

Pour un nouveau urbain : gestion des héritages et inégalités

Difficultés sociales et risques environnementaux en Seine-Saint-Denis, 1850-2000 (*)

Emblématique de la banlieue parisienne et, plus largement, concentré des problèmes et handicaps de ces zones urbaines hors la ville, la Seine-Saint-Denis porte les traces d'une mise en exploitation intense et durable, entamée dès la première moitié du XIX^e siècle, et sans souci d'en accompagner les bouleversements économiques, sociaux et paysagers. Département hors normes, département en crise économique, département en phase de reconfiguration territoriale et de reconstruction identitaire, la Seine-Saint-Denis doit gérer et l'héritage industriel et celui des politiques urbaines. Les transformations-pansements aujourd'hui entreprises suffiront-elles à guérir les vieilles plaies de la fracture socio-environnementale examinées par l'approche historique de terrain ? La « crise des banlieues » diagnostiquée dans tous les médias en 2005 laisse penser que non.

par Anne-Cécile LEFORT

Centre d'histoire des techniques et de l'environnement, Cnam

Je prêche ici pour l'apport qui pourrait être celui d'une approche historique de terrain, sur la longue durée, s'attachant à la compréhension des phénomènes discriminants et ségrégatifs, tant au point de vue environnemental que social. En témoignage, ainsi, les résultats d'une recherche portant sur la gestion des héritages et des inégalités en Seine-Saint-Denis.

J'étudie, en effet, au sein du Centre d'histoire des techniques et de l'environnement du Conservatoire des arts et métiers, 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 (axe D de l'APR *Politiques territoriales et développement durable* (1) : inégalités écologiques – appréhension de « l'accumulation des handicaps sur un territoire », une entrée pour apprécier les impacts territoriaux des actions publiques).

Nous avons dressé un état des lieux des difficultés sociales et des risques environnementaux liés à l'industrie en Seine-Saint-Denis. Trois exemples ont été retenus, l'habitat, les espaces verts et les transports ; je ne parlerai ici que de ces derniers. Nous avons repéré les prémices (nationales et locales) d'une politique de remédiation et de requalification des territoires.

Nous nous interrogerons 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.

La Seine-Saint-Denis

La Seine-Saint-Denis a été choisie parce que, d'abord, emblématique de la banlieue parisienne : les problèmes et difficultés rencontrés dans toute la périphérie s'y concentrent avec une intensité plus importante que n'importe où ailleurs. Emblématique aussi de 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, en effet, les traces d'une mise en exploitation intense et durable, commencée dès la première moitié du XIX^e siècle. Son identité a été façonnée par une forte présence du monde industriel. Les infrastructures de desserte et de transport nécessaires à ces activités ont imprimé dans les espaces périurbains 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 n'ont pas suivi 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 tardifs (3), ne suffisent pas à protéger des espaces-réserves ou à penser le développement local à long terme.

C'est en 1964 que la Seine-Saint-Denis voit le jour, montée de toutes pièces, par la combinaison des 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 immédiate (2). Ce territoire, relativement neuf, rencontre d'inévitables difficultés pour se forger une identité propre. Aujourd'hui encore, l'est et l'extrême sud-est de la Seine-Saint-Denis semblent en marge du département. La terminologie des cinq zones de développement économique telle que déterminée par le conseil général en témoigne : pour le sud et le sud-est du département, les noms d'« Est du département » et de

« Monts et vallées de la Marne » – qui laisse bien entendre que cette partie du département est surtout en lien avec le pôle de Marne-la-Vallée –, quand le reste du département s'intitule « Couronne de Paris », « Cœur de la Seine-Saint-Denis » et « Plaine de France ».

La Seine-Saint-Denis reste, quarante ans après sa création, un département hors les normes, tant au plan francilien qu'au plan national. Un territoire contrasté, contradictoire, où se mêlent les archaïsmes et les innovations, où se confrontent les cultures. Un département en crise économique qui tente de se transformer pour mieux gérer le départ ponctuel puis massif de l'industrie. Un département en phase de reconfiguration territoriale et reconstruction identitaire (4).

Etat des lieux

Les inégalités sociales

Dressons un rapide état des lieux des inégalités sociales. Le dernier recensement – 1999 – éclaire la fin de la décennie 1990 (5). Des éléments qui caractérisaient depuis cent ans le territoire de l'actuelle Seine-Saint-Denis sont toujours présents.

✓ *Importance de l'immigration* : la Seine-Saint-Denis reste le département d'Ile-de-France où la proportion d'étran-



© Ludovic/REA

Le département de Seine-Saint-Denis est sillonné d'autoroutes, de routes, de voies de chemins de fer publiques et privées, donc essentiellement des réseaux régionaux ou nationaux qui ne favorisent pas la cohésion territoriale et induisent pollutions sonore et atmosphérique.

gers dans la population totale est la plus forte. Au moins un quart de la population est étrangère à Aubervilliers, La Courneuve, Pierrefitte et Saint-Denis, Villetaneuse et Saint-Ouen.

- ✓ *Jeunesse du département* : la Seine-Saint-Denis est le plus jeune des départements de la proche couronne francilienne. 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...
- ✓ *Manque de formation* : douze des vingt villes de la zone d'étude comptent entre un quart et un tiers de non diplômés (6). 50 % des jeunes de dix-neuf à vingt-quatre ans ne sont pas scolarisés dans quatorze des vingt villes de la zone étudiée.
- ✓ *Précarité de l'habitat* : 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 de problèmes sociaux et environnementaux : en 1988, neuf habitations sur dix dataient d'avant 1949 et rien n'avait été construit depuis 1975 (7).

Les risques environnementaux

L'ouest de la Seine-Saint-Denis était un lieu d'accueil privilégié des usines polluantes. Aubervilliers à elle seule comprenait deux fois plus d'usines dites de 1^{re} classe dans la classification des Installations classées que Paris, pourtant près de vingt fois plus étendue. En 1976, 190 usines de ce type sont encore installées en Seine-Saint-Denis, dont Ugine-Kuhlmann, Saint-Gobain, les vernis Merville et Husson-Vaillant, ou les usines de la Société parisienne de boyauderie et de l'Industrie du boyau.

La vie est difficile près des usines. Les activités génératrices de gênes ou de dangers sont multiples, les nuisances diverses et parfois permanentes : bruit, vibrations, poussières, fumées, pluie de petits flocons noirs, scories et projections de vapeurs acides, effluents, émanations ou odeurs toxiques et allergènes. Les dossiers de plaintes de riverains font apparaître un niveau minimum de nuisances constant, avec des pics correspondant au dépôt de plaintes.

Dans le cas des très grosses entreprises installées au cœur des villes, le Service technique d'inspection des Installations classées reconnaît son impuissance. À La Courneuve, la Société générale des constructions mécaniques teste les moteurs Diesel destinés à la Marine nationale. Les essais se poursuivent de jour comme de nuit, sept jours sur sept, pendant des semaines (8). « Cette pratique est inadmissible » concède l'inspecteur, mais « Face aux intérêts mis en cause nos moyens de pression n'ont que peu de poids et je suis convaincu d'avance de leur inefficacité et de leur inutilité. »

Les conditions de vie se détériorent pour les riverains dans les premières années du reflux industriel : les industriels, sur le point de décentraliser leur production ou de mettre fin à

leurs activités, obtiennent en effet de l'inspection de surseoir aux modifications techniques prescrites. La procédure de décentralisation étant très longue (9), les industriels gagnent une tranquillité de quelques mois à trois ans.

Avec la désindustrialisation proprement dite, la situation environnementale ne s'améliore pas. Certes, c'est la fin des nuisances directement induites par la production, mais les espaces libérés recèlent dans leur sol des pollutions dont l'inventaire prendra encore quelques années (10). Ces terrains, devenus friches industrielles – car maintenus en ZI dans les plans d'occupation des sols de 1975 –, sont des champs désertés en pleine ville : en 1986, quatre cinquièmes des friches industrielles de Seine-Saint-Denis sont localisées dans trois villes du Nord du département : Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve (11).

Plus, la désindustrialisation accentue les inégalités socio-environnementales. Elle est synonyme de réduction des ressources financières communales. Dans la « couronne de Paris », la taxe professionnelle constituait la principale ressource fiscale. 80 % des ressources fiscales de Saint-Ouen provenaient de la seule TP (12). Une politique axée sur le développement durable n'y est pas prioritaire.

Les handicaps écologiques induisant des conséquences sociales : l'exemple des transports

Le département est sillonné d'autoroutes, de routes, de voies de chemins de fer publiques et privées, donc essentiellement des réseaux régionaux ou nationaux qui ne favorisent pas la cohésion territoriale et induisent pollutions sonore et atmosphérique.

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

- ✓ dans le cas du rail, priorité est 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 est manifeste et 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 (ou quasi-absence) d'isolation phonique dans le nord et l'est s'ajoute aux problèmes de pollution atmosphérique.

Le contexte des années 1960-2000 est particulier. La Seine-Saint-Denis est, depuis 1964, un nouveau département qui cherche à prendre en main son territoire. Le conseil général y est le seul en France géré par le PCF.

Dans la partie de la 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, les HLM construites par Paris mais en banlieue (ex : les 4 000 de La Courneuve)...

Les élus tendent à s'opposer à de nouvelles emprises qui bloquent les projets de développement des parcelles voi-

sines, gelés dans les 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'embranchement (13).

Ces nouvelles dessertes ont tendance à favoriser le départ d'une population attirée par les cités dortoirs, mais aussi celui des industriels. La désindustrialisation a déjà fait perdre, au total, près de 10 000 habitants à La Plaine-Saint-Denis.

La question prioritaire, dans le contexte du desserrement industriel, est la gestion de l'emploi industriel et commercial (Saint-Ouen, ville de 50 000 habitants, compte au total

espaces verts. L'habitat, les transports, les espaces verts se trouvent ainsi connectés.

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

Ainsi, l'A3 a séparé le quartier de la Noue à Montreuil de celui des Malassis à Bagnolet. Cette fracture urbaine s'est ajoutée aux nuisances sonores et atmosphériques (190 000 véhicules/jour). Les riverains ont réclamé la couverture de l'A3 dès 1971 ; ils sont exaucés en ce moment avec la couverture de l'A3 à Bagnolet, Montreuil et Romainville sur 700 m pour un coût de 80 millions d'euros. Cette couvertu-



© Ingrid Gantner/REA

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. Ainsi, les cours d'eau jadis enterrés coulent de nouveau à ciel ouvert ; les berges de la Seine, du canal de Saint-Denis et de l'Ourcq sont mises en valeur. L'eau est utilisée comme un outil de reconquête de la ville.

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 et 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 ou quatre voies qui immobilisent des réserves foncières dans des villes très denses, où il est déjà difficile de trouver des terrains pour bâtir de l'équipement social et de l'habitat ou implanter des

re accessible aux piétons reliera à nouveau les quartiers séparés.

En 1964, l'A1 a coupé en deux la porte de Paris et La Plaine-Saint-Denis, sans que le tracé ait fait l'objet d'une concertation avec les élus et la population. Cela a participé de la dégradation du paysage et de l'habitat de ces quartiers. La couverture de l'A1 dans La Plaine n'a été réalisée qu'en 1998 dans le cadre de la construction du Stade de France. La Porte de Paris attend encore (l'Etat est prêt à céder pour un euro symbolique les terrains dont Plaine-Commune a besoin pour requalifier ce quartier, à condition que la population renonce à exiger la couverture de l'autoroute).

L'A86 est le contre-exemple parfait : c'est la seule autoroute voulue par les riverains et les élus et considérée comme une desserte fondamentale. Elle était très attendue entre Saint-Denis et Bobigny, pour décharger la N186 totalement saturée.

Pollutions sonores

En 2002, le département compte 69 km répartis sur 7 autoroutes, 128 km de nationales et 250 km de départementales. La plate-forme de Garonor où transitent chaque jour 4 000 poids lourds et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle qui est implanté sur 750 ha en Seine-Saint-Denis (44 millions de passagers et 1,4 million de tonnes de fret en 2002) contribuent à la circulation.

Les nuisances sonores sont à la hauteur. 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 100 m de voies autoroutières bruyantes (> 65dB (A)).

Le département comptait alors 53 km d'autoroutes et 60 km de chemins de fer et de voies routières à fort trafic.

A ces nuisances, s'est ajouté le périphérique, axe routier le plus fréquenté de France. En 1979, une conseillère générale de Montreuil dénonçait la faiblesse des équipements phoniques réalisés dans l'Est de la banlieue parisienne : « *Notre département, comme par hasard, a une nouvelle fois le maillot jaune des défavorisés, premier sur les huit départements de la Région parisienne.* »

On évoque la possibilité de couvrir le périphérique dans l'Est comme cela a été fait dans l'Ouest. Coût à l'époque : de 80 à 160 millions de francs/km.

Depuis quelques années, des entreprises installent leurs bureaux au plus près du périphérique dans des zones interdites à la construction d'habitat pour disposer d'une adresse postale à Paris. Ces immeubles jouent le rôle inattendu de murailles d'isolation phonique, mais ce développement tertiaire transforme le périphérique en une voie de desserte des entreprises. Cela augmente le flux de circulation et contribue à l'accroissement de la pollution atmosphérique.

L'étude d'Airparif sur la porte de Bagnolet a montré que le périphérique affecte la qualité de l'air dans un rayon de 150 m : teneur en dioxyde d'azote deux fois plus importante que l'objectif de la Région Ile-de-France en 2005 (100 microgrammes/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 (2,6 microgrammes/m³ d'air contre 2).

L'Association « Ile-de-France Environnement » (14) 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.

Le métro

Le métro encore est un facteur d'inégalités sociales.

Il existe 6 lignes de métro, 17 stations implantées sur 9 communes.

Pourtant de nombreux problèmes subsistent.

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 SDRIF en 1994. Il a été réclamé de nouveau par 300 élus de la banlieue Est en 2004, car il offrirait une infrastructure de transport lourde à des quartiers isolés comme les Grands Champs et la Boissière à Montreuil. On attend toujours.

On attend aussi, depuis 70 ans, 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 métro. Le dossier, inscrit au contrat de plan 2000-2006, n'a pas été validé. L'ouverture d'une station à cheval sur Saint-Denis-Aubervilliers, prévue pour 2007, est reportée.

La ligne 13 n'a mis que 40 ans pour aller jusqu'en banlieue. 2^e ligne du réseau en termes d'affluence voyageurs, elle en est pourtant la « lanterne rouge », comme le reconnaît aimablement la direction de la RATP. L'existence de deux branches est un frein à l'amélioration du service, même si la RATP a lancé le programme « Ouragan » qui doit augmenter la fréquence des rames. Le Comité des riverains et les élus locaux ont cru que leur salut viendrait du projet Paris 2012. On sait ce qu'il en est aujourd'hui...

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 voit contrainte à de longues migrations pendulaires. Une partie de cette population, parfois faute de liaisons inter-banlieues ou d'horaires adaptés, effectue ses déplacements quotidiens en voiture, ce qui contribue à augmenter les flux circulatoires, donc les pollutions atmosphérique et sonore.

Vers une gestion des héritages ? Une politique de requalification et 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.

- ✓ Les cours d'eau jadis enterrés coulent de nouveau à ciel ouvert ; les berges de la Seine, du canal de Saint-Denis et de l'Ourcq sont mises en valeur. L'eau est utilisée comme un outil de reconquête de la ville.
- ✓ Les opérations de couverture d'autoroutes se multiplient : l'A1 dans La Plaine-Saint-Denis et bientôt porte de Paris, l'A3 à Bagnolet, Montreuil et Romainville. Les discontinuités urbaines et leurs dégâts sont réparés, avec retard ?

- ✓ Le périphérique s'habille dans l'Est parisien, entre la porte des Lilas et Bagnolet.
- ✓ Autre fait notable, Paris aspire à une intercommunalité avec sa banlieue (c'est un vrai renversement de tendances) : la plus petite et la plus dense des capitales d'Europe, asphyxiée dans ses murs, connaît aussi des difficultés sociales : un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale, deux fois plus de familles monoparentales, 58 000 éremistes, un millier d'immeubles insalubres, des départs de sièges sociaux au profit de La Défense... Paris, désireux ou contraint d'instaurer de nouvelles relations avec ses proches voisins, accepte de leur vendre des terrains en banlieue : Pantin est ainsi devenu maître du destin des Courtilières – coût 300 000 euros – et des berges du canal de l'Ourcq – coût 7 millions d'euros pour la berge Sud.

La ville signe des chartes avec les communes de la proche couronne, dont la première avec Montreuil en 2002. Bien souvent, la signature du protocole de coopération bilatérale est l'occasion de la première visite d'un maire de Paris dans ces villes de la périphérie jusque-là ignorées.

- ✓ L'Etat, lui, cède aux communes des terrains jusque-là immobilisés pour des projets d'intérêt national : la ville d'Aulnay-sous-Bois peut désormais 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 ;
- ✓ Enfin, la réforme de la Dotation de solidarité urbaine 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 que quarante. Premier bénéficiaire de ces aides : Clichy-sous-Bois, avec 2 millions d'euros en 2004 et près de 9 millions en 2009, Clichy dont 70 % du territoire est classé en zone urbaine sensible et dont le taux de chômage atteint les 18 %. La plus grosse opération de l'ANRU (Association nationale de la rénovation urbaine) 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.

Guérir la fracture socio-environnementale ?

Un double héritage pèse sur les potentialités d'évolution de la Seine-Saint-Denis. L'héritage industriel est encore très présent sur ce territoire : le quartier des Docks à Saint-Ouen ou la zone industrielle à Aubervilliers et Pantin cherchent une nouvelle voie. L'héritage des politiques urbaines antérieures est manifeste : les centres ont été relativement préservés et les quartiers périphériques plus négligés. Les aménagements en cours ou déjà effectués prennent une ampleur comparable à celle des transformations de la seconde moitié du XX^e siècle. Dans une perspective de développement durable, quelle place est-elle laissée à un possible retour en arrière ?

Actuellement, des opérations de couverture des autoroutes et du périphérique réduisent les fractures urbaines et la pollution sonore, l'intercommunalité est presque partout mise en pratique, l'eau s'impose comme un outil de reconquête des territoires, la réforme de la Dotation de solidarité urbaine soutient les projets de changement... Ces transformations-pansements suffiront-elles à guérir les vieilles plaies de la fracture socio-environnementale ? La « crise des banlieues » diagnostiquée dans tous les médias en 2005 laisse penser que non.

Notes

(*) Journée d'étude *Environnement et développement durable : quelles approches en sciences sociales ?* (ENS Lyon, 26 octobre 2006).

(1) APR des ministères de l'Ecologie et du Développement durable et de l'Equipelement.

(2) 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.

(3) 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 au Raincy par exemple.

(4) Ce département cherche comment passer de l'industrie reine, d'une solide et ancienne culture ouvrière à ces ensembles de bureaux érigés sur les vestiges architecturaux de son passé.

(5) *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.

(6) 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.

(7) 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.

(8) AD93, dossier 219W28.

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

(10) L'inventaire du BRGM, dans le cadre du programme « Basias » est en cours pour la Seine-Saint-Denis. Le CDHTE-Cnam est un des partenaires du travail d'inventaire.

(11) 1801W483, AD93.

(12) 1469W4, AD93.

(13) Cela rappelle les premiers trains qui coupaient en deux les villes de la banlieue sans gares accessibles aux voyageurs.

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