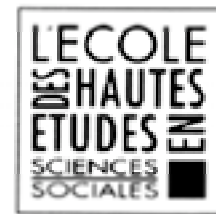




CENTRE D'HISTOIRE DES TECHNIQUES



RAPPORT FINAL POUR LE PROGRAMME « POLITIQUES TERRITORIALES ET DEVELOPPEMENT DURABLE » (APR programme D2RT 2003)

***TITRE DE LA RECHERCHE:**

« POUR UN RENOUVEAU URBAIN : GESTION DES HERITAGES ET INEGALITES.

DIFFICULTES SOCIALES ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX EN SEINE-SAINT-DENIS, 1850-2000 »

***RESPONSABLE SCIENTIFIQUE**

LAURENCE LESTEL, Maître de conférences habilité à diriger des recherches

Centre d'Histoire des Techniques et de l'Environnement, CNAM, Paris

5 rue du Vertbois 75003 Paris

tél/fax : 01-53-01-80-86

mèl : lestel@cnam.fr

***CHARGÉE DE RECHERCHES**

ANNE-CECILE LEFORT-PROST, Docteur en Histoire des Techniques

9 rue des Trois Clés 45000 Orléans

tél : 02-38-54-35-51 06-31-22-24-10

mèl : anne-cecile.lefort-prost@orange.fr

5, RUE DU
VERTBOIS
75003 PARIS

TELEPHONE
01 53 01 80 23
TELECOPIE
01 53 01 80 24

INTRODUCTION

Cette recherche, inscrite dans le cadre de réflexion défini par **l'axe D : inégalités écologiques** – appréhension de « l'accumulation des handicaps sur un territoire » –, a cherché à réévaluer l'industrialisation de la banlieue parisienne – le Nord pionnier – et à mesurer la part de cet héritage dans l'urbanité d'aujourd'hui : du paysage des banlieues aux rémanences des pollutions souterraines accumulées depuis le milieu du XIX^e siècle. Elle a apprécié le legs industriel, pris comme une mesure du développement durable. La méthodologie utilisée a mis en relief la superposition de difficultés sociales et de risques environnementaux en Seine-Saint-Denis, plus particulièrement en partie occidentale et dans la zone dite « couronne de Paris ». Au travers d'approches plurielles et complémentaires, historique et sociale, spatiale et urbanistique, l'équipe a circonscrit les handicaps qui pèsent sur le présent et l'avenir d'une zone anciennement dynamique. Elle a essayé de déterminer, **à l'échelle départementale**, la place qui peut être faite au développement durable dans un processus de **requalification urbaine**.

Ce rapport prêche pour l'apport d'une approche historique de terrain sur la longue durée dans la compréhension des phénomènes discriminants et ségrégatifs, au point de vue tant environnemental que social, en vous présentant une recherche portant sur la gestion des héritages et des inégalités en Seine-Saint-Denis.

L'équipe, formée de membres du Centre d'Histoire des Techniques et de l'Environnement du Conservatoire des arts et métiers, a étudié, des débuts de l'industrialisation – 1850 – à la phase de requalification urbaine – 2000 –, les conséquences des lois et politiques environnementales sur l'organisation spatiale et sociale de la Seine-Saint-Denis, en tant que territoire périphérique de Paris. .Durant ce siècle et demi, les espaces du Nord-Est parisien ont été bouleversés. Ils sont analysés, non pas individuellement, mais dans leur ensemble, sans omettre leurs originalités. Cette thématique est riche et donne un éclairage nouveau aux recherches entreprises sur la banlieue parisienne. Elle a été jusqu'à présent peu envisagée et traitée. Aucune méthodologie d'analyse historique de cette question sur la longue durée n'est directement exploitable. Les obstacles rencontrés par l'équipe de recherche résidaient dans la difficulté à définir les limites de la question et à circonscrire les investigations archivistiques. La durée fixée à la recherche n'a pas permis un traitement exhaustif des données potentielles.

L'équipe a dressé un état des lieux des difficultés sociales et des risques environnementaux liés à l'industrie en Seine-Saint-Denis. Trois exemples des conséquences sociales des inégalités écologiques ont été retenus : l'habitat, les espaces verts et les transports. Nous avons repéré les prémisses (nationaux et locaux) d'une politique de remédiation et de requalification des territoires. Nous nous interrogeons pour savoir si ces décisions constituent les premiers signes d'une véritable gestion des héritages et si ce développement pensé sur le long terme et prenant en compte les phénomènes sociaux, économiques et environnementaux annonce une politique de développement durable.

Les premières recherches menées ont été consacrées aux travaux couvrant les années 1950-2000¹. Pour la période 1840-1940, l'équipe se fonde déjà sur les études menées en interne, dans le cadre de la réponse à l'APR « Politiques publiques et paysage », publiée en 2004 – Guillaume, A., Lefort, A.-C., Jigaudon, G., *Dangereux, insalubres et incommodes. Paysages industriels en banlieue parisienne, XIX^e-XX^e siècles*, Champ Vallon, coll. Milieux, 350 p. – et de la thèse de doctorat d'Anne-Cécile Lefort – *L'usine en périphérie urbaine, 1860-1920. Histoire des établissements classés en proche banlieue parisienne*, Paris, CNAM, 2002.

Les recherches s'effectuent surtout aux archives départementales de Seine-Saint-Denis dont les fonds ont été peu exploités dans une perspective d'analyse historique des questions soulevées par le développement durable.

Les études sur la Seine-Saint-Denis ont été nombreuses à la fin des années soixante et au début des années soixante-dix, c'est-à-dire peu après la création du département, un de ceux qu'on appela alors « les nouveaux départements ». Cet intérêt s'est maintenu jusque dans les années quatre-vingts, notamment dans le milieu de la géographie humaine ou sociale – plutôt engagée – et de la sociologie. Il a largement diminué depuis et les travaux universitaires à l'échelle départementale sont rares aujourd'hui – le plus souvent œuvres d'étudiants en maîtrise, ils ont un caractère monographique et s'attachent aux phénomènes de désindustrialisation ou de tertiarisation. La période 1990-2000 ne peut être couverte que par la seule analyse des archives elles-mêmes, lorsqu'elles sont consultables².

Les sources de deuxième main, rédigées par des étudiants et des universitaires pour la plupart entre 1968 et 1985 ou par les services du conseil général, traitent, à l'échelle du département –

¹ Voir bibliographie inédite des travaux consultés dans les pages suivantes.

² Peu de séries d'archives portant sur la période 1990-2000 sont déjà consultables, surtout lorsqu'elles mentionnent des noms de personnes ou d'entreprises. Le délai ordinaire de communication est de trente ans, même si nous avons pu obtenir parfois une dérogation.

échelle fondamentale ici – ou d’espaces pluri-communaux, des questions sociales ou environnementales : industrie, économie et emploi dans le département – atlas économique et social de la Seine-Saint-Denis ; publications du conseil général sur les données économiques fournissant les chiffres des licenciements et des fermetures d’usines ; création de zones industrielles dans le cadre des POS – ; pollution de l’air et de l’eau induite par les usines et pollution sonore causée par le trafic routier ; démographie et niveau d’équipement – écoles, crèches, collèges, lycées, services publics divers – ; transports fluviaux, ferroviaires et routiers ; urbanisme et espaces verts.

Des périodiques ont été dépouillés pour la période 1960-2000 : bulletins du GIP – Groupement interministériel pour la résorption de l’habitat insalubre –, trimestriels du conseil général sur les données économiques et annuels de la Chambre de commerce et d’industrie de Paris sur la structure industrielle de la Seine-Saint-Denis, rapports du GEP – Groupe d’études et de programmation – de la Direction départementale de l’Équipement.

Cet ensemble documentaire a permis de reconstituer les grands traits de l’histoire environnementale et sociale du département, entre 1850 et 1985, tels qu’ils ont été alors analysés. Il s’en dégage des éléments caractéristiques de l’image véhiculée par le département ou par ses défenseurs, éléments que l’équipe confronte aux informations fournies par les sources de première main.

Il apparaît surtout que les aspects sociaux et environnementaux n’ont pas été mis en rapport. Certaines particularités sociales du département ont été soulignées assez tôt : banlieue rouge, importance de la population active ouvrière et prolétaire exerçant dans le secteur secondaire, fort taux d’activité féminin, nombre élevé d’habitants issus de l’immigration – une immigration qui varie suivant les époques considérées.

Des problèmes environnementaux sont évoqués dès la fin du XIX^e siècle, mais surtout à partir de 1920 : pollution de la Seine par les rejets d’eaux résiduaires, pollution de l’air par les fumées qui s’échappent des milliers de cheminées d’usines et des chaudières au mauvais charbon, bruits des machines en fonctionnement six jours sur sept, trépidations causées par les bancs d’essais de moteurs, faiblesse des réseaux d’assainissement surexploités par les industriels. Toutes les sources soulignent la difficulté à vivre près des usines. Dans les années 1980, on se penche plus attentivement sur le sort des banlieusards. Le Conseil économique et social dénonce la mauvaise « qualité de vie dans les banlieues des grandes villes » – *Journal Officiel*, 1984. On évoque la Seine-Saint-Denis comme un département « sinistré » sur le plan du bruit – Butikofer, J.-M., La Seine-Saint-Denis. Un département sinistré où la lutte contre le bruit s’accroît, in *Après-demain*, n°258, oct-nov 1983.

Pourtant, peu de documents font le lien entre les données industrielles et économiques – une précoce, rapide et forte industrialisation marquée par l'importance des usines polluantes ou insalubres, la prédominance du secteur secondaire sur les autres secteurs d'emplois, puis une brutale désindustrialisation avec son cortège de licenciements et de fermetures, enfin des friches et une reconversion territoriale rendue indispensable par d'infructueuses tentatives pour maintenir sur place l'activité industrielle –, les difficultés sociales – l'insuffisance des équipements publics et du parc immobilier hérités des anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise, un grand nombre d'habitants dépendants des services sociaux, le faible niveau de formation scolaire et professionnelle dans la zone d'étude – et un environnement sacrifié au développement industriel et urbain – les nuisances sonores, le nombre dérisoire de m² d'espaces verts par habitant, des berges de Seine et du canal de Saint-Denis longtemps laissées à l'état de friches³.

C'est ce recoupement, cette confrontation entre données sociales et environnementales qui fait l'originalité de la recherche, mais soulève les difficultés d'un travail novateur.

³ L'aménagement des berges du canal de Saint-Denis est en cours ; il doit suivre l'exemple du canal de l'Ourcq : voie pour les cyclistes, véritable lieu de promenade dans la ville. En revanche, les berges de Seine sont toujours à l'abandon à Saint-Ouen, Saint-Denis, L'Ile-Saint-Denis et Epinay.

CHAPITRE I : ETAT DES LIEUX

INTRODUCTION : LA SEINE-SAINT-DENIS, 1850-2000. UN DEPARTEMENT A PART ?

La Seine-Saint-Denis a été choisie comme emblématique de la banlieue parisienne : les problèmes et difficultés rencontrés dans toute la périphérie s'y concentrent à une intensité plus importante que n'importe où ailleurs. Emblématique aussi car on s'y intéresse dès que l'on évoque la banlieue en général ; en témoigne le traitement médiatique de la « révolte des banlieues » en 2005.

Ce département, un des plus petits de France, est hautement urbanisé, avec une forte densité de population. Il présente une superposition d'éléments discriminatoires. La Seine-Saint-Denis porte les traces d'une mise en exploitation intense et durable, commencée dans la première moitié du XIX^e siècle. Elle s'est modelée sous la pression des usiniers. Les infrastructures de desserte et de transport afférentes à ces activités ont imprimé dans les espaces péri-urbains des sillons toujours visibles aujourd'hui.

Sur ces territoires se sont accumulées les activités industrielles de transformation les plus dangereuses. Par manque de moyens financiers et matériels ou faute de volonté politique, les avancées sociales ne suivent pas ces bouleversements économiques et paysagers. La banlieue Nord-Est cumule les handicaps de nature sociale et matérielle auxquels s'ajoutent les risques environnementaux. Les projets d'aménagement urbain, rares et tardifs⁴, ne suffisent pas à protéger des espaces-réserves ou à penser le développement local à long terme.

En 1964, la Seine-Saint-Denis est montée de toutes pièces, en combinant communes issues des anciennes Seine et Seine-et-Oise. La partie héritée de la Seine, surtout voisine de Paris – Saint-Denis, Aubervilliers, Saint-Ouen, Pantin, le Pré-Saint-Gervais, les Lilas et Montreuil –, est densément urbanisée, anciennement industrialisée et fortement peuplée. Elle a l'expérience de la double tutelle des Préfets de police et de la Seine et cherche à prendre ses distances avec la capitale. Les autres communes du département, autrefois incluses dans la Seine-et-Oise et gérées par leur propre préfet, sont dans leur majorité moins urbanisées et d'importance démographique plus réduite. Leur industrialisation, plus marginale, est surtout plus récente. La fusion entre ces cultures et histoires divergentes ne peut être immédiate⁵. Ce territoire, relativement neuf, rencontre d'inévitables difficultés pour se forger une identité

⁴ Il s'agit essentiellement des projets de cités-jardins et des rares HBM bâties juste avant la seconde guerre mondiale. Dans la zone d'étude, on ne compte que la cité-jardins de Stains.

⁵ Le découpage administratif qui a conduit à la naissance de la Seine-Saint-Denis ou des Hauts-de-Seine était une opération politique. Les liens anciennement tissés entre Saint-Ouen (93) ou Saint-Denis (93) et Gennevilliers (92) ont été tranchés. Le gouvernement a mêlé villes « rouges » et villes plus réactionnaires, Aubervilliers et La Courneuve à Noisy le Grand et Le Raincy par exemple.

ancienne à une phase où les complexes tertiaires s'érigent sur les vestiges architecturaux des usines.

LA ZONE D'ETUDE

L'équipe a étudié la zone déterminée en rouge sur la carte de la page suivante. Le périmètre choisi recouvre la partie occidentale de la Seine-Saint-Denis : des villes d'industrialisation très ancienne – Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers, Pantin – et des villes d'industrialisation plus récente – La Courneuve, Noisy-le-Sec, Romainville –, mais très rapide également. Il inclut les vingt communes – la moitié du département – comprises entre la Seine et une ligne tracée de Montreuil au Bourget.

À savoir :

- les villes de la « couronne de Paris », soit de l'ouest à l'est : Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnole et Montreuil ;
- Epinay, L'Ile-Saint-Denis, Villetaneuse, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, La Courneuve, Dugny, Le Bourget, Drancy, Bobigny, Romainville et Noisy-le-Sec.



A- SOURCES ET OUVRAGES CONSULTÉS

OUVRAGES

Les études sur la Seine-Saint-Denis ont été nombreuses à la fin des années soixante et au début des années soixante-dix, c'est-à-dire peu après la création du département. Cet intérêt s'est maintenu jusque dans les années quatre-vingts, notamment dans le milieu de la géographie humaine ou sociale et de la sociologie.

Dans les années 90, on privilégie les études très locales, ou bien on a recours à des cabinets qui s'appuient sur une cartographie accompagnée d'une analyse très succincte.

Pour la période 1980-2000, les sources existent donc mais changent de nature.

L'équipe a ensuite exploité un important fonds de documents d'archives,

Il y a trois strates sur lesquelles on voulait travailler.

1) les données industrielles et économiques : une précoce, rapide et forte industrialisation marquée par l'importance des usines polluantes ou insalubres, la prédominance du secteur secondaire sur les autres secteurs d'emplois, puis une brutale désindustrialisation avec son cortège de licenciements et de fermetures, enfin des friches et une reconversion territoriale rendue indispensable par d'infructueuses tentatives pour maintenir sur place l'activité industrielle.

2) les difficultés sociales : l'insuffisance des équipements publics et du parc immobilier hérités des anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise, un grand nombre d'habitants dépendants des services sociaux, le faible niveau de formation scolaire et professionnelle dans la zone d'étude.

3) les problèmes environnementaux, cad un environnement sacrifié au développement industriel et urbain – les nuisances sonores, le nombre dérisoire de m² d'espaces verts par habitant, des berges de Seine et du canal de Saint-Denis longtemps laissées à l'état de friches⁶.

Peu de documents font le lien entre ces trois strates. Beaucoup de sources sont des rapports rédigés rapidement par des gens qui n'étaient pas très au fait des difficultés ou des spécificités d'un territoire et qui ne lient pas les problèmes.

Pourtant quelques auteurs se distinguent : ce sont surtout des gens de terrain qui connaissent bien la ville dont ils parlent, des professionnels des services de l'habitat, de l'urbanisme, de

⁶ L'aménagement des berges du canal de Saint-Denis est en cours ; il doit suivre l'exemple du canal de l'Ourcq : voie pour les cyclistes, véritable lieu de promenade dans la ville. En revanche, les berges de Seine sont toujours à l'abandon à Saint-Ouen, Saint-Denis, L'Ile-Saint-Denis et Epinay.

l'aménagement ou des services techniques qui ont repris des études universitaires et font un rapport de recherches. Ce sont des acteurs clés avec lesquels il serait profitable d'organiser des entretiens.

SOURCES

Les sources consultées pour cette étude proviennent pour la plupart des archives départementales de Seine-Saint-Denis. C'est un choix de l'équipe que de se concentrer sur les archives départementales, souvent délaissées et méconnues. Nous nous sommes également appuyés sur des sources déjà analysées pour deux recherches menées précédemment par des membres du Centre d'Histoires des Techniques et de l'Environnement du CNAM : une recherche sur les paysages industriels de la banlieue parisienne aux 19^e et 20^e siècles menée par André Guillerme, Anne-Cécile Lefort-Prost et Gérard Jigaudon, dans le cadre de l'APR « Politiques publiques et paysage » et la thèse de doctorat soutenue par Anne-Cécile Lefort-Prost, portant sur l'industrialisation de la proche banlieue parisienne de 1860 à 1920. Nous ne détaillons donc pas toute la bibliographie mais renvoyons à ces deux documents pour l'analyse de la période antérieure aux années 1930.

Nous avons examiné des séries d'archives dont l'inventaire précis figure en fin de partie. La presse locale a été utilisée au long du rapport, même si elle n'est pas directement référencée dans l'inventaire.

L'équipe s'appuie, après la consultation de sources secondaires, sur l'exploitation d'un important fonds de documents primaires. Plusieurs séries des archives départementales de la Seine-Saint-Denis ont été dépouillées, de manière systématique ou par sondage suivant le degré de pertinence du fonds ou son importance numérique. Cette documentation présente des lacunes : elle manque d'homogénéité, ne couvre pas toute la période et ne concerne pas toute la zone d'étude. Cependant, elle constitue la source primaire la plus importante.

* les débats et vœux du conseil général de Seine-Saint-Denis entre 1967 et 2000 :

Les premiers débats du conseil général de Seine-Saint-Denis sont consacrés à la dévolution des biens des anciennes Seine et Seine-et-Oise : HLM et HBM, infrastructures hospitalières et scolaires, structures d'accueil de la petite enfance, parcs et équipements sportifs, ... Même si l'ancien département de la Seine bénéficiait d'une situation privilégiée au plan national avant la seconde guerre mondiale, les équipements mis à la disposition de la population étaient déjà largement insuffisants. Cet héritage divisé en quatre parts, inégales, ne peut satisfaire les

besoins de la Seine-Saint-Denis ; ce dont conviennent alors les autorités préfectorales⁷, peu à peu acquises à la « cause » banlieusarde. Les débats montrent un département soucieux de l'avenir : dépourvu de l'essentiel, conscient des enjeux sociaux et des besoins à satisfaire.

1967-68 est donc une date charnière pour l'étude des inégalités sociales et des risques environnementaux.

L'équipe a également eu recours à cette source pour mieux appréhender les problèmes départementaux des années 1990-2000, pour lesquelles les documents sont plus rares.

Sources concernant les questions sociales et politiques

Les questions liées à l'enseignement, la santé, le logement et le chômage sont largement traitées dans les débats du conseil général de Seine-Saint-Denis et les rapports des services préfectoraux. Le préfet diligente des enquêtes pour son compte ou celui du conseil général afin de mieux cerner ce département tout neuf. En outre, les différentes commissions du département (enseignement-affaires culturelles-jeunesse et sports, affaires sociales et santé, habitat et urbanisme, travaux publics et transports), dont les membres sont tous des élus locaux (maires ou maires-adjoints), font remonter les problèmes rencontrés à l'échelle communale.

La situation sociale (grèves, manifestations, licenciements, fermetures d'usines...) est abordée par les notes des Renseignements Généraux qui enquêtent aussi sur les syndicalistes et les élus communistes du département. Ces notes lient les questions industrielles (la désindustrialisation) et les questions sociales. Les rapports de la Direction départementale de la Main d'œuvre et du Travail et ceux de l'Inspection du Travail complètent les données.

Certes toutes ces sources sont d'origine officielle ou étatique. Elles sont cependant fondamentales et relativement fiables, dans la mesure où on utilise celles qui dressent un inventaire des difficultés et ne proposent pas de solutions politiques ou non. Elles constituent notre principale documentation, témoignage d'une prise de conscience de certaines inégalités.

Sources concernant les risques environnementaux liés à l'industrie

Les questions industrielles sont très présentes dans les dossiers du Cabinet du Préfet, dans lesquels on trouve les lettres des entrepreneurs, des maires, du préfet à ses services, mais aussi des coupures de la presse locale et nationale quand elle traite de la Seine-Saint-Denis. Le recours au préfet est systématique et l'étude de sa correspondance renseigne la plupart des

⁷ Le préfet de Seine-Saint-Denis reconnaît à plusieurs reprises que Paris s'est taillé la part du lion et que la banlieue nord a été mal servie.

domaines qui nous intéressent. Les industriels s'adressent à lui dans le cadre de la procédure de décentralisation (souvent pour se plaindre de sa lenteur ou pour réclamer un traitement de faveur), les maires l'interpellent sur les problèmes industriels.

Les plaintes de particuliers contre les nuisances abondent dans les dossiers classés « Entreprises et Environnement », et rendent très concrètement compte de la qualité de vie dans une banlieue industrielle. Les rapports de l'Inspection des établissements classés constituent les documents les plus intéressants et les plus précis, mais sont malheureusement disséminés dans différentes séries.

Les questions liées au cadre et à la qualité de la vie: les nuisances au quotidien comme le manque d'espaces verts sont renseignés, outre par les sources évoquées à l'instant, par les documents émanant d'Associations de défense de l'Environnement, des Comités de riverains, les plaintes déposées à titre individuel, les courriers des maires et des bureaux locaux d'hygiène.

Plusieurs Associations de Défense de l'Environnement existent dans le département, comme « Les Amis de la Terre » ou « France Nature Environnement ». Une des premières était le « Mouvement National de Lutte pour l'Environnement », créé à l'initiative des Communistes et dont le siège social était en Seine-Saint-Denis.

Il y a un grand nombre d'associations environnementales locales : autant d'associations que de problèmes locaux. Il était impossible de toutes les consulter dans le cadre de cette recherche, mais les responsables départementaux de certaines d'entre elles (plus généralistes) sont des acteurs clés à contacter pour des entretiens, auxquels s'ajouteraient des acteurs politiques : conseillers généraux chargés de l'Aménagement et de l'Urbanisme par ex. et des acteurs administratifs : responsable départemental des espaces verts,

*Rapports du préfet de Seine-Saint-Denis au conseil général et archives du cabinet du préfet (série 1801W) :

La série 1801W porte sur les vingt premières années d'existence du département. Analysée en parallèle avec les rapports réalisés par les services de la préfecture, elle permet d'assister à la mise en place de la nouvelle administration qui prend progressivement en charge les missions antérieurement assurées par les préfets de police⁸ et de la Seine. Ces dossiers regroupent des documents touchant à de plusieurs domaines socio-économiques et environnementaux : recensements de la population, immigration, emploi et industrie – statistiques, usines classées,

⁸ Les attributions du préfet de police sont transférées aux préfets de Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne par décret du 20 juillet 1971 (décret n°71606).

dossiers d'entreprises en difficulté, fiches des Renseignements généraux sur les grèves et les conflits dans les usines, désindustrialisation –, logement – habitat insalubre, bidonvilles –, espaces verts, ...

Ces archives témoignent de l'importance des échanges entre les élus locaux et l'administration territoriale – échanges qui semblent plus équilibrés qu'avec les ex-préfets de la Seine – et de la variété de leurs préoccupations socio-environnementales. Durant l'immédiat après-guerre, les municipalités se sont attachées à restaurer un environnement local très dégradé – dégâts dus aux bombardements alliés⁹. Les enfants sont éloignés des villes sinistrées et envoyés en colonies de vacances, en classes vertes ou de plein air. Vingt ans plus tard – et au moins jusqu'en 1985 –, sur le terrain social, les municipalités soutiennent les actions visant à maintenir sur place l'emploi industriel, – avec le soutien régulier d'un préfet inquiet de la crise économique qui frappe violemment son département et de la majorité du conseil général –, tandis sur le plan environnemental, elles s'attaquent aux bidonvilles¹⁰ et aux garnis clandestins. Les autres préoccupations passent à l'arrière plan.

Les établissements classés passent sous la responsabilité du préfet de Saint-Denis, mais l'Inspection, indivisible, reste à la préfecture de police – ce qui ajoute un maillon à la procédure administrative, puisque les préfets des nouveaux départements ne peuvent agir sans solliciter du préfet de police une intervention de ce service.

*les dossiers sur la vie des entreprises (série 7W) :

Cette série regroupe des plaintes de particuliers et d'amicales de locataires ou de propriétaires contre des usines : courriers des riverains au préfet de Seine-Saint-Denis ou au ministre, des élus qui soutiennent leurs réclamations –, échanges entre les services de la préfecture – cabinet du préfet, Direction départementale de la Réglementation –, correspondance avec le préfet de police et le service d'inspection des établissements classés. À diverses reprises, ce sont les élus eux-mêmes – maires, conseillers généraux, députés, sénateurs – qui dénoncent des usines polluantes ou dangereuses, surtout celles incinérant illégalement des déchets : en

⁹ Plusieurs villes de la zone d'étude ont été fortement touchées par les bombardements d'avril et août 1944 : Noisy-le-Sec – sa très grande gare de triage était visée –, Dugny – détruit à 80% –, Saint-Denis et Saint-Ouen qui est déclarée 3^e ville sinistrée de la Seine.

¹⁰ La ville de Saint-Denis assistée de la préfecture met plusieurs années pour fermer le bidonville des Fracs-Moisins, un des plus grands d'Ile-de-France et la plaque tournante de l'immigration portugaise en France durant cette période.

1968, le maire de La Courneuve demande au préfet d'intervenir pour que « cesse cette situation qui menace la population et le patrimoine industriel de La Courneuve »¹¹.

La série comprend aussi les courriers échangés entre les entreprises et le préfet dans le cadre de la décentralisation : la procédure administrative est lourde et lente. En 1967, le président des usines Bliss informe le préfet Bouret de ses difficultés à obtenir un permis de construire : « Avant notre fermeture annuelle, le 28 juillet, nous sommes sur des charbons ardents car, tandis que le permis de construire chemine paisiblement à travers les méandres administratifs, tout le monde est paralysé sur la ligne de départ dans l'attente du feu vert. Ne sachant plus à quel saint nous vouer, devant la lenteur de l'hydre à cent têtes, j'ai lancé un cri d'alarme auprès de M. Colonna, Directeur de la DIME et ... de Monsieur le Premier Ministre. »

Elle permet d'aborder la situation économique locale : carnets de commandes des usines, licenciements et fermetures de sites, conflits et grèves, à travers les rapports de la Direction départementale du Travail et de la main d'œuvre – DDTMO –, les rapports de l'Inspection du Travail et les notes des Renseignements Généraux. Le préfet s'inquiète de la crise que traverse le département : début 1968, il évoque avec le maire d'Épinay « les emplois dont nous avons le plus grand besoin pour faire face aux difficultés que nous rencontrons actuellement dans le domaine de l'emploi »¹². Quelques mois plus tard, il rappelle au ministre de l'Industrie qu'il gère « un département qui (...) a le triste privilège de se situer au premier rang pour la Région parisienne des départements où l'on a enregistré les six derniers mois le plus grand nombre de suppressions d'emplois consécutives à des transferts ou des reconversions industriels » et qu'il existe un risque « d'agitation syndicale sérieuse dans ce département où l'implantation de nombreux militants dont certains exercent des responsabilités électives au sein d'organismes municipaux est particulièrement importante. »¹³

Le directeur de la DDTMO se préoccupe également des licenciements, durant l'affaire de la Polymécanique de Pantin – 1968 – : « Outre l'incidence désastreuse sur la situation de l'emploi, un nouveau licenciement collectif ne manquerait pas de provoquer une agitation syndicale sérieuse tant à Pantin qu'à Bobigny. »

*les rapports de la Préfecture de Police sur les conflits sociaux dans les usines – surtout dans les années 1970-1980 – : grèves, manifestations, licenciements et fermetures de sites (série 23W) :

¹¹ 7W6, AD93.

¹² 7W6, AD93

¹³ 7W7, AD93.

Cette série est assez variée. Des notes des Renseignements Généraux rendent compte de la situation économique des entreprises et des licenciements consécutifs à la décentralisation – 9000 emplois disparaissent à Saint-Ouen, entre 1959 et 1969– ; elles sont à interpréter avec prudence, la qualité des informateurs étant variable. Une enquête INSEE de 1967 sur la physionomie sociologique du département insiste sur le caractère d'économie urbaine très marqué, beaucoup plus qu'ailleurs, sur une tendance à l'urbanisation de plus en plus affirmée et sur la saturation générale des réseaux routiers – sept routes nationales et deux rocades, « dont les caractéristiques sont de surcroît très médiocres » – : « Pour la plupart des communes de l'agglomération, les caractéristiques sociales se sont peu modifiées au cours des dix dernières années. Il y a équilibre de l'emploi et de la population active dans toute la proche banlieue (souvent même suréquilibre comme à SAINT-OUEN, SAINT-DENIS, AUBERVILLIERS, PANTIN, NOISY-LE-SEC) »¹⁴.

*les dossiers des établissements classés (particulièrement les séries 1322W et 219W) :

Le niveau d'industrialisation de la zone d'étude est très élevé et sa nature extrêmement variée. Cette série permet de reconstituer ce tissu usinier et d'évaluer les problèmes qu'il pose, surtout lorsqu'il s'imbrique si intimement avec l'habitat. Elle montre aussi, en matière de pollution et d'environnement, la lenteur et la complexité d'une machine administrative, qui ne peut intervenir que sur plainte. Ces éléments avaient déjà été constatés pour la période 1880-1940. Ils ont perduré. Dans le suivi des établissements classés, interviennent préfet de Seine-Saint-Denis, préfet de police, service d'Inspection, Direction départementale de la Réglementation mais aussi Direction départementale du Travail et de la main d'œuvre et Inspection du Travail et, dans le cas de poursuites judiciaires, Tribunal de police, Conseil de préfecture, Cour de Cassation voire Conseil d'Etat, soit un ensemble d'administrations et d'institutions dont il faut coordonner les actions et les modes opératoires.

Ces documents montrent les difficultés des particuliers à se faire entendre de l'Administration, à moins que leur plainte ne soit soutenue par un élu – maire, sénateur, conseiller général ou député –, portée par une pétition collective ou relayée par un ministre – de la Qualité de la Vie, de la Santé publique, de l'Environnement – ou un directeur de cabinet. Les pétitions – preuves que la nuisance a un impact collectif – déclenchent presque systématiquement une enquête et semblent constituer un des moyens les plus efficaces de sensibiliser le préfet aux problèmes environnementaux.

¹⁴ 23W6, AD93.

*les dossiers sur l'environnement (série 1058W) :

Cette série, qui concerne surtout Pantin, Saint-Ouen, Aubervilliers, Romainville et Bondy, rassemble plaintes de particuliers et délibérations des conseils municipaux contre les pollutions industrielles. La population et ses représentants ne restent pas indifférents à la situation environnementale et expriment un réel mécontentement, de manière plus véhémement qu'avant 1950. En 1975, le sénateur-maire de Bondy demande une enquête sur la fonderie Simca-Chrysler et sur le « degré de pollution industrielle du réseau d'assainissement communal », suite aux plaintes de riverains contre la dégradation des murs, l'attaque et la corrosion des surfaces métalliques – toitures, voitures, gouttières en zinc. L'usine Simca produit 70kg de poussière par jour, soit 21 tonnes par an ! À son propos, l'Association pour la Qualité de la Vie à Bondy sud et ses environs dénonce « des odeurs (...) de métal et d'huile chauffés, (...) de soufre ou plutôt d'œuf pourri » « fortes et qui se propagent couramment à 700-800 mètres », « aussi nauséabondes la nuit que le jour »¹⁵.

Ailleurs, un atelier illégal de dessiccation du sang – 1^{ère} classe – répand des odeurs épouvantables ; les camions de Motobécane réveillent le voisinage dès 5 heures du matin ; des poussières de tabac s'échappent de la Seita, se répandent dans les pavillons alentours et provoquent des crises d'éternuement¹⁶.

Saint-Ouen est gênée par les fumées noires émises par des usines des Hauts-de-Seine : Astra Calvé et Citroën à Asnières et Arpin à Gennevilliers. Le conseil municipal – 1978– dénonce aussi la pollution atmosphérique induite par l'usine d'incinération de la TIRU – traitement industriel des résidus urbains –, se faisant l'écho de l'inquiétude de la population pour la santé des enfants. Cependant, attitude paradoxale, il ne demande pas la suppression de l'usine, ni son transfert en zone rurale – comme c'était le cas dans la période 1880-1930 –, mais soutient le projet de la direction EDF-TIRU de construire sur place une usine moderne d'incinération des ordures ménagères.

*les dossiers de plaintes des établissements classés (série 1085W) :

Cette série regroupe les plaintes déposées contre des usines classées, plaintes de particuliers et d'élus, ainsi que des signalements au préfet de police effectués par le préfet de Seine-Saint-Denis qui réclame l'intervention du service d'Inspection. En 1970, le préfet demande que le « service des établissements classés se penche avec un soin tout particulier sur le problème

¹⁵ 1058W3, AD93.

¹⁶ 1058W7.

des nuisances qui peuvent être constatées dans ces deux communes de DRANCY et BLANC-MESNIL, qui présentent (...) une interpénétration extrêmement poussée, de type traditionnel, entre les lieux d'habitat et les zones d'implantation industrielle et où il serait nécessaire d'exiger des Chefs d'entreprises un respect particulièrement strict de la réglementation des établissements classés dangereux, incommodes ou insalubres. »¹⁷ L'inspecteur sollicité ne peut que regretter la proximité immédiate d'une zone d'habitations basses avec des jardins avec une zone industrielle de fait où les entreprises sont installées légalement, déclarées ou autorisées. À ces nuisances s'ajoute le refoulement des égouts départementaux.

*les plans d'occupation des sols (série 2109W) : ont permis de repérer les sites industriels, de localiser les zones d'habitat, d'industrie et les zones mixtes. Ils éclairent les conflits socio-industriels au niveau local. Ces informations seront traitées dans le rapport final.

¹⁷ 1085W160, AD93.

INVENTAIRE DES SOURCES MANUSCRITES, IMPRIMEES ET ICONOGRAPHIQUES CONSULTEES

I- SOURCES MANUSCRITES ET IMPRIMEES

Archives départementales de Seine-Saint-Denis :

Série 7W : Inventaire des archives du cabinet du préfet. Bureau de l'information et des études générales. Versement du 26 juillet 1971.

7W5 : Entreprises. Vie des entreprises : Aubervilliers, Aulnay sous Bois, Bagnolet, Blanc Mesnil, Le Bourget. 1966-1969

7W6 : Entreprises. Vie des entreprises: Coubron, La Courneuve, Drancy, Epinay, Les Lilas, Livry-Gargan. 1966-1969

7W7 : Entreprises. Vie des entreprises: Montreuil, Montfermeil, Neuilly Plaisance, Neuilly sur Marne, Noisy le Sec, Pantin, Pavillons sous Bois, Pierrefitte, PréSaintGervais, Raincy, Romainville. 1966-1969

7W8 : Entreprises. Vie des entreprises: Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains, Sevran, Villemomble, Villetaneuse. 1966-1969

7W22-7W36 : Vie des communes (Saint-Denis, Saint-Ouen, n°34). 1965-1969

Série 12W : Préfecture. Direction des affaires générales

12W141 : Saint-Ouen. Rénovation Capitaine Glarner-54 boulevard Victor Hugo. Thomson Houston, Bliss. 9 et 11 rue Emile Cordon, propriété DUPAS et Compoin..

Série 22W : Inventaire des archives du cabinet du préfet. Bureau de l'information et des études générales. Versement du 26 juillet 1971.

22W79 : District de la région de Paris, 1963-1965. Recensement des équipements sportifs et socio-éducatifs des 419 communes de plus de 1000 habitants des départements de Seine, Seine et Oise, Seine et Marne (janvier 1963). 1963

22W109 : Entreprises. Emploi. 1) Entreprises. Liste des entreprises de Seine Saint Denis. 1966-1967.

22W110 : 6) Population étrangère (1966-1968). Recensement de la population algérienne en Seine Saint Denis, par commune. 1966

Série 23W : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. Cabinet. Bureau de l'Information et des études générales, versement du 3 août 1971.

23W2 : Renseignements généraux. Bilan pour le mois d'octobre 1969 des conflits sociaux, des licenciements, de la politique. 1969

23W3 : Préfecture de police. Rapports sur les affaires syndicales, vie des entreprises, bilan des conflits sociaux en janvier et février 1969, fiches de renseignement personnels et/ou professionnels concernant des personnalités du département. 1969

23W5 : Préfecture de police. Rapports sur les grèves, bilan des conflits sociaux en juin, juillet et août 1969. Rapports sur l'industrie. 1969

23W6 : Rapports de la préfecture de police sur des véhicules occasionnant des nuisances (bruits, fumées intenses). Enquête INSEE sur la "physionomie sociologique" du département de la Seine-Saint-Denis. 1966-1967

23W10 : Renseignements concernant les députés, sénateurs, conseillers généraux, personnalités, groupements patronaux, syndicats, journaux. 1968

Série 60W : Préfecture. Direction des affaires générales.

60W2 : Amicale des Audoniens de Saint-Ouen (Ass 480). 1936-1967

60W3 : Groupement des industriels de la Région de Saint-Denis, GIRD (Ass 510). Club sportif métallurgiste d'Aubervilliers (Ass 564). 1920-1974 et 1944-1973

60W4 : Amicale des anciens élèves de l'école Blanqui, Saint-Ouen (40 rue Blanqui). 1936-1973

60W8 : Association des Petits Industriels et Artisans de la Banlieue Nord (Ass 1226), 120 avenue Jean-Jaurès, La Courneuve. 1948-1973

60W12 : Groupement interprofessionnel de Défense des Commerçants, Industriels et Artisans du Canton d'Aubervilliers (GIDACA), Ass 1753, 4 rue Solférino, Aubervilliers. 1952-1970

Série 219W : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. Archives du secrétariat général, direction de la réglementation

219W1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 : Etablissements classés. Ville d'Aubervilliers.

219W9, 10, 11 : Etablissements classés. Ville de Bagnolet

219W26 : Etablissements classés. Ville de l'Ile-Saint-Denis.

219W27, 28, 29, 30, 31 : Etablissements classés. Ville de La Courneuve.

219W32, 33 : Etablissements classés. Ville du Bourget.

219W34 : Etablissements classés. Ville du Pré-Saint-Gervais.

219W35, 36, 37, 38 : Etablissements classés. Ville des Lilas.

219W40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 : Etablissements classés. Ville de Montreuil

219W57, 58, 59 : Etablissements classés. Ville de Pantin.

219W61-62 : Etablissements classés. Ville de Pierrefitte.

219W88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97 : Etablissements classés. Ville de Saint-Ouen

Série 409W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. Cabinet du préfet. Bureau de l'Information et des études générales versé en 1975.

409W33 : Dossiers relatifs aux interventions diverses du préfet dans les communes. Epinay, l'Ile Saint Denis, Les Lilas, Le Pré-Saint-Gervais, Saint-Ouen, ...1965-1967

Série 1058W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. Cabinet du préfet. Ministère de l'Environnement, versé le 25 janvier 1984.

1058W3 : Dossiers environnement: Aubervilliers, Bondy. 1974-1975

1058W7 : Dossiers environnement: Pantin, Romainville, Saint-Ouen. 1974-1975

1058W31 : Dossiers environnement: Pantin. 1976-1979

1058W43 : Dossiers environnement: Saint-Ouen. 1979

1058W47 : Dossiers environnement: Aubervilliers. 1975-1979

Série 1085W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. Cabinet du préfet. Bureau de cabinet. Versé le 9 avril 1984.

1085W158 : Environnement. A-B (dossiers de plaintes des particuliers contre les nuisances des entreprises). 1979-1982

1085W159 : Environnement. B-C. 1979-1982

1085W160 : Environnement. C-D. 1979-1982

1085W161 : Environnement. E-K 1979-1982

1085W162 : Environnement. L-N. 1979-1982

1085W163 : Environnement. P-S. 1979-1982

1085W164 : Environnement. S-Z. 1979-1982

1085W172 : Permis de constr. Installations classées. 1979-1982

Série 1322W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. Fonds versés en 1998.

1322W4 : Etablissements classés de Saint-Ouen: Sté française, 38 rue Ardoin (1893-1971)
1322W6, 11, 16, 39, 45 : Etablissements classés de Saint-Ouen, dont X, 3 rue des Docks (1925-1985), Lambert et Rivière (1913-1983), Sté Française d'entrepôts (1966-1985), Sté Sodium (1926-1985), Beinex et Cie (1957-1985) et Le Poitevin (1960-1985). 1913-1985
1322W27 : Etablissements classés de Saint-Denis. Les vernis Duroux, 23 rue Délizy. 1927-1984
1322W32 : Etablissements classés d'Aubervilliers. Diverses entreprises de la rue de la Haie-Coq, dont Sté de Blanchissage industriel (1907-1976)
1322W187 : Etablissements classés de Saint-Ouen, dont Malet, Air Industrie, C^{ie} internationale des métaux, Gil...
1322W189 : Etablissements classés de Saint-Ouen, dont Bonal, Ziegler, Seca et PME...

Série 1328W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. Etat sommaire des fonds, Juillet 1998.

1328W45 : Etablissements classés d'Aubervilliers. Société Française d'Industrie chimique, 26 rue de la Haie Coq (1870-1913).

1328W61 : Etablissements classés de St-Ouen : Merckling, Trindel, Sadep, Norpano, Boudet. Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis.

Série 1434W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. DDE93, groupe d'études et de programmation. Versé le 27/06/1988.

1434W12 : Projet d'inventaire du Patrimoine du département de la Seine Saint Denis. ?-1986

1434W24 : Réhabilitations industrielles. fiches sommaires, DDE93, août 1986. ?-1986

Série 1469W : Préfecture. Secrétariat général, Direction des relations avec les collectivités locales.

1469W1 : Budget d'Aubervilliers. 1969-1970

1469W4 : Budget de Saint-Ouen. 1969-1970

1469W11 : Budget de Pantin. 1969-1970

1469W15 : Budget de Saint-Denis. 1969-1970

1469W22 : Budget d'Aubervilliers. 1971-1972

1469W23 : Budget de Saint-Denis. 1971-1972

1469W30 : Budget de Saint-Ouen. 1971-1972

1469W33 : Budget de Pantin. 1971-1972

1469W43 : Budget de Pantin. 1973-1974

1469W49 : Budget de Saint-Denis. 1973-1974

1469W54 : Budget de Saint-Ouen. 1973-1974

1469W62 : Budget d'Aubervilliers. 1973-1974

Série 1537W : Préfecture. Secrétariat général, Direction des relations avec les collectivités locales.

1537W108 : Saint-Ouen. Réinstallation d'activités industrielles et artisanales rue Marcel Cachin. 1972

Série 1701W : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. DDE93, groupe d'études et de programmation. Versé le 3 mai 1994.

1701WI-II : Banlieues 89. Les différents projets: Saint-Denis les Tartres, Bobigny l'Abreuvoir, Les 6 routes, mur anti-bruit à Bagnolet, forts et canaux à l'Île Saint Denis, ... 1984-1990

W/1712W : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. Etat sommaire des fonds, Juillet 1998/cote?/Bidonville: Cornillon et rue du landy à Saint-Denis (1959-1974); Francs-Moisins à Saint-Denis (1970-1973) (archives du secrétariat général, direction de l'administration générale). 1959-1974

Série 1714W : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. Cabinet.

1714W5 : PCF. Journées de grève. 1976-1977

Série 1793W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. Archives du secrétariat général de la direction de la réglementation.

1793W1 :Aubervilliers : fabrique de cartons (Lourdelet-Maricot). 1852-1959

1793W2 : Aubervilliers : emboutissage-découpage des métaux, application à froid de vernis, atelier de serrurerie, société franco-européenne, salaison, dépôt de gaz. 1921-1983

1793W3 : Liste des établissements de 1^{ère} classe de Seine-Saint-Denis (février 1978). Teneur moyenne de l'atmosphère en poussière par m³ pour chaque tranche horaire. Implantation de l'usine Citroën d'Aulnay. Dépôt de chiffons d'Aulnay, de chaux, de charbon. 1952-1982

1793W5 : Aperçu mensuel de la situation de l'emploi en Seine-Saint-Denis: novembre et décembre 1974, année 1975, 1976, 1977 et janvier-février 1978.

Série 1801W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. Cabinet.

1801W15 : Visites et cérémonies officielles. Inauguration du métro à Bobigny. 1985

1801W19 : Audiences du Préfet. Bull (Saint-Ouen).

1801W24 : Audiences du préfet. Gec Alsthom (Saint-Ouen)

1801W142-146 : Recensement de population. Résultats. 1968-1982

1801W228 : Étude dans huit communes du pourcentage d'étrangers en HLM: Aubervilliers, Aulnay, Bagnolet, Bondy, Drancy, Montreuil, Saint-Ouen, Saint-Denis. 1974

1801W301 : Environnement. Nuisances dues exploitation chemin de fer de Grande Ceinture (1972), exercice de pollution sur la Seine à Épinay (1985), pollution due à des retombées de plâtre à Vaujours (1970-1972), programme d'action en matière d'environnement urbain (1972), nuisance sonore à Bondy (1971). 1971-1985

1801W302-305 : Espaces verts: Parc de Bobigny, forêt de Bondy, parc de la Courneuve (mise en place du projet, 303), parc de la poudrerie de Sevran (projet de reconversion de la poudrerie, 304-305). 1970-1979

1801W420 : Arrêtés de péril pour des immeubles. Aubervilliers (1966-1968), Bagnolet (1967-1971), Bobigny et Le Bourget (1968). 1966-1971

1801W421 : Arrêtés de péril pour des immeubles. La Courneuve, Les Lilas, Montreuil, Pantin, Pierrefitte, Le PSG, Saint-Denis. 1968-1971

1801W422 : Arrêtés de péril pour des immeubles. Saint-Ouen, Stains, Villetaneuse. 1968-1971

1801W423 : Habitat insalubre. Résorption de bidonvilles, garnis clandestins, taudis. Aubervilliers. 1967-1978

1801W426 : Habitat insalubre. Résorption de bidonvilles, garnis clandestins, taudis. Drancy, Epinay, L'Ile-Saint-Denis, Les Lilas, Montreuil.

1801W430 : Habitat insalubre. Résorption de bidonvilles, garnis clandestins, taudis. Saint-Denis, Saint-Ouen

1801W437 : Recensement de la population vivant en habitat insalubre en Seine-Saint-Denis. 1969-1975

1801W483 : Aménagement industriel. Réunion inter-services sur les friches industrielles (11 février 1987). Rapport et documentation sur les friches industrielles (rapport Lacaze). Inventaire des friches en Seine-Saint-Denis (1986). ...1974-1987

1801W493 : Désindustrialisation en Seine-Saint-Denis. 1976-1977

1801W503-504 : Situation de l'emploi en Seine-Saint-Denis. 1969-1975

1801W509 : Entreprises et conflits sociaux. Air industrie (Saint-Ouen, 1970), Luchoire (Saint-Ouen, 1971), Thomson (Saint-Denis, 1971)... 1970-1975

1801W510-511 : Dossiers d'entreprises. 1971-1973

1801W513-515 : Dossiers d'entreprises. Conflits et grèves. Nuisances (513) 1969-1978

1801W516 : Désindustrialisation en Seine-Saint-Denis. Fiches d'entreprises en difficulté ou en conflit : Bull (Saint-Ouen), Languépin (Saint-Denis), Bosch (Saint-Ouen), ... 1977-1980

1801W517 : Fiches des Renseignements Généraux sur les syndicalistes des usines. 1984-1986

1801W558 : Association pour la défense des intérêts fonciers et locatifs des habitants de Bagnolet. Expropriés ou menacés d'expropriation. 1961-1973

Série 1985W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. DDE93, groupe d'études et de programmation. Versé le 22/01/1999.

1985W57 : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Nord-Est de la Seine Saint Denis. 1970-1972

1985W63 : Département de la Seine Saint Denis, GEP. Exploitation de l'enquête sur l'environnement (3e, 4e et 5e parties). Environnement, sites, espaces verts.

1985W64 : Environnement. 1977-1980

1985W96 : Photographies aériennes (tirages noir et blanc, 45x45cm), dont Saint-Ouen, Romainville, Epinay (1FiDDE 1 à 15)

Série 2109W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. DDE93, groupe d'études et de programmation.

2109W2 : Dossiers de POS. Aubervilliers: projet, rapport de présentation... 1974-1975

2109W4 : Dossiers de POS. Bagnolet: projet, rapport de présentation. 1974-1979

2109W9 : Dossiers de POS. Les Lilas: projet, rapport de présentation... 1973-1974

2109W11 : Dossiers de POS. Montreuil: projet, rapport de présentation... 1975-1979

2109W13 : Dossiers de POS. Pantin: projet, rapport de présentation... 1974-1979

2109W14 : Dossiers de POS. Le Pré-Saint-Gervais et Pierrefitte: projet, rapport de présentation... 1974-1976

2109W16 : Dossiers de POS. Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains: projet, rapport de présentation... 1975

Série 2123W : Archives de la préfecture de Seine-Saint-Denis. DDE93, groupe d'études et de programmation.

2123W4 : Aubervilliers. POS. Article du mensuel Pollustop: « Aubervilliers : préfecture-mairie, on rompt des lances », n°28, janvier 1975. 1975

L'œuvre de relèvement dans le département de la Seine depuis la Libération, exposé présenté au conseil municipal de Paris et au Conseil général de la Seine lors de leur session de mars 1950 par Roger Verlomme, préfet de la Seine, Paris, impr. Municipale, 428 p.

Conseil général de Seine Saint Denis, comptes-rendus des séances, délibérations et vœux. 1968 à 2000.

II- ICONOGRAPHIE (PHOTOS AERIENNES DES ARCHIVES DE SEINE-SAINT-DENIS)

L'aspect illustratif nous a paru indispensable. Des investigations iconographiques, couvrant la majeure partie de la période étudiée ici, 1880-1990 ont été menées. L'équipe a recherché, tant aux archives départementales que dans les archives communales, gravures et cartes postales de la fin du XIX^e siècle – qui constituent souvent la seule source iconographique sur la deuxième moitié du XIX^e –, photographies noir et blanc des années 1920-1930 – photographies réalisées à l'initiative du maire en place et à l'occasion d'élections, afin d'illustrer l'action municipale –, photographies des années 1944-1950 – effets des bombardements et des premiers travaux de reconstruction –, campagnes photographiques réalisées dans les années 1960 – grande période de transformation, durant laquelle subsistent encore de nombreux bidonvilles et taudis, largement photographiés par les services audiovisuel des villes, ainsi que les usines –, enfin les campagnes de photographies aériennes menées par l'IGN ou pour des clients privés illustrant surtout la période 1960-1990.

Ces recherches visaient à découvrir, pour certaines portions du territoire, des documents permettant de reconstituer visuellement leur évolution sur une centaine d'années. Il n'est pas possible d'effectuer ce travail à l'échelle des vingt communes retenues pour cette étude ; les villes couvertes par une riche iconographie sur toute la période sont rares.

Ce travail appuie les recherches archivistiques et souligne certaines permanences révélées dans les documents écrits : omniprésence de l'industrie, médiocre qualité des constructions, faiblesse des espaces « verts », densité forte du tissu urbain.

Il permet également, lorsque l'échelle est adaptée, de localiser les plaignants et d'identifier les usines incriminées par ces derniers, afin de mieux comprendre les difficultés posées par la cohabitation usine-habitat, point fondamental dans le cadre d'une problématique confrontant social et environnemental.

Série 1Fi : photographie grand format >30x40cm.

1FiSaint-Denis1(B) : Ets Soulier : usine de traitement des cornes animales . Début 20^e siècle.

1FiSaint-Ouen(B) : Vue aérienne des Docks de Saint-Ouen (Huiles Lesieur, la Tiru, le canal des Docks). Noir et blanc, 45x60cm. 1960-1965 (Documentation Française, interphotothèque)

1FiIGN21 : Ile-Saint-Denis, Saint-Denis, la Courneuve, Saint-Ouen, La Plaine-Saint-Denis, Aubervilliers, Paris (17e, 18e, 19e). 1987 (IGN, photos couleurs au 1/20000^e). (cliché n°627)

1FiIGN22 : Ile Saint-Denis, Gennevilliers, Saint-Ouen les Pucés, Asnières, Levallois, Clichy. 1987 (IGN, photos couleurs au 1/20000^e). (cliché n°629)

1FiIGN23 : Paris, Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais. 1987 (IGN, photos couleurs au 1/20000^e). (cliché n°701)

1FiDDE12 Saint-Ouen : établissements Schmidt. Date? (coll. versée en 1999, DDE)

1FiDDE13 Saint-Ouen : quartier Marcel Cachin. Date? (coll. versée en 1999, DDE)

Série 5Fi : documents de petit format reçus en dons.

5Fi42 : Saint-Ouen. 24 photos aériennes verticales, 1922. Prise de vue Marcel Chresetien. Campagne commandée par le maire en 1922. (don des services techniques de la ville de Saint-Ouen).

5Fi95-2 : Saint-Denis. Vue des ateliers de mise au point d'Hotchkiss./? (don du Musée de Saint-Denis)

5Fi98 : Saint-Ouen. Les Docks, rue Ardoin : usine de produits pharmaceutiques Roques. Atelier de cristallisation de l'iode. 1982

5Fi103-7 : Saint-Denis. Pleyel. Vues prises depuis la Tour Pleyel en 1976. 23 noir et blanc et 18 couleurs. 1976

5Fi112/ 1 à 10 : Aubervilliers : photos aériennes obliques concernant plus particulièrement le patrimoine industriel. 1989 (don de Jack Anaclet)

5Fi112/ 33 à 35 : Pantin, photos aériennes obliques. 1989 (don de Jack Anaclet)

5Fi112/ 47 à 60 : Saint-Denis et la Plaine Saint-Denis, photos aériennes obliques concernant plus particulièrement le patrimoine industriel, dont EDF, la tour Pleyel, la brûlerie Carnot, le canal.... . 1989 (don de Jack Anaclet)

5Fi 165 : Saint-Ouen. 10 tirages couleurs sur les Docks, usine Roques, rue Ardoin. 1- atelier de 1846. Fabrication et cristallisation de l'iode; 2-four à purifier l'iode; 3-cristallisation de l'iode; 4-aquarelle par A. Gillon (architecte); 5-intérieur d'un entrepôt vers 1864; 6-grande entrepôt vers 1864; 7-bâtiment de réception de la gare, écuries, au fond le "Moulin" vers 1880-1890?; 8-Plan de Saint-Ouen vers 1890; 9-Tirant du "Moulin"; 10-Grand bassin des Docks.

Série 12Fi : collection Henrard réalisée entre 1948 et 1971, achetée par les AD en 1979

12FiAuberv6 : Aubervilliers. Quartier Sud-Est avant les 4 Chemins. zone industrielle. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°23438). 1958

12FiAuberv7 : Aubervilliers. Cité Casanova. Au fond, Pantin et les Courtillières. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°29521). 1965-1966

12FiBobigny1 : Bobigny. L'imprimerie de l'Illustration au milieu des champs et des jardins. Au fond, à gauche, l'hôpital Avicenne. Photo aérienne noir et blanc oblique. 1952

12FiNoisy-le-Sec32 : Noisy le Sec. Réseau ferroviaire, la gare de triage, partie nord-ouest. Rue du Parc et RN3 (C91). 1957

12FiPantin3 : Pantin. Les Grands moulins, vue prise du nord-ouest. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°22979). 1957:

12FiPantin8 : Pantin et les Lilas. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°22986). 1957

12FiPantin10 : Pantin. La gare de triage. L'avenue du général Leclerc; les dernières fermes maraîchères de Bobigny. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°23433). 1958

12FiRomainville2 : Romainville. Zone industrielle nord, comprise entre la RN3 et la route de Noisy. Usines Roussel-Uclaf. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°190292). 1971

12FiSaint-Denis19 : Saint-Denis. Centre ville, porte de Paris. Le boulevard Marcel Sembat, l'avenue du Président Wilson. Fumées d'usine. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°10922). 1953

12FiSaint-Denis21 : Saint-Denis. Zone industrielle en bord de Seine; pont de l'Île-Saint-Denis. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°1344B). 1954

12FiSaint-Denis24 : Saint-Denis. Zone industrielle nord-ouest de la commune. Fumée. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°26088). 1962-63

12FiSaint-Denis25 : Saint-Denis. Porte de Paris. Vue prise depuis le Sud. Au premier plan, canal Saint-Denis et l'usine de la Pharmacie centrale. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°7024). 1952

12FiSaint-Denis26 : Saint-Denis. Porte de Paris, bassin et canal de Saint-Denis, autoroute A1, zone industrielle nord de la Plaine-Saint-Denis, cité des 4000 de La Courneuve. Aubervilliers en vue lointaine. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°50915). 1968

12FiSaint-Denis27 : Saint-Denis. Porte de Paris, bassin et canal de Saint-Denis, autoroute A1, zone industrielle nord de la Plaine-Saint-Denis, cité des 4000 de La Courneuve. Aubervilliers en vue lointaine. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°60565). 1969

12FiSaint-Denis29 : Saint-Denis. La Plaine-Saint-Denis. Station de chemin de fer du Nord. Le dépôt ferré de la Plaine. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°26090). 1962-63

12FiSaint-Denis32 : Saint-Denis. Le Cornillon. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°50917). 1968

12FiSaint-Denis33 : Saint-Denis. La Plaine-Saint-Denis. Vue sectorielle au-dessus de l'avenue du Président Wilson. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°3550). 1967

12FiSaint-Denis34 : Saint-Denis. La Plaine-Saint-Denis. Vue sectorielle au-dessus de l'avenue du Président Wilson au niveau de la rue du Landy. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°3551). 1967

12FiSaint-Denis46 : Saint-Denis. Porte de Paris. Vue prise du nord-ouest. zone industrielle de la Plaine-Saint-Denis; 4000 de la Courneuve. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°4071). 1971

12FiSaint-Denis54 : Saint-Denis. La centrale électrique sur les quais de Seine (future cité du cinéma de Luc Besson). Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°1935). 1949

12FiSaint-Denis55 : Saint-Denis. La centrale électrique sur les quais de Seine (future cité du cinéma de Luc Besson). Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°1936). 1949

12FiSaint-Denis56 : Saint-Denis. La Plaine-Saint-Denis. L'usine Cornillon. Photo aérienne noir et blanc oblique. 1949

12Fi Saint-Ouen1 : Saint-Ouen. Zone industrielle sud aux limites de Paris (18°). Porte de Clignancourt . Rue des Rosiers, Chaix., la zone. Photo aérienne noir et blanc (cliché n°1912). 1949

12FiSaint-Ouen2 : Saint-Ouen. Zone industrielle sud aux limites de Paris (18°). Porte de Montmartre. Vue sur la rue Charles Schmidt, la zone industrielle qui va sur la porte de Saint-Ouen. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°1913). 1949

12FiSaint-Ouen3 : Saint-Ouen. Zone industrielle sud aux limites de Paris (18°). Porte de Saint-Ouen. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°1914). 1949

12FiSaint-Ouen4 : Saint-Ouen. Zone industrielle sud aux limites de Paris (18°). rue Latérale. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°1915). 1949

12FiSaint-Ouen5 : Saint-Ouen. Zone industrielle sud-ouest. Au premier plan Clichy et à l'arrière-plan Paris. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°9197). 1953

12FiSaint-Ouen6 : Saint-Ouen. Zone industrielle sud-ouest. Au premier plan Clichy et à l'arrière-plan Paris. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°9196). 1953

12FiSaint-Ouen10 : Saint-Ouen. Zone industrielle ouest : les Docks, le boulevard Victor-Hugo. L'usine d'électricité de Saint-Denis. Fumées des cheminées. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°31353). 1966

12FiSaint-Ouen14 : Saint-Ouen. Usines Citroën de la rue Farcot. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°26041). 1962-63

12FiSaint-Ouen15 : Saint-Ouen. les Docks, l'Île des Vannes, l'Île Saint-Denis, ... Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°10924). 1953

12FiSaint-Ouen18 : Saint-Ouen. Usine électrique, vue sur le canal et les Docks. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°50796). 1968

12FiSaint-Ouen20 : Saint-Ouen. Le boulevard circulaire Nord. Vue sur les emprises autoroutes, périphérique chemins de fer. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°50761). 1968

12FiSaint-Ouen27 : Saint-Ouen. Les Docks. Beaucoup de fumée. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°4943). 1968

Série 13Fi : Collection de la Documentation française. En consultation seulement.

13FiAuberv1 : Aubervilliers. Photo aérienne noir et blanc oblique prise du sud (cliché 937109112 ENBA). sept 1971

13FiAuberv3 : Aubervilliers. Au demi-plan (centre de l'image), avenue Jean-Jaurès délimitant Pantin et Aubervilliers. Au 2^e plan, rénovation de la Goutte d'Or. A droite le carrefour des 4 Chemins (cliché 937109114 ENBA). sept 1971

13FiAuberv19 : Aubervilliers. Le canal Saint-Denis dans l'axe du canal depuis le pont de Stains. RN301 (avenue Victor-Hugo) vers Saint-Denis. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937306263 CDKA). juin 1973

13FiAuberv20 : Aubervilliers. Vue générale de la zone industrielle. A l'arrière plan, les gazomètres du Landy et du Cornillon. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937306264 CDKA). juin 1973

13FiAuberv22 : Aubervilliers. Le Canal Saint-Denis et le quartier environnant au niveau de l'avenue Victor-Hugo. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché 937409005 ANBA). sept 1974

13FiBobigny7 : Bobigny. Les derniers maraîchers (angle de la rue Bernard et de la rue du Blanc Mesnil devenue la rue Benoît Franchon. Zone devenue la zone industrielle des Vignes; près du cimetière parisien de Pantin-Bobigny. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937109020EDKA). sept 1971

13FiPantin16 : Pantin. Le franchissement du canal de l'Ourcq sur les voies du chemin de fer de l'Est. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937306312). juin 1973

13FiPantin17 : Pantin. Le franchissement du canal de l'Ourcq sur les voies du chemin de fer de l'Est. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937306314 CDRA). juin 1973

13FiSaint-Denis16 : Saint-Denis. Porte de Paris. Usine Christofle; le supermarché Casino a remplacé l'usine démolie. Photo aérienne noir et blanc oblique. fin années 1970

13FiSaint-Denis26 : Saint-Denis. Le Landy. Vue très près des gazomètres. Impressionnant. Photo aérienne noir et blanc oblique. fin années 1970

13FiSaint-Denis 27 : Saint-Denis. Le Landy et Le Cornillon. Vue très près des gazomètres. Photo aérienne noir et blanc oblique. fin années 1970

13FiSaint-Denis31 : Saint-Denis. La Plaine-Saint-Denis; l'avenue du Président Wilson. Terrains vagues. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937306330). juin 1973

13FiSaint-Denis34 : Saint-Denis. La Plaine-Saint-Denis; l'avenue du Président Wilson. Autoroute A1; à gauche Le Landy et à droite Le Cornillon. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937309334). septembre 1973

13FiSaint-Denis36 : Saint-Denis. La Plaine-Saint-Denis. Terrains vagues. Le CFI (chemin de fer industriel). Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937409036DDKA). sept 1974

13FiSaint-Ouen1 : Saint-Ouen. Les Docks. Beaucoup de fumée. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°937109227 ENBA). Sept 1971?

13FiSaint-Ouen2 : Saint-Ouen. Les Docks et l'ancienne Tiru. Cheminée et fumée. Photo aérienne noir et blanc oblique. 1968

13FiSaint-Ouen3 : Saint-Ouen. L'ancienne Tiru et des terrains en friche. Photo aérienne noir et blanc oblique. 1968 ?

13FiSaint-Ouen6 : Saint-Ouen. La construction des tours du Vieux Saint-Ouen. Terrains en friche. Photo aérienne noir et blanc oblique. 1968

13FiSaint-Ouen10 : Saint-Ouen. Les Pucés. Dépôts de chiffons, papiers, etc. Photo aérienne noir et blanc oblique. 1968 ?

13FiSaint-Ouen 12 : bidonvilles. (cliché n°93 7109102 EDKA).

13FiSaint-Ouen23 : Saint-Ouen. Les ateliers du métro, porte de Clignancourt. Photo aérienne noir et blanc oblique (cliché n°93 71 09 102 EDKA). sept 1971 ?

Série 18 Fi : photos aériennes noir et blanc de l'IGN.

18Fi-1949-45 : Saint-Denis (cliché 86). 1949

18Fi-1949-46 : Saint-Denis, La Courneuve (cliché 87). 1949

18Fi-1949-47 : La Courneuve (cliché 88). 1949

18Fi-1949-48 et 49 : Fort d'Aubervilliers et Le Bourget (clichés 89 et 90). 1949

18Fi-1949-63 : Pantin, Le Pré-Saint-Gervais (cliché 24). 1949

18Fi-1949-64 : Aubervilliers, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais (cliché 25). 1949

18Fi-1949-65 : Aubervilliers, Paris, Buttes Chaumont (cliché 26). 1949

18Fi-1949-66 : Plaine Saint-Denis, Paris, Buttes Chaumont (cliché 27). 1949

18Fi-1949-67 : Saint-Ouen, Buttes Chaumont (cliché 28). 1949

IGN/18Fi-1949-72 : Montreuil, Vincennes (cliché 144). 1949

18Fi-1949-73 : Montreuil, Bagnolet (cliché 145). 1949

Aulnay sous Bois. zone industrielle, entre l'avenue de Nonneville et la voie ferrée. A l'arrière plan, Aulnay Nord et la Plaine de France. Photo aérienne noir et blanc oblique. 1953

AD93: Aulnay sous Bois 9360

B- ETAT DES LIEUX DES INEGALITES SOCIALES

Les rapports du préfet et les débats du conseil général entre 1968 et 1970, au moment de la création des nouveaux départements, dessinent le portrait d'un territoire sous-équipé.

Les équipements scolaires sont largement insuffisants. Sur 57.5550 enfants scolarisés dans les écoles maternelles de Seine-Saint-Denis en 1968, 10.000 le sont dans des classes de plus de 50 élèves (jusqu'à 66 par classe) et 6.000 enfants ne peuvent pas être scolarisés, alors que ce département compte un très fort taux de mère exerçant une profession¹⁸. Selon l'Inspection d'Académie, il faudrait 70.000 places. Le retard est surtout important dans les communes de Seine et Oise.

L'enseignement secondaire et supérieur est aussi un parent pauvre, puisque aucun établissement d'enseignement secondaire ou supérieur n'a été installé en banlieue jusqu'en 1940. Les lycées ne sont apparus qu'après la guerre¹⁹. Le département est le plus mal loti en lycées d'Etat et CES d'Ile-de-France. Il compte 19.000 places en lycées, soit 153 pour 10.000 habitants, quand les Hauts-de-Seine en comptent 38.000 (261 pour 10.000 hbts), les Yvelines 26.000 le Val de Marne 23.000 (206 pour 10.000 hbts) et le Val d'Oise 16.000 (233 pour 10.000 hbts)²⁰. L'inspecteur d'Académie Flamand souligne le manque de formation du corps enseignant : à la rentrée 1968, seuls 75 débutants sur 2330 avaient reçu une bonne formation professionnelle (dont 33 à l'école normale du Bourget).

Les enseignants du département de la Seine gagnaient + qu'ailleurs : indemnité correspondait à 23,8% de leur traitement de base. CG93 voudrait maintenir ce bonus pour être sûr de garder du personnel qualifié dans le département. Mais comment ?

Le département connaît aussi à ses débuts une pénurie de fonctionnaires, puisque les services techniques fonctionnent avec seulement 55% des effectifs prévus. Les fonctionnaires de l'ancienne Seine n'ont pas accepté d'être mutés, car ils perdaient trop d'avantages financiers et ceux de l'ancienne Seine et Oise n'ont pas voulu venir travailler en Seine-Saint-Denis.²¹ Les services préfectoraux ne disposent, selon le préfet lui-même, que de 40% des effectifs dont ils ont besoin : il a 130 personnes dans ses services, alors que les départements, en province, ont 250 agents pour quatre fois moins d'habitants que la Seine-Saint-Denis.

¹⁸ Rapport présenté par Akoun, PV CG93, année 1968.

¹⁹ Rapport du préfet au CG93, séance du 7 mai 1969.

²⁰ Rapport du préfet au CG93, séance du 7 mai 1969.

²¹ Rapport d' Hervio directeur de la DDE, au CG93, PV CG93, année 1968. Le personnel de l'ancienne Seine avait un statut particulier, plus avantageux que le statut ordinaire.

Les recherches sur les années 1950-2000 ont confirmé les analyses faites lors d'études précédentes portant sur 1850-1950. Nous insistons ici sur les résultats concernant les inégalités sociales et les risques environnementaux des cinquante dernières années.

Les difficultés socio-économiques ont été identifiées. Plusieurs recherches universitaires, enquêtes régulières de la DDE²² ou pour le compte du conseil général de la Seine-Saint-Denis leur ont été consacrées²³ : emploi – industriel et surtout à partir des années 1970 –, population active, habitat, équipements.

Les résultats du dernier recensement – 1999 – éclairent la fin de la décennie 1990²⁴. Des éléments qui caractérisaient le territoire de l'actuelle Seine-Saint-Denis depuis cent ans sont toujours présents : la précarité de l'habitat, l'importance de l'immigration, la jeunesse du département et le manque de formation. Un autre élément, apparu depuis les années soixante-dix et quatre-vingts, est fondamental : un taux de chômage élevé.

1- LA PRECARITE DE L'HABITAT

Une des questions les plus urgentes à la fin des années soixante est le logement. La Seine-Saint-Denis (contrairement aux départements des Hauts de Seine et du Val d'Oise) n'a pas d'office départemental d'HLM. Pourtant, selon les fichiers des maires, 45.000 personnes sont mal logées et 8.000 jeunes ménages se constituent chaque année, aspirant à se loger hors des domiciles paternels et des hôtels garnis. 52.000 logements sont surpeuplés. Un tiers du patrimoine immobilier a plus de cinquante ans« et il convient d'envisager son remplacement, ce qui ne surprend d'ailleurs personne, connaissant l'état des centres villes qui attendent depuis de longues années les rénovations qui doivent être prises en compte comme c'est le cas à Saint-Ouen et à Saint-Denis pour ne citer que ces deux villes. »²⁵.

Il faudrait construire 20.000 logements par an, dont 15.000 à caractère social, pour rattraper le retard. Pourtant l'enveloppe départementale, la meilleure de la région parisienne selon le préfet, de 1969 ne permet de construire que 5.000 logements. Pourtant, les communes possèdent les terrains nécessaires pour construire 16.000 logements de plus. Il leur manque le

²² DDE, GEP, *Premiers éléments sur l'évolution de l'emploi en Seine Saint Denis entre les recensements de 1975 et 1982*, juin 1984, 23 p.

²³ CIRSES, *Étude sur l'évolution des emplois et des qualifications sur le territoire de la Plaine Saint Denis* , Étude réalisée par le CIRSES-Paris VIII pour le Conseil général de Seine Saint Denis, juin 1992, 80 p. + annexes.

²⁴ *Premiers éléments socio-démographiques du département de la Seine Saint Denis et de ses villes. La population. Exploitation du recensement de 1999*, CG93, 2002 ; *Recensement de la population 1999: petite cartographie de la Seine Saint Denis: population, niveau de formation, scolarisation et logement*, CG93, Direction départementale des affaires sanitaires et sociales, Bobigny, 2001.

²⁵ Rapport du préfet sur la situation du département, séance du 9 mai 1969. PVCG93.

financement, indispensable désormais pour obtenir un permis de construire. Pour être en mesure de construire plus de logements, le conseil général demande que les OPHLM puissent bénéficier de prêts à 1% remboursables sur 60 ans.

Trente ans plus tard, la zone d'études comprend encore un grand nombre d'habitations antérieures à 1949, surtout dans sa partie limitrophe de Paris, dont l'urbanisation a été la plus précoce²⁶. Près de la moitié des résidences principales de Saint-Ouen et un tiers des habitations d'Aubervilliers, Saint-Denis, Pantin, Les Lilas, Montreuil et Le Bourget ont plus de cinquante ans. À l'échelle du quartier, La Plaine-Saint-Denis illustre ces situations précaires, noir symbole de l'addition des problèmes sociaux et environnementaux : en 1988, neuf habitations sur dix dataient d'avant 1949 et rien n'avait été construit depuis 1975²⁷. Ce quartier pâtissait également, jusqu'à sa couverture – obtenue lors de la construction du Stade de France –, des nuisances de l'autoroute du Nord – bruit, poussières – qui s'ajoutaient aux nuisances industrielles – fumées, odeurs, bruits – dans ce quartier entièrement classé en zone industrielle. Bâti et conditions de logement se dégradent : en 1982, déjà, plus d'un tiers des logements étaient considérés comme mal équipés car ils ne possédaient ni salle de bains ni WC.

Les archives du cabinet du préfet de Seine-Saint-Denis – série 1810W – confirment la médiocrité de certaines habitations, notamment à Aubervilliers, Saint-Denis et Saint-Ouen, à travers notamment les dossiers concernant les marchands de sommeil²⁸. Ces habitats vétustes augmentent le risque d'exposition de la population au saturnisme ; confrontée à de multiples cas, Aubervilliers a dû mettre en place une cellule de crise²⁹.

2- UN TAUX DE CHOMAGE ELEVE

Les communes industrielles ont connu le quasi plein emploi jusqu'à la fin des années soixante-dix. Saint-Ouen, ville de 50.000 habitants, comptait alors 60.000 emplois ; elle en compte aujourd'hui 30.000 et se trouve pourtant la mieux lotie de son arrondissement.

²⁶ Le seul critère chronologique ne suffit pas à caractériser la qualité du parc immobilier, car certains grands ensembles construits beaucoup plus récemment sont dans un état précaire aujourd'hui. Mais, ce parc immobilier ancien est tout de même caractéristique de la vétusté de l'habitat, car il ne s'agissait pas de constructions de qualité mais de constructions assez médiocres, mal entretenues par de multiples petits propriétaires privés.

²⁷ DDE 93, *Étude préalable à l'aménagement du Landy-Cornillon*. Introduction, I- état des lieux, II- études de circulation, études d'infrastructure, III- objectifs d'urbanisme, IV- évaluations et phasages, décembre 1987, DDE, Bobigny, 1988.

²⁸ En 1971, la commission communale d'Aubervilliers signale qu'un immeuble d'habitations du 68-70 rue du Landy logeant deux cents personnes ne compte que dix WC. (AD93, 1801W423)

²⁹ Dans certaines villes, c'est une politique d'attente, à défaut d'être en mesure de reloger les familles dans des appartements sains : à Saint-Denis, le pouvoir municipal incite les parents de jeunes enfants potentiellement exposés à la peinture au plomb à les mettre à la crèche ou à les scolariser très tôt puis à les envoyer au centre aéré le mercredi, pour limiter les risques d'exposition.

L'emploi industriel recule dès 1968 (-4.000 emplois par an de 1968 à 1972), mais ce recul n'est sensible qu'à partir de 1971³⁰. Jusqu'à cette date, les pertes d'emplois sont compensées par l'augmentation des effectifs de certaines entreprises et la création d'emplois dans les nouvelles zones industrielles de Roissy, Blanc-Mesnil (Le Coudray), Aulnay-sous-Bois (La Garenne) ou Bagnolet (La Noue). Ces augmentations localisées cachent une baisse générale. Entre 1972 et 1976, le département perd 18.000 emplois, suite à des décentralisations industrielles, mais en gagne 11.000 avec l'installation de Citroën à Aulnay-sous-Bois et des nouvelles ZI, 2.000 avec l'ouverture de Paris-Nord, 12.000 dans le secteur tertiaire, 6.000 dans le commerce et 13.000 emplois indirects. Au total, le bilan de l'emploi est de +26.000 emplois. Mais les communes bénéficiaires des créations ne sont pas celles qui ont été victimes des fermetures d'entreprises. La multiplication des fermetures inquiète le préfet, car il craint des complications politiques et syndicales, dues à un contexte départemental spécifique³¹. En 1976, la fermeture de Lourdelet-Maricot, plus vieille entreprise d'Aubervilliers (et le licenciement de 200 personnes) « frappe très fortement la population »³². Cette situation inquiète également la Direction départementale de la main d'œuvre (DDTMO), qui note en 1977 : « 30.000 chômeurs. L'évolution de l'emploi se caractérise par une certaine stabilité dans la médiocrité. ». Elle insiste sur la « gravité du problème » et son « impact très puissant sur l'évolution du climat social »³³. Le préfet avertit le préfet de région des potentielles conséquences politiques à propos du cas Roussel-Uclaf à Romainville : « Romainville est dans la circonscription où M. Calmejane est député et où un écart de quelques centaines de voix peut-être déterminant en 1973. »³⁴ Il s'adresse également au ministre de l'Aménagement du Territoire pour lui signaler les « difficultés importantes en matière d'emploi industriel »³⁵ que connaît son département et les « sérieuses menaces qui pèsent sur le maintien de l'équilibre fondamental entre l'habitat et l'emploi », car la Seine-Saint-Denis connaît une progression très faible du secteur tertiaire, qui explique qu'elle soit le seul département d'Ile-de-France, en 1974, à connaître un recul global de l'emploi de 6.500 postes. Deux ans plus tard, le département compte 30.122 demandeurs d'emplois. Le préfet, de plus en plus inquiet de la situation économique d'un département dont il a compris les

³⁰ Rapport du préfet au CG93, n°72_251, « Evaluation du potentiel économique de la Seine-Saint-Denis », dossier 1801W503, AD93.

³¹ Rapport du préfet au Premier ministre sur la « situation économique et sociale de la Seine-Saint-Denis » du 31 janvier 1975. Dossier 1801W503, AD93.

³² Rapport mensuel de la Direction départementale de la main d'œuvre, octobre 1976. AD93, 1801W503.

³³ Rapport mensuel de la Direction départementale de la main d'œuvre, mai 1977. AD93, 1801W503.

³⁴ Calmejane est maire de Villemomble et député de la majorité gouvernementale ; Romainville est communiste.

³⁵ Lettre du 27 mai 1977, AD93, 1801W493.

particularités, écrit : « Ces licenciements pouvaient ne pas poser des problèmes sociaux trop graves en Seine-Saint-Denis, dès lors que l'expansion économique maintenait un rythme de croissance élevé : ils deviennent plus difficilement supportables en période de crise [...] et d'autant plus qu'ils concernent une main d'œuvre qui, par une initiation industrielle ancienne, est généralement de haut niveau qualitatif, ce qui implique un reclassement plus délicat de travailleurs souvent aussi attachés à leur métier qu'à leur région. »³⁶

Même le préfet, le représentant de l'Etat dans le département, appelle à « freiner raisonnablement » le mouvement de décentralisation industrielle, car « cette tendance ne saurait se prolonger sans produire des conséquences graves et rendre quasiment insolubles nombre de problèmes auxquels se heurtent déjà mes services, qu'il s'agisse de la formation professionnelle, des difficultés de transport dues aux migrations alternantes, ou plus simplement des détresses humaines qu'entraîne une brutale reconversion des activités. Au surplus, et plus gravement encore, l'hémorragie de personnel qualifié, la disparition de structures industrielles en grande partie très valables, représentent à mes yeux une perte de substance, dont le coût économique et social, ne me paraît pas avoir été jusqu'ici nettement perçu. »³⁷

Malgré les occupations d'usines, les grèves de longue durée³⁸ et la mobilisation, dans plusieurs communes, de la population et des élus³⁹ aux côtés des grévistes (voir illustration page suivante), la déconcentration devenue désindustrialisation ne faiblit pas. Les sites ferment les uns après les autres. Saint-Denis, suite aux fermetures des usines de la Plaine et au déménagement des chômeurs partis chercher du travail ailleurs, perd 10.000 habitants⁴⁰. En 1985, les licenciements concernent encore 13.000 personnes en Seine-Saint-Denis. Cette avalanche de fermeture conduit à une « relative résignation des salariés face à la crise économique », notent les Renseignements généraux⁴¹.

³⁶ Rapport du préfet de décembre 1976, 1801W493, AD93. Le préfet souhaiterait disposer de compétences pour gérer la déconcentration ce que refuse le ministre affirmant que la décentralisation est un processus à gérer au niveau régional et non au niveau départemental.

³⁷ Lettre du préfet au ministre chargé du Plan, de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire, 8 novembre 1971. 1801W483, AD93.

³⁸ L'occupation de l'imprimerie Chaix à Saint-Ouen dure près de 3 ans.

³⁹ Saint-Ouen, Saint-Denis, Montreuil, Pantin ou Aubervilliers ont soutenu les occupations d'usines visant à empêcher les transferts ou fermetures, procédé à la réhabilitation active des friches industrielles pour y maintenir une activité de production. Au contraire, Levallois, à partir de 1983, choisit de changer de modèle de développement et favorise le départ des industries pour construire bureaux et habitats de standing. Fourny, M-C., *Un espace en mutation: désindustrialisation et transformations urbaines à Clichy, Levallois et Saint-Ouen*, 1985, 128p.

⁴⁰ 75% des emplois en Seine-Saint-Denis en 1973 étaient tenus par des actifs résidents, ce qui est un taux très élevé pour la région parisienne. Rapport du préfet au CG93, n°73-161, AD93, 1801W503.

⁴¹ Rapport de 1985. AD93, 1801W517.

Après le plein emploi, c'est l'entrée dans le chômage. Le département se singularise depuis vingt ans par un taux record de chômage, surtout chez les moins de 25 ans. Dans les quartiers les plus défavorisés, le chômage des jeunes peut atteindre 40% et, en outre, la zone d'étude manque de jeunes actifs, nombreux à partir une fois installés en couple.

Comme l'indiquait le préfet de Seine-Saint-Denis trente ans plus tôt, le phénomène se conjugue à des problèmes de formation, malgré une offre universitaire variée et bien présente sur le territoire. La Seine-Saint-Denis est le plus jeune des départements de la proche couronne francilienne. Dans quatorze des vingt villes de la zone d'étude, près de la moitié des jeunes de dix-neuf à vingt-quatre ans ne sont pas scolarisés. La zone d'étude dispose d'un faible pourcentage de diplômés : douze des vingt villes de la zone d'étude ont un quart à un tiers de non-diplômés⁴² – Aubervilliers, La Courneuve et Stains ont les plus mauvais résultats –, contre seulement quatre des villes du reste du département – Clichy-sous-Bois Montfermeil, Sevrans et Le Blanc-Mesnil.

La part importante des moins de 20 ans, surtout dans l'ouest du département, est ici signe de précarité car synonyme pour les familles d'un trop grand nombre d'enfants à charge et de sur-occupation des logements et pour les collectivités territoriales de construction de structures scolaires et de crèches...



⁴² En 1969, le département compte 9 lycées pour 1,3 million d'habitants, quand Paris possède 64 lycées pour 2,3 millions d'habitants. Le nombre de places de lycées pour 10.000 habitants place alors la Seine-Saint-Denis au dernier rang des départements d'Ile-de-France. 23W5, AD93.

(page précédente : extraits de la *Voix de l'Est* du 29 avril 1976 : La désindustrialisation en banlieue fait l'actualité à Pantin et Bagnolet.)

3- L'IMPORTANCE DE L'IMMIGRATION

La Seine-Saint-Denis reste le département d'Ile-de-France où la part d'étrangers dans sa population totale est la plus forte. Cet état de fait s'explique par l'histoire industrielle dynamique de ce territoire. La Plaine-Saint-Denis comprenait de nombreuses grosses entreprises qui, jusqu'à la crise pétrolière, étaient toujours à la recherche de main d'œuvre. Les emplois industriels d'OS, les postes sur les chaînes des usines automobiles ou métallurgiques, étaient majoritairement occupés par des étrangers (Citroën à Aulnay-sous-Bois ou les Epinettes, Renault à Saint-Ouen).

Cette situation s'explique aussi par l'existence d'un parc immobilier social ou privé, ancien et vétuste où les populations les plus défavorisées trouvaient à se loger dans des conditions souvent médiocres. Cet habitat précaire était complété par des foyers pour jeunes travailleurs ou pour travailleurs immigrés, majoritairement implantés en Seine-Saint-Denis (à Aubervilliers, à Montreuil, que l'on dit la 2^e ville du Mali après Bamako) ou dans le Val de Marne.

Enfin, le fort taux d'immigration s'explique par une « tradition » d'accueil des populations modestes ou/et étrangères en banlieue parisienne. Plusieurs vagues d'immigration se sont succédées, d'abord nationales (Bretons à Saint-Denis, Limousins, Alsaciens), puis européennes (Espagnoles dans la Plaine-Saint-Denis, Portugais aux Francs-Moisins, mais aussi Allemands) et ensuite internationales (Maghreb, Afrique subsaharienne, mais aussi pays de l'Est et Asie).

Aujourd'hui, dans sept villes du département, au moins un quart de la population est étrangère et six de ces communes sont situées dans la zone d'étude : Aubervilliers – 30% –, La Courneuve – 27% –, Pierrefitte et Saint-Denis – 26% –, Villetaneuse – 25% – et Saint-Ouen – 24%⁴³.

⁴³ La septième commune est une ville de « l'est du département », Clichy-sous-Bois, avec 33% d'étrangers.

C- Etat des lieux des risques environnementaux

1- PANORAMA CHRONOLOGIQUE

Les risques environnementaux, deuxième volet de l'étude, ont été abordés à travers les archives de la Préfecture. Les recherches effectuées sur la période 1850-1920 à propos des établissements classés du département de la Seine montraient que la partie ouest de l'actuelle Seine-Saint-Denis était un lieu d'accueil privilégié des usines polluantes. Aubervilliers à elle seule – 576ha – comprenait deux fois plus d'usines de 1^{ère} classe – les plus dangereuses – que Paris pourtant près de vingt fois plus étendue – 10.500ha avec les bois de Boulogne et de Vincennes. En 1880, Aubervilliers, Saint-Denis, Pantin et Saint-Ouen regroupent quatre-vingt quatorze usines de 1^{ère} classe et Paris trente-six. Entre 1895 et 1912, le nombre de sites de 1^{ère} classe passe dans ces mêmes villes de cent quatorze à cent vingt, tandis qu'il baisse fortement à Paris. Surtout, dans le quart nord-est parisien s'installe la majorité des usines de boyaux, de graisses et d'hydrocarbures, alors que Paris refuse toutes les activités générant d'intenses nuisances : traitement des déchets ou des sous-produits animaliers – dépôts de boues, de vidanges et de sang –, clos d'équarrissage, ateliers d'extraction des corps gras, fabrications de dégras, d'eau de javel, d'encre d'imprimerie, de résines, de noir animal, de vernis, de celluloid, de collodion, d'huiles minérales et de nitrobenzine.

Dans le troisième quart du XX^e siècle, la zone d'étude est encore un site privilégié par l'industrie polluante ou insalubre. En 1978⁴⁴, Aubervilliers compte encore seize usines de 1^{ère} classe de très grande importance, dont Ugine-Kuhlmann, Saint-Gobain, les vernis Merville et Husson-Vaillant ; sa voisine, La Courneuve, en abrite quatorze, dont deux boyauderies – la Société parisienne de boyauderie et l'Industrie du Boyau.

La vie est difficile près des usines. Les activités génératrices de nuisances sont multiples, les nuisances diverses, parfois permanentes, s'additionnent souvent formant un triptyque 'bruits, odeurs, fumées ou poussières' : bruit des rotatives d'imprimantes, des machines d'une charcuterie, du travail nocturne ou des presses d'emboutissage qui tournent en 2x8 ; vibrations de broyeurs – le Comptoir des Minéraux et Matières Premières – ; poussières de sableries et de chantiers de moulage – Idéal Standard –, poussières d'amiante imprégnée de phénol rejetées par les fabricants de freins – Bendix, à Drancy – ; fumées d'une fonderie d'alliage d'étain et de dérivés, « fumées jaunes » d'une usine de traitement des métaux

⁴⁴ AD93, dossier 1793W3.

précieux par l'eau régale⁴⁵ – Comptoir Lyon-Allemand-Louyot – « pluie de petits flocons noirs » d'une usine de circuits imprimés électriques par traitement aux acides, « fumée et odeur écoeurante » d'une usine de torréfaction de café – Legal à Blanc-Mesnil – ou « fumées nauséabondes, scories et projection de vapeurs acides » des ateliers de chaudronnerie et de tôlerie ; effluents de noyautage, émanations de peintures ou odeurs et émanations toxiques et allergènes d'un atelier de vernis⁴⁶.

Les dossiers de plaintes de riverains contre les usines font apparaître un niveau minimum de nuisances constant, avec des pics correspondant au dépôt de plaintes. Les plaintes sont parfois 'préventives', inspirées par un inconvénient futur et hypothétique. Elles concernent des établissements de toutes tailles, de la micro-entreprise (dépôt n'occupant qu'une personne ou petit atelier de quelques ouvriers) à la grosse entreprise de plus d'un millier de salariés. Les rapports des inspecteurs des établissements classés jugent de nombreuses plaintes fondées, proposent des remèdes qui en général conduisent à une amélioration de la situation. Mais, dans le cas des très grosses entreprises installées au cœur des villes – initialement implantées à l'écart, elles ont été rejointes par l'urbanisation et la construction de logements –, le Service technique d'Inspection des établissements classés reconnaît souvent l'impossibilité d'obtenir une amélioration satisfaisante et définitive à moins d'un transfert de l'usine hors de toute agglomération, ce qui ne peut être mis en œuvre. À La Courneuve, la Société générale des Constructions mécaniques – 500 salariés –, autorisée en 1912, procède régulièrement à des essais de moteurs Diesel destinés à la Marine Nationale. Ces essais, poursuivis jour et nuit, sept jours sur sept, pendant des semaines, excèdent des voisins, privés de sommeil⁴⁷. Une seule solution selon l'inspection : effectuer les essais dans un port, car « cette pratique est inadmissible dans la région parisienne » ; mais, concède-t-il : « Les intérêts mis en cause dépassent tellement l'efficacité de nos moyens coercitifs, que je suis convaincu d'avance de leur inefficacité et de leur inutilité. » Le maire, inquiet, réclame au préfet de police des mesures d'urgence, car « la population (...) est tellement énervée, qu'il se pourrait qu'elle agisse plus que de raison. » Le préfet de police ne peut supprimer une fabrication légitimement autorisée, même si l'autorisation a été accordée, dans le contexte particulier de

⁴⁵ L'eau régale est un mélange d'acide nitrique et d'acide chlorhydrique. Le service d'inspection des établissements classés note en 1974 à propos du Comptoir : « échappement visible à l'œil nu de plusieurs centaines de mètres à la ronde d'énormes volutes de vapeurs nitreuses ». Le débat sur les fumées de l'usine a duré plusieurs années. En 1980, les riverains dénoncent encore des émanations de jour comme de nuit. 1985W162, AD93.

⁴⁶ Tous ces exemples sont tirés des dossiers de la série 1085W, AD93.

⁴⁷ AD93, dossier 219W28.

la seconde guerre mondiale. À ces nuisances industrielles, s'ajouteront celles liées au trafic routier passant par les routes nationales 310, 186 et 2, puis les autoroutes A1 et A86⁴⁸.

Les conditions de vie des riverains se détériorent dans les premières années du desserrement industriel : les industriels obtiennent de l'inspection de ne pas réaliser les modifications techniques prescrites pour soulager le voisinage, car ils sont sur le point de décentraliser leur production ou de mettre fin à leurs activités. La procédure de décentralisation étant longue⁴⁹, les industriels gagnent de quelques mois à trois ans. Le plaignant doit donc supporter les nuisances jusqu'au transfert de l'usine, alors que locataire le plus souvent, il ne peut déménager faute de logements disponibles alentour (lorsqu'il est propriétaire, il revend difficilement.)

Avec la désindustrialisation proprement dite, la situation socio-environnementale ne s'améliore pas. C'est la fin des nuisances directement induites par la production, mais des centaines d'hectares d'espaces libérés recèlent dans leur sol des pollutions dont l'inventaire et le traitement prendra encore des années⁵⁰. La désindustrialisation accentue les inégalités. Elle est synonyme de réductions des ressources financières communales. Dans la « couronne de Paris », la taxe professionnelle constituait la principale ressource fiscale. 80% des ressources fiscales de Saint-Ouen étaient dues à la seule TP⁵¹. C'est aussi le chômage qui augmente le nombre de foyers dépendants des aides et grèvent encore le budget des collectivités territoriales. Une politique axée sur le développement durable n'est plus prioritaire.

Entre 1970 et 1985, les causes de nuisances se modifient⁵². Ferrailleurs, casses de voitures, transporteurs et dépôts divers s'installent sur les friches. Le voisinage se plaint de toutes ces petites industries qui se multiplient et remplacent les usines plus « traditionnelles ». Il signale l'existence d'ateliers improvisés un peu partout ou d'ateliers construits sans enquête ni demande préalable. Ces signalements étaient rares auparavant : on dénonçait peu ces installations illégales mis à part les dépôts de chiffons ou d'os – peut-être les traces archivistiques sont-elles plus éparées ? – On peut choisir d'y voir les effets des campagnes sur « la qualité de la vie » et la lutte contre les nuisances dans les années soixante-dix et la création d'un ministère de l'Environnement.

⁴⁸ Voir chapitre II—B, développement consacré aux transports.

⁴⁹ Il faut obtenir diverses autorisations, trouver un site pour accueillir la nouvelle usine – et éventuellement la construire –, préparer le déménagement, etc.

⁵⁰ Voir chapitre III-C, les limites de la remédiation- la pollution des sols.

⁵¹ 1469W4, AD93.

⁵² Série 1085W, AD93.

Nouvelles pratiques, nouvelles nuisances. Dans les années soixante-dix et quatre-vingts, ces activités gênent la circulation des automobiles et des piétons, occupent les bateaux dans les quartiers pavillonnaires, salissent les trottoirs et sont dangereuses par les matières qu'elles laissent traîner sur la chaussée et les trottoirs – batteries de voitures-épaves qui répandent leur contenu dans la rue. Elles utilisent la rue comme un parking complémentaire ou parce que rien n'est prévu dans l'usine : bruits, fumées, odeurs et gaz d'échappement incommodes le voisinage. Elles chargent et déchargent les carcasses de voitures dans un bruit infernal et contribuent à altérer le milieu. En témoigne la pétition adressée, en 1978, au ministre de l'Environnement et du cadre de vie, Michel d'Ornano, pour qu'il s'oppose à l'abattage de soixante-dix peupliers et ne permette pas « qu'on dégrade ainsi les rares endroits où la vie pourrait être encore acceptable dans notre banlieue très déshéritée », « une banlieue où les cheminées d'usines sont malheureusement plus nombreuses que les arbres »⁵³.

Après ce panorama des risques environnementaux liés à l'industrie en banlieue et leur évolution chronologique, nous avons choisi de consacrer un développement à certaines nuisances dont pâtit la population de la zone d'étude dans la seconde moitié du XX^e siècle⁵⁴ : l'odeur, les bruits et trépidations, les suies et fumées et les rejets d'eaux résiduelles. Nous nous fondons sur les dossiers de plaintes (individuelles ou collectives) gérées par la préfecture de Seine-Saint-Denis, les rapports de l'inspection des installations classées (STIC) et la correspondance des élus locaux tant avec leurs concitoyens qu'avec les autorités compétentes en matière d'usines classées et de pollution.

2- LES NUISANCES ODORANTES DANS LA SECONDE MOITIE DU XXES

Un des gros dossiers odorants de la fin des années 1960 est celui de l'usine de café Legal qui incommoder les riverains de Blanc-Mesnil et Drancy. « Les maisons sont très voisines de l'usine LEGAL et reçoivent effectivement par vent fort ou par temps pluvieux de fortes émissions de fumée et l'odeur de café est très vive lors des opérations de torréfaction. »⁵⁵ Les riverains dénoncent « la pollution atmosphérique par les épais nuages de fumée nettement visibles [et] une odeur écoeurante lors de la torréfaction du café ce qui est absolument contraire à l'arrêté préfectoral n°93 » L'Inspection cherche à obtenir de Legal, c'est-à-dire du

⁵³ 1085W162, AD93.

⁵⁴ Pour la question des nuisances de 1860 à 1920, nous renvoyons au dernier chapitre de la thèse d'Anne-Cécile Lefort, *L'usine en périphérie urbaine. Histoire des établissements classés en proche banlieue parisienne, 1860-1920*, CNAM, 2002, 659p.

⁵⁵ Lettre de Nilès, maire de Drancy au préfet Bouret, 1967, avec plainte pétition. AD 93, dossier 1085W160.

groupe General Foods peu enclin à perdre du terrain, la mise en place des dispositifs anti-pollution prescrits par la loi. Elle parvient à faire accepter par Legal le principe d'un dispositif post-combustion sur sept de ses huit torrificateurs en octobre 1969 ; il faudra encore patienter un an pour son installation. Durant cette année, le maire et deux conseillers généraux⁵⁶ constatent sur place des « émanations et fumées rendant l'atmosphère irrespirable », une « épaisse couche de poussière de café qui recouvre la végétation. « Des milliers d'habitants sont contraints de vivre fenêtres et portes closes. Malgré tout cela, ils ne peuvent échapper aux odeurs nauséabondes et à la poussière impalpable qui s'infiltrent dans les maisons d'habitation. »

Dans le troisième quart du XX^e siècle, malgré le desserrement industriel qui induit une nette diminution du volume d'odeurs libéré dans l'atmosphère péri-urbain, des odeurs industrielles variées se font toujours sentir. « Des débris de peinture brûlée répandant une odeur nauséabonde et menaçant la végétation environnante » sortent de la soufflerie et des cheminées trop basses de l'entreprise Cymboliste (Le Bourget, 1968⁵⁷). Des odeurs de peinture et leur cortège d'émanations toxiques et allergènes s'infiltrent dans les appartements, quand les ateliers de peinture-tôlerie sont installés dans des ensembles d'habitations (Aubervilliers, Baron contre Sté Techni-Tube, 1973⁵⁸; Neuilly-Plaisance, Benoist contre Martinelli, 1977⁵⁹). Des odeurs infectes de pulpe de betterave ou de résidus de raisins flottent dans un rayon de quatre à cinq cents mètres autour de certains établissements agro-alimentaires⁶⁰. Depuis les halles de la Villette s'échappent des odeurs de cuirs putréfiés, (1974, SEM du marché de Paris-la-Villette⁶¹), de boyaux, de déchets d'équarrissage, de porcs ; odeur « parfaitement insoutenable » qui se dégage « par un temps très humide, chaud et orageux » et se propage dans les bâtiments voisins »⁶²... Parfois, des « odeurs malsaines dont on ne peut définir l'origine avec précision. » (régie Renault au préfet, 1974), conduisent à découvrir un atelier clandestin, ici un atelier de dessiccation du sang (1^{ère} classe ; 19^e arrondissement).

⁵⁶ Lettre de Nilès, député-maire de Drancy, Gonzalez et de Renard, conseillers généraux, au préfet le 4 mars 1970.

⁵⁷ Entreprise installée 70 rue E. Vaillant au Bourget. AD 93, dossier 23W10, lettre du maire-adjoint de Drancy Jacques Gonzalez au préfet de Seine-Saint-Denis, 22 mars 1968.

⁵⁸ AD 93, dossier 1085W159. Baron mettra dix ans pour obtenir le départ de l'entreprise et l'annulation du bail.

⁵⁹ AD 93, dossier 1085W159. Plainte adressée au Président de la République, 9 déc. 1977.

⁶⁰ L'usine incriminée en 1978 par l'Association pour la Défense de la Qualité de la Vie à Bondy Sud et ses environs est l'usine Courthéoux, rue Anatole France à Bondy. Source : AD 93, dossier 1058W3.

⁶¹ AD 93, dossier 1058W7 : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. Cabinet du préfet. Environnement. Pantin, Romainville, Saint-Ouen.

⁶² AD 93, dossier 1085W158. Une porcherie n'est soumise à la réglementation des IC que si dépasse 50 porcs, ce qui n'est pas le cas ici. La porcherie est celle de M. Chouvet, 67 rue de la Goutte d'or, Paris.

Certaines villes présentent une interpénétration extrêmement poussée, de type traditionnel, entre lieux d'habitat et zones d'implantation industrielle. Ce ne sont plus des odeurs, c'est une pollution atmosphérique qui affecte ces espaces. Dans le quartier de l'Economie, entouré des zones industrielles du Bourget et de Drancy, « le Magnésium Industriel et la Sté Française de Récupération des Métaux déversent dans l'atmosphère leurs fumées toxiques et nauséabondes, auxquelles s'ajoutent les émanations nocives de la fonderie Lemmet (avenue de la Division Leclerc) »⁶³ (1971) et les « fumées nauséabondes, les scories et les projections de vapeurs acides » de l'usine Richard et des établissements Suter (1970, lettre Préfet 93 au préfet de police).

A partir des années 1960-70, la mobilisation des riverains contre les odeurs et les émanations s'affirme. Cet 'activisme' environnemental est l'œuvre de particuliers témoignant à titre individuel, en Amicale de copropriétaires ou locataires, en Association de défense de la qualité de vie puis de l'environnement.. A Bondy, 300 riverains protestent contre Chrysler-Simca⁶⁴ qui dégage des odeurs d'ammoniaque ⁶⁵. Inquiets des rejets et du traitement réservé aux eaux résiduaires de la fonderie Chrysler-Simca⁶⁶, ils saisissent leur maire qui demande une enquête du STIIC pour « mesurer le degré de pollution industrielle du réseau d'assainissement communal ». Ici les odeurs s'ajoutent aux risques pour la santé et aux dégâts causés aux habitations – dégradation des murs, corrosion des surfaces métalliques des toitures et des gouttières en zinc – et aux carrosseries des voitures. Le STIC obtient la réalisation d'un dispositif de récupération des poussières (8 à 10 tonnes/jour), mais 70kg quotidiens échappent à ce dispositif, soit 21 tonnes par an. Les riverains, « exaspérés et excédés par la persistance de ces nuisances », menacent de porter plainte auprès du Procureur de la République pour non respect des règlements.

Selon « l'Association pour la Défense de la qualité de vie à Bondy Sud et ses environs », il est trop tard pour chercher une solution technique au problème Chrysler-Simca, car il faudrait entièrement reconstruire cette usine trop vétuste et en mauvais état. « Des rejets de poussières s'infiltrèrent même dans les greniers où il n'y a pas d'ouvertures, poussière noire et scintillante de particules métalliques ou oxydes rougeâtres, fumées (halo bleuté) ; des vapeurs dégageant des odeurs, changeantes mais aussi nauséabondes la nuit que le jour [à certains moments de

⁶³ AD 93, dossier 1085W160, lettre de Jacques Gonzalez au préfet de police, 25 février 1971.

⁶⁴ AD 93, dossier 1058W3 : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. Cabinet du préfet. Environnement. Aubervilliers, Bondy. L'usine Simca est installée 168 rue E. Vaillant à Bondy.

⁶⁵ Ces odeurs « viendraient des noyaux d'agglomérants lors de la cuisson en boîte chaude ».

⁶⁶ Chrysler-Simca respecte-t-il la circulaire du 6 juin 1953 du Min. de l'Industrie et du Règlement Sanitaire Départemental, art. 30, sur la restriction des projections et 102 sur l'évacuation des déchets ?

métal et d'huile chauffés, à d'autres de soufre ou plutôt d'oeuf pourri] sont ressenties parfois à plus de quinze cents mètres à la ronde ». Ce tableau se complète de « bruits (ronronnements, bruits divers de manutention), vibrations transmises, semble-t-il par l'air et par le sol, causes de fissures dans les murs des habitations à plus de deux cents mètres » (1976-1978) et d'attaques acides sur les peintures des immeubles et les voitures.

Les riverains d'une manufacture de tabac (Seita, Pantin) dénoncent une poussière de tabac et de résidus de papier qui « vole dans l'air, se dépose sur les trottoirs, les rebords des fenêtres [...] », s'introduit dans les habitations où elle provoque des crises d'éternuement fort désagréables » (riverains, 1972)⁶⁷. Ils saisissent leur syndic pour qu'il intervienne auprès du Ministre de la qualité de la vie (1976, OGERIF⁶⁸) : « dès 6h du matin et jusqu'à 17h, [l'usine] nous dispense abondamment ses bruits, fumées, vapeurs et odeurs désagréables. La mise en route des machines bruyantes s'effectue à 6h, avec échappement abondant de vapeurs, constituant, par temps humide, un brouillard stagnant à odeur âcre de tabac en cours de fermentation. Pendant les périodes où la température est clémente, et pendant toute la belle saison, les fenêtres de l'usine sont ouvertes en grand.[...]Nous vivons habituellement toutes fenêtres closes dans la journée, ce qui [...] ne protège ni du bruit ni des odeurs. Nous référant à « La qualité de la Vie » tant prônée par le Gouvernement, nous demandons aux responsables chargés d'y veiller, si une entreprise d'Etat échappe à toute contrainte vis à vis du commun des contribuables et peut se permettre délibérément l'irrespect de son environnement. »

Le personnel de l'Inspection académique, de la Préfecture de Seine-Saint-Denis, plusieurs centaines de particuliers, une Amicale de Locataires et les syndicats du personnel de l'usine du Comptoir Lyon-Allemand-Louyot de Noisy-le-Sec dénoncent les fumées jaunes du Comptoir qui propagent des odeurs insupportables (1974-1980). « Ces énormes volutes de vapeurs nitreuses provoquées par les attaques nitriques d'or et d'argent sont visibles à l'oeil nu de plusieurs centaines de mètres à la ronde ».

Avec la désindustrialisation proprement dite, les nuisances directement induites par la production se réduisent jusqu'à pratiquement disparaître, mais elles laissent la place à d'autres, notamment celles liées au transport des matériaux et des produits. Les poids-lourds⁶⁹

⁶⁷ AD 93, dossier 1058W7.

⁶⁸ AD 93, dossier 1058W7, lettre du 28 décembre 1976 ; OGERIF gérant de la résidence du 2 à 4 bis rue Courtois et 142 rue Jean Lolive à Pantin. ⁶⁹ AD 93, dossier 1058W43 : Archives de la préfecture de la Seine Saint Denis. Cabinet du préfet. Environnement. Saint-Ouen, plainte de Mme Y. Coutet, copropriétaire 26-30 rue Helbronner, au maire (9 juillet 1976).

qui manoeuvrent dès 4 heures du matin, dégagent des « odeurs de gas-oil » de nuit comme de jour, obligeant le voisinage à conserver ses fenêtres fermées même durant celui de l'été 1976, un des plus caniculaires du XX^e s.

Les phénomènes odorants ne s'arrêtent pas totalement après les années quatre-vingts, même si les sources d'archives préfectorales, qui ne couvrent pas la période 1990-2000, peuvent le laisser croire. Il existe encore des cas de nuisances odorantes en Seine-Saint-Denis. Le cas de la Soprorga-Saria est à ce titre exemplaire, de par l'intensité et la régularité des pollutions et de par l'ampleur de la mobilisation des riverains (population, associations, entreprises) et élus. Installée depuis 1887 à Saint-Denis, cette entreprise spécialisée dans la transformation des os et du gras de bœuf a toujours suscité de nombreuses plaintes du voisinage. Les odeurs sont devenues insupportables la reconversion de l'usine dans le dégraissage des porcs suite à la crise de la vache folle. 5000 habitants ont signé des pétitions en 2001 et plus de 1000 ont manifesté pour obtenir la création d'une Commission Locale d'Information et de Surveillance (CLIS), des aménagements techniques (réfrigération des salles de réception des carcasses et des camions de transport), un arrêté municipal interdisant le stockage des farines animales sur le territoire communal et surtout la délocalisation d'une activité qui n'aurait plus sa place dans un centre urbain dense et en pleine réhabilitation.



Des Associations de défense de l'Environnement – « La Pince à linge », « Saint-Denis environnement » –, trois Comités de quartier, « La Pince à linge », « Saint-Denis environnement », un réseau de « renifleurs bénévoles »... se mobilisent fortement sur ce dossier.

Voir illustration ci-contre : un appel à manifester devant la Préfecture de Bobigny (2001).

Le paysage odorant de la banlieue industrielle a fortement évolué entre 1880 et 2000, en parallèle avec l'évolution technologique et industrielle, mais parfois avec retard. Varié, animal ou organique, il est devenu chimique et métallurgique, puis s'est allégé et affaibli. Il pourrait aujourd'hui être qualifié d'automobile et de gazeux.

3- BRUITS ET TREPIDATIONS

Les nuisances sonores et vibratoires sont très sensibles dans la zone d'étude, comme en témoignent les dossiers de plaintes et les rapports établis par l'Inspection des établissements classés (puis STIIC). Les sources de pollution sont diverses : machines des usines métallurgiques (ateliers de polissage des métaux, marteaux-pilons, forges, fabricants de tubes...), des usines automobiles (bruits des presses de Citroën, à Saint-Ouen), des ateliers mécaniques (moteurs de bateaux à La Courneuve), des fabricants de verre (Sté anonyme de verre incassable, Montreuil) ou des usines de caoutchouc, mais aussi sirènes annonçant quotidiennement les pauses ou les changements d'équipes, moteurs des camions de livraisons...

Ces nuisances ont quelques particularités :

- elles peuvent se diffuser assez loin du lieu émetteur ;
- elles peuvent être aggravées par des pratiques plus 'bénignes' mais qui favorisent la diffusion du phénomène : portes d'entrée des usines ou fenêtres maintenues ouvertes, vitres cassées ;
- lorsqu'elles sont permanentes, elles induisent un bruit de fond permanent fatigant pour les organismes et stressant pour les individus ;
- lorsqu'elles se produisent après 22h, elles gênent voire empêchent le sommeil ou réduisent sa qualité
- elles se produisent dans des quartiers le plus souvent ouvriers, où les riverains sont déjà soumis, dans la journée, à de hauts niveaux de bruit sur leur lieu de travail.

Les vibrations du moteur industriel d'une usine de travail du caoutchouc aux Lilas inquiètent le proche voisinage qui craint pour la solidité des murs d'habitation⁷⁰ Un atelier de polissage des métaux produit un « ronflement continu et bruyant », dû au fonctionnement des quatre tourets à polir, qui est particulièrement gênant lorsque l'exploitant polit des tubes de 3 à 4 m de long sur 5cm de diamètre⁷¹. Un pâté de maisons entier se plaint du « bruit presque

⁷⁰ Atelier situé 16 rue de Bagnolet, aux Lilas. Plainte datant de 1955. AD93, 219W36.

⁷¹ Février 1961, rapport de l'inspection. AD93, 219W36

permanent des moteurs à explosion entraînant les pompes des camions citernes » des établissements Valette (commerce de vins en gros)⁷².

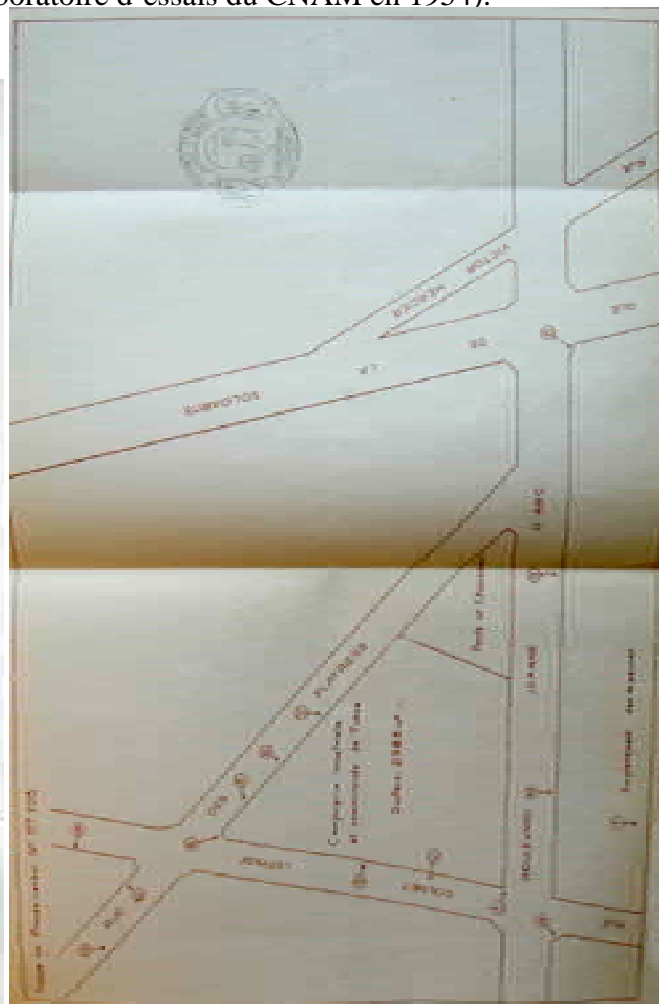
La C^{ie} industrielle et commerciale des Tubes installée depuis 1912 à Montreuil, gênent le voisinage. Ses machines sont trop bruyantes (« bruit de soufflerie important et continu » constate un inspecteur en 1949) surtout lors de la mise en marche de la chargeuse du four et le déplacement du pont roulant qui induisent un niveau sonore de 68dB (voir photographie ci-dessous du relevé des mesures effectué par le Laboratoire d'essais du CNAM en 1954).⁷³

TABLEAU N° 102 (10)

DESCRIPTION DES BRUITS	PERIODE DE MESURE EN MINUTES
- BRUIT DE LA CHARGEUSE	40 à 45
à 2 mètres de	45 à 50
sur la machine	50 à 55
à 10 mètres	55 à 60
à 20 mètres	60 à 65
- BRUIT DE LA CHARGEUSE	40 à 45
à 2 mètres de	45 à 50
sur la machine	50 à 55
à 10 mètres	55 à 60
à 20 mètres	60 à 65
- BRUIT DE LA CHARGEUSE	40 à 45
à 2 mètres de	45 à 50
sur la machine	50 à 55
à 10 mètres	55 à 60
à 20 mètres	60 à 65
- BRUIT DE LA CHARGEUSE	40 à 45
à 2 mètres de	45 à 50
sur la machine	50 à 55
à 10 mètres	55 à 60
à 20 mètres	60 à 65
- BRUIT DE LA CHARGEUSE	40 à 45
à 2 mètres de	45 à 50
sur la machine	50 à 55
à 10 mètres	55 à 60
à 20 mètres	60 à 65
- BRUIT DE LA CHARGEUSE	40 à 45
à 2 mètres de	45 à 50
sur la machine	50 à 55
à 10 mètres	55 à 60
à 20 mètres	60 à 65

Mesures effectuées par le Laboratoire d'essais du CNAM, le 10 Janvier 1954, à 23 heures.

Le Directeur du Laboratoire d'essais du CNAM, M. G. BOURGEOIS, Paris, 10, rue de Valenciennes, 1954.



Janvier 1954, mesures acoustiques effectuées vers minuit par le Laboratoire d'essais du CNAM (pour le compte du directeur de la C^{ie}) pour évaluer le bruit induit par la C^{ie} industrielle des Tubes (AD93 : 219W43).

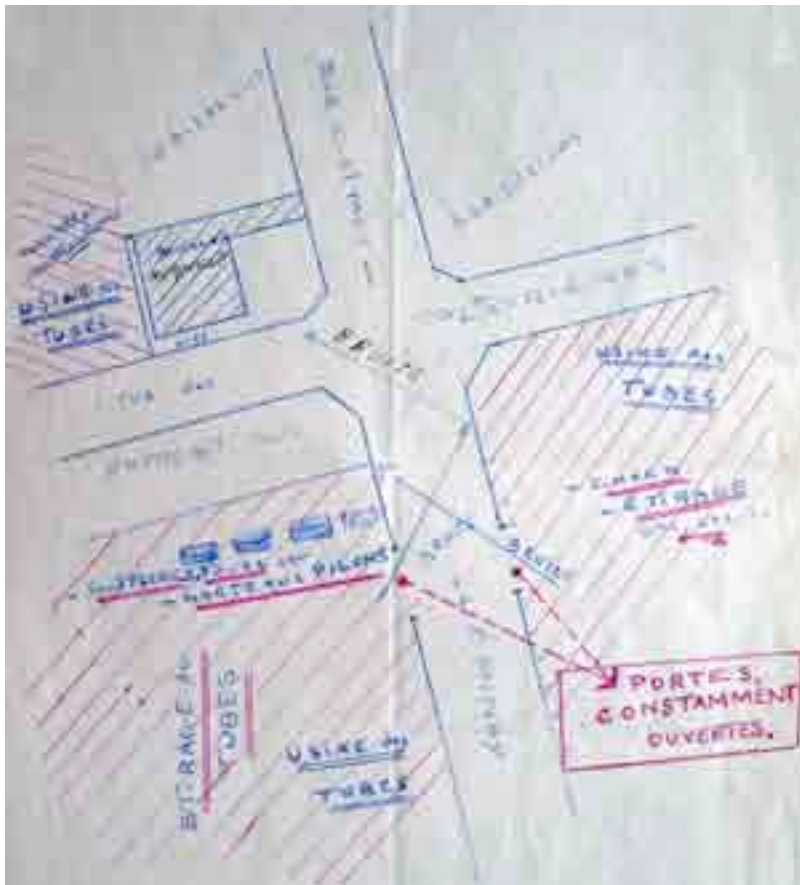
L'usine suscite des plaintes depuis la fin des années quarante, car elle travaille de jour comme de nuit « au relèvement de la France »⁷⁴ (comme le note un voisin). Le bruit est « infernal »; il

⁷² Ateliers Valette, 8 rue Louis Blanc et 71 bld Victor-Hugo. Plainte de février 1963. AD93, 1322W6.

⁷³ AD93, 219W43.

⁷⁴ L'usine qui occupe 150 personnes, dans trois sites, fabrique pour la Marine nationale, la SNCF, les chantiers navals français, l'automobile et la Défense nationale.

peut être toléré le jour, mais est insupportable de nuit car il « est tellement intense qu'il est impossible au voisinage de fermer l'œil » affirme un des plaignants principaux⁷⁵. Un riverain est prêt à héberger un inspecteur deux à trois nuits de suite pour qu'il se rende compte du niveau de bruit⁷⁶. En 1952, un voisin se plaint d'un « bruit assourdissant tout le jour » et qui ne laisse pas de trêve la nuit, d'« un roulement permanent de ventilateurs bruyants soufflant des fours toujours plus nombreux, des ponts roulants et des brassées de tubes tombant avec fracas qui vous tiennent éveillés toute la nuit »⁷⁷ (voir illustration ci-dessous). Les gardiens de la paix appelés sur place confirment que le bruit s'entend à plus de 100m à la ronde⁷⁸.



1952, trajet suivi par le bruit produit par la Cie industrielle des Tubes entre les ateliers et le pavillon du plaignant (AD93, 219W43). Le dessin est réalisé par le plaignant.

La situation est insupportable pour les riverains, « les bruits permanents et assourdissants de jour et de nuit, les grincements d'étirage à chaud, les chutes et les chocs violents de tubes, les bruits de machines ou de grues constituent une fatigue qui devient à la longue très pénible »⁷⁹. L'inspection, pourtant toujours modérée, suggère et obtient de retirer à la C^{ie} l'autorisation du

⁷⁵ Lettre de M. Bigot au Préfet de police, 1948. AD93, 219W43.

⁷⁶ Cette proposition fait suite à une inspection qui avait eu lieu un jour de coupure du courant électrique, donc n'avait pas constaté un niveau sonore anormal. (1949) AD93, 219W43.

⁷⁷ Plainte d'un commerçant, Mermillot, en 1952. AD93, 219W43.

⁷⁸ Rapport du 19 mai 1952. AD93, 219W43.

⁷⁹ Pétition du 25 juin 1952 adressée au préfet de police. AD93, 219W43.

travail nocturne, car « le fonctionnement de cette usine la nuit rend le sommeil impossible aux gens du voisinage »⁸⁰.

4- SUIES ET FUMÉES

Les suies et fumées sont une nuisance pour le voisinage qui apparaît dans un grand nombre de dossiers. Tout comme les risques environnementaux examinés précédemment, elles sont produites par des sites de toutes sortes et de toutes tailles ; elles sont elles-mêmes de nature très différentes (fumées dues aux combustibles utilisés pour chauffer les ateliers, faire fonctionner les machines ou fumées dues aux fabrications elles-mêmes).

L'usine Citroën, qui a déjà fait l'objet d'un arrêté préfectoral pour limiter son rejet de fumée (1969), dégage des « fumées et suies » en 1973, au point que les véhicules stationnés dans la rue sont couverts de suies⁸¹. La Société Pétrocarbol répand chaque jour, dans une zone résidentielle, une « fumée noire malodorante » quand elle brûle des résidus d'huile minérale sur un terrain vague attenant à l'usine⁸². Les fabricants de liqueurs Délizy émettent des fumées qui « contiennent des poussières de charbon en telle quantité qu'elles recouvrent les trottoirs d'une mince couche et qu'il est impossible dans un rayon de 500m de laisser ouvertes les fenêtres des habitations. »⁸³ Les torrificateurs du Château dégagent fumées et poussières produites par une torréfaction insuffisante. La buanderie-teinturerie Mottais libère dans l'atmosphère des suies et des flammèches⁸⁴. Une usine de teinture et d'apprêts des Lilas provoque l'ire de 200 habitants de la cité-jardin, relayée par le Président de l'Office public d'Habitations de la Seine qui a constaté de visu « une quantité considérable de fumées noires et épaisses, résultant de l'utilisation de combustible de qualité très inférieure. »⁸⁵ Rappelons tout de même que les teintureriers et buanderies utilisent des colorants d'aniline, de l'acide, du sulfate de soude et du carbonate de soude.

Les fonderies sont bien connues pour enfumer leur voisinage. La fonderie de plomb Dupas à Saint-Ouen lâche sur ses voisins une fumée noire, puante ; tandis que la fonderie de cuivre et de laiton des frères Vouret répand alentours une « immonde fumée jaunâtre de gaz lourd »⁸⁶,

⁸⁰ Rapport de l'inspection, 15 août 1952. AD93, 219W43.

⁸¹ Rapport de l'inspecteur de salubrité communal de Saint-Ouen, mai-juin 1973. AD93, 219W97.

⁸² Usine installée à Pierrefitte-sur-Seine, 200 avenue E. Reclus. Rapport de l'inspection de 1956. AD93, 219W97.

⁸³ Entreprise installée 99 rue de Paris à Pantin. Lettre du maire de Pantin au Préfet de police, 12 mars 1948.

AD93, 219W97. A cette date, les plaintes se multiplient en banlieue contre les fumées émises par les cheminées d'usines, souvent pour cause d'utilisation de combustibles de qualité médiocre.

⁸⁴ Entreprise installée 146 rue de Rosny, à Montreuil. AD93, 219W41.

⁸⁵ Il s'agit de la Sté Gobet et Cie, 130 rue de Romainville aux Lilas. La plainte date de 1931. AD93, 219W36.

⁸⁶ Plainte (1950) de 67 voisins de l'avenue Francis de Pressensé au Bourget ; mais aussi en 1962, 1963, 1964. AD93, 219W32.

« des épaisses fumées, nocives, malodorantes » qui abîment les arbres fruitiers des voisins. A ces fumées, s'ajoute le bruit continu produit, de jour et de nuit, par les fours à gaz (mis en route pour la fonte du laiton), et ce à moins de 20m des logements des plaignants (1972). C'est bien un cas, parmi d'autres, de cumul des risques environnementaux.

5- POLLUTION DES EAUX D'ÉGOUT

Entre 1860 et 1900, banlieue et Paris se renvoient la responsabilité de la contamination des eaux : la capitale met au compte de la banlieue sud-est la pollution du fleuve tandis que les banlieues ouest et nord accusent Paris de souiller la Seine. La commune d'Aubervilliers souffre de cette situation, car son approvisionnement en eau est incohérent. Trois ruisseaux traversent son territoire – le Montfort, le Vivier et le Goulet⁸⁷ – mais leur eau n'est pas potable suite aux rejets industriels multiples qui les polluent. A partir de 1861, Aubervilliers s'alimente en eau de la Seine et, occasionnellement, en eau du canal de l'Ourcq puisée dans le canal de Saint-Denis près du Landy, après passage dans la capitale et la commune elle-même et contamination par les déchets industriels. Même après 1890 et le recours complémentaire à l'eau de la Marne (prélevée à Neuilly), la plus grande partie de l'eau nécessaire est toujours puisée dans la Seine, à Saint-Denis. Les conséquences de la médiocre qualité de l'eau de consommation ne se font pas attendre : l'épidémie de choléra de 1892 débute à Aubervilliers, justement dans le quartier du Landy où passent les canalisations d'eau venant de Saint-Denis. C'est cet épisode qui conduit à repenser l'alimentation en eau potable de la banlieue.

Fin XIX^e s, à Saint-Denis, cent vingt-deux usines (blanchisseries, lavoirs, moulins, teintureries, fabriques d'impression sur étoffes, usines de produits chimiques, lavoirs de laine, cartonneries, mégisseries, fabrique de crin, tannerie, fabrique de caoutchouc ou de gélatine) envoient leurs eaux résiduaires dans le Croult (voir photo page suivante). Les Dionysiens dénoncent d'ailleurs les émanations putrides consécutives à ces rejets et qui sont libérées lors des opérations annuelles de curage : « tous les ans, au moment des chaleurs, tout le quartier est infecté de mauvaises odeurs et de fièvres mortelles qui s'abattent sur nos enfants et nous en enlèvent une partie »⁸⁸.

Les déversements illégaux et malsains dans les rus, les caniveaux, ou les égouts, sans traitement préalable par les industriels, conduisent le préfet de police à prendre, le 23

⁸⁷ Le Montfort, venant de Bobigny, délimite Aubervilliers de la Courneuve. Il s'écoule sur 3,2 km sur le territoire d'Aubervilliers et se jette dans le Croult, à Saint-Denis. Le ru du Vivier, long d'1 km, naît au sud du lycée Henri Wallon et se jette dans le Montfort. Le ru du Goulet, d'une longueur de 3,8 km, démarre au pont de Stains, suivant les actuelles rues du Goulet et Schaeffer ; il se jette dans le ru du Vivier en formant une mare (la mare du Cadet). *Aubervilliers les Vertus*, n°10.

⁸⁸ AM de Saint-Denis, registre ID¹ 46.

septembre 1924, un arrêté⁸⁹ sur le déversement des eaux industrielles. Les industriels disposent d'un délai de trois mois pour aménager un dispositif de neutralisation des eaux résiduaires, avant envoi à l'égout.



1955, le Croult à Saint-Denis.

Cinquante ans après les événements décrits ci-avant, on constate le piètre état du Croult. Ce petit cours d'eau sera enterré sous le béton dans les années quatre-vingts.

Les industriels de la seconde moitié du XX^e siècle bénéficient, le plus souvent, d'un réseau d'évacuation des eaux usées, contrairement à ce qui était observable en banlieue durant la période précédente. On ne constate donc que rarement des rejets d'eaux résiduaires sauvages, dans des terrains vagues. Cependant, ils ne traitent pas toujours leurs déchets avant de les envoyer dans les égouts publics, alors qu'ils sont toujours soumis à l'arrêté de 1924. L'inspection des établissements classés procède à des prélèvements réguliers d'eaux résiduaires des gros établissements industriels et des prélèvements supplémentaires lors d'une plainte du voisinage (pour odeurs se dégageant des bouches d'égout) ou des égoutiers. Ces prélèvements sont confiés, pour analyse, au Laboratoire municipal de Paris.

En 1958, le personnel égoutier se plaint des émanations nocives et dangereuses » du réseau de la rue de la République à Montreuil. Les prélèvements réalisés sur les eaux résiduaires de l'usine Gamard et Lemoine (grand dépôt de liquides inflammables de 1^{ère} classe) détectent du

⁸⁹ Cet arrêté est pris en application de l'article 11 de la loi du 19 décembre 1917.

sulfure (3mg de soufre par litre d'eau résiduaire), des phénols et des matières déposables (15g/l au lieu de 1g)⁹⁰.

Or, le personnel égoutier travaillant dans l'égout communal de la rue de la République, se plaint d'émanations nocives et dangereuses. J'ai fait procéder à des prélèvements d'eaux résiduaires de plusieurs riverains, notamment des Etablissements GARNARD & LEMOINE, 55, rue de la République à Montreuil. Ce prélèvement effectué le 17 juillet 1958 à 10h,30, au droit du branchement des établissements susvisés, a donné lieu aux conclusions suivantes, M. le Directeur du Laboratoire Municipal :

Aspect.....	Grisâtre avec dépôt gris
Matières déposables(en g par litre).....	15
Odeur.....	=
pH.....	8,1
Sulfure (en mg de soufre par litre).....	3
Cyanures.....	absence
Réaction des Hydrocarbures chlorés (Pyridinoœdique).....	négative
Réactions des phénols.....	positive
(à la 4 -amino - antipyrine)	correspondant à environ 0,5 mg/l de phénols à position para libre

1°/ La présence de sulfure constitue une infraction aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 1er mars 1940 portant règlement sanitaire du Département de la Seine de l'Instruction ministérielle du 6 Juin 1953 relative au rejet des eaux résiduaires par les établissements classés.

2°/ La présence de phénols constitue une infraction aux dispositions générales de l'Instruction ministérielle du 6 Juin 1953.

3°/ Le fait que la proportion de matières déposables dépasse largement 1g/l peut constituer une infraction à certaines des dispositions complémentaires de la même

1959, analyse d'eaux résiduaires de Gamard et Lemoine par le Laboratoire municipal de Paris (AD93 : 219W43).

Les eaux résiduaires (pH : 6,8) de la teinturerie Launay renferment du perchloréthylène, qui risque de provoquer les accidents lors des opérations de curage, car il peut se déposer au fond des égouts⁹¹.

Les eaux résiduaires de l'entreprise Cavalière contiennent des cyanures en quantité importante (20mg/l). Si des rejets de cette composition entraînent dans les eaux d'égout, il se libérerait de l'acide cyanhydrique en quantité suffisante pour rendre toxique l'atmosphère de l'égout!⁹².

En 1963, la TEM-Ducellier⁹³ (Travail Electrique des Métaux et accumulateurs électriques), qui fabrique du chlorure de plomb et de la litharge, rejette des eaux dont le pH est beaucoup trop acide (0,8 au lieu du minimum requis de 5,5), enfreignant l'arrêté de 1924. Un an plus tard, deux cuves d'acide sulfurique (une en matière plastique polyester, l'autre en acier) de 5000 et 9000 litres répandent leur contenu dans la cour de l'usine, suite à un incendie.

⁹⁰ Usine située 55 rue de la République à Montreuil. AD93, 219W43.

⁹¹ Analyse réalisée en 1961. AD93, 1801W41.

⁹² Entreprise Cavalière située 6 rue Romain Rolland aux Lilas. AD93, 219W38.

⁹³ Entreprise installée depuis 1887 4 quais de Seine à Saint-Ouen. AM de Saint-Ouen, dossier 23W 85.

Rapport final : « Pour un renouveau urbain : gestion des héritages et inégalités ».

Habitat en banlieue, 1969-1980 :

Bidonvilles (1966) et grands ensembles bâtis(1970-le Vieux-Saint-Ouen).

(archives municipales de Saint-Ouen)



CHAPITRE II : EXEMPLES D'INEGALITES ENVIRONNEMENTALES A CONSEQUENCES SOCIALES : LE LOGEMENT, LES TRANSPORTS ET LES ESPACES VERTS

Introduction

Les questions d'environnement urbain et les problématiques sociales et sociétales sont liées. La situation environnementale (environnement étant pris ici dans son acception la plus large) de la zone d'étude a des conséquences sociales pour la population. Le déficit et la précarité du logement a un impact sur la qualité de vie. La faiblesse du réseau de transports en commun et son maillage insuffisant, la saturation des voies routières et autoroutières et leurs nuisances sonores induites sont ressentis quotidiennement par les habitants comme un handicap au déplacement. La quasi absence d'espaces verts au moment de la création du département, donc l'omniprésence du béton, rendait les villes un peu grises et mornes. La création ou reconquête d'espaces verts a donc mobilisé le département. Les villes très industrielles ont bataillé pour récupérer des parcs (à Saint-Denis, le parc de la Légion d'Honneur, à Montreuil, le parc Montreau, à Saint-Ouen, le parc Abel Mézières) et redonner à leurs concitoyens les m² de verdure dont ils avaient légitimement besoin. Nous développons donc trois exemples de handicaps écologiques à conséquences sociales : le logement, les transports et les espaces verts.

A- LE LOGEMENT

1- L'HABITAT ENTRE 1850 ET 1930 :

Beaucoup d'immeubles de la proche banlieue ont été construits, à la fin du XIX^e siècle, avec des matériaux, parfois médiocres, récupérés dans Paris à l'occasion des travaux de démolition initiés par Haussmann. Les rapports des experts auprès des Tribunaux mandatés pour l'examen d'immeubles déclarés en péril dans les années soixante et soixante-dix – notamment à Aubervilliers ou Saint-Denis – en témoignent⁹⁴. Ce bâti n'était donc pas, même à leur origine, dans un état parfaitement satisfaisant. Les propriétaires fonciers qui ont bâti ces immeubles afin d'y accueillir, contre espèces sonnantes et trébuchantes, les migrants – Bretons, Alsaciens, Auvergnats, Limousins ou Italiens, Belges – fraîchement arrivés dans la capitale et ses environs, ne les ont pas entretenus correctement.

⁹⁴ Rapports des années soixante. AD93, dossier 1810W421.



1916, passage Touzet à Saint-Ouen (AMStO)



1930, roulottes sur la zone, porte des Poissonniers (AMStO)

Durant les années 1920-1930, très peu ou pas de logements sont construits, si l'on excepte les cités-jardins de Stains réalisée entre 1921 et 1933⁹⁵ ou du Pré-Saint-Gervais et quelques constructions marginales réalisées par l'Office public des habitations à bon marché du département de la Seine (OPHBMS, créé à l'initiative d'Henri Sellier en 1914). Le patrimoine immobilier s'étoffe donc peu avant la seconde guerre mondiale.

Les bombardements concentrés sur Paris et les infrastructures lourdes de transport (gare de La Chapelle, grandes gares de triage de la banlieue), suite à des erreurs de visée, affectent certaines villes de la zone d'étude. Saint-Ouen est ainsi la 2^e ville sinistrée du département de la Seine. Les destructions touchent voies de chemins de fer et gares ou installations stratégiques, mais aussi usines et immeubles d'habitation. Des habitats précaires, type bidonvilles et les maisons de bric et de broc de la Zone sont démolis, mais certains survivent. Quelques sinistrés sont relogés dans des appartements réquisitionnés, d'autres dans les rares préfabriqués établis qui les accueilleront pendant plusieurs années (voir photos page suivante). Certains immeubles, sinistrés suite aux bombardements, sont pourtant encore debout

⁹⁵ La cité-jardin de Stains, histoire d'un projet urbain et social, *Patrimoine de Seine-Saint-Denis*, n°4, 9p.

dans les années 1950, comme l'immeuble du 14 avenue Michelet au Blanc-Mesnil⁹⁶. Ils sont démolis par le Ministère de la Reconstruction de l'Urbanisme (MRU), mais pas reconstruits par lui.



1947, préfabriqués destinés aux sinistrés (Saint-) (AMStO, 6Fi377)

1944, destruction rue des Rosiers à Saint-Ouen,
suite au bombardement de La Chapelle, photo prise par un particulier (coll. privée, M. Morin).

2- LES GRANDS ENSEMBLES, 1950-1960

La banlieue édifie, plutôt en périphérie, sur les terrains d'anciens taudis démolis, sur des terrains vagues (parfois devenus disponibles suite aux premières opérations de décentralisation) ou sur d'anciens terrains agricoles qui ne sont plus exploités depuis longtemps, les logements dont elle a grand besoin. Le choix est fait d'un mode d'aménagement permettant la construction massive de logements. Ce sont les tours et les grands ensembles, tel celui édifié dans le Vieux-Saint-Ouen (photo p50). Ces ensembles offraient plus d'espace que les vieux logements des centres-villes et un niveau de confort souvent inconnu jusqu'alors : salle de bains et toilettes dans tous les appartements, chauffage collectif... Ils ont permis de satisfaire dans le délai le plus court un maximum de demandes de logement ou de relogement. La population relogée dans ces appartements neufs a apprécié, dans sa majorité, les conditions nouvelles d'habitat qui lui étaient données. Les problèmes à venir résidaient dans la forme de cet aménagement : des concentrations trop massives de

⁹⁶ 1801W420-421, AD93.

population, des constructions éloignées des équipements publics, culturels et commerciaux des centres-villes (édifiées non pas suivant un plan d'aménagement voulu, mais là où les terrains étaient libres), faiblement desservies et qui vieilliront mal. Le contexte économique jouera aussi beaucoup. Avec la montée du chômage, les cités et tours de Bobigny, naguère habitées par des jeunes travailleurs, sont le lieu de résidence désormais d'un très important pourcentage de personnes sans travail, désœuvrées, qui doivent passer leurs journées dans un environnement qu'elles exècrent. Les déprédations conjuguées au vieillissement parfois précoce de ces installations et au manque d'entretien ont fortement dégradé ces habitats. Pourtant, lors des opérations de rénovation, la grande majorité des habitants ne souhaitent pas la démolition de leur cité mais et demande à être relogée sur place. C'est ce qui s'est produit dans le très récent cas des Courtilières, à Pantin.

3- LA LUTTE CONTRE L'HABITAT INSALUBRE, LES TAUDIS ET LES BIDONVILLES (DEBUT DES ANNEES SOIXANTE-DIX)

Les bidonvilles existaient au cœur des villes, et pas seulement en périphérie. Les photographies ci-dessous, prises au milieu des années cinquante, témoignent bien de la situation du logement au début de la seconde moitié du XX^e siècle.

En 1969, le département compte 41 bidonvilles, où vivent près de 7.000 personnes⁹⁷. Ces bidonvilles ne sont pas des cités d'urgence et sont très mal équipés : pas d'électricité, un seul point d'eau pour des centaines de foyers, pas d'écoulement d'eau usée, pas de WC ni d'appareil sanitaire, des baraques faites de planches et de tôles découpées dans des bidons ou de carreaux de plâtre ou de parpaings.



1955, cité Gaillard à Saint-Ouen (AMStO)



1955, Cité de la Jatte à Saint-Ouen (AMStO)

⁹⁷ PV CG93, rapport sur le logement social, année 1969.

Les risques environnementaux sont nombreux : les odeurs, la poussière, le froid l'hiver et la canicule l'été dans les baraques en tôle, la maladie et les contaminations liées à une eau souillée, l'incendie, la noyade (certains bidonvilles d'Aubervilliers sont installés près du canal). Chaque année, des adultes et des enfants meurent dans ces bidonvilles.

La cité Gaillard à Saint-Ouen (voir photo page précédente) existe encore en 1972, date à laquelle elle est décrite par l'inspecteur de salubrité local : au total 40 personnes vivent dans des baraquements en bois sur un sol en terre battue, avec un cabinet d'aisance délabré pour tout le monde un caniveau à ciel ouvert qui reçoit les eaux usées de tous les 'pavillons' de la cité et un cabinet d'aisance délabré pour tout le monde⁹⁸.

Les immeubles précaires mais construits en dur ne valent pas mieux : fissures des plafonds et des cloisons, crevasses dans les murs porteurs, affaissement des planchers pourris, dégradation de la toiture, fuites qui minent la construction, souches des cheminées crevassées...⁹⁹ Les travaux de réparation seraient le plus souvent d'un coût si élevé que les experts prescrivent la démolition.

Une campagne nationale est menée contre l'habitat insalubre, les taudis et les bidonvilles à partir de 1969. Les rapports du GIP (groupement interministériel permanent pour la résorption de l'habitat insalubre) et ses publications régulières dressent l'inventaire des bidonvilles et des logements précaires. En 1969, la Seine-Saint-Denis est le département le plus « bidonvillisé »¹⁰⁰ de l'agglomération parisienne, loin devant les Yvelines en 2^e position. Aubervilliers, Bagnolet, Gagny, La Courneuve, Montfermeil, Noisy-le-Grand et Saint-Denis sont les principaux sites d'accueil.

Après les 12 opérations de résorption réalisées en 1970, la Seine-Saint-Denis reste le département où les bidonvilles sont les plus nombreux et les plus importants : 2450 personnes vivent dans des bidonvilles et micro-bidonvilles à Saint-Denis¹⁰¹, 430 à Aubervilliers, 390 à Bagnolet, 580 à Montfermeil, 323 à Noisy-le-Grand. De nouveaux bidonvilles sont apparus à Livry-Gargan, Neuilly-Plaisance et Noisy-le-Sec. En 1973, la Seine-Saint-Denis ne compte plus officiellement qu'un seul bidonville et 27 micro-bidonvilles¹⁰². Tous les résidents n'ont pas été relogés dans des logements, loin s'en faut, mais beaucoup dans des cités de transit

⁹⁸ La cité Gaillard était située 14 rue Touzet et 151 boulevard Victor-Hugo. 1801W430, AD93.

⁹⁹ AD93, dossiers des immeubles en péril, notamment Bagnolet.

¹⁰⁰ Rapport des services préfectoraux sur la résorption des bidonvilles et taudis en Seine-Saint-Denis, 1971. 1801W437, AD93.

¹⁰¹ Le record de Saint-Denis est dû à la présence sur son territoire du bidonville des Francs-Moisins (jusqu'à 5.000 personnes), véritable plaque tournante de l'immigration portugaise en France. Ce bidonville est finalement liquidé fin 1973 et les dernières familles relogées dans la cité de la Pampa à Saint-Denis. *Bulletins du GIP*, année 1972.

¹⁰² *Bulletin GIP*, n°7, janvier 1973, p 23.

(pour les familles) ou des foyers de travailleurs (pour les célibataires) et quelques uns dans des HLM.

4- LE LOGEMENT DES MIGRANTS

Le patrimoine immobilier de qualité moyenne, hérité de les années 1890-1920, vieillit mal, pourtant il est tardivement utilisé. Celui qui a survécu à la seconde guerre mondiale sert ensuite à loger les derniers migrants : Algériens, Marocains, Tunisiens, Maliens, mais aussi Portugais¹⁰³. De faux propriétaires parviennent ainsi à louer des « appartements », sans eau ni électricité, déclarés insalubres ou en péril, à des travailleurs ou des familles ne disposant d'aucun autre choix.

Par ailleurs, la Seine-Saint-Denis accueille une forte proportion de travailleurs immigrés dans les foyers de travailleurs installés dans le département par l'Etat, les communes ou les entreprises du bâtiment grosses consommatrices de main d'œuvre. Ces foyers (54 en 1974¹⁰⁴, 15.000 lits soit le triple de Paris) offrent un meilleur confort et des conditions hygiéniques supérieures à celles des taudis, mais ce ne sont pas des Eldorados. Certains, tel celui du Vieux-Saint-Ouen, ne sont que des cités de pavillons métalliques de chantier, où quatre hommes partagent les quelques m² d'une baraque. Les foyers et les cités de transit se trouvent aussi à Aubervilliers, Pantin, Montreuil, La Courneuve, des villes très industrielles.

Certains élus sont inquiets du % de travailleurs immigrés logés dans leur ville, tel Ballanger, député-maire d'Aulnay, qui évoque des écoles avec 50% à 70% d'enfants d'origine étrangère, dont beaucoup de non-francophones¹⁰⁵. On s'inquiète aussi à Drancy¹⁰⁶ (11% de la population est constituée par des « travailleurs migrants »), Sevan, Clichy-sous-Bois et à l'OPHLM de Bobigny, où l'on demande qu'un pourcentage de familles étrangères revu à la baisse (7%¹⁰⁷) soit fixé pour l'affectation des nouveaux logements HLM. Cette attitude traduit une volonté de ne pas créer des ghettos et le refus d'une forme de ségrégation urbaine. Elle est provoquée également par le fait que Paris envoie en banlieue, dans les HLM (tel la cité des 4000 à La

¹⁰³ L'immigration portugaise est importante suite à la crise politique (révolution avortée des Œillets) et économique et à la guerre qui se déroule en Angola (de jeunes hommes quittent le Portugal pour ne pas avoir à partir au service militaire).

¹⁰⁴ Contre 6 en Seine et Marne, 19 dans le Val d'Oise, 15 dans l'Essonne, 31 à Paris 20 dans les Hauts de Seine, 30 dans le Val de Marne et 19 dans les Yvelines. La Seine-Saint-Denis a le record du nombre de foyers pour travailleurs migrants de la région parisienne. 1801W426, AD93.

¹⁰⁵ Lettre de Ballanger au préfet, 4 mars 1974. 1801W437, AD93. Le préfet n'est pas indifférent à cette situation et souhaiterait que d'autres départements assument un peu l'accueil des travailleurs étrangers, car il rencontre déjà de nombreuses difficultés dans la lutte contre les bidonvilles et pour la résorption de l'habitat précaire.

¹⁰⁶ Lettre du maire de Drancy, Nilès, au préfet Bolotte, 1973. 1801W437, AD93.

¹⁰⁷ 7% contre les 15% de la circulaire de mars 1970 du ministère de l'Aménagement du territoire, qui ont d'ailleurs été largement dépassés en 1972 dans les villes. Le préfet est d'accord avec cette position (lettre du préfet au ministre en 1973. 1801W437, AD93).

Courneuve) ou dans les foyers dont elle a la gestion, ses propres travailleurs immigrés résidents.

5-ANNEES 1980-2000

Les Plans d'occupation des Sols (POS) de 1975 donnent à voir l'habitat de la banlieue au milieu des années 1970. Ces POS, conçus sur un modèle standard qui favorise les comparaisons inter-communales, permettent d'affiner les analyses locales et de comprendre les choix politiques du conseil municipal. Nous avons particulièrement étudié les POS d'Aubervilliers, de Bagnolet, des Lilas, de Montreuil, de Pantin, de Pierrefitte, du Pré-Saint-Gervais, de Saint-Denis et de Saint-Ouen¹⁰⁸. Ces dossiers comprennent un rapport de présentation de la ville, le plan lui-même (en plusieurs parties parfois), le règlement de POS, le plan local des servitudes, la liste des emplacements réservés (pour l'autoroute A86 ici), les documents concernant l'alimentation en eau potable, l'assainissement et les résidus urbains.

Nous avons choisi ici l'exemple du POS d'Aubervilliers. La ville connaît une grande différenciation territoriale entre l'ouest de son territoire, qui relève de la zone industrielle de la Plaine-Saint-Denis (du canal de Saint-Denis jusqu'à l'avenue Félix Faure à l'est et à la rue Heurtault), le nord-est qui est une zone pavillonnaire datant de l'entre-deux-guerres où ont aussi été construit depuis la guerre des ensembles HM et entre ces deux espaces, une zone mixte habitat-activités (3/4 des emplois de la ville), organisée selon un parcellaire très hétérogène.

Durant les années 1980, la banlieue semble figée, subissant la désindustrialisation qui immobilise des terrains devenus pourtant inutiles. L'habitat se dégrade... et peu de logements sont construits. Il faut attendre les années 1990, pour que les choses changent. Saint-Denis semble à l'origine de ce virage, ou en est l'exemple le plus flagrant. Très étendue, cette ville de presque 100.000 habitants a fait le choix de l'intercommunalité, à l'initiative de son jeune¹⁰⁹ maire de l'époque, Patrick Braouezec. Il est un des premiers élus locaux à accepter la fin de l'ère industrielle et à comprendre que les friches resteront à jamais stériles si un virage n'est pas pris : ce sera celui du Stade de France, qui a permis l'implantation du RER, l'arrivée des entreprises dans une dynamique créée et la construction de nouveaux ensembles de logements d'un certain standing. Il aurait dû permettre la rénovation des zones d'habitat très dégradées de la Plaine-Saint-Denis grâce aux projets de Paris-2008 (qui prévoyait le village

¹⁰⁸ AD93 : 2109W2, 2109W4, 2109W9, 2109W11, 2109W11, 2109W13, 2109W14, 2109W16.

¹⁰⁹ Il semble que le changement de génération à la tête de la mairie de Saint-Denis a joué un rôle dans cette mutation des options de développement local. L'ancien maire, Marcellin Berthelot, s'était opposé à ces options.

olympique dans la Plaine) puis Paris-2012 (qui promettait de belles opérations de réaménagement de la zone).

Cette mutation environnementale qu'est la construction d'immeubles d'un certain standing dans les anciens quartiers industriels a des conséquences sociales : l'arrivée de nouveaux résidents, notamment parisiens, car les nouveaux logements en accession à la propriété sont justement inaccessibles à la population locale. A 3000 euros le m², la banlieue nord devient chère. Cela renforce le phénomène de ségrégation urbaine, même si les municipalités (tout au moins certaines) tentent de freiner l'explosion des prix immobiliers et essaient de poursuivre leur effort en matière de logement social par la construction social (en locatif ou en copropriété) ou la réhabilitation. Ainsi, des programmes de réhabilitation de logements (et de démolitions-reconstructions subventionnées par l'Agence Nationale de la Rénovation urbaine) sont en cours, aujourd'hui, à Noisy-le-Grand, Stains (la cité-jardin et le Clos Saint-Lazare), La Courneuve (les 4000), Pierrefitte-sur-Seine, Clichy-sous-Bois (plan Borloo) et Montfermeil (plan Borloo).

Bilan en 2000.

En dépit de la campagne très volontariste menée durant les années soixante-dix, l'habitat insalubre n'est pas éradiqué. Au début du XXI^e siècle, la moitié du parc immobilier de Saint-Ouen date d'avant la seconde guerre mondiale. Cet habitat ancien et précaire, localisé surtout dans le quartier des Rosiers-Clignancourt (voir photo ci-dessous), des Docks ou de la porte Saint-Ouen, ne peut pas toujours être rénové et doit parfois être démoli.



2003, habitat insalubre à Saint-Ouen, 97 rue des Rosiers
(coll. privée)

Le retard dans le domaine de la construction, le nombre de demandeurs et la part de gens ne pouvant trouver à se loger caractérisent ces années 2000, qui rappellent étrangement les

années cinquante. 3 millions de personnes seraient mal logées, 1 million vivraient chez des parents, des amis ou dans des campings et 1,3 million attendent un logement social. La montée du foncier¹¹⁰ ne facilite pas la résorption du retard.

La situation est assez dramatique en Ile-de-France. En 2004, seuls 12.000 logements ont été construits, alors que 300.000 ménages sont inscrits sur une liste d'attente. Il manquerait au total 350.000 logements. 742 villes ne respectent pas la loi SRU qui impose un quota de 20% de logements sociaux¹¹¹.

La Seine-Saint-Denis compte aujourd'hui 55.000 demandeurs. L'objectif régional fixé par la SDRIF est de 60.000 logements neufs par an jusqu'en 2030. Dans ce cadre, la part de la Seine-Saint-Denis serait de 8.000 logements par an¹¹².

Cette situation est le legs d'un siècle et demi d'urbanisation, un legs lourd à gérer dans un contexte de pression foncière d'une rare intensité. Il est lié à la position particulière de la Seine-Saint-Denis, surtout quand elle est limitrophe de Paris, à l'industrialisation des années 1860-1920 et à la désindustrialisation de la décennie 1960-1980. Il s'explique aussi par les caractéristiques démographiques et sociales de cette partie du département (une forte demande en locatif, accessible au plus grand nombre) et par les choix politiques effectués par les municipalités. La Seine-Saint-Denis comporte, dans son ensemble, un pourcentage important de logements sociaux. Aubervilliers compte 8000 logements sociaux, tandis que quelques villes, plus tardivement urbanisées et possédant un parc pavillonnaire important, à l'image du Raincy (limitrophe de Clichy-sous-Bois) ou des Pavillons-sous-Bois, refuse de construire des HLM.

¹¹⁰ Selon la Fondation Abbé-Pierre, le prix des appartements neufs ou anciens et des terrains à bâtir aurait été multiplié par 2 en six ans.

¹¹¹ La liste des 742 communes est parue dans la presse. Les pénalités prévues par la loi sont très faibles et ne semblent pas assez contraignantes pour obliger les communes hors-la-loi à construire du logement social. Neuilly-sur-Seine a dû régler en 2005 une pénalité de 26.000 €. Cela semble bien peu.

¹¹² Que veut la Seine-Saint-Denis ? Schéma directeur de la Région Ile-de-France, *Seine-Saint-Denis le Magazine*, décembre 2006-janvier 2007, n°104.

B- LES TRANSPORTS

Dans le cas des transports, le lien entre handicaps écologiques et inégalités sociales est évident. Un accès de qualité moyenne aux transports en commun a des conséquences importantes sur une population dite « peu favorisée » qui, n'ayant pas les moyens de se rapprocher de son lieu de travail, s'est éloignée des centres décisionnels et d'emploi pour trouver un logement accessible et se trouve contrainte à de longues migrations pendulaires. Une partie de cette population, faute parfois de liaisons inter-banlieues par les transports en commun ou par inadaptation des horaires, effectue ses déplacements quotidiens en voiture, ce qui contribue à augmenter les flux circulatoires et la pollution atmosphérique et sonore induite.

Une étude rapide de l'histoire des transports en banlieue Nord révèle plusieurs inégalités écologiques et sociales :

- dans le cas du rail : une priorité donnée à l'industrie et au commerce ; en témoigne l'arrivée tardive des gares voyageurs, alors que se multiplient les gares marchandises et de triage ;
- dans le cas du bus, du métro et du RER : la faiblesse des liaisons inter-banlieue, constatée dès 1976 (par le Schéma d'aménagement de la Région d'Ile de France), car ces réseaux sont surtout des points d'accès ou de sortie de la capitale ;
- dans le cas du périphérique et des autoroutes : l'absence d'isolation phonique dans le nord et l'est qui s'ajoute aux problèmes de pollution atmosphérique ;
- dans le cas des routes : un maillage insuffisant, destiné surtout à desservir la capitale. Exemple : Aubervilliers possède de nombreux axes de circulation Nord-Sud, c'est-à-dire Aubervilliers-Paris, (RN2, CD114 et RN310) mais peu dans le sens Est-Ouest. (voir carte des infrastructures de transport de Seine-Saint-Denis page suivante).

1- LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le rail a été implanté précocement et densément en Seine-Saint-Denis. L'industrialisation s'est appuyée sur les réseaux du Nord et de l'Est, les complétant par des voies ferrées privées desservant les usines, comme celles du chemin de fer industriel de la Plaine-Saint-Denis, du Bourget ou des Docks de Saint-Ouen (voir photographies aériennes ci-après).

Le département comportait encore en 1987 des gares de triage (voir photographies aériennes des gares de Pantin et Noisy-le-Sec, ci-après), des gares ouvertes au trafic marchandises, des ateliers de maintenance des voitures voyageurs, des dépôts de matériel et le seul atelier de réparation des machines Diesel de l'agglomération parisienne. La grande ceinture,

exclusivement dédiée au fret ferroviaire, constitue l'essentiel du réseau fret ferré de Seine-Saint-Denis.

Ces installations sont la cause d'intenses vibrations et trépidations dans les bâtiments situés aux abords des voies – donc d'importantes dégradations immobilières – sans offrir, en contrepartie, une desserte de qualité aux particuliers. Les anciens équipements hérités de l'industrialisation sont par ailleurs facteurs de ruptures dans le continuum urbain et rendent plus difficile la requalification de territoires où les emprises de voirie sont très importantes (260ha dans la Plaine-Saint-Denis).



Infrastructures de transport en Seine-Saint-Denis en 2000 (source : CG93).



1962-1963, dépôt ferré de la Plaine-Saint-Denis (AD93 : 12FiSaint-Denis29).



1910, la gare des Docks de Saint-Ouen (coll. privée).



1958, gare de triage de Pantin. Au fond, les dernières fermes maraîchères de Bobigny (AD93, 12FiPantin10).



1971, gare de triage de Noisy-le-Sec (AD93, 12FiNoisy-le-Sec3).

Six lignes de métro (lignes 3, 5, 7, 9, 11 et 13) comprenant 17 stations implantées sur 9 communes, cinq lignes de RER (A4, B3-B5, C3, DA, Eole), une ligne de tramway (Saint-Denis-Noisy-le-Sec), cent dix lignes d'autobus et une interconnexion TGV-aéroport Roissy Charles-de-Gaulle desservent la Seine-Saint-Denis. Cependant, ces lignes sont des accès à la capitale ; les liaisons banlieue-banlieue sont nettement insuffisantes (voir carte du réseau page suivante).

Le métro est ainsi un facteur d'inégalités sociales. Son tracé est très fortement marqué par son objectif premier : circuler dans Paris et assurer des transports Paris-Banlieue. Dès les années 1930, la proche banlieue aspire à profiter de ce nouveau moyen de transport. Cependant, les tracés des lignes tardent à être modifiés ou complétés pour répondre à ce souhait, réaffirmé à plusieurs reprises dans la seconde moitié du XX^e siècle. Les lignes 11 et 12 attendent encore d'être prolongées afin de mieux desservir une banlieue Nord ou Est dont la population et les besoins se sont accrus. La ligne 13, quant à elle, est emblématique des difficultés de circuler auxquelles une frange de la population est quotidiennement confrontée pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude.

La ligne 11 (Mairie des Lilas-Châtelet) a été mise en service en 1935. Son prolongement jusqu'à Romainville a été déclaré d'utilité publique en 1929 et inscrit au Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) en 1994. Il a été réclamé de nouveau par 300 élus de la banlieue Est en 2004. Cette prolongation sur cinq kilomètres transporterait plus de deux cents mille voyageurs chaque jour jusqu'à République ou Châtelet, deux stations pluri-connectées¹¹³. Elle donnerait une infrastructure de transport lourde à des quartiers isolés comme les Grands Champs et la Boissière à Montreuil et saturés par la circulation automobile et desservirait un bassin de 75000 emplois. Fin 2006, la banlieue Est attendait toujours les 5 stations prévues (Liberté aux Lilas, Place Carnot à Romainville, Hôpital intercommunal à Montreuil-Noisy-le-Sec, Boissière à Montreuil-Rosny-sous-Bois et Rosny-Bois-Perrier) qui permettraient de relier la gare du RER E Rosny-Bois-Perrier au Châtelet. (voir carte du SDRIF 2006-2012, dans la dernière partie du rapport).

La prolongation de la ligne 12 (Mairie d'Issy-Porte d'Aubervilliers) jusqu'à la mairie d'Aubervilliers, seule mairie de la proche banlieue parisienne non desservie par le métro¹¹⁴, est espérée depuis 70 ans. Elle mettrait Saint-Lazare à moins d'une demi-heure

¹¹³ République est reliée aux lignes 3, 5, 8 et 9 et Châtelet aux lignes de métro 1, 4, 7, 11, 14 et aux Rer A, B et D.

¹¹⁴ La seule station d'Aubervilliers est le métro « porte de la Villette ».

d'Aubervilliers. Le dossier, inscrit au contrat de plan 2000-2006, n'a pas été validé. L'ouverture d'une station (Proudhon-Gardinoux) à cheval sur Saint-Denis-Aubervilliers, prévue pour 2007, est reportée à 2010-2011 et la date d'ouverture des stations Mairie d'Aubervilliers et pont de Stains n'est pas fixée.



2000, carte du réseau de métro, bus et tramway du département de Seine-Saint-Denis (source : CG93 et RATP).`

La ligne 13 (Châtillon-Saint-Denis-Asnières-Gennevilliers) n'a longtemps pas dépassé les portes de la capitale, s'arrêtant à la porte de Saint-Ouen. La Seine-Saint-Denis a attendu quarante ans pour que le métro entre en banlieue, d'abord à la mairie de Saint-Ouen, puis à Pleyel (Saint-Denis) à la porte de Paris et enfin au centre-ville de Saint-Denis (avec la station basilique). Il a fallu quinze ans supplémentaires pour que l'université Paris VIII soit desservie.

Si les liaisons inter-banlieue sont lacunaires, l'agrément du voyage laisse parfois à désirer. La ligne 13, 2^e ligne du réseau en termes d'affluence voyageurs, est la « lanterne rouge » du réseau, comme le reconnaît la direction de la RATP. Aux heures de pointe (20000 voyageurs par heure), sur les tronçons les plus chargés (dont le tronçon Saint-Denis-Place de Clichy), les taux d'occupation avoisinent les 116%, soit plus de 4 personnes par m²¹¹⁵. L'existence de deux branches, l'une desservant les Hauts-de-Seine – Clichy, Asnières, Gennevilliers – et l'autre la Seine-Saint-Denis – Saint-Denis, Saint-Ouen, est un frein à l'amélioration du service. Toutes les études visant à perfectionner ces tronçons butent sur cette configuration particulière de la ligne, qui constitue en outre un frein à l'accroissement de la fréquence des rames. Les usagers, réunis en comités, la communauté d'agglomération « Plaine Commune », et les élus locaux ont pensé que le salut viendrait du projet « Paris 2012 ». On sait ce qu'il en est aujourd'hui. À défaut de mettre en place deux lignes autonomes à partir des deux branches de la ligne 13, dont une serait reliée à la ligne 14 Saint-Lazare-Bibliothèque François Mitterrand, la Ratp tente de lancer depuis 2005 le système « Ouragan »¹¹⁶ pour améliorer la fréquence des rames. La mise en œuvre de ce programme a été reportée à 2011.

Le RER – Réseau Express Régional – arrive en banlieue, avec toutes ses conséquences sonores. Cependant, toutes les villes traversées ne bénéficient pas immédiatement d'une contrepartie, à ces nuisances, c'est-à-dire d'une gare voyageurs. Ainsi, la ligne Ermont-Invalides passe par Saint-Ouen, mais la commune mais ne dispose pas d'une gare. Elle obtient difficilement un arrêt boulevard Victor-Hugo, arrêt devenu un atout dans le développement programmé et la nouvelle dynamique de cet ex-quartier industriel peu à peu tertiarisé. Le

¹¹⁵ Voir dernièrement un article à ce sujet dans *Seine-Saint-Denis*, octobre 2006, n°102, p12.

¹¹⁶ « Ouragan » est un système de contrôle continu de vitesse qui permet de diminuer en toute sécurité l'intervalle entre les trains. Il devrait être étendu à d'autres lignes, dont la 3 (Levallois-Bagnolet) et la 5 (Place d'Italie-Bobigny).

nombre de rames de RER marquant l'arrêt à cette station a d'ailleurs été récemment augmenté.

Le réseau de transport en commun est lacunaire et dessert très inégalement les villes de la banlieue nord et est. Un projet porté par les collectivités locales et la population, vise dès 1982 (année de mise en œuvre de la décentralisation) à compléter ce réseau, en termes de tracés et de mode de transport : le tramway Saint-Denis-Bobigny. Il aboutit après plusieurs années de revendications, alors qu'il n'est pas encore question d'un tramway autour de Paris. Ouverte en juillet 1992¹¹⁷, la ligne T1 a fait l'objet d'une étude de faisabilité dix ans plus tôt. Ce projet est considéré comme une desserte non prioritaire et peu rentable, comme en témoignent les débats lors des conseils d'administration de la RATP¹¹⁸. Etrangement, A86 (sur laquelle nous reviendrons) et tramway ont eu destins liés. Le projet de rocade autoroutière A86 libère des capacités de voirie sur la Nationale A186 et rend disponibles les espaces nécessaires au passage du tramway en site propre.

Le succès rencontré quasi immédiatement par le tram ne s'est pas démenti depuis 1992 (85000 voyageurs convoyés chaque jour) et il a facilité l'obtention d'une prolongation de la ligne jusqu'à Noisy-le-Sec¹¹⁹.

2- LES AUTOROUTES, FACTEURS DE NUISANCES SONORES ET DE RUPTURE URBAINE

Dans un département, dont la position géostratégique en fait un lieu de passage, les voies de circulation sont facteurs de nuisances sonores mais aussi de rupture de la continuité urbaine. « La proximité de Paris a entraîné un morcellement du territoire communal par les traversées ferroviaires, routières et fluviales qui relient la capitale au territoire national et qui, par l'intensité de leur trafic et l'étendue de leurs emprises, créent de véritables coupures dans la ville »¹²⁰ rappelle le projet d'aménagement et de développement durable de Pantin et cette description pourrait s'appliquer à beaucoup d'autres villes de la zone d'étude.

Un contexte particulier éclaire la question des transports en Seine-Saint-Denis dans les années 1960-2000. La Seine-Saint-Denis, dont le conseil général est géré par le parti communiste, est un nouveau département qui cherche à prendre en main son territoire. Dans la partie de la

¹¹⁷ Offner, JeanMarc, Le tramway Saint-Denis-Bobigny entre enjeux et usages. La Décision à l'épreuve du territoire, in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°80-81, pp. 137-144.

¹¹⁸ Procès-verbaux des conseils d'administration de la RATP, années 1982-1991. Archives de la RATP.

¹¹⁹ Des propositions ont été faites dans le cadre du SDRIF 2006 pour le prolongement de la ligne T1 jusqu'à la gare de Fontenay-sous-Bois au sud et Gennevilliers à l'ouest.

¹²⁰ « Pantin horizon 2015 », PLU de Pantin approuvé le 10 juillet 2006 par le conseil municipal. Extrait du PADD, p. 3.

zone d'étude la plus densément urbanisée et industrialisée, les réserves foncières sont quasi inexistantes. Les emprises parisiennes et étatiques sont déjà importantes : les cimetières parisiens à Pantin et Saint-Ouen, les forts militaires (forts de l'Est, fort d'Aubervilliers..), les HLM construits par Paris mais en banlieue (ex : les 4000 de La Courneuve)... Les élus tendent à s'opposer à de nouvelles emprises qui bloquent les projets de développement des parcelles voisines gelés dans les Plans d'occupation des sols (POS). Ils craignent les réserves foncières parce qu'elles correspondent à une perte de contrôle de territoire local et s'opposent assez souvent aux projets d'autoroutes qui traverseraient la banlieue mais ne la desserviraient pas faute d'embranchement¹²¹.

Les nouvelles dessertes favorisent le départ d'une population attirée par les cités dortoirs, mais aussi celui des industriels. La désindustrialisation a déjà été cause de pertes d'habitants importantes : au total près de 10.000 habitants dans la Plaine-Saint-Denis. Or, la question prioritaire, dans le contexte du desserrement industriel, reste la gestion de l'emploi industriel et commercial (Saint-Ouen, ville de 50.000 habitants compte au total 60.000 emplois). La banlieue nord défend l'emploi industriel local et son maintien sur place qui limite les migrations pendulaires. C'est un choix, une position politique.

Pour ces villes, les transports routiers ne sont pas un axe à privilégier. Contrairement aux villes où l'emploi est rare ou inexistant, pour lesquelles la multiplication des transports routiers rend possible une forme de développement local par l'installation de nouveaux habitants. Dans une grande partie de notre zone d'étude, on prend position contre ces radiales, autoroutes, 4 voies qui immobilisent des réserves foncières dans des villes très denses, où il est difficile de trouver des terrains pour bâtir de l'équipement social et de l'habitat et implanter des espaces verts. Habitat, transports et espaces verts se trouvent ainsi connectés.

Les villes ne contestent pas seulement les autoroutes à cause de leurs emprises mais aussi du choix de leur tracé, car elles sont facteurs de nuisances sonores et de rupture urbaine.

En 2002, le département compte 69 kilomètres d'autoroute, 128 kilomètres de routes nationales¹²², 250 kilomètres de routes départementales et 1400 kilomètres de routes communales. Sept autoroutes – A1, A3, A4, A86, A104, A186 et A103 – permettent de rallier rapidement l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, la plate forme de Garonor, Paris-Nord II, Le Mont d'Est à Noisy-le-Grand ou la Plaine-Saint-Denis.

¹²¹ Cela rappelle les premiers trains qui coupaient en deux les villes de la banlieue sans qu'il n'y ait de gares accessibles aux voyageurs.

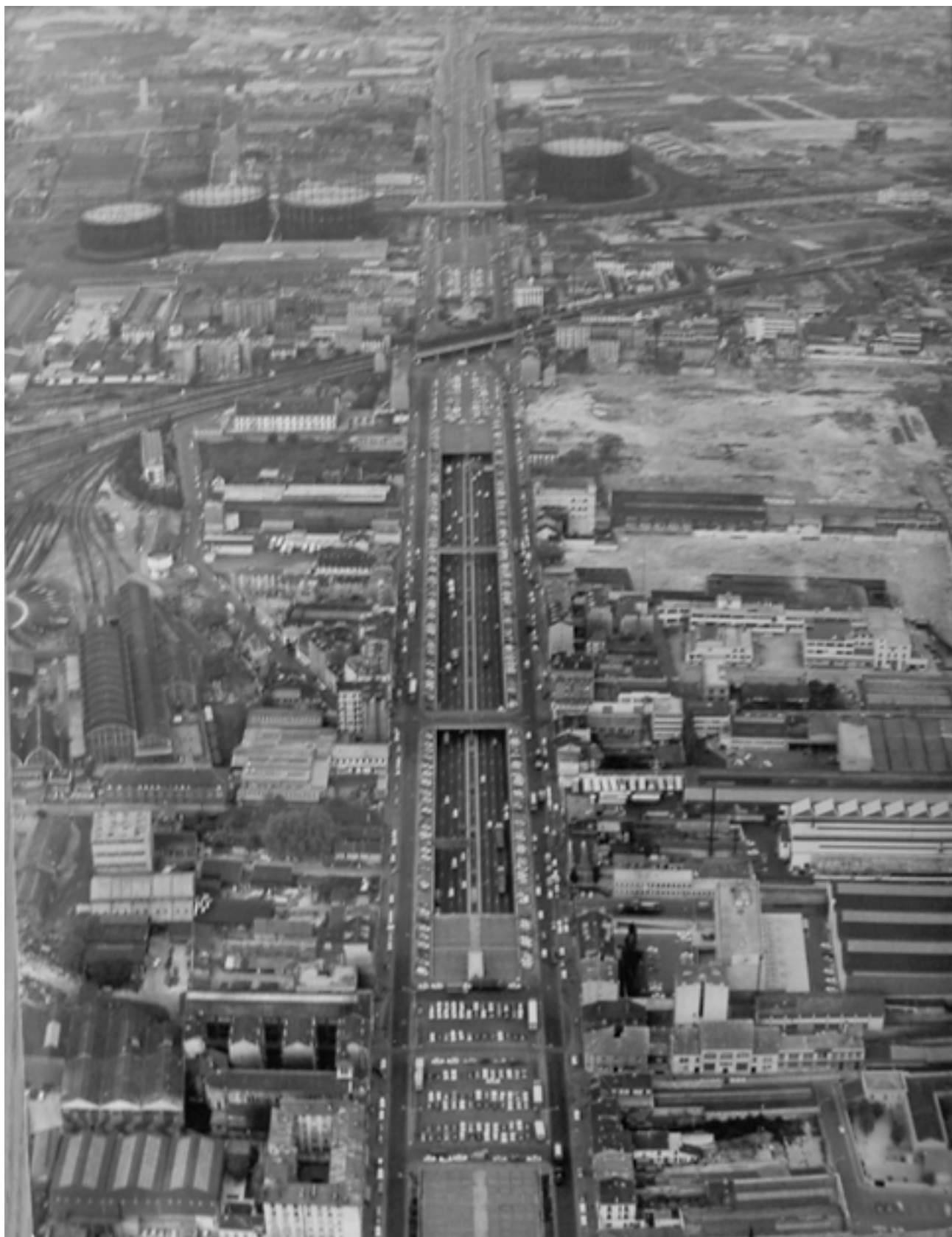
¹²² Nationales qui seront à la charge des départements à partir de 2007.

L'autoroute A3 relie le périphérique – porte de Bagnole – à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle par l'autoroute A1. Le tracé de cette deux fois quatre voies sépare le quartier de La Noue à Montreuil de celui des Malassis à Bagnole, pendant près de quarante ans. La couverture de l'A3, en cours de réalisation, les reliera de nouveau grâce à une passerelle accessible aux piétons sur cinq cents mètres.

Le tracé de l'A1, a été établi par l'Etat sans concertation avec les élus ou la population. Elle a coupé littéralement en deux le quartier de la Plaine-Saint-Denis en 1964, participant à la dégradation du paysage et de l'habitat d'un quartier touché de plein fouet par la désindustrialisation (voir photographie page suivante). Cette fracture n'a été réparée qu'en 1998, avec la construction du Stade de France, rebaptisé il y a peu encore Stade de France-Paris 2012, qui seule a justifié la couverture de l'autoroute du Nord redonnant son unité à cet espace de sept cents hectares déjà occupé par deux cent soixante hectares de voirie. Mais pour l'instant, l'A1 marque toujours fortement le paysage de la porte de Paris (voir photo ci-dessous), l'Etat refusant de procéder à sa couverture, même si la communauté d'agglomération « Plaine-Commune » débute une opération de requalification de ce quartier.



1968, l'A1 à la porte de Paris (AD93 : 12FiSaint-Denis26)



1973, l'A1 coupe la Plaine-Saint-Denis en deux (AD93 : 13FiSaint-Denis34).

D'autres projets d'autoroutes, conçus dans les années soixante, tel le boulevard urbain sur Clichy et Saint-Ouen, étaient synonymes de ruptures urbaines. Ce boulevard, long de presque deux kilomètres et large de vingt mètres, adoptant le tracé existant du boulevard Victor-Hugo, était destiné à relier le périphérique à l'autoroute A15. Il devait être équipé d'une zone acoustique de cent mètres de chaque côté, interdisant tout projet immobilier à vocation résidentielle dans un quartier qui manquait de logements. Il condamnait sept hectares de terrains dans une zone éminemment industrielle où l'urbanisation était déjà très contrainte et dans une ville de superficie réduite – 430 hectares dont plus d'un tiers est occupé par des zones industrielles. La population, regroupée en associations de riverains, et les élus rejettent ce projet de « super-boulevard », le boulevard Victor-Hugo étant déjà une artère très passante. L'État refuse, pour cause de surcoût, de construire en souterrain, seul compromis acceptable pour les collectivités locales. Avant d'être abandonné, le boulevard reste à l'ordre du jour pendant plus de quinze ans, bloquant les projets d'aménagement locaux.

Ce débat sur les tracés d'autoroutes et les ruptures urbaines n'est pas achevé. Très récemment, un vieux projet de prolongation de l'A103 (destiné à soulager le tunnel de l'A86 à Nogent-sur-Marne et à réduire le bouchon de l'A4 au niveau du pont de Nogent), supprimé in extremis par le ministre des Transports (Gayssot) en 2002, a été remis à l'ordre du jour par Gilles de Robien. Ce projet soulève l'opposition du maire UMP de Neuilly-Plaisance, car cette voie rapide traverserait le plateau d'Avron où la ville a aménagé un parc de 30ha il y a seulement trois ans. Neuilly-sur-Marne le refuse également, car l'A103 couperait en deux le quartier des Fauvettes et le parc du Croissant-Vert¹²³.

Dans ce paragraphe sur les autoroutes facteurs de rupture urbaine, on ne peut laisser de côté l'A86, qui est le contre-exemple parfait. Cette rocade, située à quelques kilomètres du périphérique, relie les trois chefs-lieux Bobigny, Créteil et Nanterre. Destinée à faciliter les échanges de banlieue à banlieue, en évitant la traversée de Paris et le recours de plus en plus difficile au périphérique, elle est considérée par les riverains et les élus comme une desserte fondamentale¹²⁴. Elle était très attendue entre Saint-Denis et Bobigny, pour décharger une RN186 totalement saturée¹²⁵.

¹²³ En revanche, les maires de Gagny et Villemomble réclament depuis de nombreuses années l'A103, le premier pour désenclaver sa commune et le second afin de désengorger la RN302, toujours saturée et dangereuse, qui traverse sa ville.

¹²⁴ Rapport du préfet, 1976. Dossier 1801W515, AD93.

¹²⁵ La boucle de l'A86 devrait être enfin achevée courant 2007-2008. Deux tunnels restent à construire dont celui de Rueil-Malmaison/Vaucresson, en cours de réalisation.

3- POLLUTIONS SONORE ET ATMOSPHERIQUE :

Les deux phénomènes sont interconnectés, la pollution de l'air étant due essentiellement à la circulation automobile, cause d'un niveau sonore élevé autour des axes routiers. 80% des bruits émis dans l'environnement sur territoire français sont dus aux transports (pour les 2/3 par les transports routiers et pour le tiers restant par les transports aériens et ferroviaires)¹²⁶. A la fin des années 1990, 3000 sites sont particulièrement exposés au bruit routier ou ferroviaire. 200.000 logements sont ainsi exposés à plus de 70dB en façade entre 8h et 20h, essentiellement situés en Ile-de-France ou en Rhône-Alpes¹²⁷.

Echelle du bruit :

20dB	<i>Conversation à voix basse Vent léger</i>	<i>Calme</i>
30dB	<i>Chambre à coucher</i>	
40dB	<i>Salle de séjour</i>	
60dB	<i>Conversation normale</i>	<i>Bruits courants</i>
65dB	<i>Salle de classe</i>	<i>Bruyant</i>
70dB	<i>Téléviseur, rue à gros trafic</i>	
75dB	<i>Voiture, aspirateur</i>	
80dB	<i>Automobile</i>	<i>Pénible, nocif (85dB : seuil de danger)</i>
85dB	<i>Cantine scolaire</i>	
90dB	<i>Aboiement d'un chien, appareil de bricolage (scie circulaire)</i>	<i>Difficilement supportable, dangereux</i>
100dB	<i>Chaîne Hi-Fi, baladeur (niveau maximum)</i>	
110dB	<i>Concert</i>	
120dB	<i>Voiture de course</i>	<i>Seuil de la douleur</i>
140dB	<i>Avion au décollage</i>	

Le trafic sur les voies autoroutières est très important. L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, qui couvre 3000 hectares dont 750 en Seine-Saint-Denis, et a transporté 44 millions de passagers et 1,4 million de tonnes de fret en 2002, contribue énormément aux flux de

¹²⁶ Cf ADEME.

¹²⁷ Lamure, C., *La résorption des points noirs du bruit routier et ferroviaire. Rapport n°1998-0080-01*, Conseil général des Ponts et Chaussées, Paris, 114p., 1998.

circulation. La plate-forme de Garonor alimente fortement les flux de circulation sur l'A1 et donc l'A3. Quatre mille poids lourds y ont transité quotidiennement en 1997. L'A3 est parcourue quotidiennement par près de cent quatre-vingt-dix mille véhicules, dont trente mille poids lourds. Les riverains, gênés par le bruit quasi continu, ont demandé la couverture de l'autoroute dès 1971. Ils ont obtenu ponctuellement, et après moult pétitions, l'installation de double vitrage. Finalement, la couverture sur 700 mètres de l'autoroute A3 – avec isolation phonique par murs et non plus par double vitrage – à Bagnolet, Montreuil et Romainville a été inscrite au contrat de plan 2000-2006, sur une durée de trois ans et pour un coût de quatre-vingts millions d'euros.

Les nuisances sonores induites sont fortes et récurrentes. Dès 1985, la DDE parle de la Seine-Saint-Denis comme d'un « département sinistré » sur le plan du bruit : 7 zones du département ont des niveaux de bruit supérieurs à 77 dB (A) et 100.000 personnes vivent à moins de 100m de voies autoroutières bruyantes (> 65dB (A)). Le département comptait alors 53km d'autoroutes, 60km de chemins de fer et de voies routières à fort trafic.

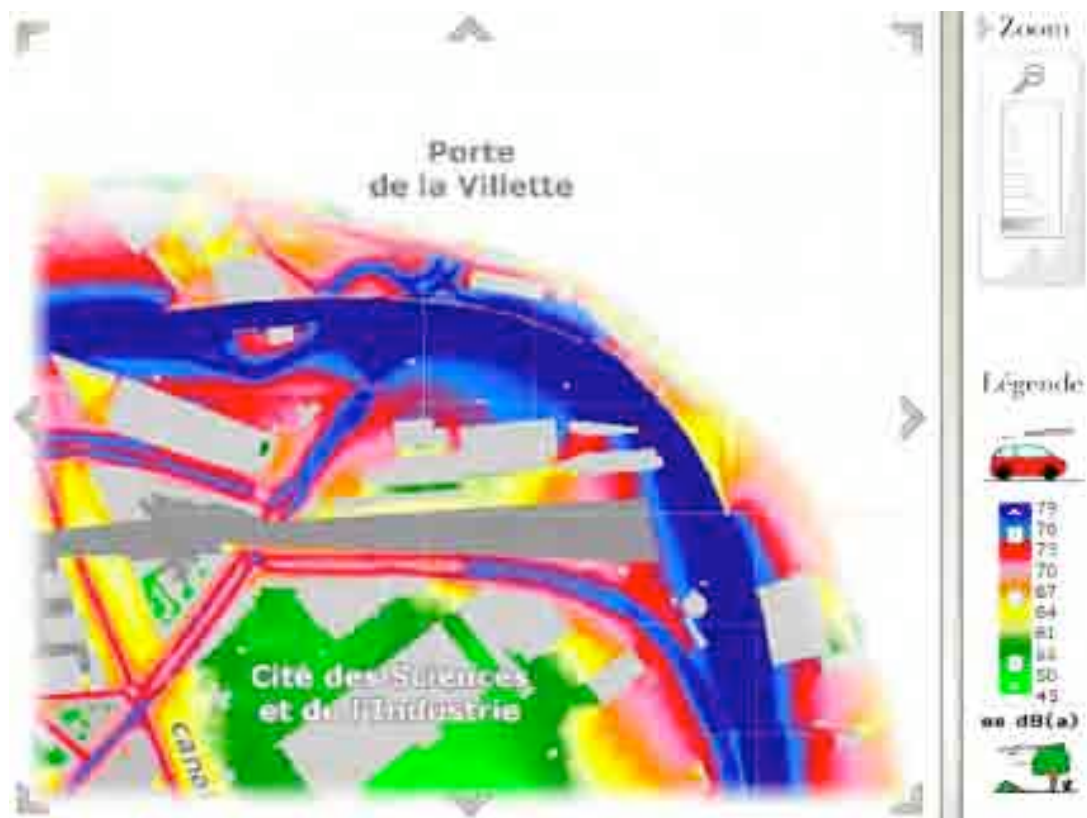
La situation de la Seine-Saint-Denis est à replacer dans le contexte particulier de la région Ile-de-France, où en 1996, 90% du réseau routier induisait très fréquemment une pollution sonore supérieure à 60dB pour les riverains. En ce qui concerne la proche banlieue, il faut surtout tenir compte du contexte parisien et de la politique de réduction de la circulation automobile menée depuis quelques années dans la capitale. Les élus de banlieue¹²⁸ demandent l'étude de l'impact de cette politique sur les villes adjacentes, en termes de circulation et de stationnement et surtout réclament l'accroissement de l'offre de transports en commun avant la poursuite de cette politique de réduction de la place de l'automobile dans Paris.

Les populations les moins favorisées sont plus exposées au bruit, car elles occupent les logements situés en périphérie (les moins chers) ou/et près des grandes infrastructures de transports. Certains quartiers des communes de notre zone d'étude sont ainsi particulièrement touchés, surtout les zones limitrophes de Paris – portes de Saint-Ouen, de Clignancourt, de la Villette ou de Pantin – comme en témoignent les cartes réalisées par Paris (voir pages suivantes) en 2003. Près du périphérique, les niveaux de bruit dépassent les 76dB, donc sont pénibles voire nocifs. Rappelons, que le périphérique est à ciel ouvert au niveau des portes mentionnées ci-dessus.

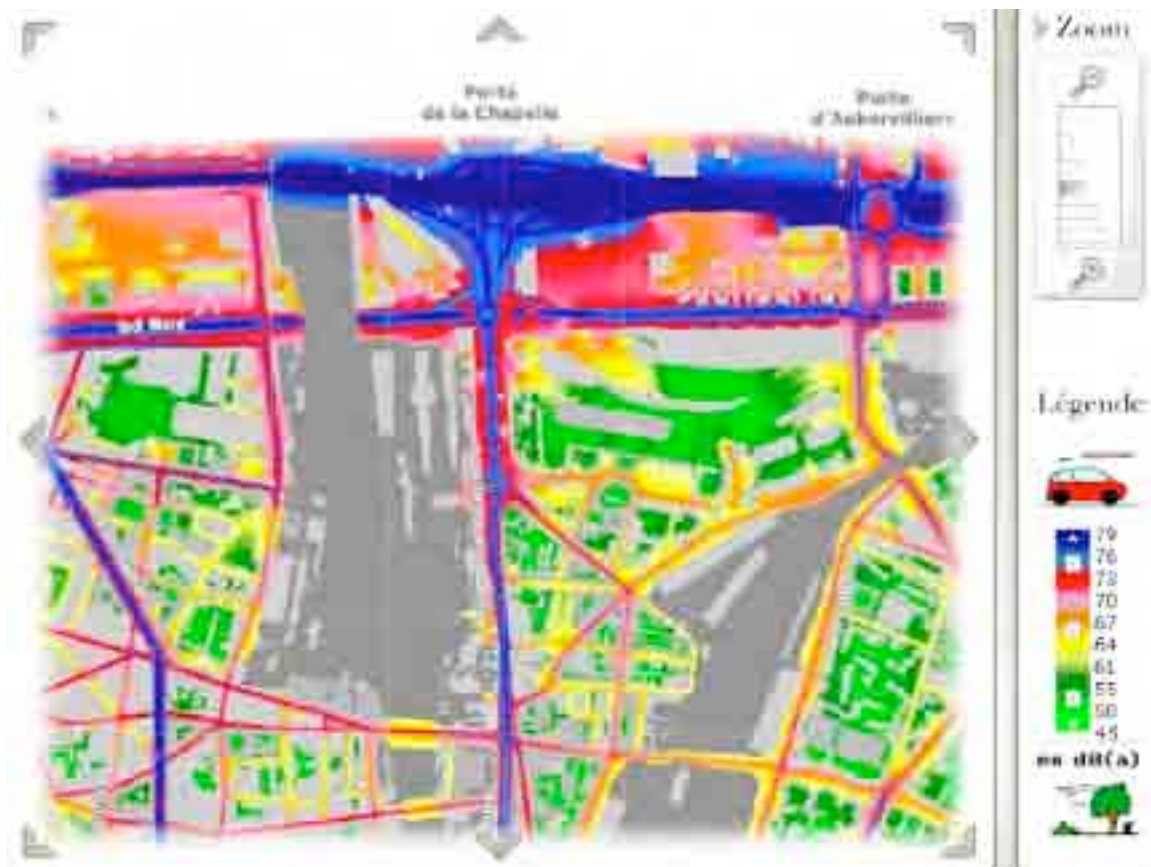
¹²⁸ Notamment les maires des Lilas (93), de Vincennes (94) ou de Montreuil (93), qui se sont exprimés lors de la première réunion de concertation sur les transports entre Paris et les maires de banlieue qui s'est tenue à Montreuil en novembre 2006.



Porte de Saint-Ouen (source : cartes du bruit routier, ville de Paris, 2003). En bleu et rouge, les zones où le bruit est supérieur à 73dB, en vert les secteurs où le bruit est inférieur à 60dB.



Porte de la Villette (source : cartes du bruit routier, ville de Paris, 2003).



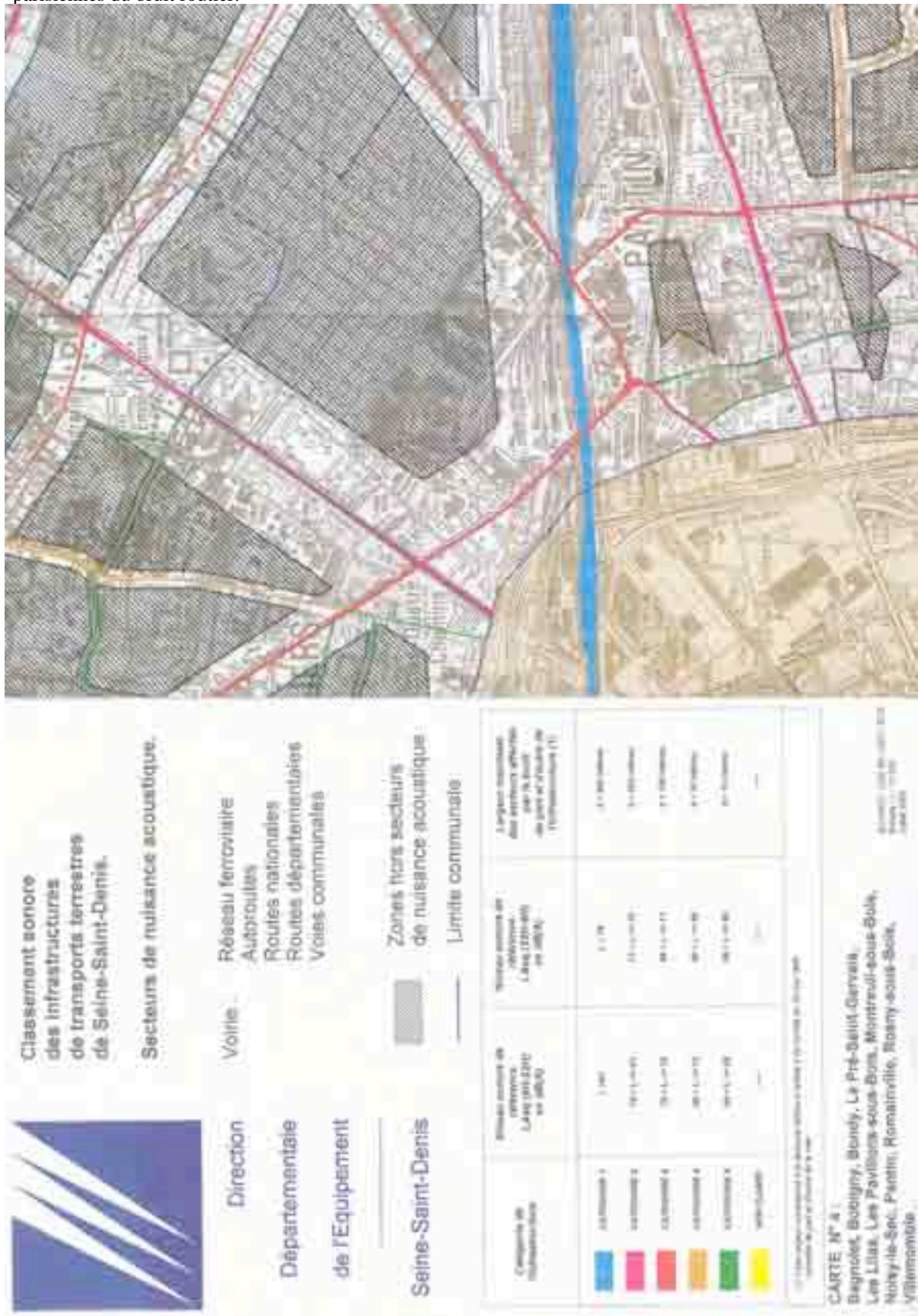
Porte de la Chapelle et d'Aubervilliers (source : cartes du bruit routier, ville de Paris, 2003)..

La pollution sonore constatée dans les années 1980 n'a pas été réduite dans les deux dernières décennies, mais elle commence à être prise en considération, évaluée et même cartographiée. Une Directive européenne adoptée en 2002¹²⁹ oblige toutes les agglomérations de plus de 250000 habitants à se doter en 2007 de « cartes stratégiques du bruit » dont des cartographies routières. Paris a été la première grande capitale européenne (et la première agglomération française) à publier sa cartographie du bruit routier, dont quelques extraits figuraient sur la page précédente¹³⁰. Le conseil général de Seine-Saint-Denis s'est lui aussi lancé dans la réalisation d'une cartographie des bruits imputables à la circulation et la Direction départementale de l'équipement de Seine-Saint-Denis a dressé des cartes des secteurs de nuisance acoustique, notamment des villes de Bagnolet, Bobigny, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Les Pavillons-sous-Bois, Montreuil-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville, Rosny-sous-Bois, Villemomble (voir page suivante, extrait correspondant à Pantin).

¹²⁹ Directive 2002/49/CE.

¹³⁰ Paris a choisi la modélisation pour réaliser cette cartographie et non le relevé direct sur le terrain, la modélisation étant plus rapide (il a fallu 15 mois contre 10 ans pour les mesures sonométriques) et permettant des simulations en fonction des projets d'aménagement. *Le Magazine de l'Environnement sonore*, n°102, juin 2003. Les cartes sont consultables sur le site internet de la ville de Paris : http://www.v1.paris.fr/fr/environnement/bruit/carto_jour_nuit/cartobruit.html

Extrait de la carte des nuisances acoustiques à Pantin (DDE93). La codification est la même que celle des cartes parisiennes du bruit routier.



Le périphérique

Aux nuisances voies autoroutières, s'est ajoutée celle générée par le périphérique. Cette boucle de 35 kilomètres, construite entre 1957 et 1973, a été établie sur les terrains de l'ancienne zone non aedificandi, c'est-à-dire pour les banlieues nord et est sur des espaces sacrifiés où la qualité de vie était médiocre¹³¹. Dès lors, le périphérique n'a peut-être pas été construit avec toute l'attention requise : la possibilité de couvrir le périphérique de l'Est a été écartée, contrairement à ce qui a été fait dans l'Ouest, en raison d'un coût au kilomètre qui approchait les 80 à 160 millions de francs. Dès 1979, la banlieue est (à travers la voix de la conseillère générale de Montreuil dénonçait la faiblesse des équipements phoniques : « Notre département, comme par hasard, a une nouvelle fois le maillot jaune des défavorisés, premier sur les huit départements de la Région Parisienne. »¹³²)

Le périphérique, dont l'objectif affiché en 1953-1954 était de mettre en harmonie les territoires urbains et suburbains, constitue une véritable rupture, une frontière entre Paris et les 22 communes riveraines. Il accueille 42% de la circulation Paris intra-muros et Paris-banlieue et est aujourd'hui l'axe routier le plus fréquenté de France. Il devient même depuis quelques années une voie de desserte des entreprises, entreprises qui sont de plus en plus nombreuses à installer leurs bureaux au plus près du périphérique dans des zones interdites à la construction d'habitat afin de disposer d'une adresse postale à Paris. Si ces immeubles jouent le rôle inattendu de murailles d'isolation phonique, ce développement tertiaire inattendu augmente le flux de circulation et contribue à l'accroissement de la pollution atmosphérique.

L'étude d'Airparif¹³³ portant sur la porte de Bagnolet a montré que le périphérique affecte la qualité de l'air dans un rayon de 150m : une teneur en dioxyde d'azote deux fois plus importante que l'objectif de la Région Ile-de-France en 2005 (100microgrammes/m³ d'air contre 50) et une teneur en benzène supérieure d'un tiers à la norme recommandée par le Conseil supérieur d'hygiène de France (2,6microgrammes/m³ d'air contre 2).

L'Association « Ile de France Environnement »¹³⁴ a comptabilisé près de deux cents sites à Paris et en proche banlieue ouverts au public et situés dans ce périmètre, dont trois hôpitaux, dix crèches, quarante écoles, collèges ou lycées, une centaine d'installations sportives, 108 hectares de squares, jardins ou parcs publics, quatre des bibliothèques et deux mairies.

¹³¹ Boucle de trente-cinq kilomètres.

¹³² Propos de Mme Robert. PV du Conseil général de Seine-Saint-Denis, année 1979, séance du 27/11/1979.

¹³³ Etude présentée le 12 avril 2005.

¹³⁴ L'Association a réclamé depuis une étude analogue pour les portes de La Chapelle, d'Orléans et d'Auteuil.

C- LES ESPACES VERTS

Se pose non seulement la question de l'étendue des espaces verts à l'échelle communale, mais également celle du nombre de m² offert par habitant, de la répartition (équitable ou non, diffuse ou non) de ces espaces et de leur « proximité »¹³⁵. En 2001, la Seine-Saint-Denis compte 10m² d'espaces verts par habitant, soit dix fois plus qu'à sa création en 1968. Mais la situation reste peu satisfaisante, car la localisation des espaces verts est très diffuse sur le territoire départemental. L'existence de parcs départementaux (fréquentés le week-end) ne modifie pas radicalement la grisaille quotidienne de paysages très minéraux.

1- LES ANNEES 1960¹³⁶

En 1968, le département ne compte que 104ha d'espaces verts ouverts au public, soit 1,2m² par habitant, quand la norme française est de 8,5m²¹³⁷. Trois quarts des villes de Seine-Saint-Denis ont moins d'1m² d'espaces verts par habitant, quelques-unes en ont 2m² et seule Gournay dispose de plus de 5m² par habitant. (voir tableau page suivante).

Dès la création du département, les élus, conscients du manque d'espaces verts, héritage de l'industrialisation, réclament au nouveau préfet un bilan de la situation et une étude prospective :

« Les enfants n'ont pas été gâtés par les sites et les forêts dans notre département. Les sites, les forêts, ce sont des usines, des cheminées, des cités d'habitation où sont enfermés de rares espaces verts, interdits bien sûr. [...] Le jeudi, les enfants qui s'aèrent en Seine-Saint-Denis le font dans les conditions d'un département industriel, avec des usines enfermées entre les cités et les cités enfermées entre les usines. ».¹³⁸

Le préfet confirme les analyses des conseillers :

« Les besoins en espaces verts n'ont pas été correctement appréciés au cours de la période de croissance démographique rapide qu'a connu Paris entre 1860 et 1914. [...] Par sa géographie

¹³⁵ Projet d'aménagement et de développement durable de La Courneuve, débat sur les orientations au conseil municipal du 9 novembre 2006.

¹³⁶ On s'appuie sur les procès-verbaux du conseil général de la Seine, de la Seine-Saint-Denis et les rapports du préfet au conseil général.

¹³⁷ La norme française est inférieure aux normes européennes. Letronnier, Gilberte, *Les espaces verts et les équipements sportifs dans trois communes de la Seine Saint Denis : le Bourget, Stains et La Courneuve*, mémoire de géographie sous la dir. de Rochefort, Paris I, 1971, 111 p. Le rapport du préfet au CG93 n°69-196 détaille la grille Dupont, appliquée par des urbanistes français à la fin des années soixante qui préconise 40m² d'espaces verts par habitant, en comptabilisant les jardins proches des résidences, les parcs urbains, les grands parcs, les jardins familiaux privés, les terrains de sport et les grandes zones vertes proches.

¹³⁸ *Compte-rendu des séances du CG93*, délibération du 18 décembre 1968.

et son histoire, le département est défavorisé en espaces verts. [...] L'occupation du sol est telle qu'une amélioration substantielle du nombre d'espaces de voisinage ne peut être espérée que dans les zones du département encore peu urbanisées. »¹³⁹ Cela exclut les communes les plus anciennement urbanisées et industrialisées de la zone d'étude : Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers et Pantin. Les espaces verts ne peuvent être aménagés que dans les anciennes carrières ou en périphérie du département (l'Ile-Saint-Denis, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte, Tremblay-en-France). L'environnement de la « couronne de Paris » a, lui, peu de chances d'être modifié, sauf à prendre sur les friches qui se multiplient à partir des années soixante-dix.

Espaces verts communaux de Seine-Saint-Denis ouverts au public en 1968¹⁴⁰ :

<i>Communes</i>	<i>Superficie en m² (1968)</i>	<i>M² d'espaces verts/hbt</i>	<i>M²/hbt en 1970 (projection)</i>
Aubervilliers	23.500	0,31	0,41
Aulnay-sous-Bois	31.200	0,50	0,85
Bagnolet	10.200	0,29	0,66
Blanc-Mesnil	11.748	0,24	3,88
Bobigny	700	0,01	1,44
Bondy	6000	0,11	0,10
Le Bourget	8.500	0,88	0,77
Clichy-sous-Bois	64.000	3,91	1,97
Coubron	3.000	1,37	1,99
La Courneuve	6.380	0,14	0,66
Drancy	6.100	0,08	1,2
Dugny	10.300	1,30	1,28
Epinay	25.000	0,59	1,4
Gagny	51.000	1,42	3,55
Gournay	63.900	16,29	13,31
Ile-Saint-Denis	3.500	0,63	0,61
Les Lilas	1.500	0,09	1,73
Livry-Gargan	60.000	1,87	4,2
Montfermeil	0	0	3,13
Montreuil	174.980	1,82	4,19
Neuilly-Plaisance	3.320	0,18	0,18
Neuilly sur Marne	30.000	1,33	0,85
Noisy-le-Grand	32.000	1,25	0,71
Noisy-le-Sec	12.382	0,36	0,89
Pantin	116.000	2,41	2,42
Pierrefitte-sur-Seine	6.000	0,31	1,04
Pré-Saint-Gervais	8.600	0,58	0,57
Le Raincy	28.000	1,96	1,86
Romainville	86.000	0,58	4,68
Rosny-sous-Bois	7.300	0,23	1,66
Saint-Denis	63.100	0,63	1,95
Saint-Ouen	37.564	0,76	1,19
Sevran	5.350	0,26	0,32

¹³⁹ Rapport du préfet au CG93 n°69-196.

¹⁴⁰ Source : Rapport du préfet au CG93 n°69-196.

Stains	18.427	0,57	0,98
Vaujours	8.000	1,68	1,5
Villemomble	15.000	0,52	0,49
Villetaneuse	3.400	0,45	0,39
Total	1.041.951 (104ha)	1,2076m2/hab	

(Tremblay et Villepinte ne figurent pas, car leur faible taux urbanisation et le grand nombre d'espaces agricoles proches du tissu urbain existant fausseraient les chiffres).

2- LA SITUATION AU MILIEU DES ANNEES 1970

La volonté de développer les espaces verts se heurte à un « retard en acquisitions foncières et en équipement ». Le conseil général note, en 1970 : « La réalisation d'un programme tendant à doter les communes du département d'espaces verts correspondant à une norme de 1,5m² par habitant, nécessiterait un volume de crédits tel qu'elle devrait s'étendre sur plusieurs plans. »¹⁴¹



1972, espaces verts en Seine-Saint-Denis (source : La Documentation Française, NED n°3892-3893-3894).

¹⁴¹ *Compte-rendu des séances du CG93, année 1970.*

Les rapports de présentation des plans d'occupation des sols (POS) renseignent sur la l'étendue et la localisation des espaces verts dans les communes vers 1975¹⁴². La question n'est pas au cœur des préoccupations municipales, mais toutes les villes de la zone d'étude y consacrent un développement dans leur POS, sauf Saint-Ouen et Stains.

Aubervilliers, ville de 576ha, ne comprend que 2,92 hectares d'espaces verts composés pour l'essentiel des squares Stalingrad et Lucien Brun, soit 1/197^e du territoire communal. Elle offre 0,4m² d'espaces verts par habitant. Même si l'on peut inclure les terrains du Fort d'Aubervilliers dans les espaces verts (interdits aujourd'hui pour cause de pollution massive aux produits radioactifs) et si les logements de la zone pavillonnaire au nord-est de la ville en comportent, Aubervilliers est globalement très sous-équipée en espaces verts. 43% du territoire communal est occupé par des emprises industrielles¹⁴³. Les plans figurant dans le dossier du POS (voir plan page suivante) illustrent bien l'importance des espaces classés en zone industrielle (UIA, UIB) ou en zone mixte industrie-habitat.

A Pantin¹⁴⁴, voisine d'Aubervilliers, les espaces verts publics occupent 18 des 501ha, soit 1/28^e du territoire communal. Chaque habitant dispose de 3,77m² d'espaces verts. Les squares Barbusse et de la République occupent 6,5ha aux limites sud-est de la ville ; on peut leur ajouter les cimetières qui jouent, selon les rédacteurs du POS, un rôle de « poumon vert » non négligeable puisque le cimetière parisien de Pantin s'étend sur 73ha. Cependant, si la commune est mieux dotée qu'Aubervilliers, elle ne respecte pas les normes de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP) qui préconise d'atteindre 25 ha. Cela paraît difficilement envisageable dans une petite commune hautement urbanisée limitrophe de Paris, où les terrains disponibles sont rares et donc chers. La circulaire du 8 février 1973 prescrivait même d'acheter 42 ha....

A Saint-Denis¹⁴⁵, la plus étendue des villes étudiées (1236 ha), les espaces verts représentent, en 1975, 1/77^e du territoire communal (16 ha, dont 7ha pour le parc de la Légion d'Honneur). Chaque Dyonysien a accès à 1,6m², contre les 10m² préconisés. Pour atteindre les normes en vigueur en France, la ville devrait acquérir 75ha supplémentaires (elle espérait récupérer les

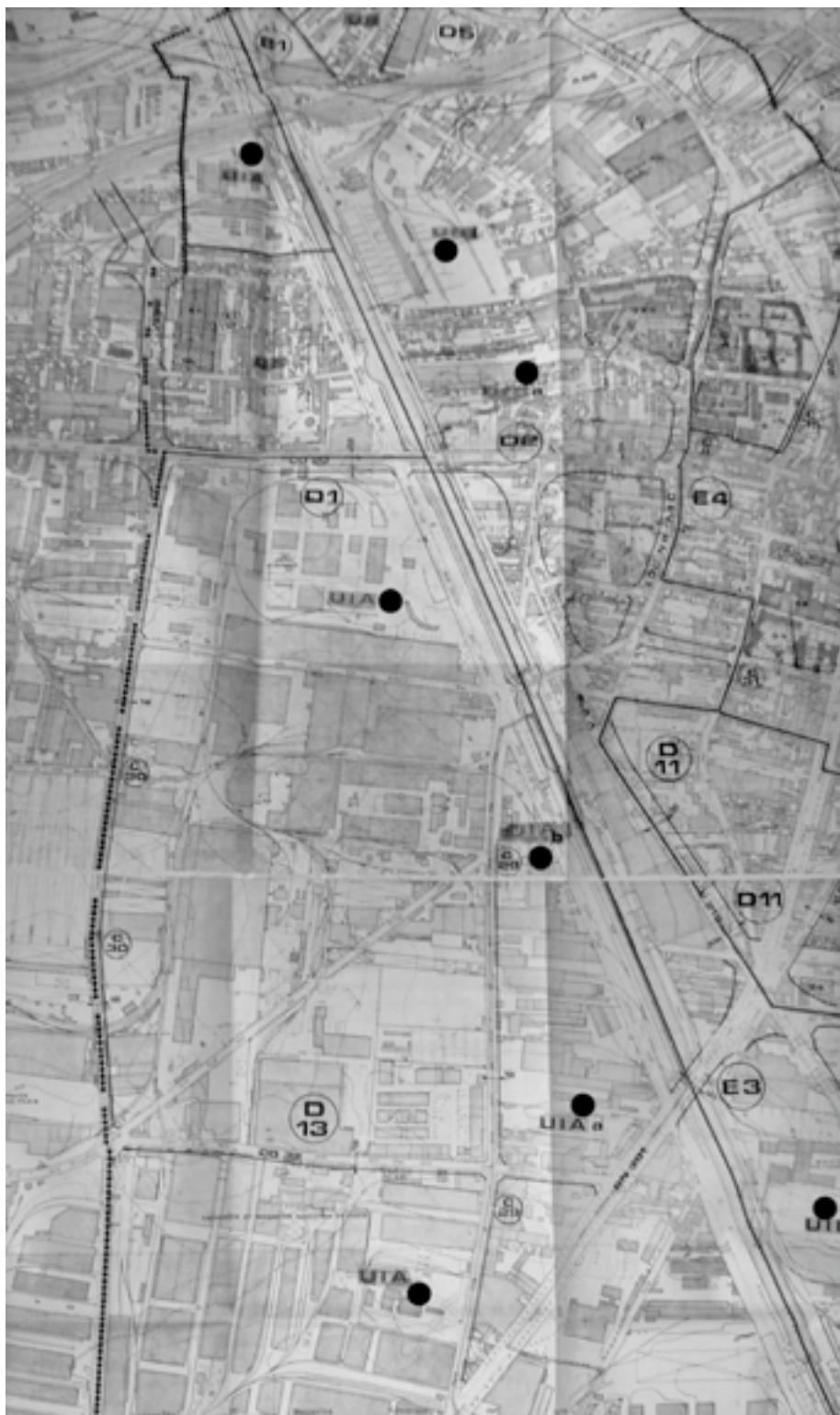
¹⁴² AD93, série 2109W.

¹⁴³ Contre 25% pour La Courneuve, Le Bourget et Pantin. Cf Ronsas, Jean-Jacques, IAURIF, *Etude monographique des transports en commun dans la banlieue nord-est proche de Paris entre les autoroutes A1, A3 et B3*, mars 1979.

¹⁴⁴ Dossier 2109W13, AD93.

¹⁴⁵ Dossier 2109W16, AD93.

10ha du Fort de l'Est¹⁴⁶ et 9 autres ha disséminés dans la ville). Un bilan négatif, que la municipalité souhaite voir nuancé par la proximité du parc de La Courneuve.



1975, plan d'occupation des sols d'Aubervilliers (AD93 : 2109W2) : les espaces industriels sont marqués d'un point noir.

¹⁴⁶ Saint-Denis réclame la mise à disposition du public des espaces verts du Fort, comme cela s'était passé pour le parc de la Légion d'Honneur ouvert pour moitié au public. Note au préfet, 4 octobre 1983. 1801W493, AD93.

A Montreuil¹⁴⁷, le bilan semble meilleur, mais rapportés à la taille de la commune et au nombre de ses habitants, les espaces verts sont finalement largement insuffisants. Cette ville de 892 ha, les espaces verts s'étendent sur 28,3ha, soit 1/32^e du territoire communal, offrant 2,95m² par habitant. Cette verdure se répartit entre le parc Montreau (17ha), des espaces de voisinage (4,6ha) et des espaces verts (6,7ha), auxquelles doivent s'ajouter, selon le POS, le parc des Guilands (12ha) et un parc dans le secteur des Baumonts (15 ha).

Saint-Ouen et Stains n'abordent pas la question des espaces verts dans leur POS, sauf pour rappeler dans le cas de la première qu'il serait nécessaire d'accroître le nombre d'ares à disposition de la population.

En 1968, Bagnole (257ha) est « particulièrement défavorisé sur le plan des espaces verts publics »¹⁴⁸. La situation s'améliore avec la réalisation du parc départemental Jean Moulin (7ha), qui représente en 1975 le seul espace vert public de la ville. Ce parc localisé au sud de l'autoroute A3 occupe 1/37^e du territoire communal, offrant 2,06m² de verdure par habitant. La ville espère alors atteindre les 3m² par habitant en aménageant un parc de 1,8ha situé au nord de l'A3.

Aux Lilas (126ha) les espaces verts ne sont présents que ponctuellement dans les 22ha de la zone pavillonnaire, qui offrent un tissu assez vert, « un cadre urbain d'une certaine qualité »¹⁴⁹ que le POS veut préserver.

Le Pré-Saint-Gervais, sa voisine, la plus petite ville du département (70ha) et celle où la densité d'occupation du sol est la plus élevée, comprend 1% d'espaces verts (0,68ha), soit 0,4m² par habitant. Ces 0,68ha sont composés de quatre petits squares. Le POS prévoyait des réserves, afin de parvenir en 1985 à 0,64m² de verdure par habitant. Le POS souligne l'existence de deux quartiers plutôt pavillonnaires, dont la « villa du Pré », « enclave de calme et de verdure » en centre ville (sur 5 ha).

A Pierrefitte-sur-Seine (341ha), une ville au caractère « aéré et verdoyant »¹⁵⁰ selon son POS grâce aux nombreux pavillons avec jardins, offre 1,3ha d'espaces verts, soit 1/262^e du territoire communal (soit 0,65m²/habitant). La ville souhaite se conformer au minimum à la norme IAURP de 4m²/hab et se donne dix ans pour atteindre les 10m²/hab (5m² pour les adultes, 4m² de plaine de jeux pour les adolescents et 1m² de jardins d'enfants). Elle cherche

¹⁴⁷ Dossier 2109W11, AD93.

¹⁴⁸ dossier 2109W4, AD93.

¹⁴⁹ Rapport de présentation du POS des Lilas, dossier 2109W9, AD93.

¹⁵⁰ Dossier 2109W14.

donc 8ha supplémentaires, mais compte sur la création du parc départemental de Villetaneuse (12ha) pour nuancer son bilan vert.

A Romainville, en 1972, les espaces verts s'étendent sur 7ha, que la ville envisage de porter à 19ha, afin de créer une grande zone verte s'étendant des Lilas à Noisy-le-Sec.

3- LES ANNEES 1980-1990 :

Au niveau de l'agglomération parisienne, la Seine-Saint-Denis occupe le dernier rang pour le nombre d'ares d'espaces verts pour 1.000 habitants (voir tableau page suivante). Cette inégalité écologique inspire Monique Pinçon-Charlot qui fait le lien entre la densité d'HLM dans une commune et le nombre d'espaces verts ouverts au public, constatant qu'en région parisienne, 59% des « communes HLM » possèdent moins de 2ha d'espaces verts pour 1000 habitants¹⁵¹.

Départements	77	75	78	91	92	93	94	95
Nombre d'ares pour 1000 habitants	2156	1591	3369	5262	1279	264	521	15175

Les villes proches de Paris, les plus urbanisées et industrialisées sont les moins favorisées dans ce bilan vert. A l'inverse, les villes de Villepinte, Sevrans, Vaujours, Coubron, Gagny, Neuilly-sur-Marne et Noisy le Grand¹⁵² sont les « poumons » de la Seine-Saint-Denis et ont obtenu la conservation de leurs espaces verts (Poudrerie de Sevrans, bois de Bernouille à Vaujours, parc public de Clichy sous Bois ou Côte de Beauzet à Montfermeil), qui sont tous des reliquats de l'ancienne forêt de Bondy (voir carte page suivante).

Le cap des 10m² par habitant est atteint en 1995. Le département compte alors 1386 ha d'espaces verts, dont 641ha départementaux, 463ha communaux, 146ha régionaux et 136ha nationaux¹⁵³. L'objectif affiché est alors de 2..300ha (soit 10% du territoire).

¹⁵¹ Pinçon-Charlot, Monique, Preteceille, Edmond, Rendu, Paul, *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*, Paris, Anthropos, 1986, 291 p.

¹⁵² Lasternas, I., *Zones d'intervention foncière en Seine-Saint-Denis*, maîtrise de géographie sous la dir. de Paul Claval, Paris IV, 1982, 134p.

¹⁵³ Bilan d'activité du président du CG93, 29 octobre 1996.



1989, espaces verts en Seine-Saint-Denis (source : CG93).

4- LE PARC DEPARTEMENTAL DE LA COURNEUVE

Ce parc est, par sa superficie (425ha)¹⁵⁴, le 3^e espace vert de l'agglomération parisienne. Il s'étale sur les communes de La Courneuve, Saint-Denis, Stains, Dugny et Garges-lès-Gonesse et reçoit près de 2 millions de visiteurs par an.

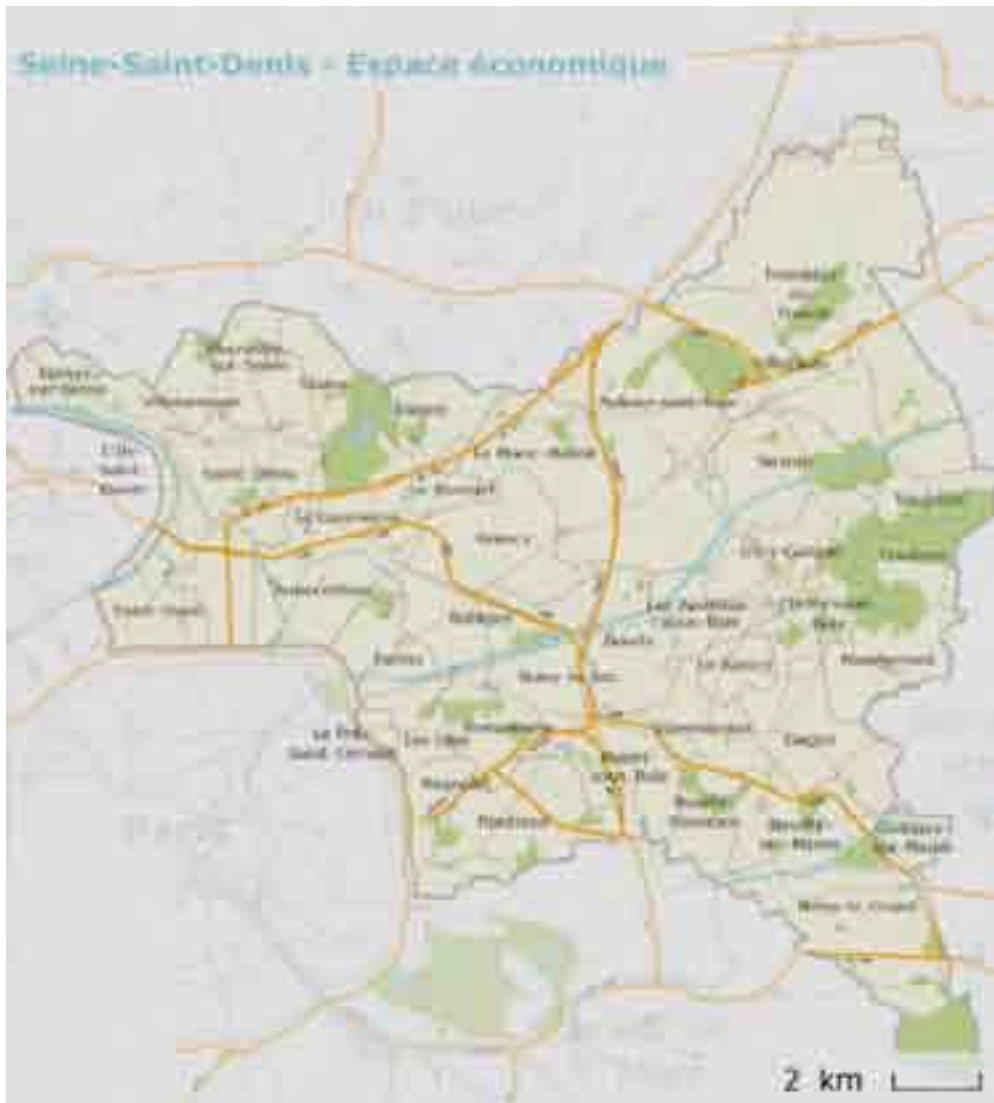
Son existence n'allait pas de soi. La Seine-Saint-Denis a 'arraché' le parc à Paris lors de la dévolution aux nouveaux départements des biens de l'ancien département de la Seine, pour doter d'un parc une banlieue nord-est qui n'en possédait aucun¹⁵⁵.

Ce parc est imaginé par le conseil général de la Seine dans les années vingt-trente. Situé sur des terrains humides et inondables, il répond aux besoins de nature et d'équipements sportifs

¹⁵⁴ Conseil général, *La Seine-Saint-Denis*, 1998.

¹⁵⁵ *Compte-rendu des séances du CG93*, année 1968. AD93.

de la capitale et donne à la région nord la réplique des parcs de l'ouest (Bois de Boulogne, 1000ha) et de l'est (Bois de Vincennes, 850ha). Un projet de 1954 dessine un parc sur le modèle du Bois de Boulogne, avec des allées réservées aux automobiles. Les premiers travaux débutent vers 1957, les premières plantations ont lieu en 1961. En 1964, ce parc qui devait couvrir 800ha, n'en couvre que la moitié, car priorité a été donnée à l'urbanisation et aux autoroutes : des terrains réservés ont été cédés à Stains et Dugny, d'autres ont été utilisés pour établir l'autoroute A1.(voir carte ci-dessous).



2005, espaces verts et voies routières rapides en Seine-Saint-Denis (COMEX 93)

En 1968, il est plus un espace libre qu'un parc conçu et réalisé suivant un projet paysager. Une fois dévolu à la Seine-Saint-Denis, le parc change d'orientation : il est désormais réservé aux piétons. Sa superficie paysagée s'accroît par tranches de travaux successives, durant lesquelles le parc est doté de vallons, de lacs et de belvédères.

La Préfecture de la région Ile-de-France propose en mai 1971 un plan de sauvegarde des espaces verts, qui les considère comme un équipement public et plus comme des réserves foncières. Ce plan suggère de porter la surface des espaces boisés ouverts au public à 140.000ha (contre 60.000 en 1971). Pourtant, le parc de La Courneuve est en danger dans les années 80, puisqu'un projet d'autoroute (A16) prévoit une traversée du parc, le coupant en deux.

L'ouest de la Seine-Saint-Denis, intensément urbanisé, ne possède qu'un seul poumon vert, le parc de La Courneuve. Une part de la population aspire à plus de 'nature' dans le béton (voir photo ci-dessous). Les rares espaces verts ont été reconquis sur les friches industrielles ou préservés depuis la fin des années soixante par une politique locale volontariste – quelle que soit la couleur politique – attachée à maintenir des « pauses » dans le continuum urbain. La carte des espaces verts de la Seine-Saint-Denis peut être mise en parallèle avec celle des Hauts-de-Seine, département nettement plus verdoyant qui jouit en outre de la proximité du bois de Boulogne.



« Un vrai parc pour la joie de tous. »

2003, une association d'habitants du quartier des Docks (Saint-Ouen) réclame l'implantation d'un parc (et de logements) sur les friches industrielles, plutôt qu'un complexe tertiaire. (coll. privée)

CHAPITRE III : VERS UNE GESTION DES HERITAGES : UNE POLITIQUE DE REMEDIATION ?

QU'EST-CE QUE LA « REMEDIATION » ?

Ce chapitre étudie les évolutions des questions socio-environnementales envisagées dans les chapitres II et III durant les années 1990-2000. L'équipe a mis en lumière l'existence d'une rupture dans les usages politiques durant la dernière décennie du XX^e siècle. S'amorcent de nouvelles pratiques environnementales visant à la 'remédiation'. Remédiation est ici utilisée dans deux sens : -remédier à quelque chose, y porter remède et -réinstaurer une médiation, renouer le dialogue entre deux parties.

Les solutions externalistes (gouvernementales) et internalistes (départementales et communales) proposées depuis vingt ans témoignent d'une prise de conscience des insuffisances de la politique menée en banlieue. Ces nouvelles orientations dans le texte se traduisent-elles sur le terrain ? Entre-t-on dans une ère de gestion des héritages, amorce d'une démarche de développement durable ?

L'un des principaux leviers utilisés pour changer de dimension politique est administratif et mutualiste : c'est l'intercommunalité.

A- L'INTERCOMUNALITE OUTIL DE LA REMEDIATION

Les premières formes d'intercommunalité apparaissent dans le cadre des communautés urbaines nées avec la loi du 31 décembre 1966 (complétée par les lois du 22 juillet 1977). Les premières communautés urbaines sont implantées à Lille, Bordeaux, Lyon et Strasbourg, puis à Dunkerque (1968), Le Creusot-Montceau-les-Mines et Cherbourg (1970-1971). Aucune communauté urbaine, à ce jour, n'a été créée en région parisienne. Peut-être parce qu'il s'agit de l'intercommunalité poussé à son plus haut degré et que l'adhésion d'une ville à une communauté de communes a un caractère définitif.

La Seine-Saint-Denis ne se saisit alors pas de cet outil. Il faut attendre les années 1990 et la mise en place des communautés de communes et des communautés de villes (loi du 6 février 1992 dite loi d'Orientation sur l'administration territoriale de la République)¹⁵⁶ pour que les

¹⁵⁶ *Rapport du Conseil économique et social*, présenté par Mme Claudette Brunet-Léchenault, *La décentralisation et le citoyen*, Paris, Les éditions des journaux officiels, 2000, 230 p.

viles du département envisagent des regroupements stratégiques¹⁵⁷. Elles utilisent ensuite la Loi Chevènement (12 juillet 1999) qui vise à une remise à plat administrative (renforcement et simplification de la coopération intercommunale), en instaurant trois types de groupements de communes à fiscalité propre : les communautés urbaines (ensembles de plus de 500.000 habitants), les communautés d'agglomération (plus de 50.000 habitants) et les communautés de communes (pour les milieux faiblement urbanisés, à vocation essentiellement rurale). Les modalités de coopération intercommunale sont de deux types : 'interne' (banlieue-banlieue) et 'externe' (Paris-banlieue, à travers les chartes de partenariat).

1-L'INTERCOMMUNALITE BANLIEUE-BANLIEUE

La Loi Chevènement oblige les villes françaises à intégrer une structure intercommunale, l'Etat se réservant sinon la possibilité de fixer lui-même le périmètre qu'il juge pertinent. Les communes de Seine-Saint-Denis ont donc tout intérêt à adhérer à une structure intercommunale choisie. D'autre part, l'Etat accorde une prime à la création d'intercommunalité et les conseils municipaux des communes encore isolées ou hésitantes, telles Saint-Ouen, Pantin ou Romainville, ont intérêt à prendre une décision afin de bénéficier des subventions. Ceci peut expliquer que plusieurs villes de la zone d'étude aient fait le choix (ont été contraintes) de l'intercommunalité ou de la coopération intercommunale, d'ailleurs déclinée de différentes manières. Certaines ont intégré la communauté d'agglomération 'Plaine Commune', d'autres l'Etablissement public d'aménagement 'Plaine de France', d'autres enfin ont préféré une forme de coopération plus souple, à travers l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien' (Actep).

Plaine Commune, créée en 1999, est l'exemple d'une banlieue qui cherche elle-même les moyens de sortir d'une situation difficile et met en place les outils de sa renaissance urbaine. Elle réunit huit villes du nord-ouest de la Seine-Saint-Denis (Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Epinay, Villetaneuse, Aubervilliers, Stains, La Courneuve et l'Ile-Saint-Denis). Les communes ont transféré une partie de leurs compétences à Plaine Commune, notamment dans le domaine de l'aménagement du territoire, des ordures ménagères (collecte et traitement) et de l'espace public (parcs, rues, parkings). Un Office Public d'Aménagement et de Construction (OPAC) de Plaine Commune a été créé en 2005 pour prendre en charge les 23.000 logements issus des quatre Offices publics d'HLM et des deux Sociétés d'économie

¹⁵⁷ Dans le cas de Romainville, par exemple, le débat est ouvert depuis 1998, pourtant son conseil municipal encore refusait en 2005 l'adhésion à une communauté de communes avec Bagnolet, le Pré-Saint-Gervais et Les Lilas. Voir *Ateliers urbains de Romainville*, réunion du 25 octobre 2005.

mixte des huit communes. Il constitue le 2^e partenaire social du logement en Ile-de-France. D'autres domaines (sport, insertion et culture) pourraient devenir du ressort de la communauté d'agglomération. En 2003, c'est un budget de 205 millions d'euros, les rentrées financières ayant été mutualisées (taxe professionnelle, taxe sur les ordures ménagères et dotation de l'Etat). Selon le vice-président de Plaine-Commune, « Il ne s'agit pas de philanthropie, mais d'une conviction et d'une volonté politiques forgées dans l'expérience conduite depuis maintenant près de 20 ans¹⁵⁸ : nous sommes plus inventifs, plus attractifs, plus convaincants en travaillant en partenariat. (...) Confinés dans une vision rétrécie de nos territoires, nous n'aurions pas eu les mêmes audaces, les mêmes exigences en matière d'équipements structurants, nous n'aurions pas bénéficié des mêmes investissements publics. »¹⁵⁹ L'intercommunalité aurait permis aux huit villes de doubler leur capacité d'investissement et « de réduire les inégalités territoriales et sociales »¹⁶⁰.

Plaine Commune n'est pas le seul exemple d'intercommunalité dans la zone d'étude¹⁶¹. Les villes de Bagnole, Le Pré-Saint-Gervais et les Lilas ont monté une communauté d'agglomération, tout comme les villes du Bourget et de Drancy qui ont uni leur destin depuis le 1^{er} janvier 2007.

Des dispositifs moins contraignants ont été mis en place ailleurs en Seine-Saint-Denis. Dix-sept communes de Seine-Saint-Denis¹⁶² et treize communes du Val d'Oise, en partenariat avec l'Etat (actionnaire pour 25%), la région Ile-de-France (actionnaire pour 25%) et les départements de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise ont créé l'EPA « Plaine de France » en 2000. Trois ans plus tard, Plaine de France s'est doté d'un programme d'actions touchant à la requalification urbaine autour des réseaux de déplacement, au renouvellement des espaces économiques et urbains dégradés, à la valorisation des centres-villes et à l'aménagement de grands équipements culturels et universitaires. De vrais projets de remédiation. Les communes de Plaine de France ont en effet été appauvries par les départs des entreprises (90.000 emplois perdus en dix ans) et font face à des problèmes de pauvreté (50% de foyers non imposables), de chômage (13,5% des chômeurs de la région) et d'immigration.

¹⁵⁸ Saint-Denis, Aubervilliers et Saint-Ouen s'étaient associés en 1985 dans Plaine Renaissance pour gérer la mutation des 800ha de la Plaine Saint-Denis.

¹⁵⁹ Interview de Didier Paillard, depuis élu maire de Saint-Denis, dans *L'Humanité Hebdo*, 25 mai 2003.

¹⁶⁰ Interview de Patrick Braouezec, président de Plaine-Commune, dans le *Parisien*, janvier 2005.

¹⁶¹ Clichy-sous-Bois et Montfermeil ont formé une communauté d'agglomération, afin de rénover le quartier des Bosquets, situé à cheval sur les deux villes.

¹⁶² Il s'agit d'Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc Mesnil, Le Bourget, La Courneuve, Drancy, Dugny, Epinay-sur-Seine, l'Ile-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Sevran, Stains, Tremblay-en-France, Villepinte et Villetaneuse.

Huit communes de Seine-Saint-Denis (Bagnole, Bondy, Montreuil, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Noisy-le-Grand, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois), neuf communes du Val-de-Marne (Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Joinville-le-Pont, Le Perreux, Nogent-sur-Marne, Saint-Mandé, Villiers-sur-Marne et Vincennes) et les conseils généraux des deux départements ont opté, en 2002, pour une coopération moins intégrative que les structures intercommunales. Ils ont créé l'Actep et lui ont fixé trois objectifs : renforcer l'attractivité de l'Est parisien, favoriser son développement et désengorger la circulation routière¹⁶³.

2- QUELLE INTERCOMMUNALITE PARIS-BANLIEUE ?

En 2000, l'agglomération parisienne apparaît morcelée entre différentes structures de coopération intercommunale dont aucune n'inclut Paris, centre de l'agglomération¹⁶⁴. Pourtant, Paris aspire à établir une coopération, une collaboration avec sa banlieue. C'est un vrai renversement de tendances. Longtemps c'est la banlieue qui a recherché l'appui parisien, pour finir par s'en passer ou afficher ouvertement son autonomie et son refus de collaborer avec la ville-centre tant que ce serait sous sa tutelle (c'est-à-dire selon un modèle relationnel hiérarchisé de rigueur dans l'ancien département de la Seine). Plusieurs élus¹⁶⁵ refusent catégoriquement toute idée d'une intercommunalité avec Paris, synonyme de « Grand Paris », quand d'autres, tel Patrick Braouezec (ancien maire de Saint-Denis et président de « Plaine-Commune »), Claude Goasguen (président du groupe UMP au conseil de Paris) ou Bernard Gauducheau (maire UDF de Vanves) sont plutôt favorables à une communauté urbaine de Paris.

Le revirement parisien s'explique principalement par la situation socio-économique de la capitale, mais certainement aussi par le changement de majorité politique au conseil municipal et au conseil régional. Paris, la plus petite et la plus dense des capitales d'Europe est asphyxiée dans ses murs. Elle manque de terrains disponibles pour réaliser ses projets. Elle connaît de profondes difficultés sociales : un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale, deux fois plus de familles monoparentales, 58.000 érémites, une perte d'habitants.

¹⁶³ Sur le territoire de l' Actep se trouve en effet l'interconnexion A4-A86 qui constitue le premier site d'embouteillage d'Europe.

¹⁶⁴ IAURIF, *Le développement de l'intercommunalité en Ile-de-France, Tendances et perspectives* , décembre 2000.

¹⁶⁵ Louis-charless Bary, maire UMP de Neuilly refuse que sa ville devienne le « 21^e arrondissement de Paris », quand Jean-Pierre Fourcade, maire UMP de Boulogne, craint l'asphyxie si la banlieue lie son sort à Paris. Jean-Pierre Brard, maire apparenté PC de Montreuil et Jean-Louis Beaumont, maire DVD de Saint-Maur-des-Fossés font partie des opposants à une communauté urbaine de Paris. *Paris Obs*, 27/01/2005.

Mais aussi des difficultés urbaines, puisque qu'on y trouve un millier d'immeubles insalubres. Et des difficultés économiques : perte de ressources liée à des départs massifs de sièges sociaux au profit de la Défense ou de la Plaine-Saint-Denis...

Comme les villes de la proche banlieue, Paris a constaté ces dernières années que les problèmes de développement, de transport, de logement ou d'environnement posés aux collectivités locales ne peuvent plus trouver de voies d'amélioration ou de solutions qu'à l'échelle régionale. Son développement intra-muros est étroitement lié à celui de ses voisins extra-muros. La question n'est donc plus de savoir si Paris doit coopérer avec sa proche banlieue, mais comment elle doit le faire.

Pour trouver des appuis de l'autre côté du périphérique, la capitale doit instaurer des relations nouvelles avec ses proches voisines. Elle a d'ores et déjà apporté des preuves de sa 'bonne volonté', d'une part en permettant de clore certains vieux dossiers en contentieux avec la banlieue (questions foncières par exemple) et d'autre part par la signature de chartes de partenariat avec les communes de la proche couronne visant à instaurer des relations du bon voisinage au quotidien.

Durant les trois dernières années, Paris a accepté de vendre certaines de ses possessions foncières¹⁶⁶ en banlieue aux communes suburbaines. Pantin est ainsi devenu maître du destin de la Cité des Courtilières (voir illustration page suivante) – coût 300.000 euros – et des berges sud du canal de l'Ourcq. Sans la cession de ces terrains, le Grand projet urbain (GPU) de Pantin restait en suspens puisqu'il prévoit la requalification et le réaménagement des Courtilières¹⁶⁷ (gérées jusqu'en 2000 par la Société d'économie mixte parisienne (Semidep)) où vivent plusieurs milliers de personnes.

De même, la cession pour 7 millions d'euros des berges sud du canal de l'Ourcq à Pantin rend possible une opération de requalification des rives du canal, autour des Grands Moulins et l'aménagement de la zone d'activités concertée de La Villette qui inclut les anciens silos à farine. L'acquisition de la rive Sud (conclue) permet de construire des logements, des bureaux et une école d'ingénieurs et l'acquisition des friches de la rive Droite (à venir) permettra la rénovation du quartier de l'église.

¹⁶⁶ Paris possédait de nombreux terrains en banlieue, dont celui sur lequel ont été édifiés les fameux 4.000 de La Courneuve, mais aussi 132ha dans la Plaine-Saint-Denis (le domaine du Landy, le Cornillon (47ha), le canal Saint-Denis et ses berges (36ha)). Château, Didier, *Le canal Saint-Denis. Un site urbain et industriel à mettre en valeur*, Bobigny, DDE (groupe d'études et de programmation), 1985, 285 p.

¹⁶⁷ Le projet de renouvellement urbain (PRU) de Pantin concernant les Courtilières a été validé par l'ANRU en mai 2006 ; les travaux d'une durée de 5 ans et d'un coût global de 200 millions d'euros doivent commencer très bientôt.



1965-1966, les Courtilières à Pantin (AD93 : 12FiAuberv7). Dessinée par Aillaud, achevée en 1960, la cité en forme de serpent compte près de 800 logements.

Les aspirations coopératives de Paris se traduisent aussi, depuis 2002, par la signature d'une dizaine de protocoles de coopération bilatérale avec les communes de la proche couronne. La première a été signée avec Montreuil. ; l'accord Paris-Pantin mentionné plus haut (2004) est le 9^e. Ces chartes de partenariat entraînent souvent le premier déplacement d'un maire de Paris en périphérie. Elles fournissent aussi l'opportunité de remédier à des lacunes en matière de communication intercommunale. Ces lacunes touchaient à divers domaines, dont la voirie : les villes limitrophes découvraient d'un jour à l'autre la modification des sens de circulation de voies débouchant en banlieue ou conduisant sur Paris¹⁶⁸. Les chartes incluent donc souvent des accords sur la mise en cohérence du plan de déplacement et du stationnement¹⁶⁹.

Par ailleurs, la ville a lancé l'idée d'une « conférence métropolitaine », ouverte aux 79 communes de la proche couronne pour débattre des problèmes de l'agglomération centrale : transports, logements, précarité, circulation, équipements...

¹⁶⁸ Ainsi les habitants de Malakoff ont découvert du jour au lendemain que l'accès au périphérique depuis l'avenue Pierre-Larousse était désormais en sens interdit.

¹⁶⁹ Le protocole signé entre Malakoff et Paris prévoit le bénéfice du tarif résidentiel pour les Malakoffiots qui garent leur voiture sur la voie parisienne contiguë à leur domicile.

3- LIMITES DE L'INTERCOMMUNALITE

Les stratégies intercommunales se heurtent aux mêmes obstacles que les stratégies communales, même si cette coopération pluri-communale peut faciliter les contacts avec des partenaires politiques et administratifs, renforcer des positions et pousser à des actions plus ambitieuses. Plaine Commune rencontre des difficultés liées à la situation socio-économique départementale et même régionale. Toutes les villes de « l'Agglo »¹⁷⁰ connaissent un taux de chômage élevé (17%). Pourtant, l'arrivée du Stade de France (1998) dans la Plaine-Saint-Denis ainsi que la construction des premiers ensembles de bureaux a induit un mouvement enthousiaste de renouveau urbain et économique qui a entraîné de nouvelles implantations tertiaires. Huit cents entreprises nouvelles se sont installées dans « l'Agglo » depuis 2000. Cependant la plupart de ces entreprises se sont délocalisées et non pas créées ; elles ont amené avec elles leur personnel. Seul 1/4 des salariés employés dans ces entreprises résident dans l'Agglo et aucun des cadres supérieurs de ces entreprises n'habite la Seine-Saint-Denis. Depuis 2005, la signature d'une charte de partenariat public-privé est proposée à toute entreprise désireuse de s'installer dans les villes de Plaine Commune : elle vise à favoriser un recrutement local, la formation des salariés et l'accueil de travailleurs handicapés¹⁷¹.

La collaboration supra-périphérique rencontre aussi des obstacles. Même si les élus des communes riveraines constatent que le discours parisien à l'égard de la banlieue a beaucoup changé et qu'il est nettement plus positif, ils sont, dans l'ensemble, encore méfiants. Cette attitude est un héritage de plus d'un siècle de gestion administrative et politique de l'agglomération (1860-1968). La banlieue s'est construite en opposition avec Paris. Elle a mené ses projets en matière de logements, d'équipements publics et culturels, en se protégeant de Paris et de sa spéculation foncière (tandis que Paris se coupait de ses voisines)¹⁷². Les départements de la proche couronne n'ont pas non plus oublié comment s'est déroulée la dévolution des biens de l'ancienne Seine, durant laquelle Paris a bataillé bec et ongles pour obtenir la plus grosse part du gâteau. Le Plan local d'urbanisme de Paris alimente encore la méfiance banlieusarde, notamment à l'est. Le PLU réorganise la porte de La

¹⁷⁰ Il s'agit ici de Plaine Commune. Le terme de Communauté d'agglomération « Plaine Commune » est en effet abrégé en « L'Agglo ». Il y a un « Journal de l'Agglo »...

¹⁷¹ *Plaine Commune*, n°18, mars 2005, p. 4. Les premières entreprises signataires sont : Orangina, Auchan, Entra, la Banque Populaire de la région nord de Paris (dont le siège est à Saint-Denis), Dubrac et Bourgeois.

¹⁷² Lefort, A.-C., *L'usine en périphérie urbaine, 1860-1920. histoire des établissements classés en proche banlieue parisienne*, thèse de doctorat sous la dir. A. Guillaume, CNAM, Paris, 2002. Interview de Pierre Mansat, maire-adjoint de Paris chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France, in *L'Humanité Hebdo*, 3-4 mai 2003.

Villette, limitrophe d'Aubervilliers, sans aucune concertation préalable avec cette dernière, et en contradiction avec les attentes suburbaines¹⁷³.

Enfin, l'attitude des élus suburbains traduit aussi la crainte que la bonne volonté parisienne affichée ne prenne fin en cas d'embellie économique soudaine.

B- TÉMOIGNAGES DE LA REMÉDIATION

L'équipe a identifié des signes positifs qui témoignent de la mise en œuvre d'une politique de remédiation. Plusieurs opérations d'aménagement urbain programmées ou en cours d'exécution visent à réhabiliter des quartiers combinant handicaps écologiques et inégalités sociales. Elles sont d'initiative communale, départementale ou régionale, plus rarement nationale.

L'eau est utilisée comme un outil de reconquête de la ville. Les opérations de couverture des autoroutes ou du périphérique, non réalisées il y a quarante ans, sont en cours. L'Etat renonce à immobiliser certains terrains pour des projets d'intérêt national dont la réalisation était plus qu'incertaine et les cède aux communes directement intéressées. L'Etat subventionne de gros projets de requalification urbaine.

1- QUELS PROJETS ?

Les années 1980

Les premiers projets de remédiation autour de la banlieue apparaissent au début des années quatre-vingts, dans un contexte très particulier. C'est le décès tragique d'un enfant de la Cité des 4000 à La Courneuve qui motive le déplacement sur le terrain de François Mitterrand le 26 juillet 1983. Suite à sa visite, très médiatisée, une réflexion (d'urgence) sur les Banlieues est menée par différentes instances. La Direction de l'Urbanisme et des Paysages organise des séances de travail sur « l'action de qualification des banlieues »¹⁷⁴. La « Mission Banlieue 89 » (le mot « mission » est très significatif), qui prend prétexte du bicentenaire de la Révolution française, se penche sur les périphéries urbaines. Cette équipe de chercheurs, réunie sous la direction des architectes Roland Castro et Michel Cantal-Dupart, propose au chef de l'Etat cinquante projets « significatifs pour le département de la Seine-Saint-Denis

¹⁷³ Le PLU de Paris prévoit de construire à la porte de La Villette quand Aubervilliers espère depuis longtemps un espace vert sur le terre-plein du sens giratoire de la porte ; il supprime le supermarché Casino qui est surtout utilisé par les habitants d'Aubervilliers. A ce propos, voir l'interview de J.J Karman, maire-adjoint d'Aubervilliers et vice-président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, dans *l'Humanité Hebdo*, 22-23 mai 2005.

¹⁷⁴ On ne parle pas encore de « requalification », mais on s'en approche. Voir Min. de l'Urbanisme et du Logement, rapport du chargé de la Division « Fonctions Sociales et Services Urbains » (Jacques Saint-Marc), 8 août 1983 : « Propositions pour la mise en oeuvre d'une politique de développement social des banlieues » (compte-rendu réunion du 2 août 1983). Dossier 1801W493, AD93.

[...] et pour la Mission Banlieue 89 ». Ils se veulent « cohérents, variés et représentatifs de l'équilibre socio-économique du département » et des thématiques retenues par les chercheurs (les fleuves, les forts, les carrefours, les plantations, l'art et la ville qui travaille). Pour Castro et Cantal-Dupart, il faut « exprimer l'identité des banlieues par une qualification largement débattue des espaces d'emprises publiques disponibles rapidement : les forts, les canaux et leurs emprises, les carrefours urbains où seule place est faite au trafic routier au détriment de la vie urbaine. »¹⁷⁵ Un rapport de la Direction départementale de l'Équipement de Seine-Saint-Denis¹⁷⁶ recense dix-huit propositions '89', que nous avons regroupées selon les thématiques abordées dans le présent rapport. Certaines ont été mises en œuvre durant les quinze années suivantes, d'autres ont été abandonnées mais réapparaissent dans des projets récents :

1- les transports :

-le tramway vert entre Bobigny et Saint-Denis ;

2- les espaces verts :

- implantation d'une coulée verte s'étendant de la Cité de la Villette au Musée du Bourget, en valorisant les plantations à Saint-Denis, la Courneuve et Stains ;

- sauvegarde de la Corniche verte ;

- paysagement de la voie ferrée Ermont-Invalides et du boulevard urbain de l'A15 dans Saint-Ouen¹⁷⁷ ;

- fleurissement des emprises de la future A3 par la création de taches de couleurs variables selon les saisons et en concevant aménagement paysager d'un entretien facile et économique ;

3- la requalification d'espaces urbains négligés, dont les portes du périphérique dont il faut faire des seuils de l'agglomération parisienne :

- animation des forts¹⁷⁸ de l'Est (Saint-Denis) et de Villiers (Noisy-le-Grand)

- installation de signaux artistiques aux portes de Paris et de la Seine-Saint-Denis et d'œuvres d'art majeures (empruntées aux musées nationaux) dans les quartiers périphériques ;

¹⁷⁵ « Propositions pour la mise en œuvre d'une politique de développement social des banlieues » (compte-rendu réunion du 2 août 1983). Dossier 1801W493, AD93.

¹⁷⁶ Rapport du 7 décembre 1983. Dossier 1801W493, AD93.

¹⁷⁷ Ce boulevard urbain n'a finalement pas été construit. Voir chapitre II, B-2.

¹⁷⁸ Les forts constituaient « des points d'appui pour structurer la banlieue. ». Un recensement complet des forts en Seine-Saint-Denis (à partir des plans d'occupation des sols) a été confié au GEP, qui devait indiquer les potentialités, les problèmes, et les objectifs retenus. DDE, 4 août 1983, rapport au préfet). Dossier 1801W493, AD93.

- aménagement de la porte de Pantin pour en faire « une entrée de la Seine Saint Denis » ;
- réaménagement du rond-point central au-dessus du périphérique au niveau de la porte de Montreuil ;
- aménagement du carrefour¹⁷⁹ Pleyel en porte de Saint-Denis ;
- aménagement du carrefour des Six-Routes de la Courneuve en place de banlieue et en porte du Parc de La Courneuve ;
- aménagement des carrefours Normandie-Niémen vers Drancy et Pont de Bondy vers Bondy en places du département, servant d'entrées de ville ;

4- la requalification d'espaces urbains dégradés : les anciennes zones industrielles :

- valorisation de la zone Landy-Cornillon (arbitrer entre les différents projets : espaces verts, ZI, logements, A86, canal, bassin)
- création d'un nouveau quartier Victor-Hugo¹⁸⁰ à Saint-Ouen ;
- opération pilote dans le Bas-Montreuil ;
- création d'un quartier à Pantin autour de la Manufacture Seita restaurée et réaffectée (bâtiments de 1886) ;

5- la requalification d'espaces urbains dégradés : les centres-villes :

- transformation du centre-ville de Saint-Denis (centre Basilique) ;
- création d'un coeur de ville à Tremblay ;
- valorisation du rôle et de la qualité urbaine de la ville préfecture

6- la réparation des discontinuités urbaines :

- couverture de l'autoroute du Nord, pour « protéger les riverains du bruit et de la pollution, retrouver une ambiance de voirie urbaine en surface, permettre la restauration d'un espace urbain de qualité, et rénover l'infrastructure autoroutière » ;
- réduction des nuisances phoniques et aménagement des terrains situés à proximité d'infrastructures routières bruyantes ;
- prise en compte de l'arrivée de l'A86 ;

7- l'utilisation de l'eau comme outil de reconquête de la ville :

- embellissement du canal de l'Ourcq (cette opération concerne Paris, Pantin, Bobigny, Bondy, Pavillons sous Bois et Sevran).

¹⁷⁹ Les carrefours pris en considération, situés à des endroits stratégiques de la banlieue, ont toujours été négligés d'un point de vue urbain.. Le projet visait à leur redonner une place, à les rendre plus agréables et plus sûrs pour la population, tout en leur conservant leur mission d'écoulement du trafic.

¹⁸⁰ Il s'agit du quartier des Docks, le quartier le plus industrialisé de la ville et le plus dégradé, qui fait depuis quelques années l'objet d'importants projets d'aménagement d'initiative communale visant à requalifier cet espace où les friches se sont multipliées.

L'équipe de « Banlieue 89 » n'est pas la seule à plancher sur le devenir de la banlieue et les potentialités d'aménagement du territoire. Plusieurs communes, dont Saint-Denis, Aubervilliers, Saint-Ouen, mais aussi Montreuil ou Pantin, sont frontalement touchées par la désindustrialisation et confrontées à la multiplication des friches. Elles sont conduites à réfléchir aux modalités de réorganisation de leur territoire. Le syndicat « Plaine Renaissance » est créé au milieu des années quatre-vingts pour repenser le présent et l'avenir de la Plaine-Saint-Denis. Il s'appuie sur une Société d'économie mixte, « Plaine Développement ». Le projet urbain rédigé en 1992 visait à :

- redonner à la Plaine une cohérence urbaine fondée sur des espaces publics organisés en fonction du paysage ;
- renforcer les grandes lignes du paysage (fleuve, canal, avenue du Président Wilson) ;
- valoriser les grandes infrastructures de la Plaine (périphérique, autoroutes A86 et A1) ;
- intégrer l'urbanisme existant (voies, quartiers, implantations industrielles).

C'est de cette première coopération intercommunale que naît quinze ans plus tard « Plaine Commune ».

Les années 1990-2000

Les projets qui ont vu le jour avec « Banlieue 89 » n'ont pas tout été réalisés et beaucoup sont tombés en sommeil. Depuis dix ans, pourtant, la réflexion de fond menée sur la banlieue semble trouver un nouveau souffle. Les symptômes ont été identifiés, les causes analysées et les idées ne manquent pas pour y remédier (la guerre est plutôt financière). Certaines pistes lancées dès les années 1980 font l'objet de nouveaux projets et parfois de belles réalisations. L'eau est bien utilisée comme un outil de reconquête de la ville. Les cours d'eau, jadis enterrés (car les rejets industriels en avaient fait des égouts) coulent de nouveau à ciel ouvert, tel la Vieille-Mer¹⁸¹ à Saint-Denis ; et l'on s'interroge sur le sort à réserver au ru d' Arra, à la Morée ou au Sausset, d'autres cours d'eau sacrifiés au béton.

Les berges du ru de Montfort¹⁸² doivent accueillir un mail de verdure, des places piétonnes, des aires de jeux et de loisirs. La banlieue souhaite que les berges des fleuves, des rivières et des canaux soient peu à peu mises en valeur et restituées à leurs habitants. Elle songe surtout à la Seine, au canal de Saint-Denis¹⁸³ et au canal de l'Ourcq¹⁸⁴. Plaine Commune, le

¹⁸¹ Cette rivière de 6km de long avait été totalement recouverte de béton entre 1954 et 1964.

¹⁸² Les usines dionysiennes se sont installées préférentiellement sur le Rû-de-Montfort et le Crouillon.

¹⁸³ Canal ouvert en 1821, 6,650 kilomètres de long, 12 écluses. Il joint le bassin de la Villette à la Seine en aval de Paris.

¹⁸⁴ Conçu à l'origine sur ordre de Napoléon Bonaparte pour alimenter Paris en eau, le canal relie l'Ourcq à la Seine (108 kilomètres). Il a été ouvert à la navigation en 1822 et aboutit au bassin de la Villette.

département de Seine-Saint-Denis et la région Ile-de-France prennent en charge l'aménagement d'un espace paysager de détente et de loisirs destiné aux cyclistes et aux promeneurs, un Parc canal considéré comme un « élément essentiel de la restructuration urbaine »¹⁸⁵. Des promenades cyclistes sont aménagées le long du canal de l'Ourcq.

La réappropriation des rives des canaux est une étape importante dans la requalification d'espaces négligés et dans la restitution d'une unité territoriale aux communes. Le canal de Saint-Denis, de 20 mètres de large, a longtemps séparé Aubervilliers en deux (quartier industriel à l'ouest et centre-ville à l'est), isolant le bourg ancien de la capitale¹⁸⁶. (voir photo ci-dessous).



1973, le canal Saint-Denis à Aubervilliers (AD93 : 13FiAuberv19).

¹⁸⁵ *Oh, le canal ! Promenons-nous le long des berges* , plaquette ville de Saint-Denis, Aubervilliers, Plaine Commune, CG93 et région IDF, 2001.

¹⁸⁶ C'est le pont de Stains qui rétablit cette communication en 1870. Dessain, J., *Aubervilliers les Vertus*, n°21, janvier 1993, pp4-13.

Le canal de l'Ourcq coupait le territoire pantinois en deux, cette coupure étant aggravée par la ligne ferroviaire Paris-Strasbourg de la compagnie des chemins de fer de l'Est ouverte en 1846. Cette situation a conduit au développement de deux agglomérations distinctes : Pantin d'un côté et de l'autre côté les Quatre-Chemins limitrophes d'Aubervilliers, qui s'industrialisent sous le second empire.

Saint-Ouen (voir photos ci-dessous et page suivante) veut recreuser le canal des Docks qui avait été comblé dans les années soixante-dix. Ce canal reliait la gare d'eau du port Saint-Ouen à la Seine¹⁸⁷.



1950-65, Le bassin des Docks et le canal (AD93 : 1FiSaint-Ouen 1 (B)).

¹⁸⁷ La compagnie Ardoin et Hubbard a été autorisée à la construire en 1826. Autour du port se sont installées des industries, bénéficiant de nouveaux bassins (1864) et de liaisons à la Cie de chemin de fer du Nord.



1987, le bassin des Docks et le canal comblés (AD93 : AFiIGN22).

Par ailleurs, le réaménagement des centres-villes se poursuit depuis la Mission banlieue 89 par d'autres actions d'envergure, telle la piétonisation récente de certaines rues¹⁸⁸ du centre de Saint-Denis qui s'est accompagné du fleurissement des rues ainsi dégagées et de la réhabilitation du quartier de la Gare.

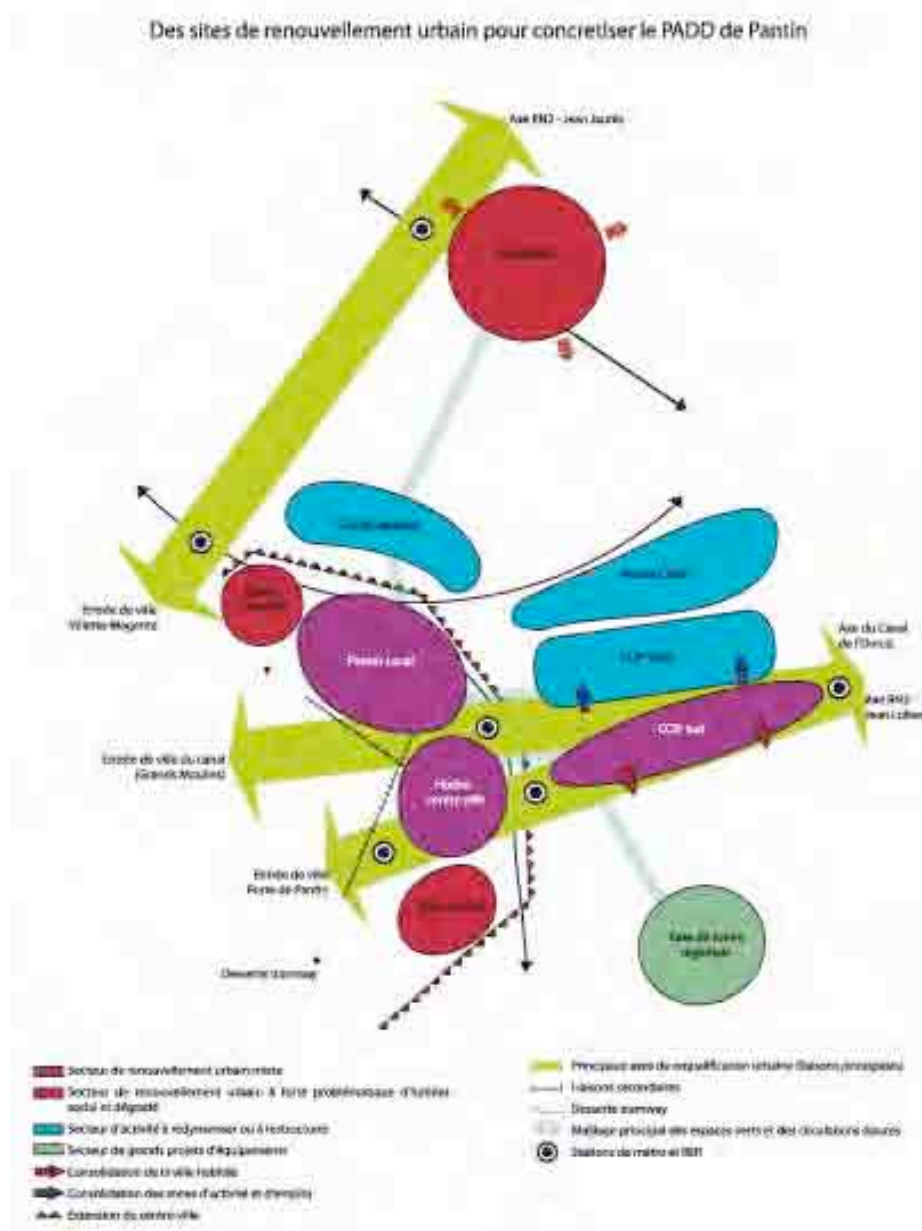
Les derniers plans locaux d'urbanisme (2005) détaillent les projets d'aménagement envisagés par les communes, trente ans après les POS de 1975 avec lesquels ils gagneraient à être comparés afin d'évaluer si les objectifs de renouvellement urbain ont été atteints. Les PLU comportent un volet « Projet d'aménagement et de développement durable » (PADD) qui les distingue des POS et présente les grandes orientations du PLU pour les dix à vingt ans à venir. Un des objectifs du PADD de Pantin est de « réduire les inégalités urbaines et sociales »¹⁸⁹ qui fragilisent la cohésion sociale et territoriale. La ville s'est donnée deux grandes

¹⁸⁸ Rue de la République, une partie de la rue Gabriel-Péri, rue Jean-Jaurès et les abords de la basilique et de la mairie. Piétonisation justifiée par le grand nombre d'embouteillages et le très faible pourcentage de Dionysiens possédant un véhicule.

¹⁸⁹ *Pantin horizon 2015. Plan local d'urbanisme de Pantin*, , approuvé par le Conseil Municipal du 10 juillet 2006, *Projet d'aménagement et de développement durable*, p8 sq.

orientations :

- l'intégration des quartiers en difficulté et la lutte contre l'exclusion : rénovation urbaine des Courtilières, renouvellement urbain des Quatre-Chemins et des Sept-Arpents et éradication de l'habitat insalubre, développement des services de proximité, soutien à l'implantation d'activités économiques dans les quartiers d'habitat dégradé
- la poursuite d'une politique volontaire en matière d'habitat et de logement pour résorber durablement les poches d'insalubrité, lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne et renforcer la mixité des quartiers : construire 2000 à 3000 logements sociaux d'ici 2015, requalifier le parc existant...



Quelques projets Paris-Banlieue

Les projets actuels Paris-proche couronne abordent les thèmes fondamentaux : logements, emploi (tertiaire), transports, pollution sonore, valorisation des canaux..., comme le détaille le tableau ci-après.

Chartes de coopération entre Paris et les villes de Seine-Saint-Denis

<i>Villes</i>	<i>Projet(s)</i>
Saint-Denis et Plaine-Saint-Denis	Harmonisation des programmes et réalisations d'ensembles de bureaux (côté Saint-Denis : complexe de 630.000m ² bureaux à construire sur l'axe parc de La Villette-Stade de France, côté Paris : parc du Millénium de 110.000m ² à la porte d'Aubervilliers)
Saint-Ouen	Gestion de la frontière avec Paris (porte de Clignancourt) Restauration des espaces délaissés Revalorisation du marché aux Puces Amélioration des dessertes vers la Seine-Saint-Denis Amélioration de l'habitat Réalisation du boulevard urbain entre Clichy et Saint-Ouen Aménagement des friches de la porte Pouchet bloquées depuis 30 ans par le projet de boulevard urbain reliant le périphérique à l'A15
Aubervilliers	Remaillage urbain Programme d'activités tertiaires Aménagement du canal Saint-Denis
Pantin	Projet de Paris pour se tourner vers le canal de l'Ourcq (amélioration des berges) Aménagement de la RN3 et de la continuité vers la rue de Flandres
Le Pré-Saint-Gervais	Amélioration de l'entrée de la ville Prolongement des pistes cyclables Mise en cohérence du plan de déplacement et du stationnement Harmonisation de la frontière commune
Les Lilas-Bagnolet-Romainville Montreuil	Couverture du périphérique porte de Lilas Réaménagement de la porte de Montreuil Grand projet de renouvellement urbain sur les cités HLM côté Paris, Amélioration du marché aux Puces Gestion de l'arrivée du tramway sur le boulevard des Maréchaux

La question des transports

Les transports franciliens sont un terrain fertile depuis 2001. Comment concevoir un réseau de transports en commun qui irrigue tout le territoire de l'agglomération ? Paris semble prêt à collaborer avec sa proche banlieue sur cette question. La première réunion de concertation a eu lieu en novembre 2006, mettant en présence les autorités parisiennes et une cinquantaine de représentants de la proche banlieue. La politique des transports en commun ne peut plus privilégier les liaisons Paris-banlieue au détriment des indispensables liaisons banlieue-banlieue. Deux anciens projets, destinés à faciliter les liaisons banlieue à banlieue, émergent à nouveau : « métrophérique » (40 km de long - projet de la RATP) et la tangentielle nord (28 km de long - projet de la SNCF).

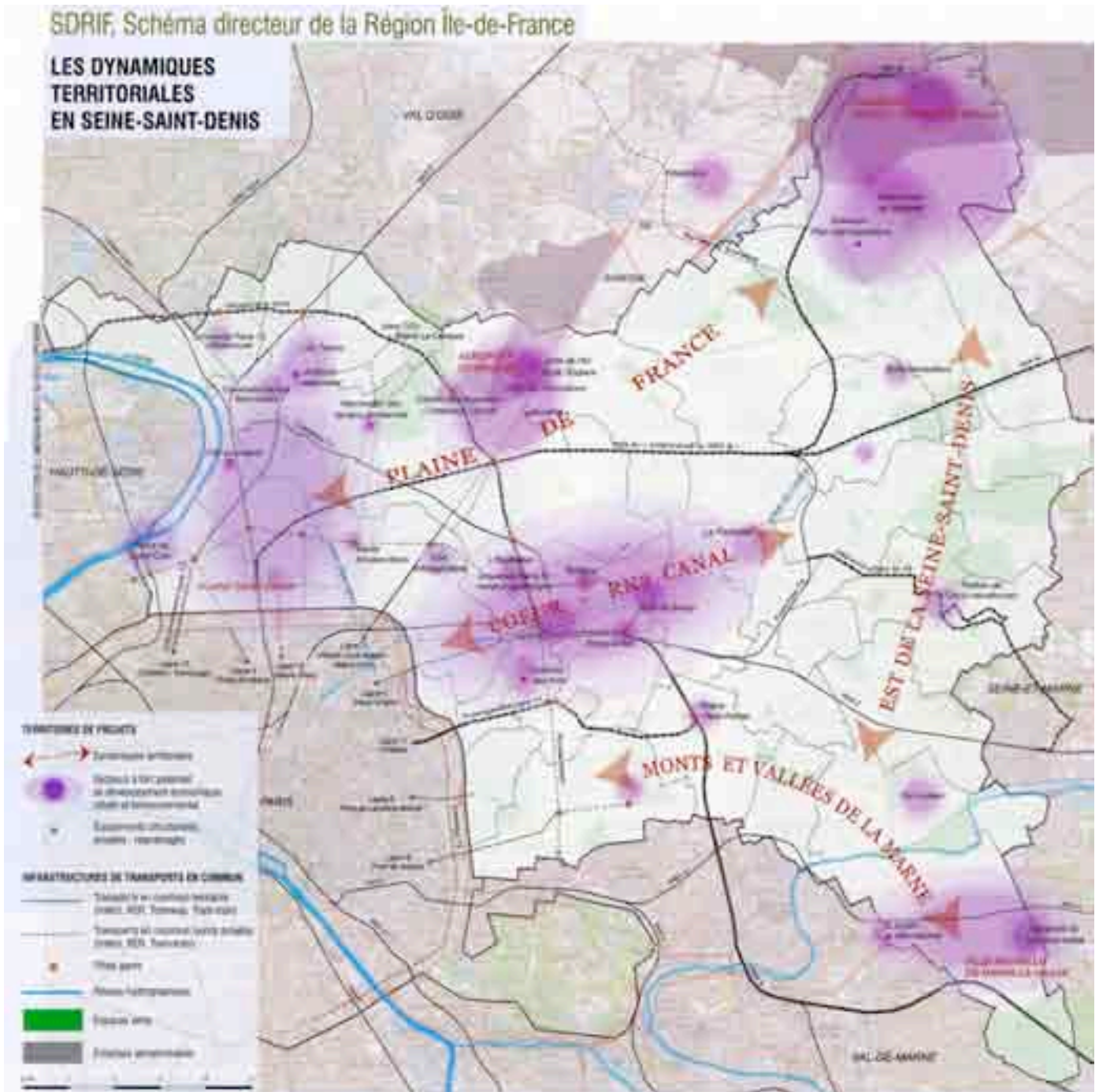
Métrophérique est une rocade métro, située en petite couronne à moins de 5km de Paris (coût estimé : environ 4 à 10 milliards d'euros) qui réunirait les trois départements de la petite couronne et transporterait potentiellement 400.000 voyageurs/jour. La tangentielle nord, établie à une dizaine de kilomètres du périphérique, relierait les Yvelines (Sartrouville) à la Seine-Saint-Denis (Noisy-le-Sec), en passant par le Val d'Oise (Argenteuil), soit 38 communes. Inscrite au contrat de plan 2000-2006 et pas mise en œuvre, elle avait été imaginée vingt ans plus tôt. Elle pourrait transporter 150.000 voyageurs, dans des trains plus petits (donc moins chers et plus nombreux) selon des fréquences de type métro. Ce serait le début d'un super périphérique du rail, complété d'ici 2014 par des tangentielles à l'est, à l'ouest et au sud. (Voir illustrations des pages suivantes, tracés 1 et 2).

Ce revirement parisien a différentes causes. D'abord, la capitale s'est lancée depuis l'élection de Bertrand Delanoë dans une politique de réduction de la circulation automobile et a besoin de partenaires pour la mener à bien. Seuls 50% des Parisiens possèdent une voiture (ils utilisent donc en grande partie les transports en commun pour se rendre en banlieue sur leur lieu de travail), mais les banlieusards sont de gros utilisateurs de l'automobile et doivent se rendre dans Paris ou traverser la capitale pour rejoindre leur lieu de travail. La mise en œuvre de cette politique a soulevé de nombreux débats, car elle aurait augmenté le nombre d'embouteillages qu'affrontent quotidiennement les Franciliens (en supprimant une voie de circulation pour établir un couloir de bus) et a des conséquences sur les villes limitrophes (report de circulation, automobilistes qui stationnent en périphérie de Paris avant de prendre les transports en commun).

Ensuite cette politique de réduction de la voiture dans Paris ne peut être poursuivie que si les dessertes par les transports en commun sont préalablement améliorées dans toute l'agglomération¹⁹⁰. Et cette amélioration passe par une coopération Paris-Banlieue pour l'élaboration du Plan de déplacements de Paris (PDP). Montreuil propose ainsi la prolongation des lignes de bus de banlieue dans Paris et l'extension du plan vélo de la capitale aux villes voisines.

¹⁹⁰ C'est du moins ce dont les élus de banlieue ont réussi à convaincre le maire de Paris et ce que confirme les travaux de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) qui pronostique une congestion généralisée de l'Ile-de-France en 2020 si les transports publics ne sont pas développés d'urgence. Jean-Marie Guidez, expert en mobilité urbaine du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme), abonde dans ce sens. Selon lui, si 10% des automobilistes franciliens prenaient les transports en commun, cela induirait une augmentation de la fréquentation de 25%, ce qui est totalement ingérable dans l'état actuel des transports en commun d'Ile-de-France.





Projet de schéma directeur de la région Ile-de-France 2006-2012. Situation de la Seine-Saint-Denis. : on voit bien le tracé de prolongation des lignes 11 et 12, du projet de rocade métro...

2- QUELLES REALISATIONS ?

Les aménagements, réaffectations et requalifications réalisés ces dernières années semblent être d'une ampleur inégalée depuis les années soixante, sans doute parce qu'elles sont la concrétisation d'aspirations anciennes, mais aussi parce qu'elles se produisent quasi simultanément après une longue traversée du désert. L'autoroute A1 est couverte dans la

Plaine-Saint-Denis et l'A3 l'est à Bagnolet, à Montreuil et à Romainville. Les dégâts des discontinuités urbaines se réparent, avec retard (plus de trente ans de retard). Le périphérique s'habille dans l'est parisien, entre la porte des Lilas et Bagnolet. Grâce aux cessions de terrains-réserves par l'Etat, la ville d'Aulnay-sous-Bois peut repenser son centre ville en construisant commerces, logements, équipements publics et en implantant des activités économiques sur les espaces libérés, notamment dans le quartier de la Rose des Vents.

La réforme de la Dotation de Solidarité Urbaine (DSU) prend en charge cent soixante-dix villes défavorisées d'Ile de France, dont trente-trois situées dans le département de Seine-Saint-Denis qui n'en compte pourtant que quarante. Le nom du premier bénéficiaire de ces aides est bien connu des medias depuis 2005 : c'est Clichy-sous-Bois, qui devrait toucher 2 millions d'euros en 2004 et près de 9 millions en 2009. 70% du territoire clicheois est classé en zone urbaine sensible et le taux de chômage atteint les 18%. La plus grosse opération de l'Association nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) qui est chargée de suivre le financement des cités à rénover est justement menée à Clichy-sous-Bois et Montfermeil (budget : 360 millions d'euros).

C- LES LIMITES DE LA REMEDIATION

1- QUELLE PLACE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE ?

Une des limites de la remédiation réside dans la puissance et la potentielle toxicité des méthodes déployées pour renouveler l'urbain. Le remède doit être plus fort que le mal, mais il doit préserver le malade. Les transformations fondamentales que vivent des territoires de la zone d'étude comme la Plaine-Saint-Denis sont d'une ampleur proche de ce qu'avaient provoqué l'industrialisation entre 1860 et 1920, la construction des grands ensembles dans les années cinquante-soixante ou la désindustrialisation des années soixante-dix et quatre-vingts. Les villages s'étaient transformés en villes usinières et ouvrières, devenues ensuite champs en friches pour muter aujourd'hui en complexes tertiaires. Ces mutations ont un impact très fort sur l'espace suburbain. S'il a été long et douloureux de sortir de l'ère industrielle (les POS ont longtemps maintenu les anciens espaces usiniers en zones industrielles, freinant aussi leur réaffectation) et s'il est de bon ton aujourd'hui de juger sévèrement les changements profonds qu'a induit la construction de ces tours monumentales et de ces grands ensembles, qu'en est-il des bouleversements actuels ? En quoi seront-ils plus réversibles que les précédents ? A l'heure du développement durable, l'aménageur ne devrait-il pas toujours se donner la

possibilité d'un retour en arrière ? Les bureaux de verre de la Plaine-Saint-Denis vieilliront-ils mieux que les tours des Francs-Moisins ?

2- L'HERITAGE INDUSTRIEL

Une autre limite tient à l'importance du legs industriel. Le legs industriel touche à plusieurs domaines : les formes de l'urbanisation (cloisonnement de l'espace dans la ville entre quartiers ou phénomène de séparation de parcelles à lotir par des friches industrielles), la localisation, le dessin et la répartition des parcelles, la voirie (existence d'infrastructures lourdes et pérennes – voir photo ci-dessous), la qualité des sols.



2003, voies ferrées du Chemin de Fer industriel du Bourget, à l'abandon. ZI de la Motte au Bourget-Blanc-Mesnil (coll. privée).

Des quartiers ont été influencés par la présence de l'industrie, certains sont nés de l'industrie : la Plaine à Saint-Denis et Aubervilliers, les Docks à Saint-Ouen, les Quatre-Chemins à Pantin-Aubervilliers, En 1975, ils sont souvent déjà dans un état dégradé, comme le signalent les POS. En 2005, ils n'ont pas tous disparu, car les collectivités locales doivent se battre sur trop de fronts à la fois. A Pierrefitte-sur-Seine, le quartier au sud de la voie ferrée est un quartier ancien lié au développement industriel de Saint-Denis. Il se trouve dans « un état de vétusté prononcé »¹⁹¹ au milieu des années soixante-dix.

Au Pré-Saint-Gervais, en 1975, une forme d'urbanisation directement héritée de l'implantation sous le second empire de grands abattoirs dans le quartier de la Villette pose

¹⁹¹ POS 1975, 2109W14, AD93.

encore des difficultés à la commune. De nombreuses activités installées dans la zone mixte activités-habitations limitée au Nord par Pantin, à l'Ouest par Paris, au Sud par la rue Emile Augier et à l'Est par la rue Baudin, sont « liées historiquement au traitement des sous-produits provenant des abattoirs de La Villette »¹⁹² et provoquent des nuisances qui s'ajoutent à l'inconfort de nombreux îlots d'habitat¹⁹³. La ville propose alors de rénover la zone pour créer l'équilibre habitat-travail-équipement qui manque et de mettre en place une ZAC. Aujourd'hui, le Pré-Saint-Gervais (et Saint-Ouen) se trouve confronté la multiplication des lofts (voir photo ci-dessous) installés dans les anciennes usines par des Parisiens qui fuient la pression foncière de la capitale¹⁹⁴.



2003, SA Koller¹⁹⁵. Cette entreprise a mis fin à son activité pour vendre ses locaux à un promoteur qui y installe actuellement des lofts (coll. privée).

Une urbanisation inéquitable

Les communes de banlieue ont hérité d'un siècle et demi d'industrie conjuguée aux faiblesses de la politique d'aménagement du territoire, une forme d'urbanisation particulière qui a favorisé les espaces centraux au détriment des espaces périphériques. Les centres-villes ont été relativement préservés. Ils se trouvent aujourd'hui en meilleur état général. Ils possèdent

¹⁹² POS 1975, 2109W14, AD93.

¹⁹³ En 1975, moins de 10% des logements ont alors une baignoire ou une douche.

¹⁹⁴ De petits entrepreneurs en activité se voient même proposés l'achat de leurs locaux pour y installer des lofts à la découpe.

¹⁹⁵ Situés à Saint-Ouen à l'angle des villa Louise et rue Godillot.

un niveau d'équipements publics supérieur à celui du reste de la ville et un niveau de commerces suffisant. Les centres-villes – qui sont souvent les anciens bourgs à partir desquels la ville s'est étendue – ont accueilli la primo-industrialisation, mais ensuite le plus gros du développement industriel (à partir des années 1860) s'est fait dans des espaces communaux plus adaptés : la Plaine pour Saint-Denis, les Docks pour Saint-Ouen, l'ouest du canal Saint-Denis pour Aubervilliers, les Quatre-Chemins pour Pantin... Les espaces centraux ont bénéficié d'un meilleur aménagement, même si la cohabitation industrie-habitat était de règle dans beaucoup de communes. Parallèlement, des quartiers périphériques, le plus souvent industriels ou situés près de la zone non aedificandi, ont été oubliés, désertés. C'est souvent là que s'implantent, après la deuxième guerre mondiale, les grands ensembles HLM. L'emplacement de la mairie est, à cet égard, important et révélateur. La ségrégation urbaine au niveau communal en banlieue est comparable avec la ségrégation longtemps à l'œuvre entre Paris et sa banlieue, entre le centre et la périphérie¹⁹⁶.

Cette forme d'urbanisation, qui se caractérise par une inéquitable répartition des équipements publics, du logement et par une qualité de construction souvent différente, est profondément inscrite dans les territoires suburbains. Elle constitue un fort obstacle à une politique de remédiation attachée à lutter contre les inégalités socio-environnementales.

Des terrains à l'abandon

Un phénomène qui, par son ampleur en Seine-Saint-Denis, a longtemps freiné le renouvellement urbain – et le freine encore – est la friche¹⁹⁷. En 1981, 56 terrains industriels sont en friche¹⁹⁸ dans le département ; 81 en 1986. Un recensement effectué, il y a vingt ans, auprès des services techniques locaux, nous fournit la liste des friches en 1986. (voir tableau ci-dessous).

Les friches industrielles en Seine-Saint-Denis en 1986¹⁹⁹.

<i>Ville</i>	<i>Adresse</i>	<i>Nom ancien ét.</i>	<i>Surface friche</i>	<i>zonage</i>	<i>Année cessation d'activité</i>
Aubervilliers	20bis rue des Gardinoux		7 ha	UIB	1984
Aubervilliers	105 rue du Port	Sellier Leblanc	67ha	UIB	ant. 1976
Aubervilliers	50-52 rue Saint-Denis	Degoud	2ha	UIB	ant. 1984
Aubervilliers	30 rue des Fillettes	Tailleur	5ha	UIB	1975

¹⁹⁶ Un des objectifs du POS du Pré-Saint-Gervais voté en 1975 était de « protéger les zones proches du centre de toute urbanisation anarchique ». POS du PSG, dossier 2109W14, AD93.

¹⁹⁷ On peut consulter le rapport de l'inspecteur général Lacaze sur les grandes friches industrielles, réalisé à la demande de la DATAR, en décembre 1985. Dossier 1801W483, AD93.

¹⁹⁸ Est considéré comme friche un terrain qui était occupé par des ateliers ou des entrepôts, vacant depuis plus d'un an et d'une superficie supérieure à 1000m². Rapport de la DDE, 1801W483.

¹⁹⁹ AD93, dossier 1801W483.

Aubervilliers	11 ave. F. Pressensé	Huart	4ha	UIA	ant.1984
Aubervilliers	22 rue L. rechossière	Testut-Trabant	27ha	UIB	1984
Aubervilliers	17-19 rue du Chemin Vert		3ha	UIB	1984
Aubervilliers	114-118 rue L. rechossière	Céramique	3ha	UB	ant. 1976
Aubervilliers	8 bis rue de la Gare	SAC	20ha	UIA	1984
Aubervilliers	30-32 rue du Goulet	Versille	3ha	UB	ant. 1983
TOTAL Aubervilliers			140ha		
Bagnolet	68-70 avenue Gambetta	Lutrana	4ha	UB	1984
Bagnolet	20-40 rue Pierre Curie		3ha	UB	1985
Bagnolet	24 rue Désiré Viénot	SACBM	7ha	UB	
TOTAL Bagnolet			14ha		
La Courneuve	185 av. Paul Vaillant Couturier	Degremont	5ha	UIB	1984
La Courneuve	139 av. Paul vaillant Couturier	Froid Saint Brandt	2ha	UIA	1985
La Courneuve	Rue Emile Zola	Babcock	36ha	UIA	Ant. 1982
La Courneuve	45 rue Chabrol	Berger	18ha	UIA	1985
La Courneuve	7 rue Pascal	Moyse	90ha	UIA	1985
La Courneuve	Rue Emile Zola	Couton	3ha	UIB	1984
La Courneuve	Rue Pascal	Mignot	6ha	UIA	Ant. 1984
La Courneuve	Av. Paul Vaillant Couturier		1ha	UIA	
La Courneuve	Rue Gabriel Péri	Mécano	5ha	NA	Ant. 1976
TOTAL La Courneuve			166ha		
Pantin	16 rue Lapérouse	Papeterie Navare	3ha	UB	1978
Pantin	2 rue Meissonnier		2ha	UIB	1985
Pantin	42 rue des 7 arpents		4ha	UB	1985
Pantin	6 rue de Courtois, 140 rue Jean Lolive	Papeterie Navare, Mare des Tabacs	23ha	UIB	Ant. 1982
Pantin	19 rue des 7 arpents	Negrier	2ha	UB	1984
Pantin	Rue des 7 arpents	Cie générale du papier	3ha	UB	1983
Pantin	Rue Lacanal	Cie CPE	6ha	UIA	
Pantin	35 rue Victor Hugo, rue de la Distillerie, quai de l'Aisne	Asturienne PENAMET	6ha	UIA	1979
TOTAL Pantin			49ha		
Pavillons sous Bois	Zone industrielle de la Poudrette		40ha	UIB	
Pré St Gervais	Rue A. Joineau	Couleurs Paris	4ha	UB	
Saint-Denis	5 rue des Fillettes	Tailleur	11ha	UIA	1983
Saint-Denis	129 av. du Président Wilson	Diffuselec Dicount Market	3ha	UIA	1984
Saint-Denis	Rue Dezobry	Garage Skoda	2ha	UA	1981
Saint-Denis	3-5 rue Elsa Triolet	Pigeot-Bardin	2ha	UAi	1984
Saint-Denis	79 rue de la Briche	Fleupain	15ha	UIB	1985
Saint-Denis	104 av. du Président Wilson	Dalco	1ha	UB	1982
Saint-Denis	228bis rue du Landy	Burdny	2ha	UIB	1984
Saint-Denis	2 rue de l'Industrie	Pecca Tricorex	2ha	UIA	1981
Saint-Denis	21 rue Paul Eluard	Moncolin	2ha	UAi	Ant. 1983

Saint-Denis	31 rue Berne	Barre-Mathieu	7ha	UB	1980
Saint-Denis	3 rue Charles Michels	Nicotra	4ha	UB/UIA	Ant. 1983
Saint-Denis	17 rue Charles Michels	Cie Française Thomson Houston	5ha	UIA	Ant. 1983
Saint-Denis	Rue Cristino Garcia, 72 rue du Landy	Drouet Diamond	8ha	UIA	Ant. 1983/1983
Saint-Denis	47 bld. Anatole France	Grillon	6ha	UIA	
Saint-Denis	221 av. du Président Wilson	Samaritaine	10ha	UIA/UB	Ant. 1974
Saint-Denis	25 av. du Colonel Fabien	Citroën	29ha	UIB	Ant. 1979
Saint-Denis	5-5bis av. du Colonel Fabien	Camille et Besson	16ha	UB	Ant. 1981
Saint-Denis	Bld. De la Libération	Citroën	30ha	UIA	
Saint-Denis	90-110 rue A. Croizat	Wagons-Lits	39ha	UIA	Ant. 1983
TOTAL Saint-Denis	(sans le Landy-Cornillon)		195ha		
	Landy-Cornillon		38ha	UI	
	Cornillon-Nord		12ha	NAUI	
Saint-Ouen	69-73 rue Victor Hugo, 23 rue Louis Blanc	Sté Française des Entrepôts	15ha	UIB	1980
	Rue du Docteur Bauer	Fenwick	5ha	UA	
TOTAL Saint-Ouen			20ha		
Stains	Rue Jean-Pierre Timbaud	Poudres et Grémilles	15ha	UIB	1980
Tremblay	Rue de la Papeterie	Ruggieri	77ha	NA	Ant. 1976

(UIA : ZI lourde ; NA : zone d'urbanisation future ; UB : zone mixte usines-habitat).

L'importance de ces friches posent des difficultés de requalification. Jusqu'en 1977-1978, les terrains libérés dans la Plaine-Saint-Denis étaient rapidement réutilisés à des fins industrielles²⁰⁰. Après cette date, les terrains libres trouvent beaucoup plus rarement preneurs. Il existe quelques réaffectations importantes (voir ci-dessous), mais de nouvelles friches apparaissent toujours et les grandes friches présentent des difficultés spécifiques de requalification. On peut donner quelques exemples de réaffectation :

A Saint-Denis :

- la friche Citroën (bld. A. France) a été réutilisée par les NMPP (société de distribution de presse) ;
- la friche de la « Pharmacie centrale » (av. du Président Wilson) a été divisée en deux parcelles, une réutilisée par Ferinel-Industrie (construction neuve) et l'autre par le Comptoir Français des produits Aromatiques (réhabilitation, bureaux+entrepôts) ;
- la friche du Landy-Nord a été reprise par GDF pour ses locaux de recherche de la « Division Études et travaux neufs » ;
- la friche PCUK (rue Charles Michels) est réoccupée par la Sté Bergerat Monnoyeur

A Aubervilliers :

²⁰⁰ D'après Jacques Grossard, responsable du syndicat Plaine Renaissance.

- la friche Scera (rue Danielle Casanova) de 11 ha est réoccupée par une imprimerie et a été divisé en lots pour PME et PMI ;
- la friche PCUK est reprise par la RATP (dépôt et ateliers mécanique des autobus).

Certaines friches posent encore plus de difficultés que d'autres. En 1986, la DDE recense 150ha de friches sur les 23.600 du département qui ont un impact urbain important par leur localisation, l'aspect et les effets indirects qu'elles peuvent générer. Elles se situent dans des zones proches des quartiers centraux (Sellier-Leblanc à Aubervilliers), en façade d'axes urbains importants (La Samaritaine ou Citroën à Saint-Denis), à proximité des réseaux de transport²⁰¹ (les papeteries de Navarre ou la Manufacture des tabacs à Pantin)²⁰². Seulement 4 communes concentrent 80% de ces friches : Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve²⁰³. et Pantin.

Aujourd'hui le phénomène des friches n'est pas résorbé. Toutes les friches industrielles ne peuvent pas accueillir des bureaux et les riverains aspirent à d'autres types de réaffectation. Par ailleurs, la volonté de résorber les friches a conduit à mener des opérations immobilières dispersées, au hasard des départs d'activités.

La pollution des sols

Les villes ne peuvent pas se rendre maître des terrains dont elles ont besoin pour réaliser un plan d'aménagement ou de tous ceux qui bloquent la mise en œuvre de leur PLU. Elles connaissent toutes une forte baisse de leurs rentrées financières avec la fermeture ou le départ des usines synonymes de pertes de taxes professionnelles²⁰⁴ et le coût d'achat des terrains augmente avec la flambée des prix de l'immobilier en région parisienne (100% d'augmentation dans les cinq dernières années).

Au coût du foncier déjà élevé se surajoute le prix de la dépollution du sol dans un département où au moins quarante sites²⁰⁵ sont sous la surveillance de la DRIRE en raison de la pollution avérée ou probable des sols et de la nappe phréatique. Quelques-uns ont été dépollués, en général pour un projet d'urbanisation d'importance, tel le Stade de France dans

²⁰¹ L'IAURIF, en 1985, constate aussi qu'en proche couronne les friches se concentrent le long des axes structurants : fleuves, routes, voies ferrées importantes. La Seine-Saint-Denis comprend un tiers des friches de la première couronne. *Cahier de l'IAURIF*, n°78, 1985, pp. 57-64.

²⁰² Note de synthèse de la DDE, 1987. Dossier 1801W483, AD93.

²⁰³ La Courneuve est proportionnellement la commune la plus touchée par ce phénomène au début des années soixante-dix. Rapport de la Direction départementale de la Main d'œuvre, 1972. Dossier 1801W513, AD93.

²⁰⁴ En 1976, la taxe professionnelle représentait en moyenne pour les communes de l'arrondissement de Bobigny 65% de leurs ressources fiscales (et jusqu'à 80% pour certaines communes). Voir Rapport du préfet sur la désindustrialisation au CG93, décembre 1976, dossier 1801W493, AD93. Entre 2002 et 2004, Saint-Ouen a perdu 12 millions d'euros suite à la réforme de la taxe professionnelle et 2 millions supplémentaires suite au départ de Rank-Xerox. (*Saint-Ouen, ma ville*, n°27, mars 2005).

²⁰⁵ Voir la base de données BASOL sur le site du ministère de l'Environnement.

la Plaine-Saint-Denis (voir photo page suivante). Mais la plupart attendent toujours une dépollution complète.

Le sol industriel du département comprend :

-des hydrocarbures : dans le Fort d'Aubervilliers (usine de peintures Trimétal Nobel), à Bobigny (Valéo et Tisco), à Blanc-Mesnil (fonderie SFRM), à Livry-Gargan (fabrique d'huiles de moteurs IGOL-IDF), Pantin (usine Schweppes), à Drancy (site SNCF), à Montreuil (relais Total du parc Montreau), à Saint-Ouen (Total) ;

-des solvants chlorés : à La Courneuve (teinturerie industrielle Morgan), à Saint-Denis (usine chimique Caci), à Aubervilliers (Provigen) ;

-du plomb et du mercure : au Pré-Saint-Gervais (fabrique de bleu de prusse Les Couleurs de Paris) ;

-du zinc, du chrome, du cyanure : à Bobigny (Valéo) ;

-du cyanure (avec des phénols et des hydrocarbures halogénés) : à La Courneuve (site TFR) ;

-un mélange de produits polluants : à Aubervilliers (Sté chimique de La Courneuve), à Noisy-le-Grand (usine de peinture Ever), à Saint-Ouen (usine Wonder) ; à Pavillons-sous-Bois (ancienne Poudrette) ;

-des cyanures et des produits chlorés : à Sevran (Kodak) ;

-plomb, solvants halogénés : au Bourget (site BASF).

La présence de ces polluants dans le sol retarde les projets d'aménagement, les complique et alourdit leur coût. Il faut d'abord dépolluer pour pouvoir bâtir des équipements publics (écoles, crèches, logements) ou des bureaux. Cette dépollution n'est pas toujours incluse dans les projets d'aménagement, car aujourd'hui encore on fait des découvertes durant les premiers jours du chantier. Elle ne peut pas toujours être financée, puisque le principe pollueur-payeur est long à faire respecter et nécessite d'avoir face à soi un pollueur solvable. La question de la rémanence des pollutions retarde donc les aménagements prévus, en restreint l'ampleur ou/et la nature. Saint-Ouen ne peut construire les logements attendus dans la rue des Rosiers sur le terrain de l'ancienne usine de piles Wonder (voir photo page suivante), car le sol recèle hydrocarbures, plomb et arsenic. L'évacuation des terres contaminées (200.000t) s'avère très compliquée et lourde, car le site est au cœur des fameuses Pucés, haut-lieu touristique de la région. Le coût de l'opération, évalué en 2002, atteignait les 30 millions d'euros. Montreuil attend depuis plusieurs années son nouveau collège Paul Eluard, qui doit être édifié sur le terrain de l'ancienne usine de tréfilage Vuibert, terrain dont le sol contient hydrocarbures (qui ont contaminé la nappe phréatique), cadmium, plomb, cuivre et zinc. La ville doit déboursier 250.000€ supplémentaires afin d'enlever la terre du

terrain sur une hauteur de 1,20m au lieu de se cantonner aux terres souillées, qui s'ajoutent au coût dû aux retards dans le plan d'aménagement.



1973, le futur site du Stade de France en friches industrielles (AD93 : 13Fi34).

A Sevran, un espace vert de 7ha doit être aménagé sur le site de l'ancienne usine Kodak dont le sol recèle des cyanures et des solvants chlorés. Le département s'est engagé à prendre en charge l'aménagement et l'entretien du parc pendant cinq ans ; mais les riverains sont inquiets, car il restera 6ha non dépollués et révoltés car à terme la dépollution devrait être payée par les impôts locaux et non par Kodak qui a pourtant été contrainte de racheter le site en 2002.

Le site Total de Saint-Ouen (voir photo page suivante) pose aussi quelques questions. Ce dépôt pétrolier installé depuis 1912 en lisière de Paris traitait chaque année 66 millions de m³ d'hydrocarbures. La dépollution ne serait pas achevée avant 2009 selon le Service technique d'inspection des installations classées (STIIC). Pourtant, ce site appartient à une zone de 100ha (le 1/4 de la ville) qui est essentiellement constituée de friches industrielles et constitue un enjeu majeur du développement local.



1964, le site Total à Saint-Ouen



2003, le site Wonder (coll. privée)

Enfin, la requalification du Fort d'Aubervilliers et des terrains attenants (30ha) montre bien les limites de la remédiation. Le site est un des 350 sites les plus pollués d'Ile-de-France, selon le ministère de l'Environnement. Comment une commune peut-elle concevoir la réaffectation de terrains d'une telle superficie, dont elle n'est pas propriétaire (ils appartiennent à l'Etat), qui sont hautement pollués suite au stockage de fûts radioactifs²⁰⁶ et dont le pollueur, le ministre de la Défense, refuse de régler la note de dépollution ? Le Fort accueille actuellement le cirque Zingaro, une casse automobile, des jardins ouvriers (75.000m²) et une caserne de gendarmerie. Plusieurs destinations ont été imaginées pour les terrains du Fort : hôpital, vélodrome (Paris 2012),... Le ministère de l'Équipement souhaiterait y construire des logements sociaux – ceux qui manquent à Paris –, dans une ville qui en compte déjà 8.000 et qui aspirerait plutôt à la construction d'un pôle tertiaire qui comporterait des équipements culturels, de l'habitat, un parc urbain, un collège et pérenniserait les jardins ouvriers.

²⁰⁶ Le couple Curie y a fait des recherches sur le radium dans les années vingt. Le Fort contenait du césium 137 et radium 226. Les déchets radioactifs ont été mis en fûts par l'Association nationale des gestion des déchets radioactifs (ANDRA) mais stockés dans le Fort, faute d'argent pour financer le transport jusqu'à un centre d'accueil spécifique (seul le césium a été enlevé).

CONCLUSION GENERALE

Les recherches menées et présentées dans ce rapport ont montré que la zone d'étude présentait un phénomène de cumul des inégalités socio-environnementales. Le département de Seine-Saint-Denis a longtemps été en retard sur les autres départements de la proche couronne, tant dans le domaine social (équipements publics, culturels, logement) qu'environnemental (bâti dégradé, espaces verts, transports...).

Entre 1860 et 1920, s'est créé un ensemble de conditions, qui a perduré jusqu'aux années 1960. L'entre-deux-guerres s'est révélé une période de maintien des acquis antérieurs, dans un contexte de crise économique qui a exacerbé les passions industrielles : l'emploi et les ressources procurés par l'industrie sont plus que jamais indispensables aux communes. La période s'étendant des années 1945 aux années 1960 a vu la reconstruction du potentiel économique français, qui est passée par une indispensable reconstruction industrielle. Durant plus d'une décennie, les autorités favorisent l'établissement des manufacturiers en banlieue ; les dommages de guerre permettent rebâtir les usines détruites. Les cohabitations industrie-habitat sont reconduites. L'opportunité de donner un autre visage à la périphérie parisienne et de remédier aux inconvénients identifiés dans les années trente et quarante, n'est pas saisie.

En revanche, la fin des années 1990 marque une rupture dans l'histoire sociale, politique, économique et environnementale de la Seine-Saint-Denis. Après plus de deux décennies d'une brutale et lourde désindustrialisation qui a dévitalisé le département et installé un marasme qui semblait ne pas devoir prendre fin, les années 1995-2005 ouvrent des perspectives nouvelles. Les collectivités suburbaines apprennent à penser leur développement de façon supra-communale. C'est aussi une phase de main tendue à Paris.

On peut penser que les politiques de remédiation mises en œuvre par des communes affermies, disposant de compétences élargies par la décentralisation²⁰⁷, ont enfin des chances d'aboutir. Des opérations de couverture des autoroutes et du périphérique réduisent les fractures urbaines et la pollution sonore, l'intercommunalité est presque partout mise en

²⁰⁷ Les transports sont depuis peu sous la responsabilité de la région Ile-de-France, ce qui pourrait permettre de mettre en place un vrai plan de déplacement francilien, en disposant de toutes les cartes. En revanche, les collectivités territoriales se réjouissent moins de devoir assumer le paiement du RMI.

pratique²⁰⁸, l'eau s'impose comme un outil de reconquête des territoires, la réforme de la Dotation de Solidarité urbaine soutient les projets de changement... La remédiation est aussi favorisée par une volonté nationale et européenne de mettre en œuvre des politiques de développement durable ; ce développement durable qui inclut une dimension humaine et vise à la réduction des inégalités sociales et écologiques.

Néanmoins, ce redéploiement des initiatives dans le domaine socio-environnemental se heurte aux frontières des budgets, qu'ils soient communaux, départementaux et même régionaux. La situation économique n'est pas celle des Trente Glorieuses. De plus, un double héritage pèse sur les potentialités d'évolution de la Seine-Saint-Denis. L'héritage industriel est encore très présent sur ce territoire et les anciens quartiers d'usines cherchent une nouvelle voie. L'héritage des politiques urbaines antérieures est aussi manifeste : les centres ont été relativement préservés et les quartiers périphériques plus négligés.

Les aménagements en cours ou déjà effectués prennent déjà une ampleur égale à celle des transformations de la seconde moitié du XX^e s. Cela amène deux interrogations : dans une perspective de développement soutenable, quelle place est laissée à un possible retour en arrière ? Ces transformations-pansements suffiront-elles à guérir les vieilles plaies de la fracture socio-environnementale ? Les conclusions de la mission sénatoriale d'information sur « les perspectives d'avenir des politiques conduites envers les quartiers en difficulté », réunie peu après les émeutes urbaines de 2005, laissent penser que non. Les membres de la commission font en effet une proposition (la 66^e) de loi qui permettrait au département de Seine-Saint-Denis de déroger au droit commun dans les domaines de l'emploi, de l'éducation et du logement et donnerait aux collectivités locales des compétences renforcées. Cette proposition tendrait à montrer que le cas de ce département est si particulier qu'il faut inventer des solutions hors-la-loi. Mettre la Seine-Saint-Denis hors-la-loi, souligner ses particularismes, n'est-ce pas la sortir du lot et donc la stigmatiser encore ? Les communes de la zone d'étude n'ont pas besoin, depuis 2005, d'attirer les regards voyeurs sur leurs difficultés, mais plutôt de valoriser leurs potentialités et de donner une image plus positive de leur territoire. Elles ont besoin d'être dotées de moyens de remédiation innovants et exceptionnels, mais aussi qu'on leur permette de réussir les projets qu'elles ont définis.

²⁰⁸ Même si certaines communes s'y refusent encore, telle Saint-Ouen qui hésite entre Plaine-Commune et une communauté de communes avec Clichy-la-Garenne et Asnières, Romainville dont la population semble opposée à une coopération avec Les Lilas et le Pré-Saint-Gervais ou Pantin qui reporte toute décision après les élections municipales de 2008.

BIBLIOGRAPHIE

1-DONNES SOCIO-ECONOMIQUES

Les nouveaux départements de la région parisienne. Le département de la Seine-Saint-Denis, coll. Notes et études documentaires, la Documentation française, 25 mai 1972

Tapa, Guiza, *Étude de la population étrangère dans une banlieue parisienne. Le cas d'Aubervilliers*, mémoire de maîtrise dir. Paul Claval, Paris IV, 1979, 204 p.

DDDE 93, *La population étrangère en Seine-Saint-Denis. Principaux éléments*, Bobigny, DDE, 1984, 12 p.

Atlas économique et social de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, Université Paris-Nord Villetaneuse, T1 : *Données géographiques générales. La population. L'industrie. Équipements et transports. L'agriculture*, 1984, 2p. + nb pl. en coul. T2 : *Cartes : fiscalité communale, évolution de la natalité, évolution démographique, trafic routier en 1975, les eaux et les bois, la forêt, la propriété forestière*. T3 : *Les opinions politiques, les élections, les catégories socio- professionnelles*, 1985, 6p. + pl. en coul. T4 : *Évolution de l'emploi dans les secteurs secondaires et tertiaires entre 1962 et 1975. Localisation et emploi industriels en 1975. Population ouvrière résidente. Les étrangers dans la banlieue Nord*, 1986, 12 p. + pl en coul. T5 : *La population en 1982. La pollution des rivières. Les élections présidentielles 1974-1981*, 1987, 8p. + pl en coul. T6 : *Le trafic ferroviaire. Ravitaillement en eau. Les établissements industriels. Les élections européennes. L'enseignement secondaire. Les étrangers. L'évolution du bâti. Le logement en 1975*, 1987, 22p. + pl en coul. T7 : *Les étrangers en 1982. L'élection présidentielle 1988. Les élections législatives*, 1988, 29p. + cartes, schém.

DDE93, *Atlas des zones d'activités économiques en Seine Saint Denis*, CD93, DDE93, GEP, Bobigny, DDE93, 2002, 133 p.

Conseil général de Seine-Saint-Denis, *Premiers éléments socio-démographiques du département de la Seine Saint Denis et de ses villes : la population : exploitation du recensement 1999, données statistiques et graphiques*, CG93, Direction de l'aménagement et du développement, Bureau des études et de l'aménagement, Bobigny, CG93, 2001, 57 p.

Conseil général de Seine-Saint-Denis, *Recensement général de la population 1999 : résultats définitifs, population totale Ile de France et Seine Saint Denis*, CG93, Direction de l'aménagement et du développement, Bureau des études et de l'aménagement, Bobigny, CG93, 2000.

Conseil général de Seine-Saint-Denis, *Recensement de la population 1999 : petite cartographie de la Seine Saint Denis : population, niveau de formation, scolarisation et logement*, CG93, Direction départementale des affaires sanitaires et sociales, Bobigny, CG93, 2001.

2- INEGALITES ET SEGREGATION

Chauve, Jean-Claude, Ross, Constance, Tidjiti, Pierre, *Inégalités sociales et formation continue. Mémoire de sociologie. Étude réalisée dans le département de Seine-Saint-Denis*, sl, sn, 1984, 317 p.

Pinçon-Charlot, Monique, *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en région parisienne*, Paris, Anthropes, 1986, 291p.

Bachmann, Christian, Basier, Luc et alii, *Mise en images d'une banlieue ordinaire. Stigmatisations urbaines et stratégies de communication*, Paris, Spros, 1989, 136 p.

Fourcaut, Annie, dir., *La ville divisée : les ségrégations urbaines en question, France XVIII^e-XX^e siècle*, Grâne, Créaphis, 1996, 478 p.

3-RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Recueil des pièces concernant les eaux, les canaux et l'assainissement, Paris, Chaix : 1- Eaux, 1886, 239p.; 2- Canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis par Alphand, Buffet et Durand-Claye, 1880, 59 p; 3- Assainissement, par Alphand, Huet, Humblot, Lecoœur, 1883, 313 p.

EDF, *Traitement industriel des résidus urbains. Régie du département de la Seine. Saint-Ouen : usine d'incinération et usine agricole*, sl, nd, 195?. Notice dactylographiée avec 4 plans dépl. Aquarellés.

Butikofer, Jean-Marie, *La Seine-Saint-Denis. Un département sinistré où la lutte contre le bruit s'accroît*, *Après-demain*, n°258, oct-nov 1983, pp. 45-46.

Conseil économique et social, *La qualité de vie dans les banlieues des grandes villes*, Conseil économique et social, Paris, Journal Officiel, 1984, 42 p.

Banlieues. Un département sinistré : la Seine-Saint-Denis. Sur le niveau sonore des transports en Seine-Saint-Denis, *Urbanisme*, 206, mars 1985, pp. 94-96.

Mesqui, Jean , *Des couronnes pour la route royale. Isolation phonique de l'autoroute à la Plaine Saint-Denis*, *Urbanisme*, 206, mars 1985, pp. 98-99.

Airparif, *Évolution de l'état de la pollution atmosphérique dans le département de la Seine-Saint-Denis, année 1988*, Airparif, 1989.

Préfecture de Seine-Saint-Denis, *Dossier départemental des risques majeurs*, Bobigny, Préfecture, 1997, 81 p.

Lefort, A.-C., *L'usine en périphérie urbaine, 1860-1920. histoire des établissements classés en proche banlieue parisienne*, thèse de doctorat sous la dir. A. Guillerme, CNAM, Paris, 2002, 659p

.

Guillerme, A., Lefort, A.C. et Jigaudon, G., *Dangereux, insalubres et incommodes. Paysages industriels en banlieue parisienne, XIX^e-XX^e siècles*, Champ Vallon, coll. Milieux, 2004, 350p.

4- INDUSTRIE ET EMPLOI

Cayrel, M. et Cazenave, *L'évolution de l'industrie en Seine-Saint-Denis de 1962 à 1972*. T1 : Approche statistique des mouvements industriels, Paris, Paris I, 1972, 82 p.

La Seine-Saint-Denis industrielle, 1967. Paris, éditions Inter-propagande, 1967?, 167 p.

DDE93, *Seine-Saint-Denis. Nouvelles zones industrielles. Rapport. Cartes et graphiques*, DDE, Bobigny, préfecture, 1968, 11 p. + tabl + 6 cartes dépl.

Delsaut, Pierre, *Localisation des grands établissements industriels. Effets internes et externes*, *Cahiers de l'IAURP*, janvier 1971, vol. 22.

Appert, Monique, Maguet, Raymond, *Les effets sur l'emploi de la politique de décentralisation dans le département de la Seine-Saint-Denis, 1962-1969. Étude spécifique*, Paris, Ministère du Travail, de l'Emploi et de la population, 1971, 101 p.

Seine-Saint-Denis. Liste des entreprises de 50 à 99 salariés (classées par commune), sl, sn, 1975, np.

CCIP (direction des études), *Structure industrielle de la région parisienne, évolution 1970-1973*, Paris, CCIP, 1977, 30 cm, 83p (études et documents, série générale, 1977-1).

Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France, Versailles, CCIP, *La Structure industrielle de l'Ile-de-France en 1975*, Versailles, CCI, 1979, 29 cm, carte, T1, 41p et T2, 73FF.

CCIP, *Structure industrielle de Paris et de la petite couronne en 1976*, Nanterre, CCIP, 1980, 30 cm, carte : T1 : *Résultats d'ensemble*, 93p et T2 : *Paris*, 73p (études et documents, 1980-6).

CCIP, *Les établissements industriels de production de la petite couronne, situation et besoins en locaux résultants d'une enquête auprès des industriels des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne*, Nanterre, CCIP, 1980.

Préfecture de région, *Les établissements industriels de production de la petite couronne. Situation et besoins locaux. Résultats d'une enquête auprès des industriels des Hauts de Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne*, Préf. d'Ile de France, CCIP, Paris, 1980, 120 p.

Beauvais, Christian, *Mais moi, je veux travailler, Monsieur. Saint-Ouen-Chaix*, 1981, 78 p. (écrits sur la lutte des travailleurs de Chaix dans leur 6e année d'occupation).

CCIP, *Structure industrielle de la Seine-Saint-Denis en 1979. Résultats de l'enquête annuelle d'entreprise*, Paris, CCIP, 1983?, 131 p.

Govehovitch, Laurent, *Des enjeux pour la ville. Les friches industrielles en Seine-Saint-Denis*, mémoire 3e cycle, dir. Bernard Haumont, Claude Hourade, Paris, UP d'architecture, 1984. T1 : Appréhension du milieu social, 141p. T2 : Analyse des mutations économiques, 235p. T3 : Les orientations pour un programme de réutilisation des friches industrielles en Seine-Saint-Denis soutenant la relance de l'activité productrice, 147 p.

DDE 93, *Premiers éléments sur l'évolution de l'emploi en Seine-Saint-Denis entre les recensements de 1975 et 1982*, DDE, Bobigny, 1984, 22 p.

CCIP, *La situation économique de la Seine-Saint-Denis*, CCIP, Bobigny, 1985, 28 p.

Quinze ans d'évolution de l'activité industrielle en Seine-Saint-Denis, *Seine-Saint-Denis, Données économiques*, trimestriel édité par le conseil général, n°3, octobre 1986, pp. 7-16.

Altshom en Seine-Saint-Denis, *Seine-Saint-Denis, Données économiques*, trimestriel édité par le conseil général, n°10, 4^e trimestre 1988, pp. 10-12.

Seine-Saint-Denis, Données économiques, trimestriel édité par le conseil général, n°10, 1^{er} trimestre 1989.

Numéro spécial sur l'emploi en Seine-Saint-Denis, Seine-Saint-Denis, Données économiques, trimestriel édité par le conseil général, n°12, 1^{er} trimestre 1990.

COMEX, Seine-Saint-Denis. *Répertoire des zones d'activités. Industries. Artisanat. Tertiaire*, 1995, 352 p.

Centre universitaire de recherches sur les systèmes économiques et sociaux (CIRSES), *Etude sur l'évolution des emplois et des qualifications sur le territoire de 381a Plaine-Saint-Denis*, étude réalisée par le CIRSES (ex CERCA), Univ Paris VIII pour le conseil général de Seine Saint Denis, Paris VIII, sn, 1992, 65 p.

CRIDEP (Centre de Ressources interdépartemental de l'Est parisien), *Évolution des emplois et de la population active dans le département de la Seine-Saint-Denis entre les recensements de 1982 et de 1990. Étude réalisée pour le compte du Conseil général de la Seine-Saint-Denis*, Montreuil, CRIDEP, 1995, 172 p.

Deniau, Marie, *L'union départementale CGT de la Seine, 1944-1966*, DEA sous la direction de Jacques Girault. Paris, univ Paris I, 1996, 75 p.

Le Roux, Hervé, *Reprise : récit*, Paris, Calmann Lévy, Ministère de l'emploi et de la solidarité, 1998, 197 p.

5- AMENAGEMENT TERRITORIAL ET REQUALIFICATION URBAINE

Lojkine, Jean, *La politique urbaine dans la région parisienne, 1945-1972*, Paris-La Haye, Mouton, 1976, 276 p.

Charton, Catherine, *L'organisation de l'espace urbain en Seine-Saint-Denis*. Doctorat de 3^e cycle sous dir. Rochefort, Paris, centre de géographie des Universités Paris I, IV et VII, 1976, 200 p.

Préfecture de la Région parisienne, *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Nord-Est de la Seine-Saint-Denis. Aulnay-sous-Bois, Sevran, Tremblay-les-Gonnesse, Villepinte. Documents préliminaires*, Paris, 1971-1972, 3 tomes : I- Directives régionales, II- Étude du secteur et premières perspectives, III- Étude de la zone rurale.

Malberg, J., *Les municipalités communistes de la région parisienne face aux problèmes de l'urbanisme et de l'aménagement, 1947-1979*, mémoire de maîtrise, Université Paris VIII, 1980.

SODEDAT 93, *Urbanisme en Seine-Saint-Denis. SODEDAT 93, 6 ans d'activité*, sl, sn, 1980?; 96 p.

Etelbert, Anthony, *Carrefour de banlieue. La Courneuve, Aubervilliers, Drancy, Pantin, Bobigny : le cas des 4 routes*, sd.

Lasternas, Isabelle, *Les zones d'intervention foncière en Seine Saint Denis, Saint-Denis*, maîtrise de géographie sous la dir. de Paul Claval, Paris IV, 1982, 134 p.

Château, Didier, *Le canal Saint-Denis. Un site urbain et industriel à mettre en valeur*, Bobigny, DDE (groupe d'études et de programmation), 1985, 285 p.

Male, Christine, *1974 à nos jours. De la rénovation des tissus de "faubourg" et d'industrie autour de Paris*, mémoire, 1987, 26 p. + nb schémas.

DDE 93, *Étude préalable à l'aménagement du Landy-Cornillon. Introduction, I- état des lieux, II- études de circulation, études d'infrastructure, III- objectifs d'urbanisme, IV- évaluations et phasages*, décembre 1987, DDE, Bobigny, 1988.

Numéro spécial sur l'aménagement du territoire départemental, *Seine-Saint-Denis, Données économiques*, trimestriel édité par le conseil général, n°8, juin 1988.

Carroué, L., *Mutations urbaines, stratégies communales et industrie : la proche banlieue nord de l'Ile-de-France, 1980-1986*, in *Milieus, Villes et Régions*, Paris, éditions du CTHS, 1988, pp 195-206. (5 villes : Saint-Ouen, Saint-Denis, Gennevilliers, Colombes, Nanterre)

Boislaroussie, J., Pantin : les orientations municipales à l'épreuve des faits, *Notes sur une recherche du Centre de recherches sur l'industrie et l'aménagement*, 1989, n°16, 22p.

Plaine-Saint-Denis, plaine d'avenir, *Cahiers de l'IAURIF*, novembre 1992, n°102, pp. 91-98.

Djalili, Jean-Paul, *Friches industrielles en Seine Saint Denis : problématiques et potentialités*, diplôme d'architecture, Paris-Belleville.

Davoine, G. et Cambau, R., *La Plaine-Saint-Denis : l'urbanisme post-industriel*, in *Le Moniteur Des Travaux Publics et de Bâtiment*, 1992, n°4620, pp76-79.

DDE 93, *Atlas de Seine-Saint-Denis. Aménagement. Urbanisme. Environnement*, GEP, DDE, décembre 1996, 29 p.

Eleb-Harle, Nicole, *Conception et coordination des projets urbains*, s.l., Ed. Recherches, 2000, 223 p. (expertises sur 10 projets urbains des années 1990, dont « Une recomposition urbaine à grande échelle : la Plaine Saint Denis ».)

Rapport final : « Pour un renouveau urbain : gestion des héritages et inégalités ».

Roussel, Christine, *Concurrences de pouvoirs et aménagements du territoire en Ile de France*, thèse de doctorat, Université Paris VIII, 1996.

Préfecture de Seine-Saint-Denis, *Le projet territorial de l'Etat 2001-2003 pour la Seine Saint Denis*, Bobigny, sd, plaquette 4 pages.

EPA Plaine de France, *Plaine de France. Programme d'action à moyen terme : préparation du conseil d'administration du 28 mars 2003 : document de travail*, Plaine de France, Etablissement public d'aménagement, s.l., s.n., 2003, 105 p.

6- HABITAT

Valdour, J., *Ateliers et taudis de la banlieue de Paris. Observations vécues*, Paris, éd. Spis, 1923, 201 p.

IAURP, Tissus urbains et règlements d'urbanisme. La Cité-Jardin de Stains (ex. 111), *Cahiers de l'IAURP*, vol. 24, juillet 1971.

Roberrini, Marc, *Rapport à Monsieur le Préfet de la Région Parisienne sur la résorption de l'habitat insalubre et les problèmes des migrants*, sl, sn, 1971, 103 p.

Seine-Saint-Denis. Recensement des bidonvilles au 1er janvier 1971, *Bulletin du GIP*, n°5, 1972, pp. 6-7

La lutte contre les bidonvilles en 1971, *Bulletin du GIP*, n°5, juillet 1972, pp. 2-3

Les foyers du bâtiment et des métaux. Un exemple d'initiative privée en faveur du logement des travailleurs migrants, *Bulletin du GIP*, n°3, janvier 1972, pp. 11-14.

Bilan 1970-1976 de l'action du groupe interministériel permanent pour la résorption de l'habitat insalubre, *Bulletin du GIP*, 1976, n°22, pp. 4-25.

IAURIF, *Recherche sur une typologie opérationnelle de l'habitat (1850-1948) : 1ère phase mai 1977 (Aubervilliers, Montreuil, Saint-Ouen)*, sl, IAURIF, 1977.

IAURIF, Les cités-jardins de la région Ile-de-France, *Cahiers de l'IAURIF*, 1978, vol. 51.

Lecoq, Dominique, *La politique de construction des organismes HLM en région parisienne de 1945 à nos jours*, mémoire de maîtrise, dir. Antoine Prost, Paris I, 1981.

Conseil général de Seine Saint Denis, *Rapport du préfet commissaire de la République au Conseil départemental de l'habitat : bilan 1985 de la politique du logement en Seine Saint Denis*, CG93, DDE, Bobigny, sn, 1986.

Quintana, Fernando, *Vivre et habiter au-dessus de l'autoroute A1*, diplôme d'architecture, école d'architecture Paris-La Villette, 1989.

DDE 93, *Atlas de l'habitat social en Seine-Saint-Denis*, Bobigny, DDE93, 1998, 109 p.

7- TRANSPORTS

Conseil général de la Seine, *Réorganisation des transports en commun de Paris et de la banlieue. Rapport, délibérations, cahier des charges, convention et documents divers*, Paris, impr. Municipale, 1908, 140 p+ cartes.

Pebereau, Georges, L'antenne de Bagnole et l'aménagement de la banlieue Est de Paris, *Revue générale des Routes et des Aérodrômes*, n°374, mars 1963, 14 p.

Barbier, M, Étude des conséquences du choix du tracé du RER dans la banlieue Nord de Paris, *Bulletin d'information de l'IAURP*, 1968, n°1, pp. 37-38

Un trafic quotidien de 3000 camions à Garonor, *Région parisienne, bassin parisien*, n°33, 1975, p. 16.

Ronsas, Jean-Jacques, *Etude monographique des transports en commun dans la banlieue Nord-Est proche de Paris, entre les autoroutes A1, A3 et B3*, Paris, IAURIF, 1979, 2 vol, 123 p. et 158 p.

Larroque, Dominique, *Les transports en commun dans la région parisienne. Enjeux politiques et financiers, 1855-1939*. Doctorat de 3e cycle, dir. Maurice Daumas, Paris, EHESS, 1980, 355 p.

Les transports en Seine-Saint-Denis : infrastructure et industrie, *Seine-Saint-Denis, données économiques*, 1987, n°5, pp. 7-20.

8-ESPACES VERTS

Conseil général de Seine-Saint-Denis, *Art grandeur nature. Parc de la Courneuve*, 1993, Bobigny, Conseil général, 1994, 30 p.

Cabedoce, Béatrice, dir. Et Pierson, Philippe, dir., *Cent ans d'histoire des jardins ouvriers. 1896-1996. La ligue française du Coin de terre et du Foyer*, Grâne, Créaphis, 1996, 213 p.

Letronnier, Gilberte, *Les espaces verts et les équipements sportifs dans trois communes de la Seine-Saint-Denis : Le Bourget, Stains et La Courneuve*, mémoire de maîtrise de géographie, dir. Rochefort, Paris I, 1971, 111 p.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	2
CHAPITRE I : ETAT DES LIEUX.....	6
INTRODUCTION : LA SEINE-SAINT-DENIS, 1850-2000. UN DÉPARTEMENT À PART ?	6
<i>la zone d'étude</i>	8
A- SOURCES ET OURVAGES CONSULTÉS	9
<i>Ouvrages</i>	9
<i>Sources</i>	10
Sources concernant les questions sociales et politiques	11
Sources concernant les risques environnementaux liés à l'industrie	11
INVENTAIRE DES SOURCES MANUSCRITES, IMPRIMÉES ET ICONOGRAPHIQUES CONSULTÉES	18
I- <i>Sources manuscrites et imprimées</i>	18
II- <i>Iconographie (photos aériennes des archives de Seine-Saint-Denis)</i>	23
B- ETAT DES LIEUX DES INÉGALITÉS SOCIALES.....	28
1- <i>La précarité de l'habitat</i>	29
2- <i>un taux de chômage élevé</i>	30
3- <i>l'importance de l'immigration</i>	34
1- <i>panorama chronologique</i>	35
2- <i>les nuisances odorantes dans la seconde moitié du xxes</i>	38
3- <i>bruits et trepidations</i>	43
4- <i>suies et fumées</i>	46
5- <i>pollution des eaux d'égout</i>	47
CHAPITRE II : EXEMPLES D'INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES À CONSÉQUENCES SOCIALES : LE LOGEMENT, LES TRANSPORTS ET LES ESPACES VERTS	51
A- LE LOGEMENT	51
1- <i>l'habitat entre 1850 et 1930 :</i>	51
2- <i>les grands ensembles, 1950-1960</i>	53
3- <i>la lutte contre l'habitat insalubre, les taudis et les bidonvilles (début des années soixante-dix)</i>	54
4- <i>Le logement des migrants</i>	56
5- <i>années 1980-2000</i>	57
B- LES TRANSPORTS	60
1- <i>Les transports en commun</i>	60
2- <i>Les autoroutes, facteurs de nuisances sonores et de rupture urbaine</i>	67
3- <i>Pollutions sonore et atmosphérique :</i>	72
C- LES ESPACES VERTS	78
1- <i>Les années 1960</i>	78
2- <i>La situation au milieu des années 1970</i>	80
3- <i>Les années 1980-1990 :</i>	84

4- Le parc départemental de La Courneuve.....	85
CHAPITRE III : VERS UNE GESTION DES HÉRITAGES : UNE POLITIQUE DE REMÉDIATION ?	88
.....	88
QU'EST-CE QUE LA « REMÉDIATION » ?.....	88
A- L'INTERCOMMUNALITÉ OUTIL DE LA REMÉDIATION.....	88
1- l'intercommunalité banlieue-banlieue.....	89
2- quelle intercommunalité paris-banlieue ?.....	91
3- limites de l'intercommunalité.....	94
B- TÉMOIGNAGES DE LA REMÉDIATION.....	95
1- quels projets ?.....	95
Les années 1980.....	95
Les années 1990-2000.....	98
Quelques projets Paris-Banlieue.....	103
2- quelles réalisations ?.....	106
C- LES LIMITES DE LA REMEDIATION.....	107
1- Quelle place pour le développement durable ?.....	107
2- L'héritage industriel.....	108
Une urbanisation inéquitable.....	109
Des terrains à l'abandon.....	110
La pollution des sols.....	113
CONCLUSION GENERALE.....	117
BIBLIOGRAPHIE.....	119
1-DONNÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES.....	119
2- INÉGALITÉS ET SÉGREGATION.....	120
3-RISQUES ENVIRONNEMENTAUX.....	120
4- INDUSTRIE ET EMPLOI.....	121
5- AMÉNAGEMENT TERRITORIAL ET REQUALIFICATION URBAINE.....	122
6- HABITAT.....	124
7- TRANSPORTS.....	125
8-ESPACES VERTS.....	125
TABLE DES MATIERES.....	126