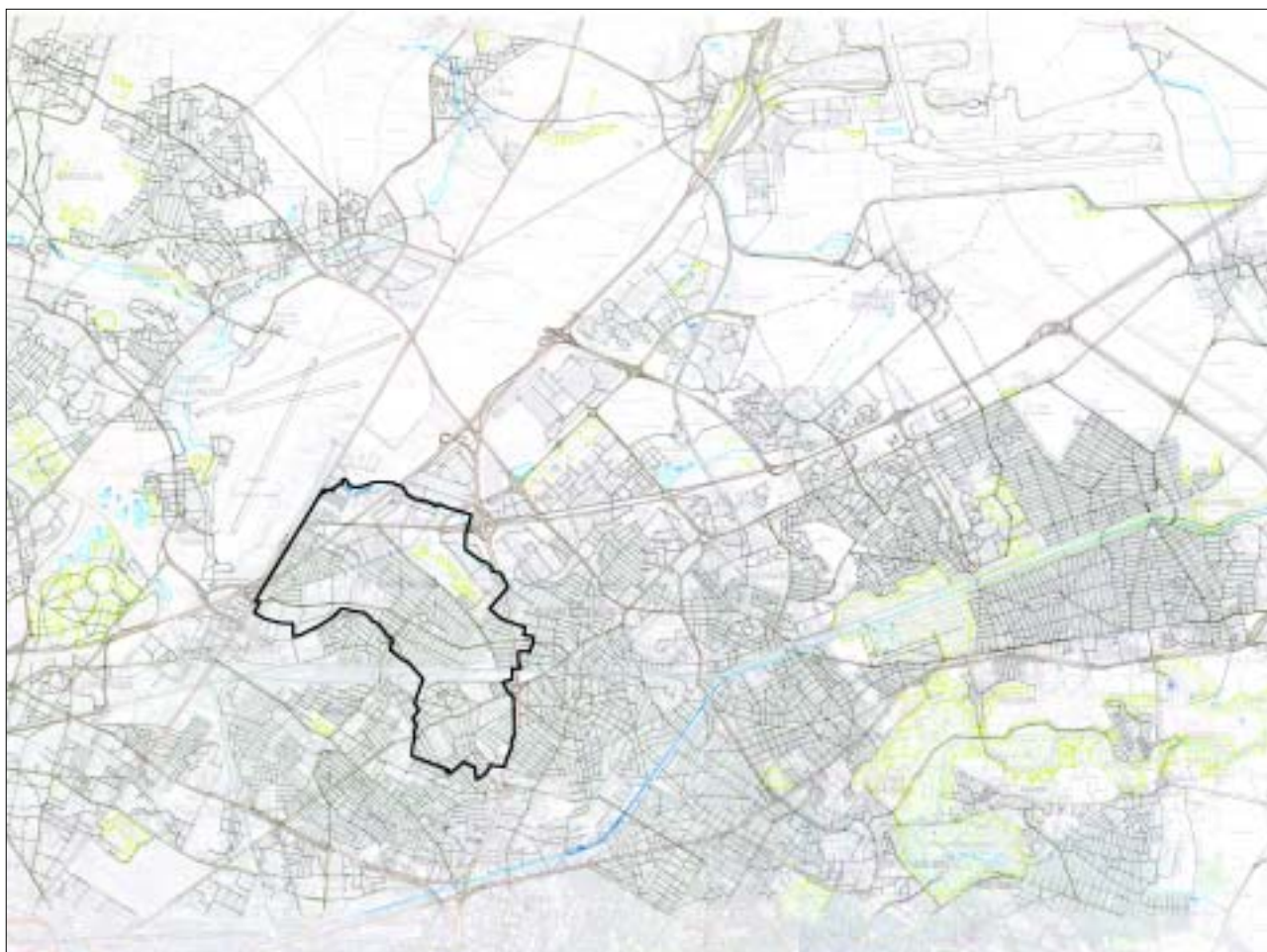


Chapitre 2 – Données sur l'histoire du Blanc-Mesnil

Partie prenante de l'aire métropolitaine du grand Bassin Parisien, la commune du Blanc-Mesnil a connu les différentes vagues d'urbanisation de la capitale, sur son versant Nord-Est (constitué en Département de la Seine-Saint-Denis depuis 1968.).

Ancien hameau seigneurial, puis village agricole jusqu'à la fin du XIXème siècle, le Blanc-Mesnil ne prendra véritablement son essor qu'avec l'arrivée du chemin de fer en 1858, et l'apparition des premiers lotissements pavillonnaires (qui occupent encore aujourd'hui plus de la moitié du territoire communal). Suivra, après la Seconde Guerre Mondiale, et jusque dans les années soixante-dix, la grande vague des ensembles collectifs et/ou des zones d'activités qui composent et façonnent le paysage urbain du Blanc-Mesnil contemporain.



Le territoire du Blanc-Mesnil, partie prenante des tissus de banlieue du Nord-Est parisien

2.1 La proximité de Lutèce et de la voie gallo-romaine

Le territoire de ce qui deviendra donc par la suite la commune du Blanc-Mesnil, se situe en frange Est de l'ancienne route gallo-romaine menant de Lutèce aux contrées Nord de l'empire (actuelle RN 2/ RN 17). Auparavant, cette route avait certainement déjà été tracée, dès l'époque néolithique, sous forme de chaussée faite de rondins. Les premiers groupement humains s'établissent au voisinage de ces routes, tandis que les villes elles naissent aux croisements des voies, et que les nécropoles s'établissent sur leurs bas-côtés. La voie romaine empruntera le tracé d'une ancienne chaussée, et permettra à César de conduire ses armées jusqu'aux territoires des Bellovaques (peuple de la Gaule belge établi autour de l'actuelle ville de Beauvais) lors de sa campagne militaire de 52-51 avant Jésus-Christ. La période du Moyen-Âge a malheureusement laissé moins de traces, mais l'on retrouve ces axes structurants au XVIIIème siècle, à l'époque de l'installation du puissant réseau routier royal. L'observation de la carte établie par l'Abbé de la Grive en 1740 permet par exemple de découvrir que la Route Royale de Paris à Soissons (qui deviendra par la suite Route de Flandres, Route de Paris à Maubeuge, puis Route de Paris à Ostende, au fur et à mesure que les frontières s'éloignent...) s'est légèrement écarté au Sud du tracé de l'ancienne voie romaine, abandonnant le tracé sinueux qui passait au lieu-dit Le Pont de Pierre (à Pantin-Bobigny).

Bien qu'accueillant donc, selon toute vraisemblance, des activités humaines depuis quelques siècles déjà (la découverte de plusieurs haches polies et de silex retouchés, ainsi que des prospections archéologiques menées dans les années soixante-dix à l'occasion de l'aménagement du parc urbain attestent d'une présence humaine depuis l'époque néolithique puis gallo-romaine...), on ne trouve pourtant trace du lieu-dit du Blanc-Mesnil que dans un acte royal de 1060 - sous le nom de Mansionale Blavum, confié en l'occurrence par la reine Anne à l'abbaye Saint-Vincent de Senlis, fondée pour le repos du roi Henri 1er. Ce premier toponyme de Mansionile Blavum s'altèrera par la suite pour devenir Mansionile Blau en 1141, puis Blaumesnillum en 1163, et enfin - sans doute par attraction paronymique - Blancmesnil (La Blanche Maison) au XIIème siècle.

S'il n'est pas fait référence auparavant au hameau du Blanc-Mesnil, c'est sans doute parce que celui-ci est resté partie intégrante du domaine royal, tandis que la plupart des localités voisines se voyaient passer très tôt sous l'autorité de la puissante Abbaye de Saint-Denis.

Pendant près de quatre cents ans, la seigneurie du Blanc-Mesnil restera pour sa part sous l'autorité de l'Abbaye de Senlis, avec "toute la justice, la cour, les cultures et les deux tiers de tous les revenus". Les textes des XIIème et XIIIème siècles qui nous sont parvenus témoignent de l'intérêt que portait l'Abbaye de Senlis à son domaine blanc-mesnilois : achats de terres, défrichements, assèchement de marais au bord de la Morée, aménagement d'un vivier, construction d'un moulin, d'une grange, d'un "hostel" seigneurial...

2.2 Le rayonnement du pèlerinage de Notre-Dame du Blanc-Mesnil

Il faudra pourtant attendre l'an 1353 pour que le Blanc-Mesnil sorte de l'anonymat, avec la construction d'une "chapelle du titre de Notre-Dame qui y fut bâtie sous le roi Jean, et dans laquelle s'établit une notable confrérie...". De fait l'extraordinaire essor de la dévotion mariale en Ile-de-France confèrera à ce lieu-dit et sa confrérie - dite des Orfèvres - un statut de lieu de pèlerinage, remarqué jusqu'à l'époque des guerres de religions qui déchirent le pays au cours du XVIème siècle (puis de façon plus modeste jusqu'à la fin du XVIIème siècle).

L'accès à la Chapelle Notre-Dame se fait alors, à partir de la Voie Royale de Paris à Soissons (actuelle Rue du 8 Mai 1945), par le Chemin dit de Notre-Dame (qui démarrait grosso-modo à l'emplacement de l'actuelle "Cité du 212", un peu plus haut que le lieu-dit de la Justice où s'élevaient les "poteaux de justice" marquant l'entrée dans le domaine des seigneurs du Blanc-Mesnil dotés du droit de haute justice). Le sanctuaire de Notre-Dame, dont la première existence est déjà mentionnée dans un texte de 1263, est reconstruit en 1353, grâce aux dons du roi Jean Le Bon, après que les fidèles de la région aient payé sa rançon lorsque celui-ci fut fait prisonnier par les Anglais. La légende dit que Jeanne d'Arc est venu prier dans cette chapelle et s'est reposée dans une ferme voisine...

Mais un arrêt du Conseil d'Etat de 1679 réunit désormais sous l'autorité unique de la Corporation des Orfèvres Parisiens toutes les confréries existantes - dont celle de Notre-Dame du Blanc-Mesnil, et les pèlerinages cessent rapidement. Au XVIIIème siècle, Notre-Dame du Blanc-Mesnil n'est donc plus qu'une médiocre église paroissiale, mal entretenue par une paroisse trop pauvre; elle traverse non sans dommages la période révolutionnaire, et sera abattue sans autre forme de procès en 1823, du fait de son mauvais état.

2.3 En 1740, le territoire communal présenté par la carte de l'Abbé de la Grive est rural

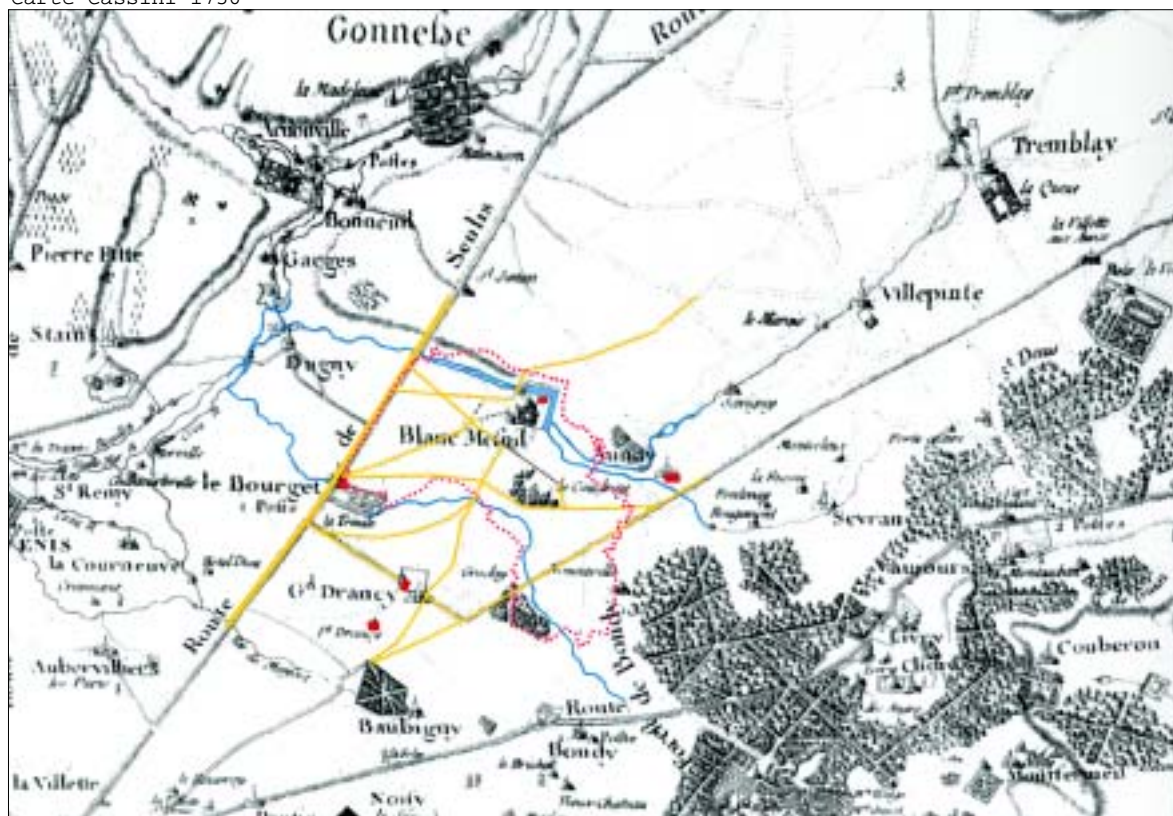
Entre-temps, le village agricole s'est développé, autour de ce que l'on nomme encore aujourd'hui le Vieux Pays (actuelle Rue Edouard Renault et alentours). En 1475, l'Abbaye de Senlis a cédé son domaine à Jehan Trottet, riche parisien, seigneur de Compans en Seine-et-Marne. Les fiefs du Coudray (actuelle Avenue Pasteur) et de Groslay (actuelle Avenue Paul Vaillant-Couturier), détenus par la famille Potier, relevaient déjà d'ailleurs du seigneur de Compans. De ce fait, à la mort de Jehan Trottet, premier seigneur du Blanc-Mesnil, l'ensemble des biens revient aux Potier, qui resteront seigneurs du Blanc-Mesnil jusqu'en 1704. Le domaine compte alors quinze feux (ou familles), trois fermes, un moulin, un débit de boisson, les enseignes d'un maréchal-ferrant et d'un charron...

Le château, dont l'architecture a évolué au fil des siècles, a été construit à l'origine par la famille Potier. Il est ensuite occupé par Guillaume de Lamoignon, président du Parlement de Paris (et arrière grand-père de Guillaume de Lamoignon de Malesherbes, avocat de Louis XVI qui sera guillotiné en 1794 à l'âge de 73 ans, avec sa fille et son gendre, Mr de Chateaubriant - frère de l'écrivain). Le château passe ensuite dans le patrimoine de la famille Delley de la Garde, qui en fera une agréable demeure de plaisance, entourée de somptueux jardins à la française et d'un vaste parc. Laissé à l'abandon pendant la période révolutionnaire, le château disparaît en 1800 (des pierres du pilastre issues des ruines sont encore présentes : elles ont été remontées à l'entrée de l'actuel Parc Jacques Duclos, qui couvre une partie de l'ancien domaine).

Carte de Delagrive, 1730-1740



Carte Cassini 1756



2.4 La période révolutionnaire : la naissance de la commune

En vertu du décret du 14 Septembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, le Blanc-Mesnil qui compte alors 110 habitants, doit élire un "corps municipal". N'ayant pu trouver le nombre suffisant d'hommes pour remplir les fonctions d'officiers municipaux (il faut être imposé de dix livres au moins pour obtenir le droit de vote...), les villageois demandent à être rattachés à la municipalité d'Aulnay-les-Bondis, village voisin.

Le 9 Décembre 1792, an I de la République, sont élues de nouvelles municipalités. C'est un renouvellement complet des conseils municipaux et, pour la première fois, une élection au suffrage universel. Les Blanc-Mesnilois, n'acceptant plus la tutelle d'Aulnay, ont demandé au département l'autorisation de s'en séparer. Ce 9 Décembre, Joseph Mirgon, jardinier au château, devient le premier maire du Blanc-Mesnil.

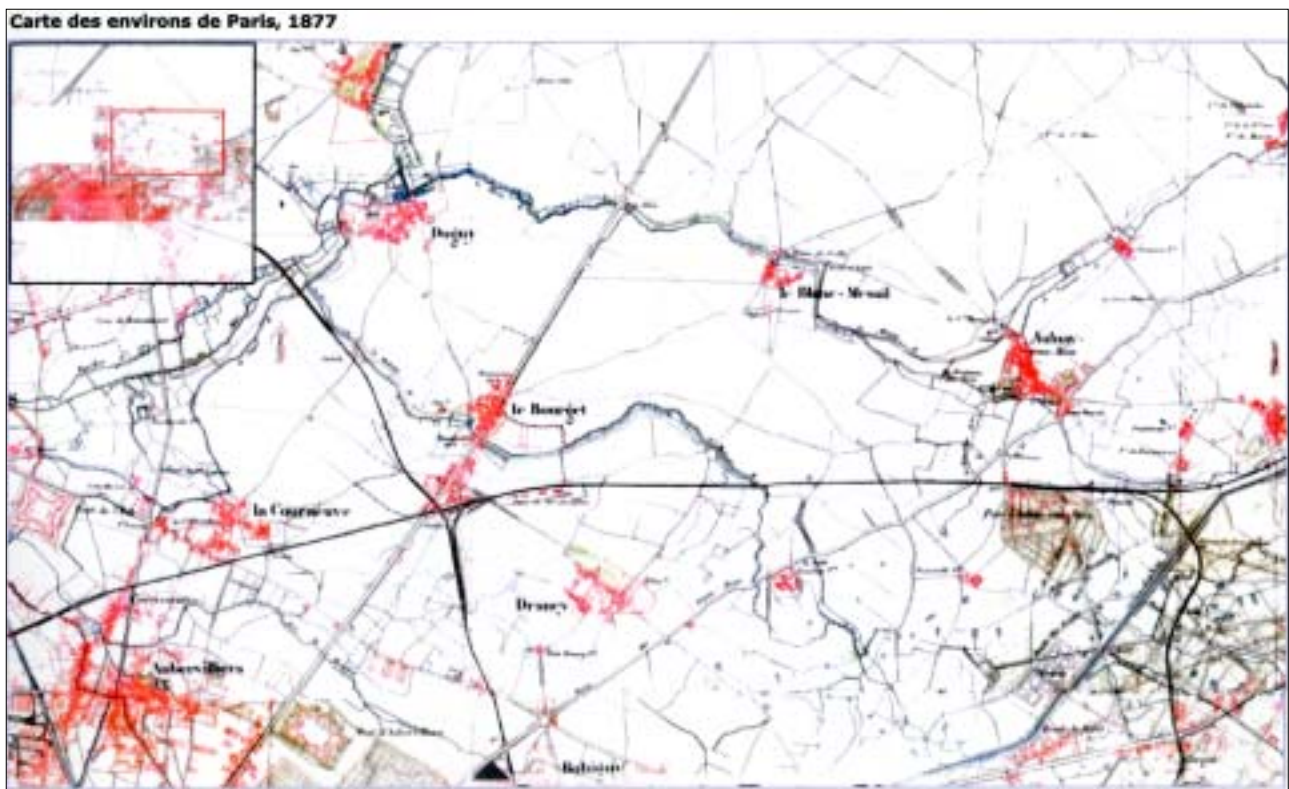
Après l'Empire, en Mai 1816, Louis XVIII ordonne que les nobles rentrent en possession de leurs biens et qu'ils se substituent aux maires. En l'absence des seigneurs du village, le marquis Auguste-François de Gourgues, maire d'Aulnay, devient ainsi le maire du Blanc-Mesnil jusqu'en 1821. Il met en vente l'église, le presbytère et le cimetière, et projette d'annexer le village. A trois reprises encore par la suite, en 1835, 1845 et 1861, la commune d'Aulnay-sous-Bois revendiquera le rattachement pur et simple du Blanc-Mesnil qui n'a plus, selon elle, "aucun des éléments constitutifs d'une commune". Le village ne possède plus en effet ni église, ni cimetière, uniquement quelques fermes et masures, et sur la Route de Flandres, une grosse maison bourgeoise et quelques baraques en planches. Le débat sera définitivement tranché par le Conseil Général en 1863, qui redonne droit de cité au Blanc-Mesnil.

Entre-temps, le château a été démoli et le comte de Lavau, héritier des Delley de la Garde, se fait édifier un pavillon de chasse. L'une de ses salles sert de mairie. L'école est dispensée dans une grange, une bergerie abrite une chapelle. Les travaux des champs ponctuent toujours la vie du Blanc-Mesnil qui compte alors à peine plus d'une centaine d'habitants. La guerre de 1870 provoque un exode massif : la ville est occupée pendant plus de quatre mois, et la plupart des habitants (au nombre de cent-quarante alors..) se réfugient à Paris, au domicile même du maire de l'époque, Michel Renault, qui réside dans le Xème arrondissement.

2.5 L'arrivée du chemin de fer et le début des lotissements

La carte établie au début du XIXème siècle par le Service Géographique de l'Armée montre que, depuis celle établie par l'Abbé de la Grive, le site aura donc finalement peu évolué, et même plutôt régressé en rayonnement.

C'est la construction de la ligne de chemin de fer Paris-Soissons en 1858 (après d'âpres luttes d'ailleurs entre la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, dirigée par le baron de Rothschild - également propriétaire de mines dans l'Est de la France -, et le châtelain de Drancy, baron de Ladoucette, partenaire d'une société concurrente...) qui va marquer le véritable essor de la commune. Mais il faudra néanmoins attendre plusieurs années avant la construction d'un arrêt sur les communes de Drancy Le Blanc-Mesnil...



Sur le plan de l'habitat, tout commence en 1896 lorsque la Compagnie des Chemins de Fer du Nord fait construire, sur une bande de terre jouxtant la voie ferrée, une dizaine de pavillons qu'elle vend à des cheminots. Au tout début du siècle, le "Hameau des Sables" (du nom du lieu-dit) s'étend à près de 270 pavillons individuels avec jardins-potagers, vendues à crédit. En 1905, dix-sept sociétés de lotissement sont établies au Blanc-Mesnil. Elles ont nom "L'Etoile", la "Pensée", "l'Econome", la "Blanc-Mesniloise"...

Au cours de cette période, vingt-neuf lotissements verront le jour six mille pavillons seront construits en l'espace de douze ans. La cadre encore "champêtre" du Blanc-Mesnil est mis en avant

par les lotisseurs pour attirer les familles d'ouvriers et d'employés parisiens. Vantant son air sain et ses "charmantes rivières", une affiche de 1905 décrit par exemple la cité-jardin du Square Stalingrad (dénommé à l'époque "Square de la Concorde") comme "le plus beau lotissement de la banlieue parisienne" ! Mais en réalité, construit sur le "Marais du Bas" , traversé par la rivière de la Molette (qui n'a pas encore été busée), le lotissement au nom prometteur de "Beauséjour" ressemble à l'époque plus à un bidonville, avec ses constructions en parpaings de mâchefer et ses rues boueuses... La Molette, qui forme au coeur du quartier, un petit lac, deviendra au fil du temps un véritable égout à ciel ouvert (supprimé à la fin des années vingt).

L'eau des puits répartis sur la commune s'avère progressivement impropre à la consommation, les eaux usées étant souvent rejetées sur place au risque de contaminer la nappe phréatique peu profonde. Un constat qui amène la municipalité à signer en 1927 un contrat d'affermage avec la société "Eau et Assainissement" qui installe alors 70 bornes-fontaines publiques, puis construit le château-d'eau, et équipe progressivement la commune d'un réseau d'adduction d'eau potable.

Le "centre" du Blanc-Mesnil se déplace alors naturellement vers les nouvelles zones habitées : en 1912 (la commune compte alors 1.770 habitants), la mairie quitte le "Vieux Pays" pour s'installer Rue Henri Barbusse, deux kilomètres plus au Sud - tandis qu'est inaugurée la nouvelle halte S.N.C.F. de Drancy-Blanc-Mesnil, à l'emplacement de l'ancien passage à niveau n° 9 (de préférence, à l'époque, au "Pont des Sables" - actuel pont Pierre Sénard).

Parallèlement, dès la fin de la Première Guerre Mondiale, la zone industrielle de la Molette s'est installée à proximité de la voie de chemin de fer : la famille Vigier avait alors acheté près de 80 hectares de terrains pour en faire un premier lotissement industriel où s'implantent des entreprises spécialisées en métallurgie, chaudronnerie et calorifugeage (on dit également que la société Eiffel y aurait installé des ateliers, mais rien ne semble attester à ce jour de la réalité de cette assertion; le secteur a néanmoins pris aujourd'hui le nom de "parc d'activités Gustave Eiffel"...). On se souviendra aussi de la présence sur le site, dès les années 1930, d'une filiale du groupe Maggi qui stocke et traite les ingrédients nécessaires à la fabrication des fameux bouillons Kub; l'usine était reconnaissable à ses deux grandes cheminées, qui exhalaient parfois le doux arôme... (jusqu'à ce que la fusion entre le groupe Maggi et le groupe Nestlé n'oriente bien plus tard - aux lendemains de la Deuxième Guerre - la fabrication vers le "petits-pots" pour bébés, puis après regroupement avec le groupe Findus, vers la préparation de plats surgelés - jusqu'en 1972 seulement).

En 1922, une première passerelle au-dessus des voies ferrées, permettant de relier les quartiers Sud au centre-ville est enfin réalisée.

2.6 L'installation de l'aéroport du Bourget, le développement des activités

A proximité du Blanc-Mesnil, alors que les activités aéronautiques se sont développées dès 1910 sur le territoire voisin du Bourget, la décision est prise en haut lieu de rechercher une implantation pour un grand aérodrome dénommé "Aéropolis". Entre le Bourget et Dugny effectivement, le vaste espace non bâti, distant de six kilomètres seulement de Paris, est retenu pour ses qualités géologiques et météorologiques. A la suite des premiers bombardements de Paris en Août 1914, alors que l'émotion est vive dans la population, l'armée commence à réquisitionner les terrains et installe une première base militaire.

A partir de cette époque, le terrain d'aviation de le Bourget ne cessera de s'étendre, jusqu'à attirer de nombreux constructeurs et compagnies d'aviation qui installent leurs hangars autour de l'aérogare (architecte Georges Labro - inauguré en 1937), et tandis que des activités industrielles s'implantent le long de la RN 2. Malheureusement ce site stratégique attirera également l'attention de l'aviation allemande, qui bombardera l'aéroport en Juin 1940, et en prendra possession pour la Luftwaffe jusqu'en 1944. Le site subira alors de très importants bombardements alliés sur l'ensemble du secteur.

Sur le Blanc-Mesnil, les activités industrielles et les premières habitations collectives sont apparues dans les années mille-neuf-cent-trente (ex. : Cité dite "Deux-cent-douze", construite en 1935 par l'architecte Germain Dorel, largement inspirée de l'architecture du Karl Marx Hof construit à Vienne en 1927, et comprenant 497 logements). Les installations ferroviaires se développent le long de la ligne Paris-Soissons.

Jusqu'à la Seconde Guerre, le Blanc-Mesnil devient donc une vraie ville, avec son centre, ses quartiers d'habitat pavillonnaire ou collectif, ses équipements publics, une zone industrielle reliée à la gare de triage du Bourget. L'ancien village - le "Vieux Pays" - reste encore à cette époque isolé dans son environnement rural.

2.7 Le second essor : la reconstruction et la période des grands ensembles

Au sortir de la Guerre, la ville est sinistrée à plus de 40 % en raison de sa proximité avec l'aéroport du Bourget (paradoxalement, le triage SNCF du Bourget apparaît relativement épargné). Le Blanc-Mesnil compte alors déjà 18.113 habitants. Il faut faire face à un besoin énorme de logements neufs - tant au niveau communal qu'au niveau de l'ensemble du pays.

Des cités d'urgence sont créées; l'Abbé Pierre mobilise l'opinion et les pouvoirs publics après la rudesse de l'hiver cinquante-quatre... La fin de la guerre d'Algérie posera en outre le problème de l'accueil des rapatriés, et l'appel massif de main-d'oeuvre d'origine immigrée par le bâtiment et l'industrie (automobile par exemple : usine Citroën à Aulnay...) rendra le besoin de construction de logements encore plus aigu, surtout en périphérie de la couronne parisienne - dès lors que la Ville de Paris dans le même temps s'attache à se débarrasser de certains de ses occupants et à livrer des quartiers entiers (XIIIème et XIXème arrondissements notamment) à la promotion et la spéculation immobilières.



Ainsi, entre 1957 et 1974, ce ne sont pas moins de trente-et-une cités qui vont sortir de terre au Blanc-Mesnil, à la place des "champs de betteraves" - *comme on les appelait* -, en périphérie de la zone urbaine pavillonnaire, au rythme parfois de deux ou trois par an; plus de 7.000 logements collectifs sont livrés durant cette période, en majorité locatifs sociaux. La commune ne dispose pas alors d'office HLM; ce sont de grands bailleurs parisiens ou nationaux qui réalisent le programme de production de logements en masse prescrit par les autorités gouvernementales de l'époque. Cet apport massif de population amène la Ville à faire l'effort de réaliser de nombreux équipements publics : vingt groupes scolaires sont notamment édifiés durant la période (*souvent sous la houlette de l'architecte André Lurçat*).

2.8 L'arrivée des autoroutes et le développement économique de seconde génération

En 1962, débute la construction de l'Autoroute du Nord - qui coupe entre autres le "Vieux Pays" en son milieu, elle sera achevée en 1965. Elle met un terme quasi-définitif à la vie "rurale" de l'ancien quartier (la ferme du château et l'ancienne chapelle sont démolies).

Dans le même temps, le mouvement d'urbanisation s'étend au Nord de la commune. A la faveur en effet de la réalisation des autoroutes A1 et A3 (qui isole le Blanc-Mesnil de sa voisine Aulnay), s'implantent à proximité des noeuds d'échangeurs toute une série de zones d'activités à vocation industrielle, tertiaire ou commerciale : le centre d'affaires Parinor (à cheval sur plusieurs communes), les zones industrielles du Sous-Coudray, du Pont-Yblon, etc. Au milieu des années soixante-dix, le territoire communal est pratiquement totalement occupé, la population est stabilisée (48.328 habitants en 1968 / pour 46.936 aujourd'hui au recensement de 1999). La phase de requalification urbaine s'engage...

2.9 La période récente : la baisse du rythme de construction

Depuis le milieu des années soixante-dix, correspondant à la fin de la période des "grands ensembles", la commune n'a connu en fait qu'un développement mesuré de l'habitat :

- ZAC « Pierre Sépard », à proximité de la gare S.N.C.F. du Blanc-Mesnil, et comprenant 225 logements en ossature bois (réalisés en deux tranches 1989 et 1993). L'ambiance pittoresque de cette opération, et la variété des volumes assemblés selon une géométrie "proliférante", correspondent à une période un peu audacieuse de la société d'aménagement du département (la SODEDAT 93), qui confie à des architectes peu connus à l'époque la possibilité d'expérimenter de nouvelles formes d'habitat.
- Tout proche, un immeuble d'habitation comprenant 35 logements a été réalisé en 1998 à l'angle de l'Avenue Pasteur et de l'Avenue de la République.
- Quelques opérations de logements (en locatif et en accession) ont accompagné la réalisation de l'ensemble culturel du Forum, autour de la Place de la Libération (1993/1995) pour un total de 381 logements.
- L'opération immobilière dite "Les Résidentiales Guynemer" comprenant 86 logements en accession à la propriété, à l'angle de l'Avenue Guynemer et de l'Avenue Aristide Briand (livraison : 2005).

- Enfin la Z.A.C. “ Cœur-de-Ville ” (Aménageur S.A.E.S.) a vu ses premiers immeubles sortir de terre en 1997, pour un total de 400 logements prévus au terme de l’opération (+ commerces / bureaux / équipements).
- A signaler également, au Sud de la commune, la livraison en 2004 d’un lotissement dit “La Farandole ” comprenant 34 maisons individuelles.

2.10 La période actuelle et les enjeux du “renouvellement urbain”

Héritière donc d’un passé urbain marqué par des phases de croissance extrêmement saccadées jusqu’à la fin des années soixante-dix, la commune du Blanc-Mesnil est aujourd’hui confrontée à plusieurs défis :

requalifier ses zones d’habitat et/ou d’activités dans le sens d’une meilleure intégration urbaine, sociale et fonctionnelle,

préserver ses qualités et renforcer son identité (centralité, espaces publics, équipements, etc.),

développer la mobilité sociale (parcours résidentiels, adéquation emploi/habitat, etc.),

oeuvrer à une meilleure prise en compte des critères du “développement durable” (maîtrise de la circulation, accessibilité de la ville, qualité de l’environnement, place du végétal, etc.).

C’est sur cette voie que s’est engagée d’ores et déjà la Municipalité du Blanc-Mesnil, avec des positionnements forts vis-à-vis des pouvoirs publics, pour bénéficier des procédures et financements de “rattrapage” des conséquences de la période des “grands ensembles” :

- Plusieurs **opérations dites de “renouvellement urbain”** sont en cours ou à l’étude sur les quartiers d’habitat collectif, de même que des études à caractère opérationnel sur la requalification de certaines zones d’activités économiques. Les opérations de couverture ou de requalification des principaux axes routiers (A1 et RN 2 / RN 17) visent à réduire les nuisances et les coupures entre quartiers.
- L’opération **Z.A.C. “Coeur-de-Ville”** qui se poursuit, s’attache à renforcer l’attractivité et le rôle fédérateur du quartier de la Mairie - Henri Barbusse. De nombreux équipements sont venus parachever l’offre culturelle et sportive en direction des Blanc-Mesnilois (Forum, médiathèque Edouard Glissant, centre Albert Einstein, lycée Mozart, etc.).
- Le **“projet de ville”**, mis en débat avec la population en 2005 (opération “Décidons la ville ensemble”) entend établir une passerelle entre le Blanc-Mesnil hérité du siècle passé et un XXIème siècle ouvert à de plus grandes solidarités territoriales maîtrisées (entre populations, entre secteurs d’activités, entre collectivités territoriales...).

2.11 Des enjeux à l'échelle d'un territoire plus vaste : la Plaine de France

La façon dont l'entité historique, urbaine et sociale du Blanc-Mesnil s'est constituée a bien évidemment partie liée avec l'évolution de tout un territoire, plus vaste et soumis à des dynamiques (ou des contraintes) de développement qui impriment fortement leurs tendances :

- La proximité de la capitale et la planéité du relief entre autres ont favorisé le développement radio-concentrique de **grandes infrastructures de transports** (ligne S.N.C.F. Paris-Soissons et gare de triage du Bourget, routes nationales 2 et 17, autoroutes A1 et A3, aéroports du Bourget et Roissy-Charles-de-Gaulle...). Le territoire s'en est trouvé mieux desservi, mais également **fortement morcelé**.
- Les grandes **vagues d'urbanisation** successives (pavillonnaires dans un premier temps, sous forme de lotissements liés à l'arrivée du chemin de fer, puis en "grands ensembles" collectifs durant ce que l'on a appelé les "trente glorieuses"...), ainsi que le développement de zones d'activités industrielles et commerciales hétérogènes, ont occupé la **majeure partie** du territoire - au détriment de la nécessaire "respiration" de grands espaces verts ouverts.
- Les "**schémas directeurs**" de la Région Parisienne (devenue entre-temps Région Ile-de-France) n'ont pas su maîtriser ou corriger les méfaits de l'urbanisation productiviste et ségréguée (tendance au "zoning" et à la relégation sociale), ni anticiper sur les **mutations à venir** (requalification du tissu industriel, exigences d'intégration urbaine, besoins de mobilité, etc.). *Nota : La révision projetée du Schéma Directeur, à partir de ce constat d'échec relatif et de la prise en compte désormais reconnue de penser l'aménagement selon les critères du « développement durable », pose de nouvelles ambitions; mais celles-ci ne sont pas définitivement dessinées de façon précise à l'heure de l'élaboration du présent P.L.U. (Plan Local d'Urbanisme).*
- Pour autant se dessine une **perspective**, autant qu'une **exigence**, de renouveau pour ce territoire compris dans le quart Nord-Est de la couronne parisienne, avec la présence de nombreux équipements à vocation économique et culturelle de rayonnement national, voire international : *le Parc de la Villette avec la Cité de la Musique, l'aéroport et le Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, le Parc des Expositions de Villepinte-Le Bourget, les grands centres d'affaires Garonor, Parinor I et II sur Aulnay-Tremblay-Villepinte, l'aéroport Charles-de-Gaulle et son pôle de développement à cheval sur les trois départements du Val-d'Oise, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. La Plaine-Saint-Denis, par sa proximité et les moyens de transports qui la relie à cet espace (tramway, A1, A86, R.E.R.) s'y trouve intégrée de fait - de même que la proximité et l'accessibilité de la ville-préfecture de Bobigny.*

Le Blanc-Mesnil se situe donc aujourd'hui au coeur de l'un des axes majeurs de développement de la Région Ile-de-France. Il lui appartient de se positionner afin d'en tirer toute la dynamique économique, sociale et urbaine - tout en préservant son identité et ses qualités de ville résidentielle, humaine et solidaire.