

Mairie de
**SAINT-
OUEN**



Arago - Zola

De A à Z

Textes de Pierre-Jacques Derainne

ARCHIVES
MUNICIPALES

Edito

La belle plongée dans l'histoire des quartiers de Saint-Ouen s'achève avec le dernier volet de Quartiers en histoire(s) consacré au quartier Arago-Zola.

Une fois de plus, cette année aura été l'occasion de rencontres variées avec des habitants attachés à leur quartier et soucieux d'en transmettre l'histoire ;

avec des chercheurs (historiens, sociologue...) cherchant à enrichir l'histoire de leur découverte ou de leurs réflexions ; Avec un architecte, Paul Chemetov, qui avec modestie, est revenu présenter vingt ans après, ses partis-pris et ses réalisations architecturales ;

avec des artistes, la compagnie les Intertitiels, qui une fois encore, ont donné vie aux témoignages et aux souvenirs avec poésie et émotion.

Quartiers en histoire(s) s'achève mais les échanges entre les habitants, les partages de souvenirs, les photographies retrouvées restent là comme autant d'occasions de se saisir et d'enrichir l'histoire et les histoires de Saint-Ouen.

Hayat Dhalfa

Adjointe au maire
Déléguée à la Culture et
à l'Animation de la Cité

Sommaire

A l'origine, une gare d'eau	5
Les grandes mutations de l'industrie	17
Habitants et habitats	33
La vie d'un quartier	47



A l'origine, une gare d'eau

1830, l'émergence d'un nouvel espace économique

Au début du XIX^e siècle, le futur quartier Arago-Zola n'est encore qu'une vaste aire, couverte de champs de céréales, de jardins et de vergers, s'étendant jusqu'aux villages des Batignolles et de Clichy. Au milieu d'un parcellaire en lanières, deux voies, qui borneront le quartier, sont déjà tracées : la route de la Révolte ou route des Princes (boulevard Victor-Hugo) et la route dite de Paris à Saint-Ouen (devenue avenue des Batignolles puis avenue Gabriel-Péri). Le tracé des futures rues du quartier est également déjà dessiné avec les chemins presque parallèles des

Carreaux (rue Arago) et des Epinettes (rue Emile-Zola), le chemin des Aiguillons (rue Farcot) ainsi que le chemin de Montmartre (rue Louis-Blanc).

A la fin des années 1820, un groupe d'industriels et financiers réunis autour du banquier Jacques Ardoin projette de construire une gare d'eau et un port¹, entre la Seine et la route de la Révolte, afin de soulager les ports parisiens. Un immense espace économique de stockage et de transport des marchandises par voies fluviale et routière est ainsi envisagé, allant

du fleuve jusqu'à la route de Paris. La gare d'eau est ouverte en 1830. L'avenue de la Gare (avenue du Capitaine-Glarnier) est ensuite tracée pour relier le carrefour dit « de la Gare » à la route de Paris.

1. Les premiers écrits distinguent « le port Saint-Ouen » (ensemble des infrastructures) de « la Gare d'eau » (emplacement aménagé pour les bateaux). Ces deux expressions deviennent ensuite rapidement synonymes. L'expression « Docks de Saint-Ouen » se développe à partir des années 1860.

Avec son écluse, ses deux bassins, sa bascule et sa grande roue à palettes mue par un moteur à vapeur, la « Gare Saint-Ouen » attire très vite quelques usines et entrepôts au bord du canal ainsi que le long de la route de la Révolte et de l'avenue de la Gare. Autour du carrefour, entouré de champs et de bâtiments industriels, des maisons commencent à s'ériger durant les années 1840, accueillant commerçants et ouvriers. C'est ainsi que le carrefour de la Gare devient, en tant que prolongement des Docks, le noyau du futur quartier Arago-Zola.

Au sud se dressent les fortifications de Paris, achevées en 1844-1845 ; devant le mur d'enceinte et son fossé se trouve la « zone non aedificandi » (non constructible) de 250 mètres de large. Les « fortifs » enclavent une partie du futur quartier : les deux chemins de terre des Carreaux et des Epinettes ne parviennent plus au village des Batignolles et deviennent des impasses. A proximité,



1868. - St-OUEN. - La Place de la Gare. - G. I.

seule la route de Paris permet de rejoindre la capitale.

En 1860, Paris se rapproche de Saint-Ouen en annexant les communes limitrophes. Les « fortifs » deviennent une « barrière d'octroi ». La longue route de Paris se transforme en deux avenues : l'avenue de Saint-Ouen à l'intérieur de la capitale, et l'avenue des Batignolles dans Saint-Ouen, baptisée ainsi vers 1863 ². En janvier 1864, sous la mandature du maire Alexis Godillot, les nouveaux Docks de Saint-Ouen sont inaugurés en grande pompe. Le développement économique et urbain modifie le centre de gravité de la ville en formation. L'avenue des Batignolles doit devenir aux yeux des autorités locales

une voie prestigieuse. C'est dans son axe que sera construit en 1868 le bâtiment monumental de la nouvelle mairie.

2. Elle s'appelle un temps, à la fin des années 1850, route des Batignolles.



Projet de port et de gare d'eau à Saint-Ouen, dressé par le géomètre Mongelard en 1827. Seul le bassin central sera construit. L'avenue de la Gare (avenue du Capitaine-Glarnier) sera ouverte mais les autres voies (en pointillé) quadrillant le quartier ne verront pas le jour.

Le chemin de fer au service de l'industrie

Le réseau de chemin de fer commence très tôt à tisser sa toile. En 1855, la Compagnie des Chemins de fer et des Docks de Saint-Ouen est fondée par un groupe financier, dans lequel on trouve le prince Joseph Poniatowski et le fils de Jacques Ardoin, Jules. L'objectif est de relier par voie ferrée le trafic fluvial de la Seine et le chemin de fer de la Petite Ceinture. L'opération est achevée en 1862, par l'embranchement dit des Epinettes effectué dans la capitale. Avant d'atteindre les Docks, la ligne franchit successivement le chemin des Carreaux puis, à un passage à niveau, la route de la Révolte. Un raccordement relie les établissements Farcot, la grande usine du quartier. La ligne est d'abord conçue comme un vecteur de développement industriel ; peu aménagée, elle donne lieu à des plaintes de propriétaires riverains qui réclament dès 1860 l'obtention de chemins latéraux, de ponts et de passages à niveau.

La Compagnie du Nord achète les Docks en 1873, puis conçoit un chemin de fer de jonction entre les Docks et la Gare de marchandises de la Plaine Saint-Denis. Autorisé en 1874, le tronçon est ouvert en 1877. Il franchit plusieurs voies du quartier (avenue de la Gare, route de la Révolte) ce qui nécessite la mise en place de passages à niveau. Cette ligne est prolongée ensuite jusqu'à la Seine et ouverte aux voyageurs par un service de train-tramway inauguré en 1888. Les habitants du quartier disposent d'un arrêt situé au passage à niveau du boulevard Victor-Hugo. Le dimanche, le chemin de fer est emprunté par de nombreux Parisiens se rendant aux courses hippiques de Saint-Ouen.

En 1908, la nouvelle ligne des Docks relie Saint-Ouen à Ermont, via Gennevilliers. Jusqu'à la fin des années 1960 elle est empruntée par des trains conduits par des locomotives à vapeur, les fameuses « 141 TC Nord », qui impressionnent beaucoup les riverains : « *Au début des années 1960,*

*on habitait rue de Clichy et je revois encore les images de ce fameux chemin de fer qui passait sur le pont. C'était une voie très pratiquée, malheureusement même la nuit parce que c'était encore des locomotives à vapeur avec la fumée qui se dégageait. Et ce qui me faisait le plus peur, c'est qu'à n'importe quelle heure de la nuit sonnait à l'arrêt le signal d'alarme, le « tu-tu », et nous, étant enfants, on en avait une trouille pas possible, donc avec mon frère on allait se cacher sous la table de la cuisine. Si bien que dans le quartier les gens ont fait une pétition pour que ça cesse ».**

Cette ligne, qui est utilisée ensuite par la ligne C du RER, voit en 1972 son terminus sud déplacé à la gare Saint-Ouen-Garibaldi.

* Les textes en vert correspondent aux témoignages des habitants collectés dans le cadre du projet Quartiers en histoire(s).



Le chemin de fer est loin d'être une source de sécurité pour les habitants. Les passages à niveau du boulevard Victor-Hugo connaissent plusieurs accidents. Le conseil municipal demande très vite leur suppression mais l'opération est lente, la ville refusant d'y participer financièrement : si le passage à niveau du chemin des Epinettes est supprimé en 1902, ceux de l'avenue de la Gare et du boulevard Victor-Hugo sont remplacés par des ponts en 1928 et 1931.

La rue Latérale en 1952, au niveau de l'embranchement entre la ligne initiale des Docks (à gauche) et la ligne rejoignant la gare de marchandises de la Plaine Saint-Denis (à droite).

Urbanisation et maillage routier : le rôle des passages

La population du quartier s'accroît sous le Second Empire, en raison de l'industrialisation, qui nécessite une forte main-d'œuvre, et des grands travaux haussmanniens, qui repoussent une partie des habitants modestes hors de la capitale.

Face à la demande de logements, des propriétaires vendent des terrains après y avoir tracé d'étroits passages et impasses qui vont longtemps demeurer des voies privées. Les passages Eugénie, Fortuné, Pierre, relie les futures rue Arago et Emile-Zola ; le passage Cheradame donne sur le chemin de la Folie (rue La Fontaine) ; le passage Camille, situé côté Seine du boulevard Victor-Hugo, au lieu-dit « la Raye Tortue », rejoint le chemin du Landy près de Clichy.

Avec la construction de maisons sur les parcelles vendues, une nouvelle phase d'urbanisation s'engage. C'est le cas par

exemple d'un passage misérable en bordure de Clichy dénommé d'abord, vers 1859, « village La Ruelle » puis « passage Touzet », du nom du nouveau propriétaire des terrains, Pierre Touzet.

L'urbanisation est toutefois entravée par le processus de concentration foncière. Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, les terrains sont en effet possédés partiellement par quelques vieilles familles audoniennes (les Bourdin, Vallet, Compoint...) et quelques Parisiens ou banlieusards. Or les fermiers, qui profitent de l'essor de certaines productions agricoles, sont peu enclins à céder massivement leurs biens. D'autres terrains sont acquis par des sociétés capitalistes qui ont tendance à les geler dans des logiques spéculatives : Compagnie des ports et gare de Saint-Ouen³, Compagnie des chemins de fer du Nord... Parmi les propriétaires fonciers figurent en outre la commune et

le département, lequel dispose d'un terrain dans la zone de servitude militaire, en bordure de la route de la Révolte. Cette structure foncière éclatée explique la forme de « peau de léopard » de l'urbanisation du quartier avec des poches de constructions diverses au milieu de terrains agricoles et de friches : en 1880 par exemple, la rue des Epinettes accueille moins de 200 habitants, vivant pour la plupart à proximité des passages ; au même moment, l'agriculteur du Vieux Saint-Ouen Guillaume Compoint cultive encore des asperges et de la luzerne dans ses terres proches de la rue Arago.

Le maillage routier du quartier se poursuit jusqu'à la Première Guerre mondiale. Entre 1875 et 1880, sont ouverts la rue Raspail, l'impasse Robespierre, le passage de la Raffinerie (emprunté notamment par les voitures de l'usine)⁴, la rue Farcot. L'intense trafic de charrettes et tombereaux

3. Créée par Jacques Ardoin en 1854, peu avant sa mort, et par son fils Jules.

4. Le passage de la Raffinerie prend ensuite le nom de passage Michel-Delacroix, du nom du propriétaire du terrain et maire de la commune, puis de passage Martin-Levasseur, maire-adjoint et conseiller général de la Seine.

5. Les chemins de la Folie, des Carreaux et des Epinettes.

pousse la municipalité à viabiliser durant les années 1880 plusieurs chemins⁵. En 1883, le chemin des Carreaux est dénommé officiellement rue Arago. Durant la première décennie du siècle, une opération foncière permet la création des rues Jules-Verne, Palouzié et Alexandre-Dumas. Vers 1910, un étroit passage est créé par un propriétaire du nom de Juiff, au niveau du 13 rue des Epinettes. L'urbanisation se développe mais une fois dépassés la rue Pasteur et les passages Eugénie et Touzet, le paysage est toujours formé de nombreux jardins jusqu'aux fortifications.

La loi du 19 avril 1919 marque le début de la démolition du mur d'enceinte des fortifications, opération qui prendra plusieurs années. La capitale annexe alors la Zone et ampute une partie du territoire de Saint-Ouen. Devenues parisiennes, les parties « zonières » des rues Arago, Morel, Vincent, Emile-Zola et La Fontaine changent de noms en 1932 et deviennent respectivement Floréal, Hérault-de-Seychelles, Fructidor, Bois-des-Caures et Toulouse-Lautrec.



Une famille sur la Zone, du côté de la Porte de Saint-Ouen, vers 1953.

La difficile unité du quartier

Les équipements se limitent durant le Second Empire à quelques réverbères à huile installés par la mairie au début des années 1850 et à un « asile » pour les petits⁶ ouvert en 1862. Malgré l'accroissement de la population, il faut attendre 1880 pour que soit inaugurée l'école de la Gare, rue des Epinettes.

L'établissement est surpeuplé : il accueille, en 1899, 850 garçons dans 11 classes et 803 filles. Les élèves sont tellement nombreux qu'il faut transformer un temps les préaux en classes. Le second groupe scolaire du quartier, l'école Victor Hugo, est achevé en 1914. Il sera agrandi de six nouvelles classes en 1955-1956.

6. Ancêtres des écoles maternelles, les salles d'asiles accueillent au XIX^e siècle les enfants de deux à six ans. Une crèche municipale est ouverte en 1894, à l'angle de l'avenue de la Gare et de la rue Emile-Zola.



L'école Emile Zola est inaugurée en 1880.

En matière de transports, les premiers tramways, à traction hippomobile, circulent sur l'avenue des Batignolles à partir de 1876 (ligne Clichy-Saint-Denis). En 1893, les tramways électriques de la ligne Madeleine-Saint-Ouen leur succèdent (19 voitures à impériale de 50 places). Le boulevard Victor-Hugo est emprunté quant à lui par le tramway de la ligne Neuilly-Saint-Denis.

Le quartier bénéficie aussi vers la fin des années 1880 de deux lavoirs : l'un au 146 boulevard Victor-Hugo (à côté duquel seront créés des bains douches) et un autre au 12 rue Raspail, toujours en activité durant l'entre-deux-guerres.

Malgré ces équipements, de nombreux obstacles entravent l'unité du quartier (les fortifications et voies de chemins de fer). Il ne comporte en outre pas de place centrale, à la différence du Vieux Saint-Ouen ou même de Debain. En effet, à l'originelle place de la Gare vient s'ajouter la place Payret⁷. Cette place vise au départ à faci-

liter la circulation, en raccordant le long passage Eugénie à la rue Emile-Zola, et à lutter contre l'insalubrité. Elle est en effet dotée d'une borne-fontaine, d'urinoirs et de candélabres...

Elle va jouer un grand rôle dans la sociabilité locale : « *[L'été], le soir, on se couchait plus tard, donc on allait sur la place ; les gens ils venaient avec leur chaise pliante, et puis ça discutait et nous les enfants, on jouait. C'était ça quoi, vraiment le petit village, j'y tiens à ce mot [...]. Comme je vous dis les vacances ne nous manquaient pas* ». Pour beaucoup d'enfants de l'après-guerre, la place représente le cœur d'un quartier : « *Mon quartier, c'était la place Payret, jusqu'à l'école Emile Zola en gros. C'est cloche-merle !* ».

7. Le propriétaire, Antoine Payret, cède les terrains à la commune en 1904.



L'identité du quartier est de plus brouillée par les différences entre les deux grandes voies qui le bornent. L'avenue des Batignolles devient progressivement à la fin du XIX^e siècle une grande artère à vocation de commerce, à la différence du boulevard Victor-Hugo et des rues adjacentes qui attirent davantage les usines et qui traînent durant tout le XIX^e siècle jusque dans les années 1960 une mauvaise réputation : « *[Enfant], place du Capitaine-Glarner c'était moins mon quartier. Vous voyez pour les gens de l'école Zola, c'est la rue Zola, la place Payret, la rue Palouzié, et plus vers Gabriel-Péri et Raspail. La place du Capitaine-Glarner, c'est plus boulevard Victor-Hugo* ».

Cette impression de morcellement demeure durant une partie du XX^e siècle par-delà les mutations urbaines : la construction du périphérique sur l'emplacement de l'ancienne Zone (détruite en 1943), le projet des années 1970 de raccordement de l'autoroute A15 au périphérique

(abandonné à la suite de l'hostilité de la population), la juxtaposition d'habitats anciens de type faubourien, de HLM et de nouvelles entreprises tertiaires boulevard Victor-Hugo, ne facilitent pas la perception unifiée d'un quartier.

D'où une multiplicité de dénominations aux XIX^e et XX^e siècles. En 1886, le recensement distingue « les Epinettes » (comprenant l'avenue Gabriel-Péri) et « la Gare » allant des Docks (y compris le boulevard Victor-Hugo) jusqu'à la Seine.

Cinq ans plus tard, il réduit l'aire des « Epinettes » et étend « la Gare » jusqu'à l'avenue Gabriel-Péri. En 1896, une nouvelle subdivision dessine cette fois trois quartiers : « les Docks », « les Epinettes » et « la Gare ».

Au XX^e siècle, les changements de noms de rues et les transformations urbaines entraînent de nouvelles dénominations : l'ancien quartier Gare-Epinettes se subdivise en une multiplicité

de micro quartiers : « Zola », « Arago », « Payret » (que nombre d'anciens habitants continuent à prononcer « Payrère ») ou « Victor-Hugo ». « *Moi je voudrais bien que l'Audonienne passe deux fois dans notre quartier. Nous notre quartier c'est Payrère, c'est tout. Et Arago, Victor-Hugo et puis Zola... Ce quartier il paraît qu'il va plus loin que Garibaldi, c'est une grande surface. Mais c'est trop grand* ».



Des grévistes de Citroën Gare en 1936.

Les grandes mutations de l'industrie

La première vague industrielle

Dès les années 1830, la préfecture de police autorise de nombreuses entreprises, à l'étroit dans la capitale, à venir s'établir aux Docks et à proximité. Le Conseil de salubrité de la Seine, qui livre un avis préalable après enquête, encourage ce mouvement comme prélude au peuplement local et à la naissance d'un nouveau quartier.

La chimie (savonnerie, teinturerie, fabrique d'encre...) et la métallurgie dominant. Vers 1845-1846, les distille-

ries de Comte et Montauriol (résine) et de Schackell et Lyons (bitume, essence de térébenthine et huiles) s'installent en bordure du port, le long du canal. Au même moment, le patron ingénieur Marie-Joseph-Denis Farcot transfère de Paris au Port Saint-Ouen sa fabrique de machines à vapeur. Sa nouvelle usine doit comprendre de grands ateliers de forges et d'ajustage, une fonderie, des fours à coke. Vers 1849, il étend ses bâtiments le long de l'avenue de la Gare.

Sous le Second Empire, cette même avenue voit s'établir l'usine du maître de forges Gustave Renard, tandis que la route de la Révolte accueille vers 1868 deux fabriques d'encre qui fusionnent par la suite : Braham au n° 82 et Laflèche aux n° 138-140. En 1874, les propriétaires de la raffinerie de sucre située rue Riquet à la Villette, font ériger, au lieu-dit « la Raye Tortue » non loin de Clichy, un nouvel établissement qui livre aux épiciers de la région parisienne et de province le sucre en pains, en tablettes et

en grains. Trois ans plus tard, la Raffinerie Parisienne est déplacée à proximité, chemin du Landy, au niveau du 160 de la route de la Révolte.

Rien n'arrête alors l'expansion industrielle. Vers 1887, un blanchisseur, Louis Augustin Marette, ouvre au 48 avenue de la Gare un atelier de teinturerie-dégraissage (la façade est toujours en place). Se spécialisant ensuite dans le marché lucratif du nettoyage et de la désinfection des literies et des chambres de défunts, il met sur pied un vaste « sanatorium national de désinfection » entre la rue Pasteur et l'avenue de la Gare. Quelques années plus tard, Henri Duboc, directeur de l'usine de bustes en bois Stockman, rue Legendre dans le 17^e arrondissement, inaugure une « fabrique de mannequins pour couturières » au 82 rue Arago, près du passage Touzet. En 1898, c'est au tour de la famille de Ricqlès de transférer de Lyon au 133-135 boulevard Victor-Hugo sa fameuse production d'alcool de menthe.

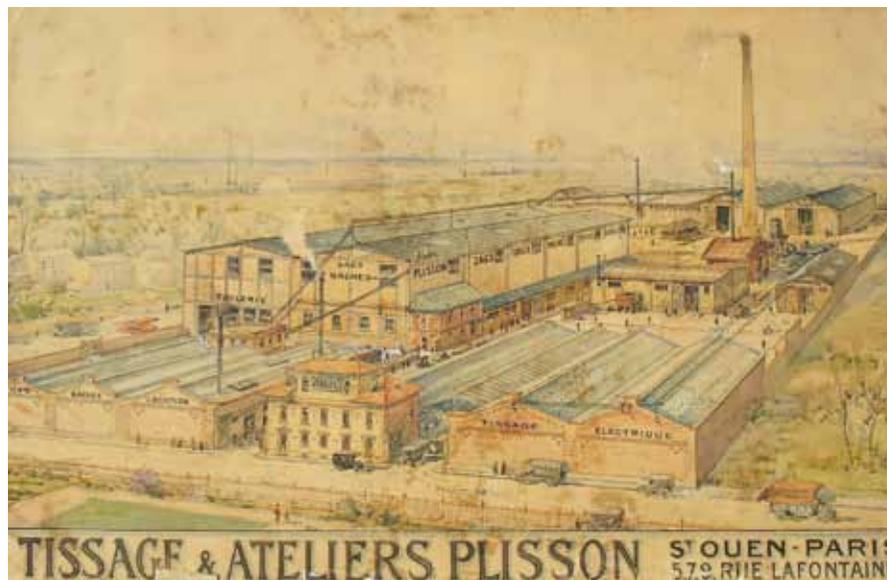


L'usine Farcot, avenue de la Gare, 1910.

Un certain Eugène Plisson les imite vers 1904 et installe rue La Fontaine une grande usine de sacs, bâches et tentes.

A partir du début du XX^e siècle, l'essor de l'automobile renforce le poids de la métallurgie dans le quartier. Le marquis de Dion crée la Société française de machines-outils en 1907 et occupe l'ancienne raffinerie du 160 boulevard Victor-Hugo. Six ans plus tard, l'entreprise est absorbée par Bouhey, une société métallurgique en plein essor. Au même moment, au bout de l'avenue des Batignolles, vers les fortifications, la petite entreprise Verguet fabrique, entre autres, des appareils pour automobiles ; devenue Verguet-Labinal vers 1911, elle ouvre une annexe au 28 rue Arago.

Durant cette période, Farcot et la Raffinerie Parisienne sont les plus grandes usines du quartier. En 1858, l'usine Farcot, qui a étendu sa production aux chaudières et pompes, occupe déjà quatre hectares entre l'avenue de la Gare, la voie ferrée des



Epinettes et la rue Louis Blanc. Elle dispose en 1880 d'une immense charpente métallique de 843 m², sans compter des écuries, un atelier de charronnage, un magasin des « bois de valeur »... Les effectifs, en augmentation régulière au XIX^e siècle, passent d'environ 150 en 1849 à 1500 en 1891 avant de redescendre à moins de 700 en

1902. La Raffinerie Parisienne s'installe sur six hectares dont 12.000 m² de construction. Elle occupe plus d'un millier de salariés en 1882. Sa fermeture en 1901 provoque une polémique nationale, certaines voix dénonçant la passivité des pouvoirs publics.

L'usine Plisson durant l'entre-deux-guerres. Au premier plan, l'entrée rue La Fontaine.



Production de masse et taylorisme

Les concentrations industrielles engendrées par le premier conflit mondial se répercutent dans le quartier. En 1914, l'empire Schneider du Creusot, qui a du mal à répondre à la croissance des commandes de matériel d'armement, prend le contrôle des usines Bouhey et Farcot et les regroupe dans la Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie (SOMUA). Cette nouvelle société doit participer au programme d'usinage d'artillerie légère et de construction de camions et de tracteurs. Après le rachat des usines Farcot de l'avenue de la Gare, la SOMUA devient officiellement en novembre 1916 « SOMUA-usines Bouhey et Farcot ». Dans ses établissements du boulevard Victor-Hugo, où œuvrent plusieurs centaines de salariés, elle forge des transporteurs de chars et d'artillerie essentiellement. Après la guerre, elle diversifie sa production mais connaît des échecs (les motoculteurs notamment).

En 1923, Citroën, alors en pleine expansion, s'installe dans le quartier en rachetant à la SOMUA les bâtiments du 19 avenue de la Gare. L'année suivante la société ouvre la nouvelle usine des Epinettes (rue Emile-Zola). Citroën, qui s'enorgueillit de produire 400 véhicules par jour en 1927, illustre la nouvelle ère du taylorisme : division du travail, machinisme, accroissement des cadences, chasse aux pertes de temps...

A Saint-Ouen et Clichy arrivent par chemin de fer, en provenance des aciéries et laminoirs, les barres d'acier et les tôles. Dans les deux usines du quartier, on effectue dans d'immenses « halls » de près de 200 mètres de long les opérations majeures qui déterminent la naissance d'une pièce métallique : forgeage, fonderie, emboutissage, étirage. Les bâtiments renferment de nombreuses presses dont une dizaine d'énormes Toledo de 1400 tonnes qui emboutissent les longérons⁸. Aux Epinettes, où travaillent environ 1500 ouvriers et ouvrières, sont fabriqués, de façon très automatisée, les ressorts.

L'industrie s'accroît encore dans le quartier et la production se diversifie entre matériels de pointe et objets de consommation courante. Stockman s'associe à Siegel et transforme l'ancien établissement du bout de la rue Arago en vaste cité industrielle s'étendant le long du passage Touzet. 300 personnes environ sont employées à la fabrication des bustes et mannequins en papier mâché et aux activités de l'imprimerie Siegel. Lockheed⁹ installe en 1929 une de ses usines rue Jules-Verne. Labinal est autorisée en 1937 à construire un second établissement, rue de Clichy, pour le découpage, l'estampage et l'emboutissage des métaux. En 1933, la société Simmons vient fabriquer ses matelas au 25 rue Emile-Zola.

8. Poutre latérale dans un châssis de véhicule.

9. Entreprise spécialisée dans les commandes hydrauliques et le système de freinage.

Le déclin industriel

Au début des Trente Glorieuses (1945-1973), le tissu industriel demeure dense avec les grandes entreprises du secteur automobile et aéronautique comme Citroën, la Saviem¹⁰, Lockheed¹¹, des entreprises moyennes employant chacune plusieurs dizaines de salariés telles que les matelas Simmons, l'imprimerie Gaston Maillet, SIC-SAFCO, principal fabricant de condensateurs en France...

Il faut ajouter de nombreuses petites entreprises familiales, comme la maison Vayssière, rue Martin-Levasseur, spécialisée dans le polissage, le chromage et le nickelage : « Elle avait été créée par mon grand-père, exproprié de la rue La Fontaine sur la Zone en 1937. Pendant la guerre, il s'était installé rue Martin-Levasseur. C'était un atelier familial qui travaillait en sous-traitance pour Labinal, Citroën, Bernard Moteurs vers les Docks, Forclum à la Plaine-Saint-Denis... En tout, ils étaient huit à travailler. Et à côté, il y avait les hameçons Mepps ».

Les emplois dans l'ensemble demeurent nombreux et diversifiés, avec toujours une part importante de femmes salariées, comme chez Labinal : « Ils faisaient du câblage, il y avait des grandes tables avec des femmes qu'ils recrutaient pour leur dextérité et leur savoir-faire ».

Chez Siegel et Stockman, à la couture, la main-d'œuvre est également féminine : « En parlant avec ma voisine [à Saint-Ouen], elle était couturière chez Siegel et Stockman, ce qui a fait que le vendredi, j'avais l'entretien avec le directeur qui me disait est-ce que je savais faire un surjet¹². Oui effectivement. De toute façon, c'est un métier que tu apprends sur le tas, donc il m'a dit : « Ecoutez, lundi vous commencez ». Sans formation ; évidemment je sais un peu les principes de la couture, j'ai un CAP. Au début quand je faisais mes points, c'était trop petit. Donc, j'ai appris à gérer ce qui était demandé. Tu apprends sur le tas, c'est même pas de la couture, la couture c'est vraiment la finition mais tout le reste c'est

un travail physique : « Vous savez tenir un marteau ? Oui je sais tenir un marteau, je bricole un peu ».

10. La Saviem est issue de la fusion Latil-Renault-SOMUA en 1955.

11. Lockheed compte un temps plus de 1500 salariés rue Jules-Verne.

12. Point très serré, réalisé à cheval sur deux morceaux d'étoffe.



La fabrication des bustes à l'atelier « couture » de l'entreprise Siegel et Stockman, 1987.

Mais très tôt s'engage un processus inexorable de délocalisation, en province ou dans d'autres villes de banlieue, ou bien de fermeture. Dès 1956, Lockheed annonce l'ouverture d'une usine à Beauvais et la production quitte Saint-Ouen en 1963. Marettte ainsi que Plisson s'installent également en province durant les années 1970. Avant de déménager vers 1989 à Gennevilliers, l'entreprise Siegel et Stockman n'emploie plus qu'une vingtaine de salariés. Citroën livre en 1990 son usine des Epinettes aux démolisseurs : *« A partir de 84, [les effectifs] ont fondu, surtout chez les OS, parce que la fabrication de la 2CV c'était pratiquement fini, la DS..., il y avait des pièces détachées mais enfin... Et puis les outils commençaient à partir en Espagne, à Vigo »*. Les années 1980 voient également le repli sur Colombes des condensateurs SIC-SAFCO, le départ des matelas Simmons... Le site de Renault, fermé en 1990, est rasé en 1996...

La condition ouvrière

De nombreux groupes professionnels du quartier sont confrontés à des activités pénibles et dangereuses. A la Raffinerie Parisienne, le travail éreintant explique l'appel massif aux femmes et aux immigrants italiens. A côté des « cuiseurs », élite professionnelle bien rémunérée, figurent les travailleurs employés à la « clarification » qui œuvrent dans des salles enfumées par le « noir animal », les ouvriers du réchauffoir (les chaudières) qui travaillent entièrement nus par 50 à 60 degrés de chaleur ou encore les casseuses de sucre qui doivent porter, du matin au soir, des plaquettes de sucre pesant 16 kilos, d'un bout à l'autre d'un atelier de 25 mètres de long.

Au XX^e siècle, l'usine Citroën constitue, par certains aspects, un autre « enfer » industriel, avec son vacarme, ses cadences, l'obsession du gain de temps, le sexisme ambiant...



L'usine Citroën des Epinettes vers 1931-1932 : le hall des grosses presses Toledo.

Dans les années 1960, il existe encore des tâches épuisantes aux Epinettes : *« les monteurs, ceux qui montaient les outils sous presse en fabrication, avec de grosses élingues¹³, c'était un travail très, très pénible, les gars à l'époque, ils marchaient au rouge. C'était le métier le plus dur dans l'usine parce que les gros outils, ils en maniaient, je sais pas vingt, trente, tous les jours, avec des grosses élingues, des outils de trente tonnes... ».*

Les tâches ingrates sont souvent confiées aux apprentis. C'est le cas par exemple, à la fin des années 1940, dans l'imprimerie Gaston Maillet, avenue du Capitaine-Glarner : *« Ma mère m'avait fait embaucher là, j'avais 15 ans et des poussières. J'ai eu une formation d'imprimeur. Alors nous c'était en typo et c'était une Miehle, une machine américaine de 1927, sur une machine comme ça, vous avez le conducteur, le margeur et le receveur. Et vous rentrez à 15 ans, on faisait le plus dégueulasse, on lavait les formes avec la*

brosse et de la benzine, enfin vous voyez le travail, je sais même pas comment je suis pas mort ! ». *« Et quand tu loupais ton boulot, ils te débauchaient [...]. Une fois [...] il y a une pause, faut qu'on déplace la forme, c'était mal serré, tout par terre ! Toutes les lettres ! Tout ! On était à trois, bon ben, virés ».*

Les expériences professionnelles de jeunesse ne sont toutefois pas toutes aussi douloureuses : *« [SIC-SAFCO] elle était bien cette société quand même, on était 100-150. La société était à côté de Marelle, j'y suis restée une quinzaine d'années, j'étais ouvrière, je travaillais. J'en garde un bon souvenir, c'était ma première expérience. C'était familial ».*

13. Système de levage par chaînes ou câbles.

Le mouvement ouvrier

Les premiers contestataires sont les travailleurs de chez Farcot. Durant la révolution de 1848, plusieurs sont membres d'organisations professionnelles, de clubs ou de groupes socialistes. En 1850, ils mettent sur pied la « Cité Fraternelle », pour permettre aux mécaniciens de prendre leurs repas en commun à meilleur marché, ou pour faire des achats collectifs de vivres. En 1851, la gendarmerie ferme deux maisons à proximité de l'usine car « sous prétexte de faire ce qu'ils appellent l'éducation populaire [...] les ouvriers déblatèrent contre le gouvernement et tous principes de l'ordre public »¹⁴. Quatre ans plus tard, une société de secours mutuel est fondée dans l'entreprise. En 1891, ils sont encore à la pointe des mobilisations en faveur du 1^{er} mai chômé : un millier sur 1500 choisit de s'absenter ce jour là !

En 1882, les raffineurs de sucre de Saint-Ouen entrent en action en se joignant au mouvement de grève des autres

raffineries de la région parisienne. Le 6 juin, seuls soixante d'entre eux sur 1200 se présentent au travail. Fortement mobilisés, les raffineurs italiens de Saint-Ouen seront les plus tenaces.

Au début du XX^e siècle, la combativité semble s'éteindre dans le quartier. Un nouveau conflit éclate toutefois en 1910, mené cette fois par les confectionneuses de Marette.

Durant les années 1920-1930, des syndicats se constituent dans plusieurs usines tandis que des noyaux d'ouvriers communistes publient des bulletins militants tels : *L'Assommoir* (SOMUA), *Le Travailleur de chez Siegel et Stockman*, *Le Phare rouge* (Citroën)... De nombreuses grèves éclatent comme à la fonderie Doernen, où les ouvriers et manœuvres réclament en février 1924 une augmentation de 4 francs. Chez Citroën, l'usine de ressorts des Epinettes est provisoirement fermée en avril 1927 et en février 1935, les ouvriers étant regroupés à Saint-Ouen-Gare. Un autre

mouvement survient en mars 1938, lié à la convention collective et aux salaires. Citroën comme d'autres usines du quartier telle que Simmons n'échappe pas à la vague d'occupations de 1936.

Pendant un certain temps, les travailleurs en lutte disposent d'un soutien local : la coopérative de consommation La Ruche, fondée en 1895 et située au 11 rue Emile-Zola. Elle compte 500 associés en 1913. Les ouvriers licenciés de Citroën viennent s'y faire inscrire pour obtenir des secours. Certaines salles de café, comme celle de la veuve Charleux au 27 avenue de la Gare, sont également sollicitées par les ouvriers.

Après la guerre, le quartier est confronté à plusieurs vagues de grèves. Le grand mouvement des métallos de novembre 1947 amène l'État à acheminer par camions militaires de nombreux gardes mobiles aux alentours de l'usine Citroën pour assurer la « liberté du travail ». En 1955, les conflits se succèdent à la SOMUA, chez Simmons,

14. Rapport de gendarmerie du 21 décembre 1851 cité par Henri Perraudau.



Ouvriers de Lockheed à une réunion du Comité de la Paix en 1955.

Lockheed... Citroën réagit en développant le recrutement en province : « Je suis né en 1933 dans la Sarthe, à Brulon. [...] En 1956, on m'a libéré [de l'armée] pour Noël et le 7 janvier 57 je rentrais chez Citroën. Avec aucune formation. Ils prenaient n'importe qui. J'avais un copain de Brulon qui y était. Mais avant ça, ils [Citroën] écrivent au maire du pays pour voir si j'étais bien et tout. Le 16 janvier, j'étais convoqué à Levallois et après je n'ai plus jamais quitté Saint-Ouen [Gare]. J'ai commencé au contrôle des pièces et deux ans après, j'étais délégué CGT. C'est-à-dire que le maire du pays disait pas tout [parce que] mon père était communiste. Tout le monde le savait ». Les grèves diminuent au cours des années 1960 : « A Citroën-Epinettes, [...] la direction recrutait dans les campagnes. C'était surtout pour avoir la paix sociale à mon avis, on arrivait de nos campagnes, on était moins politisé que dans les grandes villes. [...] Je me rappelle du premier vote : faut pas aller voter, interdiction [disait la maîtrise] sur ordre de la

direction. J'avais 17 ans. C'était comme ça jusqu'en 68. De 60 à 68, j'ai jamais vu un conflit, aucun, pas même un petit débrayage, rien ! [...] En 1968, aux Epinettes, ce sont les dessinateurs qui sont descendus de leur bureau, ils sont arrivés à l'outillage : allez les gars, il faut arrêter ! Tout le monde a arrêté ». En 1982, un nouveau mouvement est mené cette fois surtout par les OS immigrés des Epinettes. Les revendications concernent les salaires et conditions de travail, les vacances, les salles de prière.

La permanence des nuisances industrielles

Au XIX^e siècle, les protestations de la municipalité, des habitants et même de certains patrons, amènent les pouvoirs publics à refuser à quelques entreprises le droit de s'établir dans le quartier. Cela n'empêche pas nombre d'établissements autorisés d'être source de désagrément voire de danger pour les riverains. Les incendies

notamment sont fréquents, favorisés par la présence de marchandises inflammables et par la place importante de matériaux combustibles au sein des bâtiments (notamment dans l'architecture). Les locomotives de la Compagnie du Nord qui traversent le quartier en crachant flammèches, escarilles et parcelles de coke sont souvent incriminées.

Les flammes dévorent ainsi l'huilerie Roubaud, du 9 avenue de la Gare, en 1877, une partie de l'usine Farcot en 1886, la Raffinerie Parisienne en 1894, les cinq bâtiments de la fabrique de caoutchouc établie entre la rue Arago et le passage Eugénie en 1900... Cette même année, l'incendie de l'entrepôt des alcools des magasins généraux dévaste une partie du quadrilatère situé entre l'avenue de la Gare, le boulevard Victor-Hugo et la rue Farcot ; les flammes et les explosions donnent lieu à des scènes de panique collective des riverains. Il faut évacuer plusieurs bâtiments et 240 personnes se retrouvent sans abri. Une partie des ateliers de Laflèche-Breham brûle



Incendie de l'entreprise Lockheed, rue Jules-Verne, 12 janvier 1953.

encore en 1903. La fréquence de ces incendies entraîne une évolution des matériaux d'architecture. Pour reconstruire son usine, la Raffinerie Parisienne fait ainsi appel au célèbre ingénieur François Hennebique qui a breveté en 1892 un nouveau système de construction en béton armé résistant aux flammes.

L'intensité du trafic routier lié à l'industrie (charrettes, tombereaux...) pose également problème. En 1900, des habitants réclament entre autre l'interdiction de la circulation des voitures de charges rue Michel-Delacroix.

Ces protestations vont perdurer au XX^e siècle : en 1961, le député Etienne Fajon dénonce les « trépidations, bruits et fumées » que continuent à subir jour et nuit, rue Farcot, les riverains de l'usine Citroën, malgré les pétitions et interventions. Passage Lacour, les habitants vivent au rythme des bruits et vibrations provoqués par les presses de l'immense usine à

Une nouvelle métamorphose

laquelle sont adossées leurs maisons. Les secousses se ressentent jusqu'à la place Payret : « *Moi j'habitais place Payret et c'est vrai que quand il y avait la grosse presse qui se mettait en route, quand on dormait, les verres dans le buffet bougeaient* ». Rue Jules-Verne, c'est l'usine Loockheed qui indispose en dégageant une odeur nauséabonde : « *J'habitais au dessus de l'usine, au 13 rue Jules-Verne, et on voyait de nos fenêtres des gens travailler dans des cuves. C'était des bacs d'accumulateur. Et ça sentait mauvais, c'était quelque chose d'inouï. Et je me souviens de ces gens qui travaillaient avec des gants et je peux vous assurer qu'il y avait aucune partie du corps qui était protégée. Et il y a eu des pétitions dans la rue de gens qui disaient que c'était inadmissible d'avoir construit des maisons à côté de cette usine* ».

La page industrielle du quartier se tourne avec la reconversion tertiaire qui s'engage à partir des années 1990. Le 2 juillet 1992 est inauguré l'immense Institut Citroën qui regroupe les formations dispensées par la société. En 1997, l'entreprise de distribution de produits pharmaceutiques OCP transfère son siège et son établissement parisien à proximité de la nouvelle station de RER. Le quartier voit s'implanter ensuite, dans d'immenses immeubles flambants neufs, de nouvelles grandes sociétés : Danone s'établit en 2006 dans l'immeuble géant Eurocrystal, la société d'ingénierie GFI informatique installe 900 salariés dans un nouveau bâtiment de 10.000 m² en 2010. L'Oréal ouvre à la fin de 2011, à proximité de son siège à Clichy, un centre de recherches capillaires abritant 500 chercheurs...

Un nouvel univers urbanistique, économique et social mêlant sociétés de service, centre de recherches, grandes et petites surfaces commerciales, logements prend forme à l'endroit même où se situaient les poches les plus misérables du quartier.



Ce nouveau dynamisme économique génère des milliers d'emplois mais les cloisonnements sociaux entre habitants et salariés de l'extérieur se renforcent car les sociétés de pointe sollicitent peu le marché du travail local.



Le nouveau visage des abords de la rue Touzet. L'Euroatrium (à droite) livré en 2001 et le parc François Mitterrand inauguré en 2009.



Habitants et habitats

Une majorité d'ouvriers et d'employés

En 1886, « Les Epinettes » comptent déjà 5400 habitants et les Docks (comprenant le boulevard Victor-Hugo), 2900. Ils représentent à eux deux la partie la plus peuplée de Saint-Ouen. Le quartier accueille surtout une population modeste, composée d'ouvriers, d'artisans, de commerçants, de terrassiers... Même si les « ouvriers du fer » sont relativement nombreux, le quartier n'est pas à proprement parler une terre de « métallos » car Farcot puise une partie de son personnel en dehors de la ville. L'avenue de la Gare qui compte alors 600 habitants n'accueille ainsi qu'une trentaine de mécaniciens, ajusteurs, tourneurs, fondeurs, mouleurs et autres chaudronniers... Le boulevard Victor-Hugo

est la voie la plus prolétarienne, accueillant une forte concentration d'ouvriers d'usine, parmi lesquels beaucoup d'immigrés : près de 300 Italiens, environ 70 Belges, une cinquantaine d'Allemands et Autrichiens et une dizaine de Suisses.

Les difficultés du logement dans la capitale et l'expulsion de nombreux chiffonniers par la mairie de Clichy en 1892 provoquent l'arrivée d'une population misérable. Les biffins se regroupent passage Touzet, rue Latérale et boulevard Victor-Hugo... Les enfants de ces familles sont souvent les premières victimes de la pauvreté, subissant maladies, malnutrition et parfois violence parentale.

Beaucoup d'ouvriers de ce quartier industriel habitent en hôtel ou en garni. Ceux-ci se concentrent aux abords de la raffinerie, boulevard Victor-Hugo et dans les rues adjacentes, ainsi ce garni d'ouvriers raffineurs italiens situé au fond d'une impasse du 11 rue Latérale. Au 155 du boulevard Victor-Hugo, se trouve l'hôtel le plus misérable du quartier, *Le Rendez-vous des Hirondelles*, qui reçoit de pauvres hères sans domicile. Dans sa grande salle munie de bancs, on y dîne pour cinq sous d'une portion de légumes et d'une soupe. Les murs en torchis séparent quatre chambrées, meublées chacune d'une vingtaine de grabats. Les plus pauvres peuvent y dormir « à la corde », assis sur un



banc et le corps penché sur une corde tendue entre deux murs.

La population s'accroît après la Première Guerre mondiale. En 1921, le nombre d'habitants dépasse les 1600 avenue de la Gare, frôle le millier rue Arago, atteint respectivement les 800 et 600 rues Emile-Zola et Garibaldi. Mais la répartition spatiale de ces nouveaux venus n'est pas uniforme. En 1921, les familles de chiffonniers du passage Touzet sont pour beaucoup originaires de Saint-Ouen et de Paris. Rue La Fontaine, dans la Zone, habitent surtout des natifs de Paris et des ouvriers immigrés, notamment des Espagnols employés aux Aciéries des Epinettes. Dans d'autres voies comme le passage Elisabeth ou l'impasse Robespierre, les provinciaux sont très présents. On assiste en outre à une relative diversification sociale de la population, avec l'installation d'habitants appartenant aux classes moyennes ou même supérieures. Le quartier reste néanmoins durant l'entre-deux-guerres une zone refuge pour de nombreux travailleurs.

Après la Seconde Guerre mondiale, le nombre d'habitants baisse mais le quartier conserve sa diversité professionnelle et ses contrastes sociaux. La population immigrée provient d'Europe centrale et du Sud, et du Maghreb (Algérie surtout). Elle s'établit souvent dans les parties les plus reléguées du quartier. Beaucoup de Portugais habitent ainsi le bout de la rue Emile-Zola et surtout le passage Touzet et la cité Gaillard : « *Mon mari habitait cité Gaillard, il est né en 1933 à Paris de parents portugais et il est venu en 35, cité Gaillard. Il n'y avait que des Portugais. C'était des baraques* ». Les Maghrébins quant à eux sont relativement nombreux en lisière de Clichy, notamment rue Latérale.

De nouveaux venus continuent ensuite à s'installer, parmi lesquels nombre de mal logés parisiens : « *Je suis arrivée en 65, on a acheté une petite baraque dans le passage du 50 rue Emile-Zola [passage Lacour], on habitait une chambre de bonne dans le troisième arrondissement* ». Les réseaux familiaux jouent souvent un rôle dans

l'installation locale. Dans certaines rues, les noyaux familiaux initiaux se sont d'ailleurs élargis au cours du temps : « *[Rue Massenet], on habitait tous les uns à côté des autres, le père de ma mère habitait comme ça [au 36], nous on habitait là, ma marraine habitait là, c'était devenu un clan ; cette rue c'était un clan. Maman quand elle s'est mariée est allée habiter en face au 27* ».

La population algérienne s'accroît durant les années 1960 avec la demande massive de main-d'œuvre peu qualifiée de la métallurgie. Les Algériens s'établissent dans les hôtels tenus par des compatriotes, place Payret et surtout boulevard Victor-Hugo et rue Latérale : « *Ils étaient logés dans des hôtels. Mon dieu quel horreur, ces hôtels. Ils étaient sur tout le boulevard. C'était des ouvriers, que des hommes. Ils faisaient venir [d'abord] l'aîné de leur famille* ».

Globalement, la physionomie sociale n'évolue guère. En 1969, au sein de l'îlot Arago-Zola-Pasteur, voué à la rénovation, les ouvriers et employés représentent respectivement environ 50 % et 27 % des 1327 personnes actives. Avec les gens de maisons (8 %) et les petits commerçants et artisans (6 %), ils dépassent les 90 % de la population active. Etant donné l'emplacement du quartier, ces actifs travaillent en grande majorité à Saint-Ouen et à Paris. La proportion des femmes travaillant à Saint-Ouen est toutefois plus forte que celle des hommes, ce qui souligne l'importance du tissu industriel local pour les femmes, souvent moins qualifiées.

La rénovation urbaine amène progressivement l'arrivée d'une nouvelle population, socialement hétérogène. En 1975, l'immeuble Semiso du 39 rue Arago accueille par exemple surtout des classes moyennes : *« Il y avait beaucoup d'enseignants de tous niveaux, en maternelle, en primaire, au collège, des psychologues. Il y*

avait des syndicalistes. Je pense que ce sont pour beaucoup des personnes engagées, dans le mutualisme, dans le syndicalisme, dans le bénévolat, dans les parents d'élèves ». L'immeuble loge aussi des salariés d'entreprises privées : *« Il y avait des gens du 1 % qui travaillaient à l'Alstom ; en dessous de chez nous, c'était un directeur financier dans une boîte d'import-export de métaux non ferreux ».*

Le quartier rajeunit du fait de l'arrivée de nombreux jeunes parents mais il repère des habitants durant les années 1990 comme l'ensemble de la ville ¹⁵. L'aire Pasteur-Zola se caractérise par une proportion importante de familles nombreuses et de jeunes, souvent confrontés à des difficultés sociales. Le taux de chômage des actifs atteint 12,7 %, un peu moins que la moyenne de la ville. La part d'étrangers est assez stable : 27 % en 1969, 28 % en 1990, 26 % en 1999.

Les premiers logements : maisonnettes et maisons de rapport

L'habitat du quartier est plutôt constitué à la fin du XIX^e siècle de maisons, agglomérées ou dispersées, les unes de plain-pied, les autres comprenant un ou deux, parfois trois étages. Les seuls immeubles de logement imposants sont ceux du 10 avenue de la Gare, que l'on nommera « la Caserne » en raison de leur grand nombre d'appartements ¹⁶. A la différence du Vieux Saint-Ouen, les maisons de maîtres sont rares, hormis la propriété Farcot avenue de la Gare. Vers la Zone dominant les habitations misérables : anciennes mesures du passage Touzet ¹⁷, premières bicoques de la rue La Fontaine et des sentiers perpendiculaires, érigées par de petits propriétaires (ouvriers, veuves...).

¹⁵. Seule l'aire Garibaldi échappe à ce déclin.

¹⁶. En 1886, dans ces bâtiments de quatre étages, 65 ménages se concentrent déjà autour de cours intérieures.

¹⁷. Ces habitations appartiennent à une dame Gaillard, qui dispose d'une maison et de hangars dans un terrain vague adjacent.

SAINT-OUEN — Rue des Epinettes

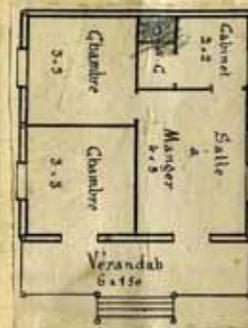


En face, la rue Emile-Zola ; à droite de la rue, l'immeuble construit avant-guerre par la Compagnie Générale Immobilière de Saint-Ouen ; à gauche de la rue, la crèche municipale Jean Monmousseau.

Propriété Botte



Propriété Vigeais



Rue Vincent

Description.

PAROIS. — Ces constructions se composent essentiellement d'une série de panneaux en frises de sapin du Nord de 1^{er} choix, à rainure et languette, assemblés sur des cadres. Les panneaux ainsi formés se réunissent entre eux au moyen d'assemblages pratiques et solides. Dans les modèles à plusieurs pièces, il existe une charpente légère en bois. Les panneaux sont simples ~~ou doubles~~ ~~suivant les types~~.

PARQUETS. — En frises de sapin du Nord, également montées par panneaux.

TOITURE. — En grandes feuilles de tôle ondulée galvanisée.

Rue Vincent

La construction se monte directement sur le sol, dont elle est isolée au moyen de cales et traverses goudronnées. Elle peut également être éditée sur une maçonnerie légère. ~~Celle-ci n'est pas comptée dans les prix de base.~~

DEMONTABLES & HYGIENES

Dès les années 1910, le paysage urbain commence à évoluer du fait d'opérations foncières et de projets d'édification d'immeubles de rapport de quatre, cinq voire six étages. Ils sont initiés par des Audoniens ou Parisiens (entrepreneurs, commerçants) et des sociétés immobilières. Vers 1904, la Société Briey et Cie, dite « des terrains de la Gare Saint-Ouen », lotit un vaste terrain en friche situé au lieu-dit « la Grosse Epine » en face de l'école de la Gare. Trois nouvelles rues sont créées et baptisées Palouzié, Jules-Verne et Alexandre-Dumas. Un nouvel acteur foncier, la Compagnie Générale Immobilière de Saint-Ouen (CGI), acquiert une partie de ces terrains et d'autres situés avenue Gabriel-Péri ; elle y lance en 1911 et 1912 plusieurs projets de grands bâtiments luxueux.

A la différence d'autres quartiers, plusieurs immeubles de rapport des années 1910 sont relativement grands (F3, F4). Quant aux appartements de la CGI, ils sont non seulement spacieux mais aussi confortables, proposant notamment une salle de

bains avec baignoire. Un habitant décrit ainsi l'immeuble du 1 rue Palouzié : *« Mon père, instituteur, habitait au premier étage. C'est une vieille maison à l'ancienne, avec un escalier en bois, c'est au-dessus de la pharmacie. [...] Il y avait une salle de bains, ce qui est rare à l'époque, une cuisine, un immense couloir, deux chambres et un salon ».*

Les projets de nouveaux immeubles ne voient pas tous le jour du fait de la guerre et de la mise en liquidation de la CGI. Mais ils sont relancés dans l'entre-deux-guerres car ils procurent des revenus substantiels à leurs propriétaires. Cette transformation du paysage concerne aussi les hôtels qui deviennent plus importants, tels l'hôtel *Jungling* rue Jules-Verne en 1913, l'hôtel *Bel Air* de cinq étages au 23 rue Palouzié et surtout l'imposant hôtel *Louis XV* au 94 avenue Gabriel-Péri.

A ces nouveaux immeubles aux façades plus ou moins décorées, viennent s'ajouter dès les années 1910 quelques pavillons de meulière (rues Jules-Verne, Garibaldi...). Toutes

ces nouvelles habitations attirent une frange aisée de la population. En 1921, l'immeuble du 2 rue Emile-Zola est habité par exemple par un chimiste, le directeur de l'Alhambra, un pharmacien, un agent d'assurances, un comptable...

Ces habitations cossues s'opposent aux baraques et chalets en bois, maisonnettes en briques ou carreaux de plâtre, couvertes de tuiles ou de cartons bitumés, et autres roulottes qui se multiplient sur la Zone et aux alentours. Dès 1909 et 1910, la rue La Fontaine compte plusieurs petites bâtisses (surnommées la Cité Verte) construites sur des terrains lotis par deux propriétaires fonciers, Guerbois et Verte. Érigées souvent sans autorisation, ces habitations exigües de deux ou trois pièces s'étendent durant l'entre-deux-guerres. *L'Humanité* décrit ainsi les taudis du passage Touzet : « La plupart de ces masures sont dépourvues de toitures. En guise de fenêtres, des planches, d'anciennes toiles à matelas déchirées et pourries, des bouts de tapis usagés ».

L'après-guerre et la rénovation de l'îlot Arago-Zola-Pasteur

Le paysage urbain varie peu après la guerre, d'autant plus que les bombardements ont fait moins de dégâts qu'à Debain et dans le Vieux Saint-Ouen : « *[Rue Massenet], mon père était locataire, la propriétaire était la famille Sellier... C'était une maison et au milieu ça faisait une cour ; il y avait plusieurs appartements qu'elle louait. On rentrait par un petit passage, il y avait un petit couloir et on rentrait dans une cour et là il y avait des balcons tout autour ; c'était des appartements et la propriétaire habitait le premier. Mes grands-parents avaient deux pièces en haut, la salle à manger et la cuisine, et deux pièces en bas* ». Une population importante continue d'habiter dans les hôtels et reste assez stable : « *Rue Martin-Levasseur, il y avait un café-hôtel ; on payait au mois mais les gens restaient parfois des années. Une ouvrière de mes parents y est restée vingt ans* ».

Pour faire face à la violente crise du logement, la municipalité fait construire boulevard Victor-Hugo, par l'intermédiaire de l'OPHLM, trois nouveaux immeubles de

logements collectifs, achevés entre 1955 et 1958. Mais les appartements sont petits, ne dépassant pas dans l'ensemble 63 m². Vers 1955, la ville s'attaque à la résorption du bidonville de la cité Gaillard habité par soixante-dix personnes dont 28 enfants.

Elle décide ensuite de rénover l'îlot Arago-Zola-Pasteur où l'habitat est fortement dégradé comme le souligne l'enquête sociale de 1969 : 80 % des foyers n'ont ni douche ni salle de bains comme ce pavillon de la villa des Cerisiers : « *Il n'y avait pas de salle de bains. On avait d'un côté la cuisine, chauffée au charbon et on se lavait dans l'évier. Et après il fallait traverser la cour pour pouvoir aller dans la salle à manger et on avait une chambre. On dormait tous les trois dans la salle à manger. Mon petit frère dormait dans la chambre de mes parents. Et moi avec mon frère on dormait dans des lits superposés dans la salle à manger* ». 62 % ont des WC collectifs, et 7 % des WC individuels à l'extérieur du logement, 76 % n'ont pas de chauffage central. 54 % des logements

sont jugés médiocres ou mauvais contre un tiers considérés comme bons et 5 % très bons : « *Au 27 rue Martin-Levasseur, les murs étaient tellement pourris que mon père avait ramené de l'usine SIPA à Suresnes des plaques de Dural et on avait collé le papier peint par-dessus. Le plancher aussi était pourri et comme mon grand-père travaillait chez Poliet et Chausson [cimenterie], il avait ramené du ciment et on avait fait une chape. On vivait à quatre dans 27 m² et le dimanche j'allais me laver aux douches municipales avec mon père* ». Plusieurs habitants sont encore soumis à la corvée d'eau. « *Quand on est arrivé, il n'y avait pas d'eau, je suis arrivée au mois d'octobre 1965, l'eau courante a été mise au mois d'avril de l'année d'après. Sur la Zone, il y avait beaucoup de manouches. Il y avait un point d'eau, donc tout le monde allait la chercher là. On mettait ça dans des bidons de lait de 20 litres. La corvée d'eau. Dans la journée, j'avais cinq bidons de 20 litres, mon mari allait la chercher tous les matins et il retournait le soir, parce qu'on avait un bébé* ».



Habitants près du square Marcel Paul dans les années 1980.

En 1968, le périmètre de l'îlot est délimité et une convention est signée avec la Semiso. Après une première demande de ZAD (zone d'aménagement différé) en 1968, une demande de ZAC (zone d'aménagement concerté) est formulée en 1970. Le programme comprend 1400 logements, deux écoles maternelles, une école primaire, un CES (600 élèves), un gymnase, un terrain d'EPS, une crèche, un foyer de jeunes, un foyer de personnes âgées.

L'architecte Paul Chemetov est officiellement désigné en 1970. Ce dernier qui a intégré en 1961 l'Atelier d'Urbanisme et d'Architecture (AUA)¹⁸, va concevoir de 1972 à 1996 plusieurs immeubles, les uns pour la Semiso, les autres pour l'Office départemental HLM de la Seine-Saint-Denis dirigé alors par le maire de Saint-Ouen Fernand Lefort. *« Au début des années 60, une étude de rénovation urbaine est lancée sur tout le sud de Saint-Ouen [...]. Je prends une espèce de comparaison, je dis, plutôt que de construire Sarcelles, rénovons Saint-Ouen.*

Ça coûte moins cher, c'est plus près de Paris, c'est plus utile, il y a déjà tout ce qui faut. [...] Ce truc doit tomber dans l'oreille de Fernand Lefort [...] et tout de suite après 68, il y a une espèce de convergence entre Lefort et un fonctionnaire de la DDE de Seine-Saint-Denis qui devait s'appeler Blumenfeld et tous les deux décident de me confier quelque chose dans ce quartier. [...] La seule chose qui est disponible à l'époque, c'est une ancienne usine, un lambeau de terrain ».

La rénovation reçoit un soutien majoritaire au sein de l'îlot lors de l'enquête de 1969. Des ruelles comme l'impasse Fortunet, la rue Massenet, le passage Elizabeth sont rasées. Les habitants se pressent dans certaines réunions publiques où intervient l'architecte. Beaucoup souhaitent en effet quitter leur logement insalubre, telle cette habitante de la villa des Cerisiers : *« Je suis parti en 69 parce que les pavillons devaient être détruits normalement. Ils sont toujours là. On a été relogés aux Boute-en-Train [...]. Des regrets ? Du tout. On a eu pour la pre-*

mière fois un appartement avec une salle de bains, on avait plus à faire chauffer l'eau pour se laver, c'était grandiose. Et on était dans une tour mais pour nous c'était le Pérou ».

L'enquête de 1969 fait pourtant ressortir une minorité critique ou sceptique face au projet de rénovation. Cette attitude se traduira notamment au milieu des années 1990 par le refus de certains habitants de quitter le passage Lacour : *« Les habitants du passage ont eu peur et n'ont pas voulu fonder d'association [...]. Mon mari s'est battu, on avait pris un avocat. L'association Échanges a proposé de nous aider et ils ont fait venir les médias [...] ils ont fait signer des pétitions. Donc ils [la mairie] nous ont laissés. Et ce qui est curieux c'est que maintenant l'Office de Tourisme promène les gens dans ce passage ».*

Le premier bâtiment, au 39 rue Arago, est réalisé pour la Semiso : *« On livre en février 1975 et là on fait 66 logements, 6 ateliers d'artiste et une crèche incorporée de soixante lits pour le compte de la ville. Et en plus, c'est*

18. L'AUA est fondée en 1960 par Jacques Allégret.



un cadeau qui empoisonne la Semiso, 344 places de parking en sous-sol. C'est disproportionné avec le nombre de logements mais on utilise tout le sous-sol ».

Paul Chemetov répond aux commandes en réalisant des bâtiments de style très différents (immeubles en longueur, barre, pavillons) qui cherchent tous à respecter la trame et le parcellaire du quartier. Il fait face à plusieurs contraintes parmi lesquelles le manque de terrains disponibles obligeant à densifier et la proximité du périphérique. Au 39 rue Arago, il mêle appartements de plain-pied, duplex, semi-duplex et triplex, et conçoit des coursives permettant d'accéder aux appartements. Un immeuble de l'opération Pasteur faisant face au périphérique est également doté de coursives (avec une décoration symbolisant l'automobile) ainsi que d'un vaste hall.... Son architecture sur le plan esthétique déconcerte plus d'un habitant. Les critiques concernent aussi l'intérieur labyrinthique du bâtiment : *« Quand on arrive [au 39], la première impression,*

L'usine Citroën des Epinettes à laquelle sont adossées les maisonnettes du passage Lacour.

de l'extérieur, elle n'est pas favorable parce qu'on voit un bloc de béton comme ça, on l'appelle le bunker. C'est le blockhaus quoi. D'abord, il a fallu prendre nos repères dans l'immeuble parce que les gens se perdent très facilement. Je me souviens d'une élève architecte qui est venue sonner pour me dire monsieur, est-ce que vous pourriez me guider je suis perdue. Mais quand on a été emmenagé, à ce moment, on s'est rendu compte des petits inconvénients et des gros avantages. Et une vue exceptionnelle côté sud sur Paris ».

Les mêmes effectivement qui critiquent l'esthétique reconnaissent beaucoup de qualité aux appartements du 39 rue Arago : *« Les appartements étaient extraordinaires. On habitait un triplex et pour arriver il y avait une coursive. On était au sixième étage. On était quatre. Une centaine de m² sur trois niveaux. A l'époque, je crois qu'on payait 3500 francs. C'était bien parce que nous on avait notre chambre tout en haut avec notre salle de bains. Les gosses étaient dans leur salle de jeux [...] avec un cagibi pour leurs affaires,*



deux petites chambres et une salle d'eau. Il y avait trois niveaux, trois lieux de vie : notre chambre en haut, le salon au milieu et le lieu de vie des enfants au sous-niveau. On avait un vrai balcon [...] et il y avait quelque chose qui ressemblait à un petit cellier-séchoir [...]. J'ai 66 ans, je crois que c'est le lieu le plus extraordinaire que j'ai pu connaître dans mes différents lieux d'habitation ».

Les appartements des autres immeubles sont également reconnus fonctionnels malgré des défauts : *« Les appartements du 34 rue Emile-Zola sont bien mais quand vous voyez les petites fenêtres que certains ont, côté rue Martin-Levasseur ! ».*

Avec la rénovation des années 1970, le tissu urbain se diversifie de nouveau sans se métamorphoser. Les conditions de logement s'améliorent profondément. Des poches d'insalubrité subsistent toutefois (150 locataires et copropriétaires de l'ancienne « Caserne Glarner » doivent être évacués en 2001 suite à l'effondrement d'un pan de mur). Elles sont progressivement éradiquées par des opérations de rénovation de l'habitat dégradé qui privilégient désormais la réhabilitation des immeubles anciens.



Rue Martin-Levasseur, logements (premier et second plan) de l'opération Robespierre (1972-1978).

GRANDE VENTE RÉCLAME VINS ET ÉPICERIE

VIN le litre 1^{fr} 75



GRANDE VENTE RÉCLAME
VINS D'ORIGINE 40°
1^{fr} 75



La vie d'un quartier

La naissance des premières distractions

Les cafés jouent un rôle important dans l'émergence des premières distractions du quartier. Ils font office de salles de jeux (cartes, billard...) voire de salles de bal... Les ouvriers des usines du boulevard Victor-Hugo vont guincher dès les années 1870 au bal Fournier, situé à proximité, à Clichy. Durant l'entre-deux-guerres, les habitants amateurs d'accordéon musette profitent - dit-on - de la présence du fameux accordéoniste italien Augusto Baldi qui tient un café rue La Fontaine.

Les premières fêtes de quartier apparaissent dès les années 1890 avec « la fête du quartier de la Gare ». Cette grande fête foraine débute souvent par l'embrasement de la place de la Gare. S'ensuivent bombes aériennes, cirque, chevaux de bois, balançoires, tir de salon, jeux pour les garçons et pour les filles. Au début du XX^e siècle, les fêtes de quartier prennent une dimension plus politique avec les kermesses organisées par la coopérative la Ruche Populaire dans ses jardins du 11 rue Emile-Zola.

A partir de la fin du XIX^e siècle, le sport commence à se développer, pratiqué par des habitants du quartier ainsi que par des sportifs venant de l'extérieur (Parisiens...). Au début des années 1910, la compagnie d'assurances L'Abeille prête à la Fédération des Sociétés Sportives Corporatives de France un terrain situé rue Louis-Blanc pour ses compétitions d'athlétisme, de football... Pendant la Première Guerre mondiale, un autre terrain, situé rue La Fontaine, est mis à disposition du public par une association sportive pari-



sienne, le Comité d'Education Physique, afin de pratiquer des activités de culture physique le samedi matin. Durant l'entre-deux-guerres, la société la Boule Audonienne organise des tournois sur un boulodrome, au 22 rue La Fontaine.

Mais pour beaucoup d'adolescents du quartier l'entraînement sportif s'effectue d'abord dans la rue ou à l'écart dans les terrains industriels plus ou moins délaissés : « J'avais à peu près quinze ans et on allait rue Arago où il y avait les

rails du chemin de fer. Là il y avait un local qui appartenait au chemin de fer. Alors on avait fondé un espèce de [club] de boxe pour dehors. C'est-à-dire qu'on grimpeait le mur et on avait mis des cordes et on avait fait un ring. Et quand on avait fini de s'entraîner avec d'autres jeunes, on les planquait dans des orties de façon qu'on nous les fauche pas. Après on y allait une fois tous les deux jours. C'est comme ça que j'ai commencé la boxe ».

Toutes ces fêtes et distractions ne doivent pas cacher la violence latente qui affecte le quartier. Au tournant du XX^e siècle les rixes et agressions sont fréquentes et souvent tragiques car de nombreux protagonistes sont armés de revolver. Elles ont souvent comme théâtre le boulevard Victor-Hugo et occasionnent plusieurs décès : un participant à la fête de la Gare en 1898, un marchand de vin en 1902, un chanteur ambulant lors de la mise à sac du *Rendez-vous des Hirondelles* en 1906, un agent cycliste en 1914...



Tournoi de pétanque rue Latérale vers la fin des années 1970.

Les années 1950–1970 : l'entraide et la solidarité

L'après-guerre est marqué par une présence toujours importante de commerçants et d'artisans favorisant les relations de proximité et la vie de quartier. Ils se répartissent avenue Gabriel-Péri et dans de nombreuses rues du quartier. On se fournit alors à la *Maggie* de la place Payret, chez l'épicier d'origine arménienne Alojian, à l'angle de la rue Garibaldi et de la rue Raspail, où l'on va chercher du lait avec son pot à lait, ou encore à la boucherie chevaline *Mario*, boulevard Victor-Hugo... Le lavoir de la rue Farcot est toujours en activité tout comme le glacier de la rue Raspail qui découpe ses pains de glace.

Le quartier regorge en outre de cafés et de petits restaurants où déjeunent de nombreux salariés des entreprises locales, tel le café Dureuil au coin de la rue Martin-Levasseur et de la rue Arago : « *Quand on n'était pas content des repas de notre mère, elle nous répondait : t'as qu'à aller manger chez Dureuil !* ». Il compte aussi quelques petits commerces, à proximité de l'école Emile Zola, tournés vers le public scolaire. Boulevard Victor-Hugo, c'est chez

Mme Piffaut que s'approvisionnent parents et enfants : « *A l'angle de la rue de Clichy et du boulevard Victor-Hugo, il y avait une ancienne librairie, marchand de journaux, mais ils vendaient un peu de tout : de la laine, des jouets, des bonbons. [...] Et ce que j'ai appris après c'est que mon père commandait les jouets à cette marchande qui s'appelait Mme Piffaut. [...] Il y avait les prix, il fallait qu'on achète le ruban pour la fin d'année, qu'on achetait chez elle* ».

Cette période est marquée par un fort sentiment d'entraide et de solidarité. « *A l'époque, il n'y avait pas du tout ce sentiment de peur qu'on a aujourd'hui. C'était la sortie de la guerre, personne n'avait envie de se frictionner avec quelqu'un d'autre. On l'a ressenti longtemps. Au contraire, c'est ça qui a fait que les gens étaient aussi soudés. Il y [en] avait un dans l'ennui, tout le monde s'entraidait. Nous, on était d'un milieu limite de la pauvreté, les gens nous aidaient, sous forme de linge ou de nourriture. [Mon grand-père] avait le petit jardin,*

donc il faisait en sorte de semer, il cultivait tomates, salades, haricots verts...».

Cette solidarité se manifeste sous la forme d'un comité de quartier créé en 1958 dans l'objectif de venir en aide aux vieux travailleurs et enfants du quartier. Des figures du quartier se montrent également généreuses envers les enfants : « *La directrice de l'école Emile Zola, Mlle Stassard, elle était vraiment un amour de femme, c'est vrai que nous on n'était pas très argentés alors pour partir en classe de neige, elle nous aidait [...] elle facilitait le paiement des classes de neige* ».

Une infirmière, surnommée « Mme Doudou » se dévoue aussi aux plus jeunes. A l'école Victor Hugo, les enseignants prennent en charge les enfants d'immigrés algériens vivant dans des conditions misérables : « *J'avais le cours préparatoire, c'était dans les années 60 et j'accueillais tous les enfants qui arrivaient du Maghreb qui ne parlaient pas un mot de français et en quelques mois je les passais dans les classes différentes selon leur âge* ».

Pour se divertir, les habitants ont leur cinéma de quartier : *Le Star*, avenue du Capitaine-Glarner qui diffuse films français et étrangers. *« Le patron du cinéma ou son adjoint, il s'appelait M. Julien, alors les jeunes, ils nous faisaient rentrer presque gratuits. C'est marrant parce qu'il y avait les fauteuils du milieu, les fauteuils de droite et les fauteuils de gauche. A gauche, il y avait que les garçons et à droite c'était que les filles »*. Il n'existe pas de salle musicale, mais des musiciens ambulants viennent jouer de l'accordéon dans le quartier jusque dans les cours intérieures de la « Caserne Glarner ».

L'animation est prise également en charge par les militants du Parti communiste regroupés au sein de l'Union des Jeunes Femmes Françaises et de la cellule Ottino. Chaque année, les membres de la cellule se mobilisent pour assurer le bal du 14 juillet qui a lieu sur la place Payret : *« C'était un événement, il y avait un monde fou, des centaines de personnes »*.



Le cinéma Le Star vers le début des années 1960. Il disparaît en 1965.

La place est le lieu où se vend chaque dimanche la presse communiste : « *En 1967, on a vendu au porte-à-porte, pour le 50^{ème} anniversaire de la Révolution d'octobre, 150 Humanité Dimanche !* ».

Le dimanche est aussi, pour plusieurs familles, jour de sortie à la campagne. Les actuels départements de l'Oise et du Val d'Oise, assez proches de Saint-Ouen et encore fortement ruraux, sont des destinations accessibles et prisées : « *Il y avait un arrêt sur le boulevard Victor-Hugo, et nous on prenait le train pour aller en forêt. L'arrêt se trouvait là où il y a le pont. On allait à Coye-la-Forêt, Orry-la-Ville. Le dimanche, ça nous arrivait.* ».

Cependant, cette période a également sa part d'ombre, notamment les violences liées à la guerre d'Algérie : affrontements fratricides entre Algériens du FLN ¹⁹ et du MNA ²⁰, racket... Un café algérien de la place Payret est mitraillé et le boulevard Victor-Hugo connaît même une explosion : « *J'ai attendu l'autobus, le bus est arrivé, on est monté et*



le peu de chemin que ça a fait avant d'arriver au souterrain, boum ! Un bruit ! Il y avait des bouts de vitres un petit peu partout dans le bus, c'était une bombe ou une grenade qui était placée à l'abribus. C'était vers 1961 quelque chose comme ça ».

19. Front de libération nationale.

20. Mouvement national algérien.

Crise sociale et nouveau associatif

La rénovation urbaine ne désagrège pas les relations sociales du quartier. De nouvelles sociabilités surgissent durant les années 1980, par exemple au sein de l'immeuble du 39 rue Arago où la crèche joue un rôle fédérateur important : « *Les habitants étaient très jeunes. Et beaucoup avaient des enfants. Et la directrice a fait de ce lieu une crèche extraordinaire, de rencontres d'enfants bien sûr et de parents. Il y avait une fête de fin d'année avec les parents, on chantait, il y avait beaucoup d'enfants de l'immeuble.* ». Ce sentiment de liesse collective reste cependant circonscrit au bâtiment : « *Nous, au 39, on n'avait pas de contact avec les HLM d'à côté. Ni avec les artistes. Après coup, je trouve ça terrible !* ».

L'école durant les années 1980 constitue un autre espace important de rencontres et d'initiatives entre habitants, grâce notamment à des associations de parents d'élèves particulièrement dynamiques. Dans ce contexte, un échange est effectué durant les années 1980 avec une école de

Défilé du Twirling bâton, en juin 1983, sur l'esplanade du bâtiment de la Semiso au 39 rue Arago.



Défilé dans les rues de Saint-Ouen le 24 juin 1984 à l'occasion de la venue d'élèves tunisiens de la commune de Mégrine.

la commune de Mégrine en Tunisie. *« Une institut de l'école de filles, Nicole Marquet, faisait au départ de la correspondance scolaire avec une école de Tunisie. Parce qu'à l'école Zola, il y avait beaucoup d'instits Freynet et la correspondance scolaire fait partie de [cette méthode]. Et un papa a demandé pourquoi [les enfants] ne se verraient pas. Ils ont été interviewés par Europe 1. Un Suisse a écouté l'émission et il a sponsorisé ces échanges pendant quatre années ! ».*

Un certain délitement de la vie de quartier s'opère cependant à partir des années 1990 et se renforce au début des années 2000 avec l'accroissement du trafic de cannabis dans la cité Arago. Un sentiment de peur se diffuse, alimenté de surcroît par quelques agressions visant des salariés des nouvelles entreprises. La violence atteint son paroxysme en septembre 2009 quand deux jeunes ayant grandi dans le quartier s'entretuent au cours d'une fusillade, sur fond de rivalités pour le contrôle du trafic de drogue.



Animation, à l'occasion du « tournoi de foot quartier entreprises » organisé par le Comité de quartier et le Groupement Inter Entreprises de Saint-Ouen, juin 2003.

Le quartier pourtant ne sombre pas dans le désespoir et le repli ; des associations et lieux d'échange naissent en effet dès la fin des années 1990, initiés par des habitants ou par la municipalité : *« Dans les années 1998, il y avait des associations, un comité de quartier très actif et il y avait déjà des problèmes liés à la violence, aux nuisances entre voisins, etc. Et il y avait l'idée avancée lors d'une réunion un peu houleuse de mettre un camion de CRS place Payret. Et nous, on venait de constituer une association qui s'appelait Echanges et [...] une amie était catastrophée, il y a d'autres moyens de créer des liens [...]. Et comme cette maison était vide, on avait commencé à faire un projet de maison de quartier en une page [...]. Et on a proposé ce projet au comité de quartier dont le président s'appelait Jacques Sanchez et le comité de quartier s'y est associé. Donc on a envoyé le projet cosigné [...]. Et ensuite, ça a fait son chemin et la mairie l'a fait ».*

En 1998, la maison de quartier Pasteur, pionnière à Saint-Ouen, ouvre ses premiers ateliers (couture, cuisine...). La même année

est créée l'association d'aide à l'enfance Oza Nogogo, du nom d'une commune du Nigéria. Parallèlement, l'existence d'une friche au sein de la ZAC donne lieu à une mobilisation d'habitants et à d'après débats sur la place que doivent occuper les espaces verts au sein de la ZAC Victor Hugo. Ce mouvement associatif s'étoffe au cours des années 2000 avec de nouveaux groupements tels Habiter et Vivre ensemble Zola-Arago-Victor-Hugo-Pasteur qui organise un temps des matchs de foot pour rapprocher jeunes du quartier et salariés des nouvelles entreprises, Mosaiques 93 qui propose repas de quartier, sorties, vide-grenier... ou encore l'Amicale des locataires de l'OP 93. A la fin de l'année 2010, les enfants disposent d'un nouvel équipement municipal de proximité : l'espace enfants Gavroche.

Ce tissu associatif est certes fragile mais il donne confiance et contribue à expliquer la mobilisation que des habitants engagent en 2011 contre le trafic de drogue : *« On a monté l'Amicale il y a quatre ans ; on a fait au mois de juin, la première manifestation, on a trouvé*

150 personnes. Après on en a fait une autre au mois de juillet au 32, les gens voulaient pas y aller parce qu'il y avait les trafiquants, j'ai dit attend on va prendre la place. On devait faire ça sur la place Martin-Levasseur, comme il pleuvait, on s'est mis là-haut, on a eu 50 personnes en juillet. Et ensuite on a fait une autre manifestation en septembre où on a eu 300 personnes. Après, on en a fait dans tout Saint-Ouen. Les gens avaient du mal à bouger, tout le monde avait peur, nous aussi on a peur, faut pas croire que je fais ça bravement ! ». Une mobilisation inédite et porteuse d'espoir pour le quartier.

« Quartiers en histoire(s) », un projet sur trois ans

« Quartiers en histoire(s) », projet triennal d'histoire et de mémoire sur les quartiers de Saint-Ouen, a été initié en septembre 2010 pour répondre à l'engagement n° 82 de la municipalité souhaitant « lancer des appels à projet auprès d'habitants, de salariés, d'historiens, d'économistes, d'architectes, pour faire raconter l'histoire de Saint-Ouen en s'appuyant sur le fonds des Archives municipales ».

Ce projet comprend plusieurs volets, archivistique, historique et artistique. Pendant un an, chaque quartier fait l'objet d'une étude approfondie qui débouche à chaque fois sur une restitution qui peut prendre des formes différentes.

Après les quartiers Debain-Michelet et du Vieux Saint-Ouen, le quartier Arago - Zola est mis à l'honneur cette année et vient clôturer ces trois années de travail.

Les différentes actions menées durant cette année (ateliers mémoire, soirée débat sur le logement, balade architecturale...) ont

permis de valoriser la diversité architecturale de ce quartier et le rôle de l'architecte Paul Chemetov. Elles ont également mis en lumière sa riche histoire ouvrière, avec l'existence de petits ateliers et de grandes usines comme Citroën.

Distribué à l'occasion de la fête du quartier Arago - Zola le 8 juin 2013, ce livret historique est nourri par ces témoignages, documents et données historiques collectés tout au long de l'année.



Fillette du quartier, rue Palouzié vers 1952.

Nous remercions chaleureusement les personnes ayant témoigné sur l'histoire du quartier Arago - Zola et qui ont permis la réalisation de ce livret.

Patricia Abrassard, Edmond Adler, Armand Boubay, Paul Chemetov, Jeannine De Lemos, André Emirgand, Benjamin Emirgand, Claudette Emirgand, Serge Franceschina, Martine Kéruzoré, Gérard Levassort, Colette Lucas, Jean-Jacques Lucas, Serge Moreau, Martine Noël, Pierrette Peillex, Claudie Pottier, Claude Rousseau, Jean-Robert Schwartz, Didier Tournès, Rosina Tucci-Noël.

Sources écrites

Ardoin et Cie, *Du Port Saint-Ouen considéré comme la localité la plus convenable à l'entre-pôt de Paris*, 1832 (Loc 135).

Félix Barbier, « Retour sur le passé industriel du quartier Victor Hugo », *Saint-Ouen ma ville*, n° 53, août 2000. « Ponts et passages à niveau. Attention, un train peut en cacher un autre », *Saint-Ouen ma ville*, n° 73, avril 2002. « 1846, Saint-Ouen entre dans l'ère industrielle », *Saint-Ouen ma ville*, n° 74, mai 2002. « Des Epinettes au quartier Payret : naissance d'un quartier industriel », *A Saint-Ouen*, n° 27, mars 2005.

Laëtitia Boquet, *Un Temps pour rien*, diplôme ENSAAMA, 1995 (Loc 267).

Suzanne Bosger, *Le Lavoir Raspail*, 2000 (Loc 349).

Bruno Carrière, *Les Trains de banlieue. Tome 1. De 1837 à 1938*. Editions La Vie du rail, 1998 (Loc 561).

Laurent Carroué, *Forces et faiblesses du tissu industriel de Saint-Ouen*, maîtrise Université Paris 1, 1983 (Loc 42).

Geneviève Chauveau, *Saint-Ouen, la rénovation de l'habitat. Une étude particulière : l'îlot Robespierre*, Université Paris 8, Greco 93, 1985 (Loc 28).

Ecole d'Architecture Paris-Malaquais, *Analyse urbaine, quartier Hugo / Zola*, 2003 (Loc 393).

Catherine Kerno, *Saint-Ouen, du village à la ville industrielle. Conséquences démographiques, sociales et politiques de l'industrialisation*, thèse d'histoire, Université Paris 1, 1990 (Loc 100-1 et Loc 100-2).

Anne-Cécile Lefort, *Pour un renouveau urbain : gestion des héritages et inégalités. Difficultés sociales et risques environnementaux en Seine-Saint-Denis, 1850-2000*, Rapport final pour le programme « Politiques territoriales et développement durable », EHESS, 2003.

Jean Lefort, « Les origines du 10 Capitaine-Glarnier. La « Caserne » et autres histoires de logements », *Saint-Ouen ma ville*, n° 67, octobre 2001.

Henri Perraud, *Saint-Ouen depuis la Révolution jusqu'à l'année terrible*, 1914 (Loc 4)

Frédéric Pousin, Daniel Treiber, Paul Chemetov, *Construire aujourd'hui*. Electa Moniteur, 1985.

Gaëlle Rimelen, *L'usine PSA Peugeot Citroën de Saint-Ouen : un site, trois histoires*, 2006 (Loc 449).

Thomas Robin, *Etude du cadastre napoléonien de la ville de Saint-Ouen*, ESGT, 2007.

Service d'action économique, *L'emploi à Saint-Ouen en 1982*, 1987 (Loc 114).

Les ouvrages suivis de la mention (Loc...) sont consultables aux Archives municipales.

Crédits photographiques

AUA : pages 44, 45

Bibliothèque nationale de France : page 7

CGT Citroën : page 24

Ecole Emile Zola : page 53

Société Plisson : page 19

Archives municipales de Saint-Ouen :
pages 4, 6, 9, 12, 14, 18, 20, 23, 27,
29, 31, 34, 37, 38, 41, 43, 48, 49, 54

Photographie personnelle de Marcel Augros :
page 16

Photographie personnelle d'Armand Boubay :
page 32

Photographies personnelles
de Claudette Emirgand : pages 11, 51, 57

Photographie personnelle de Jean-Jacques
Lucas : page 52

Photographies personnelles
de Nadine Meyssonier :
pages de couverture, 46

Coordination et iconographie :

Marie-Pierre Lambelin, Gaël Normand du
service Archives-Documentation-Patrimoine
Textes : Pierre-Jacques Derainne
Maquette : Direction de la Communication
Christine Garnier
Impression : Public Imprim



Remerciements :

Le service des Archives municipales et l'espace enfants Gavroche tiennent à remercier :

- tous les participants aux ateliers mémoire ;
- les personnes ayant livré leur témoignage sur le quartier et ayant donné ou prêté des documents d'archives personnels ;
- la compagnie Les Interstitiels ;
- l'association Trajectoires ;
- Edmond Adler, ancien directeur de la Semiso ;
- l'architecte Paul Chemetov et Agnès Chemetov ;
- Michel Kokoreff, sociologue ;
- Benoît Pouvreau du service du patrimoine culturel de la Seine-Saint-Denis ;
- la maison de quartier Pasteur ;
- l'Atlas ;
- l'Espace 1789.

Le projet « Quartiers en histoire(s) » a reçu le soutien du Conseil général de la Seine-Saint-Denis dans le cadre de sa convention de coopération culturelle avec la Ville.

Les Archives municipales sont un service de la Direction de l'Action Culturelle.

