

Diagnostic historique et patrimonial du secteur d'aménagement de la future gare des Six Routes



Service culture, unité patrimoine arts visuels,
ville de La Courneuve, mars 2014

Sommaire

Présentation.....	2
A la naissance des « Trois Routes »	6
Le parcellaire	6
L'activité avant le milieu du XIX ^e siècle.....	7
Le moulin « feu yvon » : « <i>un joli moulin à moudre le blé</i> »	7
La teinturerie Ollier.....	8
Les autres entreprises du secteur : un quartier industriel.....	10
La naissance des « Quatre » Routes.....	12
Vers les Six Routes	14



Présentation¹

Ce carrefour qui s'étend aujourd'hui sur plus de deux hectares et qui a « *un rôle de dissuasion non négligeable sur les piétons²* », les automobilistes, les transports en commun n'a pas toujours eu cette configuration. Cette étude de topographie historique d'une zone délimitée à ses alentours permet d'appréhender plus finement la construction de l'espace, de sa fréquentation par les premiers habitants et de son aménagement. C'est tout d'abord un lieu à vocation culturelle, puis un espace essentiellement agricole qui devient un espace presque exclusivement industriel, puis de plus en plus résidentiel avec de nouvelles activités de services et de bureaux. Le sens de cette histoire et de l'évolution de l'activité est étroitement lié à l'ampleur de la fonction de carrefour, au développement de la ville et de la circulation. A l'époque moderne, il y avait trois routes et une activité agricole au moment où la Plaine des Vertus était la plus grande Plaine légumière de France. Avec quatre routes, c'est l'apogée de l'agriculture (peut-être la plus grande plaine légumière d'Europe) et le début de l'industrie, dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Avec les cinq routes, c'est l'apogée de la période industrielle (plus grande zone industrielle d'Europe sur le territoire de Plaine Commune), dans les années 1920-30 ! Avec les six Routes, dans les années 30, c'est la résidentialisation (pavillonnaire, habitat collectif) qui se développe même si l'industrie reste implantée jusque dans les années 1950. Dans les années 1970, tout est redistribué, la ville tend vers les grands ensembles et le tout automobile avec centre commercial, immeuble de bureau et résidence privée !

C'est donc toute l'histoire de cet écosystème vivant qu'est le carrefour que nous allons étudier grâce aux documents conservés dans les archives³. Elle est tout à fait singulière comparée à celle de son homologue des Quatre Routes. C'est aussi l'histoire du développement d'un secteur en marge de la ville qui se nourrit de cette situation géographique et qui, rattrapé par les aménagements routiers, acquiert une centralité incompatible avec l'activité et les nuisances qui l'accompagnent. Ce secteur témoigne aussi des relations avec la capitale puisque les ateliers et les usines viennent s'installer en banlieue, alors que les sièges sociaux restent confinés dans la capitale. Paris s'était débarrassée auparavant de ses hôpitaux, de ses cimetières, de ses abattoirs, ses maraîchers, etc. Après les usines, viennent les logements sociaux de Paris avec les 4000 logements ! Et ensuite, la construction de logements se poursuit avec la cité des Cosmonautes, les Hautes Noëllles et la Résidence du Parc qui offrent 1000 logements de plus. Que dire de la tour Entrepouse qui annonce une nouvelle tendance et le développement du secteur des immeubles de bureau et des activités de service. Une entreprise nationale, géante du BTP, spécialiste des échafaudages, installe son siège social à La Courneuve ! Cette tour témoigne de l'architecture des années 70 et marque l'emplacement du carrefour comme la tour Pleyel, à Saint-Denis, dont elle s'inspire peut-être.

Il reste peu de traces de l'ancien parcellaire agricole dans les espaces qui ont été industrialisés ou urbanisés. On en retrouve au sud, entre le boulevard Pasteur et l'avenue Leclerc et au nord de la résidence du parc et du lieu dit « Moulin Fayvon ». Ces traces sont essentiellement des limites de parcelles, nord-est sud-ouest, qui rappellent que le parcellaire était orienté perpendiculairement au réseau viaire et au réseau hydrographique. Les limites nord et sud des parcelles ont disparu

¹ Recherches et rédaction par Jean-Michel Roy, ville de La Courneuve. Je remercie Caroline Marnay de la lecture attentive de ce document et de ses remarques constructives pour améliorer le contenu de cette étude.

² Archives municipales, 358 w 110, lettre de la SCI Résidence du parc au directeur départemental de l'équipement du 20 septembre 1971

³ Pour ne pas alourdir à l'excès le document, nous ne mentionnons pas systématiquement les cotes des documents mais une liste de documents consultés figure en annexe.

principalement lors des aménagements routiers, au sud du périmètre d'étude notamment. Le secteur qui a été le plus modifié, celui de la résidence du parc, ne conserve aucun vestige ni aucune trace des occupations précédentes. Le millénaire « moulin Fayvon », dont les ruines sont encore visibles dans les années 1960, a finalement disparu lors de la construction de la résidence du parc. Yvan Christ, dans *Les métamorphoses de la banlieue parisienne* porte un dernier regard sur ces ruines qui font face aux immeubles neufs des Cosmonautes de Saint-Denis⁴.

L'activité industrielle très présente sur le secteur a disparu dans les années 60 sauf au sud de la N 186 où est prévu l'emplacement de la nouvelle gare.

Les deux cartes suivantes présentent, pour l'une les traces du parcellaire ancien sur le plan cadastral actuel et l'autre le schéma général de transformation de l'activité autour du carrefour des Six Routes. Ce schéma permet de comprendre pourquoi le passage d'une activité à une autre, agriculture à industrie ou agriculture à résidence, permet de conserver des



Les ruines du moulin Fayvon.

traces de la première époque mais que lorsqu'il y a trois périodes, la troisième époque ne conserve aucune trace de la première. Peut-être est-ce aussi l'époque qui voulait ça, les années 1970. Le modernisme ne s'encombrait pas de vestiges d'un temps révolu. Yvan Christ l'écrit dans *Les métamorphoses de la banlieue parisienne* au sujet des ruines du moulin :

« Plus rien ne tourne ni ne coule. On en veut aux plus innocents des passésistes de célébrer les fragiles vertus du pittoresque. Mais qui, sinon les misérables de ce siècle, oserait célébrer les vertus du chaos ? »

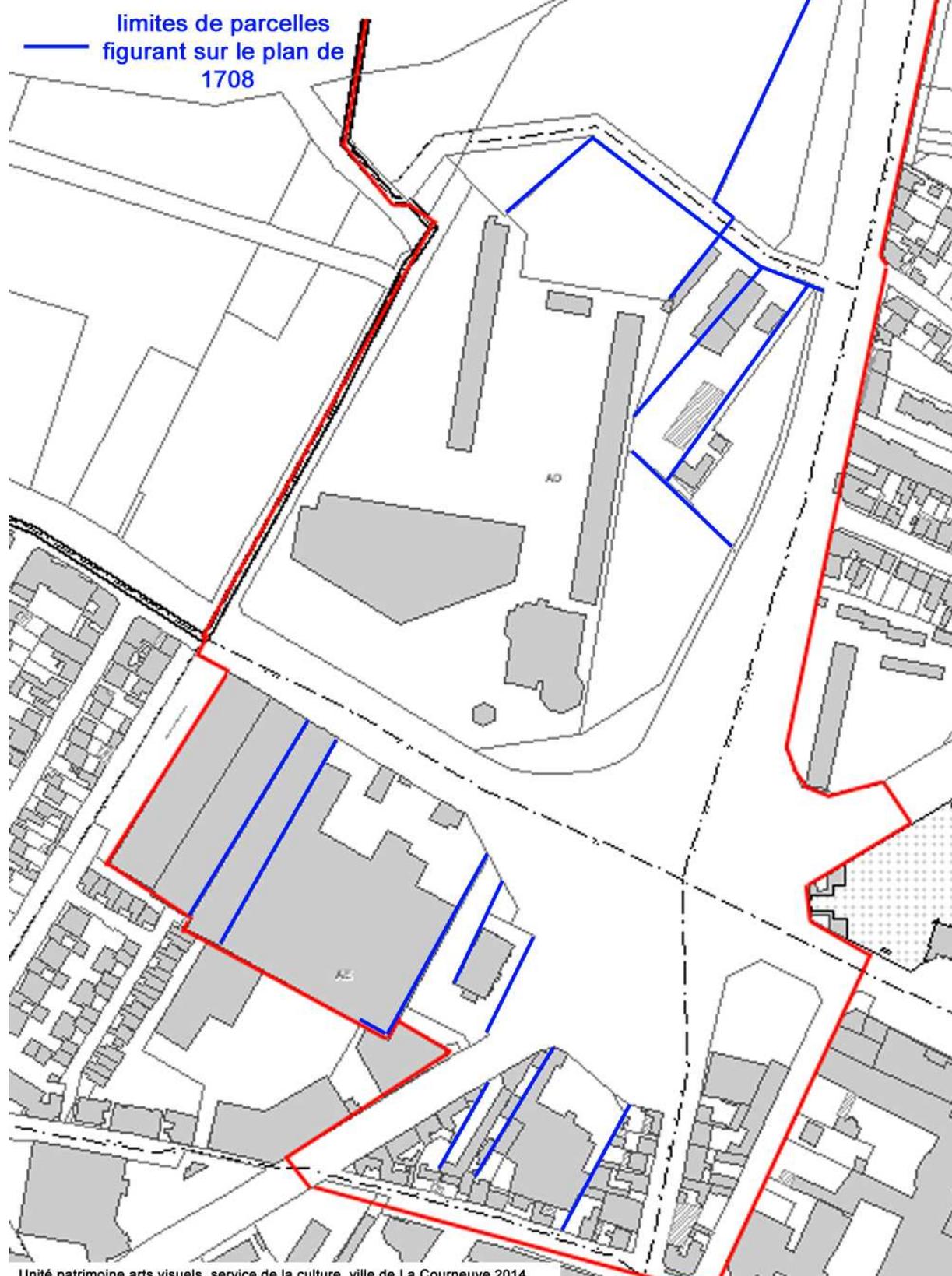
L'étude plus détaillée suit et déroule la chronologie de l'occupation du secteur jusqu'au début des années 1980.

L'inventaire du bâti ancien se trouve à la fin en annexe et concerne principalement le sud du périmètre d'étude. Seuls y figurent les pavillons et les immeubles qui ont été globalement préservés d'interventions peu respectueuses. Ceux qui ont résistés aux enduits projetées et aux fenêtres aux dimensions standards ! Ils sont peu nombreux mais certains sont magnifiques et témoignent du caractère contrasté de la ville où les petites maisons des ouvriers côtoient les beaux pavillons des rentiers et bourgeois locaux. Le patrimoine industriel ne figure pas dans cette étude parce qu'il nécessite une étude plus minutieuse et surtout de pouvoir accéder aux différents sites concernés.

⁴ Yvan Christ, *Les métamorphoses de la banlieue parisienne*, Paris, Balland éditeur, 1969, 172 p., p. 106.

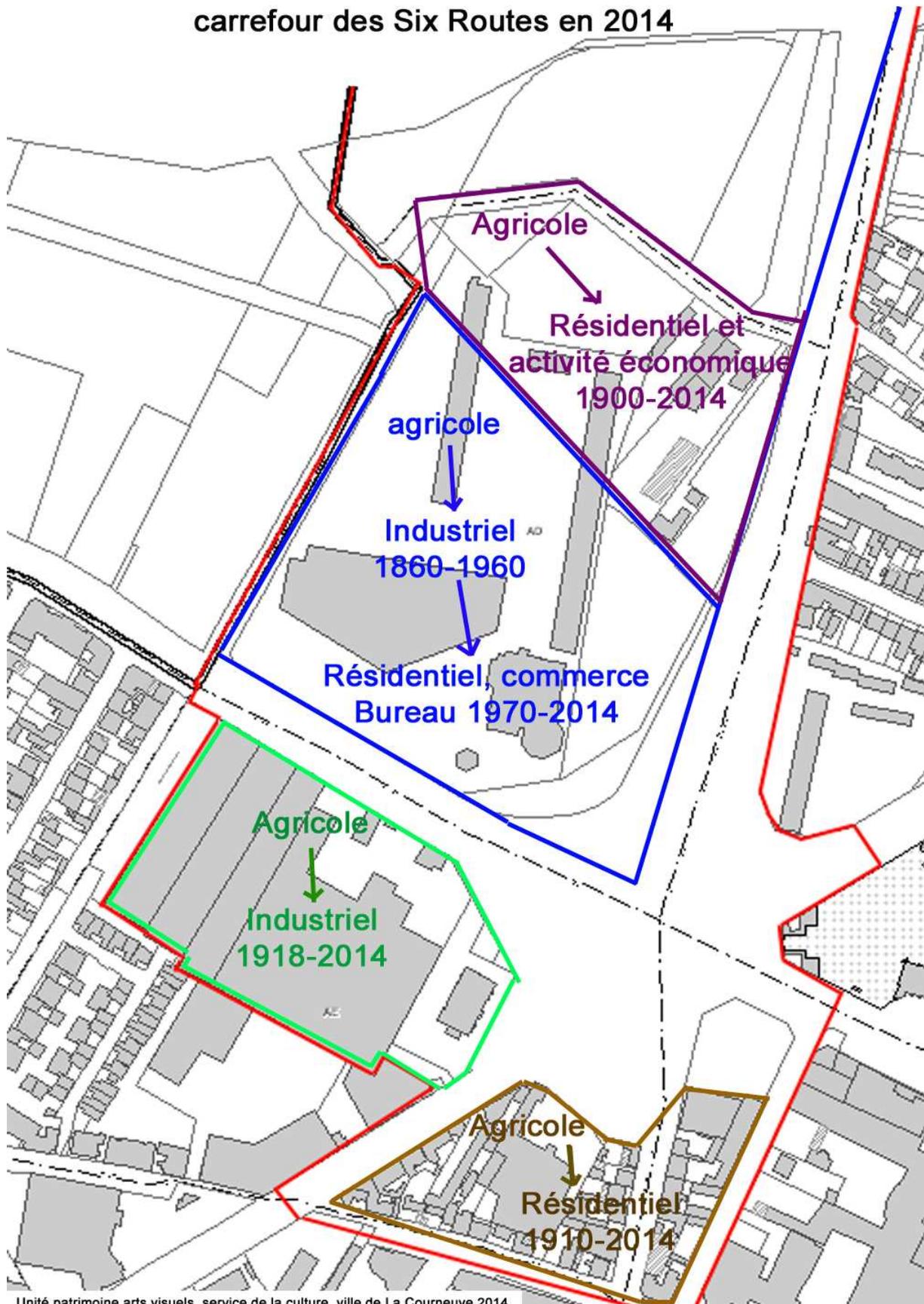
La permanence du parcellaire du XVIIIe au XXIe siècle

1708-2014



Unité patrimoine arts visuels, service de la culture, ville de La Courneuve 2014

Schéma de transformation de l'activité autour du carrefour des Six Routes en 2014



Unité patrimoine arts visuels, service de la culture, ville de La Courneuve 2014

A la naissance des « Trois Routes »

Les vestiges archéologiques retrouvés sur le territoire de La Courneuve indiquent que ce dernier est parcouru par des groupes humains depuis des milliers d'années. Des lieux de culte gaulois, associant des zones de rassemblement circulaires dédiées au soleil et la présence d'une source aux vertus miraculeuse sont sans doute à l'origine du premier peuplement. La construction d'une chapelle a permis au clergé de christianiser le site et de le dédier à Saint-Lucien, compagnon de Saint-Denis. L'église de Saint-Lucien est reliée à Saint-Denis par un chemin afin de permettre le cycle des processions entre les sept églises paroissiales de la « proceinte » de l'abbaye. Le chemin reliant Saint-Denis à Bondy est dénommé chemin de Saint-Lucien sur des plans anciens puis chemin de Saint-Denis ou de Bondy à La Courneuve. La portion du chemin entre Saint-Denis et Saint-Lucien est parallèle au cours de la rivière du Crout, qui coule de Dugny à Saint-Denis. Ce chemin très ancien est aujourd'hui la rue de la Convention. C'est le long de ce chemin que l'abbé Suger a, au XII^e siècle, installé une nouvelle communauté d'hôtes plus à l'ouest formant ainsi le village de la *Curia nova*.

Saint-Lucien est aussi le point de départ d'un chemin qui part vers le sud en direction d'Aubervilliers et passe par le hameau de Crèvecœur, rue des Francs-tireurs aujourd'hui. Jusqu'au XIX^e siècle, il y a donc trois routes dans ce secteur.

Le parcellaire



Dans la zone d'étude délimitée, le parcellaire est globalement stable entre le XVIII^e et le XIX^e siècle⁵. Au sud du Crout, le paysage est typique des cultures légumières de la Plaine des Vertus, avec des champs ouverts orientés perpendiculairement au réseau viaire et au réseau hydrographique. Les parcelles, de taille moyenne, sont de l'ordre du quartier (quart d'arpent) ou du demi-arpent (3419 m² à l'arpent, soit 1709 m² pour ½ arpent 854 m² pour un quartier).

Au nord du Crout, le parcellaire est différent et sans doute en lien avec le moulin et les domaines agricoles, Champourtrel au nord-est et Marville, au nord-ouest. Propriétés de l'abbaye ou d'établissements religieux, les terres des fermes et du moulin n'ont pas été divisées au cours du temps, ce qui explique sans doute la taille plus importante de certaines parcelles. Des

terres sont aussi exploitées en prairie pour absorber les crues du Crout.

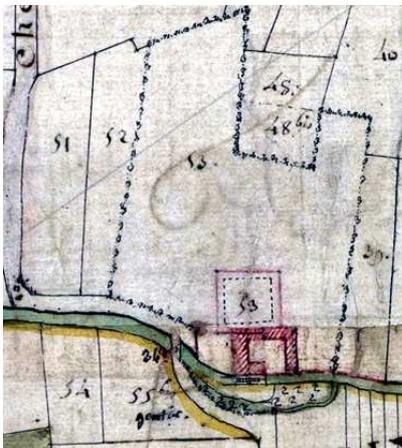
⁵ Entre 1740 et 1840, 6 parcelles sont modifiées divisées ou au contraire réunifiées. Le chemin qui mène au moulin est déplacé vers l'ouest sur la période.

L'activité avant le milieu du XIX^e siècle

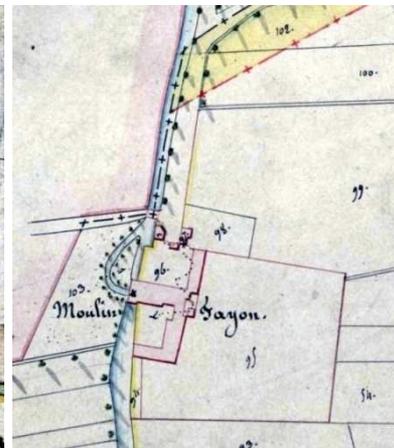
L'église Saint-Lucien étant en dehors du secteur d'étude, nous laisserons de côté l'activité cultuelle et liturgique, avec le presbytère et le cimetière. L'activité principale du secteur était agricole, avec des cultures céréalières puis légumières ainsi que des pâtures. Dès le XIII^e siècle, une maison est mentionnée à Champtourtel. A partir du XVII^e siècle, cette ferme qui compte plus de 116 arpents de terres labourables et de prés, aux lieux-dits La Fontaine et la Pierre Saint-Lucien appartient au séminaire de Saint-Sulpice. Le domaine de Merville ou Marville est mentionné quant à lui dès le IX^e siècle et compte au XVIII^e siècle plus de 150 hectares de terres labourables et de prairies à travers une plaine traversée par de nombreux ruisseaux.

Le moulin « feu yvon » : « un joli moulin à moudre le blé »

Dans ce cadre très agricole existait un moulin mentionné dès le XII^e siècle. C'est le moulin de « feu yvon » dont le fils Adam réclamait en 1135 une partie des droits aux Chanoines de Saint-Paul. Ces chanoines en sont restés les propriétaires jusqu'à la Révolution. Un bief aménagé et visible sur les plans permettait de constituer une réserve d'eau mobilisée ensuite pour alimenter la roue à aube observable sur le plan de 1740 ainsi que sur des photographies du XX^e siècle. Le moulin semble avoir eu comme unique activité la meunerie des grains produits dans le secteur. Le Croult a compté jusqu'à 10 moulins sur son parcours. Une parcelle importante entourée de haies figure sur les plans et sur les cartes. Le pont permettant de franchir le cours d'eau est aussi visible ainsi qu'un réseau de fossés et de busines sur le plan de 1840. Le cours d'eau est bordé d'arbres ainsi que le bief.



Moulin « feu yvon » en 1740 (Jubert de Basville)



Moulin « feu yvon » en 1840 (planche cadastre)



Papier à en tête maison Ollier



Moulin « feu yvon » en 1928

Une partie des bâtiments anciens datant du moyen-âge semble avoir perduré à travers le temps et on reconnaît sur une photographie de 1928 des matériaux de construction en pierre calcaire qui semblent confirmer une construction ancienne et de qualité. Des annexes et des extensions ont été construites au fil du temps et de la transformation de l'activité. Béjot meunier de La Chapelle est propriétaire du moulin à eau et maison d'habitation en 1840. En 1847, *La statistique de l'industrie à Paris*, décrit ainsi le Croult et le moulin : « le Croult prend sa source à Thiry Seine-et-Oise. Cette petite rivière n'est ni flottable ni navigable. Elle fait mouvoir un joli moulin à moudre le blé, monté à l'anglaise de deux paires de meules, avec une chute d'eau d'un mètre et pouvait moudre 700 à 800 setiers... A part

le moulin mentionné précédemment, il n'existe aucune usine à La Courneuve, le commerce y est complètement nul »⁶.

Ce moulin a été modernisé au XIX^e siècle en adoptant le système de mouture économique perfectionné en Angleterre et introduit en France dans les années 1820. Ce système permet à une roue d'entraîner plusieurs meules et différents mécanismes afin de mieux écraser les grains mais aussi de bluter la farine, c'est-à-dire séparer les différentes qualités de farine. Ces moulins produisent plus de farine et plus vite. Dans les années 1880, Gaspar Ollier achète peu à peu les bâtiments pour y installer des extensions à son entreprise de teinturerie toute proche. Des fondoirs de suifs y sont construits par d'autres entrepreneurs dans ces mêmes années en raison du faible peuplement du site, proche des limites de la ville.



La teinturerie Ollier



Dans les années 1860, profitant de la qualité très particulière des eaux du Croult, chargée en soufre et en sélénium, la teinturerie « Ollier et Glénard » s'installe le long de la rivière sur le territoire de Saint-Denis⁷. Elle est détruite en 1871 lors de la guerre franco-prussienne et reconstruite en 1872 sur le territoire de La Courneuve, juste en dessous du moulin, profitant sans doute de la retenue d'eau et du barrage. Elle s'implante sur une parcelle où le mégissier Jouhanneau s'était installé en 1856 et dont les bâtiments ont eux-aussi été détruits lors de la guerre. Le siège social d'Ollier est situé à Paris, 67 rue Montorgueil, et l'entreprise dispose aussi d'un dépôt rue des Jeuneurs. Elle est spécialisée dans la

⁶ Statistique de l'industrie à Paris, résultant de l'enquête faite par la Chambre de commerce pour les années 1847-1848, Paris, Guillaumin, 1851.

⁷ Anne Lombard-Jourdan, *La Courneuve des origines à 1900*, Ed. du CNRS, 1980, 249 p., pp.24-5.

teinture, la blanchisserie et l'apprêt des tissus pour doublures. Elle se livre au calandrage, cylindrage, glaçage et grattage des tissus ainsi qu'à leur imperméabilisation et à leur ignifugeage. Elle travaille les toiles de jute et de coton, les toiles écruées et noires. Durant trois générations, de père en fils, la famille Ollier, acquiert entre 1872 et 1925 plus de 2 hectares de terrains au sud du Croult. Une chaudière permet de chauffer l'eau et une « machine à vapeur » permet d'actionner la machinerie, notamment les cylindres nécessaires aux opérations de calandrage et cylindrage. En 1897, la fabrique est autorisée à fabriquer de l'acétylène poreux non comprimé pour son usage particulier⁸. Elle bénéficie ainsi d'une énergie pour éclairer ses bâtiments. Elle dispose d'une cuve à acétylène située dans un hangar du moulin « feu yvon ». Elle emploie 50 ouvriers et ouvrières en 1900. En 1902 elle se dote d'une locomobile pour fournir de l'énergie. En 1916, ce sont 17 appareils à vapeur qui fonctionnent dans cet établissement sans que nous en connaissions le détail. La gravure figurant sur le papier à en tête permet de visualiser les bâtiments et l'organisation qu'une carte postale du début du XXe siècle complète parfaitement. Le site comprend plusieurs parties qui s'organisent autour du chemin d'accès. La partie production au fond de la parcelle près du Croult ; la partie résidentielle à droite avec le pavillon mansardé du directeur, un jardin dessiné, des allées plantées ; une partie réserve foncière ou verger à gauche, avec des arbres alignés.

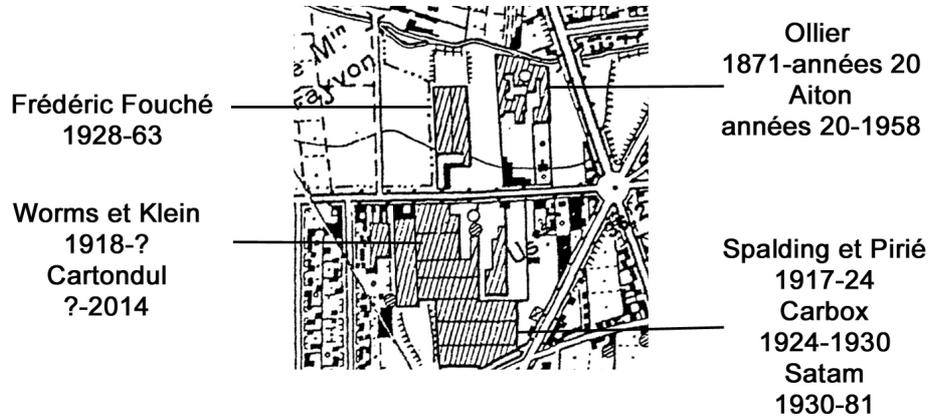


Après guerre, la Société française des constructions Aiton (S.F.C.A.) achète le site et l'agrandit en 1934. Le plan détaillé du site ainsi que des agrandissements nous est connu à cette époque. La société utilise un générateur à acétylène qui génère sept mètres cube de déchet par mois, déchets que l'entreprise peine à stocker et à traiter. En août 1958, la société Aiton demande un permis de construire pour un groupe d'habitation, un garage, des ateliers, des bureaux et une station service. Le refus du permis entraîne la fermeture de l'entreprise. Les bâtiments seront détruits pour la construction de la résidence du parc.

⁸ L'acétylène est conservé dissous dans l'acétone et inclus dans une matière poreuse stabilisatrice. L'acétylène est principalement utilisé pour l'éclairage public, domestique ou industriel.

Les autres entreprises du secteur : un quartier industriel

Les industries à l'ouest du carrefour du XIX^e au XX^e siècle



Jusqu'en 1917, la teinturerie Ollier est la seule véritable entreprise du secteur. En venant de Saint-Denis, le pavillon du directeur de la teinturerie est la première construction de la ville (voir ci-



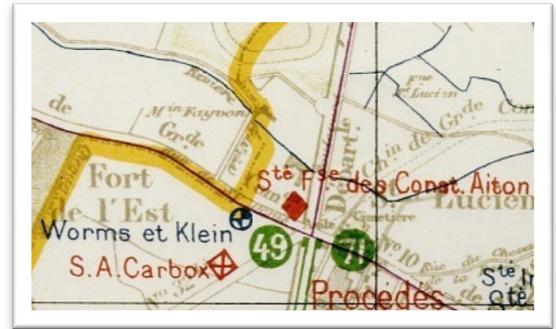
contre à gauche). C'est la proximité de l'eau, la solitude du secteur et le prix attractif des terrains, loin des centres de Saint-Denis ou de La Courneuve qui avaient attiré l'entreprise dans le secteur. D'autres entreprises allaient suivre, notamment celles qui se retrouvent dans un tissu urbain dense. En 1917, la fabrique de papier

Spalding et Pirié, dont le siège social est situé à Paris, 106 rue Lafayette, construit une usine de cartonnage, 18 rue de l'union, qu'elle agrandi en 1923 et 1924 avant de fermer la même année. Elle construit des ateliers composés du rez-de-chaussée et d'un premier étage dont les plans sont conservés aux archives municipales dans la série des permis de construire. Le site est vendu à la société anonyme CARBOX dont le siège social est 18 rue de l'Union, à La Courneuve. Carbox fabrique des pompes à essence. En 1930, CARBOX devient une « branche » de la société anonyme pour tous appareillages mécaniques, plus connue sous le nom de SATAM. Dans les années 30 et 40, la SATAM dépose de nombreux permis de construire pour agrandir et aménager son site, construire des ateliers ou une cantine. En 1937, un plan détaille complètement l'activité du site qui est composé d'ateliers en shed. En 1981, le site de La Courneuve ferme ses portes.

fabrication des appareils pour conserverie et accueille plus de 200 ouvriers. L'usine a fermé ses portes en 1963.

C'est donc toute une histoire industrielle qui se déroule dans ce quartier durant près d'un siècle dans la chimie et la mécanique qui sont les deux secteurs les plus largement représentés à La Courneuve. Le secteur de la chimie est attiré par les disponibilités en eau et la faible densité de population, alors que les entreprises de mécanique le sont par les infrastructures de transport et l'intégration du tissu économique. Des centaines d'ouvriers fréquentaient quotidiennement ce carrefour.

Jean Tapie, père de Bernard Tapie a été ouvrier et contremaître à la SATAM. Claude Bost, Michel Martin ont travaillé dans cette usine dont le logo était un diable rouge. La carte industrielle du secteur réalisé en 1927 indique les trois entreprises présentes à cette date.



La naissance des « Quatre » Routes



Jusqu'au milieu du XIX^e siècle et l'implantation des premières manufactures et ateliers dans la ville, l'activité y est exclusivement agricole. Presque seuls les cultivateurs empruntent les routes et les chemins. Le boom légumier qui accompagne le développement de la capitale entraîne les cultivateurs à étendre leur zone de culture et à rechercher les terres les plus favorables qui se trouvent plus au nord, sur les territoires de La Courneuve, Stains et Dugny. La grande majorité des exploitants est concentrée dans le village d'Aubervilliers. Ces derniers traversent quotidiennement les rues et ruelles

de la ville pour se rendre dans leurs champs et demandent instamment le percement d'un boulevard qui relierait Aubervilliers à Stains. Des débats ont lieu au sein du conseil municipal pour savoir si c'est aux courneuviens de payer des travaux qui serviront surtout aux Aubervillois. C'est l'invasion prussienne et les dégâts qu'elle occasionne qui précipite la réalisation du boulevard Pasteur qui devient la route départementale n°13. La communication avec la nouvelle gare Aubervilliers-La Courneuve construite en 1885-86 en est ainsi facilitée. Le boulevard Pasteur devient l'artère principale de la ville. Commerces, cafés et hôtels s'égrenent le long. Au début du XX^e siècle, l'architecte courneuvien Lucien Champion construit de nombreux immeubles et maisons d'habitation. Un front urbain disparate se construit peu à peu, où alternent, pavillons, immeubles de rapport, commerces et ateliers dans un environnement immédiat rural ou industriel. Sur la photographie prise au début des années 20 en ballon, ci-dessus, on voit le hameau de Saint-Lucien, la rue Michelet bordée d'arbres au milieu et on devine à l'ouest le boulevard Pasteur.

Sur la photographie aérienne ci-dessous datant sans doute de 1918, le boulevard Pasteur est prolongé au nord par le boulevard de Stains. On distingue au nord au milieu des champs l'hippodrome cynodrome. Les emprises bâties sont peu nombreuses. Ollier, Worms et Klein, et l'espace compris entre la rue Michelet et le boulevard Pasteur, avec quelques habitations et commerces. L'hôtel Terminus marque l'arrêt des Tramways qui circulent entre Stains et La Courneuve.

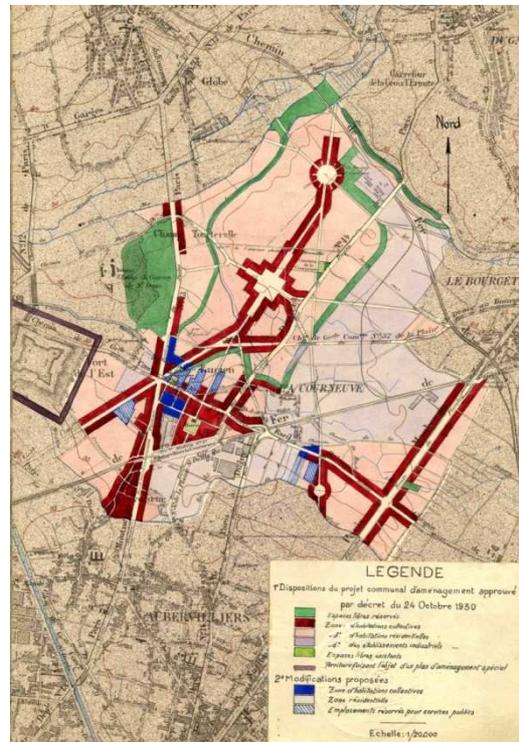


Vers les Six Routes

Au sortir de la première guerre mondiale, le développement de la circulation automobile et l'industrialisation de la banlieue amènent à ouvrir de nouvelles voies de communication. Le chemin de grande communication n°32Bis ou boulevard de la Paix est donc conçu et ouvert pour relier la porte de la Chapelle au Bourget, et relier les nationales 1 et 2, en passant par la plaine Saint-Denis et La Courneuve. Il est réalisé en plusieurs tronçons. Cette voie double la ligne de chemin de fer industriel qui va de La Plaine au Bourget et qui met en communication la plus grande zone industrielle d'Europe. La loi du 14 mars 1919 qui prévoit le plan d'extension et d'aménagement des villes, conduit, à partir de 1922, à la réflexion et à

la confection d'un plan d'aménagement, d'embellissement d'extension de la région de La Courneuve, Le Bourget, Dugny et Stains, en 1924. Le plan économique de l'avant-projet, réalisé en 1925, ci-dessus, présente cette situation d'un carrefour de 5 voies et les emprises industrielles en violet.

Le prolongement du boulevard de la Paix vers Le Bourget est assujéti au projet de ville nouvelle que la société du Grand Paris veut créer en 1922 au nord du territoire sur près de 800 hectares. Le centre de cette cité radieuse de 100 000 habitants se trouve relié par l'avenue de la République à la mairie de la Courneuve. L'architecte Auburtin remporte le concours lancé par le département de la Seine mais le projet est abandonné. Le plan des embellissements de 1925 sert de base à un plan d'occupation des sols de 1930 qui détermine les principales zones d'activité de la ville. Toutes les avenues doivent être bordées d'immeubles collectifs. Les zones industrielles sont fixées ainsi que les zones pavillonnaires ou les réserves foncières. Le chemin de communication 32bis est achevé et le rond point des six routes figure sur les plans à partir de 1936.



Plan d'occupation des sols 1930



Le secteur autour du carrefour a une histoire industrielle longue et plus d'un millier d'ouvriers y travaillent quotidiennement. Plusieurs lotissements, rue Saint-Lucien, du cynodrome, Lucienne et Georges Magnier se développent dans les années 1920-30 en lien avec les entreprises importantes du secteur (Aiton, Carbox, Worms et Klein) et avec la position du carrefour. Un HBM est construit dans les années

1930 boulevard de la Paix au carrefour. Un restaurant occupe le rez-de-chaussée, « restaurant de la Meuse » et il y aussi le café bar des sports. Dans un pavillon, tout proche, un café bar, dénommé le bar des Six Routes accueille aussi tous les travailleurs et les habitants. Les commerces les plus proches sont ceux du boulevard Pasteur et le marché de la rue Billaut, actuelle rue Gabrielle Péri.

Dans les années 1950, alors que les usines tournent à plein, la municipalité lance un programme de construction de logement social. L'office des HLM de la ville entreprend la construction de grands ensembles. Il réalise 240 appartements à Barbusse en 1957, 190 à Anatole France et 190 Cité de Dugny en 1958. Ces HLM apportent une première réponse aux problèmes de logement d'une population qui vit dans des conditions difficiles et, depuis 1957, dans les baraques du bidonville de la Campa.

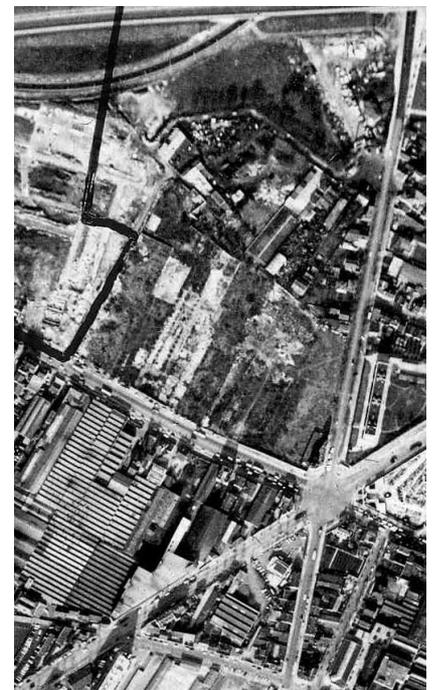


Dans le même temps, en 1955, la municipalité se rapproche de la ville de Paris pour que cette dernière puisse réaliser un grand ensemble de logements sociaux, ce seront les 4000. Parallèlement aux initiatives publiques, en 1952, le groupement des industriels de Saint-Denis dépose une demande d'avis de principe pour construire rue Saint-Denis un groupe d'habitations. Le projet n'aboutit pas mais dans les années qui suivent le principe qu'un projet privé voit le jour à la lisière nord-ouest de la ville semble acquis. Les demandes d'extensions des industriels sont rejetées et certains comme AITON n'hésitent pas à construire sans permis. Mais en 1958, alors que la société a un projet ambitieux de logements et d'activité, le permis est refusé et la société décide d'arrêter son activité dans le secteur. Un projet global d'aménagement du carrefour et du quartier est en préparation.

Photographie aérienne en 1955, IGN

La SCI du Parc est créée en 1962 (SIFCO). Elle achète les deux emprises industrielles de Fouché et Aiton la même année, soit respectivement 14 186 m² et 25 669 m². Elle dépose les demandes d'alignement en 1962 et en 1964 les permis de démolir, Fouché arrêtant son activité en 1963. En juillet 1962, un exposé préliminaire présente le projet global qui se heurte au projet d'aménagement du carrefour et « d'un fuseau routier nord-sud », et qu'aucun accès piéton ou voiture ne peut être ouvert sur ledit aménagement. L'architecte, J. Mongenot doit entièrement revoir le projet et les plans (voir les plans ci-dessous). Le projet est représenté en 1965 et en 1969 et se heurte à chaque fois à des refus de la municipalité et de la préfecture. Un permis modificatif est déposé en 1971 et accordé.

Photographie aérienne en 1967, IGN



Le projet de centre commercial cause aussi des difficultés, principalement pour la surface à affecter au commerce. Un courrier du maire du 28 août 1971 éclaire la problématique rencontrée :

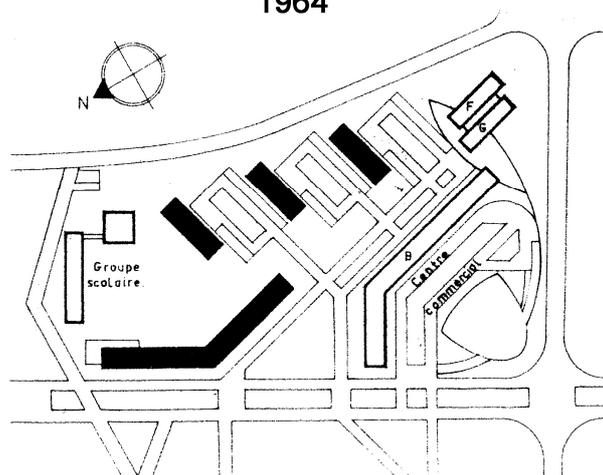
LA COURNEUVE

1 à 15 RUE SAINT-DENIS

CADASTRE SECTION A.D. N°9.10.28.29.30.31. LA COURNEUVE

CADASTRE SECTION A.T. N° 8 SAINT-DENIS

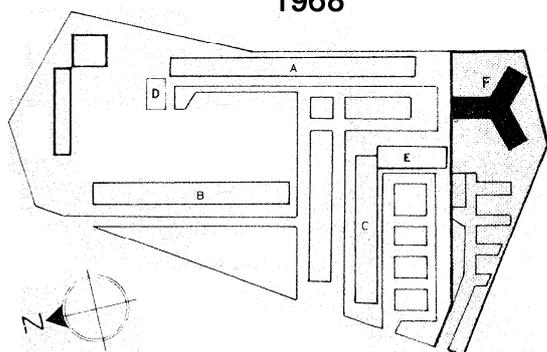
1964



« en raison des sujétions très particulières créées à ce quartier par l'important complexe routier du carrefour des 6 routes et l'absence de commerce suffisants dans la cité des Cosmonautes de Saint-Denis... pour les 1000 logements des Hautes Noëles de Saint-Denis et du Moulin Fayvon ».

Au total, trois immeubles de 15 étages, comprenant 465 logements sont livrés entre 1974 et 1975 dans la première tranche des travaux.

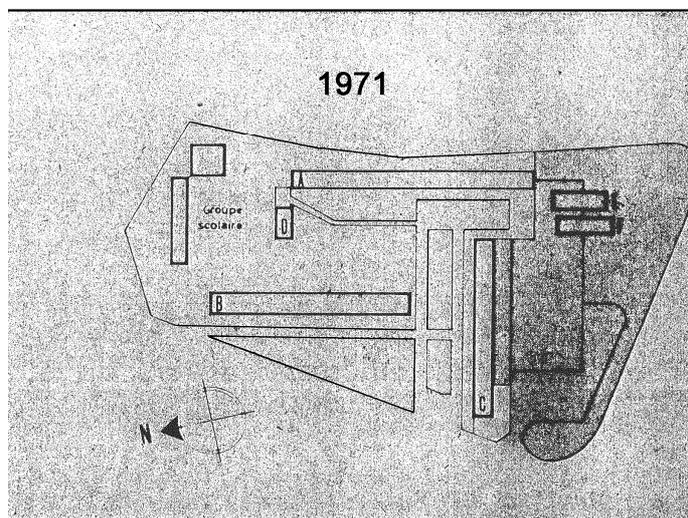
1968



ACCORD PREALABLE 2^e TRANCHE

La deuxième tranche de travaux prévoit la construction du centre commercial et de trois tours de bureau. Le projet global évolue et la tour « dite des 6 Routes » ou la tour Entrepouse TP voit le jour en 1979. Elle est entourée de Parkings dont certains sont attribués aux salariés. La société Entrepouse TP est une des principales sociétés d'échafaudage française et elle développe énormément ses activités dans les années 1960-70, jeux olympiques de Grenoble en 1968, travaux du périphérique, grands ensembles, etc. Son siège social y est localisé. La tour, aussi appelée « Les bureaux du parc » est une copropriété avec trois autres entreprises et compte 8453 m² de plancher sur 21 étages. En 1985, deux nouveaux permis de construire sont déposés pour construire un restaurant d'entreprise et des archives. La tour accueille des centaines de salariés. D'un quartier industriel, le quartier des Six Routes est devenu plus résidentiel et tourné aussi vers des activités de service avec les bureaux. La tour Entrepouse TP est symbolique de l'architecture des années 1970 et du tournant que prend le quartier. La tour Entrepouse et la résidence du parc sont intégrées à l'aménagement routier du secteur.

1971





Photographies, Jean-Michel Roy, ville de La Courneuve 2014