

LES GRANDS MOULINS

l'usine et la ville

DE PANTIN



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 Zone 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)
Ultimes 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



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^e 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 m². 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'hui¹⁰¹. 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 déterritorisé.

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^{ère} classe dans les agglomérations, ni accordé aucune extension des établissements existants* »¹⁰². 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 [...]* »¹⁰³. Seule exception notable à cette politique¹⁰⁴, 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 fortifiée¹⁰⁵ 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'industrie¹⁰⁶ 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

VISITE EN IMAGES





Photo Louis Vaussy, 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, 2008



LK, 2009



LK, 2009

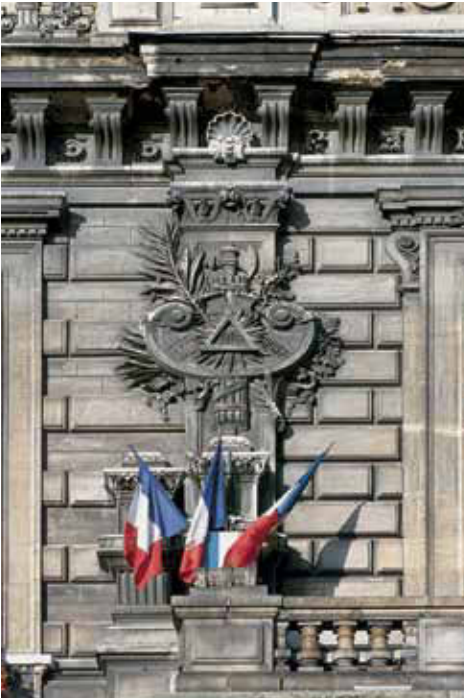
a. hôtel de Ville.



LK, 2008

↑ b. Hôtel de ville, façade arrière.

c. Détail de la façade.



LK, 2008



LK, 2008

d. Vue intérieure sous-comble.

« *Construire à l'économie* », 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 haut comble en ardoise, orné d'une crête de faîtage en zinc, il est surmonté d'une 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 concorde, 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 ordonnancé. L'escalier monumental qui y mène et l'inscription hôtel de Ville lui confèrent un statut de façade à part entière. Lisible de toutes parts, le monument incarne ainsi la cohésion de la ville.

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 plongeoirs (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 bassins 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^e 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.



LK, 2008

d. Bassin.

f. Le club des nageurs de Pantin.



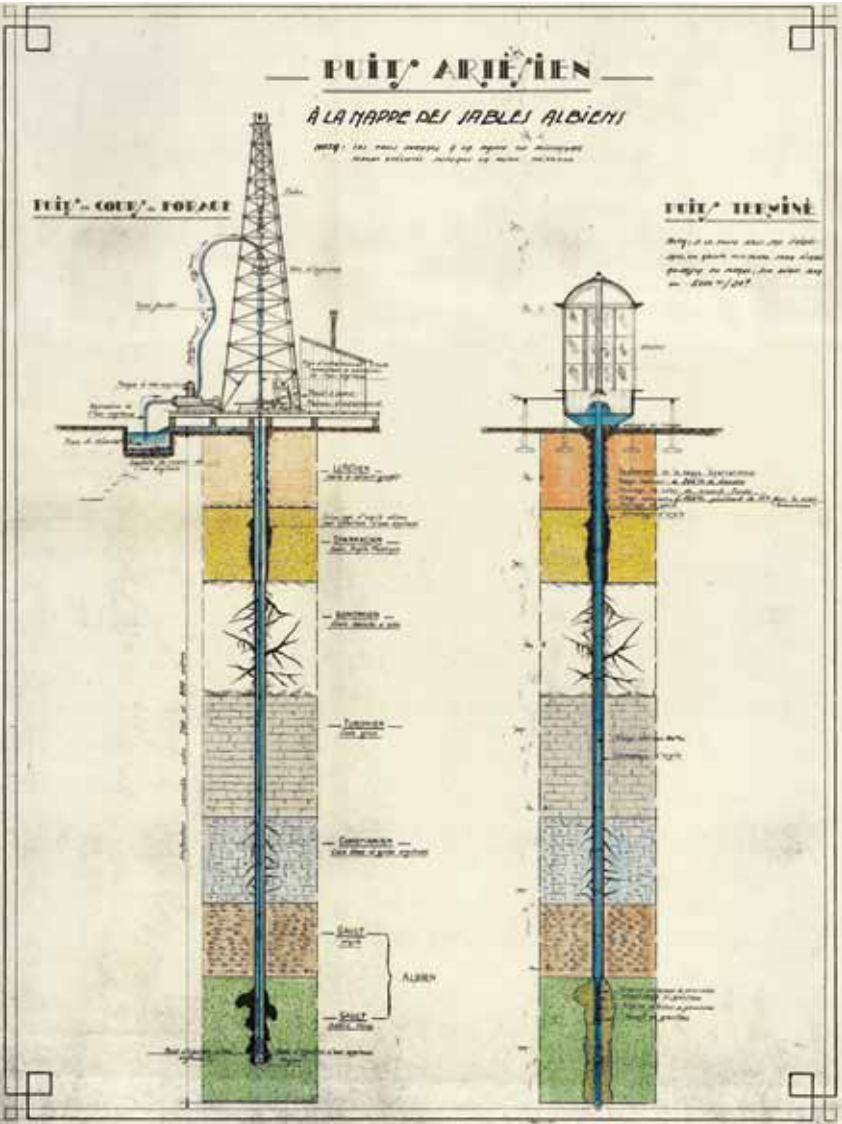
AM Pantin, 3 Fi 7071



Laurent Desmoulins, 2006

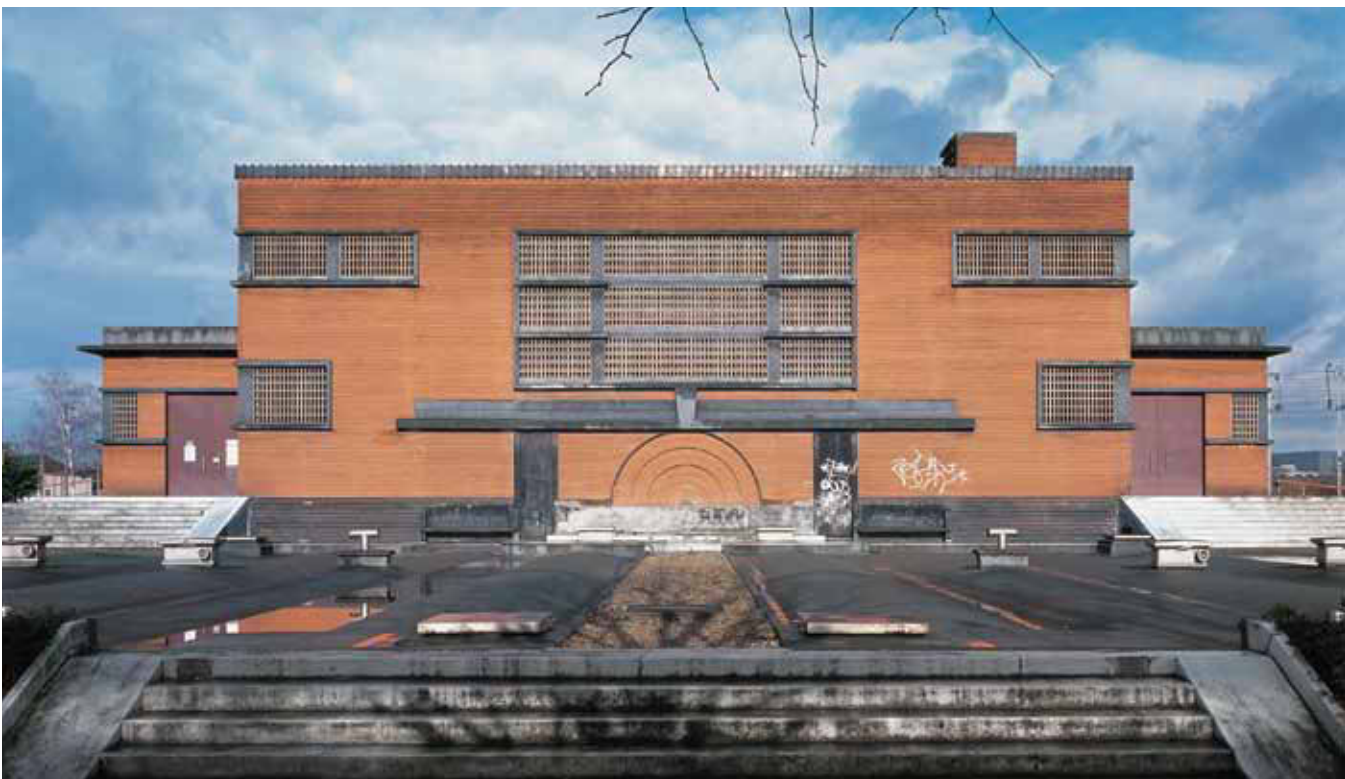
↑ b. Salle des pompes.

↓ 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 Sparnacien (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, M021.1

↑ c. Puits artésien.



LD 2006



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 titanesque 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

