais sur deux filiales principales, est en difficulté : les *Malteries Franco-Belges* demeurent déficitaires, et la *Société française de meunerie* subit l'échec d'opérations malheureuses de diversification<sup>204</sup>. Dès 1992, il accuse une perte de 92 millions de francs, ramenée à 30 millions l'année suivante. En 1994, *Soufflet* rachète à la famille Haegel l'essentiel du capital de la *Société Meunière de Gestion et de Participation*, contrôlant 51 % du Groupe Pantin, avant de lancer une OPA sur le reste du capital<sup>205</sup>.

À Pantin, l'arrêt du moulin en 2001, puis la fermeture du site en 2003, est la conséquence du recentrage de l'activité sur Corbeil, déjà amorcé au début des années 1990. La minoterie, aux portes de Paris, a atteint les limites de sa croissance. Surtout, une opération immobilière apparaît plus rentable que la poursuite de l'activité. Désormais, après les Grands Moulins de Paris, rachetés par le groupe *Bouygues* en 1989, c'est au tour des Grands Moulins de Pantin d'offrir, par les formes originales de leur architecture et par l'attachement qu'ils ont très tôt suscité, une réflexion sur le réemploi des éléments les plus monumentaux du patrimoine industriel, au service de la ville en transformation, au sein d'un territoire en quête de repères.

### Une reconversion exemplaire ?

En 1998, le groupe *Soufflet*, propriétaire des moulins de Pantin depuis 1994, décide de fermer l'usine pour concentrer ses activités de meunerie en Île-de-France sur le site historique de Corbeil, acquis également en 1994. Les Franciliens, certes, mangent moins de pain mais c'est surtout sur les marchés extérieurs que le groupe agro-industriel est confronté à une baisse d'activité : des accords de commerce limitent l'exportation de farines européennes tandis que de nombreux pays clients se dotent de leurs propres minoteries. Mais, comme à Nogent-sur-Seine, berceau du groupe où le célèbre bâtiment des moulins, datant de 1908 et racheté, quant à lui, en 1993, est progressivement transformé en bureaux et en laboratoires tout en conservant les turbines, les transmissions, des élévateurs à godets et un plansichter-témoin, *Soufflet* n'est pas indifférent à la plus-value patrimoniale de l'ensemble pantinois qu'il compte céder. C'est à son initiative, en partenariat avec la Ville de Pantin et sa société d'économie mixte, qu'est organisé en décembre 2001, quelques mois après la fin de la production de farine, un concours restreint d'architectes pour étudier la restructuration du site en pôle tertiaire.

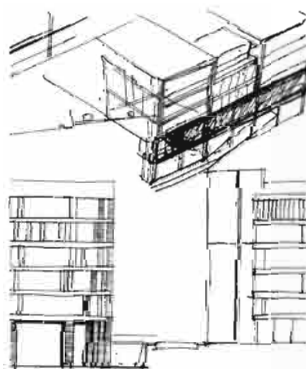
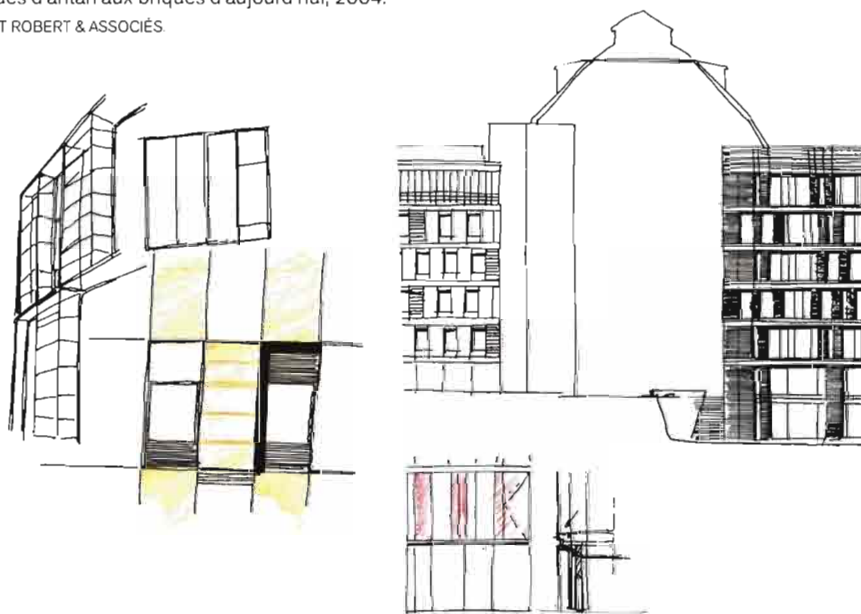
Documenté par l'Inventaire général dès le mois d'août 2001, à la veille de la vente de son matériel, le site se trouve dans les abords de la piscine municipale, due à l'architecte Charles Auray en 1935 et monument inscrit en 1997 (très demandeur, lui aussi, d'un projet de réhabilitation). Le Service départemental de l'architecture et du patrimoine et la Conservation régionale des Monuments historiques sont associés dès lors à la consultation, énonçant quelques desiderata pour la reconversion envisagée : conservation de la chaufferie et de la passerelle de chargement se projetant par-dessus le quai, conservation aussi de l'aspect minéral des sols et maintien de la façade, au moins, du bâtiment dit boulangerie, érigé en 1933 à l'entrée du site sur la rue du Débarcadère. Côté canal, afin de préserver une image de référence, ces services demandent aussi que les façades conservées des silos ne subissent pas de modifications susceptibles d'en altérer la composition architectonique, comme, par exemple, la création de baies nouvelles « intempestives ». Pour les bâtiments neufs, ils déconseillent tout dessin cherchant un effet mimétique au regard du néo-régionalisme des bâtiments anciens. En revanche, la volonté de faire protéger ceux-ci au titre des Monuments historiques n'aboutit pas, propriétaire, Ville et préfecture s'y opposant.

Sur les trois projets de 2001, celui de l'équipe de Bernard Reichen de l'agence *Reichen et Robert & Associés* — dont la réputation en matière de reconversion de bâtiments industriels n'est plus à faire — emporte l'adhésion, semblant sauvegarder au mieux une image architecturale forte. Ce projet, cependant, pour être le moins densifiant, démolit plus que ceux des autres équipes. Celles-ci, Macary et Wilmotte, conservent en particulier la semoulerie de 1952 que Reichen décrète sans intérêt et fait raser pour mieux dégager le moulin lui-même avec sa tour-beffroi et la rangée de bâtiments derrière, bordant l'est du site, coiffée d'une autre tour et d'un toit à croupes culminant à 53 mètres. Comparée — citations de Kafka ou allusions à Harry Potter à l'appui — à celle d'un château fort, cette silhouette, si familière aux usagers du boulevard périphérique, est ce qu'il convient de conserver à tout prix, au point où l'on serait tenté de parler ici non pas de façadisme (sort réservé à la boulangerie) mais de « *silhouettisme* ». Car, toute idée d'un musée de la meunerie écartée, il s'agit de caser 25 000 m.<sup>2</sup> de bureaux dans les bâtiments conservés, entièrement curés et dotés de planchers neufs. Des surfaces vitrées sont ménagées dans les façades nues des silos pour amener la lumière vers ces nouveaux espaces de travail. Dans les bâtiments à l'est, deux atriums sont aménagés, servant aussi de puits de lumière. Au premier plan (depuis Paris, toujours), 25 000 m.<sup>2</sup> supplémentaires de bureaux sont créés dans trois bâtiments neufs, volontairement bas (R+3 vers le canal et R+5 sur la rue) et dont la couleur rouge-brun des revêtements en terre cuite s'inspire de celle des aplats de brique qui soulignent les baies du moulin. Quatre niveaux souterrains sont creusés pour fournir 772 places de parking.

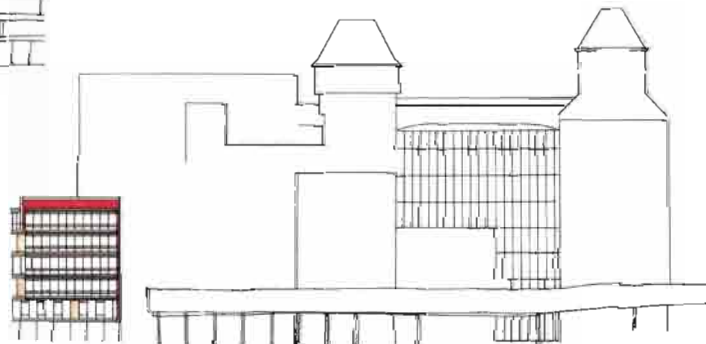
En 2004, *Soufflet* signe une promesse de vente avec le promoteur *Meunier*, filiale immobilière de *BNP-Paribas*. La vente comprend le projet *Reichen* et c'est sur la base de celui-ci, retravaillé pour *Meunier*, que le permis de construire est délivré en février 2005 et les travaux de démolition entamés en mai 2006. C'est également dans la galaxie de la banque parisienne qu'est trouvé l'occupant qui viendra investir les locaux à la rentrée 2009. Pour *BNP-Paribas Securities Services*, « leader dans l'industrie de la gestion d'actifs », les atouts du site se conçoivent : outre des gains d'efficacité et des économies d'échelle apportés par le nouvel ensemble estampillé HQE — à l'heure actuelle les quelque 3 800 collaborateurs de la société sont dispersés entre plusieurs adresses autour de l'Opéra —, ce nouveau siège en proche banlieue, aisément accessible par bus, métro, RER et, bientôt, tramway, offre une identité forte et un profil prestigieux qui conserve son admirable visibilité, depuis le périphérique, pour les enseignes et logos à venir. Mais la venue de ce locataire unique, très sensible, comme son nom le laisse supposer, aux contraintes de sécurité, met fin à l'espoir un moment caressé d'ouvrir le site aux passants.

Que pourra-elle ressentir de l'histoire enfarinée des lieux, cette nouvelle population « *back-office* » de BNP2S ? Jugée inappropriée par certains, l'idée d'orner la façade vitrée du moulin d'une immense sérigraphie, transcrivant en coupe le processus étagé de la mouture du blé, est abandonnée. Mais d'autres traces du passé sont valorisées, le nom, par exemple, des *Grands Moulins de Pantin* sur la passerelle traversant la cour, ou encore les rails dans celle-ci, aux pavés récupérés, re-sciés et reposés. L'essentiel du travail « *muséo* » se focalise toutefois sur les chaudières de l'ancienne centrale électrique, mises en scène, avec leur accastillage, au pied d'un atrium. Sans boudier leur plaisir, les puristes du patrimoine remarqueraient que ces chaudières très froides — datant de 1923, elles n'étaient plus utilisées depuis le lendemain de la Deuxième Guerre — n'ont rien de spécifiquement minotier. Ainsi, et pas plus qu'aux Grands Moulins de Paris recyclés en locaux universitaires, les Grands Moulins de Pantin ne présenteront-ils aucun équipement relevant de la fabrication de farine, aucune « *colonne archéologique* » susceptible de faire comprendre la silhouette sacralisée. Les *Grands Moulins, une reconversion exemplaire* : c'est le titre, déjà, d'une plaquette diffusée par *Meunier* en 2005. Mais seuls l'avenir, les usages et les usagers le diront, la réussite, aussi, de la requalification de tout le quartier.

Des briques d'antan aux briques d'aujourd'hui, 2004.  
REICHEN ET ROBERT & ASSOCIÉS



Dans les Moulins, 2004.  
REICHEN ET ROBERT & ASSOCIÉS.





GRANDES MOULINS  
DE PANTIN

WUK  
MCE

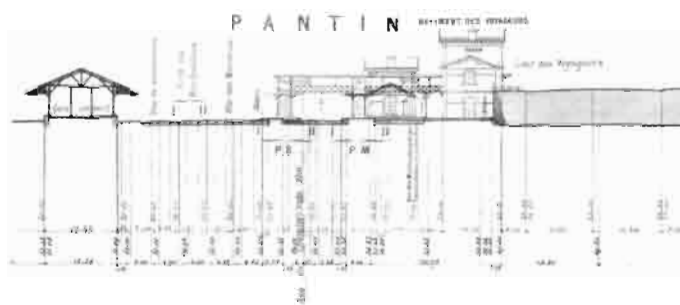


# VISITE EN IMAGES





## Un territoire de réseaux



Depuis le boulevard périphérique, le RER ou les berges du canal à La Villette, la perception des Grands Moulins est la même, celle d'un repère visuel et urbain entre Paris et la banlieue, à l'échelle de ces infrastructures qui façonnent le territoire du nord-est parisien. Passé le périphérique, depuis le pont de la mairie de Pantin, les moulins dessinent un paysage à la fois industriel et urbain, longtemps familier, aujourd'hui en mutation, révélant les changements dans la ville. Si l'on modifie encore le point de vue en prenant de la hauteur, la vue aérienne offre à la lecture un territoire veiné et découpé par le tracé et les emprises des infrastructures de transport. Ce bout de terre aurait pu n'être qu'un délaissé urbain, aux contours tracés par le périphérique, le canal, le chemin de fer et la route ; les moulins, par leur masse et leur architecture, lui confèrent une image urbaine imposante aux portes de Paris, relayée plus modestement par une myriade d'équipements publics.

Prenons encore du recul, dans le temps cette fois, effaçons un instant la sédimentation urbaine depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, pour retrouver les terres cultivées du Rouvray, de part et d'autre de l'actuelle limite parisienne. Au-delà de ses limites de bornage, la ferme monastique s'inscrit de par sa fonction nourricière dans un lien de dépendance, dont la géographie est définie par un réseau de voies de commerce : la route qui mène à Saint-Denis et à la foire du Lendit, la route des Petits-Ponts et les deux grandes radiales qui encadrent le secteur étudié, la route de Paris à Senlis [actuelle RN2] et la route de Paris à Meaux [actuelle RN3] au sud. Armature ancienne, ancrée dans l'histoire de l'approvisionnement de la capitale, elle est renforcée au XIX<sup>e</sup> siècle par le développement d'infrastructures de transport nouvelles. Ignorant les logiques locales, le canal de l'Ourcq puis le chemin de fer ont profondément perturbé la forme du paysage traditionnel, avant de donner naissance à la banlieue industrielle. Sans doute n'est-ce pas un hasard si l'on rencontre dans ce fragment de ville plusieurs entreprises au destin national voire international — *Desouches, Deutsch, Elis et les Grands Moulins* ; car la présence de ces infrastructures élargit le territoire de référence aux territoires desservis par ces réseaux. Emprises ferroviaires et sites industriels y sont hors d'échelle par rapport au territoire pantinois, liés à la circulation et au mouvement de marchandises et de capitaux. Revenons de l'espace économique à l'espace vécu. Dans ce territoire morcelé, les ponts et l'espace public créent les conditions physiques et symboliques de l'union au territoire municipal. Sur cet îlot, les municipalités ont créé depuis le XIX<sup>e</sup> siècle un espace institutionnel afin de l'ancrer à la ville. La désindustrialisation ayant rebattu les cartes dans le nord-est parisien, Pantin inscrit aujourd'hui son développement à l'échelle de l'agglomération parisienne avec le canal comme axe majeur, dans le prolongement des aménagements urbains du bassin et du parc de La Villette. Entre deux portes de Paris, entre rail et eau, le quartier des Grands Moulins annonce aujourd'hui les effets de la métropolisation comme il a enregistré à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ceux de l'agglomération industrielle.

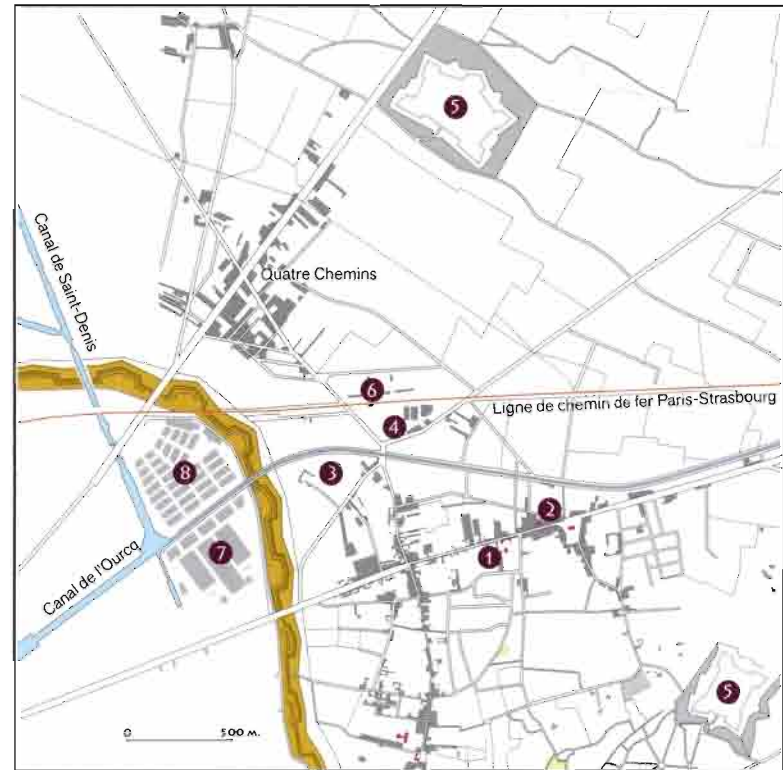
Évolution du territoire pantinois depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle.  
Département de la Seine-Saint-Denis, Nicolas Latsanopoulos.

XVIII<sup>e</sup> siècle



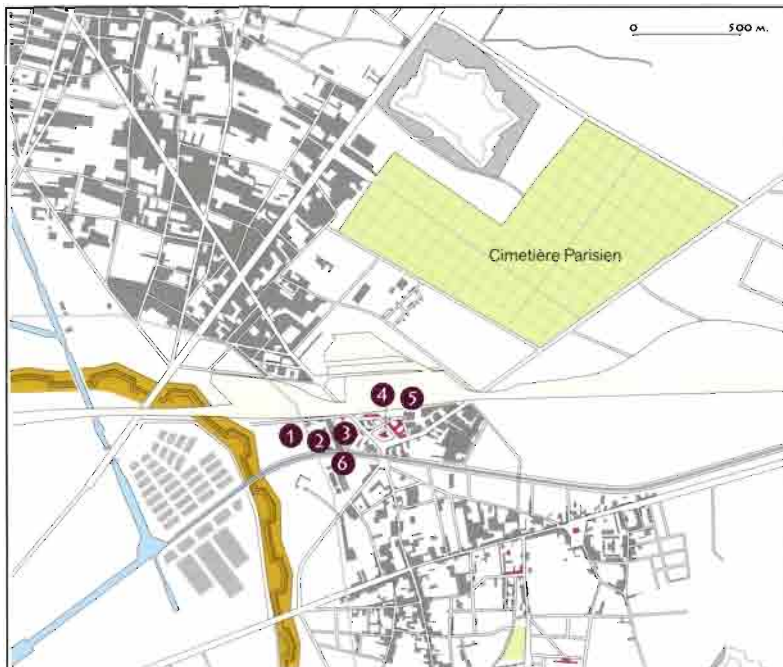
- ❶ Ferme du Rouvray
- ❷ Église de Pantin

1854-1869



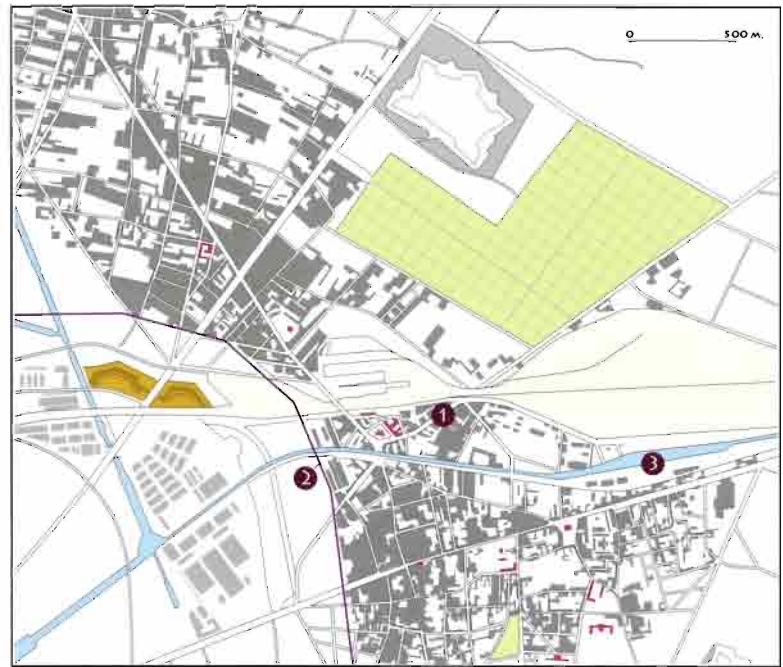
- ❶ Ancienne Mairie
- ❷ Écoles
- ❸ Raffinerie Deutsch
- ❹ Usine de wagons Desouches
- ❺ Fort d'Aubervilliers et de Romainville
- ❻ Gare
- ❼ Marché aux bestiaux
- ❽ Abattoirs

1895



- ❶ Chantier de bois
- ❷ Grands Moulins de Pantin
- ❸ Blanchisserie Leducq
- ❹ Hôtel de Ville
- ❺ Écoles
- ❻ Port de Pantin

1930



- ❶ Usine et entrepôt Félix Potin
- ❷ Nouvelle limite de Paris
- ❸ Nouveau bassin du port de Pantin



Vue de Paris vers Pantin.

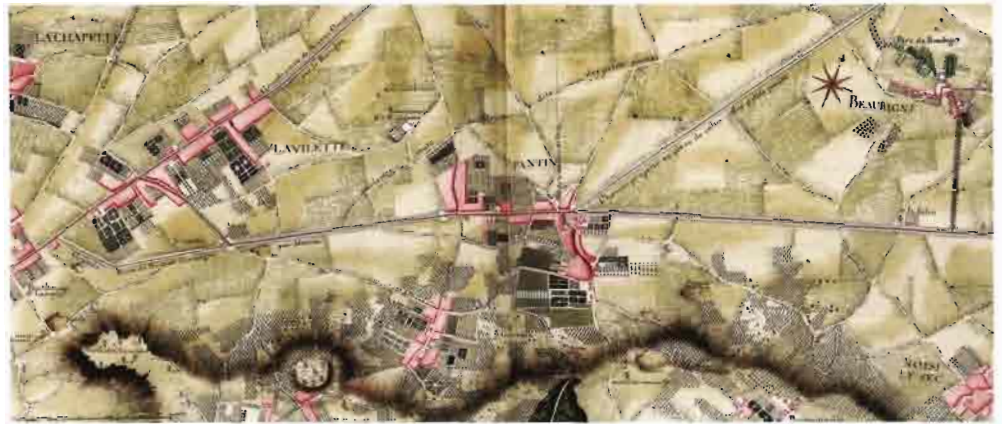
Au XVIII<sup>e</sup> siècle (a), le territoire est structuré par le tracé radial des deux grandes voies royales, support des premiers noyaux bâtis ; elles sont recoupées par deux voies d'importance régionale : la route des Petits-Ponts et la route d'Aubervilliers, dont le croisement va favoriser le développement urbain à venir. Elles sont doublées au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (b) par l'implantation de nouvelles infrastructures de transport, le canal et la voie ferrée, qui attirent les premières industries à leurs abords : la raffinerie *Deutsch* dans l'ancienne ferme du Rouvray et l'usine de wagons *Desouches*. L'implantation du marché aux bestiaux et des abattoirs à La Villette, accélère l'urbanisation le long des deux routes nationales, notamment aux Quatre-Chemins. À la fin du siècle (c), le poids des équipements parisiens s'accroît avec l'implantation du cimetière parisien et par l'extension du réseau ferroviaire. L'activité de la gare de marchandise et du port de Pantin s'accompagne de l'implantation de nouvelles entreprises. La construction d'équipements municipaux entre le canal et la voie ferrée cherche à compenser le morcellement du territoire. Entre les deux guerres (d), de part et d'autre de l'espace laissé libre par la démolition des fortifications, la vocation industrielle et logistique du nord-est parisien se généralise. Dans cet espace, le site des Grands Moulins fait figure de trait d'union paysager (e).

Au cœur de ce territoire morcelé, le pont de la mairie (d) marque le croisement entre la route d'Aubervilliers (ancien chemin de Saint-Denis au Pré-Saint-Gervais, aujourd'hui avenue Édouard-Vaillant et rue Hoche) et la route des Petits-Ponts (aujourd'hui avenue du Général-Leclerc ou RD 115).

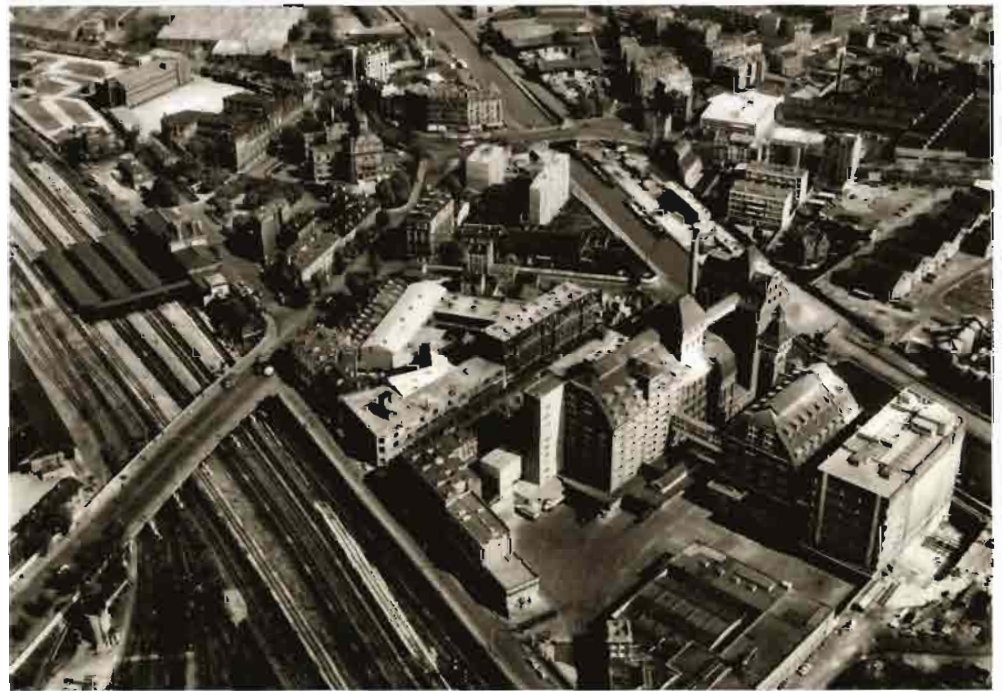
La première tenait une place particulière dans le réseau des voies liées à l'activité agricole et aux échanges intervillageois. D'origine médiévale, elle forme une rocade autour de Paris reliant l'abbaye de Saint-Denis à ses possessions jusqu'à Bagnolet et au Pré-Saint-Gervais. Le tracé sinueux de la rue Hoche conserve la mémoire de cette histoire.

La route des Petits-Ponts constitue une variante de l'itinéraire de Paris à Meaux en contournant par le nord le massif de l'Aulnoye et la forêt de Bondy. Elle était avant la Révolution du nombre des voies publiques appartenant au service des Ponts et Chaussées de la généralité de Paris. On l'a admise en 1813 parmi les routes départementales, avec le n° 24 comme étant utile à l'approvisionnement de la capitale, tant en grains qu'en fourrages. Réalignée entre 1740 et 1750 sur son axe actuel (b), elle connaît d'autres réajustements lors des grands aménagements du XIX<sup>e</sup> siècle ; légèrement déviée au passage du canal de l'Ourcq, puis une seconde fois, lorsqu'on a construit les fortifications, l'agrandissement de Paris lui a fait perdre de son étendue. L'Atlas de Trudaine (a), inventaire cartographique des routes royales réalisé à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, montre le tracé de la route des Petits-Ponts avant ces remaniements. Il fait également état d'un premier projet — non réalisé — de déplacement et de redressement de cette route d'importance régionale.

La circulation importante et un sous-sol de mauvaise qualité, provoquent des réaménagements réguliers de la chaussée. Entre 1873 et 1881, la route des Petits-Ponts est élargie de 7 à 10 m, bordée de trottoirs pavés, de caniveaux et dotée d'un égout jusqu'au canal. À la fin du siècle, l'élargissement du faisceau ferroviaire et l'établissement d'une ligne de tramway en direction des Quatre-Chemins provoquent d'importantes reprises de la route d'Aubervilliers (c). Les reconstructions successives du pont entraînent la rectification du tracé et le rehaussement du sol, modifiant fortement la perception de l'espace avec des édifices situés en contrebas. La fonction d'échange et de transit condamne éternellement la « place de la mairie » à n'être qu'un carrefour. Aujourd'hui le projet urbain prévoit de détourner cette circulation de transit par la création d'une nouvelle voie départementale sur les emprises de l'ancienne gare de marchandises.

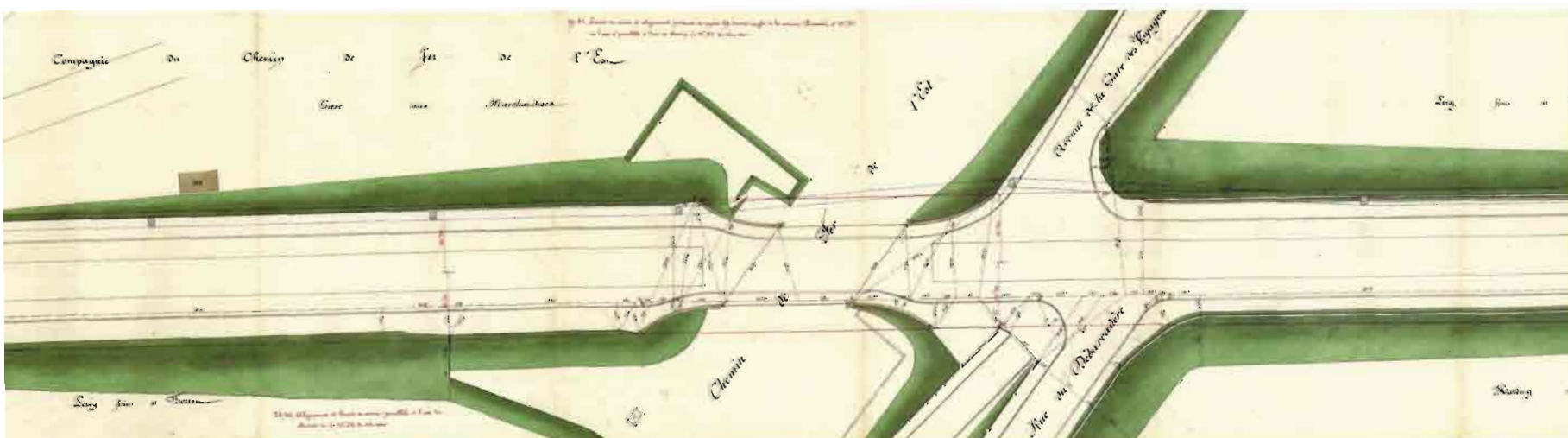


a. La route des Petits-Ponts, Atlas pour la généralité de Paris dit Plan de Trudaine, 1745-80.



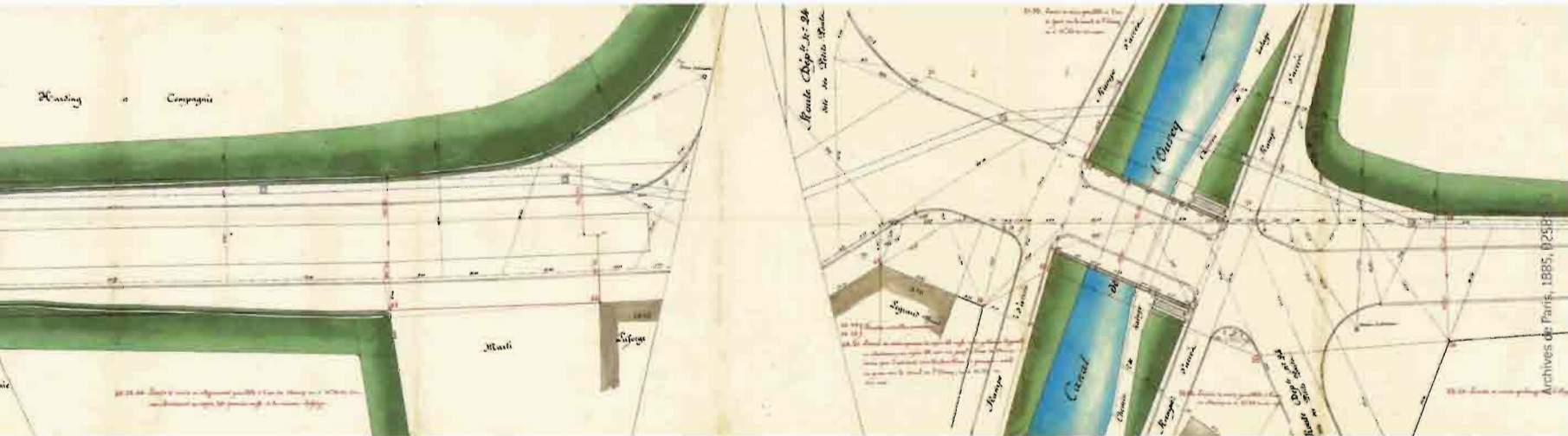
d. Le croisement des routes au niveau du pont de la mairie sur le canal de l'Ourcq.

c. La route d'Aubervilliers, plan d'alignement.





Vue aérienne depuis la limite de Paris, matérialisée par les équipements sportifs au premier plan, vers Pantin et la banlieue. À droite la route des Petis-Ponts, aujourd'hui avenue du Général-Leclerc. À droite, la RN3.



Le canal amène de l'Aisne à Paris les eaux de la rivière Ourcq. Il arrive à Pantin après avoir parcouru plus de 90 km, ultime étape avant de déboucher dans le bassin et bief de partage de la Villette qui alimente les canaux Saint-Denis et Saint-Martin. Dans sa configuration actuelle, il est le résultat d'un aménagement en trois temps : tracé au début du XIX<sup>e</sup> siècle, mis au gabarit de la ville industrielle à la fin du XIX<sup>e</sup> puis entre deux-guerres et enfin perte progressive de sa vocation industrielle dans les années 1970-1980.

Le canal tracé par P.-S. Girard, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au début du XIX<sup>e</sup> siècle est un prototype, conciliant les impératifs techniques d'un canal de navigation et ceux d'un aqueduc d'alimentation en eau pour Paris. La difficulté majeure résidait dans le calcul de la pente entre la prise d'eau et Paris, pour que l'écoulement ne soit ni trop rapide pour la navigation, ni trop lent pour la salubrité des eaux. À Pantin, la présence du village interdit le passage à flanc de coteaux. « Arrivé à la hauteur de Pantin, le canal, pour éviter d'en traverser plusieurs habitations, se détournera vers la plaine, sous un angle de 150 degrés environ. Il traversera, en se dirigeant sur la redoute de la Villette, le chemin dit des Petits-Ponts, (...) ; il passera derrière la maison du Rouvray, qu'il enfermera entre les côtés d'un angle de 135 ° raccordés par une courbe. » Cette solution fragilise l'ouvrage établi sur un sol gypseux et marneux peu stable. Les plaintes se multiplient au moment de sa mise en service, suite aux ruptures de digues. L'aménagement se limite à l'établissement d'un chemin de halage — ici en talus, ensemencé de gazon ou luzerne pour le consolider — et d'alignements d'arbres (a). Le devis initial n'impose aucune essence particulière, mais cite le chêne, l'orme, le frêne, le châtaigner, le hêtre, le platane ou l'érable en suggérant de privilégier les bois utiles aux travaux de charpente ou de charbonnage.

↓ b. Le port de Pantin entre-deux-guerres.



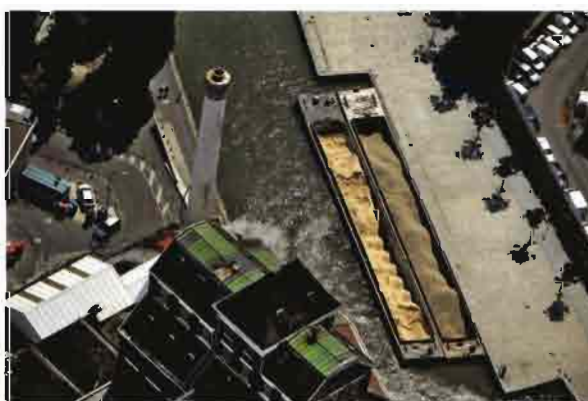
VR 2006

AM Pantin 3/14/50



↑ a. J. B. Jongkind, *Le canal de l'Ourcq à Pantin*, 1871.

↓ c. Nouveaux aménagements des quais au droit des Grands Moulins.



Afin de rester compatible avec l'impératif premier qui est d'alimenter la capitale en eau potable, Girard opte pour un petit gabarit, — 1,40 m. de tirant d'eau —, sur le modèle des canaux anglais, limitant la navigation à de petites embarcations, dites flûtes.

Dès lors, l'enjeu pour la ville industrielle naissante dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle fut d'aménager le canal pour le rendre utile à la ville et à l'industrie. L'idée de la mise au gabarit Freycinet — prescrite par la loi du 5 août 1879 — modifie fondamentalement la conception de l'ouvrage, qui s'insère dans un réseau navigable aux dimensions uniformes à l'échelle nationale. L'élargissement et l'approfondissement à 3,20 m. entre Pantin et Paris au cours des années 1890 permettent l'accès aux péniches et chalands venus des grands ports du Nord (b). Le projet définitif, établi en 1888, comporte plusieurs parties distinctes variant de 13 à 26 m. de large pour permettre l'accostage, le garage et la rotation des bateaux, leur chargement et déchargement au droit de la raffinerie Deutsch et des moulins Abel Leblanc, qui ont contribué au financement des travaux. Le premier port public de Pantin est établi sur 100 m. en aval du pont de la mairie. De cette époque date la découpe en escalier du profil en long du canal au droit des Grands Moulins (c). Les matériaux changent, le halage de terre est empierré ou pavé. Les berges y sont aménagées en plates-formes portuaires équipées pour la manutention, à la façon des gares de marchandises, dotées de grues de déchargement mobiles sur rails. Entre 1894 et 1895 à la demande de la ville de Pantin, l'élargissement est prolongé d'environ 800 m. jusqu'au pont de la gare (actuel pont Delizy) : 13 m. avec une largeur moyenne de 6 m. de halage de chaque côté. Dans l'entre-deux-guerres, un nouveau bassin est creusé en amont du pont de Delizy.

La désindustrialisation des trente dernières années et la concurrence de l'autoroute ont encore modifié en profondeur les usages et la perception d'un canal, qui perd progressivement son rôle industriel. L'infrastructure portuaire démantelée, il reste à repenser l'usage partagé des berges et son intégration à la ville. Dans le prolongement du concours pour l'aménagement du parc de La Villette en 1962, le renouvellement des aménagements paysagers vise à intégrer dans l'espace public (d). Aujourd'hui, la réappropriation du canal constitue à nouveau un enjeu majeur de développement et de structuration pour la ville.

→ d. Le canal vu depuis les Grands Moulins vers l'est.

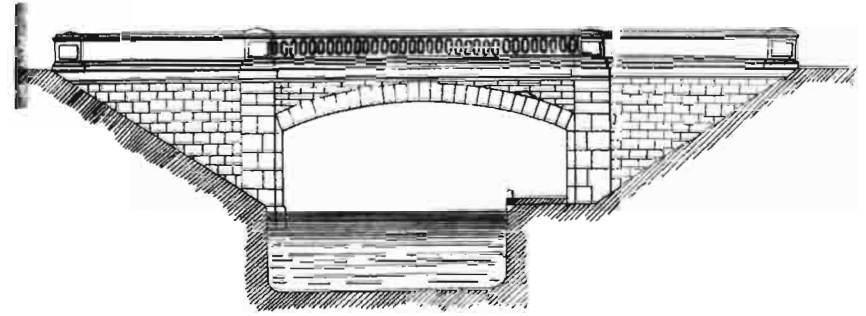




Lors de sa construction, un seul point de passage permet de franchir le canal sur le territoire pantinois, situé au niveau de la route des Petits-Ponts par un pont mobile, flanqué d'une maison pontonnière construite en meulière et moellons, sur la rive gauche. L'ouvrage d'art est soumis aux changements de gabarits du canal et doit répondre aux impératifs toujours croissants de la circulation ; il a ainsi été reconstruit à trois reprises. Avec le changement d'économie au XIX<sup>e</sup> siècle, le caractère mobile du pont représente une entrave à la circulation devenue plus intense. Après l'extension de Paris en 1860, dans le contexte des travaux haussmanniens, le service départemental des Ponts et Chaussées élabore en 1862 un projet de pont fixe. Terminé en 1867, le nouveau pont (a) en moellons et pierre de taille bouchardée avec rampes en chêne, construit à côté de l'ancien présente une arche cintrée de 7 m. d'ouverture avec une hauteur libre sous clé de 4,07 m. La mise au gabarit Freycinet du canal et la construction du port à la fin des années 1880 impose sa reconstruction. Pour laisser passer les chalands d'un tirant d'eau de 5 mètres, les ingénieurs des canaux imaginent un pont tournant, rejeté par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, soucieux d'éviter toute entrave à la circulation. C'est un pont fixe droit métallique en fers profilés qui voit le jour (b) : 8,50 m. de large, 12 m. d'ouverture et 5,25 m. sous poutre. Construit sans surélévation de la route, il impose aux bateaux de plus de 3,70 m. de tirant d'eau de décharger en aval du pont. Ce qui explique l'obligation de le reconstruire une troisième fois à la fin des années 1920 à l'occasion de la création d'un nouveau port en amont du pont Delizy. Tandis que l'ancien pont métallique est démonté avec soin, la construction du nouveau, sans interruption de la circulation du tramway (c) et des fluides, impose la construction de deux passerelles provisoires en bois de part et d'autre du chantier,

## Pont fixe de Pantin.

Élévation.

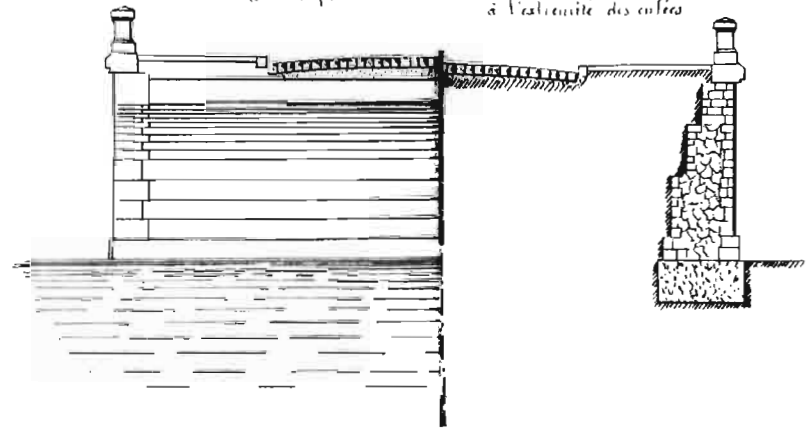


a. Le pont de la mairie de 1867, élévation.

Coupes transversales.

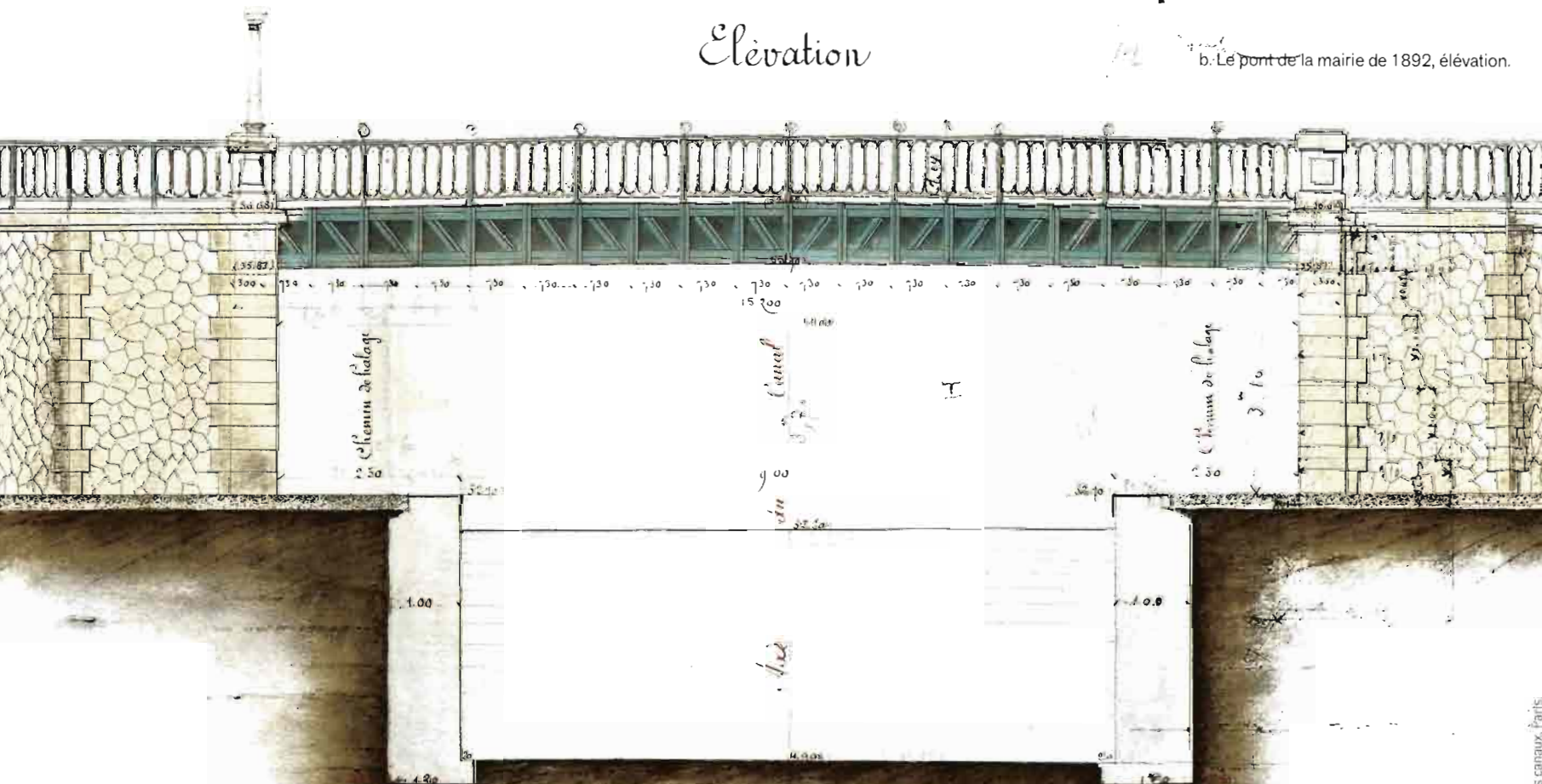
à la clé.

à l'extrémité des culées



Élévation

b. Le pont de la mairie de 1892, élévation.





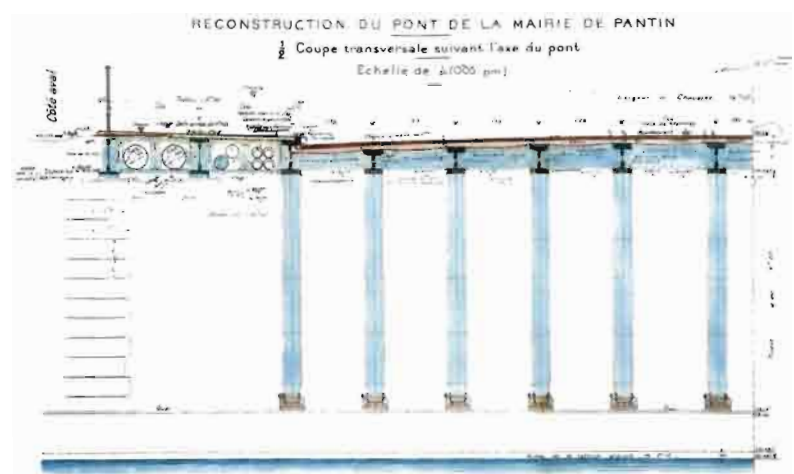
AN Pantin, 211384

↑ c. Circulation sur le pont, début XX<sup>e</sup> siècle.

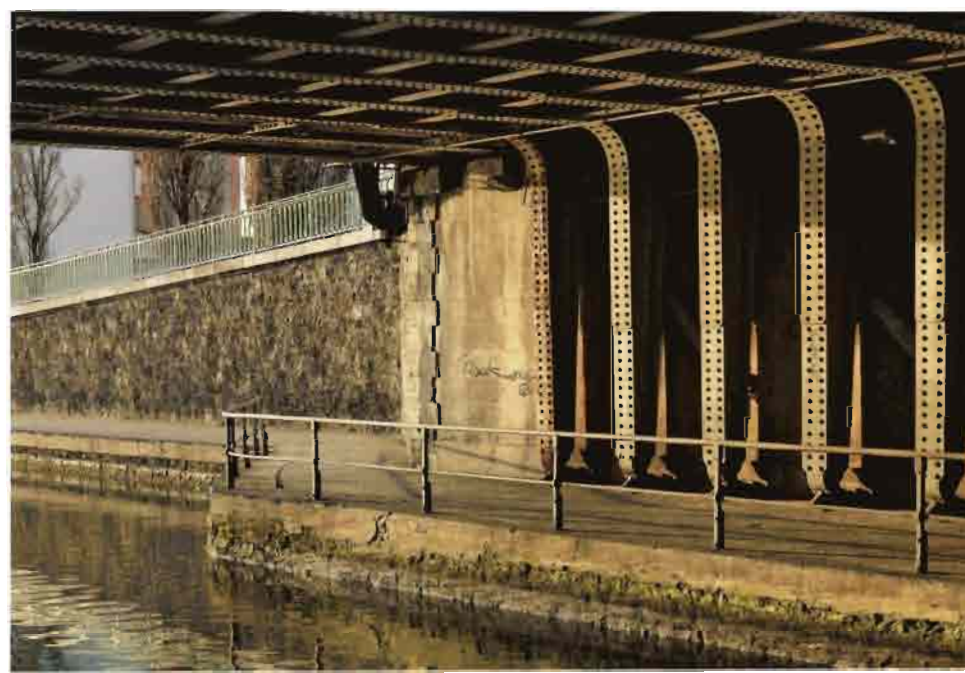
d. et e. Le pont actuel.

Le pont actuel a donc été conçu en 1925 par les services de la Préfecture de la Seine, direction des Travaux de Paris, service technique du port de Paris. Il est monté en mars-avril 1928 par l'entreprise *Chouard*, qui sous-traita la partie métallique aux *Ateliers de Péronne*, entreprise de construction métallique nantaise. Ouvrage d'art complexe bien que tout à fait ordinaire, il répond à des exigences multiples inscrites dans une problématique urbaine. Ses dimensions et les choix techniques sont dictés par le fonctionnement du canal et du port — un tirant d'air porté à 4,22 m., la passe navigable à 9 m. et une portée de 14,50 m., — mais doivent également répondre aux impératifs de la circulation des voitures et tramways, au passage de réseaux urbains et

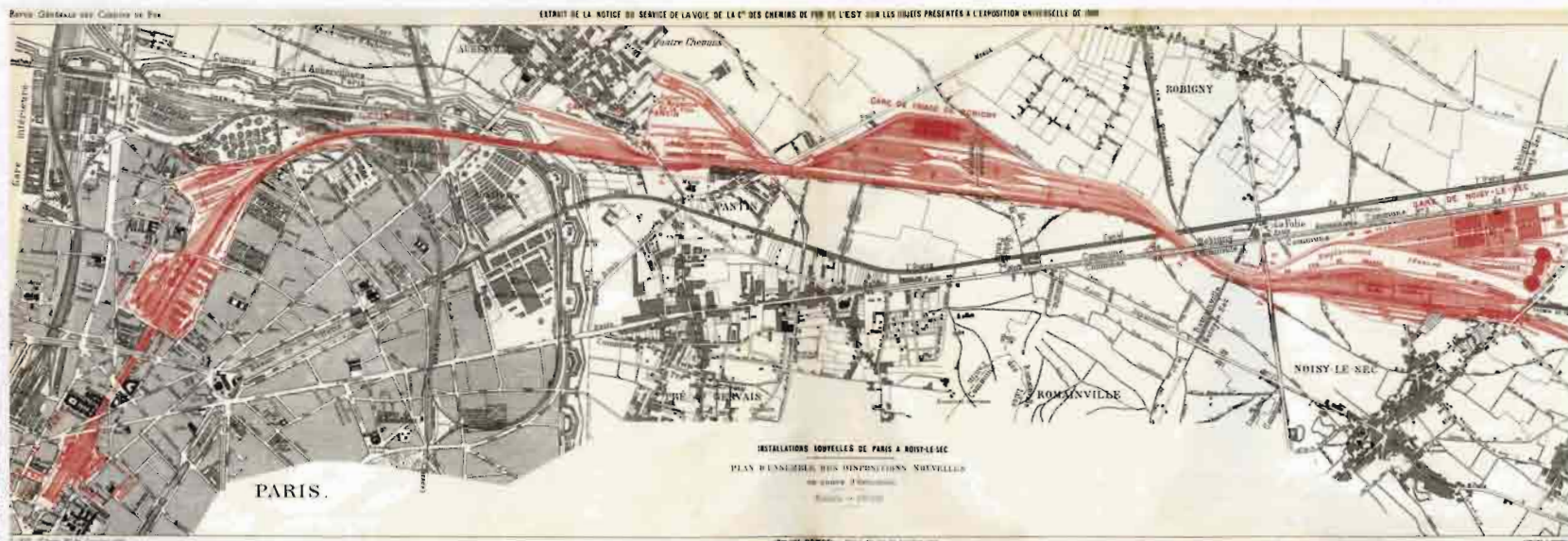
au souci d'intégration urbaine. Afin de ne pas « enlaidir les abords de la mairie », le projet initial de relever le tablier de 80 cm. avec des rampes d'accès et des pentes assez fortes est revu techniquement. La construction d'un pont à béquille avec un tablier très mince, permet de limiter la surélévation de la chaussée à 45 cm. La municipalité profite de la reconstruction pour demander que le pont soit élargi de 16 à 20 m., afin de fluidifier la circulation particulièrement intense en ce point. Pont métallique, il est composé de 10 poutres soutenant la chaussée et de 4 poutres sous trottoirs, partiellement en encorbaillement, réunies par des entretoises espacées d'1,07 m. Les culées de l'ouvrage ancien sont conservées mais avec report de leur parement en meulière taillée de 0,57 m. en arrière et prolongement corrélatif à l'élargissement du pont.



L.K. 2008



Revue générale des chemins de fer, janv. 1890



#### ↑ a. Plan des installations nouvelles de Paris à Noisy-le-Sec.

À la fin des années 1870, la sortie de la gare de l'Est est dégagée avec la construction de nouvelles voies, entraînant la restructuration de toutes les installations « arrière ». En raison de la pression foncière à l'intérieur des fortifications, la Compagnie fait le choix de transférer à Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec tous les services non indispensables dans l'enceinte de la gare. Approuvé par décision ministérielle le 12 mars 1887, le projet est présenté à l'Exposition universelle de 1889. Le nombre de voies principales passe de deux à huit entre La Villette et Bobigny, quatre pour les grandes voies lignes voyageurs, deux pour les trains de marchandises, une pour la circulation des locomotives et une dernière pour les raccordements industriels. La gare de Pantin est fortement agrandie. L'ancien quai aux bestiaux, qui longeait la rue du Débarcadère est démoli pour livrer passage aux voies nouvelles et remplacé par deux autres quais placés le long du Chemin-Vert (aujourd'hui rue Cartier-Bresson). Les nouvelles installations comprennent des voies de remisage pour les voitures à voyageurs au nord, un atelier-magasin pour l'entretien des voies et de la signalétique de la gare et le doublement de la cour pour le déchargement des marchandises au sud. Le bâtiment des voyageurs est reconstruit. Plus loin, à cheval sur les communes de Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec, se déploient des installations de garage, de remise, et d'entretien du matériel ainsi qu'une grande gare de triage pour le réseau de l'Est.

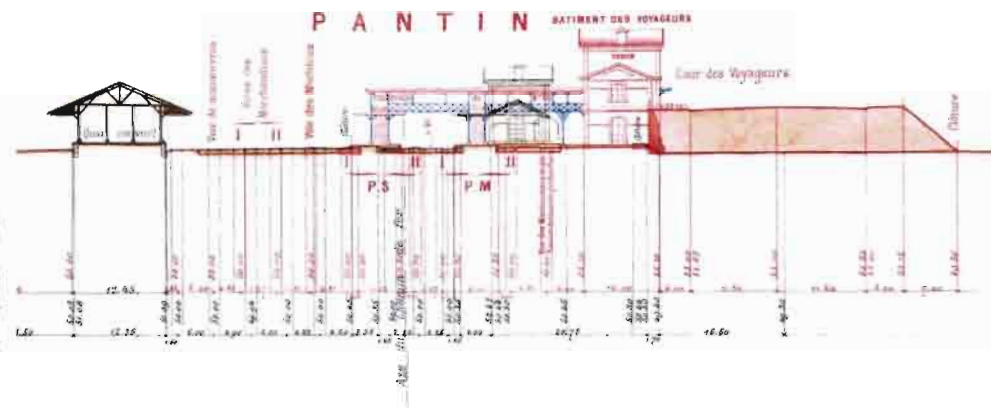
LK, 2007



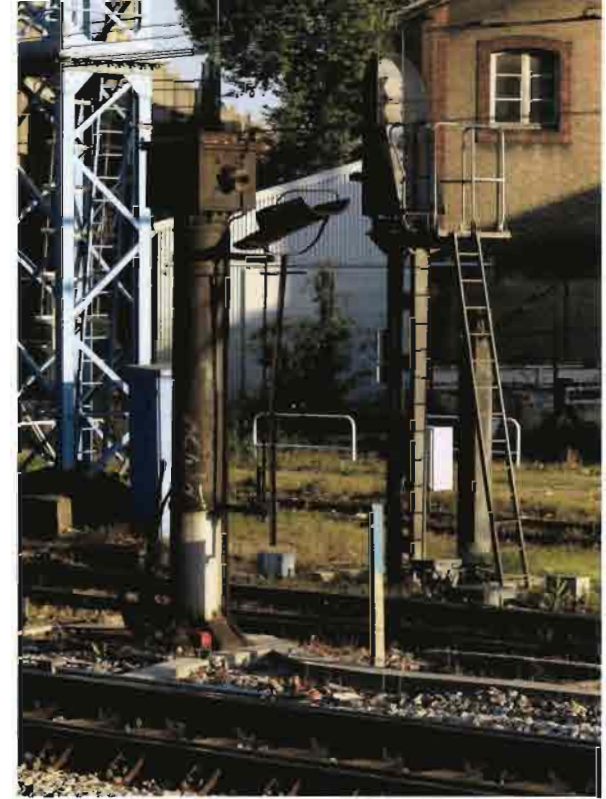
← ↑ d. et e. Le bâtiment des voyageurs et la passerelle, côté quais.



LK, 2007



b. Anciennes et nouvelles installations projetées, vues de profil, 1886.



LK, 2009

#### ↑ c. Grue hydraulique.

En pleine voie, à la limite entre le faisceau national et le réseau régional s'élève le vestige d'une grue hydraulique pour l'alimentation en eau des tenders des locomotives à vapeur. Ce modèle à tête carrée et pal simple, fondu en 1876 par les établissements *Capitain-Geny*, est typique de la région Est et constitue l'un des rares témoins de la traction vapeur en Ile-de-France.

#### f. Le bâtiment voyageur.

Le premier bâtiment des voyageurs construit en 1864 se situait à peu près au niveau du deuxième quai actuel (b). Devenu insuffisant face à l'accroissement du trafic, il est reconstruit en 1893, à la faveur des travaux de restructuration générale. Il répond au nouveau cahier des charges type, établi par la *Compagnie des chemins de fer de l'Est* pour ses stations à la fin du siècle. Plus vaste que le précédent, il se compose d'un pavillon central comprenant, au rez-de-chaussée, les services du départ et au premier étage le logement du chef de gare et de deux ailes latérales affectées, l'une aux salles d'attente, l'autre au service des bagages et des messageries. Le bâtiment affiche une sobre architecture néo-classique en pierre de taille (f). Deux ailes basses encadrent le pavillon central coiffé d'un toit en pavillon à terrasse faitière (les épis de faitage ont aujourd'hui disparu) couvert d'ardoise et pourvu d'une horloge en fronton. À l'arrière, côté voie, il compte un étage supplémentaire, permettant de rattraper le dénivelé existant entre les voies et la cour des voyageurs (d). La dimension de circulation et d'attente des voyageurs est renvoyée à l'arrière du bâtiment sur les quais pourvus de marquises et desservis par une passerelle métallique, permettant le passage d'un quai à un autre (e). En 1912, les installations de la messagerie étant devenues insuffisantes, le bâtiment voyageurs est allongé de 12,60 m, vers Strasbourg, — lui faisant perdre sa symétrie — pour y établir les bureaux affectés aux expéditions et aux arrivages, ainsi que la consigne. La passerelle métallique en tôle laminée et poutres en treillis donne accès depuis la cour des voyageurs aux différents quais situés en contrebas; elle a été relevée lors de l'électrification Est-Paris en 1961 afin de permettre le passage des câbles et caténaires. Depuis 1999, la gare est desservie par le RER Eole (« Est-Ouest liaison express ») et accueille quotidiennement 7 500 voyageurs. Dans la perspective de l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux salariés sur le site réhabilité des Grands Moulins, elle doit faire l'objet d'une rénovation d'ici 2013.

LK, 2009

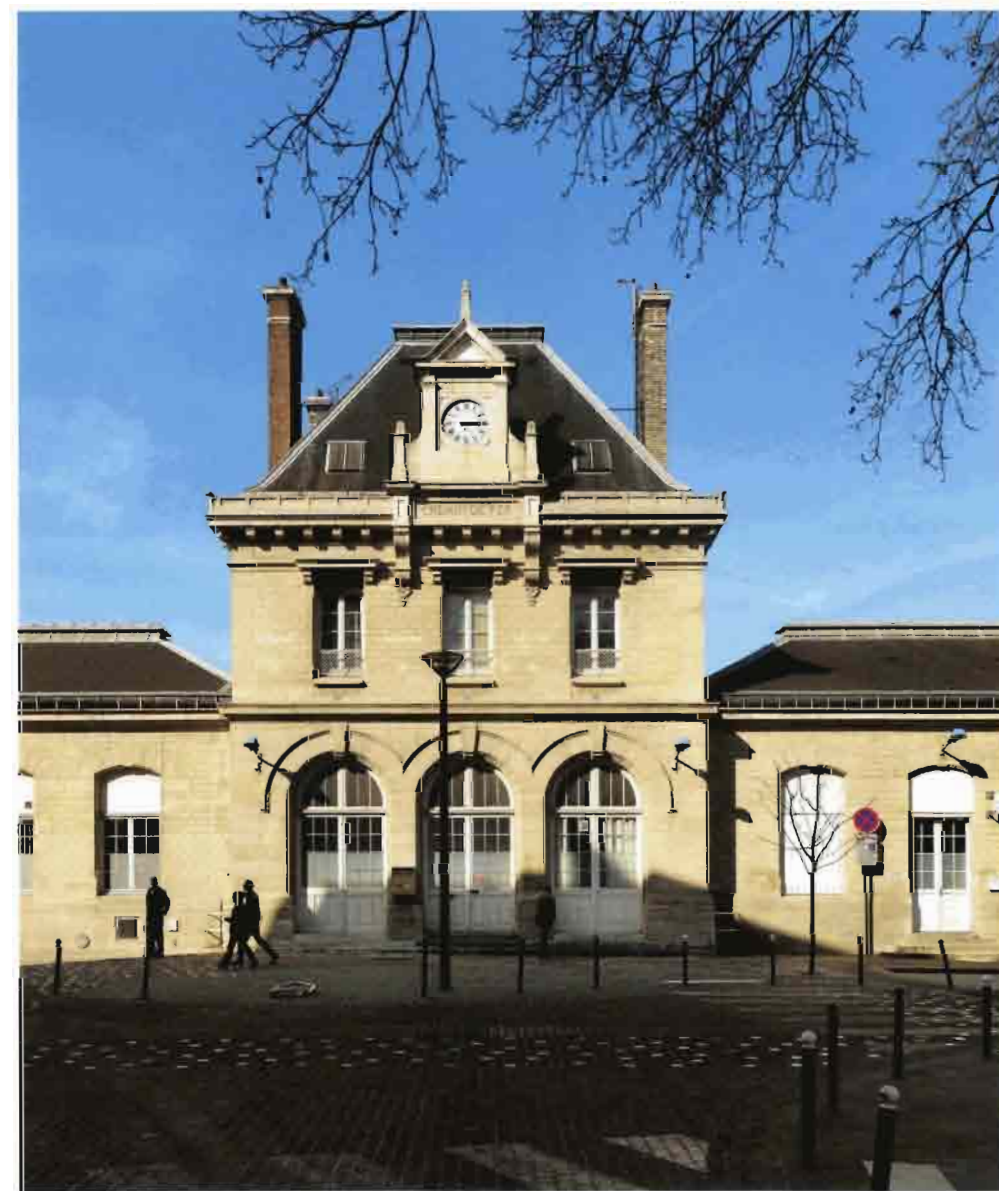




Photo Louis Vauissay, v. 1960. [Coll. part.]

↑ a. Embranchements particuliers, wagons sur voie au départ. ↓ et b. Halle de transbordement.



Lk, 2008

#### La gare de marchandises.

Les trois halles de transbordement (b, d, et e) témoignent des débuts de l'activité ferroviaire à Pantin. Construites entre 1864 et 1870 elles ont survécu aux agrandissements et réaménagements successifs de la gare et du faisceau ferroviaire. La charpente en bois à toiture débordante permet de couvrir les voies parallèles de part et d'autre du quai central, construit en moellons sur caves voûtées (f). Les pignons n'étaient à l'origine que partiellement fermés par un bardage de planches. Jusqu'en 1960, la première halle côté Paris est affectée aux arrivages, les deux autres aux expéditions des colis postaux. La cour des marchandises comptait par ailleurs un quai à pétrole qui en 1945, recevait 150 wagons par jour. La gare est maillée par des voies reliées entre elles par plaques tournantes, longtemps actionnées par la force humaine à l'aide d'une perche de 3 ou 4 mètres. Les wagons étaient déplacés à l'intérieur de la gare par traction animale puis automotrice. L'enceinte de la gare comptait par ailleurs un bureau d'octroi à l'entrée (conservé), des grues fixes ou mobiles pour faciliter les manœuvres (disparues), des logements pour cheminots (conservés), une lampisterie pour les signaux. Le paysage est encore marqué par la présence des pylônes d'éclairage pour l'activité nocturne de la gare. Aujourd'hui, le fret ferroviaire y a pratiquement disparu, la SNCF et RFF louent la plupart des entrepôts à des sociétés privées, les voies sont presque toutes désaffectées et l'ensemble de la circulation des marchandises s'effectue par transport routier. Au nord, les ateliers ont été démolis après la Seconde Guerre mondiale pour laisser place à l'entrepôt de la *Sernam*.



LK, 2008

- ↑ c. Détail du pont roulant.
- d. Halle de transbordement.
- ↓ e. Détail d'un quai de déchargement.



LK, 2008

↓ f. Cave voûtée.



LK, 2009

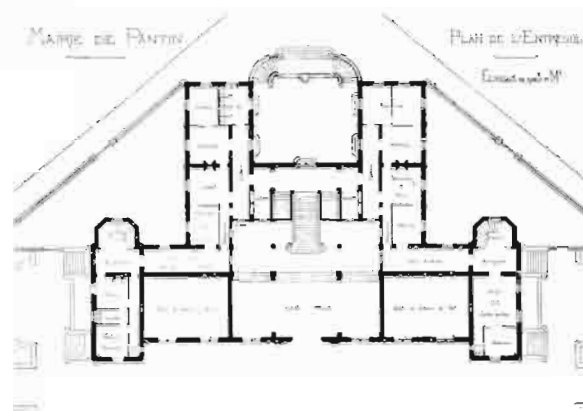


LK, 2008





# L'affirmation de la ville



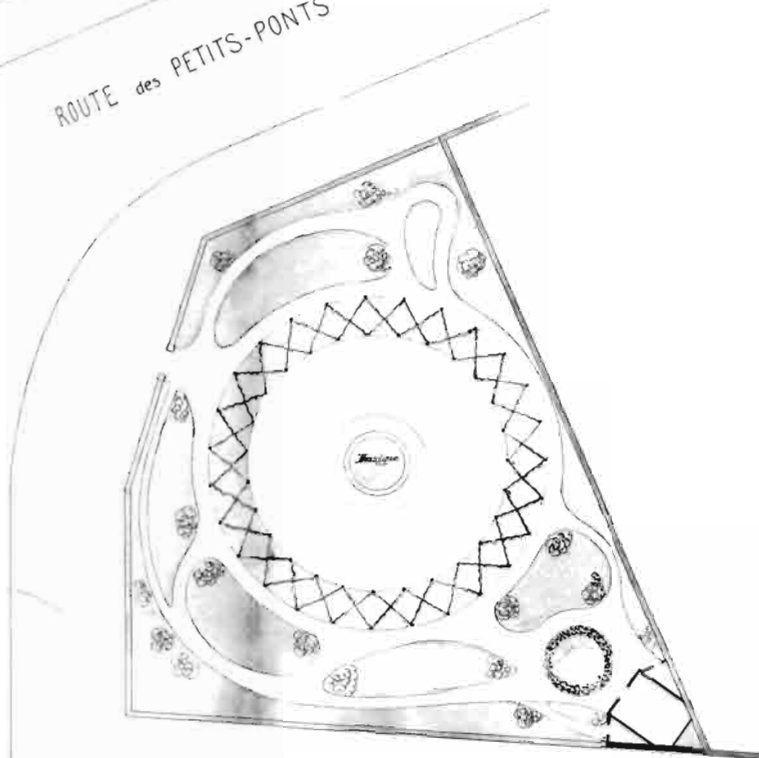
Face au risque de voir son territoire fragmenté sous l'emprise de logiques qui lui sont externes, la ville de Pantin réagit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle en investissant massivement ce secteur central du territoire, à mi chemin entre le village et le quartier industriel et ouvrier des Quatre-Chemins. Pour remplacer la vieille mairie décrépie et répondre aux velléités d'indépendance des habitants des Quatre-Chemins, elle fait édifier son nouvel hôtel de Ville sur cette bande de terrain étroite entre le canal et la voie ferrée. Elle y implante également un groupe scolaire et une place publique, qui sert de faire-valoir aux nouveaux monuments et d'espace de liaison avec la nouvelle porte d'entrée en ville que constitue la gare. À cet endroit stratégique, l'architecture éclectique de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle véhicule le message républicain et municipal. En application des grandes lois des années 1880, le maire est désormais élu, garant de l'instruction et de la sûreté publiques ; l'architecture est là pour le proclamer. En offrant un décor d'apparat, elle témoigne également du développement de la société urbaine. Les arts décoratifs, alors en plein renouveau, bénéficient de procédés industriels permettant la multiplication des objets et motifs décoratifs dans l'espace public. Dans la rue, en façade des immeubles haussmanniens, par le mobilier urbain et jusque dans le hall de la mairie, cette véritable mise en scène contribue à façonner la ville industrielle et les mentalités.

Au XX<sup>e</sup> siècle, ce choix initial est assumé et conforté par les municipalités successives, qui complètent ce pôle de centralité en y regroupant de nouveaux équipements. Très représentatives de l'architecture publique des années 1930, la piscine et l'usine des eaux affichent des façades épurées de brique rouge, excluant l'ornement au bénéfice de l'affirmation des grands volumes. Elles apportent à ce quartier, dominé par l'architecture de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le néo-régionalisme des Grands Moulins, une touche de modernité, en témoignage des politiques urbaines progressistes de la banlieue de l'entre-deux-guerres. Le centre administratif (actuel Centre National de la Danse) inauguré en 1973, constitue un ensemble unique, entre la cité administrative et la maison du peuple. D'inspiration ouvertement « *néo-brutaliste* », croisant Le Corbusier et Louis Kahn, Jacques Kalisz donne là à l'Atelier d'Urbanisme et d'Architecture et à la ville de Pantin une de ses réalisations les plus marquantes. La construction en 1994 d'un nouvel hôtel de Ville aux façades entièrement vitrées sur les bords du canal, reprend à son compte l'héritage du quartier, tout en renouvelant l'image d'une ville, qui amorce alors une transformation sociale et urbaine majeure.

À côté de ces équipements structurants, les abords du canal ont été progressivement bâtis. Usines et immeubles complètent l'éventail des fonctions qui font la ville.

MAIRIE

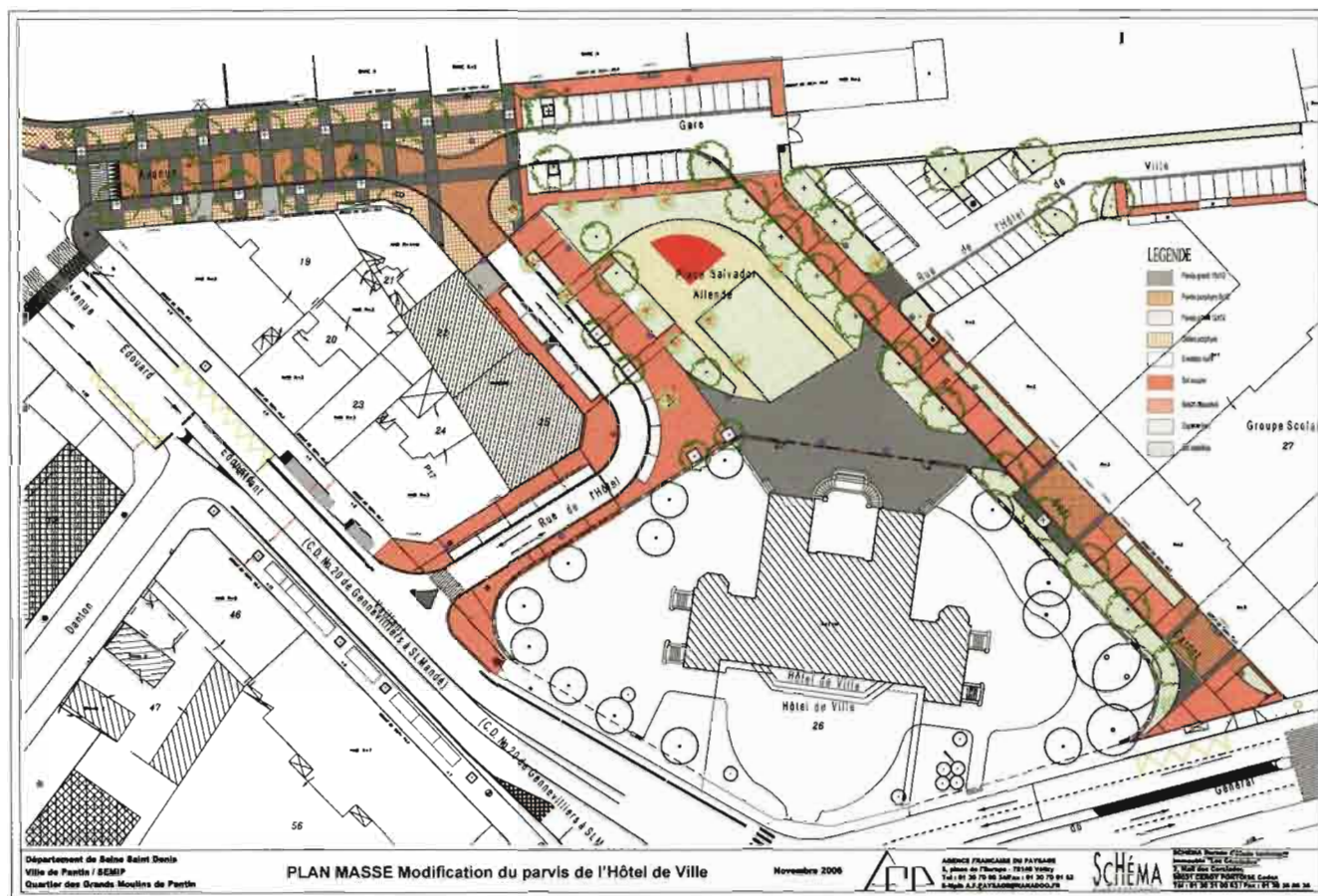
ROUTE des PETITS-PONTS



Mont signé, (vers 1886), AM Pantin, VG20

- ↑ a. Projet de square à l'angle de la route des Petits-Ponts, vers 1886.  
 ↓ d. Modifications du parvis de l'hôtel de ville, plan masse.

La naissance de l'aménagement public à Pantin est contemporaine de la construction de l'hôtel de Ville et du souci de dégager le monument. Le recul des grilles de la mairie permet d'aménager un square. Ce mot anglais a pris avec les travaux parisiens du Second Empire une signification particulière : un espace planté avec pelouse, fermé par une grille, inscrit dans le tissu urbain et occupant une position privilégiée par rapport au monument, dont il permet le dégagement. Pour compléter la mise en valeur de la mairie, on envisage l'achat des terrains de l'autre côté de la route des Petits-Ponts à l'angle du canal, pour un autre projet de square (a) articulé autour d'un kiosque à musique avec 54 arbres plantés en cercle sur deux rangées, un espace engazonné avec arbustes tracé d'allées sablées, avec latrines et magasin pour les chaises, éclairage et bancs, le tout entouré d'une grille. Mais la proposition d'acheter ce terrain en face de la mairie est rejetée en 1888 par la commission des finances. Pour l'intégrer malgré tout dans le projet de dégagement de la mairie, il est frappé d'alignement et doté d'un urinoir. À l'arrière de la mairie, le projet initial cherche à compléter le maillage des voies isolant l'édifice ; le projet de « promenade plantée », dont l'axe viendrait aboutir en face du pavillon central de la gare, est abandonné au profit d'une place à part entière (b). La ville envisage dès 1886 d'acquiescer les terrains appartenant à M. Rosset-Leroy et à la C<sup>e</sup> Anglaise pour la construction d'une école et l'aménagement d'une place. Les expropriations projetées par la C<sup>e</sup> de l'Est en 1890 pour l'extension de la gare viennent partiellement amputer l'espace convoité. L'enjeu pour la ville réside dès lors dans l'atténuation des limites entre la place et la « cour voyageurs », qui relève du domaine privé de la compagnie. Le projet de place plantée avec bancs publics est adopté en 1891.



Département de Seine Saint Denis  
 Ville de Pantin / SCMI7  
 Quartier des Grands Moulins de Pantin

PLAN MASSE Modification du parvis de l'Hôtel de Ville

Novembre 2006

AFD  
 AGENCE FRANÇAISE DE PAYSAN  
 1, place de France, 75008 Paris  
 Tel : 01 20 70 30 30 Fax : 01 20 70 30 32  
 E-mail : afd@afd.fr

SCHEMA

Service Urbanisme  
 1, rue de la Gare, 93500 Pantin  
 Tel : 01 20 70 30 30 Fax : 01 20 70 30 32  
 E-mail : afd@afd.fr

## 2. PANTIN — Place de la Gare, l'Hôtel de Ville, les Ecoles



↑ b. Place derrière la mairie, début du XX<sup>e</sup> siècle.

↓ c. Les nouveaux aménagements.



Avec le temps et l'importance croissante de la voiture, l'espace public a perdu en qualité. La reconversion des Grands Moulins constitue aujourd'hui un accélérateur du projet municipal de « requalification » de l'espace public, aussi bien en terme de motivation que d'opportunité financière et opérationnelle par la mise en œuvre d'un partenariat public-privé. Il s'agit de mettre l'image de la ville en conformité avec sa nouvelle effigie. C'est autant intégrer le monument « relooké » dans la ville qu'alimenter un nouveau système de représentations de Pantin, ville tertiaire. Au-delà des questions d'image, le projet reconnaît aux espaces publics (décliné en placettes, mail piéton et espace de liaisons) un rôle structurant, en matière de liaisons douces et de lisibilité du tissu urbain. La place Salvador-Allende revêt un enjeu particulier, par sa fonction d'accueil dans la ville pour les voyageurs du RER : les travaux terminés en 2008 visaient à créer une « esplanade paysagée continue », en s'appuyant sur un patrimoine végétal conservé. Pour ce faire, les grilles de la mairie ont été imperceptiblement reculées. Le souci du traitement de qualité se traduit par la multiplication des matériaux de revêtement. L'embellissement ne sacrifie pas à l'utile et au confort des habitants et des passants ; synthèse entre le mail et le square, la place allie les fonctions de circulation, de repos et de jeux.



a. Hôtel de Ville.



L.K. 2008

L'hôtel de ville dresse dans le ciel pantinois un campanile métallique, élément très symbolique de l'architecture municipale, dont la flèche rivalise avec celle du clocher du vieux bourg. Alors que les cloches de la paroisse peinent à se faire entendre sur ces terres éloignées du village, celle du beffroi (une cloche de 60 kg montée sur mouton en bois) rythme les heures d'un temps civil que l'horloge monumentale d'1,75 m. de diamètre, inscrite au centre d'un fronton orné, donne à voir aux passants et habitants du nouveau quartier. Rythmer la vie des citoyens et administrés, tel est l'enjeu qui justifie aussi la dépense de deux pendules à l'intérieur : l'une dans la salle du conseil mesurant le temps politique (F. Roux, 105, rue de Paris à Pantin), doublée en 1893 par une autre, dessinée par la Maison Bouhou et installée dans la salle des mariages. On ne peut laisser plus longtemps la salle des mariages sans horloge, juge alors le Conseil municipal. « Comment les mariés pourraient-ils conserver le souvenir précis d'une heure aussi solennelle que celle du Qui sacramental ? Si rien ne la leur indique ? À l'unanimité la Commission a décidé l'acquisition d'une pendule pour soustraire les conjoints aux erreurs de leurs montres particulières qui ne marchent pas toujours à l'unisson comme chacun sait ; et pour autoriser l'officier de l'état civil à exiger un peu plus de ponctualité de la part des futurs qui se présentent trop souvent en retard, devant lui. » Heure municipale bientôt doublée par l'horloge au fronton de la gare puis par celle des Grands Moulins reconstruits dans les années 1920, qui domine depuis lors, l'image du quartier.

↑ b. Hôtel de ville, façade arrière.

c. Détail de la façade.



L.K. 2008



L.K. 2008

d. Vue intérieure sous-comble.

« Construire à l'économique », voilà un point du programme que le chantier de l'hôtel de ville, conduit de 1880 à 1886, n'a pas rempli, valant à son architecte Gustave Raulin d'être limogé en cours de travaux et remplacé par Léon Guélorget, candidat malheureux au concours de 1880. Pouvait-il en être autrement lorsque l'on détaille l'opulence et la monumentalité de cette architecture politique, qui dans le moindre détail à l'extérieur comme à l'intérieur proclame l'identité du pouvoir municipal et l'unité d'un territoire en cours d'industrialisation ? L'édifice néo-Renaissance, dégagé par des voies de contournement, présente au débouché du pont sa façade principale (a) en pierre de taille à bossage (roche fine de Marly, de Saint-Maximin et moellon piqué). Coiffé d'un toit à haul comble en ardoise, orné d'une crête de faîtage en zinc, il est surmonté d'un campanile, qui souligne l'axe de la symétrie dans le prolongement de la travée centrale. Là, tout concourt à mettre en valeur le balcon-tribune au centre de la façade : soutenu par des consoles à têtes de lion, symbole consacré de la force populaire dans l'iconographie républicaine, il porte de part et d'autre de la baie centrale deux pilastres ornés de l'emblème de la République : le faisceau des licteurs romains (c), dont l'union fraternelle fut source de concord, symbole d'unité nationale, placé sur deux branches, d'olivier et de chêne, en sautoir. La plaque de gauche porte une équerre, image maçonnique symbole d'égalité et de justice, associée à l'inscription « Droits de l'homme », tandis que celle de droite porte une urne évoquant le « suffrage universel », fondement de la légitimité démocratique du régime. Le blason de la ville de Pantin, coiffé d'une couronne crénelée, attribut conventionnel des allégories des villes, couronne cette travée centrale. Côté place, tournée vers la gare, la façade de la cour des services (b) est tout autre. On y lit le détail des étages, invisibles à l'avant. Bien que de proportions plus modestes, elle fait l'objet d'un traitement architectural ordonné. L'escalier monumental qui y mène et l'inscription hôtel de ville lui confèrent un statut de façade à part entière. Visible de toutes parts, le monument incarne ainsi la cohésion de la ville.



LK, 2008

a. L'hôtel de Ville, hall d'accueil.

Passées trois marches on accède à un vaste hall qui met à l'honneur matériaux, techniques et productions industrielles : tapis de grès cérame et de mosaïque, candélabres (Lacarrière et C<sup>o</sup>, 1898) et grilles en fonte, poutraison métallique apparente. Accompagnant le renouveau des arts décoratifs, ils célèbrent avec une foi sans faille le succès de la civilisation matérielle et urbaine. L'escalier d'honneur (qui n'est doublé par un escalier de service qu'en 1891) en forme la toile de fond menant à l'étage noble, qui rassemble les fonctions politiques et cérémoniales.

↑ d. François Schommer, *La paix et la ville de Pantin*.

↓ e. François Lafon, *Les Fiançailles*.

En cette fin de siècle placée sous le signe d'un républicanisme triomphant, les monuments publics sont conçus comme les lieux privilégiés de l'instruction civique où de grands décors républicains peints et sculptés étayent le message de l'architecture. On doit à François Schommer (1850-1935) le plafond du grand escalier. Là, au-dessus des marches, une composition toute baroque, *La paix et la ville de Pantin* (d), célèbre la République bourgeoise, source de paix et de prospérité, dont témoigne le développement du commerce et de l'industrie locaux. L'allégorie politique se conjugue ici dans une représentation plus réaliste de la façade de l'hôtel de ville surmontée de son beffroi. La ville de Pantin personnifiée portant blason et caducée affirme sa vocation commerciale, portée par le canal de l'Ourcq au premier plan. La toile marouflée *Les Fiançailles* (e) de François Lafon, qui orne le bureau du maire (ancienne salle des mariages) invite, au-delà de la scène de genre, à porter un regard à la fois nostalgique et fier sur le chemin parcouru en peu de temps par la ville moderne et industrielle : à l'endroit même où jadis, le canal (signalé par l'alignement d'arbres) traversait un paysage champêtre, entre le Rouvray (marqué par son chêne) et le vieux village visible au loin, se dresse désormais l'hôtel de ville, véritable trait d'union civique et urbain d'une cité aux contours renouvelés.



LK, 2008



LK, 2008

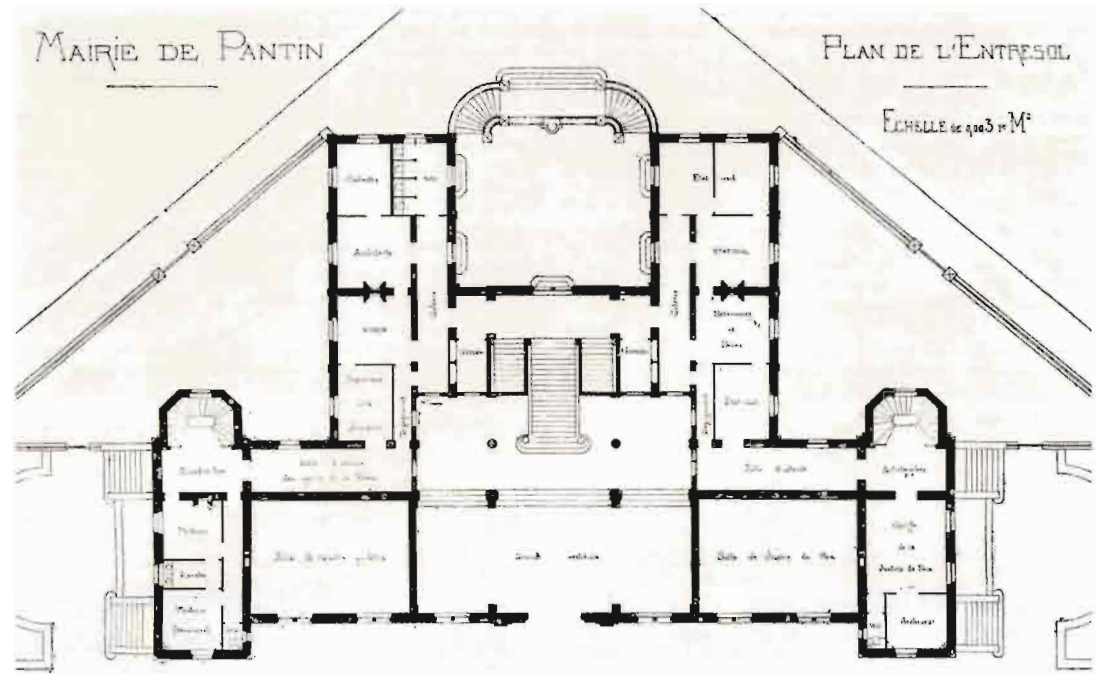


JK, 2008

→ b. Plan de l'entresol.

↑ c. Salle des fêtes.

L'hôtel de Ville de cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle réunit un très grand nombre de services répondant aux nouvelles missions municipales : la justice de paix (Pantin est chef-lieu de canton), une salle d'instruction publique et le bureau de bienfaisance se faisaient face au rez-de-chaussée, de part et d'autre du hall, accessibles également depuis l'extérieur par des entrées latérales indépendantes. À l'arrière, autour de la cour des bureaux, sont rassemblés le commissariat de police et des services financiers, octroi et recette municipale, placés sous bonne garde. À l'entresol, les services techniques : architecture, voirie, cadastre, inspection de la salubrité et services de l'état-civil. Au premier étage en façade les trois grandes salles de la vie publique, le Conseil municipal, la salle des fêtes (c) et la salle des mariages ; parquets, lambris, peintures décoratives et grandes compositions aux sujets historiques et allégoriques sur toiles marouflées les habillent du sol au plafond.



La Construction moderne, 25 décembre 1888, AM Pantin Pt. 287

f.à j. Mariannes et Républiques.

Les représentations allégoriques de la République ont eu tendance à se généraliser dans les mairies après 1877 et à l'approche du centenaire de la grande Révolution. Contemporaines de la construction de l'édifice, ces Mariannes partagent, au-delà de la diversité des supports, la sérénité de l'expression, propre aux années de paix retrouvée. Dans la salle du Conseil, le buste en plâtre moulé signé Théodore Doriot — élève de Rude, établi à Neuilly-sur-Maine — se détache sur fond de médaillon en mosaïque dorée, ornant la hotte d'une cheminée monumentale en marbre (f). Ce modèle, très en vogue dans les années 1880, est enregistré au dépôt légal le 10 novembre 1871 et exposé au salon de 1894. Dans la filiation de La République de Soitou, primée au premier concours de 1848, le bonnet phrygien y est remplacé par un diadème d'épis de blés, de laurier et de chêne, surmonté de l'étoile à cinq branches. Plus simple, à l'image des gens de peu qu'elle est censée incarner, la Marianne d'Émile Fernand-Dubois (1869-1952) est coiffée d'un bonnet phrygien et vêtue d'un corsage boutonné (g). Celle de Paul Lecreux, dit Jacques France (1826-1894), porte brodées en écharpe les étapes de la liberté politique, dont elle se réclame : la Révolution de 1789, celle de 1848 et la fin de l'Empire en 1870 (h). Le programme décoratif comporte également deux représentations peintes de Républiques que l'on doit à Gervais, adjudicataire pour toutes les peintures décoratives de l'hôtel de ville (i et j). Les références antiques et attributs séculaires de l'art civique s'y trouvent mêlés de détails art nouveau.



JK, 2008



AD Seine-Saint-Denis, 2019Pantin207

#### ↑ a. Ancienne caserne de gendarmerie.

Au 3, rue du Débarcadère, l'inscription « gendarmerie » rappelle la fonction initiale de ce petit immeuble, aujourd'hui de logements. Il fut édifié en 1899-1900 par Champion, architecte au service du Département, à l'alignement de la rue du Débarcadère, tout juste classée dans la voirie municipale, en limite des dépendances de la *Compagnie des Chemins de fer de l'Est*. Il atteste alors du souci croissant de l'ordre public, qui accompagne à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle le développement des banlieues ouvrières aux portes de Paris et la peur du danger social qu'elles représentent pour l'ordre bourgeois établi. Les rapports et courriers des services préfectoraux à la fin des années 1870 et jusque dans les années 1890, témoignent du souci de contrôler les zones du nord et de l'est parisien, notamment aux abords des gares. En juin 1892, le ministère de l'Intérieur annonce le redéploiement des forces de gendarmerie, afin de contenir les grèves et manifestations ouvrières dans « les centres manufacturiers ». À Pantin, la brigade de gendarmerie à cheval jugée insuffisante, la création d'une seconde brigade est demandée depuis le début des années 1870 par le maire. Il s'agit de lutter contre les nombreux vols commis sur le territoire, où l'on « rencontre de nombreux ouvriers sans travail et sans moyens d'existence » et « une quantité considérable de vagabonds ». Reste à définir le meilleur emplacement : les confins non surveillés (carières et bords du canal), les nouveaux quartiers en développement (Petit Pantin, Quatre-Chemins) ou au centre, de façon à affirmer sa présence et sa capacité à intervenir en tout point du territoire. Dans la mesure où le nouvel hôtel de Ville comporte un commissariat de police, la nouvelle brigade est installée dans la rue de Paris. À peine dix ans plus tard, la caserne de gendarmerie de « Pantin Mairie » est édifiée pour assurer la sécurité dans cette zone stratégique.

#### Le Centre National de la Danse, ancien centre administratif.

De part et d'autre du canal se font face deux autres édifices, venus compléter dans le dernier tiers du XX<sup>e</sup> siècle, le paysage de l'architecture administrative du quartier : béton brut et verre réfléchissant, des années 1970 aux années 1990. À gauche, le nouvel hôtel de Ville de Pantin, construit en 1994 par Jean-Claude Donnadiou, à droite l'ancien centre administratif, qui accueille depuis 2004 le Centre National de la Danse.

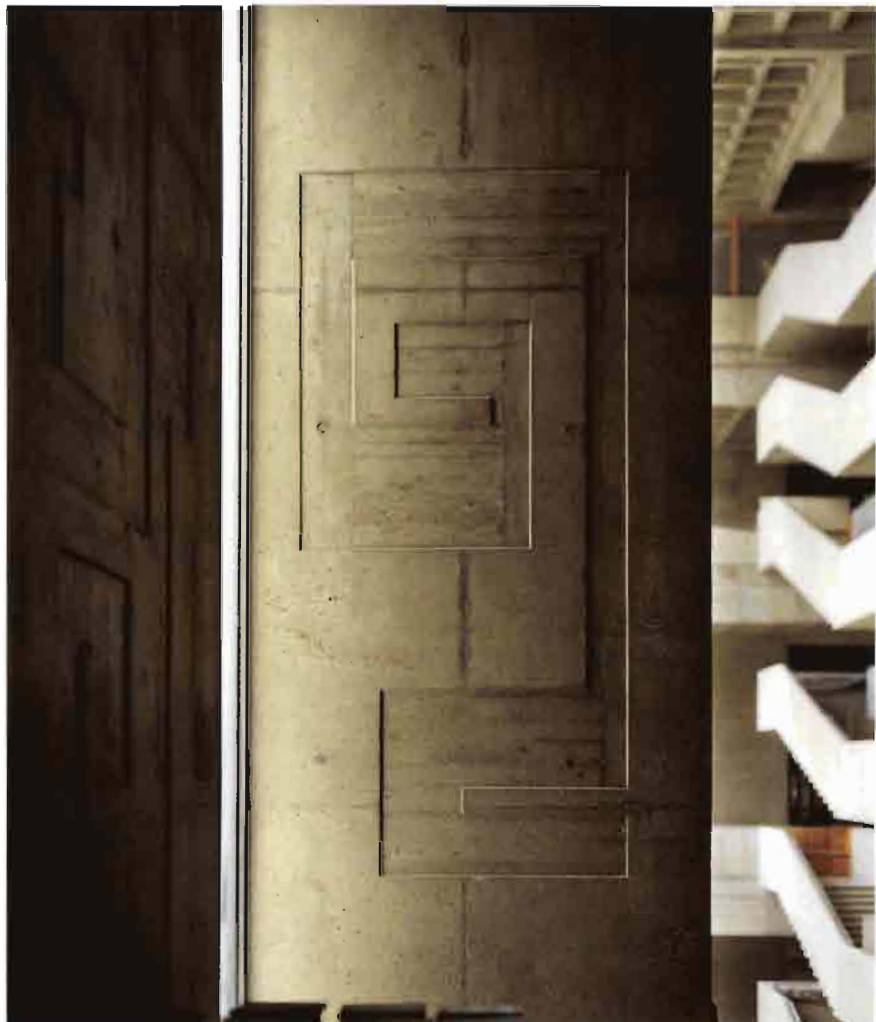
Le projet de construction d'un centre administratif sur les bords du canal est apparu dès 1938, inspiré par des projets semblables dans d'autres communes du Front Populaire. Il doit permettre de réunir à proximité de la mairie des services très divers comme la poste centrale, la « maison du peuple pour les syndicats » ou le commissariat de police pour n'en citer que trois. Le projet est relancé vingt ans plus tard. En 1962, le maire Jean Lolive confie le projet à l'architecte Jacques Kalisz, membre de l'Atelier d'Urbanisme et d'Architecture. Dans 20 000 m<sup>2</sup> il s'agit de réunir notamment la sécurité sociale, la bourse du travail, des services des impôts, de l'inspection du travail et de la main d'œuvre et le commissariat de police et le tribunal d'instance. Kalisz dessine un vaisseau de 175 m. de long, dont l'imposante terrasse renforce l'horizontalité. En façade, une « série de signes symboliques d'inspiration aztèque », formant parfois loggias, identifiaient la présence de chacun des grands services. Une rampe d'escalier à double circulation monumentale domine le hall d'entrée. Inauguré en 1973, le bâtiment se vide assez rapidement de ses services, avant d'être désaffecté au cours des années 1990. Cédé en 1997 au ministère de la Culture, le bâtiment accueille depuis 2004 le Centre National de la Danse. La reconversion et réhabilitation réalisée en 2000-2003 par les architectes Claire Guieysse et Antoinette Robin respecte entièrement l'enveloppe de béton laissée apparente, après un important travail de restauration du matériau. À l'intérieur, les dessins abstraits moulés dans le béton (c) de Kalisz et les lignes courbes en granito polychrome sur le sol, dues à l'artiste Till ont été remis en valeur. Cette réhabilitation a obtenu l'Équerre d'argent (prix d'architecture décerné par le Moniteur) en 2004.



LK, 2009

#### ↑ b. Le Centre National de la Danse, ancien centre administratif.

- ↓ c. Motifs géométriques moulés dans le béton.
- d. Entrée du Centre national de la Danse.



Jean-Benoît Vanille, 2003





THE NATIONAL SCIENCE MUSEUM

## a. et b. Groupe scolaire Sadi-Carnot.

Les premiers édifices scolaires publics construits à Pantin en 1876 ayant tous deux disparus, le groupe scolaire Sadi-Carnot constitue aujourd'hui le plus ancien témoignage des efforts consentis par la Ville en faveur de l'instruction publique. Édifié sur les plans de l'architecte municipal Guélorget en 1889, il appartient à la famille des écoles « Jules-Ferry », dont l'architecture normative et réglementaire, ferment de l'idéologie républicaine, constitue le dénominateur commun. Elle emprunte au rationalisme du Second Empire la mise à nu des matériaux — employés au mieux de leur qualité — et celle des éléments de structure en façade, reflet de l'organisation en plan (préaux, circulations, classes, bureaux). Conformément au projet politique, la façade principale emprunte aussi au répertoire monumental nourri de références académiques et puisant son inspiration auprès d'autres modèles architecturaux. Elle fait la part belle à la pierre de taille : meulière taillée en soubassement, rehaussée de pierre rustiquée — roche d'Euville et Vergelé de Saint Maximin pour les parties décoratives : piles, pilastres et chaînages d'angle, sommiers, clefs, claveaux, frises, entablement. La polychromie en brique rouge et émaillée vient souligner les éléments de structure (arcs de décharge ou linteaux) et fait ressortir les trois grandes baies du pavillon central et les trois valeurs de la devise républicaine, scandées par quatre pilastres monumentaux. Les armes de la ville de Pantin, sculpté sur le fronton, couronne l'édifice avec exubérance. Implanté sur une parcelle contraignante, l'édifice reproduit un plan très caractéristique, qui s'est généralisé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour ses vertus en matière de circulation d'air et de lumière : un corps de bâtiment principal sur rue reliant des corps de bâtiments perpendiculaires et séparés par des cours d'école (garçons, filles, maternelle). Dès 1896, la maternelle construite en rez-de-chaussée s'avère trop petite et fait l'objet d'un projet de surélévation, approuvé dix ans plus tard et achevé en 1911. L'aile de la maternelle, le long de la rue du Général-Leclerc, conserve en façade la trace de cette surélévation.





L'hygiène, valeur morale et sociale de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

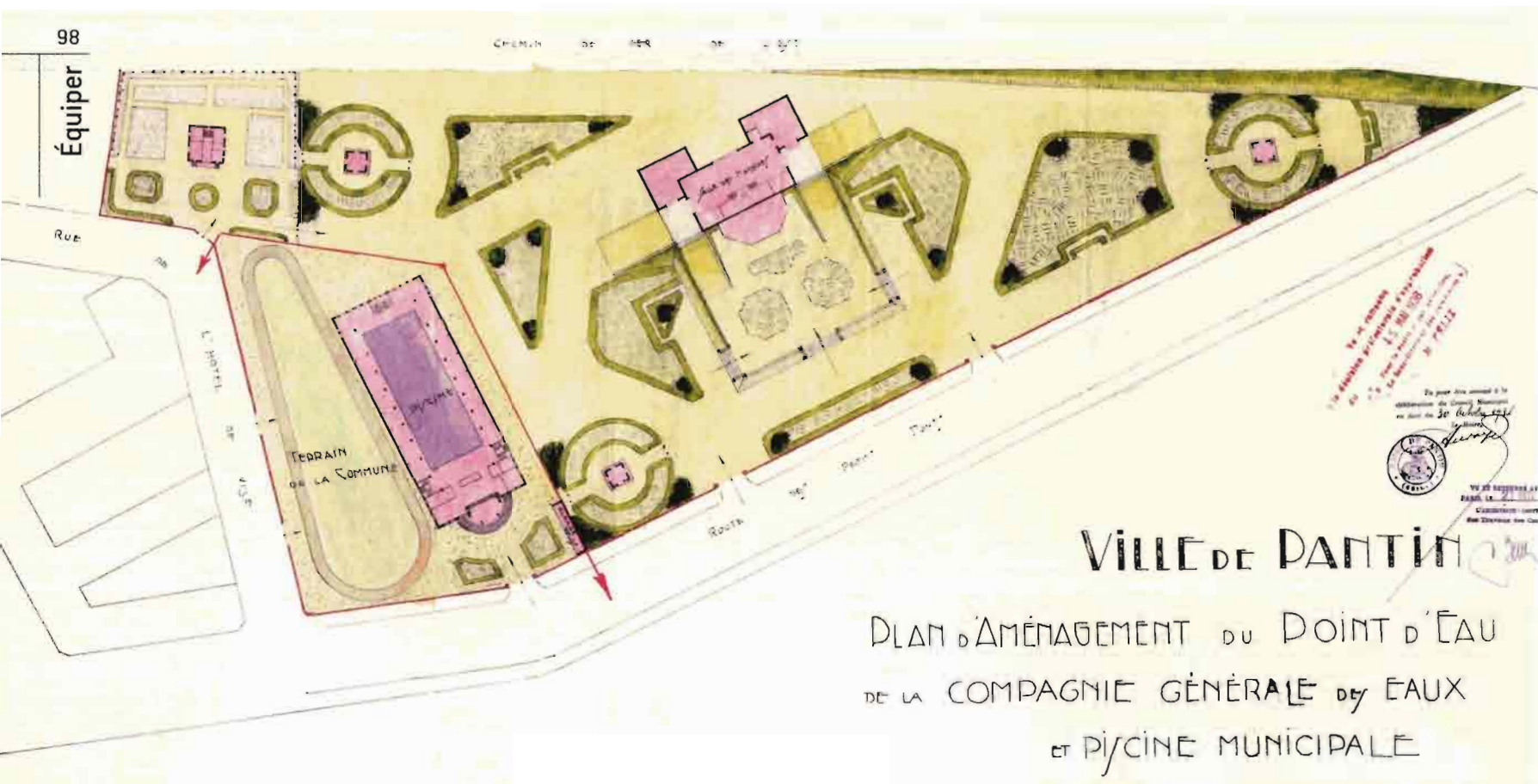
↑ c. et d. Groupe scolaire Sadi-Carnot, vues intérieures.

« Mes enfants, partout où vous allez passer, personne ne vous connaîtra ; ayez donc bien soin de vous tenir propres et décents, afin qu'on ne puisse vous prendre pour des mendiants ou des vagabonds. Si pauvre que l'on soit, on peut toujours être propre. » (Le Tour de la France par deux enfants, 1877). Tandis qu'en 1882 Jules Ferry introduit, sur insistance de Paul Bert, l'enseignement de l'hygiène à l'école laïque, la « maison d'école », la salle de classe, le mobilier scolaire se conforment aux règles imposées par les hygiénistes pour répondre aux impératifs de santé et de moralité : emplacement, volume, clarté, forme des pupitres et des bancs, rythmes scolaires, rien n'est laissé au hasard. Pour favoriser la circulation de l'air et de la lumière, le règlement de 1880 pour la construction et l'ameublement des maisons d'école prescrit au moins 4 m. sous plafond, 5 m.<sup>3</sup> par élève, des espaces de dégagement et de circulation et l'importance des baies et vitrages. Les longs couloirs qui distribuent les classes et servent de vestiaires sont éclairés en second jour par les parois vitrées donnant sur les classes (c), pour les besoins de la surveillance. Entre 1900 et 1940, l'équipement sanitaire des écoles, lavabo en granito (d), W.C. se développe à une époque où la diffusion de ces commodités reste encore réservée à une minorité aisée.



AM Peantir, 3 F. 1152

→ e. Salle polyvalente.



a. Piscine et usine des eaux, plan d'ensemble.

b. Piscine municipale.



L'ensemble industriel et sportif (a) rassemblant l'usine des eaux et la piscine municipale forme le couronnement de la politique hygiéniste, sociale et urbaine conduite entre les deux guerres par la municipalité socialiste de Charles Auray. Les bâtiments de brique rouge aux volumes géométriques s'y détachent sur des vides, dessinés par le terrain de sport de 4000 m.<sup>2</sup> au nord de la piscine et des réservoirs à eau enterrés. La dimension utilitaire de ces espaces libres est doublé d'une fonction esthétique ; ils forment un tout paysager indissociable dans la pensée architecturale d'un projet, très inspiré par l'architecture néerlandaise de Willem Marinus Dudok à Hilversum. Cette association entre l'usine des eaux et l'équipement sportif constitue une solution habile et originale dans les recherches d'intégration urbaine qui ont animé les architectes durant l'entre-deux-guerres, puisqu'elle permet une alimentation directe de la piscine en eau chaude, depuis les forages les plus profonds. Le projet de construction de la piscine fait suite à la demande de la *Compagnie générale des eaux* de forer plusieurs puits pour alimenter le réseau de distribution d'eau pantinois. Sur les 20 000 m.<sup>2</sup> libérés par le départ de l'usine Félix Potin, la ville acquiert en 1935 un terrain de 6 000 m.<sup>2</sup>, surplus du terrain acheté par la *Compagnie des eaux*, que la proximité immédiate de l'école et des transports en commun rend propice. En arguant des économies d'honoraire, la Ville confie l'opération au fils du maire, Charles Auray, jeune architecte de 24 ans, élève de Jean Trouvelot et Georges-Henri Pingusson, qui signe là sa première œuvre. Il est secondé d'un ingénieur de la *Compagnie Générale des Eaux*, Jean Molinié. Les travaux commencés le 15 juin 1936 sont achevés un an plus tard.



## La piscine.

Immédiatement accessible en façade sur l'avenue du Général-Leclerc, elle se signale de façon très caractéristique par son parement en brique des comptoirs tuiliers du Nord, appareillé à joints creux avec des joints verticaux presque invisibles. La double entrée, marquée par un perron sous un porche de style art déco, annonce la symétrie, qui commande le fonctionnement du bâtiment. De part et d'autre d'un axe central ponctué à l'intérieur par le guichet d'entrée, l'horloge, les plongeurs (aujourd'hui disparus) et la cheminée, se dessine un parcours symétrique pour les hommes d'un côté et les femmes de l'autre. La mise en œuvre de l'hygiène se fonde sur la séparation des circulations entre pieds nus et pieds chaussés : après les escaliers qui conduisent aux coursives, le baigneur redescend des cabines aux douches par un autre escalier, situé au fond de la coursive. Les abords du bassin et les bancs carrelés entre les travées latérales lui sont réservés, tandis que le public peut accéder à une partie des coursives, notamment celles situées en encorbellement au-dessus de l'entrée. La disposition intérieure s'inspire de celle adoptée par l'ingénieur Pollet pour plusieurs piscines parisiennes (rue de Pontoise, rue Édouard-Pailleron) : deux niveaux de galeries avec 254 cabines individuelles et collectives entourent le bassin, aux dimensions de compétition de l'époque (33 x 12,50 m.). L'éclairage zénithal est assuré par un plafond vitré en dalles de verre démontables, sous lanterneau vitré, nettoyé par un système de pont roulant. Le bâtiment de la piscine répond en réalité à un programme plus complexe puisqu'il intègre une salle de culture physique et une salle de gymnastique avec douches et lavabos au 3<sup>e</sup> étage, légèrement en retrait en façade et cachant la toiture. La structure en béton du bâtiment est indépendante de la cuve du bassin en béton également. La présence de l'eau conditionne tous les revêtements intérieurs : faïence cassée à hauteur d'homme avec semis de mosaïque bleue, sols dallés de céramique.



LX, 2008

d. Bassin.

f. Le club des nageurs de Pantin.



AM Pantin, 3 Et 2021



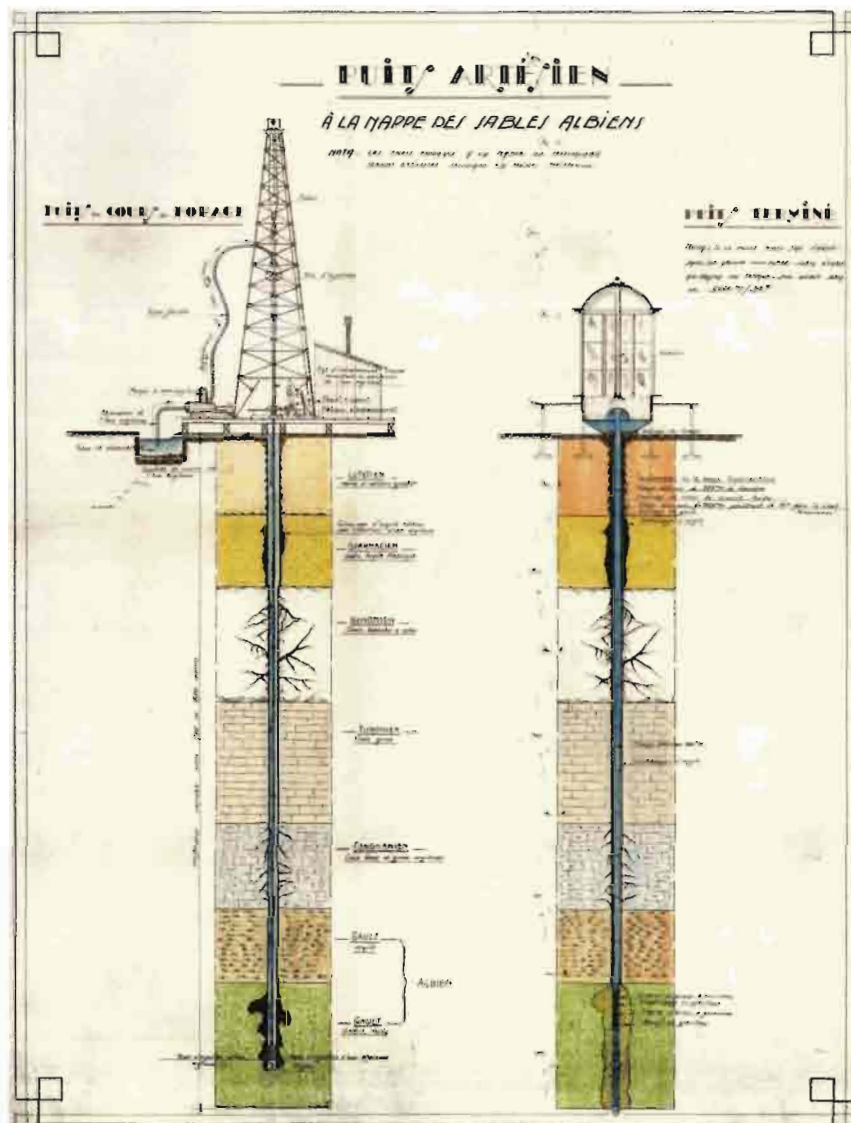


Laurent Desmouliens, 2006

↑ b. Salle des pompes.

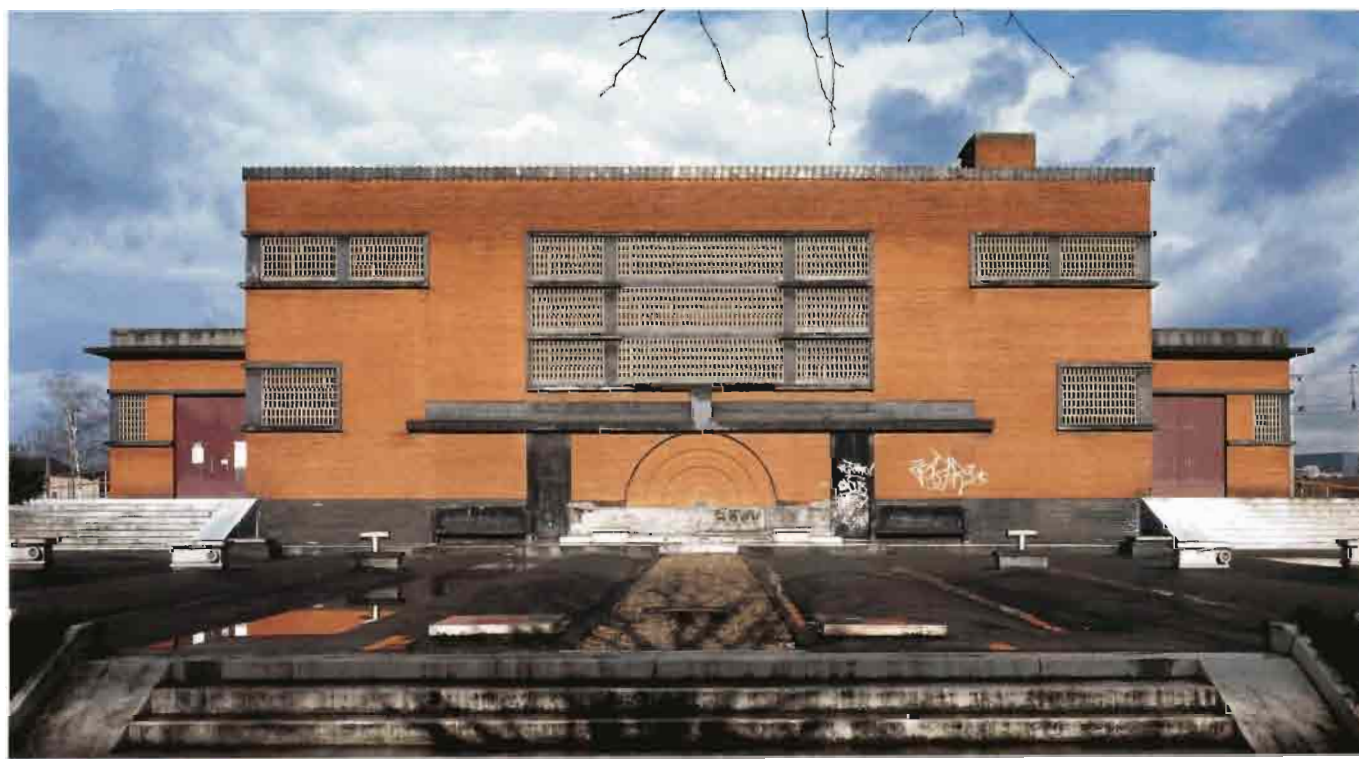
↓ a. L'usine des eaux.

Peu visible depuis la rue dont elle est séparée par une grille, l'usine des eaux se déploie en limite des voies ferrées au sein d'un jardin paysager. Elle comprend une station de pompage et de déferrisation. Elle s'élève au-dessus d'un monticule gazonné qui cache un réservoir semi-enterré dans lequel les eaux sont mélangées. Le puits artésien de 800 mètres foré dans l'Albien, permettait d'obtenir une eau à environ 30°, bactériologiquement pure. Trois puits moins profonds forés dans le Spémacien (100 m) complétaient l'alimentation en eau froide, mais plus calcaire. Quatre moteurs pompaient les eaux dans les nappes phréatiques, qui étaient ensuite déferrisées et chlorées avant d'être stockées dans deux réservoirs enterrés. La maison du directeur de l'usine, qui complétait le programme architectural dans une parenté stylistique avec l'usine, a été démolie en 1994.



AM Pantin, M0211

↑ c. Puits artésien.



LD 20106



a. Rue du Débarcadère.



AM Pantin, 211873

b. Rue Hoche (à gauche) et Avenue du Général Compans (à droite).

#### De nouveaux immeubles de rapport

L'implantation de la nouvelle mairie au milieu des années 1880, valorise les terrains aux abords immédiats et inaugure une campagne de construction d'immeubles de rapport de trois puis quatre ou cinq étages, rendue possible par les progrès techniques dans le bâtiment. En accord avec la double vocation du quartier s'élèvent à la fois des immeubles populaires d'une facture et d'un confort sommaires et plusieurs réalisations inspirées de l'immeuble ordonnancé de type haussmannien, qui voient le jour à la même époque dans les nouveaux arrondissements périphériques. Les cartes postales ont fixé au début du XX<sup>e</sup> siècle depuis le campanile de la mairie ce paysage alors naissant. De l'autre côté du pont, face à la mairie, un immeuble en pierre de taille (Brunet, 1886) marque l'entrée de la rue Hoche, voie commerçante en quête de notabilité, tandis que la façade ordinaire de l'immeuble de rapport mitoyen annonce l'avenue du Général-Leclerc, ancienne route des Petits-Ponts, à vocation industrielle et ouvrière.





L.K. 2008

c. 78, avenue du Général-Leclerc.



L.K. 2008

L.K. 2008

d. 52, rue Hoche



e. 2, place Salvador Allende.



L.K. 2008

f. 2, avenue Édouard-Vaillant.

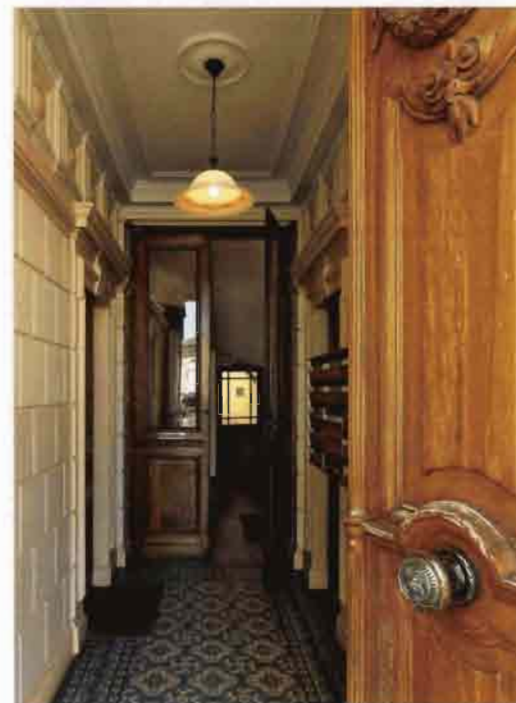
Parmi les immeubles les plus anciens, dont les proportions indiquent la transition de l'immeuble de faubourg à l'immeuble de ville, figurent les réalisations de l'architecte parisien Charles Michel, établi porte de la Chapelle, dont on sait qu'il travaillait pour les frères Forest aux Quatre-Chemins et pour Leducq rue du Général-Compans. Bien implanté auprès de la clientèle des capitalistes locaux, il signe les immeubles situés 8, rue Édouard-Vaillant (1887) et 1, rue du Débarcadère (1889), dont seul le grand porche cintré traduit aujourd'hui la parenté. Dix ans plus tard, les constructions se multiplient, presque toutes signées en façade : 78, rue du Général-Leclerc par Fournet architecte (rue de Flandre à Paris) et Renaud entrepreneur pantinois en 1895 ; 13, rue Édouard-Vaillant par F. Bled architecte en 1896 ; 80 avenue du Général-Leclerc, Paul Mèa architecte et Caillette Frères entrepreneurs (inscription), en 1899 ; les mêmes construisent trois ans plus tard le grand immeuble aux têtes de lion face à la gare. L'énumération complète serait fastidieuse. Presque tous implantés à un angle de rue, ils ont en commun la composition tripartite de la façade, couronnée par une toiture à comble brisé, formant un étage supplémentaire, couverte d'ardoise. Le choix des matériaux de façade et le parti pris décoratif les distinguent en deux grands ensembles : façades blanches haussmanniennes en pierre de taille ou enduite, animées par le seul jeu sobre des ferronneries ; façades plus exubérantes, post-haussmanniennes en brique rouge peinte ou apparente avec bow-window, encadrements, moulures, chaînages en ciment ou pierre reconstituée. Les premiers sont construits à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les deuxièmes au début du XX<sup>e</sup> siècle : incitation réglementaire (Pantin adopte son règlement sanitaire en 1905) ou évolution à la mode parisienne, un temps de décalage près. Les appartements, pour autant que l'on puisse en connaître la distribution d'origine par les plans, sont destinés à la petite bourgeoisie : deux ou trois pièces avec chambres et salle à manger. Les commodités sont encore sur le palier. Les rez-de-chaussée sont valorisés par l'implantation de commerces de bouche et de vins.



L.K., 2007



L.K., 2008



L.K., 2008

Portes rue Hoche et rue Édouard-Vaillant.



L.K., 2007

L'immeuble de qualité sur rue sert parfois d'enseigne aux commerces et entrepôts implantés sur cour le long de ces voies passantes : « *Paul Pommereau. Beurre, œufs en gros, fromage, gibier, volaille.* » ; le médaillon est aujourd'hui perdu, mais la façade de cet immeuble 55, rue Hoche, construit en 1899 par l'architecte Georges arbore encore gravé en lettres dorées sur marbre rose le nom du propriétaire, au-dessus de la porte charretière. 11, rue Édouard-Vaillant, à l'angle avec la rue Danton, la grande porte plein cintre englobant l'entresol annonce encore aujourd'hui « *Commerce de bois Ch. Baffoy, sciages et grumes* », rappelant à qui veut le voir, que le commerce et l'industrie de bois constituaient une des activités centrales dans le quartier aux abords du canal.



L.K. 2007

a. Façade rue Hoche.



L.K. 2008

c. Ancien hall d'accueil de l'agence d'assurance.



L.K. 2008

b. Vue sur le toit du bâtiment avec ses coupoles en béton translucides.

« Assurances Tous Risques », 57bis, rue Hoche.

L'architecture commerciale, qui vaut argument publicitaire, est plus que les autres peut-être sujette aux effets de mode et n'a guère résisté aux changements d'enseignes. Le petit édifice situé 57bis rue Hoche, construit en 1934-35 par l'architecte René Tanalias pour Gaston Bridoux assureur conseil « tous risques » maison fondée en 1819, fait figure d'exception. Ayant fait ses armes au cours des années 1920 dans le cabinet de Constant Bonnet, 27 rue Eugène-Jumin dans le 10<sup>e</sup> arrondissement à Paris, Tanalias s'établit à Pantin en 1929 au 205, rue de Paris, après un bref passage aux Lilas (105 avenue Pasteur). Deux ans plus tard, il installe son agence dans une maison conçue par ses soins 15, rue de la Paix, rue à peine lotie, dans laquelle il a déjà construit en 1928-1929 un certain nombre d'immeubles et maisons. Il y poursuit une double activité de gestion locative et construction ou aménagement d'immeubles. Le 1<sup>er</sup> janvier 1933, il reprend l'agence de Désiré Letailleur (architecte de la ville de Pantin) au 59, rue Hoche, mi-tenue du terrain que Bridoux (établi jusque-là 61, rue Hoche) achète en avril-mai 1933 à la veuve de Désiré Letailleur. Ce petit bâtiment, d'un rez-de-chaussée sur sous-sol, se distingue par son style art déco, assez peu présent à Pantin. Si le lettrage de l'enseigne « Assurance Tous Risques » a aujourd'hui disparu, le dessin soigné de la façade-devanture évoque la fonction commerciale de l'édifice. Le travail de ferronnerie des portes d'entrée et de sortie, auquel Tanalias semble être particulièrement attentif dans ses projets, attire l'attention. Une large baie vitrée offrait au regard du passant le hall de l'agence éclairé par une coupole en béton translucide, qui assure une luminosité claire et diffuse, mettant en valeur le dessin géométrique des encadrements de porte. À l'arrière, les bureaux du sous-directeur et du directeur bénéficient du même éclairage zénithal. Là, tout au fond du bâtiment, le coffre-fort Le Gaulois, fabriqué à Pantin, sanctionne la réussite sociale de l'entreprise. Cette réalisation est à rapprocher de certaines créations contemporaines de l'architecte : sa propre maison 15, rue de la Paix et celle de Léon Galet au n° 14, archétypes de leur temps.

La blanchisserie *Elis*

La morphologie actuelle du site de la blanchisserie, qui occupe près de 12 000 m<sup>2</sup>, est le résultat des mutations que l'entreprise familiale *La Grande blanchisserie* de Pantin connaît au XX<sup>e</sup> siècle pour devenir le groupe *Elis*. Maurice Leducq, qui en prend la direction au début du siècle, pratique une politique de diversification et d'intégration afin de maîtriser des secteurs liés à la location de linge. Après la confection, la création en 1919 de la *Société générale de tissage* affranchit la société des fournisseurs de toile. Elle s'installe au 17 de l'actuelle rue Édouard-Vaillant, dans une grande halle où l'on comptera jusqu'à 98 métiers mécaniques ; à la même adresse s'établit cinq ans plus tard la *Société Tous Sports*, qui gère un parc de véhicules de livraison.

L'ambition de l'entrepreneur dépasse les frontières pantinoises. En 1921, Maurice Leducq investit à Deauville, dans la blanchisserie de l'hôtelière normande ; à Paris, il rachète le restaurant Garnier face à la gare Saint-Lazare ainsi que l'hôtel qui lui est associé. À Pantin, l'ancienne demeure patronale laissant place à de nouveaux ateliers, la famille Leducq s'installe aux Champs-Élysées. En 1931, jouxtant directement les salles de réception-expédition, les nouvelles constructions de béton armé reçoivent 870 m<sup>2</sup> d'entrepôts dont 250 m<sup>2</sup> sont réservés au « linge Garnier ».

Au début des années 1930, la *Grande Blanchisserie de Pantin* jouit d'une grande notoriété, loue à une clientèle diversifiée (marchands de vins, meublés, administrations) et entretient le linge de ses propres établissements. Le site de Pantin s'est largement agrandi. Les ateliers occupent les deux côtés de la rue du Général-Compans et s'étendent également sur les rues du Débarcadère puis Édouard-Vaillant, en un ensemble urbain cohérent de 9 800 m<sup>2</sup>.



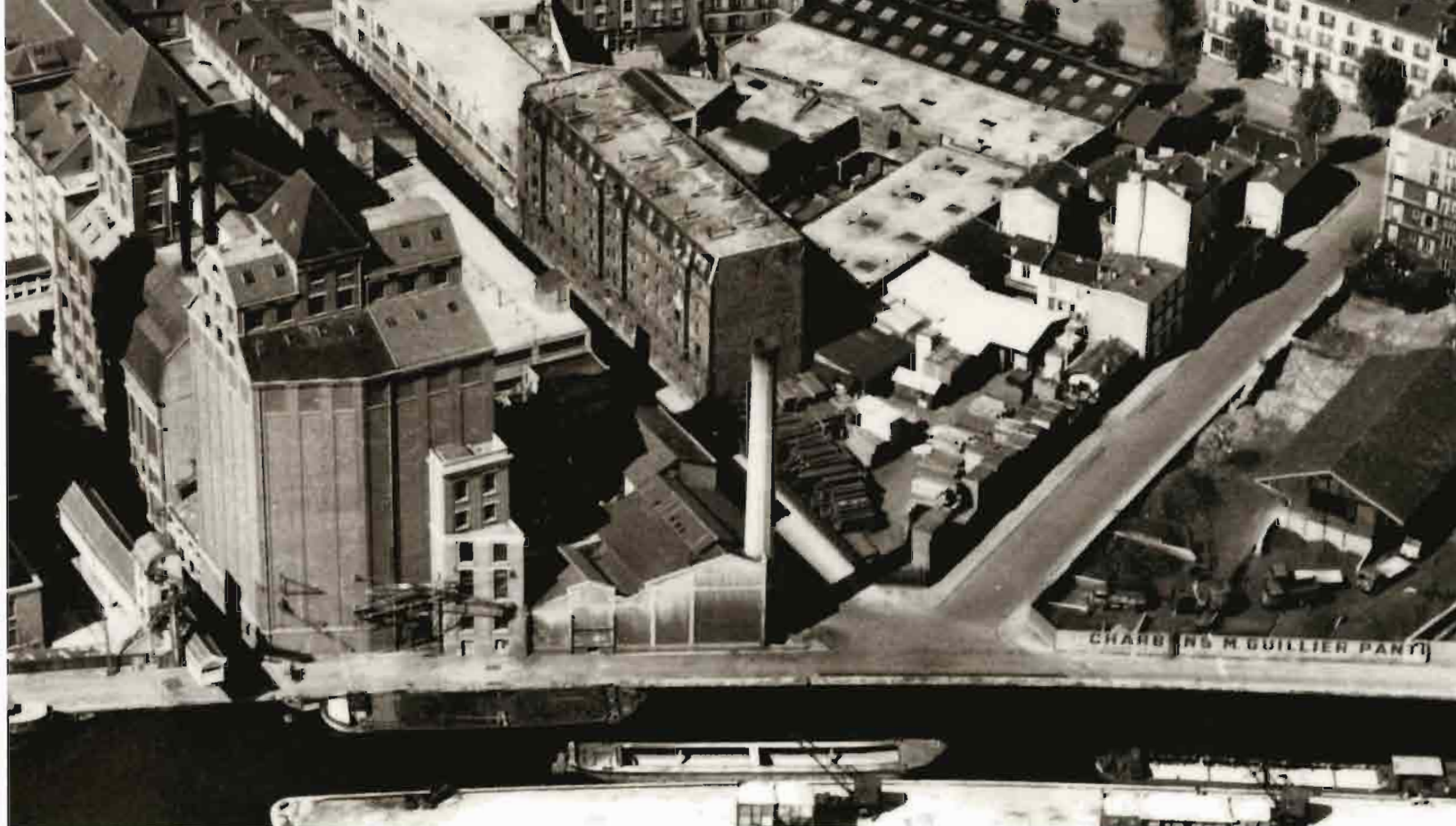
Pignon de la blanchisserie depuis le quai du canal de l'Ourcq.



↑ Papier à entête de la *Grande Blanchisserie de Pantin*, vers 1900.

↓ Portrait de la famille Maurice Leducq en 1920.





↑ a. *Elis*, le site en 1949.  
 ↓ c. Immeuble Charles Michel.



LK, 2008

Dès 1932, par la fondation de la *Blanchisserie MAJ* (initiales de Maurice, Andrée et Jean, les trois enfants de Maurice et Berthe Leducq), l'entreprise étend son activité à la blanchisserie de gros et de fin. Quatre ans plus tard, elle se lance dans la teinturerie, puis l'année suivante dans le lavage au poids par la création de la société *Lavaupoids*. Ces nouvelles directions, qui s'avèrent de bonnes anticipations de l'évolution du marché du blanchissage d'après-guerre, se répercutent directement sur l'aménagement de l'usine de Pantin. En effet, l'essor pris par la branche « *buanderie* » augmente considérablement les besoins de la blanchisserie en matière première et oblige à perfectionner les installations.

En 1935, est foré un nouveau puits qui tire dans la nappe albienne, à une profondeur de 808 mètres, une eau pure à 28°C, à un débit de 150 m<sup>3</sup>/heure. Celle-ci alimente machines, chaudières et équipements énergétiques dont les émanations sont maintenant évacuées dans une seule cheminée à grand tirage. Culminant à plus de 27 mètres, cette cheminée à sections de béton s'affirme comme le nouveau marqueur paysager de la blanchisserie côté canal (a). Sur les berges du canal, la halle qui regroupait salle des machines et installations de lavage est largement remaniée. Le pignon qui ne laisse percevoir que des vestiges de sa forme passée, abrite encore la salle des machines, dorénavant isolée. Derrière se trouve toujours les ateliers de lavage qui s'élèvent maintenant sur trois niveaux. Dans leur prolongement, un nouveau bâtiment de quatre étages édifié à partir du rez-de-chaussée des anciens séchoirs termine le nouvel ensemble de la buanderie.

Alors que les Grands Moulins de Pantin ont été réaménagés dans un esprit de monumentalité, les nouveaux bâtiments de la blanchisserie ne dévoilent aucun parti pris esthétique. Leur réalisation se veut rationnelle, adaptant aux spécificités de l'activité une architecture commune à de nombreux sites industriels des années 1930. Structures en béton laissées apparentes, remplissage de briques enduites, large bandeaux vitrés en façade et toit terrasse constituent les principales caractéristiques de ces constructions « *modernes* ». L'évolution architecturale met en avant le saut technologique opéré dans l'équipement de la blanchisserie industrielle. Le nouvel appareillage permet de s'affranchir des anciennes contraintes spatiales et architecturales. Les phases de coulage, lavage et rinçage s'effectuent dans une seule « *machine à laver* », libérant ainsi davantage d'espace au sol que par l'ancien procédé. Pour le séchage, le développement des séchoirs à firoirs ou à cylindres rend obsolète le système d'aération par claire-voie, justifiant sa disparition.



↑ b. *Elis*, rue du Gal Compans, salle de machines et cheminée.

Si le perfectionnement des équipements de blanchissage se poursuit après-guerre, les répercussions sur le site de la *Grande Blanchisserie de Pantin* sont faibles. Le transfert de l'activité tissage en Normandie libère l'espace nécessaire pour relancer la location de linge. Le développement des machines à laver domestiques dans les années 1960 oblige en effet l'entreprise à délaisser le lavage au poids pour revenir à son cœur de métier. Sous la direction de Jean Leducq, l'entreprise s'adapte à un marché en évolution. À côté des traditionnelles locations de linges plats (serviettes, draps, torchons etc...), apparaissent les filières d'essuie-mains en bobines, puis du vêtement professionnel. Avec un effectif de 710 personnes, l'établissement est au début des années 1960 le plus important du secteur devant ses deux principaux concurrents : les blanchisseries de Grenelle à Issy-les-Moulineaux (492 personnes) et du Bois de Boulogne à Puteaux (383 personnes), qui seront à terme intégrées au groupe Europe Linge Service (*Elis*).

Née de l'association de Jean Leducq et de son beau-frère, Guy Chevrot, en 1968, *Elis* offre une nouvelle dynamique à l'entreprise qui apporte au site de Pantin ses dernières mutations. Hormis une nouvelle modification de la salle des machines pour le remplacement des chaudières charbon par des appareils au fuel (b), l'essentiel des transformations a lieu de l'autre côté de la rue. Le forage d'un nouveau puits sur une parcelle acquise en 1969 au croisement des rue Danton et Édouard-Vaillant est suivi 20 ans plus tard d'un remodelage total des ateliers situés derrière l'immeuble de rapport. Là, se substituant aux anciennes constructions en meulière, se dresse une grande halle de métal bardée, conçue pour l'unité des linges de clinique. Celle-ci sera reliée aux nouvelles installations de tri et d'expédition ouvertes à l'emplacement de l'ancien chantier de bois.

En 1997, alors que le tandem Leducq-Chevrot cède *Elis* à un groupe d'investissement, le site de Pantin ne constitue plus qu'un maillon d'un réseau devenu européen. Employant

encore 400 personnes, l'usine est principalement en charge des unités bobines, vêtement professionnel et clinique. En 2009, si la première activité a été transférée à Saint-Ouen, les deux autres sont maintenues à Pantin. En 2011, elles quitteront néanmoins le site historique de la rue du Général-Compans pour s'installer à quelques kilomètres de là, toujours à Pantin.

#### Immuables immeubles de rapport

Les aménagements successifs de la blanchisserie n'ont pas modifié les deux immeubles de rapport. S'ils participent au process en abritant les bureaux, loges, réserves et casiers de linge, leurs affectations n'ont été que partiellement modifiées. L'ensemble forme une ambiance urbaine singulière entre « l'usine-rue » et la « rue-tunnel » participant à l'identité du quartier. Leurs architectures s'inscrivent pleinement dans l'histoire du territoire et apportent des éclairages précieux sur l'aventure industrielle des Leducq et les liens qu'ils entretiennent avec la ville.

Le premier immeuble, construit entre 1894 et 1895 par l'architecte Charles Michel, forme l'angle avec la rue du Débarcadère (c). Il associe activités sur les deux premiers niveaux et une quarantaine d'appartements de 25 à 50 m<sup>2</sup> sur les trois autres étages, représentatifs en cela du logement de rapport populaire. La composition sommaire, l'absence de modénature et le recours à la brique rouge indiquent le souci d'économie de leur promoteur, Théophile Leducq, dont les initiales (d) restent inscrites sur la clé de voûte de la porte-cochère. Seuls le rez-de-chaussée et l'entresol bénéficient d'un traitement particulier par la réalisation en encadrement des ouvertures d'un chaînage alternant briques et ciment blanc. Par ce principe architectural, les différentes fonctions se distinguent en façade du bâtiment.

Théophile Leducq s'est attaché les services de l'architecte, auteur d'autres immeubles à Pantin, en lui commandant la construction de sa maison de maître, rue du Débarcadère (aujourd'hui disparue), ainsi que d'autres logements de rapport principalement sur la rue de Montreuil (actuelle rue Charles-Auray). Malgré la cession des activités de Charles Michel, Leducq poursuit ses opérations foncières avec son successeur Paul Lagrave. Celui-ci réalisera entre 1898 et 1902 les immeubles rues Jean Nicot et Courtois, puis probablement les « pavillons Leducq » situés ... rue Théophile Leducq.

Le second bâtiment (e), construit en 1910 au 8 de la rue du Général-Compans, comprend comme le précédent deux premiers niveaux d'activités surmontés de logements de 25 à 40 m<sup>2</sup>. Comme le précédent, la dissociation des fonctions est marquée en façade par des modénatures différentes. Mais cette fois-ci le choix des matériaux, les ornements et la composition d'ensemble relèvent d'un véritable parti pris esthétique. La meulière, habituellement employée pour les soubassements, recouvre ici les deux premiers niveaux d'activités. La brique, blanche pour les étages de logements, se fait rouge pour les éléments de décoration qui soulignent corniches, linteaux et ponctuent parcimonieusement la façade de motifs géométriques. Le plan se veut également plus recherché, dirigé par un souci de symétrie, qui fait alterner façade lisse et bow-windows aux encorbellements de ciment moulé. La vocation mixte de l'édifice, activités et logements, semble disparaître derrière ce dessin, amenant à s'interroger sur les choix de Maurice Leducq pour cette architecture. Les raisons se trouvent du côté de la maîtrise d'œuvre confiée à l'architecte parisien Édouard Randon de Grolier (1873-1934). Sa formation à l'École des beaux-arts (BA — 1899), où il suit l'atelier de Victor Laloux (architecte de la gare d'Orsay — 1898-1900) le familiarise à la création architecturale. Débutant en outre son exercice au moment de l'adoption à Paris du règlement de 1902, il s'essaye rapidement aux façades saillantes. Tout porte à croire d'ailleurs qu'il transfère à Pantin un modèle qu'il développa en premier lieu à Paris (85, avenue de Reuilly, 1904). Lié à la famille Lebert, associée au blanchisseur, Grolier réalise également pour le compte de Frédéric Lebert un ensemble d'immeubles de rapport sur des terrains que le blanchisseur lui a cédé. Situé rue Théophile-Leducq, ces bâtiments reprennent le dessin de façade des bâtiments de la rue du Général-Compans dans un appareillage plus soigné.



L.K., 2008

d. Détail, les initiales « TL ».

e. Immeuble Grolier.



Didier Fontain, 2009

La recherche iconographique sur les transformations de cet espace entre ville et banlieue a mis à l'honneur ces photographies noir et blanc. Elles disent ce qu'aucune archive publique ni aucun dossier administratif ne saurait raconter. Elles redonnent en effet leurs lettres de noblesse à un espace qui incarne depuis longtemps la dichotomie entre Paris et sa banlieue.



Service technique du Plan de Paris, BHPV / Roger-Viollet.

↑ a. La Zone à Pantin, 1942.

↓ b. La Zone au nord du faisceau ferroviaire, à l'arrière de la rue Pasteur, dans les années 1950.



Roger-Viollet.

Le caractère peu entretenu de ces franges urbaines constitue le paradoxe inhérent à la croissance urbaine d'une capitale. Il évoque un siècle et demi de tensions urbaines, sociales et politiques, que l'évolution actuelle souhaite clore par un geste de « *couture urbaine* » ; une conclusion ou un nouveau chapitre dans l'histoire des projets et des réflexions sur la planification urbaine, ouvert au début du XX<sup>e</sup> siècle par le démantèlement de l'enceinte fortifiée.

Louis Dausset, conseiller de Paris et rapporteur pour la Commission chargée d'étudier le déclassement des fortifs, souhaitait alors le maintien à perpétuité de la servitude *non aedificandi* (d'inconstructibilité), au nom de l'intérêt public de l'hygiène et de la santé : « *Dans leur état actuel, parfois défectueux, les terrains n'en constituent pas moins un réservoir immense d'air pur que dans l'intérêt général il est impossible (...) de laisser détruire (...).* » L'idée est partiellement reprise par les lois d'après guerre, celles du 19 avril 1919 et du 10 avril 1930, conformément auxquelles la Ville de Paris se devait d'aménager à cet endroit précis un espace libre ; les zoniers, que l'on devine parmi la végétation sur la première de ces vues (a) sont ainsi expulsés en 1942 mais le projet tarde à voir le jour : « *Étant donné la tristesse de ce quartier, qui est essentiellement industriel (...) l'aménagement d'un square à cet endroit serait évidemment souhaitable. Mais en raison de la présence simultanée de l'usine à gaz de La Villette, des Magasins généraux de Paris, des abattoirs, du marché aux bestiaux, et des installations ferroviaires de la SNCF, le terrain (...) se trouve très éloigné des habitations de Paris, alors qu'il est limitrophe d'une partie du territoire de la commune de Pantin.* » Signalant l'état d'abandon des terrains, le préfet de la Seine suggère ainsi en 1953, d'accepter la proposition de la ville de Pantin d'y aménager un petit jardin public au nord des voies ferrées ; réalisation de courte durée puisque ces emprises sont gelées à partir du début des années 1960 par la construction du Périphérique, qui passe là en viaduc.

Ces photographies contrastées renvoient le même sentiment d'abandon, propre aux marges de la ville. Mais loin des projets d'aménagement, ces confins deviennent propice à la rêverie et à la poétique urbaine, à la réappropriation des espaces et des cheminements (b). Odes à la friche urbaine, émancipée de tout usage imposé et de toute pensée préconçue, ces photographies font naître une certaine magie, une atmosphère onirique, un doux parfum de liberté. Elles montrent aux portes de la ville un paysage de bout du monde, dont émergent au loin les Grands Moulins, château fort des temps modernes installé au pied des douves. Prises depuis les lieux interlopes marquant le seuil de la ville, elles prennent toutes comme point de mire les tours des moulins : promesse protectrice pour qui s'est aventuré hors des murailles de la cité ou chimère féerique depuis les terrains de jeu sauvages ou aménagés. Décor fantasmagorique, invraisemblable silhouette de studio de cinéma, totem de la banlieue industrielle toute entière, qui semble dire, au-delà du *no man's land*, nous sommes là. Aujourd'hui, dans le cadre de la pensée « *métropolitaine* » cet espace va être remodelé pour atténuer, si ce n'est effacer la fracture physique et symbolique : intégrer la banlieue à la ville en se réappropriant son signal urbain. Une de ces images est reproduite un peu loin dans le chapitre consacré au chantier ; elle acquiert un rôle historique pour avoir participé à la définition des partis pris de la reconversion architecturale, l'ironie du sort y est sans doute pour quelque chose.

d. Vue sur les Grands Moulins de Pantin depuis le terrain de sport Ladoumègue, 1986.



→ e. Canal de l'Ourcq dans les années 1950

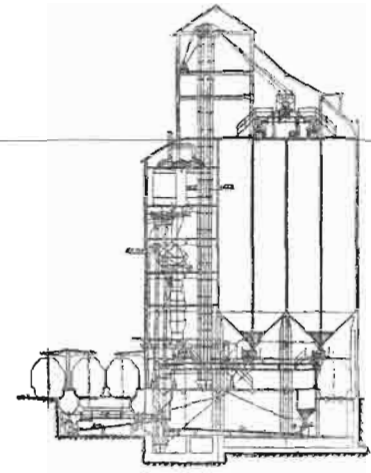






Jan Bernard Visites, 2001

# L'ornement du quartier



La grande minoterie de Pantin n'existe plus que par l'image, la mémoire vive des témoins, les archives publiques — celles de l'entreprise, dont on ignore l'ampleur et l'état de conservation, ne sont pas accessibles — et quelques façades de bâtiments reconvertis. À partir de 2003, la fermeture puis la mue de l'usine, consécutives à la décision d'accueillir en son sein de nouvelles activités tertiaires, a condamné certains de ses organes et les derniers équipements qui n'avaient pu être vendus. À l'instant décisif de cette mutation, le risque était grand de voir s'évanouir la mémoire des lieux. Aussi fallait-il, entre l'arrêt du moulin en 2001 et la fermeture définitive, prendre les dernières photographies, saisir les derniers gestes du travail, enregistrer les derniers témoignages, recueillir les documents, comprendre ainsi les bâtiments dans leur rapport avec les machines et le peuple de l'usine, déployer en somme toute la démarche de l'archéologie industrielle. C'est à ce prix que peut être aujourd'hui restituée, au moins partiellement, la signification historique d'un site et d'une architecture désormais transformés.

Observons le site industriel en 2001-2003, parvenu au stade ultime de son développement. Ici, Abel Leblanc avait fait construire, à partir de 1880, une première minoterie, à meules et à vapeur ; elle s'était distinguée après 1886 par l'adoption de la mouture hongroise (cylindres) et du moteur à gaz. Aucun vestige, en surface, ne subsiste aujourd'hui de cette usine. À partir de 1923, en effet, une minoterie de rang international lui avait succédé. D'emblée, l'architecte alsacien Eugène Haug (1864-1937) avait dressé une œuvre monumentale : « *Les deux bâtiments en béton armé des silos et du moulin dépassent de beaucoup, grâce à leur hauteur exceptionnelle, tous les autres bâtiments industriels des alentours et constituent l'ornement du quartier* » [La Meunerie française, 1926]. Ces bâtiments furent conservés, restaurés par Léon Bailly (1898-1959) après l'incendie du 19 août 1944. À la faveur de la reconstruction, un nouveau magasin, de nouveaux ateliers, des garages et un bâtiment administratif furent érigés. Surtout, une semoulerie prit place dans l'enceinte de l'usine, à partir de 1952. Au cours des années 1950-1990, la croissance de la production (de 5000 à 12000 quintaux/jour) impliqua le remplacement progressif du matériel, la modification du procès de production, la mécanisation du magasin et la construction de nouveaux silos. L'usine, à l'étroit dans sa parcelle, avait fini par en franchir les limites.

Avant de suivre, de l'intérieur, la circulation et la fabrication des produits, les bâtiments sont ici présentés dans l'ordre chronologique de leur construction. Ce choix, qui suggère une opposition factice entre l'extérieur et l'intérieur, n'est pas une simple commodité de présentation. En effet, le dernier état du procès, étudié à l'occasion d'une « dernière visite à l'usine », ne permet pas toujours de comprendre l'architecture des bâtiments en relation avec leur première fonction. Surtout, dans la succession chronologique des constructions, peut se lire l'évolution des contraintes et des styles, et le souci constant de préserver la force visuelle de l'ensemble monumental, puissant symbole de l'entreprise.

L'ensemble monumental est partout visible depuis le canal et la voie ferrée qui traversent la ville. Du côté du canal de l'Ourcq, la haute silhouette des Grands Moulins de Pantin se déclinait encore en 2003, en quatre divisions principales. À gauche, la semoulerie des Grands Moulins de Strasbourg, construite dans la même enceinte mais de fonctionnement autonome ; à sa droite, le moulin, organe central de la minoterie, est masqué sur le canal par un silo à farines, lui-même surmonté d'une grande enseigne aux lettres rouges, annonçant au loin le nom de l'entreprise ; vient ensuite l'ensemble composé du « *silo canal* », du « *silo préparation mouture* » (relié à ce

dernier par une passerelle) et du magasin à farines ; enfin, à l'écart, le « *silo Danton* » se distingue par sa longue façade aveugle de couleur blanche, partiellement dissimulée par une rangée d'arbres. La grande cheminée n'appartient pas à la minoterie, mais à la blanchisserie *Eis*. Entre le moulin et le « *silo canal* », la passerelle en surplomb pour le chargement des sacs sur les péniches (farines puis issues) vient rappeler le rôle éminent de la voie d'eau dans le choix initial de l'implantation, et la pertinence de ce choix durant plus d'un siècle.



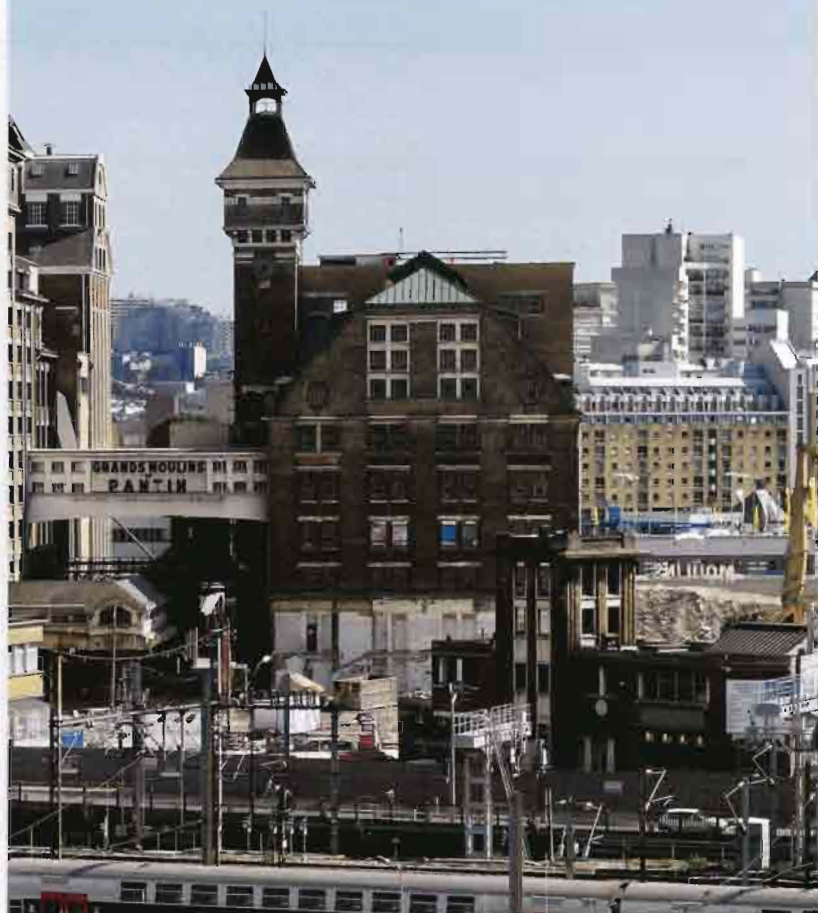


JPV, 2001



Du côté de la voie ferrée, les mêmes bâtiments construits en bordure de parcelle dessinent une cour centrale. C'est ici qu'ont lieu les mouvements de marchandises, par wagons et camions. Les démolitions et constructions de Léon Bailly, après 1945, n'ont pas remis en cause ce principe fonctionnel élémentaire. Mieux, la cour s'est trouvée dégagée afin de permettre l'accès à la semoulerie (à droite). Ainsi, le moulin (1923-1926) d'Eugène Haug se retrouvait-il au centre d'un ensemble devenu symétrique : le magasin à farines (à gauche) réperdit à la semoulerie (à droite) dans un équilibre des masses qui mettait en valeur le moulin et son beffroi-château d'eau.

JPV, 2003



Laurent Krusick, 2006

Voici le cœur de l'usine, l'organe central de la minoterie parisienne voulue par les entrepreneurs alsaciens Henry Lévy et Paul Baumann. Prétendre rivaliser avec les Grands Moulins de Paris, construits à partir de 1919, supposait pour la société anonyme des Grands Moulins de Pantin-Paris d'élever une minoterie de 10 000 q/j. Finalement, après deux projets de moulins à vapeur, c'est une usine électrique et de style régionaliste conçue pour une production de 5000 q/j qui, en 1923-1924, prend place à côté des bâtiments vétustes de la minoterie d'Abel Leblanc, en cours de démolition. Les ingénieurs et l'architecte strasbourgeois Eugène Haug choisissent d'implanter ce « moulin neuf » à proximité du canal, au fond d'une parcelle qui demeure exiguë (15 500 m<sup>2</sup>), en prévision, dans la cour, d'un agrandissement qui n'a jamais eu lieu.

↑ a. Vue du « moulin neuf » depuis les voies ferrées. ↓ b. Vue de la façade ouest.

Eugène Haug reprend une formule déjà centenaire en Alsace, celle de l'usine-bloc inspirée de la maison-bloc des vallées vosgiennes (a). L'attachement de l'architecture régionaliste à l'alliance de la tradition et de la modernité s'affirme, en partie, dans le choix des matériaux : l'usage du béton armé (ignifuge) est tempéré par l'emploi de la brique brune du Nord (Belgique, usine de Wameton). Mais le regard est d'abord attiré par le haut comble, à pans brisés et demi-croupes (c). L'architecte réactualise des formes traditionnelles sans délaissier leurs fonctions initiales : au niveau supérieur, les lucarnes rampantes contribuent, comme le lanterneau, à l'aération. Au niveau inférieur, les lucarnes rectangulaires au dessin original éclairent un étage où les hommes travaillent (distributeurs à farines des élévateurs à godets). Notons que l'ensemble est une restitution de Léon Bailly, le comble ayant été détruit durant l'incendie du 19 août 1944 à l'exception de sa charpente en béton armé. Sur les pignons, les deux grandes baies géminées, séparées d'un large trumeau, éclairent la partie utile du comble (filtres à air). Sa partie inutile, toujours selon l'usage traditionnel, est éclairée par deux oculi (d). La forme choisie par Eugène Haug s'adapte sans peine au procès de production étagé du moulin (mouture et nettoyage) (b). Il entend marquer fortement les travées, sans toutefois recourir aux arcades cintrées de ses premières minoteries. De grandes baies géminées, séparées de fins trumeaux, soulignées d'allèges en brique rouge, éclairent abondamment les étages. Le goût de l'architecte pour l'historicisme monumental, hérité de Paul Friesé, est toujours présent dans le traitement des pignons. Eugène Haug esquisse un ordre colossal : en alternance avec les travées de baies, de fins pilastres rythment la façade.

L.K., 2006





Laurent Desmoulin, 2004

↑ c. Vue du comble à pans brisés. ↓ d. Vue sous le comble.

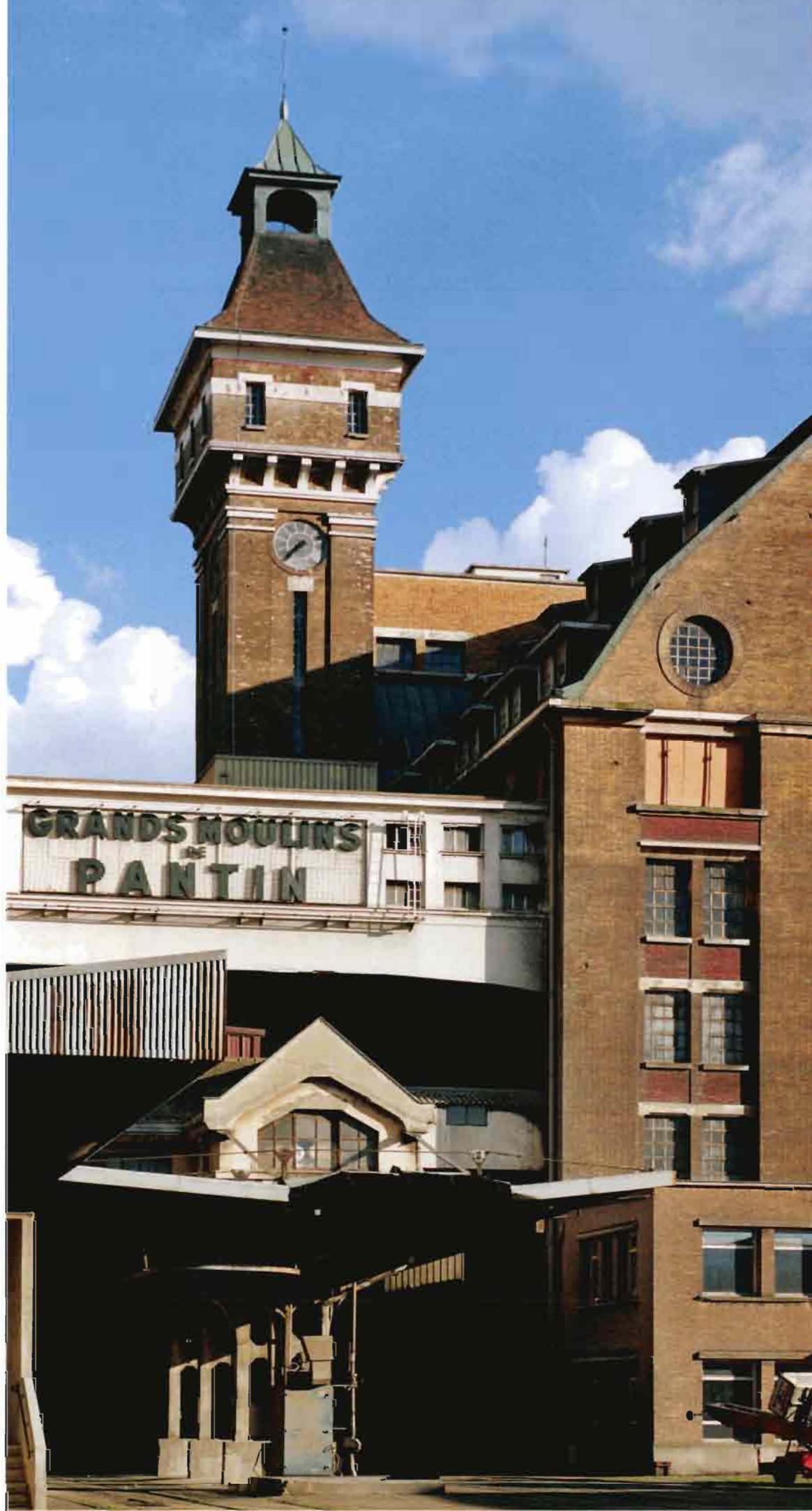


JBY, 2001

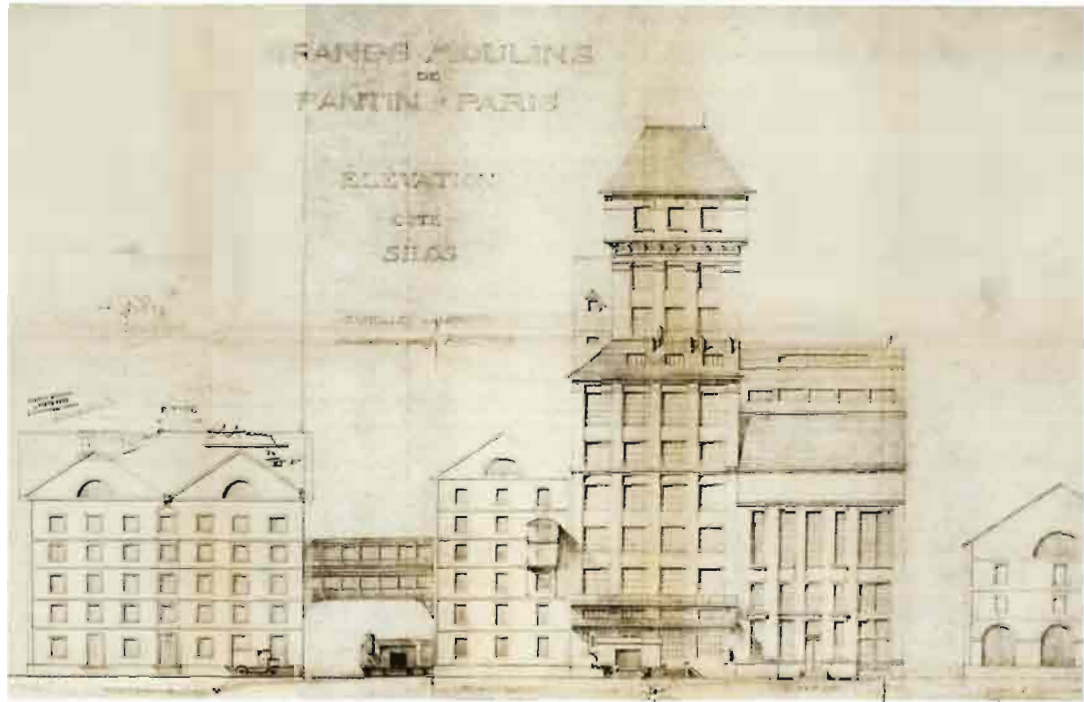
→ e. Le beffroi château-d'eau.

Culminant à 47 m., le beffroi abrite un escalier tournant et, à son sommet, un réservoir d'eau qui alimente le système anti-incendie du moulin. Afin d'obtenir l'autorisation de la municipalité (l'édifice dépasse de 27 m. la hauteur autorisée), l'entreprise avait mis en avant la sécurité des ouvriers, l'intérêt des quatre horloges pour la population du quartier et la valeur esthétique du monument. L'hésitation témoignée par Eugène Haug, dans ses différents projets, suggère l'importance accordée à cette tour, finalement édifée vers 1924-1925. Fidèle à ses réalisations précédentes, toujours influencé par la tour élévatrice de Paul Friesè pour les silos des Grands Moulins de Corbeil, l'architecte conçoit un beffroi d'inspiration médiévale, de plan barlong, surmonté d'un étage carré en encorbellement percé de baies verticales. Il joue sur les teintes offertes par la brique blonde de maçonnerie, la brique rouge décorative et le ciment blanc des consoles, bandeaux et corniches. Des pilastres encadrent les horloges et accentuent la silhouette élancée. Surtout, Eugène Haug renonce au simple toit à longs pans, lui préférant un toit en pavillon à pans brisés, plus élancé, couvert de tuiles plates rectangulaires (autre référence à l'Alsace) et surmonté d'un clocheton.

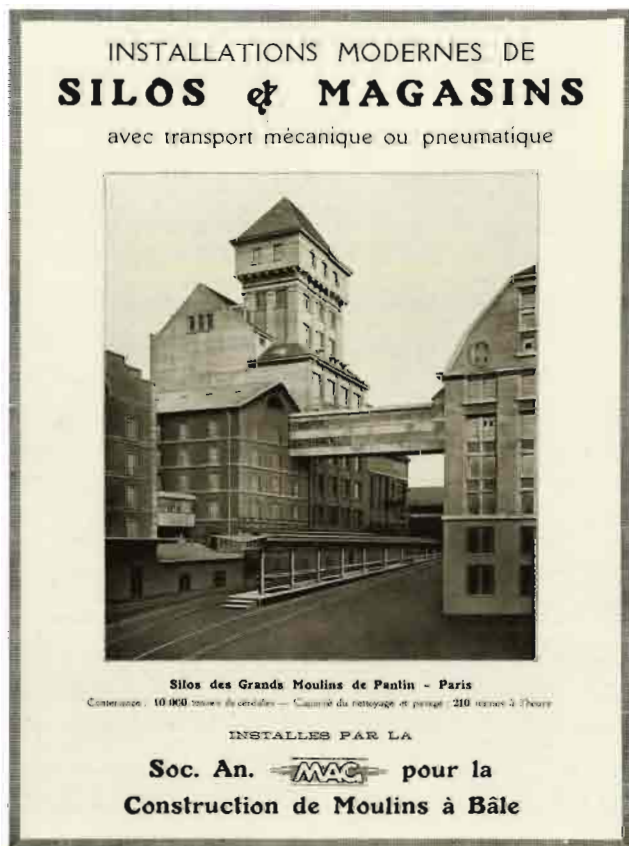
L.D., 2003



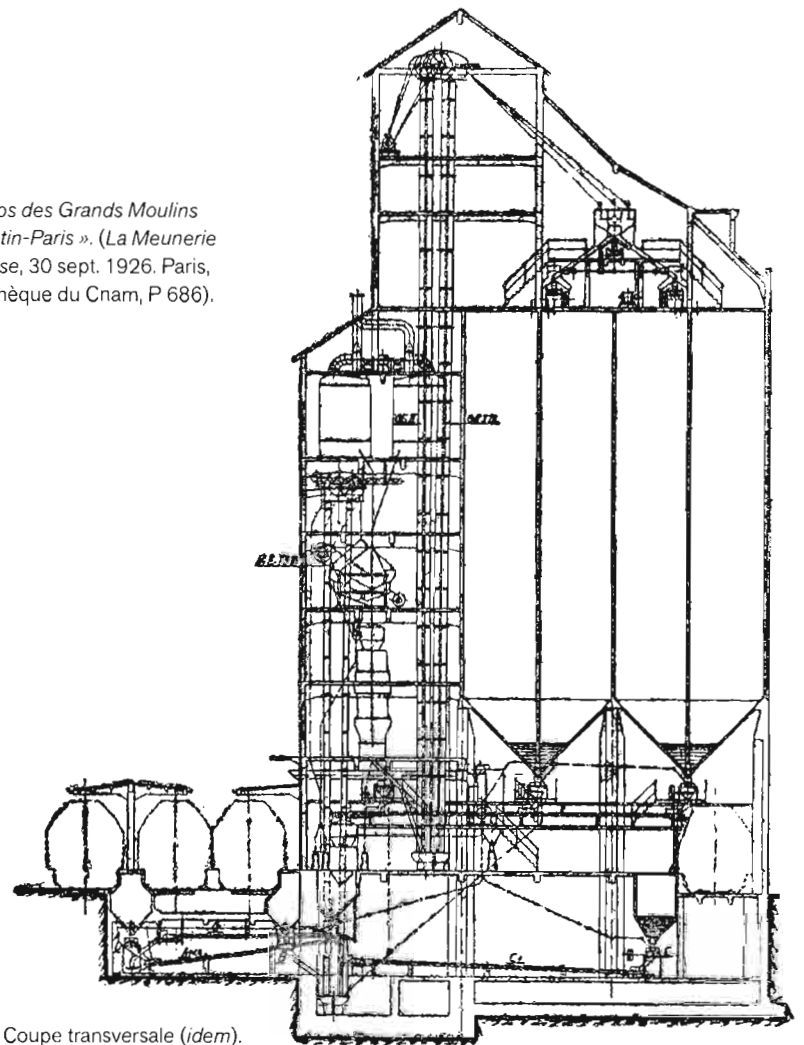
Les constructions se succèdent rapidement. Dès 1924-1925, le premier groupe de silos est construit à l'emplacement de l'ancien moulin dont ne subsiste qu'une partie transformée en annexe du magasin. L'installation, d'une capacité de 48 000 q, est placée au plus près du « moulin neuf » mais en position médiane sur la parcelle; à l'écart du canal : ici, le blé doit être acheminé par le rail. Le bâtiment dessiné par Eugène Haug dès 1922 (a) est étroit, serré entre les vestiges de l'ancienne minoterie et la nouvelle centrale thermique. Il témoigne autant de l'exiguïté de la parcelle que de l'adoption, désormais courante dans les minoteries, du système de stockage vertical des blés (diffusé en France à partir de la construction des nouveaux silos des Grands Moulins de Corbeil, en 1892-1893). L'architecte habille de briques brunes une structure en béton armé, conçue par l'entreprise *Zublin et Perrière* pour épouser une machinerie complexe (b, c). Le blé est d'abord élevé, en vue d'un premier nettoyage, dans les étages de la partie avant. D'où le percement de hautes baies et le traitement soigné d'une façade répondant à celles du moulin. Le grain rejoint ensuite les cellules de stockage, disposées à l'arrière de l'édifice : la tour a donc pour fonction d'abriter les têtes de trois élévateurs à godets (c). Eugène Haug reprend ici la forme des tours qu'il dessina pour ses premières minoteries : plan barlong, étage en encorbellement, toit à longs pans et croupes (d). Elle prend ici un caractère massif, vraisemblablement imposé par l'encombrement des machines. Cette tour fut-elle achevée avant la construction du beffroi, de décor assez proche, également construit vers 1924-1925 ? Une photographie, certes corrigée par un dessinateur, le suggère (b). L'architecte aura souhaité distinguer le beffroi par une modification de sa toiture : à la finesse, il ajoutait l'élanement.



↑ a. « Élévation côté silos ». (Eugène Haug architecte, 13 janvier 1922. AM Pantin, 21 W 8).  
→ d. Vue du premier groupe de silos depuis le canal de l'Ourcq.



b. « Silos des Grands Moulins de Pantin-Paris ». (*La Meunerie française*, 30 sept. 1926. Paris, Bibliothèque du Cnam, P 686).



c. Coupe transversale (*idem*).



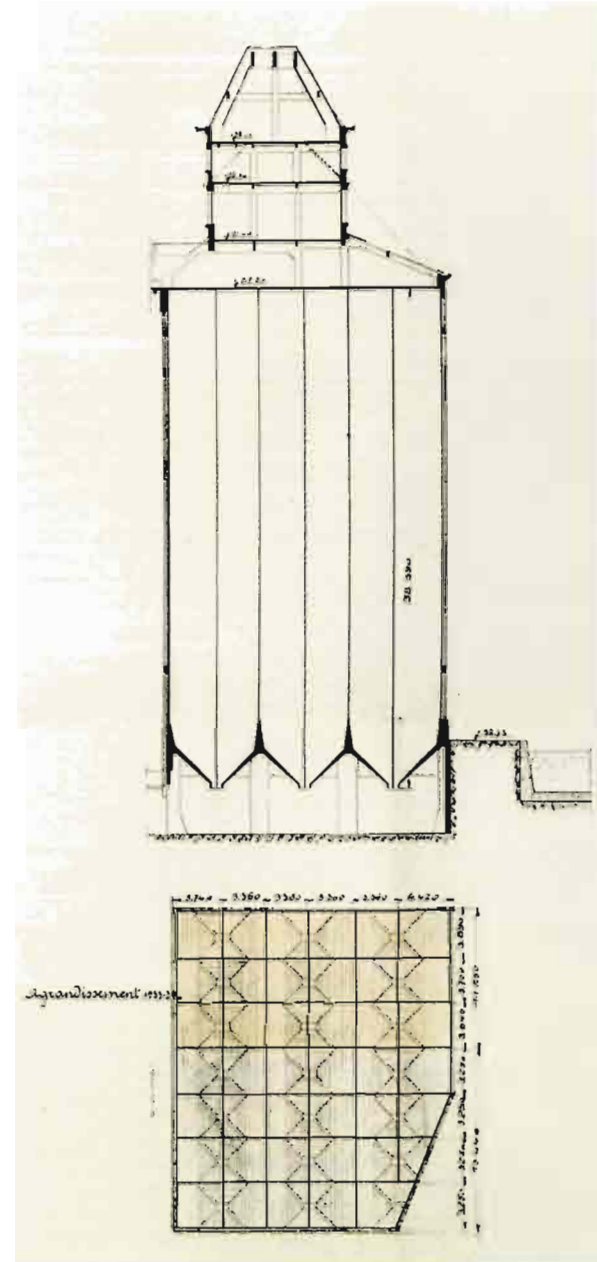
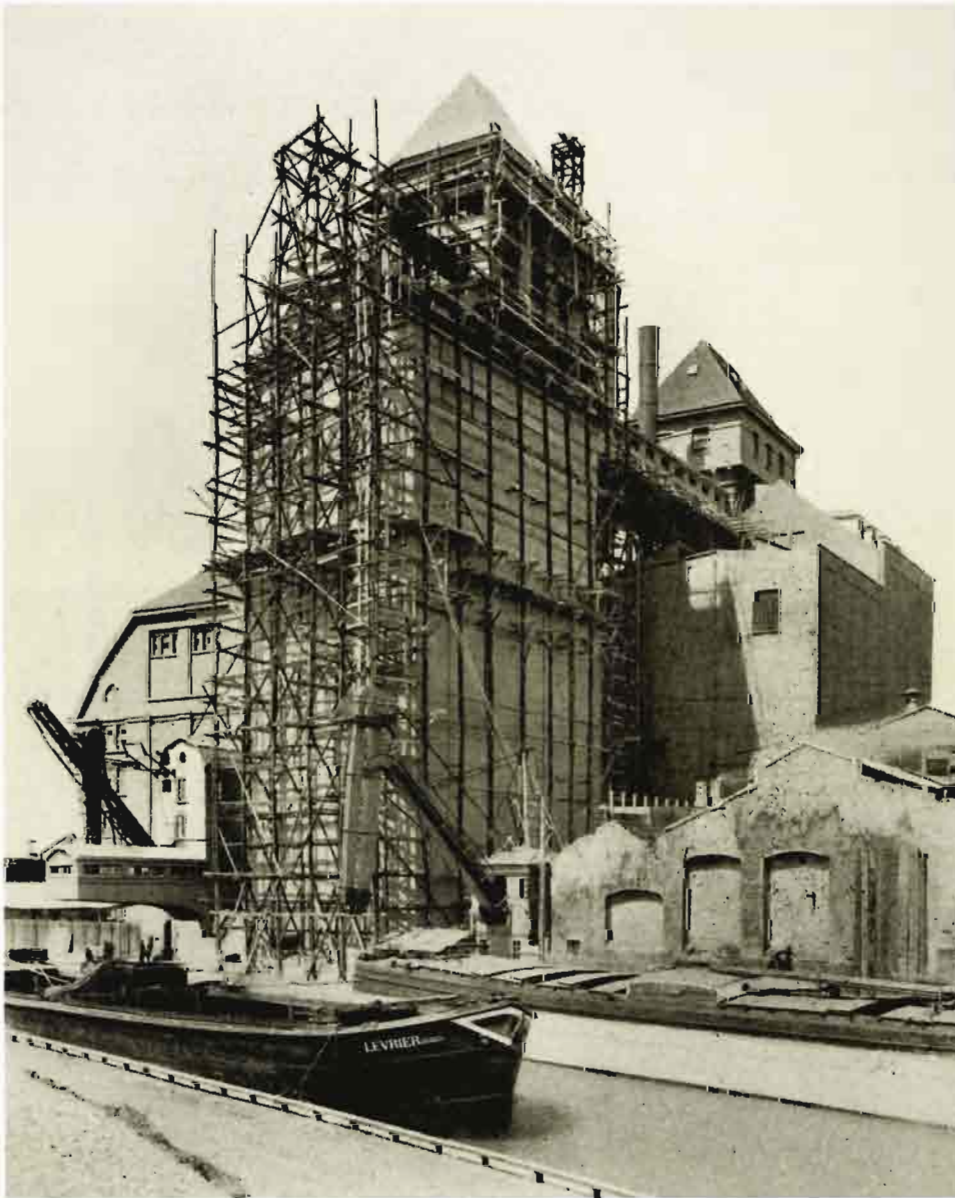


Le chantier progresse en direction du canal. Vers 1926, une passerelle couverte pour le chargement des sacs de farine sur les péniches, reliée au nouveau magasin (voir ci-après), est judicieusement installée, faute de place, sur la couverture du quai de déchargement des blés. L'année suivante, l'entreprise est autorisée à construire, le long du canal, un deuxième groupe de silos. Une première tranche est élevée en 1927, puis une seconde en 1933-1934, portant la capacité du groupe à 11 400 q (a, b). Enfin, un poste de déchargement pneumatique des péniches lui est accolé en 1939.

Le bâtiment est exclusivement dédié au stockage : cette fois-ci, le nettoyage grossier s'effectuera à la sortie, à l'avant du premier groupe de silos, les deux bâtiments étant désormais reliés par une fine passerelle en béton armé. Les cellules en béton armé conçues par Zublin et Perrière, de section carrée, permettent à Eugène Haug d'habiller l'édifice d'une paroi de briques brunes : l'entreprise, les constructeurs et l'architecte n'ont pas été séduits par le principe nouveau des cellules apparentes. Le nouvel organe intègre ainsi l'ensemble cohérent de la minoterie. Mais l'emplacement est exigü. Le bâtiment présente un pan coupé sur le canal. Surtout, il s'élève à une hauteur exceptionnelle (c). Les cellules sont coiffées d'un étage carré protégeant les têtes des élévateurs, et d'une tour abritant le réservoir d'eau. L'ensemble, plus élevé que le beffroi, culmine à 52,69 m.

Afin d'obtenir le consentement municipal, l'entreprise a chargé l'architecte de décorer ce silo-forteresse. Elle annonce l'ajout éventuel de fausses fenêtres et de bandeaux. De fait, au sommet des cellules, Eugène Haug choisit de simuler un étage, couronné d'une épaisse corniche, en substituant la brique rouge à la brique blonde sur de grands aplats carrés. Il ne peut toutefois dissimuler la fonction du bâtiment : les cinq travées de cellules, aux façades aveugles, sont simplement rythmées de fins pilastres renforçant l'élan vertical du bâtiment.

a. Construction de la première tranche, 1927 (*Album de l'œuvre d'Eugène Haug*, v. 1935, Strasbourg, BNU).



↑ b. Seconde tranche (Plan-masse et coupe, non signés, 18 nov. 1933. AM Pantin, 43 W 33).

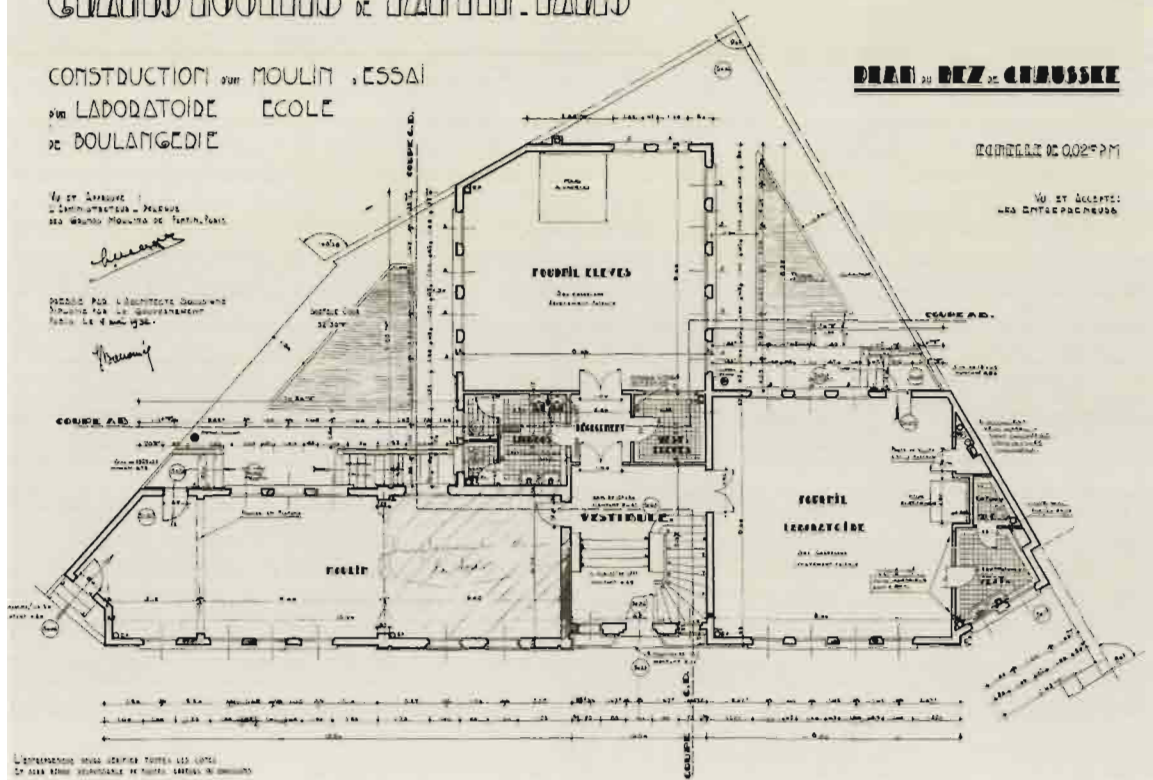
→ c. Vue générale du « silo canal » depuis l'est.



## GRANDS MOULINS DE MONTMARTRE - PARIS

CONSTRUCTION d'un MOULIN d'ESSAI  
d'un LABORATOIRE ECOLE  
de BOULANGERIE

PLAN du REZ-DE-CHAUSSEE



a. Projet d'un moulin d'essai, d'un fournil d'essai, et d'une école de boulangerie (Plan du rez-de-chaussée, Jacques Borromée architecte, 4 mai 1932).

b. Le bâtiment après l'incendie du 19 août 1944.



La première phase de construction est achevée. Mais la minoterie est encore dépourvue d'un organe important. Le blé livré doit être analysé en « *laboratoire* » : la qualité de l'échantillon détermine en effet la composition des futurs mélanges, en fonction de la production souhaitée. Il doit ensuite être transformé en farine dans un « *moulin d'essai* ». Enfin, dans un « *fournil d'essai* » ou « *boulangerie* », la farine est panifiée afin d'apprécier la qualité probable du produit fini.

C'est à l'architecte parisien Jacques Borromée (1899-1988) que revient la charge d'intégrer ces trois fonctions dans un même bâtiment, et d'y adjoindre une « *école de boulangerie* » (a, b). L'édifice, construit en 1932-1933, marque l'entrée du site, soulignant la courbe de l'embranchement ferroviaire particulier. À gauche et au centre, le moulin d'essai : sa tour abritait encore dans les années 1970 deux broyeurs à cylindres au rez-de-chaussée, un plansichter au 1<sup>er</sup> étage, et les têtes des élévateurs au 2<sup>e</sup>. À droite, le fournil d'essai occupe l'essentiel du rez-de-chaussée ; au 1<sup>er</sup> étage, une large baie horizontale ainsi qu'une verrière zénithale éclairent les installations du laboratoire. Les deux corps de bâtiment sont séparés d'un vestibule d'entrée. Ainsi, la composition dissymétrique de la façade en brique traduit-elle les différences d'affectation. La cohérence est offerte par le décor de corniches, linteaux et appuis de fenêtres en ciment blanc qui soulignent les horizontales (c). L'élan vertical de la tour, cantonnée de contreforts d'angles, devait s'achever dans les lignes d'un toit en pavillon qui ne fut jamais construit. Les pilastres encadrant l'entrée principale, la disposition (ou calepinage) des briques offrant une différenciation des niveaux de la façade, enfin l'enseigne en ciment moulé (GMPP, Grands Moulins de Pantin-Paris), tout ceci témoigne du grand soin accordé par l'architecte à la finition de ce bâtiment singulier (d).

L'école de boulangerie (fournil des élèves, salle de conférence, salle des professeurs) occupait le corps arrière du bâtiment, détruit après la Seconde Guerre mondiale suite à l'abandon du projet. Conséquence de la miniaturisation des procédés, les différentes activités de la « *boulangerie* » ont rejoint, au cours des années 1980, les bureaux techniques accolés au pignon du moulin.

↓ c. La façade de la « *boulangerie* ».



↑ d. Monogramme des Grands Moulins de Pantin-Paris.



Le premier magasin de la nouvelle minoterie, en 1927 (*Album de l'œuvre d'Eugène Haug*, v. 1935, Strasbourg, BNU). Dès 1926, l'usine peut disposer d'un vaste bâtiment à usage de « magasin à farines », « magasins à sons » (ou issues) et « magasin d'ensachage », bientôt relié au moulin par une passerelle en béton armé arborant le nom de l'entreprise. Il ne s'agit pas, toutefois, d'une construction neuve. Eugène Haug (par souci d'économie ?) se contente de relier l'ancien magasin à la partie subsistante du moulin. Il modifie le décor des façades (pilastres, corniche, linteaux droits surmontant les anciennes baies verticales) et coiffe l'ensemble d'un haut comble à pans brisés, dialoguant avec celui du moulin. C'est donc un bâtiment en maçonnerie de meulière, assez vulnérable (ses planchers reposent sur une structure métallique) qui, le 19 août 1944, est ravagé par les flammes. L'administration en décide aussitôt l'arasement.





L.D., juin 2004

Façade ouest du nouveau magasin.

Dalle-plancher champignon.

Léon Bailly dessine les plans du nouveau magasin dès 1945-1946. Autorisée en 1947, la construction semble s'être échelonnée jusqu'en 1952. L'édifice comprend 13 étages, contre 8 pour l'ancien magasin. Autre amélioration significative, la structure du nouveau bâtiment est en béton armé, afin de résister aux incendies. Les dalles-planchers champignon (piliers renforcés de chapiteaux) supportent une charge de 2 t par m<sup>2</sup>. Mais l'architecte doit respecter le style des constructions anciennes. Aussi profite-t-il de l'expérience acquise lors de la restitution du comble du moulin : il reproduit les pans brisés, la demie-croupe, le lanterneau, le dessin des lucarnes, et couvre les deux bâtiments de cuivre. Le mimétisme, toutefois, n'est pas absolu. Léon Bailly préfère aux baies géminées de larges ouvertures rectangulaires, d'inspiration plus moderne, certes toujours soulignées des mêmes allèges en brique rouge ; l'architecte renonce aux pilastres et corniches, tant prisées par son prédécesseur, mais travées demeurent marquées. L'une d'elles, en saillie, traduisant l'installation d'un monte-charge, vient rompre la monotonie de la façade.



L.D., 2002

À l'est de la cour se concentre le trafic des marchandises. Aussi doit-on loger à l'ouest les bâtiments annexes de la minoterie. Dès le milieu des années 1920 et jusqu'à l'incendie de 1944, de simples hangars sont construits, sans soin apparent, à proximité du moulin. La direction cherche à limiter la dépendance de l'usine. On abrite ici l'indispensable : atelier de menuiserie (a), atelier de mécanique, magasin général, magasin à fer, magasin à bois, garage pour la réparation des camions, sans négliger les bâtiments pour l'accueil du personnel (réfectoire et cuisine, coopérative).

Après l'incendie, l'ensemble est progressivement rasé. En effet, les réparations de fortune et, surtout, la décision de reconstruire, dans l'enceinte de la minoterie, la semoulerie sinistrée des *Grands Moulins de Strasbourg*, exigent une réorganisation de la cour. La semoulerie sera élevée à droite du moulin, et des camions devront pouvoir la rejoindre.

Dès 1949, Léon Bailly propose ainsi de regrouper l'ensemble des fonctions annexes à l'arrière de la « *boulangerie* ». Les travaux du magasin s'achèvent, et plus aucun modèle ne lui est imposé. Aussi l'architecte peut-il rompre avec le style d'Eugène Häug. Engagé dans les chantiers de la Reconstruction, il choisit de puiser dans le répertoire des formes modernes devenues courantes au début des années 1950 : le toit-terrasse et les deux niveaux de baies filantes accentuent l'horizontalité des bâtiments (béton armé couvert de brique rouge) où l'activité s'effectue d'abord en rez-de-chaussée (b).



↑ a. Atelier de menuiserie, mis hors d'eau après l'incendie du 19 août 1944.

↓ b. Atelier de menuiserie et garages.







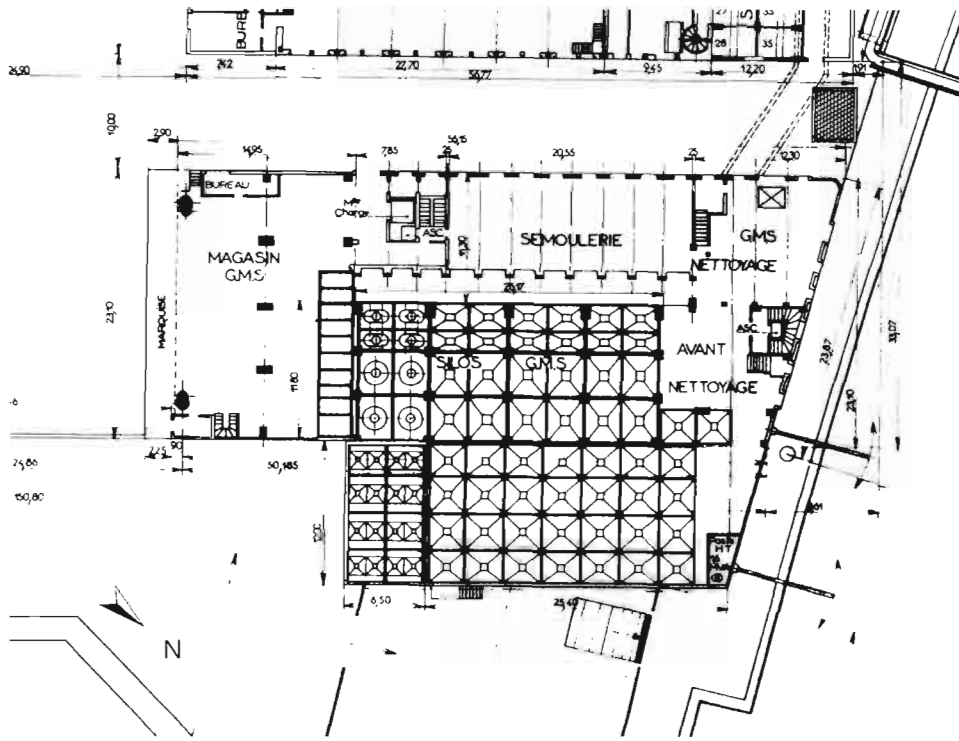
AM Pantin, 2 Fl 231

↑ c. Bureaux et logements des « Moulins de Pantin ». Carte postale, v. 1901.  
 ↓ d. Bureaux et logements.

La restructuration de la cour s'achève par le moins urgent : durant dix ans, les bureaux et les logements du personnel d'astreinte occupent encore l'ancien bâtiment administratif des années 1880, endommagé par les combats du 19 août 1944, dernier vestige de la minoterie d'Abel Leblanc (c). Le nouveau bâtiment, construit en 1956 par Léon Bailly (puis surélevé en 1959, après la mort de ce dernier, par Alain Bailly) allie fonctionnalité, fidélité au répertoire formel de la Reconstruction, et soin minimal : la partie réservée aux logements, avec son toit-terrasse et ses encadrements de baies préfabriqués, relève de la construction en série. La loge des gardiens et du basculeur (contrôle du pont-bascule pour les camions) et l'étage des bureaux sont ouverts de baies filantes couvrant les deux angles du bâtiment, qui offrent une large vue sur l'entrée (d).



LD, mai 2005



a. Plan-masse. Grands Moulins de Pantin, 11 déc. 1980. (Coll. part.).

Dès 1949, les Grands Moulins de Strasbourg (présidés par Jules Haegel, également président des Grands Moulins de Pantin-Paris) envisagent de transférer à Pantin leur semoulerie sinistrée en 1940. Il s'agit pour l'entreprise de se rapprocher des nombreux fabricants de pâtes alimentaires de la région parisienne, leurs principaux clients, de concurrencer ainsi les semouleries de la région marseillaise et de profiter des infrastructures des Grands Moulins de Pantin (manutention, bureau de réception des blés, équipements pour le personnel). Les travaux débutent en 1952 et s'achèvent en 1960 avec la construction de l'extension des silos à blé dur, sur le territoire communal de Paris. À ses débuts, l'usine transforme journalièrement 1000 q de blé dur en semoule et emploie une vingtaine d'ouvriers. La concurrence des productions étrangères et l'arrêt de l'usine de pâtes alimentaires de Corbeil imposent sa fermeture en 1985.

Il s'agit d'une usine intégrée. Dans un même volume parallélépipédique (« tronqué » sur le canal), les ingénieurs et l'architecte Léon Bailly associent 5 modules de fonctions et de constructions différentes (a). L'avant-nettoyage est placé à l'est, à proximité du canal où sont installés les postes de déchargement pneumatique des péniches ; il précède l'important module des silos ; à l'est se succèdent le Nettoyage et le moulin à semoule. Le 5<sup>e</sup> module, celui du magasin, occupe le quart nord du bâtiment. Si l'avant-nettoyage, le nettoyage et le moulin présentent une structure métallique, l'ossature des organes plus sensibles aux incendies (magasin et silos) est en béton armé. Dans le moulin, les machines de meunerie (cylindres broyeurs, convertisseurs, réducteurs, désagrègeurs ou claqueurs, sasseurs, plansichters et détacheurs notamment) reposent sur des poutres métalliques recevant des planchers en bois pour l'absorption des vibrations. Le geste moderne de Léon Bailly, qui entend rompre avec l'architecture organique pour unifier dans un même ensemble les fonctions complexes de l'usine, s'accompagne d'un souci de différenciation des façades. Sur la cour, le magasin présente une superposition de plateaux suggérant l'importance de la surface disponible. Les baies courantes succèdent aux pleins de murs qui courent en bandeaux, simplement interrompus par les descentes d'eau dont la verticalité répond aux poteaux apparents de la structure porteuse en béton armé. Cette affirmation de puissance par l'empilement des horizontales n'est pas sans rappeler les leçons de l'École d'Amsterdam au début du XX<sup>e</sup> siècle. Du côté du canal et du moulin d'Eugène Haug, Léon Bailly suggère la circulation verticale des produits en cours de transformation (nettoyage et moulin à semoule) (c). Les travées de baies verticales vitrées, les pilastres légèrement en saillie, les descentes d'eau rythment la façade de briques rouges de cet immeuble-usine. À l'angle du bâtiment, un arrondi vient amortir la brutalité potentielle de ce volume. La travée en saillie de la cage d'ascenseur présente une baie traversante montant de fond en comble : ici, le défaut de symétrie est peut-être dicté par l'organisation interne de l'usine ; peut-être s'agit-il également d'un effet de composition, recherché par l'architecte. Il se trouve « corrigé » en 1958-1960 avec la construction de bureaux dissimulant à gauche, sur le canal, un nouveau groupe de silos (Pierre O. Bauer, architecte et ingénieur).



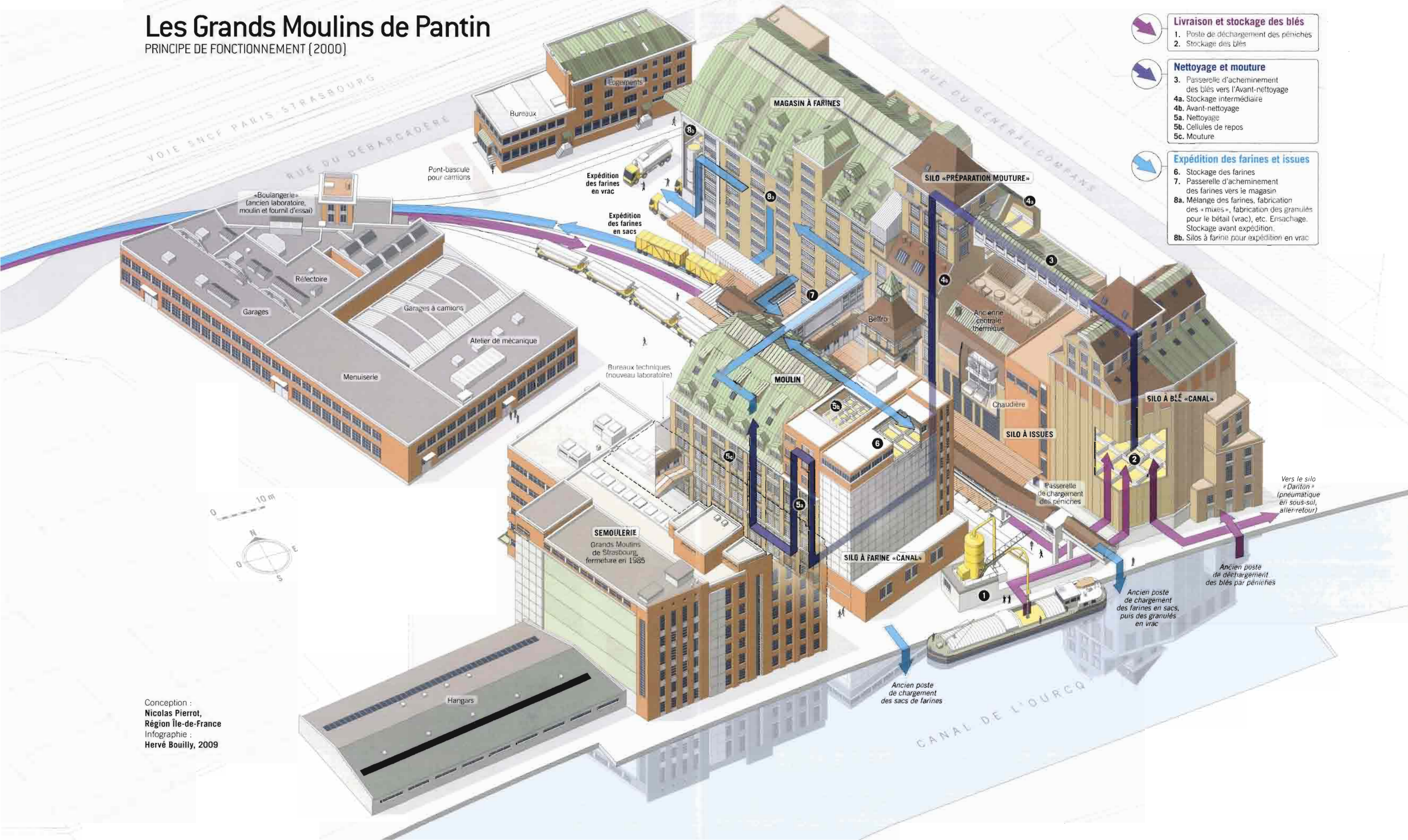
↑ b. Façade sur la cour. → c. Façade sur le canal.





# Les Grands Moulins de Pantin

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT (2000)



Conception :  
**Nicolas Pierrot,**  
 Région Île-de-France  
 Infographie :  
**Hervé Bouilly, 2009**

À la fin des années 1950, les perspectives de croissance appellent une augmentation des capacités de stockage. Si, de 1949 à 1957, la production de l'usine pour le marché français augmente assez peu (de 600 000 à 700 000 q par an), les exportations ont presque triplé (200 000 à 540 000 q par an). Il ne saurait être question, toutefois, de bâtir un nouveau groupe de silos à blé dans l'enceinte de la minoterie, ni de l'installer trop loin : il faut éviter la construction de nouvelles infrastructures (déchargement et chargement). Aussi l'entreprise s'intéresse-t-elle, en 1958, à la parcelle située à l'angle de la rue Danton et du canal de l'Ourcq. Sa proximité permettrait un raccordement direct à l'usine (système de transport pneumatique aller-retour depuis le « silo canal »). Mais l'initiative n'est pas du goût de la municipalité. Elle craint la gêne du voisinage, souligne que l'îlot est dédié à l'habitation. Malgré l'opposition du maire, le MRU (ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) délivre en 1959 l'accord préalable pour la construction du futur « silo Danton ». L'ouvrage n'est finalement construit qu'en 1961. Sans doute cette réticence explique-t-elle le soin relatif accordé à la construction et à son insertion dans l'espace urbain. Il s'agit d'un groupe de 67 500 q (25 unités de 2 700 q, soit une par péniche) dont les parois de béton ont été coulées en continu selon le procédé du « coffrage glissant » (b). À l'heure où la construction des silos est dominée par les ingénieurs, le bâtiment du « silo Danton » est l'œuvre d'architectes. Sa forme parallélépipédique est assez commune, mais Léon Bailly (décédé en 1959) puis Alain Bailly demeurent attentifs à l'équilibre de la composition (étage de surcroît dit « hall des machines », tête de l'élévateur), dessinent une travée pour la cage d'escalier, reprennent enfin le vocabulaire adopté pour les ateliers et les bureaux de la minoterie : baies filantes, fenêtres sur l'angle, toit-terrasse. Dès l'avant-projet de Léon Bailly, en 1958, des rangées d'arbres devaient habiller les façades aveugles de l'imposant édifice.

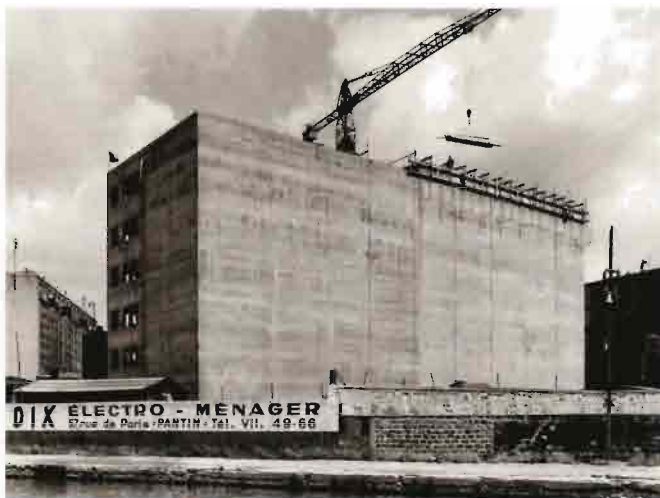


Photo Chevojon, 1961. [Coll. part.]

b. Construction du « silo Danton ».



LD, 2005

c. Le silo à farine « canal » et le silo à issues.

Au stockage du blé répond, en aval de la production, le stockage des farines. La construction du silo à farines « canal », accolée au dos du moulin (partie Nettoyage) débute en 1962. Chacune de ses 16 chambres peut contenir 1 700 q de farine. Lieu de stockage temporaire avant l'ensachage, il est également équipé de deux postes de chargements pour camions-vrac gros porteurs. Il s'agit, cette fois-ci, d'une œuvre d'ingénieur. Certes, le dessin de la cage d'escalier et de l'étage de surcroît « rappelle l'architecture de la semoulerie existant actuellement », mais J. Quost ne peut tempérer la brutalité de la grande façade aveugle. C'est au même ingénieur que l'on doit, entre 1966 et 1969, l'édification du silo à issues (9 000 q) entre le bâtiment de l'ancienne centrale thermique et le « silo canal ».



LD, 2004

d. Extension du magasin : silo à farine.

Une dernière extension s'élève dans l'enceinte de l'usine en 1977-1980. Le développement des boulangeries industrielles exige une diversification des types de farines, à produire en grande quantité. Aussi l'ingénieur J. Quost et l'architecte François Mathieu construisent-ils un nouvel ensemble de silos en béton armé (dite « extension silos ») pour le stockage et le chargement des farines en vrac (13 000 q, 10 cellules). Le bâtiment prolonge le magasin en reprenant la forme de son pignon. Cet effort, imposé par une nouvelle demande de dérogation (près de 45 m. au faitage), perpétue celui de Léon Bailly, chargé de reconstruire le magasin dans le style du moulin d'Eugène Haug. Le nouveau bâtiment, toutefois, tranche par le choix des matériaux, des teintes et par le minimalisme du décor inscrit sur les façades aveugles.

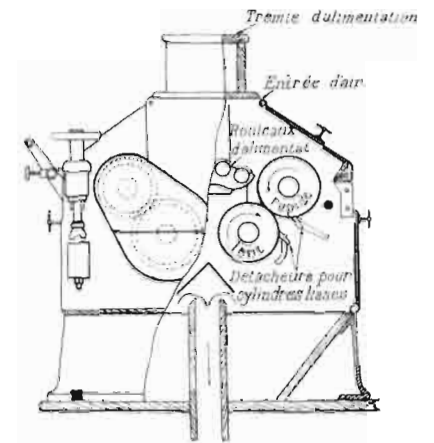
← a. Le « silo Danton » vu depuis le « silo canal ».



Jean Bernard Vallès, 2001

La salle des appareils à cylindres en 2001.

## Dernière visite aux moulins



Peu d'hommes, un univers de machines : hors du magasin à farines, lieu de tous les mouvements et dernier quartier conquis par la mécanisation, une minoterie est d'abord une machinerie complexe. Selon le principe énoncé par l'américain Oliver Evans dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le moulin doit recevoir le grain à son entrée et, en sortie, restituer les farines et les sous-produits de mouture. Le personnel affecté à la marche du moulin est ainsi minoritaire. Aux Grands Moulins de Pantin, en 1980, les effectifs de l'usine se répartissaient comme suit : 24 personnes au service des blés (stockage), 33 au moulin (en équipes de 1-2 ouvriers pour le nettoyage, et 4-5 ouvriers pour la mouture), 129 au magasin et 87 dans les autres secteurs (étude, laboratoire, ateliers de menuiserie et de mécanique, entretien, gardien, personnel, direction). Au début des années 1990, avec l'informatisation du moulin, ce dernier n'est plus surveillé que par un seul conducteur, sous la direction du chef meunier. Ainsi s'explique, en partie, la rareté des hommes sur les quelques photographies aujourd'hui conservées montrant l'intérieur de l'usine, toutes postérieures à la restauration-reconstruction des années 1945-1948. Ces images, en outre, sont pour la plupart des commandes de l'entreprise et des sous-traitants : il s'agissait d'abord d'exposer la modernité des équipements, dans le moulin puis dans le magasin. Les photographies plus récentes, prises dans une perspective d'inventaire du patrimoine, sont encore moins habitées. C'est qu'en 2001, les Grands Moulins de Pantin sont devenus un simple lieu de stockage et d'ensachage des farines, désormais produites aux Grands Moulins de Corbeil. Les machines de meunerie ont été photographiées avant d'être revendues. Le magasin n'employait plus qu'une quinzaine de personnes : seuls quelques gestes du travail ont pu être saisis. Ces gisements d'images, associés à quelques plans, descriptions et témoignages — mais sans les archives de l'entreprise — permettent toutefois de restituer les grandes lignes du fonctionnement de l'usine depuis les Trente Glorieuses. Suivons donc le cheminement du blé depuis sa livraison jusqu'à sa transformation, puis le parcours des farines et issues jusqu'à leur expédition [voir l'illustration de synthèse pages 131-132].

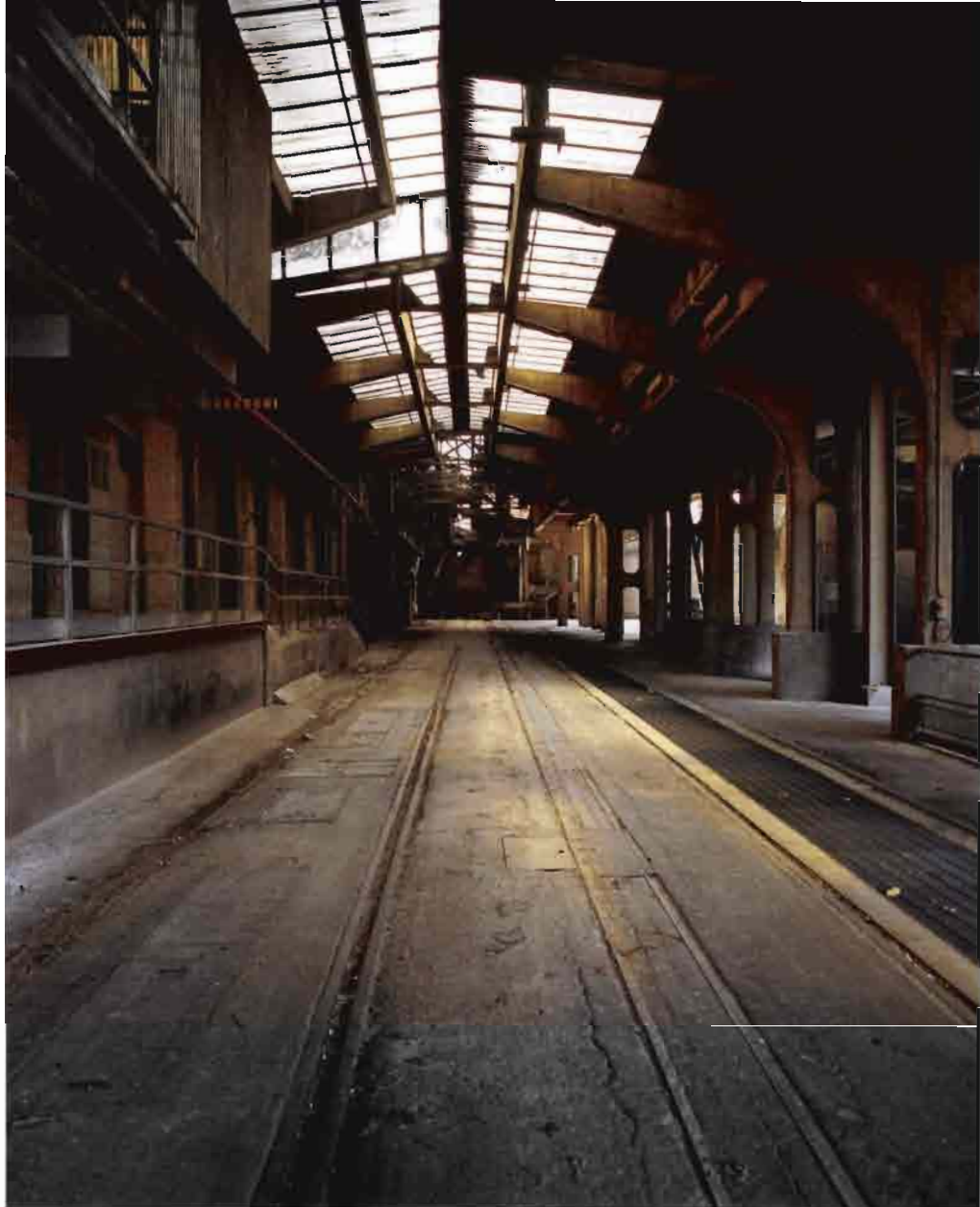


→ a. Quai de déchargement des wagons et camions.

Les blés sont acheminés par la route, le rail et le canal. En 1956 comme en 1980, dates des deux principales descriptions de l'usine, la capacité journalière de déchargement des *Grands Moulins de Pantin* est environs de 12000 q (1200 t), soit 25 ou 30 wagons et camions (60 % des livraisons) et deux péniches de 250 tonnes (40 %). La livraison en vrac l'emporte sur la livraison en sacs au cours des années 1960, grâce aux efforts d'équipement des coopératives de céréales

↓ b. Déchargement d'un wagon.

Par le rail et la route sont acheminés les blés du Bassin parisien (ou « blés de pays »). C'est d'abord le rail qui domine, au cours des années 1950 et 1960. Sa part diminue par la suite, jusqu'à devenir minoritaire au milieu des années 1980 : on limite ainsi l'encombrement de la cour et la difficile manœuvre de traversée, très minutée, des voies SNCF. Sur l'embranchement ferroviaire particulier, un tracteur conduit les wagons-citernes dans la cour de l'usine. Ces derniers sont pesés sur l'un des trois ponts-basculants : le responsable des pesées relève la provenance, le poids et l'ordre d'arrivée du chargement, afin que le bureau de réception puisse lui affecter, en fonction de sa qualité, une cellule du « silo canal ». Les wagons sont ensuite garés le long du quai de déchargement, puis le blé vidé, au sol, dans les trémies sous-wagons. Il est acheminé en sous-sol, par « redler » (convoyeur mécanique), jusqu'au silo. Un échantillon prélevé à la réception subira plusieurs analyses dans le laboratoire, puis sera testé dans le moulin et le fournil d'essai (boulangerie). Dès lors, on pourra extraire des cellules la qualité de blé voulue, et composer des mélanges en fonction de la qualité de farine souhaitée.



Louis Vaussy, v. 1960. [Cont. part.]

→ c. Déchargement d'un camion.

Les camions sont pesés à l'entrée du site, le long du bâtiment administratif. Leur chargement subit le même contrôle que celui des wagons. Sur le pont-basculant non-pesant, chaque camion est ensuite déversé sur une trémie.



L. Faiquet, v. 1965. [Coll. part.]



Laurent Desmoulin, juin 2003



Anonyme, s.d. [Coll. part.]

↑ e. Ancien poste de déchargement des péniches.

↑ d. Conduits de distribution des blés dans les cellules, au sommet du « *silo canal* ».

Le blé est alors transporté en sous-sol, par redler, puis conduit jusqu'au sommet du « *silo canal* » par élévateur à godets, et distribué dans l'une de ses 41 cellules.

→ f. « *Silo canal* », nouveau poste de déchargement des péniches.

Par le canal sont acheminés les blés d'importation, notamment les « *blés de force* » riches en gluten, produits aux États-Unis ou au Canada. En 1939, un poste de déchargement pneumatique est installé sur le flanc du « *silo canal* » (e). Avec la croissance de la production, le débit horaire des pompes ne cesse de croître. En 1964, les flexibles plongés dans le blé des péniches en extraient 100 tonnes par heure. En 1995-1996, un nouvel aspirateur à grains (Vigan Engineering SA) d'une capacité de 200 t/h est installé au dos du moulin (f). Tous les blés, une fois pesés et contrôlés, sont distribués selon leur qualité dans les cellules tampons du « *silo canal* ». Une part est transférée par pneumatique, sous le chemin de halage, jusqu'au « *silo Danton* » dont chacune des 25 cellules peut recevoir le chargement d'une péniche (250 t).



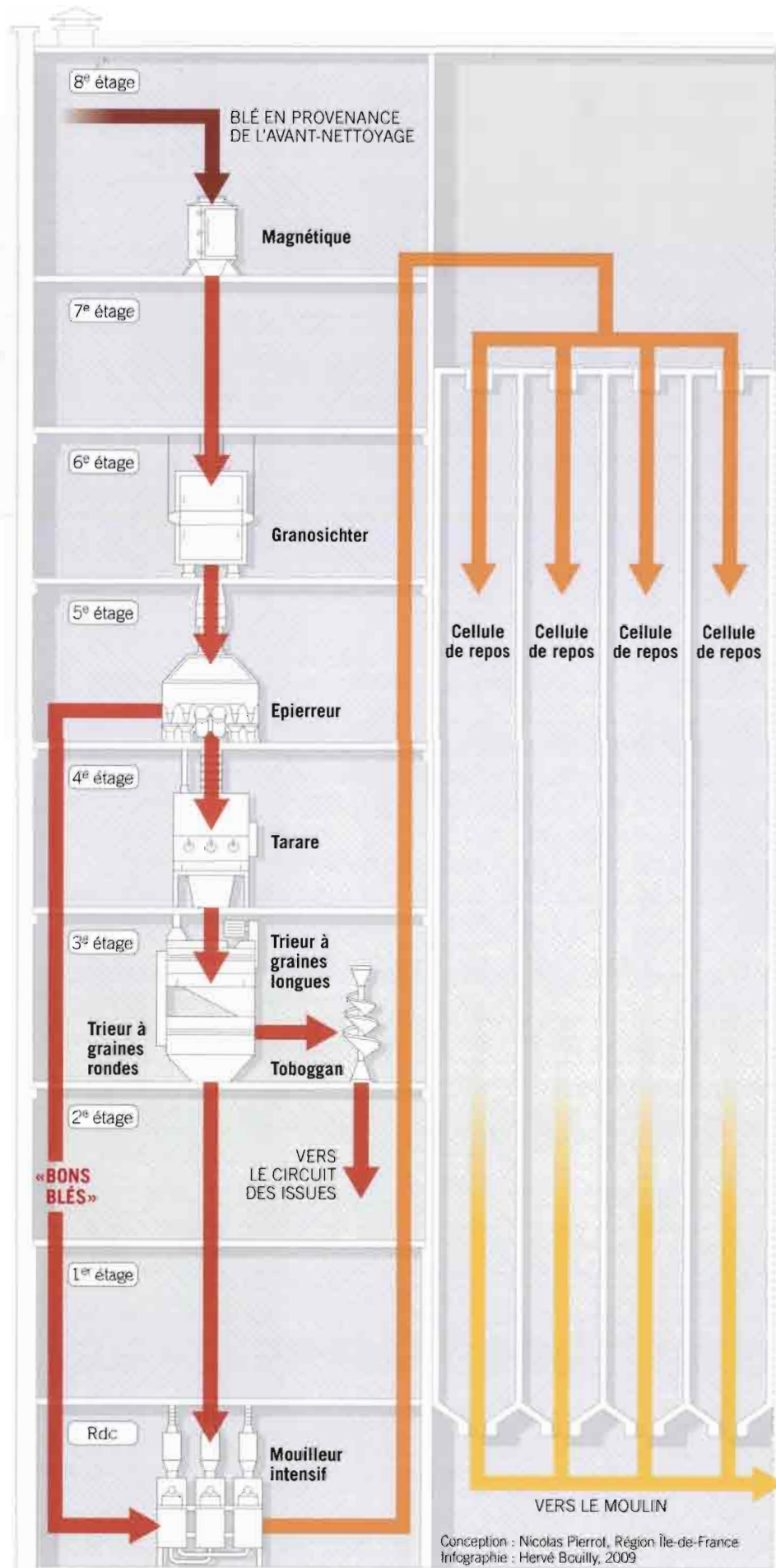
-JRV, 2003

Il faut alors « préparer » la mouture. Le chef meunier, répondant à la commande du service commercial (à Paris), indique au service des blés la qualité et la quantité de blé à extraire des cellules. Les grains sont élevés depuis la base jusqu'au sommet du « silo canal » puis empruntent la passerelle aérienne (équipée d'une bande transporteuse) pour rejoindre le « silo préparation mouture ». Ici, jusqu'à la fin des années 1980, les blés étaient « composés », c'est-à-dire mélangés afin de produire la qualité de farine souhaitée. Changement radical de procés au début des années 1990, avec l'introduction du mélange des farines dans le magasin : une « partie » stockée dans le « silo préparation mouture » n'est plus alors composée que d'une seule variété de blé. Le grain subit ici un premier nettoyage grossier, ou « avant-nettoyage », afin de le débarrasser de ses grosses impuretés (cailloux, clous, graines étrangères, terre). À la veille de la fermeture, l'opération était assurée par du matériel récent (calibreur haut-débit Marot, calibreur de reprise Bulher, années 1990).

Diagramme simplifié de l'une des trois chaînes de nettoyage, après la modernisation des années 1980.

Commence alors le nettoyage proprement dit. Le blé passe sous l'allée centrale (par redler) puis l'élevateur « à blé sale » le conduit jusqu'au sommet du bâtiment de nettoyage, au dos du moulin. Il descend ensuite, par gravité, sur l'un des trois circuits ou « chaîne » de nettoyage, offrant un débit de 200 t/h chacun. Il s'agit d'éliminer les impuretés plus grosses, plus petites, plus lourdes ou plus légères que le grain. C'est le dernier état du « diagramme » qui, en 2001-2003, a pu être observé : le neuf y côtoie le plus ancien, les équipements demeurant toutefois postérieurs à la surélévation du bâtiment, au début des années 1960. L'image ne saisit que l'aspect extérieur des machines, à la veille de leur vente ou de leur destruction.

**Grands Moulins de Pantin  
DIAGRAMME SIMPLIFIÉ  
DE L'UNE DES TROIS  
CHAÎNES DE NETTOYAGE  
(après la modernisation  
des années 1980)**



**Aimant ou « magnétique ».**

Au 8<sup>e</sup> étage, le blé est délesté de ses impuretés ferreuses en passant dans un « aimant » ou « magnétique » (Sangati, années 1990). Placer cette machine en amont de la chaîne permet de limiter, en aval, la production d'étincelles dans les machines, et par conséquent les risques d'incendie.



L.D. mai 2003



L.D. mai 2003

↑ Granosichters.

← Epierreurs.

Au 6<sup>e</sup> étage, les tamis superposés de trois *granosichter* (Sangati, v. 1980) retiennent les impuretés plus grosses que le blé (par exemple les grains de maïs). Viennent ensuite, au 5<sup>e</sup> étage, les *épieurreurs* Gravity Selector (Sangati, v. 1980) dont la fonction est double : éliminer les cailloux par vibration et aspiration, et répartir le flot de blé en deux fractions. Les blés lourds ou « bons blés » sont directement envoyés vers le mouilleur intensif, en fin de chaîne ; le reste du flot, qui peut encore contenir des graines étrangères au froment, poursuit sa course vers les tarares et les trieurs.

J.B.V. août 2001





10 juin 2003

↑ Tarares.

Au 4<sup>e</sup> étage, les tarares (Sangati) éliminent les impuretés plus légères que le blé par création d'un courant d'air dans le couloir de la machine. Le blé glisse vers la trémie alors que les particules s'élèvent.



10 juin 2003



↑ Trieurs à disques.

Le flot descend au 3<sup>e</sup> étage et passe dans les trieurs Simon (années 1960-1970) brevet Carter, à *graines longues* (partie haute de la machine) et à *graines rondes* (partie basse). Les grains de blé se logent dans les alvéoles des disques à grains longues, afin que l'avoine, l'orge ou le seigle soient évacués. Inversement, ce sont les grains plus petites que le blé (brisures, petites graines) qui se logent dans les alvéoles des disques à grains rondes, alors que les grains de blé sont évacués. Le blé nettoyé rejoint directement le mouilleur, les grains longues gagnent le circuit des issues, et les grains rondes se déversent sur les « toboggans ».

← Toboggans.

Les trieurs hélicoïdaux (Sangati, début des années 1980) sont également installés au 3<sup>e</sup> étage. Grâce à la force centrifuge, les grains ronds se répartissent dans le « toboggan » selon leur densité : vers l'extérieur pour le colza et le tournesol par exemple, et vers l'intérieur pour les brisures et blés cassés (« petits blés »). Les grains ainsi séparés sont mis en sacs ou rejoignent le circuit des issues.

10 juin 2003

#### Mouilleur intensif.

Le blé nettoyé est humidifié par pulvérisation dans le « mouilleur intensif » du rez-de-chaussée (Sangati, début des années 1980). Il s'agit d'assouplir les tissus qui recouvrent l'amande du blé, afin de faciliter la mouture.



L.D. Juin 2003

#### Conduits vers cellules de repos.

Le parcours est presque terminé. Le grain rejoint le 8<sup>e</sup> étage (par l'élévateur à « blé propre »). De là, il est dirigé vers l'une des 16 cellules de repos du bâtiment de nettoyage (600 q chacune). Selon la nature de la fabrication souhaitée, il y sera conservé jusqu'à 24 heures. Un dernier nettoyage dans les brosses à blé du 8<sup>e</sup> étage précèdera l'entrée du grain dans le circuit de mouture.



J.B.V. août 2001



Diagramme de mouture simplifié, années 1980.

Le blé est pesé au 3<sup>e</sup> étage du moulin. Débute alors le circuit de mouture. Comme dans toute minoterie, les grains tombent d'abord sur les *broyeurs* (5 passages). Leurs cylindres cannelés amorcent la séparation de l'enveloppe et de l'amande, produisant une minorité de « *farine de broyage* » et une majorité de gruaux, ou semoules. La seconde étape consiste à extraire des semoules le maximum de farine blanche disponible : c'est le rôle des *claqueurs* (6 passages), munis de cylindres lisses. Enfin, obtenir de la farine fine suppose 11 passages sur les *convertisseurs*, munis de cylindres très lisses. Il faut encore éliminer les « *plaquettes* » de semoule produites entre les cylindres très serrés des claqueurs ou des convertisseurs ; c'est le rôle des *détacheurs* du 6<sup>e</sup> étage, accélérateurs de mouture fabriqués dans les ateliers de l'usine. Ils sont suivis de cyclones qui distribuent le produit à l'étage inférieur. Entre chaque passage sur les cylindres, les produits sont tamisés sur les *plansichters* (5<sup>e</sup> étage) et, jusqu'au milieu des années 1980, sur les *sasseurs* (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> étages). À la sortie des *plansichters*, les sons rejoignent le circuit des issues, et les farines sont distribuées sur les *vis sans fin* du 4<sup>e</sup> étage : des boîtes à clapets les dirigent selon leur qualité. Enfin, redescendues au 2<sup>e</sup> étage, les farines sont pesées puis transportées par pneumatique (30 t/h de débit) vers le silo à farine « *canal* » et les silos du magasin.

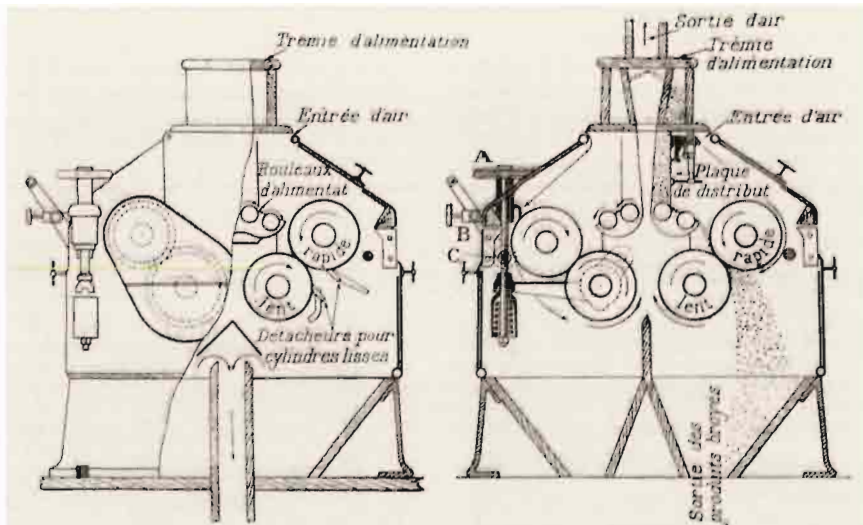


FIG. 6 et 7. — Coupes d'un appareil de mouture à cylindres.  
A, volant; — B, vis micrométrique; — C, levier de débrayage et excentrique.

Photo Chevojon, v. 1948. [Coll. part.]



LK, 2008

Coupe d'un appareil à deux paires de cylindres.

(« Le matériel de minoterie moderne », *Le Génie civil*, 13 janv. 1923, p. 32, Paris, SEIN).

L'emploi des appareils doubles, à 4 cylindres, s'est diffusé dans les grandes minoteries après la Première Guerre mondiale (moulin de Millenium près de Londres, 1918, *Grands Moulins de Paris*, 1919). Ces machines comprennent « deux paires de cylindres indépendants l'un de l'autre : les cylindres sont en fonte aciérée, cannelés ou polis (...). Dans chaque paire de cylindres l'un d'eux tourne à une vitesse deux à trois fois plus grande que l'autre, afin de réaliser la brisure du grain en semoule pendant le broyage (...). Le rapport de vitesse des deux cylindres et la vitesse du cylindre rapide sont moindres pour les appareils convertisseurs (...). Le bâti de l'appareil est très massif et comporte de longs paliers pour les axes de cylindres, afin d'assurer une marche parfaite sans aucune vibration (...). Une aspiration réglable est assurée dans ces appareils, et de grandes portes de visite permettent la surveillance de la fabrication » (P. Boudreaux, *idem*).

Installation des appareils à cylindres Simon, système de refroidissement par eau.

Avant la Seconde Guerre mondiale, l'usine était équipée de 71 appareils Bühler à 4 cylindres. Ils furent détruits dans l'incendie du 19 août 1944 et rapidement remplacés par des appareils Simon (*Simon Roller Mill*, Grande-Bretagne) de même type, construits en 1937. Chaque cylindre mesurant 1 m., la longueur totale de cylindres n'atteint aux *Grands Moulins de Pantin* que 142 m.. Cette longueur limitée (l'extension du moulin n'a jamais eu lieu) a suscité au moins une innovation. Le défi consistait à augmenter la productivité sans compromettre la qualité : quoique les cylindres soient fortement serrés, les farines ne sont pas altérées grâce à l'installation par Albert Guillon (directeur de 1905 à 1957) d'un système de refroidissement intérieur alimenté par un puits de 108 m. de profondeur situé au pied du beffroi.

LK, 2008



Salle des appareils à cylindres.

Les 71 appareils à cylindres Simon (36 broyeurs, 17 dagueurs, 18 convertisseurs) sont répartis en 8 rangs de 8 ou 9 unités. Ici, la transmission indirecte de la force motrice, par poulies et courroies, est longtemps restée la règle : certes, les 2 moteurs de 500 ch, installés en 1948, furent remplacés par 8 moteurs de 200 ch, soit un par rang. Mais ils ne furent progressivement renforcés par des moteurs individuels qu'à partir des années 1980.





JBV, 2001

Élévateurs à godets.



JBV, 2001

Tête des élévateurs à godets.

À la sortie des appareils à cylindres, les produits sont conduits jusqu'à la « pointe » du moulin (7<sup>e</sup> étage) par les élévateurs à godets. Ces équipements sont l'œuvre des ateliers « mécanique » et « menuiserie » de l'entreprise. À leur sortie, les distributeurs ou « boîtes de direction » répartissent les produits sur les détacheurs du 6<sup>e</sup> étage ou directement sur les plansichters du 5<sup>e</sup> étage. La circulation s'effectue ici par gravité à l'intérieur de conduits en tôle émaillée (substitués aux conduits en bois au cours des années 1970 afin de réduire les engorgements).

Anciens plansichters, en cours d'installation.

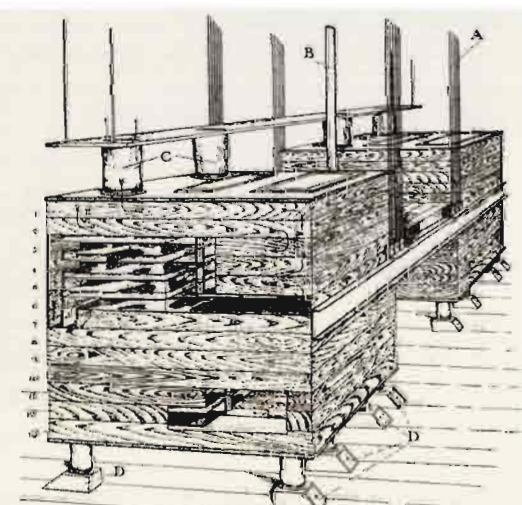


FIG. 8. — Vue d'un plansichter

A, bielles flexibles; — B, arbre vertical de commande; — C, mandres pour l'entrée des produits; — D, manèges de sortie des produits divisés.

LK, 2008

## Écorché d'un plansichter.

(« Le matériel de minoterie moderne », *Le Génie civil*, 13 janv. 1923, p. 32. Paris, SEIN).

Inventé en 1887, le plansichter (de l'allemand *Plan* et *Sichter*, blutoir plan) constitue avec l'appareil à cylindres en fonte, également d'invention hongroise, la seconde innovation majeure de la meunerie industrielle. Il sert à « diviser et classer les produits par grosseur en les faisant passer sur une série de tamis plans superposés, et en imprimant à leur ensemble un mouvement de rotation analogue à celui donné à un tamis à main. Ces tamis (...) sont contenus dans deux caisses de bois semblables, au nombre de 8 à 12 par caisse. Ces caisses peuvent balancer comme un pendule autour de leur position d'équilibre; elles sont suspendues au plafond par quatre groupes de bielles flexibles qui empêchent les caisses de prendre un mouvement de révolution autour de l'arbre vertical qui commande leur mouvement, mais seulement un mouvement de balancement suivant un petit cercle » (P. Boudreaux, *idem*).

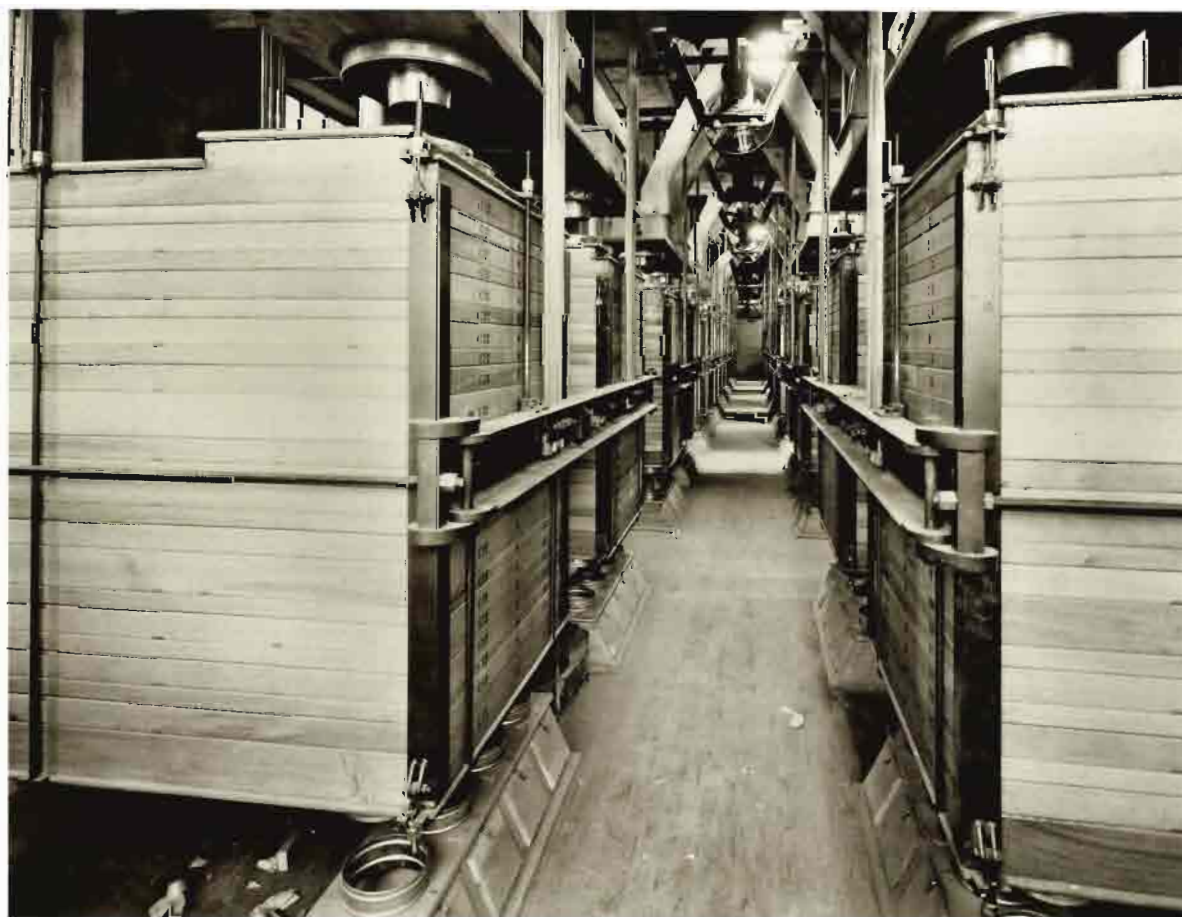


Photo Chevalot v. 1948 [Troll part.]



#### Nouveaux plansichters Simon, Sénior HA.

Avant la Seconde Guerre mondiale, le moulin était équipé de 48 plansichters en bois construits par les ateliers de l'usine. Après l'incendie du 19 août 1944, ils furent aussitôt reconstruits à partir de mécanismes Simon (fournisseur des appareils à cylindres). Leurs caisses en bois étaient munies de « tamis longs ». À partir de 1968, afin d'augmenter la productivité, ils furent progressivement remplacés par de nouveaux plansichters métalliques Simon, Sénior HA, à « tamis carrés », entraînés par des moteurs individuels et présentant une surface blutante plus importante. À la veille de la fermeture de l'usine, le 5<sup>e</sup> étage comptait 22 plansichters métalliques. Ces appareils reçoivent les produits par leurs manches supérieurs, les tamisent et les « classent » : en fonction de leur grosseur, ils rejoignent les broyeurs, les claqueurs ou les convertisseurs. Ce faisant, des produits de mouture (farines premières, farines basses, sons fins, gros sons, remoulages) sont recueillis à chaque passage : les boîtes à clapets situées sous les plansichters dirigent ces produits en fonction de leur qualité sur les vis collectrices (vis sans fin ou vis d'archimède) du 4<sup>e</sup> étage.

JBY, 2001

#### Anciens sasseurs.

Jusqu'au milieu des années 1980, des sasseurs occupaient les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> étages. Ils étaient chargés d'« épurer » et de calibrer les semoules avant leur retour sur les appareils à cylindres. La mise en place des nouveaux plansichters les a rendus obsolètes.

#### Ventilateurs.

Chaque déplacement de produit créant un mouvement de poussière, il est essentiel d'aspirer l'air dans les conduits (les ventilateurs Sangati du 8<sup>e</sup> étage ont été installés en 1984). La farine est récupérée dans les filtres du 7<sup>e</sup> étage, puis l'air évacué à l'extérieur.



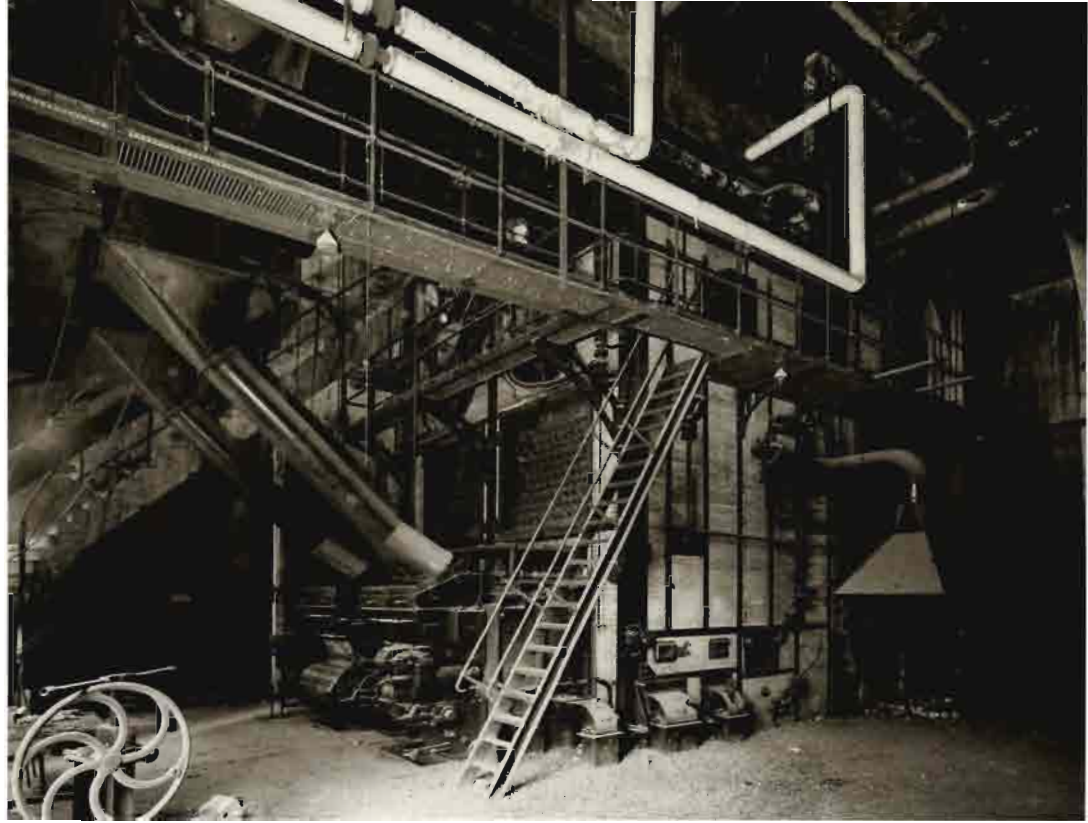
Photo Louis Vaussy, v. 1960. [Coll. part.]



JBY, 2001

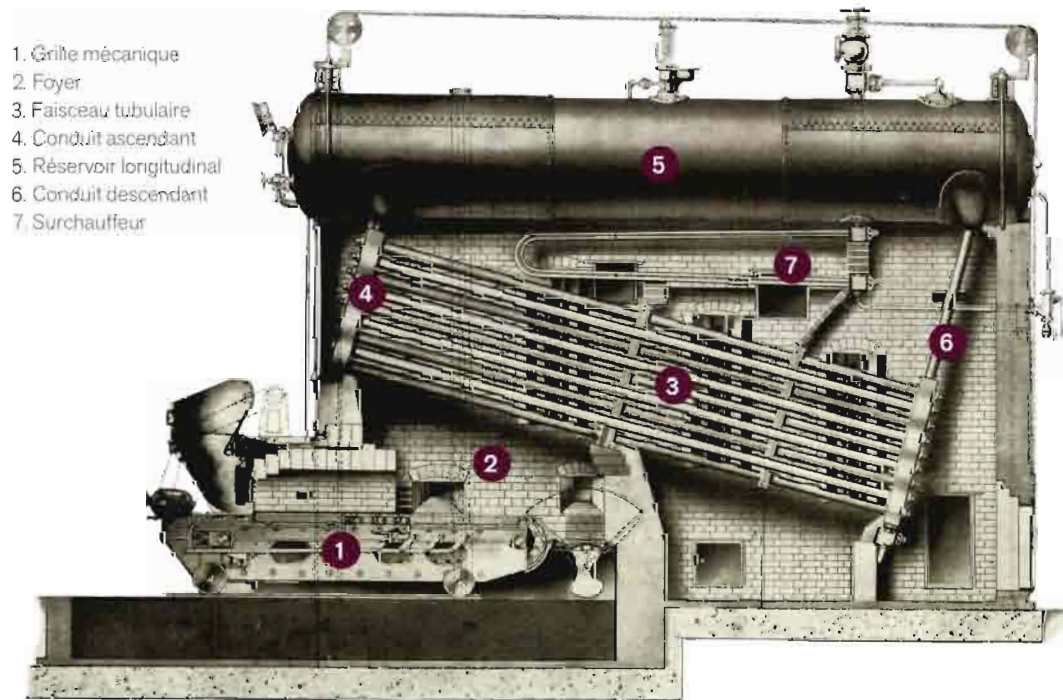
La centrale thermique, construite entre 1924 et 1926, alimentait la minoterie en électricité. Ce choix énergétique, qui permet la répartition des moteurs dans l'usine, constitue l'évolution essentielle d'un projet qui, à l'origine, prévoyait la distribution de la force motrice à partir d'un moteur unique, à vapeur. La centrale, d'une puissance de 2600 kw comportait au rez-de-chaussée deux groupes turbo-alternateurs CEM (*Compagnie Électro-Mécanique*, Le Bourget) alimentés par deux chaudières doubles Babcock et Wilcox installées au 1<sup>er</sup> étage. L'incendie du 19 août 1944 a condamné l'usage de cette installation. En 2001, ne subsistaient que les anciens silos à charbon (1200 t), la base d'une cheminée métallique et une chaudière double.

↓ c. Écorché d'une chaudière Babcock et Wilcox à réservoir longitudinal avec surchauffeur et grille mécanique (*La Vapeur*, La Courneuve, Babcock & Wilcox, 1929, p. 8. Paris, Bibliothèque du Cnam, 8 De 289).



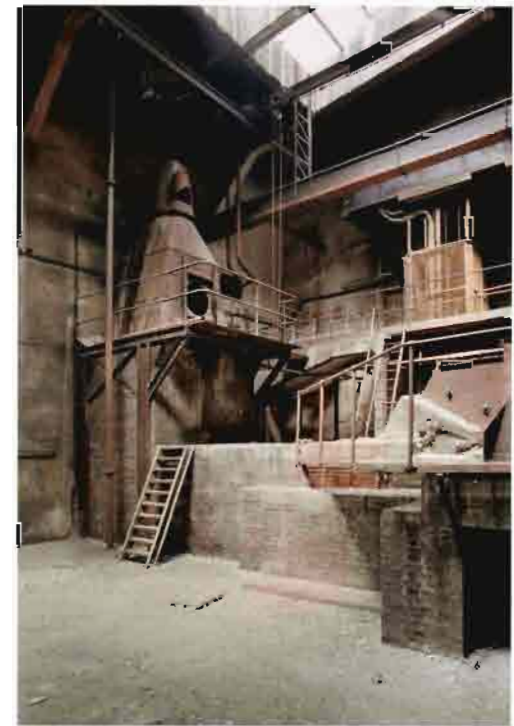
↑ a. Vue de la chaudière double.

↓ d. Base de la cheminée métallique.



1. Grille mécanique
2. Foyer
3. Faisceau tubulaire
4. Conduit ascendant
5. Réservoir longitudinal
6. Conduit descendant
7. Surchauffeur

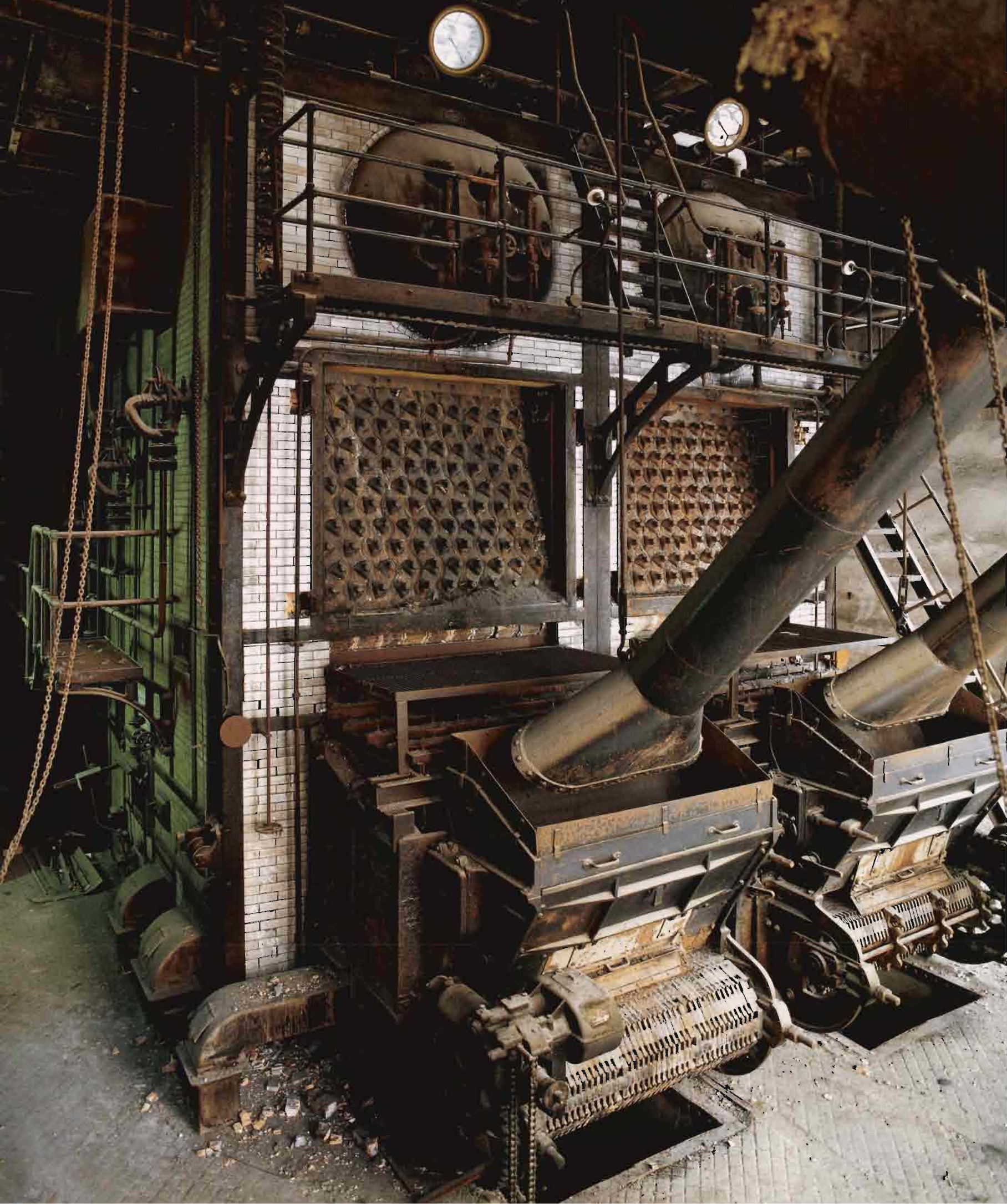
Fig. 15. — Chaudière Babcock et Wilcox à réservoir longitudinal avec surchauffeur et grille mécanique (système Babcock et Wilcox)



Ce type de chaudière d'origine américaine, à tubes d'eau et à circulation libre (brevet de 1867) était d'un usage courant dans les usines, grandes et moyennes, au début du XX<sup>e</sup> siècle. La filiale de la société Babcock & Wilcox installée à La Courneuve depuis 1898 en assurait la fabrication pour le marché français : « Société française des constructions Babcock et Wilcox. Chaudière construite en 1923. Ateliers de la Courneuve (Seine) » (plaque signalétique). Les qualités de ces machines expliquent leur succès mondial : importance de la surface de chauffe offerte par les tubulures, hautes performances, limitation des explosions, facilité d'entretien (depuis l'extérieur, d'où l'installation de passerelles), faible encombrement offert par le principe du réservoir longitudinal, relative légèreté, stabilité. Aux Grands Moulins de Pantin, la chaudière double est en effet montée, selon l'usage standard, sur une structure métallique, indépendante de son enveloppe à pans de fer hourdés de briques réfractaires (environ 6x 10 m. au sol), ici recouverte de carreaux blancs de faïence (a, b).

Pour comprendre le fonctionnement de cette machine, aujourd'hui partiellement conservée mais privée de son environnement technique, il faut tenter de la décrire dans son contexte initial. Suivons le parcours du charbon : prélevé à la base des silos, il est acheminé au 2<sup>e</sup> étage par un élévateur à godets pour y être concassé. Il rejoint la chaudière, au 1<sup>er</sup> étage, par les conduits métalliques transversaux d'alimentation des grilles mécaniques (a, b). Le combustible est ensuite entraîné à l'intérieur du foyer pour y être brûlé. Les gaz de combustion chauffent la partie élevée du faisceau de tubes inclinés : « l'eau contenue dans les tubes tend à gagner la partie la plus élevée à mesure qu'elle s'échauffe ». Dans le réservoir supérieur, « la vapeur se sépare de l'eau, que sa grande densité ramène à l'arrière au conduit descendant, de manière qu'il s'établisse un circuit non interrompu montant de l'arrière à l'avant dans le faisceau tubulaire » (c). La vapeur est prélevée au-dessus et à l'arrière du réservoir. Un « surchauffeur » (situé au-dessus du faisceau) élève la température de la vapeur afin de limiter les pertes dues à la condensation. Les fumées de combustion sont évacuées par la cheminée métallique système Prat, munie à sa base d'un ventilateur permettant d'augmenter le tirage (d).

→ f. Façade de la chaudière.



« C'est la partie de l'usine la plus impressionnante (...) où tout le monde semble se presser, où rien ne paraît pouvoir se prévoir » (Henry Chasles, 1980). Le travail s'effectue ici à la commande. Il s'agit de fournir les artisans boulangers, les industriels (boulangerie, biscuiterie), les marchés à l'exportation et les particuliers (farines ménagères). À la veille de l'arrêt du moulin, en 2001, quatre circuits de conditionnement sont en place : le circuit *Farine export*, le circuit *Farine boulangerie*, le circuit *Mélior* (« mixés » prêts à l'emploi pour fabrication de pains spéciaux, viennoiseries et pâtisseries) et le circuit des issues (fabrication de granulés pour le bétail, par exemple). Entre 2001 et 2003, seul l'ensachage des farines désormais produites à Corbeil est maintenu, n'employant qu'une quinzaine de personnes.

LD, juin 2003



↑ b. Carrousel boulangerie à 4 bouches Bühler.

Construite en 1990, cette machine témoigne de la dernière phase de modernisation de l'usine. Un seul ouvrier la commande. Après avoir accroché le sac vide à l'une des embouchures du carrousel, il appuie sur un contacteur. Le sac est rempli automatiquement, pesé, tassé par un batteur, puis s'engage sur le tapis roulant. Un conformateur rabat les bords du sac. La machine en recouvre les deux bords joints d'une bande de renfort en papier crépé (ici rechargée et réajustée par l'ouvrier). Le sac est cousu, puis dirigé vers le départ du toboggan. Il sera stocké dans les étages (Michel Bélorgey, témoignage recueilli par Laurent Desmoulins).



← a. Ensacheuse-peseuse Weiller pour sacs de 100 kg.

Cette machine, isolée au 11<sup>e</sup> étage du magasin, évoquait encore en 2003 les anciennes installations d'ensachage des farines et des issues (sacs de jute de 100 kg) jugées obsolètes dès le début des années 1970. Jusqu'alors, les farines extraites des chambres du magasin rejoignaient une large vis (60 cm, 800 q/h) qui alimentait au 10<sup>e</sup> étage une batterie de 12 ensacheuses semi-automatiques Weiller. Aux étages supérieurs, on procédait à l'ensachage des issues sur une dizaine de machines du même type : « le tireur accrochait le sac par la gueule, tirait sur une manette pour enclencher l'écluse qui faisait tomber le produit. Arrivée au poids donné, l'écluse s'arrête automatiquement et des batteurs pour tasser le sac se mettent en marche. Puis on décroche le sac (un compte-sac était relevé à chaque faction). Le tireur, après avoir ensaché, avec sa tirette, allait peser le sac sur une balance » (Philippe Aligros, témoignage recueilli par Philippe Charpin, 2003). Le sac était ensuite ficelé, étiqueté et plombé « Pantin », afin de garantir la provenance et d'éviter les altérations frauduleuses.

LD, juin 2003



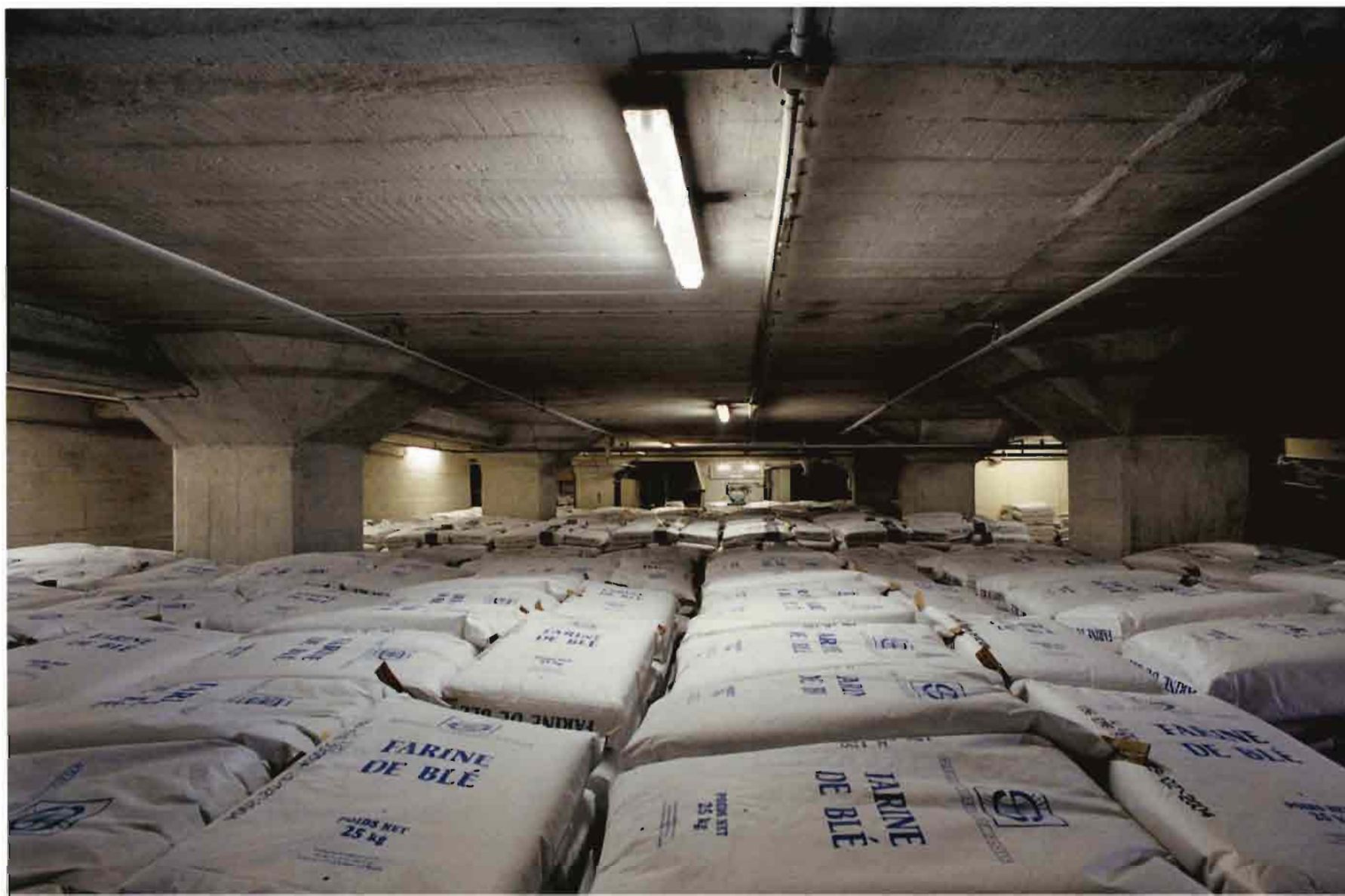
JBY, avril 2001

↓ c. Sacs au repos dans le magasin.

Un étage du magasin peut contenir 4000 à 5000 qx de farine. Ici, la farine pouvait être stockée durant 15 jours à 3 semaines : « Elle se reposait, ce qui faisait à l'époque la qualité *Pantin* » (Philippe Aligros, témoignage recueilli par Philippe Charpin).

← d. Toboggan hélicoïdal de manutention.

Les sacs, transportés par tapis roulants, sont aiguillés vers les toboggans de manutention. Les sacs de granulés empruntent la spire de couleur *bleue* pour une expédition par péniche, alors que les sacs de farine empruntent la spire de couleur *rouge* pour une expédition par wagon.



Une collection de sacs et quelques photographies rappellent que le circuit des farines destinées à l'exportation comprenait en amont, jusqu'au moment du transfert à Corbeil (au début des années 1970), une imprimerie employant de 5 à 10 personnes : 3 machines à 3 couleurs imprimaient jusqu'à 12000 sacs par jours pour la Société pour l'Achat et la Vente d'Approvisionnement (SAVA), filiale des Grands Moulins de Pantin-Paris. Ici, un ouvrier dépose un sac de coton après impression ; une plaque de gélatine encrée (une couleur par cylindre) est fixée sur le cylindre (a). Il existait plus de 300 modèles de sacs dont l'illustration indiquait le nom du client et suggérait une destination lointaine (b, c). Pour l'exportation, qui absorbait la moitié de la production de l'usine, la farine était préalablement « étuvée » : il s'agissait de lui faire perdre quelques degrés d'humidité afin de lui permettre de voyager et d'être stockée dans les pays de la zone tropicale.

Photos L. Falquet, v. 1965. (Coll. part.)



↑ a. et ↓ b. L'imprimerie.

→ c. Sacs de farine destinés à l'exportation.





999.211  
P. A. P.

**ROSE BRAND**



**FRENCH WHEAT FLOUR**  
**ADRA**  
FREETOWN  
**SIERRA LEONE**  
100 LBS. GROSS

GRANDS MOULINS DE  
**PANTIN**

MARIE - GALANTE

**TYPE : 520 12%**  
**50 KG NET**

**LE MÈHARI BRAND**



**BEST**  
**FRENCH WHEAT FLOUR**  
**BINGAHTAN**  
**MUKALLA**  
140 LBS GROSS

協順興有限公司  
城 檳

**BEST FRENCH**  
**ROLLER FLOUR**  
TRADE MARK DOUBLE SWALLOW BRAND



HEAP SOON HIN & CO. LTD.  
**PENANG**  
50 LBS GROSS WHEN PACKED

**DROMEDARY**  
BRAND



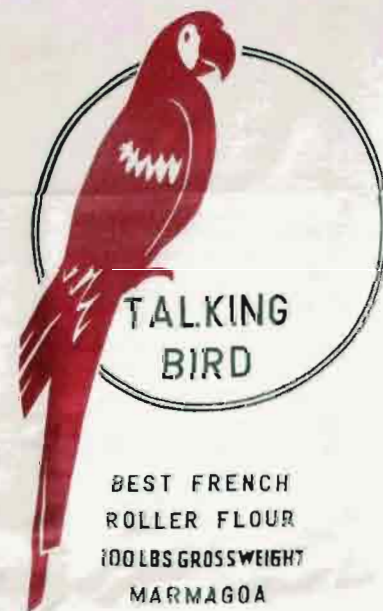
**BEST**  
**FRENCH WHEAT FLOUR**  
9272 P/G  
THREE UMBRELLAS  
FREETOWN

**TIGER BRAND**



**BEST**  
**FRENCH FLOUR**  
**HINDS**  
**ST. VINCENT W. I.**  
100 LBS. GROSS

**S.A.V.A**



**TALKING**  
**BIRD**

**BEST FRENCH**  
**ROLLER FLOUR**  
100 LBS GROSSWEIGHT  
MARMAGOA

**THE RAM**



BUNGE  
HONG-KONG

振順興

PEONY BRAND

潔白麵粉

富貴花標



**WHEAT FLOUR**  
50 LBS GROSS WEIGHT WHEN PACKED  
**CHIN SOON HIN**  
BUTTERWORTH

**LE CHEVAL**



BURUNDI  
I. C.  
BUJUMBURA  
VIA DAR ES SALAAM  
CDE 1159/2 - 13 P.



GRANDS MOULINS DE  
**PANTIN**  
PARIS



## Chargement d'un wagon.

Un wagon est rangé le long du quai du magasin, portes ouvertes. Une flèche télescopique prend le relais du tapis roulant et achemine les sacs vers les coltineurs postés à l'intérieur du wagon. Une équipe de quatre hommes pouvait ainsi charger un wagon de 400 sacs en ½ h (20 à 25 t). Au cours des années 1990, avec la mécanisation du chargement des sacs (wagons et camions), le métier emblématique de coltineur a disparu. Désormais, les sacs élingués par vingtaines étaient treuillés directement dans les wagons, et des palettes entières étaient transférées mécaniquement, par chariots, dans les camions.

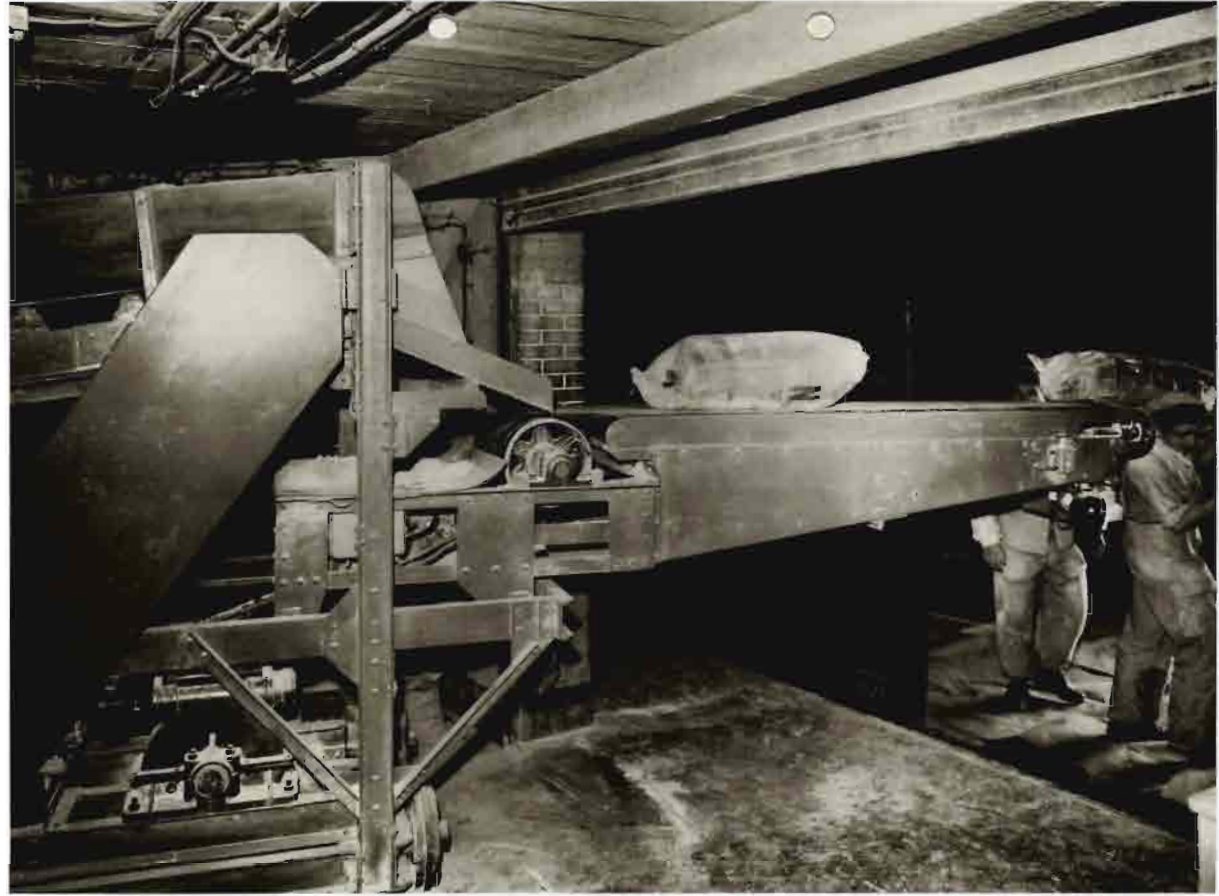


Photo Nobécourt, années 1970. [Coll. part.]

Mais la principale innovation de « Pantin » consista, dès 1957, dans la livraison de farines en vrac, directement chez les artisans boulangers de la région parisienne. Le meunier entendait ainsi diminuer ses délais de livraison et ses dépenses d'ensachage. En retour, l'artisan, qui recevait une aide pour l'installation d'une chambre à farine, était rapidement servi et se débarrassait de la gestion des sacs. La capacité des camions-vrac augmenta rapidement. Les camions à plusieurs cellules (une par client, chargée en fonction de la demande) côtoyaient des gros-porteurs de 250 q (livraison des industriels) dont le chargement s'effectuait par pneumatique en 5 mn environ.



Photo Chevojon, v. 1957-1958. [Coll. part.]

L'une des premières livraisons par camion-vrac chez un boulanger.



Photo Chevojon, 1958. [Coll. part.]

Camion-vrac de 110 q, au chargement.

### Chargement d'une péniche.

Jusqu'en 1995, une flèche métallique inclinable était installée en bordure du canal : à l'intérieur de la péniche, 4 coltineurs réceptionnaient environ 12 000 sacs de 22,68 kg (50 livres anglaises) pour un chargement destiné à l'exportation.

Photo Daniel Guilha, DREIF, 1986

### Détail de la partie en surplomb.

Cette passerelle, conçue initialement pour acheminer les sacs de farines vers les péniches, compte parmi les éléments distinctifs et singuliers des Grands Moulins de Pantin. L'usage de sa partie en surplomb sur le canal fut abandonné suite à l'installation de la flèche inclinable, durant la Seconde Guerre mondiale. Elle reprit du service après 1979 pour l'expédition des granulés en vrac, destinés au bétail.



*On avait une astuce quand le « doigt » était usé. Je ne sais pas qui l'a trouvée, peut-être un conducteur, c'était de mettre une barrette de cuir ou de bois sur l'axe et de la maintenir avec une ficelle. Quand on embrayait le cylindre, le doigt pouvait coincer. C'est pas joli, c'est même moche et les chefs meunier n'appréciant pas du tout car l'appareil n'était pas en bon état de marche. C'était du dépannage provisoire qui arrivait à durer parce qu'avec la réduction d'effectifs on n'avait plus le temps.*





5

### Michel Belorgey

Je suis arrivé au moulin en 1961. Tout à fait par hasard. J'avais 17 ans et j'attendais tranquillement de partir en vacances. Les moulins cherchaient un tôlier. Ça ne m'emballait pas trop mais je me suis tout de même présenté. Le directeur m'a dit : « Vous reviendrez tel jour à 7 heures du matin ». Je n'avais pas compris que c'était l'heure d'embauche.

J'étais affecté au service de la fabrication et de l'entretien de mécanique générale, tôlerie, soudure.

L'atelier de mécanique était à l'ancienne avec le bureau du chef qui était accroché au plafond en mirador, la cage en métal et verre. Il supervisait tout l'atelier. Rien ne lui échappait. Il m'a dit : « écoute petit, tu sors de l'école donc tu ne sais rien faire. Si tu sais faire ce que je te demandes, tu le fais mais t'as intérêt à ce que ce soit bien fait. Mais si tu ne sais pas, il n'y a pas de honte. Je te montre. Si tu loupes t'as mon pied au cul. » Les premières pièces qu'il m'a données à faire, c'est un truc qui est simple mais compliqué si tu paniques un peu. C'est des cadres carrés en cornière avec des coupes d'onglet. Il m'a donné des cadres à ailes intérieures et des cadres à ailes extérieures où les coupes sont dans l'autre sens. Je l'ai pas vu. J'ai fait mes premiers cadres impeccables et le quatrième je fais ma coupe à l'envers. Il est arrivé à ce moment-là. Il m'a donné un gentil coup de pied aux fesses.

J'ai commencé comme tôlier débutant. Mais au fur et à mesure, il y avait de moins en moins de tôlerie à faire parce que les effectifs diminuaient, on fabriquait beaucoup moins sur place. On achetait à l'extérieur. Alors, j'ai commencé à accompagner les mécaniciens. On intervenait sur les vis d'Archimède, les élévateurs, pour changer des roulements, ... Et après j'y allais tout seul. Je me suis retrouvé en charge de l'entretien des cylindres en 1996. Il faut dire que le bruit était infernal et que être mis ici c'était une sorte de punition. Pour les syndicalistes par exemple. ...

La durée des cylindres dépend du type de cylindre, de la dureté des blés. On le traite en surface. On le meule pour refaire les cannelures qui varient en fonction du diagramme. Tranchant sur tranchant, dos sur dos, croc sur croc, isocèles, ... Cela ne donne pas le même résultat de mouture. Le chef meunier le matin venait, ouvrait les portes du cylindre, il récupérait à la main le produit et du bout des doigts, comme on palpe des billets, il sentait si sa farine était convenable. Sinon il fallait régler les appareils.

Pour démonter, on est toujours proche d'une courroie en mouvement. On avait une protection en bois que l'on mettait pour éviter de se faire happer par la courroie. Mais ça réduisait la place entre les deux appareils. C'était gênant et on ne pouvait pas démonter la courroie parce qu'à ce moment-là on arrêtait un deuxième appareil.

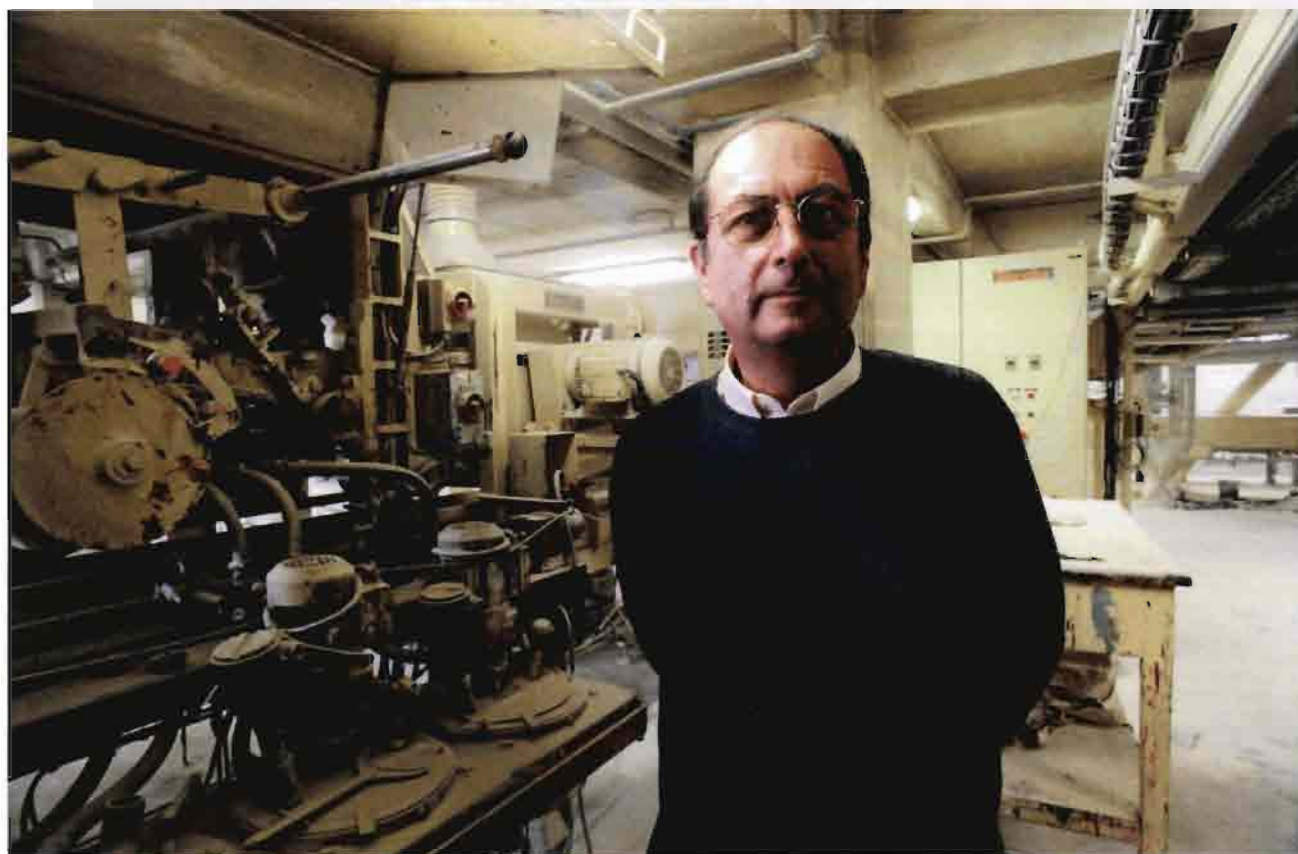
On commence par démonter la poulie et les paliers sur un côté puis l'autre. Il fallait enlever les systèmes de tensions de ressorts qui permettaient de régler les écartements des cylindres. Puis on mettait des palans de 1 mètre 80 de chaque côté pour sortir les cylindres. 200 kg, chacun. On peut déposer et reposer un cylindre seul, mais c'est beaucoup plus long et pénible. Il faut tirer les deux palans en même temps, sinon, on coince le cylindre dans l'appareil. Il y a 2 millimètres de jeu de chaque côté, alors si on tire pas bien, on coince.

Sur les vieux modèles, c'était des clavetages en clavettes opposées, donc coniques, emmanchées en serrant. Le problème c'est que si on ne les serre pas trop pour pouvoir le démonter facilement, on prend le risque que la clavette s'en aille, ou que la poulie ou que les pignons tombent dans le carter. Si on les serre de façon qu'on soit sûr que ça ne bouge pas, on a beaucoup de mal à les desserrer. Même si on tape avec un chasse gouppille, on a tendance à mater, à gonfler le métal et plus on le gonfle, moins il sort. J'ai déjà passé une journée complète à essayer d'extraire une poulie qui était gelée sur l'arbre. Impossible d'enlever la clavette. On a été obligé finalement de chauffer le moyeu de la poulie avec un très gros chalumeau. Très dangereux parce qu'il y a toujours un peu de farine en suspension, avec des risques d'explosion.

On avait une astuce quand le « doigt » était usé. Je ne sais pas qui l'a trouvée, peut-être un conducteur, c'était de mettre une barrette de cuir ou de bois sur l'axe et de la maintenir avec une ficelle. Quand on embrayait le cylindre, le doigt pouvait coincer. C'est pas joli, c'est même moche et les chefs meunier n'appréciant pas du tout car l'appareil n'était pas en bon état de marche. C'était du dépannage provisoire qui arrivait à durer parce qu'avec la réduction d'effectifs on n'avait plus le temps.

Cet étage, maintenant j'ai appris à l'aimer. Pour moi c'est l'image du moulin, c'est l'outil du meunier.

*C'est dommage qu'on ait pas de photo. J'aurais voulu qu'on voit les machines qu'on avait et le boulot qu'on arrivait à sortir avec. Ils étaient beaux. Le contremaître de l'imprimerie on l'appelait Gutenberg au moulin.*





9

#### René Bénard

Je suis entré au moulin pour me faire de l'argent en 62 avant de partir à l'armée en me disant : après on verra bien. Moi, il n'y avait que le vélo qui m'intéressait. Quand j'arrive à la mécanique, le chef c'était Lambin. Lambin avait de très bonnes relations avec les jeunes alors que son second était une tête d'âne. On apprenait le métier avec des compagnons, des gars qui avaient de l'ancienneté. Le premier jour, on a travaillé sur l'installation d'un camion de vrac. Avec les garagistes, les gars de la mécanique recevaient les châssis de camions bruts qu'on habillait. On installait des cuves, des turbines avec les écluses, les embrayages, le supprimeur.

Lambin est décédé l'année suivante et la tête d'âne est restée.

J'ai réparé des quantités de godets. J'en ai fait des milles et des milles. Je reperçais des trous qui avaient été rebouchés par le soudeur. Finalement ces godets ont été jetés à la poubelle. Je me suis fait chier pendant des mois sur des godets qu'ont fini à la benne. En 65, de retour de l'armée, le directeur me propose d'aller à l'imprimerie au 9<sup>e</sup> étage. On nous demandait de venir le samedi, pratiquement tout le temps. C'était une coutume. Celui qui n'y allait pas, c'était assez mal vu. On ne pouvait pas refuser systématiquement. On y allait pas forcément pour des urgences. C'était aussi pour nous faire gagner de l'argent. On faisait du nettoyage, on mettait de l'huile dans les paliers au magasin, ou des bricoles. Il y avait toujours quelque chose à faire. Quand j'étais à l'imprimerie et que j'étais chef d'équipe, on me donnait le samedi deux ou trois gars pour nettoyer une chambre à farine. Le samedi à midi, c'était un rituel : on allait boire l'apéro et jouer au baby au café du coin. Chez le boxeur, le patron avait fait de la boxe.

À l'imprimerie, au début, il y avait deux machines. Une pour l'encre grasse, l'autre pour l'encre maigre. Une troisième est venue de l'usine de Corbeil à deux couleurs avec laquelle on faisait les encres grasses. C'était des machines rudimentaires mais on arrivait à passer 12 000 sacs par jour. Deux machines marchaient uniquement pour l'export. J'ai appris ma géographie mondiale en imprimant des sacs.

Tous les 15 jours en moyenne on recevait un nouveau caoutchouc, c'est-à-dire un nouveau dessin. On le positionnait sur une grosse table en bois. On clouait tout autour des règles en bois de 5 cm. d'épaisseur puis on coulait du plâtre à l'intérieur. Une fois sec on démoulait. On allait faire sécher trois ou quatre jours le plâtre à la centrale qui était encore à charbon. On ramenait le plâtre et on corrigeait les imperfections avec du mastic et un petit clou aplati qu'on faisait nous-même, on rebouchait les petits trous. Puis on passait de la peinture cellullosique. Une fois sec on coulait de la gélatine. On la puisait à la louche dans un bac où elle fondait au bain marie. Sur une plaque de zinc découpée avec de la toile émeri, on plaçait la gélatine comme pour une mise en page. On composait des lettres coulées également à la gélatine, ainsi que le logo de Pantin puis on faisait chauffer avec un réchaud la plaque pour que la gélatine fonde juste ce qu'il faut pour coller. Il fallait que la gélatine soit d'une hauteur uniforme. On décollait au couteau les parties trop basses et on calait en rajoutant de la gélatine chaude par en dessous. À la suite de ça, une fois le calage machine fait avec du papier, je vérifiais systématiquement avant d'imprimer les sacs. Après avoir imprimé, je la nettoisais avec un chiffon doux et je la talquais et elle pouvait durer plusieurs mois.

On était deux, Rousseau et moi. Et 6 personnes en permanence à l'imprimerie. On s'est retrouvé des fois avec les 3 machines qui tournaient. L'encre à l'eau pour les sacs en coton qu'on recevait en balle de 500 pour l'export. L'encre grasse pour les sacs en jutes, pour que l'encre tienne. Des sacs de 100 kg pour la farine boulangerie. Le coton était beaucoup plus joli. Certaines séries étaient imprimées à 60 000 sacs. On faisait parfois des coquilles. Ça gueulait, surtout le Père Allgros. Un jour, deux commandes avec le même dessin, même composition, mais l'un c'était Ali et l'autre Abdoula et j'ai marqué AliAbdoula. Trois couleurs c'était pas évident. Quatre couleurs on pouvait pas. L'été quand les encres commençaient à coller on rajoutait de l'alcool à brûler. C'était infernal de travailler avec ces machines. On réglait parfois le jeu des encriers avec des cales en carton. Du bricolage.

*Quand le moulin s'arrête, on enlève les portes du plansichter, on dévisse les 4 barres de fer qu'on écarte et on sort les cadres un par un, en commençant par celui du haut. Attention, il faut garder l'ordre des cadres, parce que les tamis ne sont pas les mêmes.*





#### Mohand Maouche

Je suis entré aux *Grands Moulins de Pantin* le 12 janvier 1965. Je suis venu au moulin un lundi. La personne à l'embauche m'a demandé si je voulais commencer de suite. J'ai dit non j'ai rien sur moi. J'ai commencé le lendemain. On embauchait beaucoup alors, tout était manuel.

J'ai eu de la chance parce qu'il m'ont mis au moulin. On faisait les 3/8. J'ai travaillé un an au moulin comme conducteur aux cylindres, puis à la semoulerie pendant 21 ans, jusqu'à sa fermeture. Alors je suis revenu au moulin, aux *plansichters*.

Au moulin, ils m'ont donné un étage. Je surveillais les *plansichters* et je nettoisais l'étage. Le produit arrive par le haut. Les tamis du *plansichter* séparent la farine du son qui repartent par le bas. Un moteur donne au *plansichter* un mouvement circulaire rapide pour faire le tamisage. C'est des joncs, du rotin qui fait 14 mm. de diamètre qui tient le *plansichter* au plafond. La souplesse du rotin permet de supporter le mouvement et les vibrations.

Quand le moulin s'arrête, on enlève les portes du *plansichter*, on dévisse les 4 barres de fer qu'on écarte et on sort les cadres un par un, en commençant par celui du haut. Attention, il faut garder l'ordre des cadres, parce que les tamis ne sont pas les mêmes. On prend un tabouret à trois marches pour enlever les cadres du haut. Sur la plus haute marche, on a inventé un cône tournant sur roulement à bille. On y pose un angle du cadre et on nettoie avec une brosse dure spéciale. D'un côté. Puis on le pivote pour faire le deuxième côté. Ce tabouret là, c'est de la fabrication maison. Après on nettoie l'intérieur de la caisse du *plansichter*. Puis on remet les tamis en commençant toujours par le bas. Avant il y avait des petites plaques numérotées mais elles tombaient.

Sur les vieux *plansichters*, il n'y avait que deux rangées de tamis plus longs et plus lourds. Il fallait être deux pour les enlever latéralement, sur les côtés.

La veille de la journée d'entretien, on prend les farines des sorties de *plansichters* qu'on met dans des boîtes marquées du numéro de sortie. Le soir, le chef d'équipe les regarde une par une. Si la farine est piquée, avec du son, ça veut dire qu'un tamis du *plansichter* est percé. Au début les tamis étaient collés sur les cadres et on pouvait les reprendre en cas de petits trous.

Des fois le produit ne passe pas. T'ouvres un bouchon au bas et rien ne vient ce qui n'est pas normal. Soit c'est bouché en haut, soit aux cylindres, soit c'est l'élévateur qui est cassé. Il faut chercher. Une intuition, le hasard, c'est le métier. On va à la tête de l'élévateur. Si la marchandise tombe dans la tête d'élévateur, c'est que le problème vient d'ici ou du 6<sup>e</sup> ou du 7<sup>e</sup> étage. Si rien ne vient de l'élévateur c'est au cylindre qu'il y a problème. Si c'est moi qui ai détecté le problème, je pars dans les étages à sa recherche. C'est rare.

Un jour ce *plansichter* est tombé en panne. Donc le moulin s'est arrêté puisque l'arrêt d'un *plansichter* commande l'arrêt du moulin. À chaque fois qu'on entendait le bruit du roulement qui était fichu, on programmait un arrêt le plus rapidement possible et on croisait les doigts pour que ça tienne. Sur celui-là, les bâtis intérieurs étaient cisailés. Tout avait pris du jeu si bien que l'appareil n'était plus tenu. Le milieu s'effondrait. On a travaillé pendant 25 heures d'affilées avec 3 équipes de 2. Une équipe de sous-traitants extérieurs démontait les tuyaux et faisait les trous dans le plancher, une équipe qui adaptait le matériel de l'usine de Corbeil et nous.

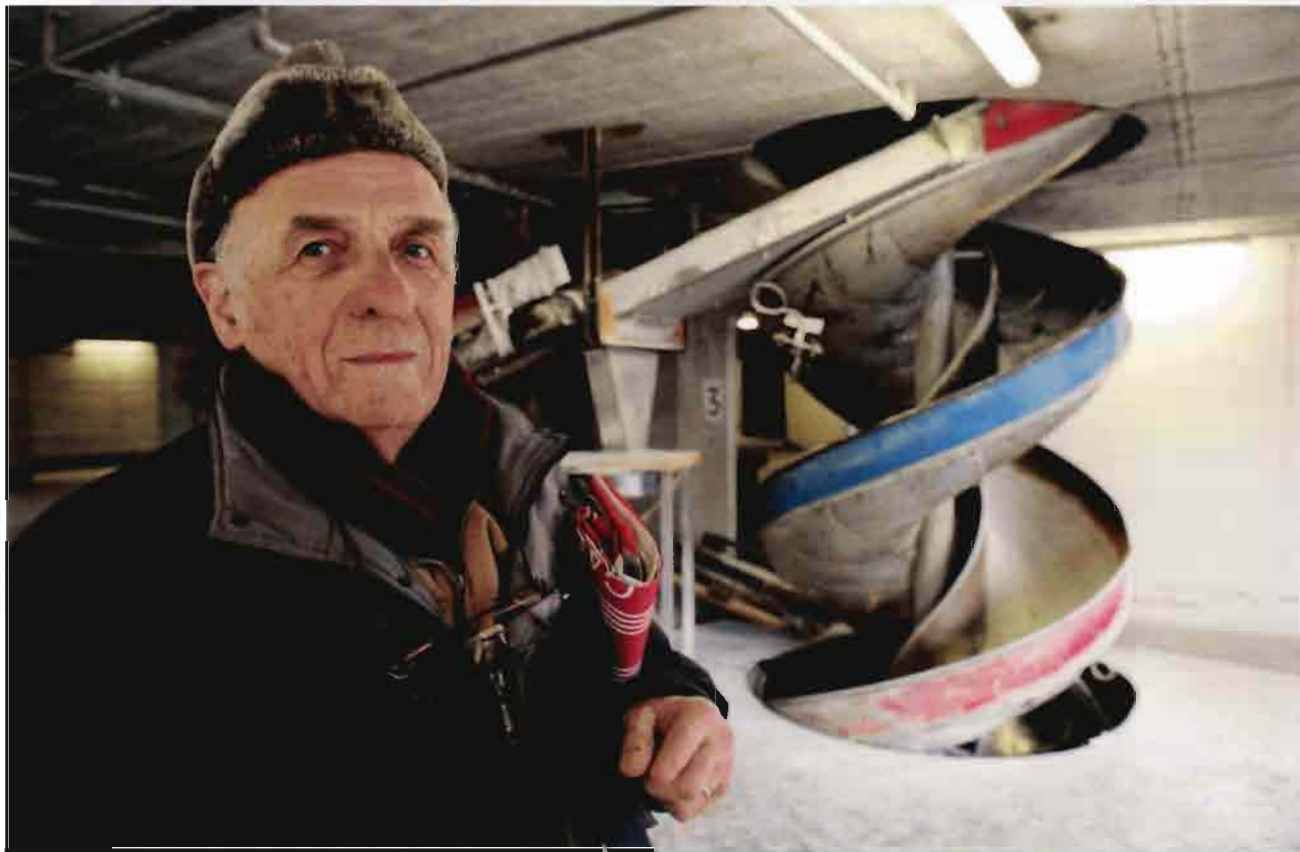
La direction a été reconnaissante, elle a fait un petit geste symbolique : une prime et un jour le directeur a réuni toutes les équipes qui avait travaillé et on a bu une petite coupe de champagne ensemble. Tous ça sans qu'on négocie une prime, parce que c'était notre boulot.

Un nouveau chef nous a proposé de gratter la graisse en dessous des *plansichters* à raison d'une ou deux rangées, la nuit. J'ai refusé parce que c'est trop dangereux d'être couché sous les *plansichters*. On est seul avec un chef d'équipe qui passe toutes les deux heures. Si le gars, il se prend un *plansichter* en marche sur le tête, le temps que le chef arrive il est KO. On est resté une demie-heure au téléphone, parce qu'il n'a pas osé venir me voir ici. Je lui ai dit que c'était possible dans la journée mais pas la nuit. Il m'a dit « *Dans mon ancien moulin, on le fait* ». Je lui ai répondu qu'ici c'était une usine. J'ai été voir les copains en leur disant de ne rien faire. Et on a rien fait. Je suis rentré au syndicat comme volontaire, pas pour moi. Pour apporter un plus à ceux qui en avaient besoin, comme les immigrés, et pour moi aussi.

C'est seulement à la fin de ma carrière que j'ai dit que mon père était meunier. Il avait un petit moulin à eau en Algérie. J'y ai travaillé, quand j'étais très jeune. Il a fermé en 1954 avec la guerre.



*Mon principal instrument de mesure c'était le chronomètre. Ces vieux calepins, c'était l'usine dans mes poches. Je devais pouvoir rendre compte de tout ce qui se passait dans l'usine, n'importe quoi, n'importe quand. Là c'était de l'aide Éthiopie, là de la panifiable, de l'Égypte.*





01

### Philippe Aligros

Je suis arrivé le 15 février 1956 au Moulin de Pantin. Mon grand-père tenait un moulin dans la Creuse. De 51 à 56 je suis embauché à La Creusoise, comme chef meunier. Un petit moulin qui écrase 150 quintaux par jour. Quand je suis arrivé à Pantin, j'étais tout intimidé de débarquer dans un moulin qui devait écraser 4 500 ou 5 000 quintaux/jour. Je me suis retrouvé presque écrasé dessous

Pantin à l'époque c'était le summum au point de vue qualité. Les Moulins de Paris faisaient usine. Pantin était plus familial.

Vers 1960, on manipulait 10 000 sacs par jour de farine et d'issues. Pas de silo à issues. Au fur et à mesure de la production, le magasin ensachait des issues 24 heures sur 24. Au 13<sup>e</sup> les remoulages, au 12<sup>e</sup> les sons gros, au 11<sup>e</sup> les sons fins, au 10<sup>e</sup> les farines basses, les ensacheuses au 9<sup>e</sup> et les sacs exports au 8<sup>e</sup>. Les étages étaient recouverts de sacs. Le contremaître qui s'occupait du chargement jonglait littéralement avec tout ça. Il faisait l'acrobatie de charger les wagons avec les sacs de farine ou d'issues là-haut avant que l'étage soit complet et qu'on soit coincé. L'équipe de 12 à 15 rouleurs avec des brouettes pirouettaient les sacs dans le toboggan. Direction les wagons. Quatre coltineurs dans les wagons, un chef d'équipe qui contrôlait le chargement et le tracteur qui était en attente pour tirer le wagon sitôt fini pour en mettre un autre à la place.

J'étais tout le temps à l'affût des améliorations. J'avais toujours des papiers dans mes poches où je notais ce que l'on pourrait faire à tel endroit pour aller plus vite. Pour l'emballage de sacs, il y avait un élévateur qui débitait 2 à 300 quintaux/heure. Au bout d'un an ou deux, on était passé à deux élévateurs qui débitaient 1 000 quintaux/heure. Les ensacheuses marchaient par équipe de trois. Un gars qui ensachait, l'autre qui pesait et un qui cousait. Ça prenait le toboggan. C'était Hardi Pantin en avant.

Mon principal instrument de mesure c'était le chronomètre. Ces vieux calepins, c'était l'usine dans mes poches. Je devais pouvoir rendre compte de tout ce qui se passait dans l'usine, n'importe quoi, n'importe quand. Là c'était de l'aide Éthiopie, là de la panifiable, de l'Égypte. Il y a les quantités de blés à écraser en fonction des besoins de l'export. Connaissant les rende-

ments, je disais il me faut telle quantité, tel jour à telle heure. J'étais responsable de l'exploitation. Aujourd'hui vous vivez tous avec des ordinateurs. Mon fils, qui travaille comme meunier à Corbeil-Essonnes, il a des tas de papiers longs comme ça avec des quantités de chiffres. Moi j'avais l'implantation de l'usine sur ce bout de papier, les différentes qualités de farines sont là, les quantités sont là, le planning de l'export est là, journée par journée. Le nom des péniches, les quintaux, l'heure de démarrage. Partant des infos du siège, je crayonnais là-dessus et puis je phosporais pour dire au moulin « *Il faut ça !* ».

Le passage au vrac ? Je m'en suis occupé à 100 %. Pour les camions, le prototype c'était un Berliet qui venait à Pantin déshabillé. Ici, aménagé pour le vrac, on l'appelait l'eSputnick. On mettait une cuve sur le châssis. À l'intérieur un fond fluidisant, un tapis poreux, on soufflait par en dessous et ça fluidifiait la farine. Camion à trois cuves sans pression, camion à quatre cuves avec pression. Au plafond des camions, un filtre à l'air libre. On envoyait 800 grammes d'air sous pression sous les deux tapis, la farine est « *liquéfiée* ». Elle descend, glisse sur les tapis et tombe dans les alvéoles de l'écluse. Un compresseur qui souffle dans les alvéoles et dans le tuyau et la farine va chez le client. On déchargeait à deux quintaux minute. Le boulanger évacue l'air et la farine tombe dans sa chambre. L'autre système est sous pression, deux kilos de pression. Le risque, ça m'est arrivé, est d'exploser des chambres à farine des boulangers parce que le boulanger n'avait pas de manche à air suffisamment surfacé pour évacuer l'air du camion. La farine est passée dans l'escalier et elle est arrivée directement dans la boutique.

Concernant le chargement des camions avec des sacs, j'avais étudié un schéma pour que, du 9<sup>e</sup> étage au camion, ça suive automatiquement. L'idée était que le chauffeur appuyait sur un bouton du tapis roulant, tirait un sac et que derrière ça suive sans à coup. J'avais demandé des petits tapis roulants intermédiaires qui servaient de distributeurs. J'avais fait installé des pédales avec des contacteurs dans les toboggans pour que lorsque le sac était arrêté sur la pédale ça s'arrête là-haut et que ça ne vienne pas s'écrouler par dessus. Pour que au fur et à mesure tout l'ensemble redémarre.

On essayait toutes les astuces possibles et imaginables. Des vis sans fin, de nouveaux circuits pour les élévateurs, de nouveaux tuyaux pour faire des bippasses et alimenter autrement, ... Parce que à partir du moment où un cylindre écrase un produit il faut bien que ça aille quelque part !



L.D., 2003

#### Le coffre en bois.

« Quand ça bloquait et qu'on démon-  
tait un tuyau, quand un manche de  
planchiste sautait, immédiatement le  
produit s'accumulait partout. Il fallait  
alors le ramasser. Mais on pouvait  
pas le remettre comme ça dans le  
circuit. Alors on le mettait dans cette  
boîte en bois, faite maison, avec un  
tamis dedans. Trois quatre secousses  
et on retrouvait la farine dans le tiroir  
du bas. »



L.D., 2003

#### Poignée.

« Pour régler le parallélisme sur les  
appareils à cylindre, il y avait sur le  
rouleau du haut une petite poignée,  
une grosse rondelle légèrement cran-  
tée. Mais bien souvent les vis étaient  
grippées, assez dures à manier. Mon  
collègue avait inventé un petit système  
avec une petite manivelle. On coinçait  
cette poignée et on pouvait tourner  
beaucoup plus facilement avec la  
manivelle qu'en prenant la poignée. »

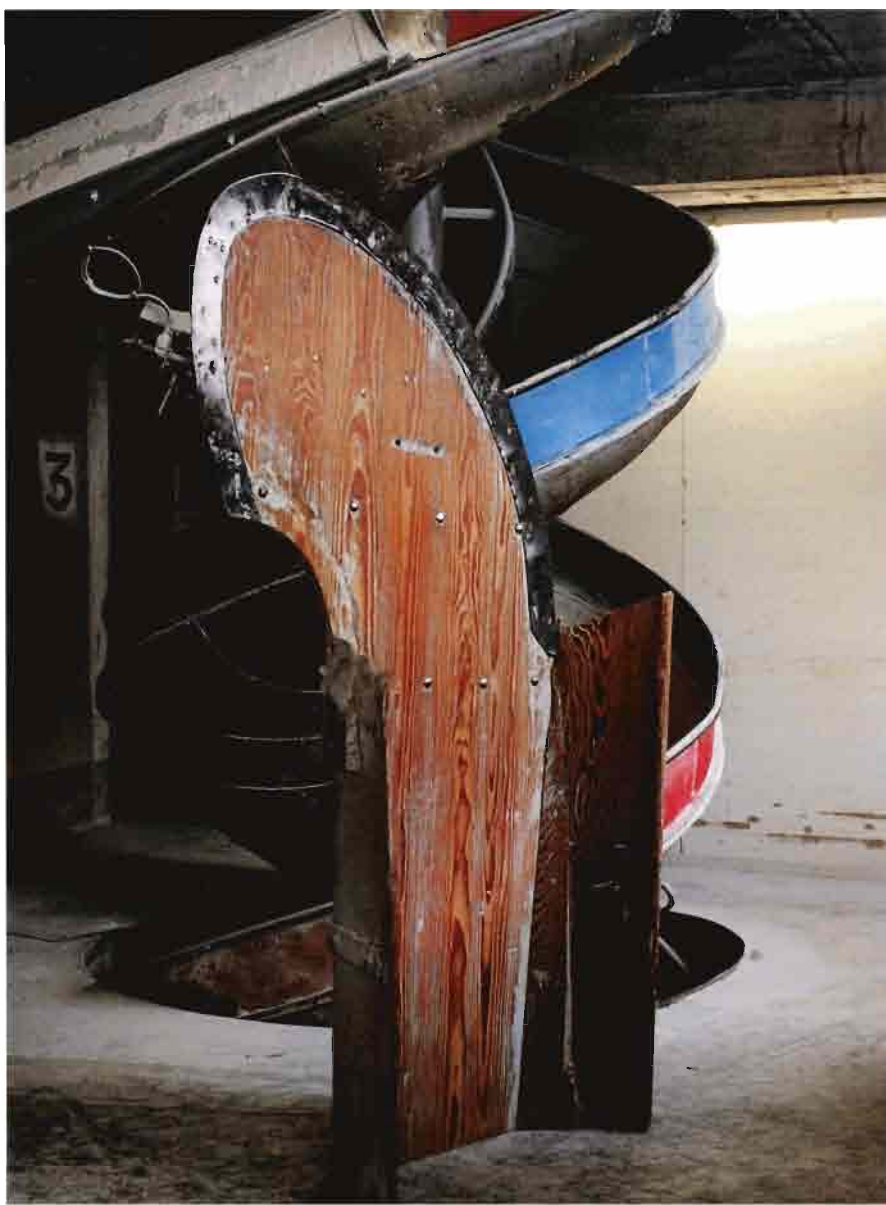


L.D., 2003

#### Pelle en fer blanc.

« J'ai appris la ferblanterie avec un ancien plombier-couvreur d'origine. Il est  
entré au moulin en 1944 quand il a brûlé. Et il est resté au moulin à l'entretien,  
comme ferblantier, pour faire toutes les petites pièces en fer blanc, les sou-  
dures à l'étain. À 40 ans il préférait avoir les deux pieds au sol que de grimper  
sur les toits. Il arrivait à faire des pièces sans avoir appris le traçage avec le  
feeling, le coup d'œil, la chance aussi. Il prenait, regardait, découpait, taillait,  
mettait en forme, rognait, il rouvrait, retailait un petit bout et il arrivait à faire du  
bon boulot. C'était un peu du bricolage quand même. »

Si le poids dans le sac n'était pas exact, tu rajoutais ou tu enlevais du produit  
d'un sac de réglage avec une petite pelle, une main de fer comme on appelle. »



L.D., 2003

#### Toboggan.

« Le toboggan, c'est par là que des-  
cendent les sacs du magasin en haut  
du bâtiment jusqu'au rez-de-chaussée  
pour être mis sur camion ou sur  
wagon. Ils glissent tout seuls.  
Quand je suis rentré au moulin, ces  
pièces on les faisait à l'atelier de  
tôlerie. Et puis petit à petit, elles ont  
été faites à l'extérieur. Elles arrivaient  
peintes avec des couleurs spécifiques  
suivant les produits et les destinations.  
Donc les peintres : à la trappe aussi. »

« J'ai connu les toboggans pendant  
30 ans à ciel ouvert. Maintenant ils  
sont fermés, blindés ! une des hérè-  
sies actuelles ! »

« Les toboggans sont métalliques  
mais les jonctions ou dérivations pour  
des sorties aux étages intermédiaires  
sont en bois. C'était un travail d'équipe  
entre le tôlier et le menuisier. Et pour  
aller plus vite à la pause, des gars se  
collaient sur le toboggan sur un sac de  
farine. C'était interdit mais, ... »



L.D., 2003



L.D., 2003

### Pomponnette.

« On nettoyait avec la pomponnette, le balai, la brosse douce pour aller là où le balai ne passe pas, et une petite pomponnette avec un grand manche pour nettoyer les conduits. Et les joncs pour l'intérieur. On nettoyait même l'extérieur des conduits à la pomponnette !

C'était magnifique de voir ça. Par terre, c'était nickel. Il y avait en gros au moins une personne par étage pour la surveillance des machines et pour l'entretien. Car en meunerie, la farine est très volatile et donc il y a des risques d'explosions et des hommes de plancher balayaient. »

« On a la pomponnette et le balai à la main toute la journée. Quand on arrivait et qu'il n'y avait pas de problème, on nettoyait l'extérieur des plansichters, on ramassait avec la pelle et après on passait la pomponnette partout.

Quand un conduit était bouché, on enlevait le bouchon sur le conduit et on balayait le gâchis. Le propre on le remettait dans le circuit, le sale on le mettait en sac pour la benne. Le gâchis arrivait tous les jours. Surtout l'été avec la chaleur et l'humidité qui collait la farine. »

« Tout était balayé à la pomponnette, un gros chiffon au bout d'un manche à balais, comme un plumé. C'était fabriqué avec des vieux sacs à farines trempés plus ou moins dans du gasoil pour que la crasse accroche bien, ça sentait mauvais et ils ont trouvé que ça allait même dans la farine. Après ils nous ont amené un produit bleu moins dangereux. »

### Tuyau.

« Avant de descendre on comptait les sorties pour repérer l'endroit approximatif de blocage à l'étage. Avec les conduits en bois, on ne démontait pas. Alors on tapait avec la boule ou on passait un jonc dedans. C'était plus compliqué.

Après, les tuyauteurs ont fait des conduits métalliques qui ont remplacé les conduits en bois. En cas de blocage et si on n'arrive pas à déboucher le tuyau avec la boule, il faut démonter les colliers et on déboîte le tuyau. On le fait en marche, le produit gicle et donc on est couvert de farine. »

« Les tuyaux métalliques, avant qu'ils soient usés, il en passe du temps ! Mais avec une production de plus en plus intense, 24 h sur 24, dans les courbes la force d'abrasion du produit réussissait à percer les tuyaux. Et sur la fin, il n'y avait plus qu'une personne du bureau qui passait voir s'il n'y avait pas un conduit de percé. Alors on n'avait plus le temps de faire des colliers. On réparait avec une « rustine » en chiffon, en sacs en en feutre. »



L.D., 2003

### La boule.

« D'abord on descend pour voir d'où vient l'engorgement et on tape avec la boule, un marteau en caoutchouc dur pour ne pas abîmer les conduits. Avec le manche de la boule on tape fort. Le son est différent entre un tuyau vide et un tuyau plein. S'il est plein on entend un bruit bizarre. C'est comme ça qu'on repère lequel est bouché. Il faut toujours frapper du côté de la pente, où passe la farine. C'est la technique.

Puis on essaye de vider le conduit en tapant avec la boule.

Ce plansichter-là, il se bouche assez souvent parce que les conduits du dessus n'ont pas assez de pente et la farine glisse mal. Alors, il fallait prendre l'escabeau et bouler le conduit.

Quand on passe de temps en temps il faut bouler de l'extérieur. »



L.D., 2003

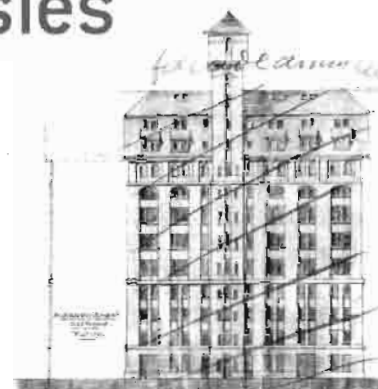
### Coltin.

« Le coltin, c'est le morceau de cuir que le bourrelier découpait et cousait pour renforcer la veste du coltineur. Celui qui portait les sacs à l'épaule ; des sacs de 100 kg avant la réglementation du travail et 50 kg ensuite. »

« Jusqu'à la fin des années 60, il n'y avait qu'un seul gros appareil qui entraînait tout le mouvement de rotation du moulin. Au rez-de-chaussée, on avait un moteur énorme avec un démultiplicateur et des courroies en cuir qui faisaient 80 cm. de large et quasiment 2 cm. d'épaisseur, puis par relais on reprenait à travers les planchers sur un autre appareil. C'étaient les corroyeurs-bourreliers qui faisaient ces courroies de transmission en cuir qui sont devenues en plastique collé. Le bourrelier venait coller la courroie sur place. Si la courroie sautait suite à un engorgement, c'était le conducteur qui remettait lui-même sa courroie sur des transmissions en mouvement. Il avait des gants en gros cuir fabriqués par le bourrelier. »



## Un chantier, séquences choisies



Concevoir un chapitre, dans cet ouvrage, sur la reconversion des *Grands Moulins* au moment où elle est décidée mais non encore engagée n'allait pas de soi. Il paraissait essentiel de présenter la mutation de ce « *château industriel* », exemplaire des bouleversements urbains et économiques contemporains et de rendre compte, même partiellement, d'un projet d'architecture et d'un chantier sans les patrimonialiser. Même si le temps de l'histoire s'est progressivement réduit, il fallait accepter de ne pas avoir le recul nécessaire pour la construction d'un discours historique et ce d'autant plus que les développements des chapitres précédents apportent à la transformation actuelle du territoire, une épaisseur historique et résonnent avec les évolutions du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle.

Le choix retenu a été de ne pas interpréter le projet et sa réalisation et d'offrir aux lecteurs des matériaux historiques : le suivi photographique et les mémoires orales des acteurs du chantier. Au fil de cette chronique, les commentaires sont délibérément réduits pour laisser plus de place aux paroles et à l'iconographie. Ce récit invite à réfléchir sur l'objet et la nature du chantier.

De fardeaux immobiliers hier, certains sites industriels deviennent aujourd'hui des bijoux aux yeux des aménageurs par le fait qu'ils offrent une localisation de premier choix. La valeur urbaine du patrimoine industriel et ses qualités d'adaptation défendues par les acteurs du patrimoine, commencent à être reconnues et relayées dans la presse. La cessation d'activité des *Grands Moulins de Pantin* intervient dans ce contexte favorable à une mutation du site.

Les *Grands Moulins* ne sont pas protégés au titre des Monuments historiques. Ils témoignent cependant d'une histoire industrielle avec des adjonctions, des mutations presque séculaires, liées à une activité et à une relation exceptionnelle avec le territoire. Leur visibilité les désigne comme patrimoine aux yeux de la population. Leur réutilisation et leur changement d'usage interrogent sur les interventions, sur les limites à ne pas dépasser pour préserver l'identité du lieu, si tant est qu'elle ait été identifiée au préalable. Philippe Robert dans *Transcriptions d'architectures*<sup>206</sup> oppose les termes « utilisant le préfixe « re », tels que reconversion, réhabilitation, rénovation ou reconstruction » à ceux qui emploient le préfixe « trans » qu'il préfère pour « son orientation vers le futur, comme le montrent tous les mots qui en sont composés (transmuter, transfigurer, transformation, etc.) ». Les *Grands Moulins* ne sont pas restaurés mais transformés ce que défend l'architecte « comme l'évolution naturelle de tout édifice. ». Aux lecteurs, aux passants, aux habitants de découvrir cet acte de modification, cette forme nouvelle et sa réappropriation par la ville.



Dans ce chapitre, les acteurs de la conception et de la réalisation du projet de reconversion des Grands Moulins de Pantin, vous invitent à une présentation du projet, suivie d'une visite du chantier.

L'expérience est nouvelle et permet de partager une vision transversale de la fabrication d'un projet d'architecture, tous les métiers étant représentés, maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, bureaux d'études techniques, pilotage, coordination et sécurité de chantier, entreprises du bâtiment. Le chantier s'est déroulé de mai 2006 à octobre 2009. La parole des acteurs a été recueillie lors d'interviews menées sur site entre avril 2007 et avril 2008.

« Ce que je préfère c'est la vue que l'on a depuis la tour à la « Harry Potter », ce panorama sur un territoire urbain en mutation. Les Grands Moulins sont avant tout un repère, l'expression d'une histoire, urbaine, sociale. »

**Flavien Bézy**

« Il fallait quand même avoir une certaine vision pour énoncer : j'achète des silos, je garde les éléments architecturaux intéressants, et je crée des bureaux répondant aux standards actuels. Un challenge. »

**Jean-Pierre Auriault**

« Le premier sentiment en arrivant c'est Oh ! Même proche, il est difficile d'appréhender l'ampleur des espaces, puis une fois dans les combles c'est une vue très impressionnante sur Paris. »

**Nicolas Picron**

« Lors de notre première visite, il y avait encore des machines, dans le noir complet... En parcourant le bâtiment, du rez-de-chaussée aux combles, on voyait peu à peu toutes les contraintes que nous allions rencontrer en cours d'étude. Je suis resté bouche bée. »

**Franck Leminihi**

« Vu du périph ça semble raisonnable, de plus près, c'est grand... beaucoup plus grand. »

**Hervé Debein**

« Le côté à la fois sinistre et mystérieux m'a plu... Une sorte de château germanique avec ses campaniles, j'avais envie d'entrer dans la bête. »

**Carlos Baraké**

« C'est un bâtiment très impressionnant, que l'on voit depuis le périphérique, un point de référence, aussi évident que la tour Eiffel. »

**Nicolas Picron**

Les acteurs de la conception et de la réalisation de la reconversion des Grands Moulins de Pantin, rencontrés dans le cadre des interviews, supports d'une mémoire orale du projet, sont :

- > Pour la maîtrise d'ouvrage (commanditaire) : BNP Paribas Immobilier / Jean-Pierre Auriault, directeur.
- > Pour la maîtrise d'œuvre (concepteurs) : les architectes et les bureaux d'études techniques
  - Agence Reichen & Robert et associés / Jean-François Authier architecte associé, Dorothee Sipp architecte
  - Kephren Ingenierie / Carlos Baraké ingénieur associé
  - Ingerop / Alain-Pierre Gresil directeur et Franck Leminihi chef du service électricité

- > Pour l'Organisation, Pilotage et Coordination du chantier (OPC) : SCD / Claude Barbé directeur de chantier
- > Pour la synthèse exécution : Études et Coordination / Jean-Jacques Domoersman
- > Pour la Sécurité et Protection de la Santé (SPS) : Bureau Veritas / Karim Claude Djalane

- Pour les entreprises [nom de l'entreprise / lot technique / chargé(s) d'affaire] :
- Campeon Bernard Construction / gros œuvre et charpente métallique / Valère Pluvinage
  - UTB / couverture et charpente / Nicolas Picron
  - SMAC / vêtures en façade bâtiments neufs (vêture en bardeaux de terre cuite) / Pascal Boes

- Crystal / Chauffage Ventilation Climatisation (CVC) bâtiments neufs / Hervé Debein (directeur Grands Travaux)
- Axima / Chauffage Ventilation Climatisation bâtiments réhabilités / David Martin (directeur) et Fabrice Lepeme
- Kone / appareils élévateurs (ascenseurs et escaliers mécaniques) / Jean-Louis Sinigre, Cécile Challe
- Peintec / vêtures en façades bâtiments réhabilités (vêture en briques) / Olivier de Mourgues

- > Pour la maîtrise d'ouvrage déléguée Ville de Pantin (ZAC des Grands Moulins) : SEMIP / Flavien Bézy chargé de mission et Patrick Le Guillou, directeur.

Les photos des acteurs du chantier sont de Laurent Desmoulin.



Claude Barbé



Cécile Challe



Jean-Pierre Auriault



Jean-François Authier



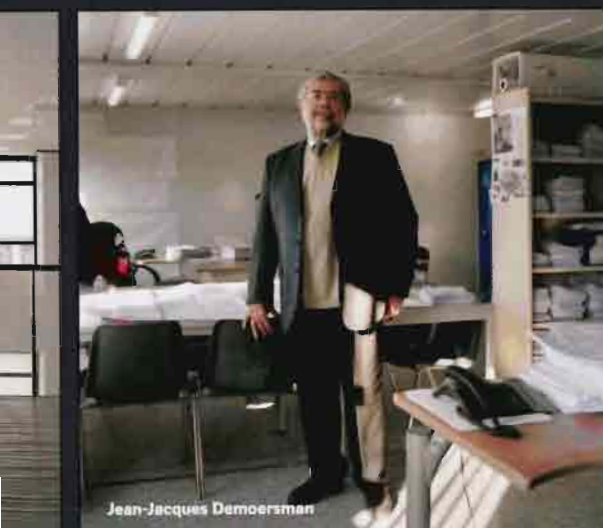
Dorothee Sipp



Hervé Debeln



Jean-louis Sinigra



Jean-Jacques Demoersman



Pascal Boss



Franck Leminihi



Nicolas Picron



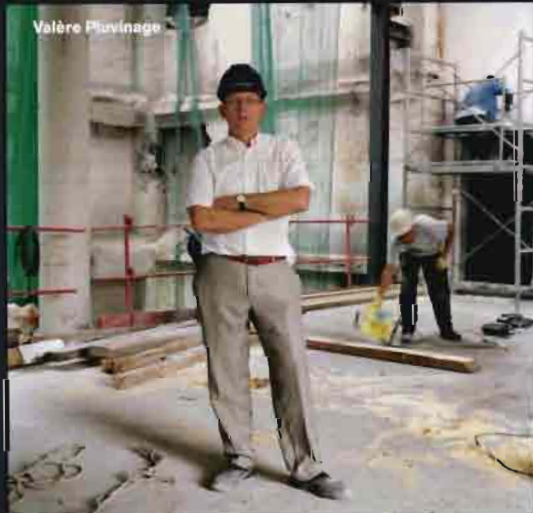
Fabrice Lepere



Carlos Baraké



Karim Claude Djalane



Valère Pluvinaige



Alain-Pierre Grésil



« En 1999 le groupe Soufflet décide de fermer les Grands Moulins. En 2001-2002 se structure progressivement un possible montage d'opération, une articulation entre les acteurs privés et publics afin d'imaginer un cadre à la reconversion du site. Une étude de faisabilité intitulée « Projet de requalification » est menée, conjointement et sur une année, par trois importants cabinets d'architectes (Reichen & Robert, Jean-Michel Wilmotte et Michel Macary) sur la base d'une étude économique réalisée par un cabinet de conseil en immobilier d'entreprise (Jones Lang Lasalle). La proposition de Reichen & Robert est collégialement retenue. Dans la continuité de la réflexion engagée, la Ville de Pantin décide en 2003 que cette mutation doit être le moteur d'un projet urbain beaucoup plus large, autour de la gare et de la mairie, et crée à cette fin une ZAC (Zone d'aménagement concerté) de 3,7 ha. »

Flavien Bézy

Vianney Prouvost, 2005



« Pour permettre un changement d'usage, les différents services du ministère de la culture ont adopté une posture bienveillante à l'égard de la reconversion complète des Grands Moulins. Le chantier est ici sur un mode opératoire très différent de celui des Monuments historiques où l'on restaure les matériaux d'origine et où l'on garde mémoire des différentes strates historiques. Nous sommes aux Grands Moulins dans une réincarnation patrimoniale, le site disparaît pour revivre sous une autre forme avec le maintien en place de vestiges patrimoniaux. »

Bruno Mengoli,  
Architecte des Bâtiments de France

Laurent Desmoulins octobre 2005



Laurent Kruszyk février 2008

LD février 2008

« Dès que vous entrez sur le site, l'immense silhouette des silos vous écrase un peu. » Jean-François Authier

À l'image de la muraille d'une place forte, la masse monumentale défie à la fois le temps et la ville à ses pieds.



« Avec Bernard (Reichen), nous avons tracé une ligne claire : le bâtiment doit vivre, ou plus exactement, il doit se donner les moyens de renaître dans le cadre d'une nouvelle activité. » Jean-François Authier

Le chantier est en cours, la semoulerie a déjà été détruite. Le silo à farine dit « silo canal », visible au premier plan, à l'avant du moulin dans sa volumétrie première, est voué à la démolition complète.

« Nous gardons toutes les grandes structures architecturales, celles qui définissent l'image du site. L'idée fondamentale est de souligner la valeur emblématique de l'ouvrage, sa dimension métropolitaine, le fait qu'il soit visible depuis le périphérique, La Villette et d'autres lieux importants. » Jean-François Authier

Bernard Reichen s'est servi de cette carte postale pour expliciter sa proposition. Dans ce site où les ajouts révèlent l'évolution des logiques de production, l'architecte choisit de se baser sur cette composition architecturale de la fin des années quarante, pour concevoir son projet à partir de la conservation des grands volumes, du moulin, des silos et des magasins.



« Nous voulions souligner la silhouette des silos, des campaniles, du moulin. En réponse à leur nerveuse verticalité, si emblématique, nous avons dessiné des bâtiments horizontaux. » Dorothee Sipp

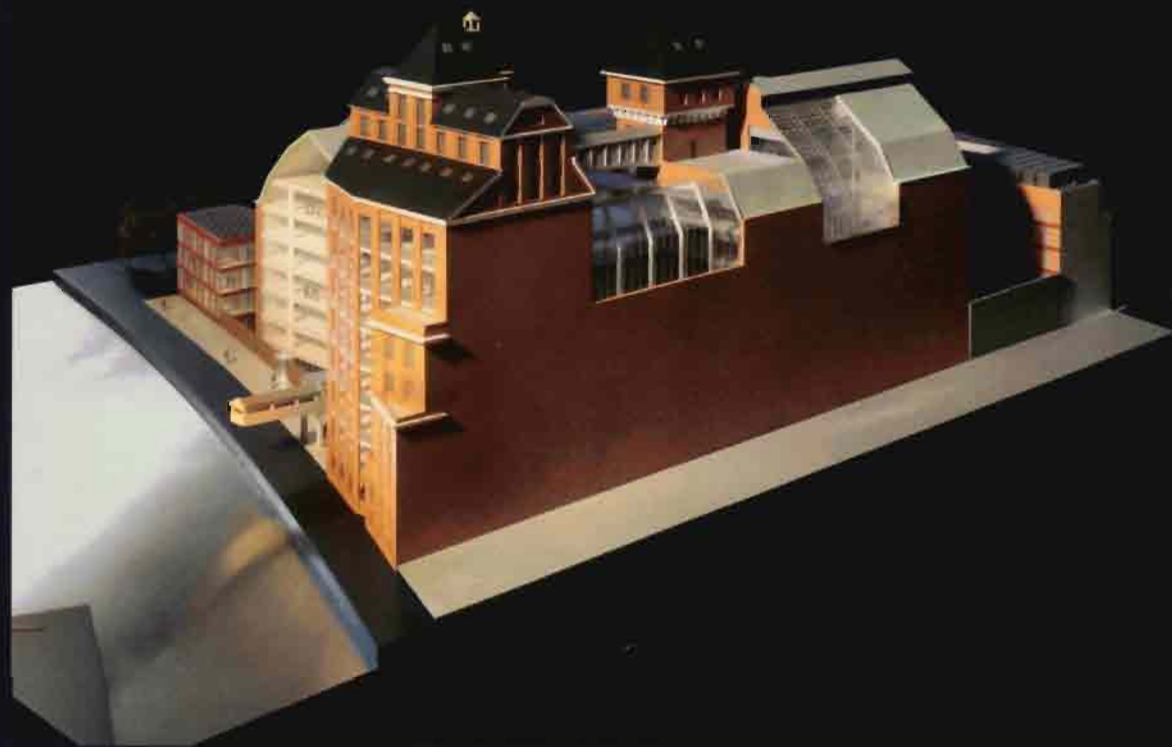
Le programme de 50 000 m<sup>2</sup>, est partagé à égalité entre l'ancien et le neuf. Au premier plan, les nouveaux bâtiments sont de trois ou cinq niveaux. Ce rapport de force inégal est assumé et défendu par l'architecte. Le travail de dessin des différentes façades, la trame des ouvertures découpées dans les volumes anciens ou l'immense façade-coupe entièrement vitrée du moulin sur le canal, déclinent l'objectif de transformation développé par l'architecte.



« Le maître d'ouvrage a décidé de ne pas exploiter les planchers au-dessus de 28 mètres de hauteur afin que le bâtiment échappe à la classification IGH (Immeuble de Grande Hauteur) imposant de fait de très fortes contraintes techniques — et donc financières — inhérentes à l'application du règlement spécifique de protection contre l'incendie de ce type d'immeuble. » Carlos Baraké.

Une partie des volumes conservés est restructurée, réhabilitée, mais ne sera pas occupée.





Les deux grandes verrières et le patio permettront à la lumière naturelle de largement pénétrer l'important volume des anciens silos à issues et à charbon, et de l'ancien magasin à farine, en mitoyenneté de l'entreprise *Elis*.

L'K mai 2008

« Nous ne voulions pas sacraliser le lieu, c'est un site industriel construit par strates et reconstruit, parfois un peu de bric et de broc, en fonction des besoins et de l'avancée des techniques. » Dorothée Sipp  
L'entrée sur le site reste rue du Débarcadère, dans l'axe du moulin. Il n'y a plus de cour mais une allée entre les bâtiments.



L'K mai 2008



« Nous avons deux phases de travaux bien distinctes, la phase des travaux de démolition des bâtiments qui doivent disparaître, et la phase des travaux de curetage des bâtiments qui doivent être conservés. La première phase se réalise entre mai et décembre 2006. »

Claude Barbé

En avril 2006, les bureaux techniques, en rez-de-chaussée du moulin, sont déjà détruits. À droite, la semoulerie, l'atelier de menuiserie et les garages de Léon Bailly seront démolis et remplacés par des bâtiments neufs.



« Le projet lauréat de l'étude de faisabilité est le seul qui ne conservait pas le bâtiment de la « semoulerie », construit en limite parisienne et même pour partie sur le territoire de la Ville de Paris. » Flavien Bézy

La destruction de la « semoulerie » est ici presque achevée. Partie moderne du site construite en 1952, elle intégrait dans un bloc compact les fonctions de fabrication, de stockage, de transformation et d'exportation de la semoule.



À cette étape de la démolition, le système constructif de la semoulerie est très visible; à gauche, les structures métalliques du moulin, d'écrasement, à droite le béton armé du silo à bié dur.



*« Quand vous êtes dans la cabine, la pince est à 40 m. de vous, le jugement est très difficile, c'est pourquoi un guidage par talkie-walkie est assuré par un homme installé dans les étages à proximité. »*

Valère Pluvinage

Cette pelle mécanique exceptionnelle — il n'en existe que trois exemplaires en France — de 40 mètres d'envergure et 115 tonnes, va également être utilisée pour la démolition intérieure des silos et du magasin dans le bâtiment transformé. La précision nécessaire est alors d'autant plus importante qu'aucun dommage ne doit être infligé aux structures conservées.



Simultanément à la destruction du silo à farine ajouté en 1980, l'excavation pour le parking commence. Les rails de la voie de chemin de fer qui desservait le site, ont été déposés, seuls ceux présentant des sections droites, seront réinstallés.



La destruction dévoile la façade primitive du moulin de l'architecte Eugène Haug, dissimulée à partir de 1962 par le silo à farine « canal ».



### Gestion des déchets

« Miraculeusement le site n'était pas pollué, pollution lourde s'entend, seulement un peu d'amiante, de plomb et d'hydrocarbures comme partout. » Jean-François Authier

Le projet s'inscrit dans une démarche HQE. Haute Qualité Environnementale, souhaitée par le maître d'ouvrage. Dans ce cadre, tous les déchets inertes sont obligatoirement triés, bois, béton, ferraille sont évacués et potentiellement recyclés.

« La décision de valoriser la présence du canal et de minimiser les nuisances liées au transport routier prise par la maîtrise d'ouvrage, a généré l'évacuation des gravats de la démolition par barge, au total 20 000 tonnes de béton concassé. Ce béton pourra, par exemple, être utilisé pour réaliser des couches de fondation de voirie. » Jean-Pierre Auriault

Par ailleurs, 20 000 tonnes de ferrailles ont été évacuées par voie routière.



LD mars 2007



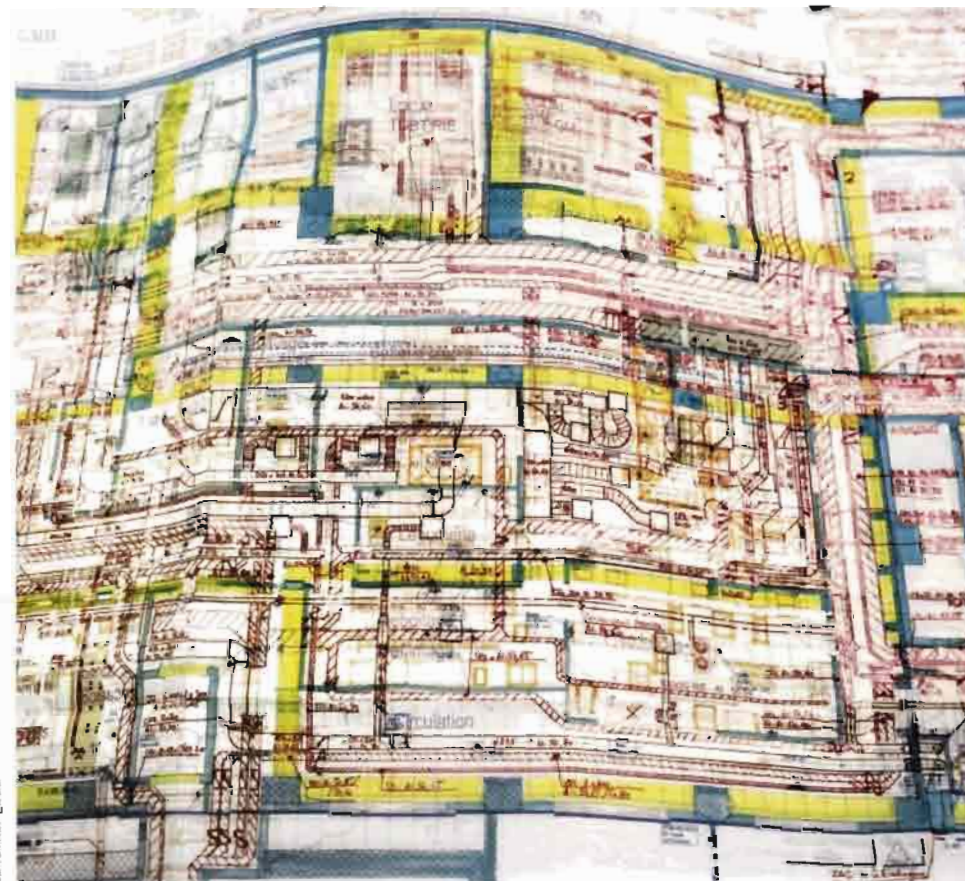
LD octobre 2007

### 4 000 plans

« Il s'agit pour notre équipe, 6 personnes dont 2 sur site, de gérer l'interface entre tous les corps de métier quant à la représentation des travaux qui seront réalisés. Cette synthèse est essentielle au maintien en cohérence de tous les plans validés. Pour cela nous proposons une « armoire à plans », en fait un serveur informatique défini pour cette opération, accompagné d'une charte graphique qui permet à chaque intervenant de travailler à partir d'une base de données commune. Nous avons une première base de conception suivie d'une base de réalisation. »

Jean-Jacques Domoersman

Le travail de synthèse et de coordination permet une mise à jour permanente des plans, tant en phase de conception que d'exécution. Une réunion de suivi d'étude, en présence des architectes et des ingénieurs se tient chaque semaine. Elle est essentielle pour maintenir la continuité dans le dialogue et la compréhension des contraintes et objectifs spécifiques. Des réunions inter-entreprises sont régulièrement organisées. Au final près de 4 000 plans seront produits.



LD février 2009



Intrégration de la façade  
de la boulangerie

« Nous avons demandé aux architectes de réintroduire la boulangerie dans le projet. Porte d'entrée, en écho avec la conservation au sol des rails, elle donne une lecture de la complexité de l'organisation et des volumes de l'usine. Accroche urbaine, elle ouvre sur les traces du réseau ferré qui devaient révéler les anciens espaces de distribution et une part du fonctionnement du site. »

Bruno Mengoli,

Architecte des Bâtiments France.

Le compromis pour la boulangerie a été celui du façadisme. Incorporée dans la nouvelle construction, sa conservation en deux dimensions pose la question des représentations et de la préservation du bâti ancien.



« Une des difficultés de la construction du parking souterrain est directement liée au contexte : le canal est plus haut que la rue du Débarcadère, et il faut, ce qui nous a obligé à opter pour une paroi moulée, une cuvette étanche, totalement isolée de son environnement. » Claude Barbé

Il s'agit ici d'une étape intermédiaire dans le creusement de la fouille. La démolition des parties non conservées de la boulangerie n'est pas encore terminée.



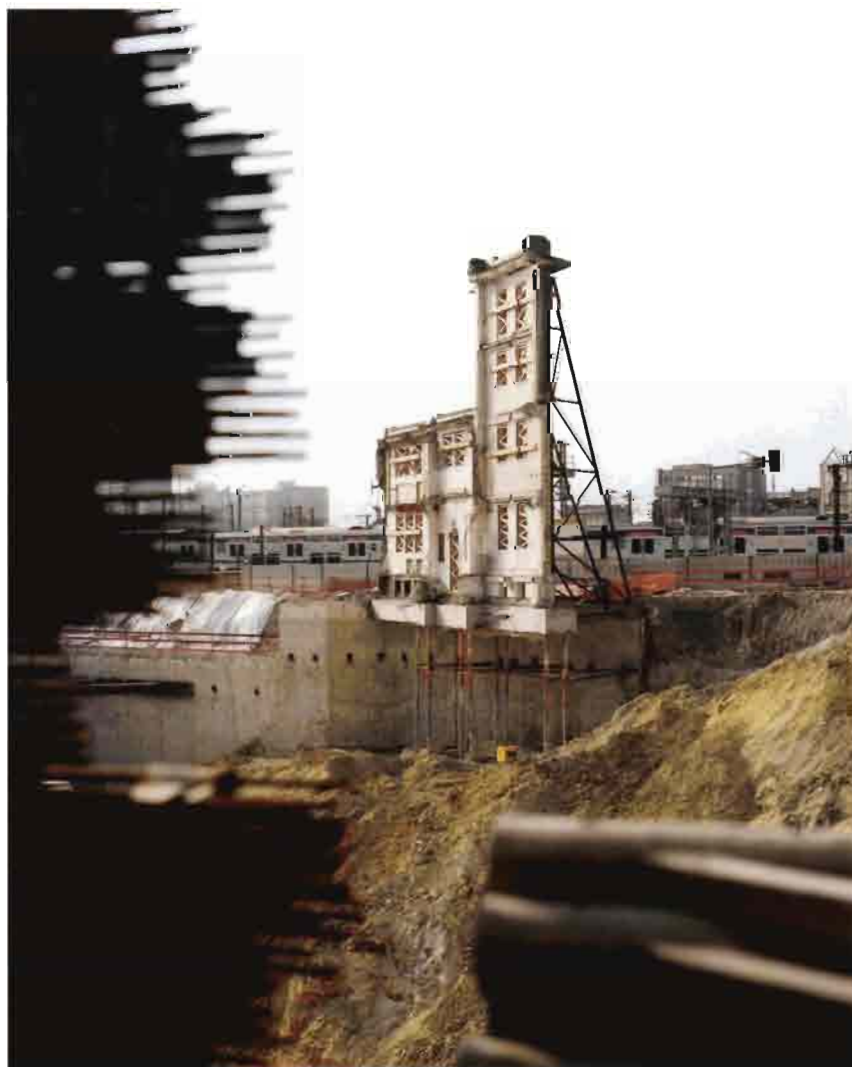
« Pendant plusieurs mois, on va voir la façade comme en lévitation, en fait posée sur des micro-pieux, des « cure-dents », au-dessus des 12 mètres de profondeur de la fouille. »

Carlos Baraké

L'opération de conservation d'une partie de façade est toujours périlleuse, les risques d'éroulement sont importants. Elle nécessite un étayage de toute la hauteur du mur et de toutes les ouvertures, auquel s'ajoute ici la pose de supports temporaires en sous face puisque le sol lui-même est momentanément supprimé. L'avancement de la construction du parking souterrain lui offrira au bout de quelques mois de nouveaux points porteurs avant d'être intégrée dans les bâtiments neufs.



10 septembre 2007



14 juillet 2007

« Pour la semoulerie, les plans de construction de l'époque nous ont permis de nous rendre compte que ses fondations étaient fort solides car le bâtiment était haut et très lourd. On va donc construire le bâtiment neuf en R+3 sur ces anciennes fondations, seuls vestiges du bâtiment démolit. Il s'agit d'un radier surmonté de murs de 90 cm d'épaisseur. La difficulté est d'adapter la trame ancienne aux descentes de charges de la structure du nouveau bâtiment. » Carlos Baraké

La construction du site se poursuit, en cohérence avec son histoire, celle d'ajouts successifs, englobant les bâtiments et structures plus anciennes. L'existence de fondations aux dimensions impressionnantes, associée à la structure même du canal, ont amené les maîtres d'œuvre à décider de les réutiliser, avec de nécessaires adaptations. Le calcul de descentes de charges consiste à distribuer les charges, de la toiture jusqu'aux fondations, sur les structures porteuses du bâtiment. La trame porteuse du nouveau bâtiment a donc dû être retravaillée pour s'adapter aux anciennes fondations.



14 janvier 2007

## Construction du parking.

« En ce qui concerne les entreprises, un chantier comme ça, regroupe jusqu'à 450 personnes sur site et la priorité absolue c'est toujours la sécurité. » Valère Pluvinage

Pour répondre à l'ampleur et aux difficultés du chantier, les ouvriers sont choisis par leurs entreprises parmi les plus expérimentés.



LD septembre 2007

LK novembre 2007



« Deux techniques sont appliquées afin de ne pas mettre en péril les constructions limitrophes lors de la réalisation de la paroi moulée du parking souterrain : la reprise en sous-œuvre de la fondation existante, mètre après mètre, au rythme du creusement de la fouille, et le clouage du voile béton qui évite le basculement de l'existant vers la fouille. De la couture délicate en quelque sorte. » Carlos Baraké

Cet état momentané du chantier permet de voir, à la fois le travail de couture sur le voile de béton construit contre les bâtiments mitoyens, et le magasin à farine, littéralement en coupe verticale. Le silo à farine préexistant en façade de ce bâtiment conservé a déjà été démolli, laissant apparaître la superposition de planchers eux-mêmes progressivement « grignotés ».

« La spécificité de ce chantier est la mise en œuvre conjointe d'une restructuration très lourde et d'une construction neuve dans un environnement complexe. Les différents modes constructifs sont totalement différents et doivent cependant être menés de front. »

Claude Barbé

Septembre 2007, l'opération de démolition partielle et de reconstruction est en cours dans les deux bâtiments conservés. Les dalles des quatre niveaux du parking souterrain referment progressivement la fouille.

LD septembre 2007



LD septembre 2007

« On construit 4 niveaux de sous-sol pour un total de 772 places, système poteaux et dalles pleines en béton. »

Valère Pluinage

La construction neuve vient maintenant jouter les bâtiments restructurés, des simulations en amont ont permis de mesurer le risque de désordre au niveau des fondations des bâtiments conservés et d'assurer la nouvelle configuration.

## Le silo à blé

« C'est un projet très complexe puisque nous gardons le corps, sans pouvoir utiliser les organes... La transformation de silos, composés de vastes alvéoles (cellules)-réservoirs verticaux, en planchers est sûrement la limite de ce qu'on peut faire aujourd'hui en termes de reconversion de bâtiments industriels. Nous devons remercier les ingénieurs structure et les entreprises pour leur pugnacité, leur réactivité et leur inventivité. En démolissant, en curant le bâtiment, on découvre, on prend conscience de beaucoup de contraintes, ces nouvelles informations doivent être traitées très rapidement, il faut adapter le projet, l'équipe doit être soudée, très motivée... » Jean-François Authier



LD 30 janvier 2008



« Si on démolit simplement n'importe quel silo, on ébranle l'équilibre du bâtiment. Tout s'écroule. La question a donc été : comment enlever les cellules accolées (c'est cette configuration qui garantit la cohésion de l'ensemble) sans mettre en péril l'enveloppe du bâtiment. »

Carlos Baraké

Le silo à blé composé de cellules de 40 mètres de haut, est surmonté d'un volume sur quatre niveaux à conserver. Dans un premier temps, la démolition des cellules du haut vers le bas avait été envisagée, mais une analyse approfondie des conditions de travail, de sécurité et des délais de réalisation a conduit l'entreprise de gros œuvre à proposer la solution inverse. Ainsi la démolition partielle et la reconstruction sont finalement menées de façon simultanée du bas vers le haut.

« C'est en envoyant des alpinistes faire des sondages à l'intérieur des alvéoles que l'on a appris que l'épaisseur du béton n'y était que de 12 cm. »

Valère Pluvinaige

LD 30 janvier 2009

« On démolit, depuis un plancher neuf, en sécurité, les 4 mètres ou 8 mètres dans le cas du rez-de-chaussée, au-dessus de nos têtes, et ainsi de suite en montant plancher après plancher. On reconstruit les planchers avec le solde des alvéoles au-dessus de la tête ! » Valère Pluinage

La machine, munie d'une grosse pince qui « grignote » le béton armé des cellules, est installée sur une plate-forme technique, qui elle-même repose sur le plancher neuf. Une nouvelle paroi en béton est conjointement construite à l'intérieur de l'enveloppe conservée. La solidité de l'ensemble est ainsi progressivement constituée niveau après niveau, du sol jusqu'aux combles.



LK 17 mai 2008



LK 17 mai 2008

« On est assez admiratif quand on replace cette construction dans l'histoire des procédés et des matériaux... En déconstruction, on a retrouvé des armatures en acier HA qu'on n'a pas l'habitude d'employer et certains, puisqu'on est une équipe relativement jeune, n'avaient jamais vu ce type d'armature. » Valère Pluinage

On a ici une coupe transversale sur la composition de l'ancienne structure du silo : un voile de béton densément ferrillé, un vide technique et une peau de briques. Cette proposition d'enveloppe, luxueuse à cette échelle, n'est pas simplement plastique, mais vise à protéger le béton de la corrosion. L'acier HA présente des aspérités ou des reliefs afin d'améliorer l'adhérence au béton.



LD février 2008



LK 29 avril 2008

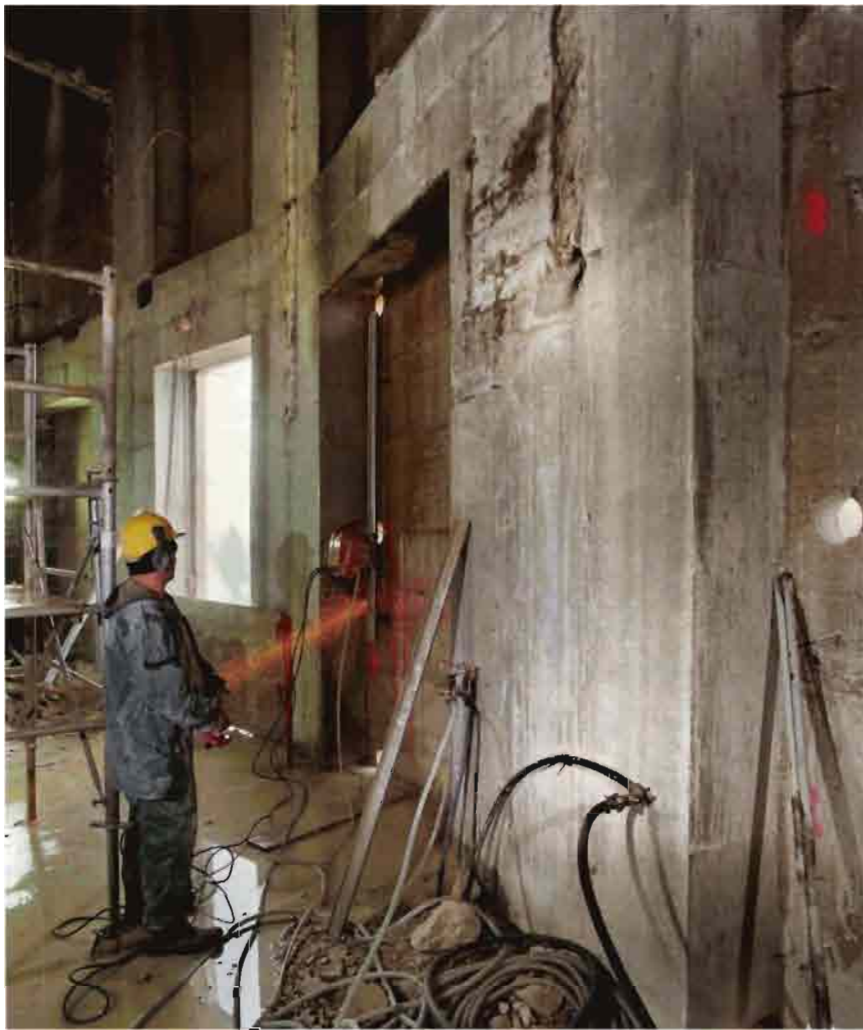


LK 16 janvier 2008

#### Le silo

« Il faut absolument tenir le bâtiment par l'intérieur (nous avons d'ailleurs dû butonner en phase intermédiaire), donc nous construisons de nouvelles parois en béton et nous installons de grandes poutres en métal pour les nouveaux planchers. Ces derniers sont métalliques — poutres et bacs aciers — avec une chape béton de finition. Cela permet de limiter le poids et donc la charge sur les murs ou poteaux porteurs et de réduire l'épaisseur des planchers et au final d'obtenir une hauteur sous-plafond confortable dans les bureaux. » Valère Pluvignage

Le défi est de construire un bâtiment neuf à l'intérieur d'une imposante enveloppe réhabilitée. Des ouvertures sont pratiquées en façade pour laisser entrer les poutres métalliques. Elles sont ensuite manipulées et mises en place grâce à de petits engins de levage. Les dernières parties des cellules sont démolies au fur et à mesure de la mise en œuvre de la structure porteuse.



LK 29 avril 2008



LK 18 juin 2008

Lorsque la nouvelle paroi intérieure en béton est en place, on découpe l'enveloppe pour créer de grandes ouvertures qui apporteront la lumière naturelle dans les bureaux. Le bâtiment s'ouvre progressivement sur le paysage urbain, et passe du noir total à la lumière.



1.D novembre 2007

« En tant qu'ingénieur structure, je conçois le squelette du bâtiment. La réhabilitation induit des contraintes supplémentaires, d'autant plus que les bâtiments industriels de ce type n'ont jamais été construits en une seule fois. Ils sont adaptés au fur et à mesure des évolutions techniques liées à l'activité, les structures sont juxtaposées, voire superposées. La partie du bâtiment qui jouxte le mur de la blanchisserie Elis, parcelle destinée à muter, a été pensée en « mesure conservatoire », ce qui veut dire que la solution technique adoptée doit fonctionner, que des travaux soient ultérieurement entrepris ou pas. Nous construisons ici des contreforts et une paroi démontable entre ces points structurants. À terme, un système de passages pourrait même être ouvert entre les deux projets. » Carlos Baraké

Le chantier n'est ici qu'au stade du déblaiement des gravats et de la mise à nu des structures conservées. La construction des contreforts ne commencera que dans quelques mois.

1.D mars 2007



### Le magasin

« On ne pouvait pas exploiter les niveaux existants dans les magasins, par manque de hauteur libre entre planchers : 2,50 m. entre planchers au lieu des 3,60 m. nécessaires pour offrir au final 2,70 m. de hauteur libre dans les bureaux. La démolition permet déjà de se rendre compte de l'extrême difficulté à maintenir l'équilibre des parties de l'ouvrage que nous allons réhabiliter. »

Jean-François Authier

La particularité de ce grand bâtiment est la juxtaposition des fonctions. Il s'agit presque de bâtiments autonomes regroupés dans une même grande enveloppe. Les silos, les magasins ont chacun leur logique constructive. L'objectif aujourd'hui est d'en recréer une commune, indispensable à l'utilisation rationnelle des plateaux de bureaux.



1.D mars 2007



« On est toujours un peu fier de dire : voilà ce qu'on fait, de décrire les techniques tout à fait singulières qu'il a fallu mettre en œuvre pour conserver ce patrimoine architectural. Une chose est sûre, ce type de réalisation, avec un tel niveau de complexité, c'est rare. »

Valère Pluinage

Ce chantier laissera de spectaculaires images. Ici une montagne de gravats juxtaposée à la rigueur structurelle des planchers métalliques juste posés, et les restes des planchers-champignons (plancher-dalle dont la liaison avec les poteaux de structure est renforcée par des chapiteaux) momentanément figés au milieu du nouveau squelette du bâtiment.



1.K. 29 avril 2008



1.D. février 2008

« La coordination SPS (Sécurité et Protection de la Santé) est une obligation sur tous les chantiers : enregistrement des entreprises, préparation et contrôle du chantier, suivi de l'application de la réglementation. L'animation à la sécurité est une option, que le maître d'ouvrage a ici choisi de mettre en œuvre avec un animateur en permanence sur site. »

Karim Claude Djalane

1.K. 29 avril 2008



LD mars 2007



LD septembre 2007

### Le moulin

« Sous les grandes toitures, vous avez des volumes extraordinaires que l'on essaye de révéler lorsque c'est possible dans le projet. » Jean-François Authier

La vaste charpente en béton reprend le dessin d'une charpente traditionnelle en bois. Ce choix d'une architecture régionaliste était assez classique dans le milieu de la miroiterie et ce dès les années 1880-1890. Le béton, matériau moderne, par sa technique, plaçait l'usine dans une logique innovante et par sa plasticité, permettait une forme inscrivant le moulin dans une histoire et un territoire.

« Dans le moulin, la construction était plus classique, avec une structure en béton et des planchers en bois très faciles à démolir. » Claude Barbé



LD mars 2007

10 septembre 2007

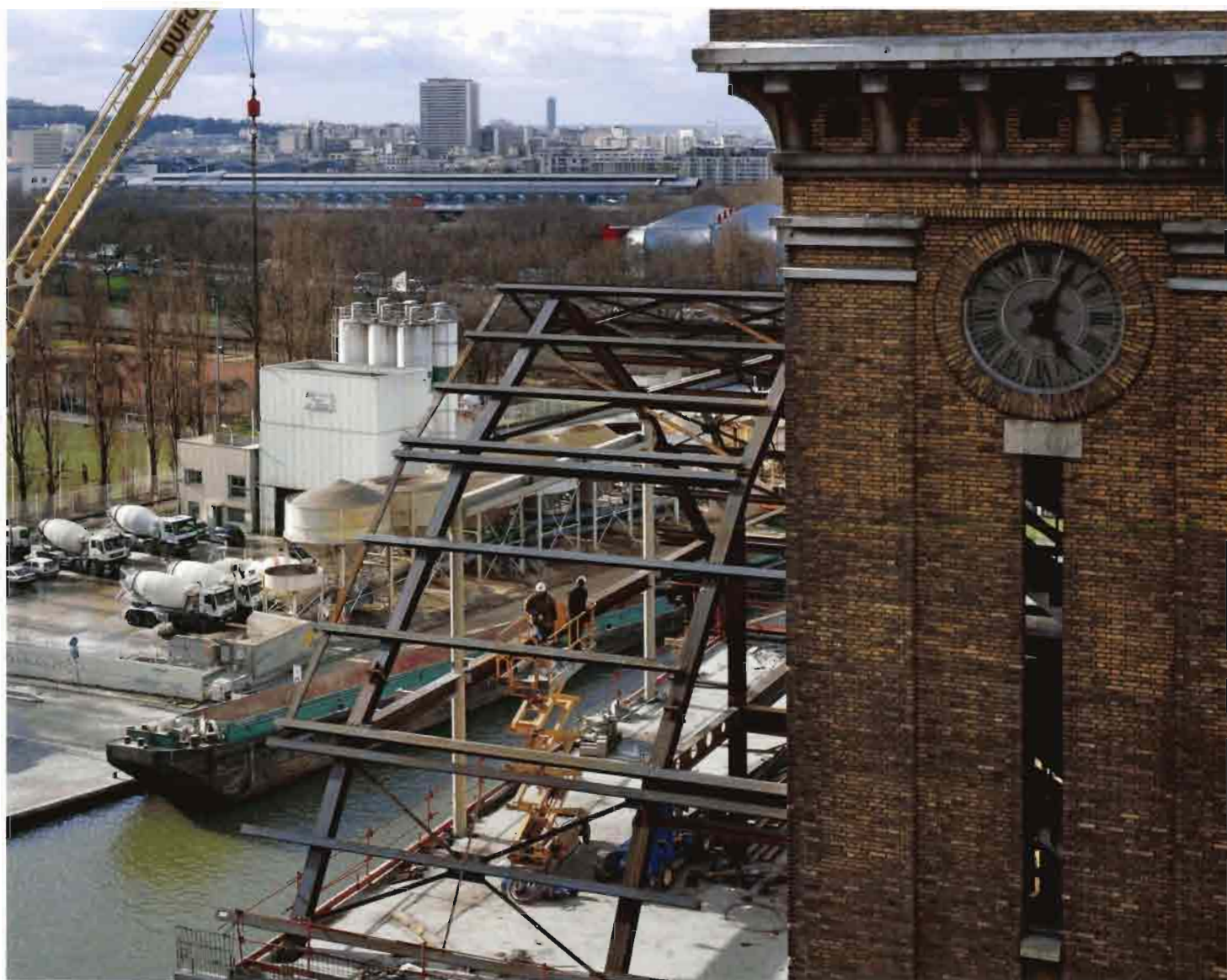


Tous les planchers en bois ont été démolis pour répondre aux nouvelles normes techniques. La structure en béton est conservée en l'état et de nouveaux planchers, en bacs aciers et chape en béton, sont réalisés.



LD février 2008

LK avril 2008



Le silo à farine adossé au moulin côté canal a été démoli. Les architectes ont pratiqué une coupe nette et créé un bâtiment en extension du moulin. L'enveloppe volumétrique du moulin est simplement étendue vers le canal. Son dessin est assuré par une structure en acier momentanément ouverte sur le ciel. Des nacelles télescopiques permettent l'ajustement des pièces. Le Zénith et la grande halle de la Villette se dessinent à l'horizon.



LK 18 juin 2008

La nouvelle façade du moulin face au canal sera vitrée sur toute la hauteur selon le système « double peau » qui apporte un maximum de lumière naturelle à l'intérieur des espaces de travail et qui gère l'isolation thermique et phonique. Les mises en œuvre, de la façade de verre et de la nouvelle couverture en zinc, sont concomitantes. Ainsi les échafaudages latéraux appartiennent aux couvreurs et au premier plan la grande nacelle qui épouse toute la largeur du bâtiment, porte les premiers panneaux verriers en attente de pose.



LK 18 juin 2008

« Il faut attendre, il faut être patient. Une fois terminé, on comprendra mieux la décision de conserver ces bâtiments. » Jean-Jacques Domoersman  
 Février 2008, la masse de l'ancien silo à blé est encore totalement aveugle, à l'arrière de la cheminée de la blanchisserie, les silos à charbon ont été démolis, une grande verrière viendra bientôt refermer ce volume vide.



LK 18 juin 2008

### Les couvertures

« Toutes les grandes toitures initialement en cuivre sont rénovées et ce dernier est remplacé par du zinc. Pour des raisons économiques, le différentiel de prix est de 25 % mais la pérennité sera moindre, environ une trentaine d'années pour le zinc. » Nicolas Picron  
Les feuilles de cuivre recouvrent encore le toit du moulin.



10 juin 2004



LK 4 juin 2009



« On installe un atelier de fabrication au dernier étage, il se compose de 3 personnes, les matériaux sont livrés bruts et travaillés sur place. Le zinc, par exemple, arrive sous la forme d'une bobine d'une tonne. Une profileuse installée dans l'atelier permet de façonner les feuilles, au fur et à mesure, suivant un module, ici 5 m. de long sur 65 cm. de large, pour environ 18kg. C'est une taille maximale à cause de la prise au vent au moment de la pose. »  
Nicolas Picron

LK 4 juin 2008



LK 4 juin 2008



LK 4 juin 2008



LK 4 juin 2008

*« Les charpentiers et les zingueurs sont autonomes, séparés le plus souvent des autres corps d'état, par le fait même de travailler en hauteur. »*  
Nicolas Picron

Sur certaines parties du chantier de couverture, l'espace de travail a été tout particulièrement protégé des intempéries. Les interventions portent sur des rénovations partielles pour les bâtiments conservés. Les éléments d'origine sont remplacés seulement s'ils sont trop endommagés, comme au premier plan de la photo du moulin ci-dessus.

Les extensions neuves sont réalisées à l'identique. Il s'agit ici de la portion de bâtiment neuf en façade du moulin côté canal. Les feuilles de zinc sont posées, suivant un calepinage régulier, par les compagnons qui utilisent là une méthode traditionnelle. La pose du couvre-joint reste ensuite à réaliser.



LK 18 juin 2008

« La plus importante difficulté est celle de la mise en œuvre, à cette hauteur, dans un site ouvert à tout vent. Ici un vent de 60 km/h est assez fréquent or c'est normalement la limite haute pour notre intervention. Nous échafaudons, des structures de type traditionnel mais très volumineuses. Nous travaillons façade par façade, en tournant autour du bâtiment, ici nous sommes sur une des façades longitudinales du moulin.» Nicolas Picron

À l'exception de la passerelle de chargement des pêniches, les travaux de couverture se font à plus de 40 mètres du sol. La couverture du moulin, des silos et du magasin était en cuivre, celles du beffroi et des tours (appelés campaniles par les acteurs du chantier) en tuiles plates.



LD juin 2004

« Certaines parties hautes de la couverture du « grand moulin » étaient en tuiles, il a été choisi d'homogénéiser le revêtement dans le cadre de la rénovation, l'entièreté de la couverture est aujourd'hui réalisée en zinc.» Nicolas Picron

Le témoin fait en fait référence au silo à blé canal. Très rapidement les acteurs du chantier ont adopté une nouvelle terminologie pour désigner les bâtiments transformés. Ainsi, le silo à blé canal est devenu le « grand moulin », le moulin est devenu le « petit moulin », les cellules du silo : des « alvéoles » et la passerelle de chargement des pêniches : le « transbordeur » ou « pont transbordeur ».

« Raccorder une couverture à une façade entièrement vitrée est très compliqué. En fait on assemble dans le vide, en débord sur 70 cm.»

Nicolas Picron

Il s'agit ici du tout début du travail de couverture, côté rue du Débarcadère. La pose de structures métalliques en débord du plan vertical de la nouvelle grande façade vitrée permet de réaliser un avant-toit de faible profondeur nécessaire à la finition de la couverture.

LK 12 décembre 2008





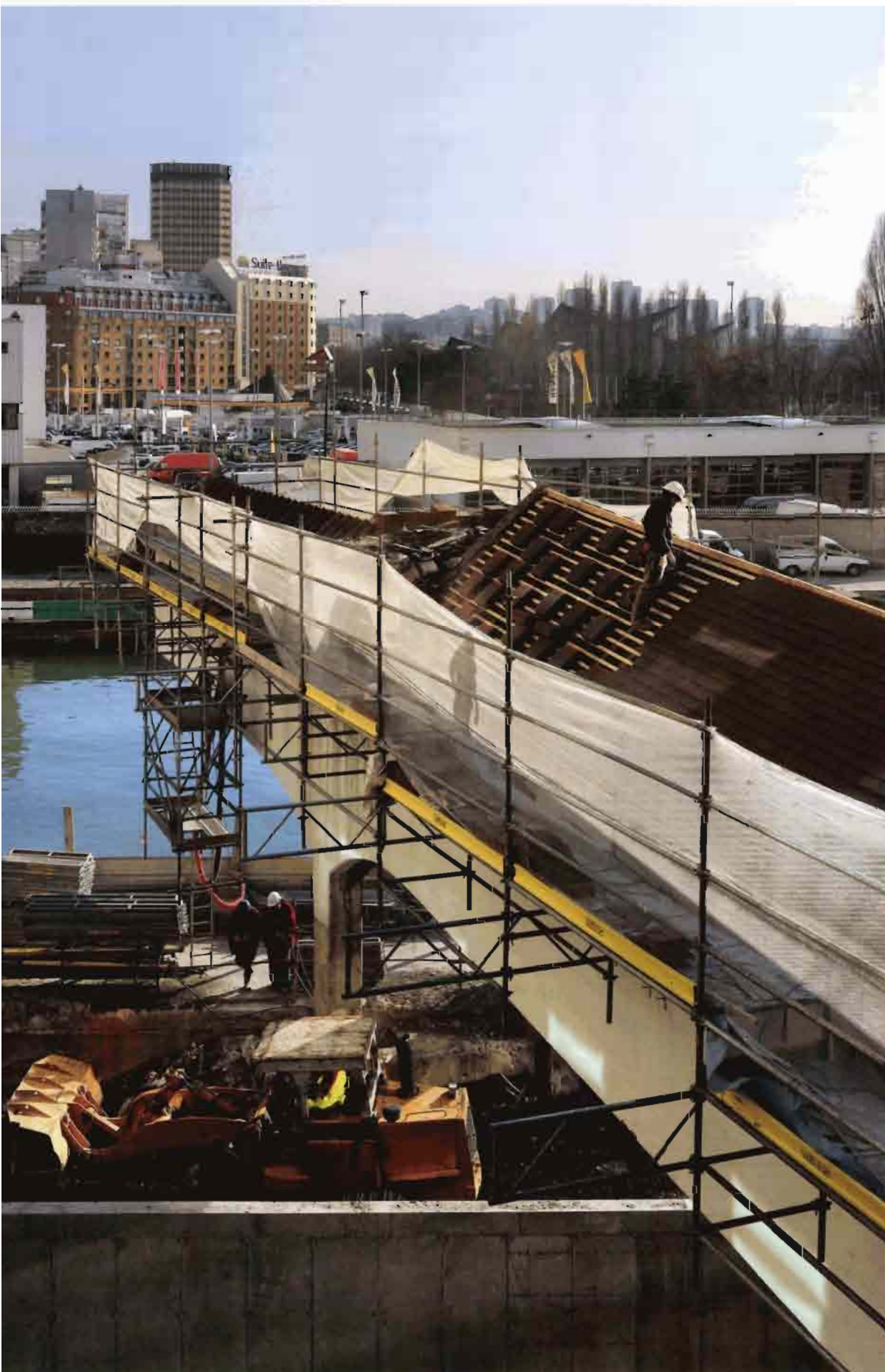
LK 1<sup>er</sup> décembre 2008

*« Les couvertures en tuiles des campaniles sont révisées, elles sont plutôt en bon état, seules certaines parties sont renouvelées, à l'identique. Il s'agit de tuiles plates crochetées à cause de la prise au vent. »*

Nicolas Picron

Certaines ouvertures anciennes sont condamnées, la partie de la couverture en tuiles neuves est alors posée dans la continuité de l'existant. Les chéneaux en zinc sont renouvelés. Le travail des couvreurs et des zingueurs à 50 mètres du sol est sécurisé par un échafaudage périmétral.

LK 1<sup>er</sup> décembre 2008LK 1<sup>er</sup> décembre 2008



LX avril 2008



LX février 2009



« La couverture du pont transbordeur est entièrement renouvelée. Il s'agit de tuiles plates en terre cuite avec une pose traditionnelle. » Nicolas Picron  
 Les voliges (pièces de bois sur lesquelles sont fixées les tuiles) sont entièrement renouvelées. Les chevrons (pièces de bois sur lesquelles sont fixées les voliges) sont conservés ou remplacés suivant leur état. Les pièces de charpente sont en sapin. Des paquets d'une dizaine de tuiles encore saignées, sont régulièrement posés sur la trame des voliges en attente de leur pose.  
 Une nouvelle vocation culturelle est envisagée à l'intérieur du transbordeur.

LX février 2009

### La vêtue en terre cuite

Sur l'ancien silo à blé canal, les trumeaux, issus du percement des nouvelles ouvertures en façade, sont entièrement recouverts d'une vêtue de briques de terre cuite. Les architectes ont cherché et trouvé la fabrique d'origine dans le nord de la Belgique, l'usine Warneton. Le module et le camaïeu ocre jaune des briques neuves sont identiques aux anciens. Les briques sont empilées selon un appareillage dit en harpe, qui est une spécificité du traitement en continu de l'angle entre deux façades.



LK 29 avril 2008

Il s'agit de la vêtue de briques de l'ancien silo à blé en cours de dépose. La vêtue sera entièrement rénovée à l'identique, y compris le système de pose, même s'il est d'un usage extrêmement rare aujourd'hui. Sur l'ensemble des façades des bâtiments conservés, un petit nombre de briques d'origine sera gommé (microfibre de verre) et réutilisé, la majorité des vêtues seront refaites à neuf.

« Pour le travail en hauteur, toutes les personnes doivent être protégées, dans des échafaudages nacelles ou autres, derrière des garde-corps périmétraux, des structures sur lesquelles s'appuyer en toute sécurité. » Karim Claude Djalane

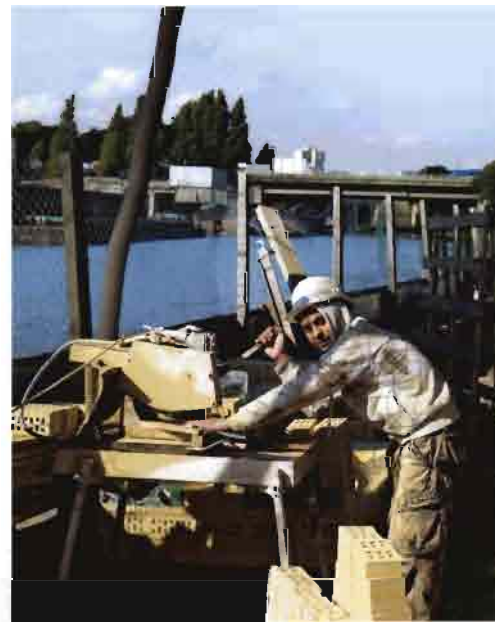


LK 16 septembre 2008



LK 16 septembre 2008

Une cornière horizontale en inox est fixée à six mètres d'intervalle sur toute la hauteur de la façade traitée, elle sert de support de base aux briques empilées (visibles sur la photographie, d'autres structures de calage vertical en acier sont disposées de part et d'autre des ouvertures en façade). L'appareillage est complété par des tiges métalliques anti-devers, fixées dans le mur de béton et destinées à crocheter les briques. L'ensemble de la vêtue de briques est monté à environ 30 cm. en avant du mur en béton, laissant un vide d'air entre les deux parois. Ce vide peut être occupé par une isolation, ce qui sera le cas sur certaines parties du moulin.



LK 16 septembre 2008

Un atelier de découpe des briques a été installé au sol, près du canal. Aucune découpe ne s'effectue sur la nacelle. Les modules sont ainsi adaptés aux largeurs exactes des trumeaux en béton qui vont être habillés.

« On a créé une esthétique Grands Moulins qui a guidé l'architecture des nouveaux espaces. Ainsi du choix de la terre cuite céramique pour la vêtue en façade des bâtiments neufs, de l'association acier / verre pour le dessin de grandes surfaces vitrées laissant largement pénétrer la lumière dans le bâtiment, ou encore du vocabulaire formel de la passerelle, revisité. »

Jean-François Authier



LK 16 septembre 2008

« Dans trente ans, les bardeaux en terre cuite seront toujours en excellent état... Les bureaux répondront-ils encore aux besoins, voilà plutôt la question. »  
Pascal Boes.

« Le matériau est une terre cuite céramique. C'est un matériau alvéolaire (configuration qui assure sa solidité) dont l'épaisseur est de 40 mm. Le matériau brut est extrudé, c'est-à-dire moulé, puis cuit durant 8 heures. Sur la base de pigments naturels, on arrive aujourd'hui à une uniformité quasi-parfaite de teinte, grâce bien sûr à la compétence du fabricant mais aussi au fait que tous les bardeaux sont fabriqués en une seule fois. » Pascal Boes  
Ils sont ultérieurement découpés sur mesure, emballés et livrés en palettes, répartis façade par façade.

« Tout projet de façade, de vêtue, est un prototype. Ici deux points sont remarquables : l'utilisation de bardeaux en terre cuite céramique de grandes dimensions réalisés sur mesure, au même titre que la teinte créée spécialement pour ce projet. Les bardeaux ont une longueur de 1,35 m, une hauteur de 66 cm, ce qui est une première nationale, les bardeaux sont ici deux fois plus larges que le standard. Leur poids de 70 kg au m<sup>2</sup> génère une difficulté supplémentaire puisque toute la pose est assurée manuellement, la vêtue complète représente une surface de 4 000 m<sup>2</sup> réalisée en 4 mois. »

Pascal Boes

Les bardeaux sont posés par le biais d'agrafes hautes et basses, sans aucun percement, sur une ossature en aluminium, elle-même fixée sur la structure en béton. Pour une isolation par l'extérieur, une laine de verre hydrofuge est intercalée. Les modules sont fabriqués avec une sur-longueur d'environ 10 cm, puis chaque bardeau est recoupé en usine en fonction du plan de calepinage de la façade construite. Aucune découpe n'est faite sur le chantier.

L'utilisation d'une nacelle-plateau élévatrice permet non seulement, de positionner au mieux les compagnons par rapport à la surface de pose, mais aussi de pouvoir vérifier le calepinage et l'uniformité de la teinte au fur et à mesure de la pose. Un échafaudage, nécessitant des montages et démontages à répétition, aurait masqué la façade.



LK 1<sup>er</sup> mai 2009

## La lumière

« Notre objectif, c'est la renaissance des bâtiments anciens, nous voulons les rendre compatibles avec leur nouvelle fonction et pour cela nous les ouvrons largement pour faire entrer un maximum de lumière naturelle. Cette architecture est, au fond, très touchante, elle s'adapte si élégamment à ce qu'on a envie de faire. »

Dorothee Sipp

La trame des percements s'inscrit parfaitement dans le dessin des anciens pilastres devenus trumeaux. Une nouvelle identité est affirmée.

« On ne reconstruit pas une ancienne façade, on ne fait pas de pastiche, on se démarque clairement avec les façades vitrées qui montrent tout le fonctionnement intérieur aux passants, du côté du canal ou même depuis la périphérie. »

Dorothee Sipp



LK 16 sept. 2008

LK juin 2009





« La création des atriums répond à la nécessité d'éclairer naturellement sur une grande profondeur (largeur du bâtiment 23 mètres au lieu des 12 ou 18 mètres des trames standard) tous les niveaux de bureaux. Cette configuration a été interprétée sous la forme de patios dans les bâtiments neufs. » Dorothée Sipp

Le dessin est ici minimal, il est porteur de la volonté des architectes d'ancrer le bâtiment dans une esthétique industrielle définie tout autant par la grande échelle que par la palette de matériaux et de tonalités.

LK 2 juin 2009



LK 2 juin 2009

Nous sommes à l'intérieur du second grand atrium. La lumière naturelle est ici tamisée par une trame de brise-soleil épousant la forme de la structure en acier, elle irrigue les espaces de bureaux répartis sur trois cotés de l'atrium. Le projet met en œuvre tout un jeu de transparences, comme autant de continuités visuelles entre les différents bâtiments, transformés ou neufs : ici une vue traversante, de l'atrium jusqu'à la façade du nouveau bâtiment rue du Débarcadère dont la peau est en bardeaux de terre cuite brun rouge.



LK 2 juin 2009



10 juin 2004

#### Les passerelles

« Nous gardons le pont transbordeur et les passerelles qui participent fortement de l'image du site. » Jean-François Authier

Au fur et à mesure de la construction des bâtiments, un système de passerelles en béton relie les différents espaces, de stockage (de silo à silo) ou de travail (du magasin au moulin). L'esthétique et la fonction des passerelles sont conservées dans le projet de transformation. « Le transbordeur » lui, devient un espace d'exposition pour le comité d'entreprise.



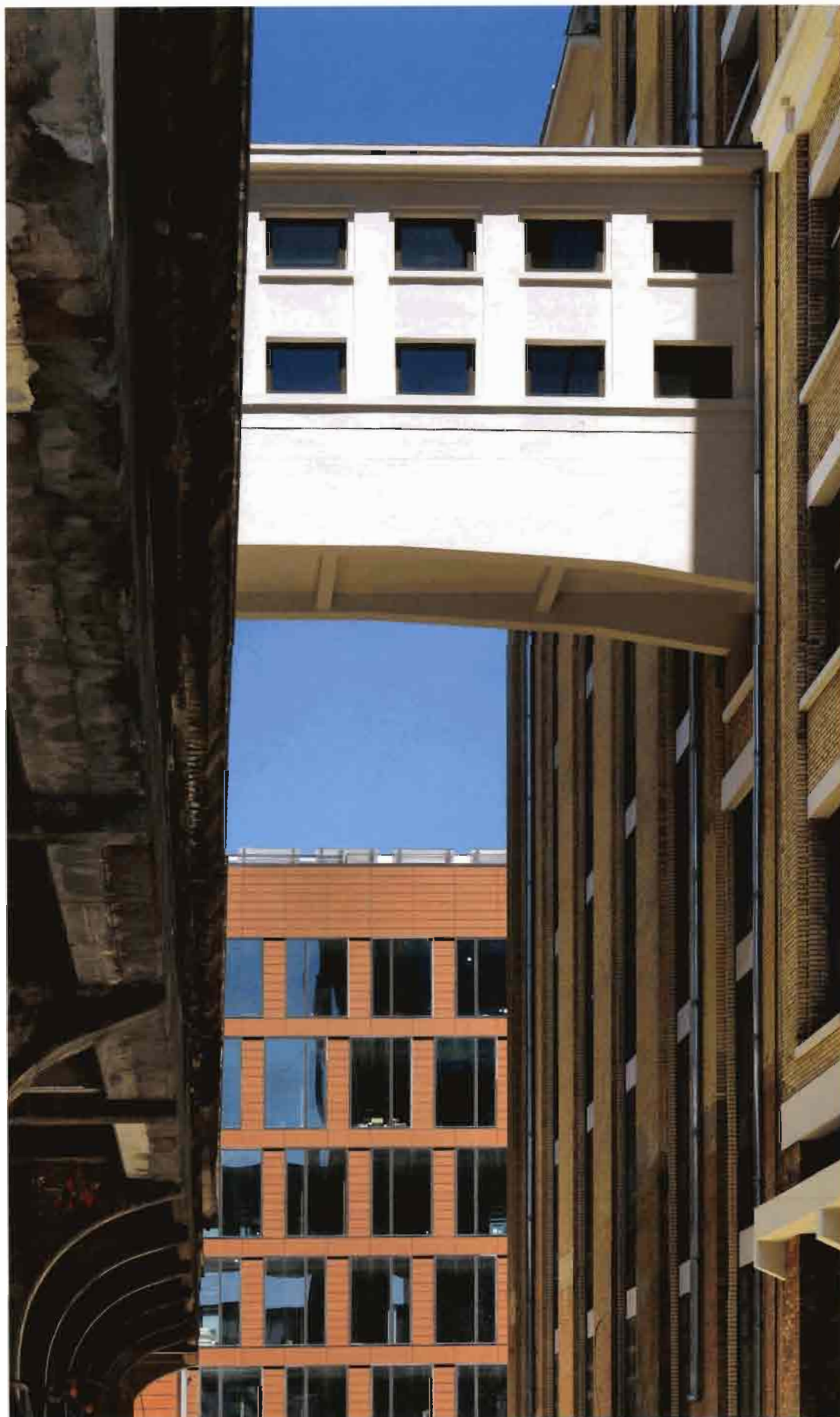
10 mars 2007

1K 2 juin 2009



Les Grands Moulins sont transformés, le fil du récit n'est pas rompu. Les passerelles sont autant de traits d'union entre les grands ensembles architecturaux réhabilités ou reconstruits. Les grues, les engins de grand gabarit, les divers échafaudages, les espaces de stockage temporaire disparaissent pour laisser la place au traitement de surface de l'allée centrale. Les architectes ont choisi d'y remettre en œuvre les pavés de granit de l'ancienne cour d'entrée.

Cette vue intérieure de la passerelle reliant avant travaux les deux silos permet de comprendre que chaque espace fonctionnel était sujet d'architecture.



L'K 2 | juin 2009

« Nous voulions développer un langage homogène pour nos interventions, que ce soit sur l'existant ou sur le neuf. » Dorothee Sipp

Pour l'entrée depuis la rue du Débarcadère, les architectes proposent une composition symétrique centrée sur la façade du moulin. De fins bandeaux habillés de bardeaux en terre cuite, rythment les façades par ailleurs entièrement vitrées. Des passerelles à deux niveaux relient les espaces de travail. La passerelle faisait partie du vocabulaire formel initial, les architectes l'utilisent aujourd'hui dans une déclinaison en cohérence avec la nouvelle architecture.



L'K 2 | juin 2009

« Les architectes se sont offert un magnifique et élégant caprice pour les façades des bâtiments neufs : une composition avec des trumeaux valsant. » Carlos Baraké

À gauche la sous face en béton du « pont transbordeur », au centre la façade d'un des nouveaux bâtiments dont la composition basée sur des trumeaux non superposés oblige l'ingénieur à un savant calcul de descente de charges.

L'K 2 | juin 2009



LK Juin 2009



*« Le bâtiment, c'est un métier de rapports humains et il faut qu'il le reste. Beaucoup de choses se règlent autour d'une table. »*

Jean-Jacques Domoersman

*« Les Grands Moulins, je les vois depuis le début de ma carrière, en passant sur la périphérie. Je suis très intéressé de voir la transformation d'un site industriel en ensemble tertiaire. Le but est de réussir une opération exceptionnelle, tous les acteurs partagent cet objectif, ils ont à cœur de l'atteindre, du compagnon au directeur d'entreprise. »*

Claude Barbé



José Mpada



Mohamed Srija



Cihat Ozdemir



Slim Benour



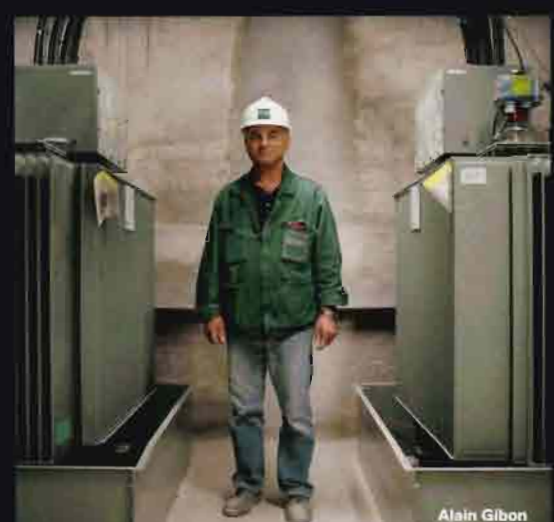
Moussa Konaté



Félix Rebel



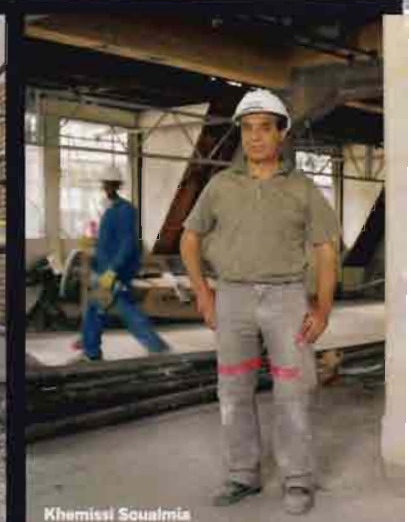
Moussa Bathily



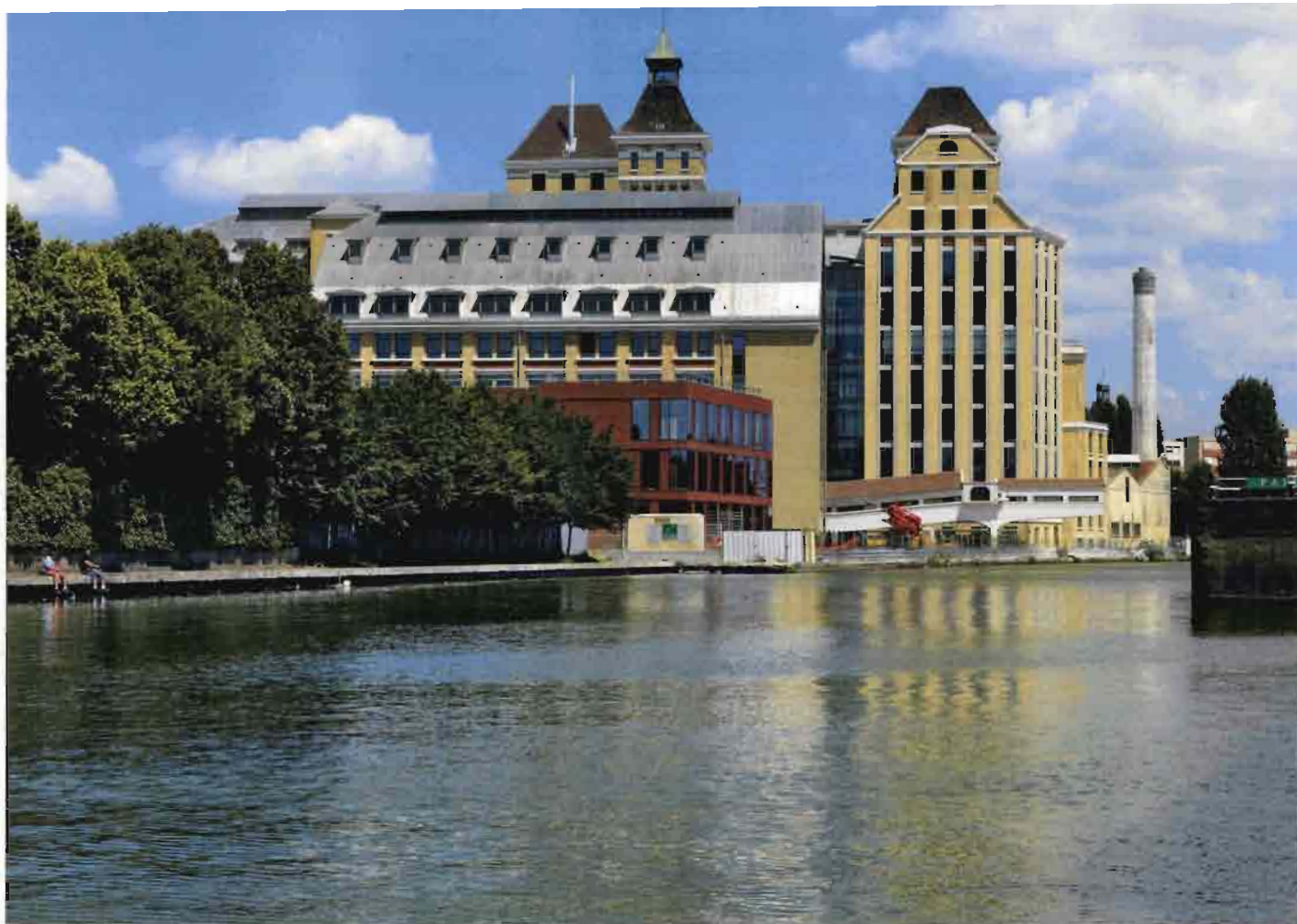
Alain Gibon



Olivier Puvion



Khemissi Soualmia



LJK juin 2009

« C'est tellement important de savoir pourquoi les choses ont été faites, parce qu'au final vous avez toujours quelqu'un qui dira : « Est-ce que cela n'aurait pas été mieux ainsi. » Il peut avoir raison et tout aussi bien avoir tort, d'où l'intérêt de garder la mémoire de l'enchaînement des arbitrages. » Jean-François Authier  
La transformation arrive à son terme assurant la pérennité de la remarquable silhouette des Grands Moulins de Pantin.

« Une opération comme celle des Grands Moulins, c'est la mobilisation dans un temps très court, quelques années, d'une somme colossale de moyens et d'énergie. Ce sont des milliers d'heures d'études et de mise au point, ce sont plus de 500 ouvriers jours, pour aboutir à un bâtiment, où plusieurs milliers de personnes vont vivre, c'est créer un nouveau morceau de ville s'intégrant dans l'histoire d'un lieu qui participera nous l'espérons à la construction urbaine du Grand Paris. »  
Jean-Pierre Auriault

LJK juin 2009



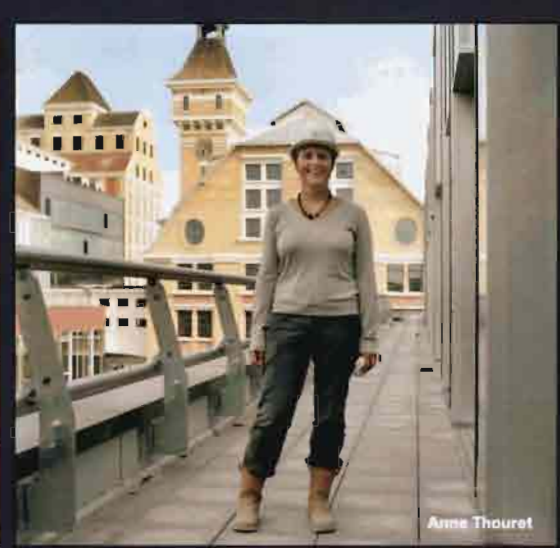
« L'avantage de notre métier, c'est que l'on a la chance de voir le résultat de notre travail, de le voir durer... On finira par ne plus se souvenir que des bons moments! » Valère Pluvinage



Driss Naciri



Demirel Zaker



Anne Thouret



Olivier Lazare



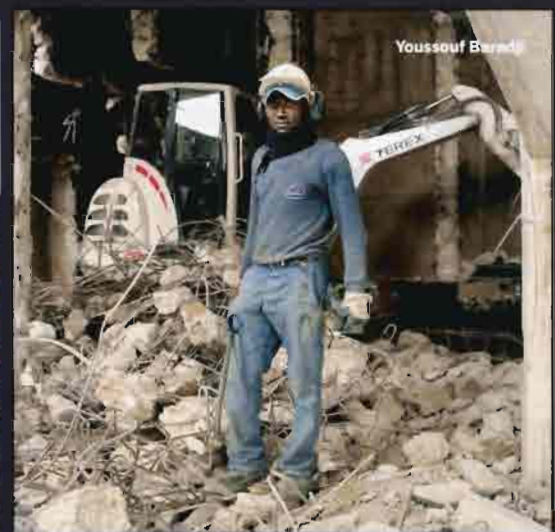
Haasan Durr



Amar Benalla



Antonio Da Costa



Youssef Berradi



Serge Kujawa



Olivier de Malgouyres

- 1** Ancienne route royale n° 2 puis route nationale n° 2 (RN2), dite route de Flandre. Elle devient avenue Jean-Jaurès par délibération du CM le 1<sup>er</sup> avril 1920.
- 2** Ancienne route royale n° 3, aujourd'hui route nationale n° 3 (RN3). Elle porte le nom de route d'Allemagne ou rue de Paris, avant de prendre le nom de Jean-Lolive en 1970, du nom de l'ancien maire communiste de Pantin (1959-1968).
- 3** Route de Paris à Meaux, dite route des Petits-Ponts. Elle est route départementale n° 24 à partir de 1813, puis n° 15 à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Baptisée rue Charles-Auray en 1941, elle devient l'avenue du Général-Leclerc par délibération du CM du 29 décembre 1947.
- 4** Chemin de grande communication n° 13, il comporte trois tronçons, dont deux seulement intéressent le secteur étudié. Il s'agit de l'avenue Édouard-Vaillant, entre la RN2 et la place de la mairie ; la rue Hoche du pont de la mairie à la RN3. La première, qui prend ce nom par délibération du CM du 16 janvier 1920, correspond à l'ancienne route d'Aubervilliers ; la seconde, ancienne rue de la Villette-Saint-Denis, elle prend le nom de Hoche sous la Troisième République.
- 5** Claude Héron, « L'héritage pré-industriel », dans *Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Pantin*, Département de la Seine-Saint-Denis, 2004, 130 p. ; p. 9-19.
- 6** Aujourd'hui rue St-Martin, le site accueille le Conservatoire national des Arts et Métiers.
- 7** Les nouvelles acquisitions de terres à la fin du XI<sup>e</sup> siècle s'échelonnent ainsi le long des routes de Senlis (à Pantin, Dugny, Pont-Yblon), de Meaux (Noisy-le-Sec, Montceaux et Sevran) et dans la vallée de la Marne.
- 8** AN, S 1364 — 10, Prieuré de Saint-Martin-des-Champs, titres de propriété hors Paris, 1100-1787.
- 9** AN Minutier Central, 116 XXV, Chardin, 3 août 1833 ; XXXVI, Trépagne J.C., novembre 1859. Mise en vente par les légataires de Chenizot et adjugé à M. Alaux le 4 mai 1830, qui la revend dès 1833 en plusieurs parts. À la suite de saisies immobilières, C. T. M. Aubouin reconstitue le foncier de la propriété. Décédé le 7 février 1848, il en lègue la plus grande partie à Mlle Chambelland, aux termes du testament olographe fait à Paris le 2 décembre 1847, déposé à M<sup>re</sup> Hillermand, notaire à Gentilly.
- 10** Napoléon, 1805. Cité par : Préfecture de la Seine, *Notice sur les canaux de la Ville de Paris*, mai 1899 — AM Pantin, V075, p. 6 — Antoine Picon, « Le canal de L'Ourcq, une controverse technique révélatrice », dans *Les canaux de Paris*, AAVP, p. 95-104.
- 11** Archives de Paris, DQ11 40. Domaine militaire, fortifications de Paris et de la Banlieue, 1831-1865.
- 12** AM Pantin, H004, PV d'affermages par adjudication à l'enchère, 1849, art. 8 : les adjudicataires s'engageant à respecter « soigneusement les talus et toutes les formes des ouvrages de fortifications, ainsi que les arbres, routes et constructions quelconques. »
- 13** Archives de Paris, D5S9 9. Expropriations UP, chemin de fer de Paris-Strasbourg.
- 14** AM Pantin, CM 01.02.1857 : avis sur l'installation d'une station à Pantin.
- 15** La famille, célèbre pour son mécénat technique et philanthropique, est plus connue sous le patronyme Deutsch de la Meurthe. Elle doit sa fortune à l'industrie des huiles minérales, mais s'est surtout fait connaître dans les domaines de l'automobile et de l'aviation. En 1923, une donation d'Émile, un des fils d'Alexandre, est à l'origine de la construction de la Cité universitaire de Paris.
- 16** Archives de Paris, D1P4 447, calepins du cadastre, 1876 : au 103, rue de Flandre.
- 17** AM Pantin, 9W2, établissements classés. Inscrit dans la première classe des établissements insalubres et incommodes au titre de la législation de 1810, ce magasin est autorisé le 17 juillet 1848 par ordonnance préfectorale. Sauf mention contraire, les précisions historiques concernant la raffinerie *Deutsch* proviennent de ce dossier.
- 18** Turgan, *Les grandes usines de France*, Paris : Calmann-Lévy, 1882-1883, t. XV, p. 6.
- 19** Dès 1867, sa capacité d'innovation et de production est saluée par une médaille de 1<sup>re</sup> classe à l'Exposition universelle, puis par une médaille d'or à celle de 1878 dans la catégorie des Industries extractives.
- 20** Sophie Mouton, *Industriels et mécènes, les Deutsch de la Meurthe (1845-1924)*, maîtrise d'histoire, Paris IV, dir. MM. Jean-Pierre Bardet et Cyril Grange, 2006.
- 21** À Nantes, Nancy, Châlons, Dijon, Roanne, Lyon, Besançon, Charleville, Troyes, Saint-Étienne, Valence, Bordeaux, Limoges, Périgueux, Angoulême, Poitiers, Agen, Toulouse. Société en nom collectif, *Les Fils de A. Deutsch de la Meurthe et C<sup>e</sup>*, capital 3 millions de francs (dont la ferme de Rouvray). Acte sous seing privé, 01.02.1877, AD Seine-Saint-Denis, 4 U5 574.
- 22** Turgan, *Les grandes usines de France*, Paris : Calmann-Lévy, 1882-1883, t. XV, p. 14.
- 23** S'agit-il de la C<sup>e</sup> de gaz établie à la porte des Ternes ? Rien ne permet pour l'instant de l'établir.
- 24** La société *Les fils de A. Deutsch de la Meurthe et C<sup>e</sup>* devient en 1922 la *Société des Pétroles Jupiter*. Après la Seconde Guerre mondiale, celle-ci fusionne avec la *Compagnie des Produits chimiques et raffinerie de Berre* pour devenir la *Compagnie de raffinage Shell-Berre*.
- 25** Archives de Paris, D1P4 210, calepins du cadastre, avenue des Champs-Élysées, 1852.
- 26** Autorisation préfectorale, ordonnance de police du 13 juillet 1855. AM Pantin 9W3, dossier n° 4F272. Tous les détails concernant les installations industrielles de l'entreprise *Desouches* sont issus de ce dossier.
- 27** AD Seine-Saint-Denis, 4 U5 575. Actes de société. Société en nom collectif, 30.10.1879.
- 28** AN CAMT, 153 AQ — 1995060 3699-1995060 3704, Fonds de la *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*, commandes de matériel roulant, 1891-99
- 29** « Moyens de transport », *Exposition universelle de 1900 à Paris. Rapports du jury international*, Groupe VI. Classes 32, 33 et 34, Paris : Imprimerie nationale, 1902, 622 p.
- 30** *Desouches* crée en 1896 avec son frère banquier la C<sup>e</sup> *des wagons-bar*, qui devient deux ans plus tard la C<sup>e</sup> *française des wagons-buffets*.
- 31** Il s'agit notamment des *Acieries et Forges de Firminy* ou des *Établissements Carel Fouché et C<sup>e</sup>*, 55 rue d'Amsterdam à Paris, société pour l'industrie et le commerce des bois (traverse et poteaux), ainsi que la construction et l'entretien de voitures de chemins de fer et de tramways. Eugène Bardolle, Camille Louis Constant Blétry (1873-1957), ingénieur conseil en propriété industrielle, Ernest Fouché, Alphonse Saverie, ingénieurs des arts et manufactures.
- 32** AM Pantin 9W3, établissements classés. À côté de ses entrepôts, la société *F. Potin* fait construire un dépôt d'hydrocarbures et un garage automobile, une porcherie, une installation de réfrigération par ammoniac pour sa filiale vinicole *Epiva* et un dépôt d'alcool à brûler.
- 33** V. le fichier des entreprises tenu par les AM de Pantin. À titre indicatif, la progression est par la suite constante — environ 20 entreprises par décennie — avec une pointe haute au cours de la décennie 1880, qui compte au moins 26 installations d'entreprises. On ne tient pas compte ici des disparitions ou départs. Un tiers relève de la 1<sup>re</sup> ou de la 2<sup>e</sup> classe des établissements classés (décret 1810), avec obligation d'éloignement des habitations (1<sup>re</sup> classe) et mesures de sécurité permettant d'atténuer le risque et la gêne (2<sup>e</sup> classe).
- 34** Parmi les activités les plus nauséabondes on peut citer une fabrique de degres au début de la rue de Paris, ou les entreprises d'engrais et poudrettes, sur la route des Petits-Ponts.
- 35** Axe privilégié mais non exclusif, loin s'en faut. L'histoire de l'industrialisation liée aux abattoirs reste à écrire. On ne peut que noter la forte présence de ces activités particulièrement nocives pour la santé des ouvriers et des habitants et polluantes pour les sols. Avenue Jean-Jaurès on peut citer sans exhaustivité : *Fellerin*, fonderie de suifs et fabrication de margarine, 1866 ; *Chevalier — Raffard*, fonderie de suif en 1875 ; *Beauchaire*, degreissage de cuirs et peaux, 1875 ; *Gallay et C<sup>e</sup>*, pulvérisation du cuir en 1877, *Savonneries Lever*, puis *Fondoir central de la boucherie de Paris* en 1880.
- 36** AN Minutier central, étude XXXVI, Trépagne J.C., novembre 1859.
- 37** Isidore Leroy, né en 1816 à Champreuil en Essonne met au point un procédé mécanique et installe en 1842 une importante usine de papiers peints au 59 rue Lafayette à Paris. V. le fonds d'archives Leroy conservé au Musée des Arts décoratifs. Le dernier frère, Charles, fondeur de suif à Gentilly durant les années 1850, se lance avec succès dans l'industrie de bougies stéariques vers 1860 dans cette commune. Pour leur apport à l'industrie française, les deux frères seront décorés du titre de la Légion d'honneur sous le Second Empire en 1867. Dossiers AN LH 1609/56.
- 38** Pierre-Louis, Charles et Isidore sont frères et habitent en 1840 9, rue du Fbg-Saint-Honoré. Le premier est banquier 178, rue de Rivoli, où il tient caisse de recettes et de paiement pour la Caisse des charcutiers (AP, D1P4 1020, calepins du cadastre, rue Saint-Honoré, 1862). En 1842, il épouse la fille de Jean-Charles Devedeux, riche et célèbre marchand de chevaux demeurant aux Champs-Élysées. Il décède à Paris en 1874, laissant pour seule et unique héritière sa fille, épouse Rosset.
- 39** AP, D1P4 1020, calepins du cadastre, rue Saint-Honoré, 1862. Escompteur à Chatou au début des années 1860.
- 40** AP, D1P4 353, calepins du cadastre, rue de Douai, 1862.
- 41** AM Pantin, registre 981, délibération CM 20 octobre 1873 : *Question des Quatre-Chemins: examen de la pétition, demande de l'érection en commune de l'agglomération des Quatre-Chemins*.

42 *Ibid.*

43 Elle est signée par A. Deutsch, E. Varenne, Desouches-David et C<sup>e</sup>. Sommier, Sarrebourse d'Audeville et C<sup>e</sup>, Weyher, Monot père et fils, Sturm, Delizy et Doisteau fils, Cottenec, [Despuyot], Marchal jeune, Borel et Rognier, [Vidier], L. Remy, E. Boistel et Coignet, Pétigny, G. Balny-Moral, Julien frères, V<sup>m</sup> Paton et [Dauphin], [V<sup>m</sup> Mupelas et Loron], [Vauthier] Aubret, J. Lionnet, H. Merlin, E. Picard, Meyer et C<sup>e</sup>, J. Chilot, Lebon, Dissot.

44 7,17 ares rive droite, 17,09 ha en 1852, lieudit La Pissotière. 68,27 ha le 25 février 1863 à la ferme du Rouvray. L'inventaire passé devant notaire à l'occasion du rachat de la concession par la Ville de Paris (UP décret du conseil d'État du 22 avril 1876 ; rachat de la concession par la Ville de Paris, 20 juin 1876, acte passé devant M<sup>e</sup> Mahot Delaquerantonnais et M<sup>e</sup> Segond, notaires à Paris, AP D2S5—1), permet de se faire une idée très précise de l'occupation des bords des canaux de Saint Denis, Ourcq et du bassin de la Villette à cette date.

45 Déclaré d'UP le 22.04.1876 c'est chose faite par un traité en date du 29 juin 1876.

46 Dans son rapport consacré au Bassin parisien, rédigé pour la commission nommée par l'Assemblée Nationale, Sébastien Krantz, député de la Seine, préconise l'ouverture d'un canal de grande ceinture qui relierait entre eux l'Oise, l'Aisne, la Marne, l'Aube, la Seine, l'Yonne et le canal de Briare. Sa préconisation d'un mouillage de 3,20 m. pour la basse-Seine sera reprise par la loi du 16 avril 1878.

47 Jean Millard, *Paris histoire d'un port, du port de Paris au port autonome de Paris*, Paris, L'Harmattan, 1994, 175 p.

48 Un premier projet de gare sur le canal de l'Ourcq est imaginé en 1860. AM Pantin, registre 979, délibération CM 20 août 1860. La demande est reformulée en 1868. AM Pantin, registre 980, délibération CM 30 mai et 23 sept. 1868 ; registre 983, délibération CM 28 février et 29 novembre 1876.

49 Entre la gare circulaire jusqu'à la sortie des fortifications, le canal de 13 m. est élargi à 18 m. depuis les fortifications jusqu'à l'usine Deutsch, porté à 26 m. sur 140 m. de long au droit de la raffinerie Deutsch et du moulin d'Abel Leblanc, enfin, d'une largeur de 18 m. sur 100 m. de long devant le port public de Pantin.

50 Archives des canaux, Ville de Paris, nc. *Établissement des quais et création de voies de dégagement aux abords du canal de l'Ourcq*, Rapport du conducteur subdivisionnaire des Ponts et Chaussées, 9 mars 1896.

51 AM Pantin, registre 992. Délibération CM 12 juillet 1895. V. aussi AM Pantin, V012 bis.

52 Archives de Paris, VO3 518, Demande d'autorisation du maire de Pantin au préfet le 9 décembre 1897 et Préfecture de la Seine, direction des eaux, section des canaux, Rapport de l'ingénieur ordinaire, février 1898.

53 AM Pantin, V075. Préfecture de la Seine, Direction de la voie publique et des eaux et égouts, *Notice sur les canaux de la Ville de Paris*, mai 1899, p. 20-21.

54 Archives de Paris, D10S9 1, Chemin de fer circulaire de la banlieue de Paris, 1872.

55 *Évolution de la géographie industrielle de Paris et de sa proche banlieue au XIX<sup>e</sup> siècle*, CDHTE, 1976, t. II, p. 574-577.

56 Archives SNCF — PNV 1 02962. Le projet de ligne circulaire est décidé en 1875 avec la construction de la Grande Ceinture, sous les auspices des grandes compagnies, suivant un tracé qui évite les communes limitrophes de Paris.

57 Archives de Paris, D5S9 5, *Rapport sur l'extension des voies et infrastructures entre Paris et Noisy-le-Sec*, ministère des Travaux Publics, 28 avril 1884.

58 *Extraits de la notice du service de la Voie de la C<sup>e</sup> des Chemins de fer de l'Est sur les objets présentés à l'Exposition Universelle de 1889*, par M. Baraban, Directeur de la C<sup>e</sup> et M. Petsche, Ingénieur en chef de la Voie, *RGCR*, n<sup>o</sup> janvier 1890, p. 23-32.

59 Rapport de la Chambre de Commerce de Paris du 4 février 1902, Archives de Paris D5S9 5.

66 Préfecture de Seine-Saint-Denis, bureau de l'Environnement, dossier d'établissement classé 93 B 28 00001 A. Consommation de charbon pour 1921 : 4310 kg/jour.

67 Il s'agit principalement des établissements Eugène Laureau, 4, rue Lavoisier puis Cotelle et Foucher, 98, route de Flandre, qui s'installent à Pantin les premières années de 1900.

68 Berthelot M, *La Grande Encyclopédie*, tome VIII, art. « buanderie », p. 294

69 Sergueff N, « *Étude sur le blanchissage du linge par les procédés mécaniques* », *Mémoires de la Société des ingénieurs civils*, vol. 32, 1879.

70 Institut National de la Propriété Industrielle, Brevet n<sup>o</sup> 389.602, délivré à Maurice Leducq le 3 juillet 1908.

71 AM Pantin, délibération CM 27 mai 1876, Rapport de la Commission chargée d'étudier le déplacement de la mairie.

72 Promotion de 1855 à l'École des beaux-arts, non diplômé, élève de Questel, employé chez Hector Horeau, cours de composition d'ornement de Ruprich-Robert et Dainville à l'École impériale de dessin (École des Arts décoratifs). Au grade d'inspecteur, il participe à la reconstruction de la Galerie Dorée de la Banque de France (Questel), aux anciens Magasins généraux (Davioud), à l'Opéra (Charles Garnier). Attaché au ministère des Cultes vers 1860 comme inspecteur-dessinateur ou 1<sup>er</sup> inspecteur (Cathédrale de Moulins, de Troyes) il est nommé en 1875 architecte diocésain à Angers et au Mans, où il réalise d'importants travaux de restauration. Il s'illustre notamment par sa participation aux Expositions universelles : 1878, grande salle du Trocadéro, 1889, palais des produits alimentaires, 1900, lauréat du concours, il construit le palais de l'agriculture et la salle des fêtes Membre Sté centrale des architectes, membre Cons. gal des Bat civ., Officier de la Légion d'Honneur, (AN dossier de la légion d'honneur LH 270 53).

73 AM Pantin, registre n<sup>o</sup> 990, délibération du CM, 25.08.1890. Léon Claude Guélorget est nommé architecte communal en juillet 1877. C'est à ce titre qu'il achève en 1886 la construction de l'hôtel de ville. Son agence est à Paris, 9, rue de la Vieuville dans le 18<sup>e</sup> arrondissement et à Pantin 132, rue de Paris.

74 AM Pantin, registre n<sup>o</sup> 989, délibération du CM, 16 mars 1888.

75 Grand Prix de Rome en 1878, Professeur à l'École des beaux-arts en 1910, membre de l'Institut en 1924.

76 *Le triomphe des mairies, grands décors républicains à Paris, 1870-1914*, catalogue d'exposition, [Musée du Petit-Palais, 8 novembre 1986—18 janvier 1987], Paris, 1986, 463 p. ; p. 189-197.

77 La toile a aujourd'hui disparu ; son esquisse est conservée au Musée du Petit-Palais (PPP 4089).

78 AM Pantin, registre 988, délibération CM. Discours inaugural.

79 AM Pantin, registre 988, délibération CM 07.01.1887.

80 AM Pantin, registre 987. Achèvement de la mairie : *Avis de la commission des Travaux réunie le 15 février 1886*.

81 La proposition d'acheter ce terrain en face de la mairie est rejetée en 1888 par la commission des finances, malgré l'appui trouvé par ses défenseurs en la personne de Bailly, président de la commission du jury des peintures en visite à Pantin.

82 AM Pantin, V020. Courrier du maire de Pantin au directeur [du chemin de fer] 26 octobre 1890 : emplacement nouvelle gare et dégagements qu'il conviendrait d'établir à ses abords : « *Le Conseil en raison de vos bonnes dispositions est désireux de s'entendre avec vous pour faciliter l'accès à la gare a voté en principe l'acquisition de ces terrains sous la condition toutefois que la gare projetée sera construite à l'emplacement indiqué au plan dressé par l'architecte de la ville (...)* ».

83 AM Pantin, V01 2bis. Note pour M<sup>me</sup> Veuve Orcibal. Surface expropriée 1 120 m<sup>2</sup>. La Ville offre 4 francs le mètre, le propriétaire en demande 80 francs, en s'appuyant sur

- 88** AM Pantin, le dépouillement des registres des patentes pour les années 1896 à 1902 et 1913, puis des recensements de 1911, 1936, 1954 et 1962, permet également de dresser la liste des propriétés de la famille Leducq sur Pantin et d'y observer une continuelle grande diversité des employeurs des occupants de leurs logements.
- 89** Archives de Paris, D80S2 4 : RD 24. Rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées du Département, 13.12.1875 ; 11.12.76 : mise en demeure du sieur Deutsch de supprimer tout écoulement sur le sol de la RD24 des eaux provenant de ses usines.
- 90** Benard Landau, « La fabrication des rues de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle, un territoire d'innovation technique et politique », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, p. 23-45.
- 91** Archives de Paris, D80S2 4 : RD 24. Rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées du Département, 1881.
- 92** Archives de Paris, D156S2 3, rapport de l'ingénieur subdivisionnaire 18 janvier 1908.
- 93** Archives de Paris, D258S2 3, Chemin GC n° 13, Service ordinaire et vicinal. département de la Seine, rapport, 21 mai 1895.
- 94** Archives de Paris, D80S2 4 : RD 24 Pour le bitumage des trottoirs on préconise en 1894 un mélange d'asphalte et de bitume dans les proportions employées dans les travaux de Paris (8 kbit pour 100kg d'asphalte), expérimenté par le service départemental des Ponts-et-Chaussées sur les trottoirs d'Asnières, de St-Ouen et de Clichy donnant « d'excellents résultats en formant un dallage très résistant et très durable. »
- 95** Il s'agit de bordures de 0,20 m. de large, déjà mises en places à Saint-Denis et Asnières.
- 96** Cette loi instaure et régleme en France le système des trottoirs, qui va de pair avec le pavage des chaussées à profil en travers bombé.
- 97** Architecte important de la banlieue parisienne entre-deux-guerres, son agence est établie à Paris 82, rue Botzaris ; il construit pour les Villes ou les Offices d'HBM à Montreuil (1924-37), Courbevoie, Gentilly, Rosny-sous-Bois, Poissy. Tenant du régionalisme pittoresque, il évolue à la fin de la période vers une plus grande sobriété.
- 98** AM Pantin, MO 54. École maternelle de la mairie, plans et devis descriptif, 1930.
- 99** AM Pantin, CM 8 avril 1927 : Avis définitif sur le plan d'aménagement d'embellissement et d'extension de Pantin.
- 100** Préfecture du Département de la Seine, Ville de Paris, *Programme du concours ouvert pour l'établissement d'un plan d'aménagement et d'extension de Paris*, Paris, Imprimerie Chaix, 1919.
- 101** Sur ces questions, se référer au chapitre « Le fleuron parisien d'un empire alsacien (1921-1935) » dans la partie consacrée aux Grands Moulins de Pantin.
- 102** AM Pantin, registre 1004, délibération CM 08.04.1927.
- 103** AM Pantin, registre 1003, délibération CM 07.11.1924.
- 104** AM Pantin, registre 1004, délibération CM 08.04.1927, demande d'autorisation des Pétroles Jupiter. « Considérant que [l'établissement] dont il s'agit peut être considéré comme en dehors de l'agglomération, considérant en outre que les modifications projetées ne sont pas de nature à aggraver sensiblement les inconvénients qu'il présente, émet à titre exceptionnel, un avis favorable au projet dont il s'agit. »
- 105** Les bastions 25 à 28 situés sur le territoire zonier de Pantin sont déclassés par décret du 7 juin 1921.
- 106** AM Pantin, U066, État des établissements classables existant sur l'ancienne zone des servitudes militaires, sd.
- 107** AM Pantin, délibération CM 18.06.1920. Mise à l'enquête publique du projet d'annexion.
- 108** Rapport présenté par M. Couvreur, au nom de la Commission des Voies et Moyens de communication, *Bulletin de la Chambre de commerce de Paris*, n° 24, 1899, p. 599-600.
- 109** Déclaration d'UP (BMO 28.11.1924) *des travaux d'épanouissement du canal de l'Ourcq formant port à Pantin, en amont du pont de Delizy, élargissement de ce canal jusqu'au chemin des Coquetiers à Bobigny, approfondissement du mouillage de à 3,20 m. et relèvement du pont de la mairie* (projet d'exécution date du 15 août 1924).
- 110** Parallèlement aux ouvrages entrepris par la Ville de Paris pour améliorer le trafic fluvial dans le département de la Seine, la CCIP fait édifier en 1924 sur le terre plein sud des constructions à usage d'entrepôt à grains et farines : deux bâtiments en béton armé de 5 étages (61,6 m. de long, 56 m. de large).
- 111** AM Pantin, PC 21W24.
- 112** AM Pantin, 7W54. Délibération CM 16 juin 1961. V. aussi M018.
- 113** Tous les projets d'aménagements aux abords du canal font l'objet d'une concertation avec le service des canaux de la Ville de Paris et de conventions entre les deux villes. Les usages du canal font l'objet d'une réflexion intercommunale à l'échelle du département dans le cadre du *Schéma départemental pour les usages du canal*. Le canal est également intégré dans des chartes de développement territorial : *Charte intercommunale de développement et d'aménagement de la Plaine Saint-Denis élargie*, *Charte de coopération intercommunale « Cœur de la Seine-Saint-Denis »*.
- 114** Conçue par l'atelier d'architecture Méandre, à l'horizon 2010, grand prix de l'environnement pour la ville de Pantin en 2007.
- 115** Opération d'aménagement et de requalification urbaine d'un périmètre délimité par la limite avec Paris, l'esplanade de l'Hôtel de ville, la limite du réseau SNCF au nord et au sud par l'avenue du Général-Leclerc.
- 116** Complété par ZAC centre ville, qui remodèle fortement les abords de la rue Hoche délibération du 29 avril 2003, avec Convention publique d'aménagement pour sa réalisation, confiée à la Semip (novembre 2003) ; DUP le 30.09.2004 ; Ville de Pantin, Semip, ZAC « Centre-Ville », note de présentation du dossier de réalisation. CM 27.06.2007.
- 117** Présentation du projet de prolongement du tramway T3 par la ville de Pantin sur son site Internet.
- 118** Claude Leblanc (Coulommiers, 1767-1850), distingué comme « républicain militant » en 1794, fut successivement maréchal ferrant (1793-1794), marchand fripier (1798-1806), marchand tapissier (1822-avant 1825) puis, après 1826, propriétaire à Coulommiers (Marie-Odile Ducrot, *Historique de la société des Couverts de Mouroux*, AD 77, Service des archives privées, communales et intercommunales. Synthèse réalisée à partir des registres d'état civil. Up 21.368 et Up 21.369 : remerciements à Virginie Lacour) ; A.N., F12 5187, Légion d'Honneur, accession d'Abel Stanislas Leblanc au grade de Chevalier, 28 août 1871 (Philippe Charpin, « Les Grands Moulins de Pantin, histoire et mémoire de l'usine », annexe au dossier de l'Inventaire général, CG93/DRAC Île-de-France, 2004, p. 13).
- 119** Louis Bergeron, « Une nouvelle forme de capitalisme : le négoce et l'industrie des grands produits de consommation en France au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Paul Bairoch et Anne-Marie Pluz (dir.), *Les passages des économies traditionnelles européennes aux Sociétés industrielles*, Genève, Droz, 1985, p. 198-199.
- 120** Acte de mariage, Presles-en-Brie, 1<sup>er</sup> septembre 1831, cité par Gérard Édé, Annick Larnicol, Denis Sarazin-Charpentier, *Les moulins du Grand-Morin, « La Bricole »* — MCP — Les Parrichets de Mouroux, 2005, p. 36.
- 121** Charles Touaillon fils, *Meunerie, boulangerie, biscuiterie*, Paris, Librairie agricole de la Maison rustique, 1879, p. 142 ; Marcel Arpin, *Historique de la meunerie et de la boulangerie, de l'Antiquité à l'année 1914*, t. I, Paris, p. 151-164.
- 122** Eugene S. Ferguson, *Oliver Evans (1755-1819). Inventive genius of the American industrial revolution*, Geenville (Delaware, USA), The Hagley Museum, 1980.
- 123** AN, Minutier central, Étude XLVIII, T 109, Acte de constitution de la Société anonyme des Moulins Abel Leblanc, 23 septembre 1879 (dépouillement Philippe Charpin, étude citée, p. 14).
- 124** AN, CAMT, 65 AQ R 272, *Société des Moulins Abel Leblanc, rapport du commissaire*, Paris Chaix, 1879, p. 3.
- 125** AN, F12 5187, Légion d'Honneur, accession d'Abel Stanislas Leblanc au grade de Chevalier, 28 août 1871.
- 126** P. Krémer, « Communication sur l'état des produits de mouture », *Mémoires et compte-rendu des travaux de la Société des Ingénieurs civils*, séance du 1<sup>er</sup> juillet 1881, p. 37.
- 127** « Matériel et procédés de la meunerie », *Exposition universelle internationale de 1900. Rapport du jury international, groupe X, classe 55*, Paris, Imprimerie nationale, 1900, p. 13.
- 128** AN, CAMT, 65 AQ R 272, « Société anonyme des Moulins Abel Leblanc, Assemblée générale du 19 novembre 1880, rapport du Conseil d'administration », manuscrit, p. 2.
- 129** Eugène Armengaud, « Examen des divers procédés de mouture appliqués en France, en Autriche-Hongrie, en Suisse, aux États-Unis, etc. », *Publication industrielle des machines, outils et appareils les plus perfectionnés et les plus récents*... 2<sup>e</sup> série, t. IX, 1883-1884, p. 120-124.
- 130** Sans compter l'échauffement, d'où l'altération des farines, nécessitant le rhabillage fréquent et coûteux des meules. Dans le meilleur des cas, la « mouture basse » permet de produire 55 % de farine blanche, puis 68 % après remouture des gruaux. En « mouture haute », les meules et les cylindres offrent un rendement équivalent (jusqu'à 76,5 %) mais les farines de premières qualités sont produites en proportion plus grande par les cylindres (Eugène Armengaud, « Examen... », art. cité, p. 121-123).

**131** *Annales industrielles*, 14<sup>e</sup> année, t. II, 13 août 1882, p. 210 (remerciements à Serge Benoit).

**132** *Ibid.*, p. 211 ; « *Moulins à blé. Meules au rez-de-chaussée, par M. Fossey, ingénieur-mécanicien, à Lasarte (Espagne)* », Armengaud frères, *Le Génie industriel*, t. XXIX, Paris, 1865, p. 18.

**133** On songe, par exemple, au grand moulin de Bouray (91), construit vers 1835.

**134** AN, CAMT, 65 AQ R 272, *Affaires De Mourgues contre Ollet, historique de l'affaire*, Paris, 1885, p. 3.

**135** Capital de 200.000 francs. Archives de Paris, D 32 U 66, Registre des constitutions de sociétés (dépouillement Philippe Charpin).

**136** *La Meunerie française*, 1<sup>ère</sup> année, n° 1, 1<sup>er</sup> septembre 1885.

**137** Serge Benoit, Geneviève Dufresne, Gérard Emptoz, « *Une production de pointe dans une entreprise innovante : les turbines Fontaine au temps des fondateurs de la Maison de Chartres* », *Cahiers d'histoire et de philosophie des sciences*, nouvelle série, n° 29, 1990, p. 85.

**138** « *Les Grands Moulins de Pantin* », *La Meunerie française*, 2<sup>e</sup> année, n° 11, juillet 1886, p. 220.

**139** « *Les Grands Moulins de Pantin* », *La Meunerie française*, 6<sup>e</sup> année, n° 64, décembre 1890, p. 402-404 ; Gérard Lavergne, « *Les moulins de Pantin* », *Le Génie civil*, t. XXI, n° 6, 11 juin 1892, p. 86-87.

**140** Gérard Lavergne, « *Les moulins de Pantin* », *Le Génie civil*, art. cité, p. 87.

**141** Événement relayé par la presse spécialisée : « *Le plus gros moteur à gaz du monde, le Simplex de 320 chevaux des moulins de Pantin* », *La Revue technique*, t. XV, n° 19, 10 octobre 1894, p. 447-451 ; « *Le plus gros moteur à gaz du monde* », *La Meunerie française*, 10<sup>e</sup> année, n° 111, novembre 1894, p. 275-277 (réimpression de l'article paru dans *La Revue technique*) ; « *Grand moteur à gaz pauvre* », *Le Génie civil*, t. XXVI, n° 11, 12 janvier 1895, p. 162-163.

**142** AM Pantin, « *Matrice des contributions personnelle-mobilière et des patentes* », registre 380, année 1913, fol. 123, article 1469.

**143** A.N. F12 110, Ministère de l'Industrie et du Commerce (dépouillement Philippe Charpin, étude citée, p. 20).

**144** « *Moulin de 1.000 quintaux par jour, de la société Truffaut, à Paris* », *La Revue technique*, t. XVII, n° 23, 10 décembre 1896, p. 529-532.

**145** *Livre d'or de l'industrie et du commerce du Bas-Rhin*, Strasbourg, Librairie alsacienne, 1924, p. 87.

**146** Alfred Sauvy, *Histoire économique de la France entre les deux guerres*, Paris, Économica, 1984, t. II, p. 309 ; Michel Gervais, Marcel Jollivet, Yves Tavernier, « *L'agriculture dans l'économie nationale. La guerre et ses problèmes (1914-1920). Les limites du système (1921-1939)* », Georges Duby et Armand Wallon (dir.), *Histoire de la France rurale*, t. IV, Seuil, 1977, p. 38-91.

**147** Maurice Chabanon, *La meunerie française, une expérience d'économie dirigée*, Paris, M.-Th. Génin, 1955, p. 101.

**148** P. Callas, « *Les Grands Moulins de Paris* », *Le Génie civil*, n° 2266, 16 janvier 1926, p. 53. Sur l'histoire des Grands Moulins de Paris : *Le meunier de Paris, 75 ans d'histoire des Grands Moulins de Paris*, Paris, Somogy, 1996. Le « *groupe Vilgrain* » était s'adjoindre par la suite les Grands Moulins de Bordeaux, les moulins de Port-Saint-Louis-du-Rhône et les moulins de Hardy-Lebègue (Louis Bergeron, « *Une nouvelle forme de capitalisme...* », art. cité, p. 208 ; *ibid.*, « *Le sort des Grands Moulins de Paris en question* », *L'Archéologie industrielle en France*, n° 30, juin 1997, p. 4-11).

**149** Chambre de Commerce de Paris, département central des archives, 2SE 0257 : Société anonyme Strasbourg-Port-du-Rhin, *Vingt-troisième rapport financier des Grands Moulins de Strasbourg. Exercice 1921, du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1921*, p. 5.

**150** AN, CAMT, 184 AQ 448, dossier 2, « *Grands Moulins de Strasbourg* », étude parue dans *L'Information*, le 15 octobre 1929, publiée par le SEF (Service des études financières) ; Michel Hau et Nicolas Stoskopf, *Les dynasties alsaciennes, du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Perrin, 2005, p. 306-307.

**151** AN, CAMT, 184 AQ 448, dossier 2, « *Grands Moulins de Strasbourg* », étude citée. L'auteur fournit une liste (non exhaustive) des entreprises étrangères dans lesquelles le « *groupe Lévy-Baumann* » possède des participations : le *Comptoir Général* de Bâle, les *Heinrich Auer Müllerwerke* de Cologne, les *Frankfurter Hafen Mühle* de Francfort, les *Victoria Mühle* de Berlin, les *Pfaelzieche Mühlen Werke* de Mannheim, les *N. Simons Mühle* de Neuss, la *Grosshandels A. G. für Getriebe und Mühlefabrikate* de Charlottenburg, et les *Rhein Mühle* de Dusseldorf.

**152** Hubert Bonin, *Les banques françaises de l'Entre-deux-guerres. II — Les banques et les entreprises (1919-1935)*, Paris Éditions Plage, 2000, p. 155.

**153** AN, CAMT, 184 AQ 448, dossier 2, « *Grands Moulins de Strasbourg, rapport de la direction au Conseil de surveillance, exercice 1927* », étude parue dans *La Vie financière* le 21 mai 1928, publiée par le SEF (Service des études financières).

**154** La société avait été créée sous seing privé devant Me Houtot, à Nancy, le 15 juillet 1921 : *ibid.*, « *Modifications de sociétés. Grands Moulins de Pantin-Paris* », *Affiches parisiennes*, 26 mars 1929, p. 26-36. Le siège, initialement établi à Paris, 44, avenue de la Bourdonnais, est transféré en 1923 sur le site de production, 9, rue du Débarcadère à Pantin, puis à Paris au cours des années 1930 : 9, rue du Quatre-Septembre, puis 62, rue du Louvre dès 1934.

**155** A.M. Strasbourg, 603 MW 321 (fichier domiciliaire).

**156** Sans titre, [*Album de l'œuvre d'Eugène Haug*], s.l.n.d. [v. 1935], 102 p. avec 97 photographies N&B, 29 reproductions de dessins et 24 reproductions de papiers à en-tête (Strasbourg, Bibliothèque nationale universitaire, MR 42431).

**157** Notice sur Albert Brion, dans *Base de données des architectes du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Région Alsace, Service de l'Inventaire du patrimoine culturel ; Théodore Rieger, « *Albert Brion* », Théodore Rieger, Denis Durand de Bousinger, Klaus Nohien, *Strasbourg Architecture, 1871-1918*, Strasbourg, Le Verger Éditeur, coll. « *Art Alsace* », 1991, p. 167.

**158** Hélène Guéné, « *Régionalisme et modernité : une alliance incertaine* », dans François Loyer et Bernard Toullet, *Le régionalisme, architecture et identité*, Paris, Monum, 2001, p. 50-69. Voir notamment, p. 58-60 : « *Le modernisme, un art « boche » ?* ».

**159** Sans titre, [*Album de l'œuvre d'Eugène Haug*], *op. cit.*, p. 1.

**160** Il conçut, avec Albert Brion, plusieurs habitations pour des industriels : en 1903, la maison de Charles Fruhinsholz à Schiltigheim (construction mécanique) ; en 1907, celle de Friedrich Heinrich à Strasbourg ; en 1911 et 1919, il dessina seul la maison de Charles Holweg, à Strasbourg, puis sur la même parcelle deux ateliers de construction mécanique (Olivier Haegel et Elisabeth Paillard, « *Maison de maître, dite Villa Fruhinsholz, Schiltigheim* », dossier de l'Inventaire général (IA67011663), Région Alsace, Service de l'Inventaire du patrimoine culturel, 2006 ; Elisabeth Paillard, « *maison de l'industriel Charles Holweg, Strasbourg* », dossier de l'Inventaire général (IA67013551), *ibid.*, 2007).

**161** Sans titre, [*Album de l'œuvre d'Eugène Haug*], *op. cit.*, p. 1.

**162** Yves Bayard, *Inventaire de l'œuvre de Paul Émile Friesé, d'après les agendas personnels de l'architecte* (coll. familiale), étude en cours (remerciements à Yves Bayard).

**163** Hugues Fiblec, *Paul Friesé, 1851-1917*, Paris, IFA/Norma, 1991, p. 73-87.

**164** La tradition familiale retient qu'Eugène Haug était « *un ami de la famille* » Becker. Voir Marie-Christine Jung, *Histoire des Grands Moulins Becker*, Strasbourg, Carré Blanc, 1999, p. 27 (remerciements à Mme Marie-Christine Jung).

**165** Sans titre, [*Album de l'œuvre d'Eugène Haug*], *op. cit.*, *passim*.

**166** *La Construction moderne*, 13 juin 1926 ; Simon Texier, « *Les Grands Moulins de Pantin* », dans Béatrice de Andia et Simon Texier (dir.), *Les canaux de Paris*, Paris, Délégation à l'action artistique de la Ville de Paris, 1994, p. 160-161.

**167** AM Pantin, 21 W 8, Eugène Haug, « *Grands Moulins de Pantin-Paris, Pantin (Seine), projet d'un nouveau moulin* », plan, échelle 1/200<sup>e</sup>, 13 août 1921.

**168** 6800 m<sup>2</sup> en 1923, contre 6120 m<sup>2</sup> en 1921 (remerciements à Delphine Drouin-Prouvé).

**169** AN, CAC, 1987 0678 art. 62, « *État estimatif des dommages matériels des Grands Moulins de Pantin — Paris suite au sinistre de Guerre du 19 août 1944* », p. 1.

**170** Marie-Noëlle Denis, *L'Architecture rurale française. Corpus des genres, des types et des variantes. Alsace*, Paris, Musée des ATP/Berger-Levrault, 1978, p. 212-239 ; Pierre Fluck, *Les belles fabriques, un patrimoine pour l'Alsace*, Colmar, Jérôme Do Bentzinger Éditeur, 2002, p. 133-175.

**171** Les briques furent acheminées par le canal depuis l'usine de Warneton, en Belgique (Étude commandée par le cabinet Reichen & Robert dans le cadre du projet de reconversion du site).

**172** On songe au beffroi de la nouvelle Bourse de commerce de Lille, construite par Louis-Marie Cordonnier : Olivier Liardet, « *Un palais néo-régionaliste pour une grande institution. La construction de la nouvelle Bourse de commerce de Lille par Louis-Marie Cordonnier (1906-1920)* », *Livraisons d'histoire de l'architecture*, n° 15, 1<sup>er</sup> semestre 2008, p. 67-87 (remerciement à Antoine Le Bas).

**173** AM Pantin, 43 W 33, lettre d'Henry Chasles, administrateur-délégué des Grands



Moulins de Pantin, au Maire de Pantin, accompagnant la demande d'autorisation de construire, 30 janvier 1922.

**174** Reyner Banham, *A Concrete Atlantis, U.S. Industrial Building and European Modern Architecture, 1900-1925*, Cambridge Massachussets & London, The MIT Press, 1986 ; Louis Bergeron, « Les États-Unis, berceau de l'architecture des silos à céréales », *L'Archéologie industrielle en France*, n° 28, juin 1996, p. 32.

**175** Société Anonyme des Anciens Établissements Éd. Zublin & C°, Strasbourg, « Cat. II, première division : silos », *Albums*, impr. à Paris, Thévoz, 1928, p. 9.

**176** *Ibid.*, p. 1, 5.

**177** « L'évidence de ces édifices ne repose pas sur la supériorité matérielle de leurs volumes — ce n'est sûrement pas là qu'il faut chercher la raison de leur effet monumental. Il semble plutôt que, chez leurs constructeurs, le sens naturel de la forme grande, sobre et stricte, soit resté libre, intact et pur. Voilà pour nous une précieuse directive : ignorons à jamais les nostalgies historiques ou autres tergiversations intellectuelles qui troublent notre création européenne moderne et se mettent en travers de la naïveté artistique » (Walter Gropius, « L'évolution de l'architecture industrielle moderne », 1913) ; « Voici des silos et des usines américaines, magnifiques prémices du nouveau temps. Les ingénieurs américains écrasent de leurs calculs l'architecture agonisante. » (Le Corbusier, *Vers une architecture*, 2<sup>e</sup> éd., 1924, 3<sup>e</sup> éd., Paris, Arthaud, 1928). Voici les « formes simples », « primaires » des silos, célébrées par le mouvement moderne. Des silos saisis par la photographie, isolés, décontextualisés.

**178** AM Pantin, 43 W 33, lettre d'Henry Chasles, administrateur-délégué des Grands Moulins de Pantin — Paris, au Maire de Pantin, accompagnant la demande d'autorisation de construire, 14 septembre 1927.

**179** AM Pantin, 43 W 33 « Grands Moulins de Pantin-Paris, construction d'un moulin d'essais, d'un laboratoire et d'une école de boulangerie », plans de l'architecte Jacques Borromée, accompagnant la demande de permis de construire, 4 mai 1932.

**180** Sur la crise de surproduction : Alfred Sauvy, *op. cit.*, p. 309 ; sur la crise de surcapacité : Steven L. Kaplan, *Le pain maudit. Retour sur la France des années oubliées, 1945-1958*, Paris, Fayard, 2008, p. 102-104.

**181** Maurice Chabanon, *op. cit.*, p. 131.

**182** Office National Interprofessionnel du Blé (ONIB), créé à l'initiative de Georges Monnet, ministre de l'agriculture.

**183** « L'exercice écoulé [1939] nous a donné la satisfaction de voir mises en application les dispositions légales régissant la Caisse Professionnelle de l'Industrie Meunière. Cette caisse a été créée, conformément au décret-loi du 17 juin 1938, dans le but d'assainir la situation de l'ensemble de la meunerie française par le rachat de contingents de mouture, pour arriver à équilibrer, dans une certaine mesure, la production de la farine et sa consommation » (AN, CAC, 1987 1678 art. 48, « Rapport du Conseil d'administration des Grands Moulins de Pantin-Paris sur l'Exercice 1939 [Assemblée générale du 28 mai 1940] », *Dix-huitième rapport financier des Grands Moulins de Pantin-Paris, exercice 1939*, Paris, 1940, p. 6).

**184** Jean-Marc Dreyfus, *Pillages sur ordonnances. Aryanisation et restitution des banques en France, 1940-1953*, Paris, Fayard, 2003, p. 53.

**185** Archives de Paris, Registres analytiques du Commerce de la Seine, D33U3 1896, fol. 142 (remerciements à Sandrine Aufray).

**186** AN, CAMT, 184 AQ 448, dossier 1, « Grands Moulins de Strasbourg. Résolutions à soumettre à l'Assemblée générale du 25 juin 1941 », dactyl., p. 1. Jules Haegel est né le 6 juin 1889 à Illkirch-Graffenstaden, la ville dont Achille Baumann fut le maire. Témoignage de M. Jean Haegel, 31.10.2008.

**187** AN, CARAN, AJ 38 1171 (42 Mi 35), n° 35718 (Grands Moulins de Strasbourg) et n° 37895 (Grands Moulins de Pantin). Sur l'« aryanisation fictive », voir Florent Le Bot, *La fabrique réactionnaire. Antisémisme, spoliations et corporatisme dans le cuir (1930-1950)*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2007, p. 228-240.

**188** AN, CAMT, 184 AQ 448, dossier 1, « Extrait du rapport du Conseil d'administration présenté à l'Assemblée générale ordinaire du 27 novembre 1945 », *Quarante-et-unième rapport financier des Grands Moulins de Strasbourg, Exercices 1939-1945*, Paris, 1945, p. 22.

**189** « Malgré le taux d'extraction de 98 % qui nous est imposé, nous nous appliquons à produire des farines d'aussi bonne qualité que possible » (AN, CAC, 1987 0678, art. 48, *Vingt-et-unième rapport financier des Grands Moulins de Pantin-Paris, Exercice 1942*, Assemblée générale du 29 avril 1943, Paris, 1943, p. 6).

**190** Jean-Claude Demory, *Pompiers dans Paris en guerre (1939-1945)*, Paris, Éditions Altipresse, 2004, p. 284.

**191** AN, CAC, 1987 0678, art. 39, dossier 1, « Notice explicative sur l'activité des Grands Moulins de Pantin-Paris, les circonstances de leur sinistre et les idées générales sur leur reconstitution », 29 octobre 1947.

**192** Jean-Claude Demory, *op. cit.*, p. 284-285.

**193** En témoigne la maison qu'il fait construire, la même année, à Noisy-le-Sec, pour la Compagnie Industrielle de Maisons Préfabriquées (Catherine Boulmer, « Noisy-le-Sec. Cité expérimentale de Merlan, 12, rue Auguste-Gouillard, maison dite maison CIMAP », dossier de l'Inventaire du patrimoine culturel, Région Île-de-France, 2000-2001 : [www.culture.gouv.fr](http://www.culture.gouv.fr) ; base Mérimée). Ancien élève de l'atelier d'Alphonse Defrasse à l'École des beaux-arts, Léon Bailly obtint son diplôme en 1933 (Archives de la Société française des Architectes, dossier personnel de Léon Bailly ; remerciements à Amandine Brizard). Décoré de la Croix de guerre en 1914, à 16 ans, il fut nommé Chevalier de la Légion d'Honneur en 1939, par décret, pris sur le rapport du Ministre des Pensions, en qualité « d'architecte conseil » (sans dossier : remerciement à M. Jean Beysset).

**194** AN, CAC, 19870678, art. 42, « Société anonyme des Anciens Établissements Briard, Saint-Ouen, Mémoire des travaux de maçonnerie en béton armé pour le compte de la Société des Grands Moulins de Pantin, exécutés du 1<sup>er</sup> au 31 mai 1945 ».

**195** Jean Haegel, président directeur général des Grands Moulins de Pantin à partir de 1964. Entretien du 19.05.2008.

**196** Un long contentieux opposa l'entreprise à l'administration au sujet de la validité des « mémoires » établis par l'architecte jusqu'en 1954, après chaque tranche de travaux (notamment avant la loi sur les dommages de guerre du 28 octobre 1946). L'administration, qui avait versé 207 millions de francs à l'entreprise jusqu'en 1954, souhaita ramener la somme à 96 millions en 1964, sur la foi d'une expertise contestée par l'entreprise. Une dernière expertise, en 1973, proposa la somme de 172 millions de francs, évaluation contestée par l'administration. Le contentieux, après plusieurs jugements, fut tranché une première fois par le Conseil d'État en 1978, en faveur de l'entreprise, puis une dernière fois en 1980, après un ultime recours du Ministre de l'Environnement (AN, CAC, 19860571, art. 146 ; 19890601, art. 76).

**197** « Le moulin à blé tendre des Grands Moulins de Strasbourg, aujourd'hui détruit par faits de guerre, était devenu trop puissant pour les possibilités commerciales locales » (AM Pantin, 43 W 33, PC 52.3316 : Grands Moulins de Strasbourg, « Reconstruction de la semoulerie sinistrée des Grands Moulins de Strasbourg », 12 février 1951, p. 4).

**198** *Ibid.*, p. 1-6.

**199** « Grands Moulins de Pantin-Paris », *L'Opinion économique et financière*, 19 juillet 1962, p. 741 (AN, CAMT, 18 AQ 448, dossier 2).

**200** Grands Moulins de Pantin-Paris, *Assemblée générale du 23 juin 1966, exercice 1965*, p. 4 (AN, CAMT, 1994 042 0006).

**201** Le Groupe des Grands Moulins de Pantin se compose en 1979, outre les Grands Moulins de Pantin, des Grands Moulins de Corbeil, de la Société française de Meunerie, de la Société des Moulins de Bourbourg, de la S.A.V.A. (Société pour l'Achat et la Vente d'Approvisionnement, qui gère les exportations du groupe) et des Grands Moulins de Marseille (Suite des rapports financiers aux assemblées générales des Grands Moulins de Pantin et des Grands Moulins de Strasbourg : AN, CAMT, documentation générale sur les entreprises, *passim*).

**202** AM Pantin, 43 W 31, 43 W 32, 43 W 21 (permis de construire).

**203** Steven L. Kaplan, *Le retour du bon pain*, *op. cit.*, p. 296-344.

**204** Bretagne Agro, surgelés Cobral, et Arcofinances pour le financement des boulangeries.

**205** Faute d'archives rendues publiques, c'est ici la presse économique qui permet de proposer l'esquisse, par nature très imparfaite, de cette histoire récente. Notamment : « Le groupe Pantin échappe à l'appétit de ses concurrents », *La Tribune*, 22 février 1994 ; « Le groupe Soufflet a racheté à la famille Haegel le groupe Pantin », *Correspondance économique*, 5 juillet 1994 ; « Soufflet devient leader français de la meunerie en reprenant Pantin », *Les Échos*, 5 juillet 1994 ; « Soufflet s'offre le Groupe Pantin », *La Tribune*, 5 juillet 1994 ; « Le Groupe Pantin passe sous le contrôle de Soufflet », *L'Agefi*, 5 juillet 1994 ; « OPA sur le Groupe Pantin : la Française de Meunerie reçoit le feu vert du CBV », *Les Échos*, 10 août 1994.

**206** Philippe ROBERT, Christine DESMOULINS, *Transcriptions d'architectures, Architecture et patrimoine : quels enjeux pour demain ? Paris, adpf-publication, 2005, p. 146.*

Cet ouvrage repose en grande partie sur une documentation inédite, issue de fonds d'archives publiques (Archives nationales, Centre des archives du monde du travail, Archives départementales de la Seine-Saint-Denis, Archives municipales de Pantin, Archives de Paris, archives du service des Canaux de Paris) et de bibliothèques (Société d'Encouragement pour l'Industrie nationale, Bibliothèque universitaire de Strasbourg, Conservatoire national des Arts et Métiers, Bibliothèque nationale de France). La parole des témoins, en outre, s'est avérée plus d'une fois déterminante. Les références précises de ces sources sont indiquées en notes. On s'est contenté d'offrir ici une sélection d'ouvrages et articles, essentiels pour la compréhension de la ville, des monuments et de leur histoire.

[Album de l'œuvre d'Eugène Haug], s.l.n.d. [v. 1935], 102 p. avec 97 photographies n&b, 29 reproductions de dessins et 24 reproductions de papiers à en-tête (Strasbourg, BNU, MR 42431). Album de la Société anonyme des anciens établissements Éd. Zublin & Cie, Strasbourg, impr. à Paris, Thévoz, 1928.

**ARPIN Marcel**, Historique de la meunerie et de la boulangerie, de l'Antiquité à l'année 1914, t. 1, Paris, 1948.

**BANHAM Reyner**, A Concrete Atlantis, U.S. Industrial Building and European Modern Architecture, 1900-1925, Cambridge Massachussets & London, The MIT Press, 1986.

**BELLANGER Emmanuel, MICHEL Geneviève**, Pantin, Mémoire de ville, mémoires de communaux XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s., Pantin, 2001, 264 p.

**BERGERON Louis**, « Une nouvelle forme de capitalisme : le négoce et l'industrie des grands produits de consommation en France au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Paul Bairoch et Anne-Marie Piuze (dir.), Les passages des économies traditionnelles européennes aux Sociétés industrielles, Genève, Droz, 1985, 195-209.

**BEZY Flavien**, Le tissu urbain limitrophe du canal de l'Ourcq à Pantin : un espace en mutation, Semip, 2001.

**BONIN Hubert**, Les banques françaises de l'Entre-deux-guerres. II — Les banques et les entreprises (1919-1935), Paris Éditions Plage, 2000.

**CHATELET Anne-Marie**, La naissance de l'architecture scolaire, les écoles élémentaires parisiennes De 1870 A 1914, Paris, Honoré Champion, coll. « Hautes études d'histoire contemporaine », 1999, 448 p.

**CHABANON Maurice**, La meunerie française, une expérience d'économie dirigée, Paris, M.-Th. Génin, 1955.

**CHARPIN Philippe, PIERROT Nicolas** (avec la coll. de Catherine BOULMER), « Les Grands Moulins de Pantin », dossier de l'Inventaire général, Département de la Seine-Seine-Denis (bureau du Patrimoine), DRAC Île-de-France, 2004.

**CHASLES Henry** (petit-fils d'Henry Chasles, administrateur-délégué des Grands Moulins de Pantin-Paris), Rapport de stage aux Grands Moulins de Pantin, École française de meunerie, s.d., 1980, dactyl.

**COHEN Jean-Louis, LORTIE André**, Des fortifs au périf. Paris, les seuils de la ville, catalogue d'exposition (janvier - mai 1992), Paris, Pavillon de l'Arsenal / Picard, 1992, 320 p.

**COHEN Jean-Louis, LORTIE André**, Un système de projets parisiens à l'ère de la métropole. La Ceinture, des fortifications au périphérique, Paris, École d'Architecture Paris-Villemin, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, 1989, 436 p.

Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Pantin, Service du patrimoine, Département de la Seine-Saint-Denis, 2004, 130 p.

**DAUMAS** (dir.), Évolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIX<sup>e</sup> siècle, CDHTE-CNAM/EHESS, 1976, 2 t., 617 p.

**DEMORY Jean-Claude**, Pompiers dans Paris en guerre (1939-1945), Paris, Éditions Alti-presse, 2004.

**DREYFUS Jean-Marc**, Pillages sur ordonnances. Aryanisation et restitution des banques en France, 1940-1953, Paris, Fayard, 2003.

**DUGAST Anne, PARIZET Isabelle**, Dictionnaire par nom d'architecte des constructions élevées à Paris au XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle, 1876-1899, Institut d'Histoire de Paris, 1996.

**FIBLEC Hugues, Paul Friesé**, 1851-1917, Paris, IFA/Norma, 1991.

**ELEB-HARLE Nicole, BIAU Véronique**, Pantin : conditions du projet urbain et périphérie. Mise en perspective historique des projets de ville, Institut d'Études et de Recherches architecturales urbaines, 1985, 79 p.

**FAURE Alain** (dir.), Les premiers banlieusards. Aux origines des banlieues de Paris, 1860-1940, Rencontre à Royaumont, Créaphis, Paris, 1991, 284 p.

**FOULON Maurice**, Les Pantinois sous l'Ancien Régime, U; de Coster, 1925, 197 p.

**FOURCAULT Annie, BELLANGER Emmanuel, FLONNEAU Mathieu**, Paris/banlieues Conflits et solidarités, historiographie, anthologie, chronologie, 1788-2006, Paris, Créaphis, 2007, 478 p.

**GROPUIS Walter**, « L'évolution de l'architecture industrielle moderne » (1913), Architecture et société, textes choisis, présentés et annotés par Lionel Richard, Paris, Éditions du Linteau, 1995.

**GUILLERME André, LEFORT Anne-Cécile, JIGAUDON Gérard**, Dangereux, insalubres et inconfortables, paysages industriels en banlieue parisienne, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles, Champ Vallon, coll. Milieux, 2004, 343 p.

**HAU Michel, STOSKOPF Nicolas**, Les dynasties alsaciennes, du XVII<sup>e</sup> siècle à nos jours, Paris, Perrin, 2005.

**HERVIER Dominique**, « L'usage de l'eau dans une activité de service disparue : la blanchisserie », dans *La Seine et son histoire en Île-de-France*, actes du 7<sup>e</sup> colloque de la FSHAPIDF, 5-6 décembre 1992, tome 45, 1994, p. 439-470.

**HUC Émile**, *Manuel de la blanchisserie mécanique*, Bibliothèque professionnelle, 1938, 416 p.

**INIZAN Christelle**, « HYPERLINK "La piscine de Pantin, 1935-1937, une réalisation architecturale et sociale d'envergure », *Livraisons d'histoire de l'architecture*, 2007, n° 14, p. 39-53. Inventaire général du patrimoine culturel, Région Alsace, Base de données des architectes du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

**JANTZEN Hélène**, 1860-1960, cent ans de patrimoine industriel dans les Hauts-de-Seine, Images du patrimoine n°163, Inventaire général, 1997.

**KAPLAN Steven L.**, Le retour du bon pain, Paris, Perrin, 2002.

**KAPLAN Steven L.**, Le pain maudit. Retour sur la France des années oubliées, 1945-1958, Paris, Fayard, 2008.

**KATZ Cécile**, Territoire d'usines, Grâne, Créaphis, 2003.

L'histoire du Groupe Soufflet, 1900-2000. Soufflet et Cliomédia, 2000.

**LANDAU Bernard**, « La fabrication des rues de Paris au XIX<sup>e</sup> siècle : un territoire d'innovation technique et politique », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 57-58, décembre 1992-mars 1993, p. 23-46.

**LE BAS Antoine**, Boulogne-Billancourt, ville d'art et d'essai, 1800-2000

Images du patrimoine n°166, Inventaire général, 1997.

**LE BOT Florent**, La fabrique réactionnaire. Antisémisme, spoliations et corporatisme dans le cuir (1930-1950), Paris, Les Presses de Sciences Po, 2007.

**LE CORBUSIER**, Vers une architecture, 1924 et 1928, reprint Champs/Flammarion, 1995.

Le meunier de Paris, 75 ans d'histoire des Grands Moulins de Paris, Paris, Somogy, 1996.

Livre d'or de l'industrie et du commerce du Bas-Rhin, Strasbourg, Librairie alsacienne, 1924.

**LOYER François**, Paris XIX<sup>e</sup> siècle, L'immeuble et l'espace parisien, Atelier parisien d'urbanisme, t. II, « L'immeuble parisien », 295 p.

**LOYER François, TOULIER Bernard**, Le régionalisme, architecture et identité, Paris, Monum, 2001.

« Mairies et Hôtels de ville. Évolution d'une forme architecturale et urbaine depuis le XIX<sup>e</sup> siècle », *Topos* 92 n° 17, CAUJÉ 92, 1996, 163 p.

La Meunerie française, juillet 1886, p. 219-221 ; déc. 1890, p. 402-404 ; sept. 1926, p. 218-219.

**MILLARD Jean**, Paris histoire d'un port, du port de Paris au port autonome de Paris, Paris, L'Harmattan, 1994, 175 p.

« Moulin à vapeur de M. Abel Leblanc à Pantin », *Annales industrielles*, 13 août 1882, p.

210-211, pl. 67 et 68 ; et 10 sept. 1882, p. 325-328, pl. 73 et 74.

« Les moulins de Pantin », *Le Génie civil*, 11 juin 1892, p. 86-87.

Paris/Pantin. Autour du tramway, enjeux et projets, APUR, juillet 2008, 45 p.

**PINON Pierre**, Un canal, des canaux, Paris, Picard/Caisse nationale des Monuments historiques et des sites, 1986, 416 p.

« Le plus gros moteur à gaz du monde, le Simplex de 320 chevaux des moulins de Pantin », *La Revue technique*, 10 oct. 1894, p. 447-451 (repris dans *La Meunerie française*, nov. 1894, p. 275-277, et *Le Génie civil*, janv. 1895, p. 162-163).

**POUVREAU Benoit**, LAUA à Pantin, une architecture militante, Ville de Pantin, coll. « Parcours d'architecture », n° 10, 2006, 24 p.

**ROUYER Rémi**, L'architecture scolaire à Pantin, reflet d'une politique d'éducation, Ville de Pantin, service Archives-Patrimoine, coll. « Parcours d'architecture », 2003 ; Architecture et urbanisme des années trente à Pantin, une manière de penser la ville, Ville de Pantin, service Archives-Patrimoine, coll. « Parcours d'architecture », 2002

**SAUVY Alfred**, Histoire économique de la France entre les deux guerres, Paris, Economica, 1984.

**SERGUEEFF N.**, « Étude sur le blanchissage du linge par des procédés mécaniques », *Mémoires de la Société des ingénieurs civils*, vol. 32, 1879, p. 579-630.

**TEXIER Simon** (dir.), Voies publiques, histoires et pratiques de l'espace public à Paris, Paris : Éd. Pavillon de l'Arsenal/Picard, 2006, 333 p.

**TEXIER Simon**, Les canaux de Paris, Paris, AAVP, 1994, 222 p.

Le triomphe des mairies, grands décors républicains à Paris, 1870-1914, catalogue d'exposition, (Musée du Petit-Palais, 8 novembre 1986-18 janvier 1987), Paris, 1986, 463 p.

**WASSERMAN Françoise**, Blanchisseuse, laveuse, repasseuse : la femme, le linge et l'eau, Écomusée de Fresnes, 1989, 136 p.



Nous remercions très chaleureusement l'ensemble des témoins pour leur disponibilité et la transmission de leur savoir-faire et de leur expérience.

L'étude de l'histoire et du fonctionnement du moulin n'aurait pu se faire sans la contribution de Jean-Philippe Aigros, Michel Belorgey, René Bénard, Mohand Maouche, anciens directeur et ouvriers des *Grands Moulins de Pantin*. Celle du chantier avec les témoignages de : Jean-François Authier, David Martin, Jean-Pierre Auriault, Carlos Baraké, Claude Barbé, Flavien Bézy, Pascal Boes, Frédéric Celdran ; Cécile Challe, Hervé Debein, Karim-Claude Djalane, Jean-Jacques Domoersman, Alain-Pierre Gresil, Patrick Le Guillou, Franck Leminihi, Fabrice Lepeme, Gilbert Matthey, Olivier de Mourgues, Nicolas Picron, Valère Pluvinage, Jean-Louis Sinigre, Dorothée Sipp. Notre reconnaissance s'adresse tout particulièrement à Philippe et Jean-Philippe Aigros, Frédéric Celdran et Claude Barbé qui nous ont communiqué leur passion et nous ont ouvert les portes des Grands Moulins et celles du chantier.

Un grand merci pour son soutien et son attention à Yannick Giauque.

Nous souhaitons remercier particulièrement Serge Benoit, qui nous a dévoilé les richesses de la bibliothèque de la SEIN et Antoine Le Bas, pour sa contribution précieuse à la lecture des bâtiments de la minoterie, de la piscine et de l'hôtel de ville.

#### Nous remercions pour leur aide et leurs suggestions

L'équipe de la direction des archives, du patrimoine et de la documentation de la Ville de Pantin,

L'équipe du service du patrimoine culturel du Département de la Seine-Saint-Denis, plus particulièrement Isabelle Gaulon, Claude Héron, Emmanuelle Jacquot, Benoît Pouvreau

L'équipe du service Patrimoines et Inventaire de la Région Île-de-France, et plus particulièrement Sophie Cueille et Isabelle Duhau

L'équipe du service de l'Inventaire et du Patrimoine de la Région Alsace, et plus particulièrement Emmanuel Fritsch, Jean-Philippe Meyer et Elisabeth Paillard

Tout aussi majeurs sont les aides ponctuelles et les encouragements de :

Sandrine Aufray (Archives de Paris) ; Yves Bayard ; Damien Berné ; Aude Borrarrée ; M. Bourieau ; Amandine Brizard (Société française des architectes) ; Chip Buchheit (CH2ST, Université Paris (Panthéon-Sorbonne) ; Julien Camus ; André Caroff ; Alain Chevrot ; Marie-Laure Crosnier-Leconte (INHA) ; Jean-Marc Dabin ; Olivier Dabit, photographe ; Jean Daltroff ; Delphine Drouin-Prouvé (Région Île-de-France) ; Marie-Odile Ducros et Virginie Lacour (Département de Seine-et-Marne, Direction des archives, du patrimoine et des musées départementaux) ; Jean-Marc Dreyfus ; Anne Gérardot ; Jules Haegel ; Marie-Laure Ingelaere (BNU, Strasbourg) ; Gérard Jigaudon (CDHTE, CNAM) ; Bernard Landau (Ville de Paris, direction de l'Urbanisme), Roger Laurin ; Florent Le Boï (Chargé de recherche au CNRS, IDHE) ; Jean Papoul (service des Canaux, ville de Paris) ; Laurence Soufflet ; Vincent Tuchais (Archives de Paris) ; Édouard Vasseur ; Amadeus Winkler

Le personnel de la Bibliothèque du CNAM ; le personnel du Centre des archives du monde du travail, à Roubaix ; le service régional de l'Inventaire du patrimoine culturel de la Région PACA.

#### Nous remercions les institutions et organismes ayant contribué à la réalisation de l'ouvrage :

Archives de Paris, Patrice Clavier, photographe ; AD Seine-et-Marne, Thomas Van de Walle, conservateur du patrimoine, Azilis Emery ; Atelier Parisien d'Urbanisme, Christiane Blancot et Alice Zaffi ; AD Seine-Saint-Denis, Joël Cesse ; AN, département de l'Orientation et de la Communication, Luc Requier ; BNU de Strasbourg, Albert Poinot, Administrateur, Daniel Bornemann, Directeur de la conservation et du patrimoine, Gisela Belot, Brigitte Wengler ; Conservatoire Numérique des Arts et Métiers, Claire Bernardon, DREIF, Alain Nabeth, responsable de la photothèque ; BNP Paribas Immobilier, Musée départemental Albert-Kahn, Serge Fouchard ; Musée de l'Île-de-France, Domaine de Sceaux, Muriel Paquelet, Sylvie Colomb ; Reichen et Robert & Associés, architectes-urbanistes, Service Historique de la Défense, Mathilde Meyer, Martin Barros ; Centre d'archives historiques de la SNCF (Le Mans), Société *Elys*, Agnès Missler, Thierry Rouché

#### Abréviations

AM Pantin : Archives municipales de la Ville de Pantin

AN (CARAN) : Centre d'accueil et de recherche Archives nationales

AN (CAMT) : Archives nationales, Centre des archives du monde du travail (Roubaix)

AD : Archives départementales

AM : Archives municipales

AN : Archives nationales, Paris, Cliché Atelier photographique des Archives nationales

BHVP : Bibliothèque-Historique de la Ville de Paris

BNF : Bibliothèque nationale de France

BNU Strasbourg : Photo et collection de la Bibliothèque Nationale Universitaire de Strasbourg

CNAM : Conservatoire National des Arts et Métiers

CNUM : Conservatoire Numérique des Arts et Métiers

DREIF : Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France

EOPAD : Établissement de Communication et de Production Audiovisuelle de la Défense

SEIN : Société d'encouragement pour l'industrie nationale

SHD : Service Historique de la Défense

CM : Conseil municipal

PC : Permis de construire

Pour les photographes

LD : Laurent Desmoullins

LIK : Laurent Kruzyk

VP : Vianney Prouvost

JBV : Jean-Bernard Vialles

Les recherches pour trouver les ayants droits des illustrations « Chevjon » pages (61-62-122-133-143-144-152) ont été infructueuses. Toute personne pouvant à juste titre, avec preuve à l'appui, justifier de sa titularité des droits sur l'une ou l'autre de ces illustrations, peut prendre contact avec l'éditeur de l'ouvrage.

Éditions Lieux Dits  
17, rue René Leynaud — 69001 LYON

Dépôt légal : juillet 2009  
ISBN 978-2-914-528-68-9  
212 pages, 422 illustrations

Conception graphique :  
Lieux Dits, Lyon

Photogravure :  
Lieux Dits, Lyon

Imprimé en Chine

Du Périphérique, sur le canal de l'Ourcq ou dans le train pour Strasbourg, la silhouette massive des Grands Moulins de Pantin s'impose au regard. Ce repère majuscule pose son ordonnance monumentale dans un espace incertain encore, entre Paris et banlieue.

Comment raconter ce moulin-image sans succomber à sa séduction ; résister à la paraphrase qui comme autant de sacs de farine siglés Grands Moulins de Pantin, ne lui ferait que de la réclame.

Certes, s'arrêter avec attention sur l'image. Elle est ici essentielle parce qu'elle tient sa promesse : dépasser le mirage iconique d'une forteresse alsacienne imprenable. Ce n'est pas qu'un effet de zoom ou de changement de focale. Trouver chaque fois des points de vue différents, des approches circonstanciées. Cadre serré ou faisant place au hors champs ; visage ouvert d'anciens ouvriers et portraits en pied des aménageurs.

Plus que la description d'un process, il fallait, pour échapper à l'évidence de blé transformé en farine, faire comprendre une logique industrielle et commerciale.

Entre boulanger parisien et céréalier briard, c'est l'emboîtement des échelles locale, départementale, régionale qui faisait percevoir la stratégie spatiale de l'entreprise au plus juste d'une identité banlieusarde. À l'archive papier noire et blanche, il fallait joindre la parole colorée des hommes.

C'est le récit de l'histoire plus que centenaire de la question du centre ville à Pantin qui donnait à voir les potentiels des mutations urbaines qui accompagnent aujourd'hui la réhabilitation des Grands Moulins.

Alors ce livre est un livre chorale aux multiples pupitres, restituant une histoire stratifiée, une géographie complexe, un paysage urbain en projet.

J. B. D.



Repère dans le paysage, implantés à Pantin, aux portes de la capitale, depuis 1880, les Grands Moulins constituent l'un des sites les plus spectaculaires du patrimoine industriel français. Leur silhouette étonnante à connotation alsacienne, leur conception audacieuse sont liées à de grands noms de l'architecture comme Haug et Zublin ou Léon Bailly. L'aventure des Grands Moulins est celle d'une perpétuelle transformation, reflet de l'histoire du quartier dans lequel ils se situent, territoire de transition aux limites de Paris. Ce morceau de ville toujours en devenir, au cœur de réseaux multiples, entre épopées industrielles et développement des équipements publics, condense l'histoire de l'Île-de-France. Innovations architecturales et industrielles ont façonné le quartier comme le site, jusqu'au chantier titanique qui entend reconverter l'usine en bureaux tout en préservant des éléments du patrimoine.

L'ouvrage s'appuie sur une riche iconographie, des nombreuses images anciennes documentant la ville et l'activité industrielle du lieu aux clichés saisissant les hommes et les machines à l'œuvre pour l'actuelle métamorphose. Il livre les paroles et regards croisés d'historiens, d'architectes, de photographes, d'anciens employés des Grands Moulins, d'acteurs de la reconversion, et dessine une aventure humaine.

35 €

LieuxDits  
Editions

ISBN 978-2-914-528-68-9

