

Patrimoine en VAL DE FRANCE

N° 3, Septembre 2005

MOBILITÉS

Supplément à Vivre en Val-d'Oise n° 93. Publié par les Editions du Valhermeil. Ne peut être vendu séparément.



Val de France

Villiers-le-Bel

Arnouville-
lès-Gonesse

Sarcelles

Garges-
lès-Gonesse





plus forts ensemble

Le Syndicat Intercommunal d'Études et de Programmation pour le Développement de l'Est du Val-d'Oise (SIEVO) élabore son Schéma de Cohérence Territorial (SCOT). La Communauté d'agglomération Val de France, membre de ce syndicat, participe activement à la confection de ce document dont les orientations visent à promouvoir la qualité de l'urbanisation et la mise en valeur des atouts du territoire.

Cette mise en valeur de Val de France passe par son nécessaire décloisonnement. Aussi, avons-nous obtenu que ce SCOT réaffirme fortement nos incontournables priorités que constituent les réalisations du raccordement RER B/RER D, du Boulevard Intercommunal du Parisien (BIP) et de la ligne de tramway Saint-Denis/gare de Garges-Sarcelles.

Complémentaire à ce travail au sein du SIEVO, Val de France a engagé l'élaboration de son Plan local de Déplacement (PLD) qui, à l'échelle de la communauté d'agglomération, va s'intéresser, notamment à la mise en cohérence, à la restructuration et à l'extension du réseau des transports en commun intercommunaux ainsi qu'aux circulations piétonnes et cyclistes.

Par ailleurs, sous la responsabilité de Val de France, les travaux de restructuration du pôle gare Villiers-le-Bel/Arnouville ont commencé. Si les désagréments et difficultés occasionnés ne doivent pas être sous-estimés, nous sommes assurés que dans un an, la qualité des transports en commun (RER et autobus) desservant ce pôle de centralité rénové sera améliorée au bénéfice de tous.

La mise en perspective de ces études et travaux nous a conduits naturellement à envisager la réalisation d'un numéro de notre revue *Patrimoine en Val de France* axé sur les mobilités. Pour ce faire, nous avons demandé à quelques personnes reconnues pour leurs compétences scientifique, historique, sociologique ou urbanistique de nous proposer des articles s'inscrivant dans la thématique des mobilités et ayant un rapport direct avec le patrimoine, l'histoire ou la vie au quotidien de Val de France et de ses quatre communes membres.

Les contributions obtenues n'épuisent pas le sujet, loin s'en faut; certaines l'élargissent. Quoi qu'il en soit l'ensemble des textes retenus constitue un regard intéressant, à la fois riche et ouvert, sur notre communauté d'agglomération. A vous de nous dire ce que vous en pensez.

Dominique Strauss-Kahn
Président de la Communauté d'agglomération
Val de France

Maurice Bonnard
Vice-Président chargé de la Culture et
du Patrimoine.

S O M M A I R E

1 Préface

Dominique Strauss-Kahn
Maurice Bonnard

3 Editorial

Catherine Roth

4 Des grands chemins aux routes nationales

Arnaud Dhermy

7 Quand on parlait sur les chemins à bicyclette...

Mario Gassino, Jean Godineau
et Florent Verrechia

10 Histoire des transports publics en banlieue

Maurice Bonnard

13 Quelle mobilité sans voiture?

Christine Bulot

16 Services mobiles, services utiles

Jean-Jacques Vidal

18 Grands ensembles et circulations

Muriel Barret-Castan
et Catherine Roth

21 A la croisée des mémoires et des migrations

Hervé Vieillard-Baron

24 Le patrimoine de la mobilité

Marie-Blanche Fourcade



27 Vacances au pays, pays de vacances

Dominique Renaux

30 Fiche pédagogique : Dimanches à la campagne

32 Fiche pédagogique : Allons à Paris

34 Fiche pédagogique : A proximité des aéroports

36 Autres regards

38 Pour en savoir plus

39 Chantiers du patrimoine :

40 Une stèle pour se souvenir du 17 octobre 1961

41 Sur les traces du passé des Carreaux

42 Associations, à vos archives!

43 Restauration de l'église Saint- Denys

44 Rendez-vous aux jardins en Val de France

45 L'invité : l'écomusée de Fresnes

46 En bref

Directrice de la publication : Marthe Meneghetti-Défossez. **Rédactrice en chef :** Catherine Roth. **Rédacteur en chef adjoint :** Joël Godard. **Secrétaire de rédaction :** Sophie Astic-Heisserer. **Rédaction :** Muriel Barret-Castan, Maurice Bonnard, Christine Bulot, Arnaud Dhermy, Marie-Blanche Fourcade, Mario Gassino, Jean Godineau, Claire Morère, Etienne Quentin, Dominique Renaux, Catherine Roth, Aline Sindres, Florent Verrechia, Hervé Vieillard-Baron, Jean-Jacques Vidal. **Maquette et mise en pages :** Abdel Grich, Florence Mathieu. **Photogravure :** Aurélie Petitjean. **Préresse :** Conseil Graphique - Editions du Valhermeil. **Impression :** Corlet S.A. **Routing :** GIS.

Crédit photographique et illustrations : AADB : p. 39 centre droite, 42 centre bas. ADP : p. 34 droit. ADSB : p. 42 bas. Allobus : p. 15 bas. M. Bonnard : p. 7 haut, 8, 9 haut, 10, 11, 12 haut, 18, 35 droite, 41 centre bas droite. J. Briand : p. 6. A. Dhermy : p. 4 haut, 5 haut. Mme Douek : p. 39 haut gauche, 41 droite bas. Ecomusée de Fresnes : p. 39 bas droite, 45. M.-B. Fourcade : p. 24 bas. Mairie de Garges-lès-Gonesse : p. 20 bas. Gassino : p. 7 bas. F. Gentili : p. 47 bas gauche. M. Giraud : p. 29. R. Farella : p. 32 haut. V. Hannon : p. 44 bas gauche. Ecole Jean Moulin de Villiers-le-Bel : p. 9 bas. M. Konaté : p. 28 haut. L. Lemoine : p. 17 haut. Le Lien des Coopératives de construction n°6 : p. 19 gauche. Le Lien des Coopératives de construction n°34 : p. 19 droite, 20 haut. Collège Léon Blum de Villiers-le-Bel : dessins des p.32 et 33. Maison des Arts Louis Aragon de Garges-lès-Gonesse : p.36, 37. Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget : p. 34 haut et bas. Musée national de la Renaissance : p. 47 droite. Noyer des Belles Filles : p. 42 centre haut. E. Quentin : p. 30, 31. RATP : p. 12 centre. RDVA/ Mairie d'Arnouville : p. 26 bas. RMN- R.-G. Ojéda : p. 4-5 bas. B. Saai : p. 27, 28 bas. Mairie de Sarcelles : p. 39 haut gauche, 40 haut et centre, 44 droite bas. Sarcelles et son histoire : p. 46 bas. Union philatéliste de Gonesse et environs : p. 16, 17 centre. M. Valantin : p. 12 bas, 13, 14, 15, 24 haut, 25, 26 haut, 35 gauche, 39 gauche centre, 43, 44 (sauf bas et droite haut), 48 fond. Val de France : p. 39 bas gauche, 41 haut et centre haut, 42 haut. J.-J. Vidal : p. 17 bas. Mairie de Villiers-le-Bel : p. 41 bas. J. Windenberger : p. 21, 22, 23.

En couverture : 1^{er} : M. Valantin, en incrustation : droite : M. Bonnard. Milieu : M.-B. Fourcade. Gauche : J. Windenberger. 2^e : IGN. 4^e : J.-Y. Lacôte. 3^e : M. Valantin.

Editorial

Il est loin le temps où l'on vivait, travaillait, s'approvisionnait, se distraignait en un seul endroit. Notre existence se réalise en des lieux de plus en plus nombreux, entre lesquels nous circulons de manière quotidienne ou lors de déplacements plus exceptionnels.

Ces mobilités ont façonné l'est du Val-d'Oise. Pavillons et grands ensembles se sont implantés le long des voies ferrées et une population venue d'ailleurs s'y est installée. Exode rural vers la région parisienne, immigrations à caractère économique ou politique,

rapatriements des anciennes colonies, les mouvements de population qui se sont succédé tout au long du xx^e siècle ont transformé les villages d'Arnouville-lès-Gonesse, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel en des villes cosmopolites et métissées.

L'invention de moyens de transports performants a joué en faveur de cet accroissement des déplacements. Deux heures étaient nécessaires pour rejoindre Paris il y a deux siècles, une quinzaine de minutes aujourd'hui... L'homme a su conquérir la distance et la vitesse pour s'ouvrir au monde.

Mais si un avion de Roissy peut rallier les côtes méditerranéennes en un temps record, le trajet en autobus entre deux quartiers voisins peut être plus long. L'accessibilité de ce territoire de la périphérie parisienne a été une question récurrente, de la création des routes nationales d'hier à la rénovation urbaine d'aujourd'hui.

Les liens entre l'ici et l'ailleurs ne se résument pas à la circulation entre deux points. On peut monter sur une bicyclette pour voir sa ville autrement, prendre le RER pour faire du tourisme à quinze kilomètres de chez soi, entrer dans l'épicerie au coin de la rue pour découvrir une région située au bout du monde ... ou voyager dans le temps en parcourant une revue d'histoire.



Catherine Roth

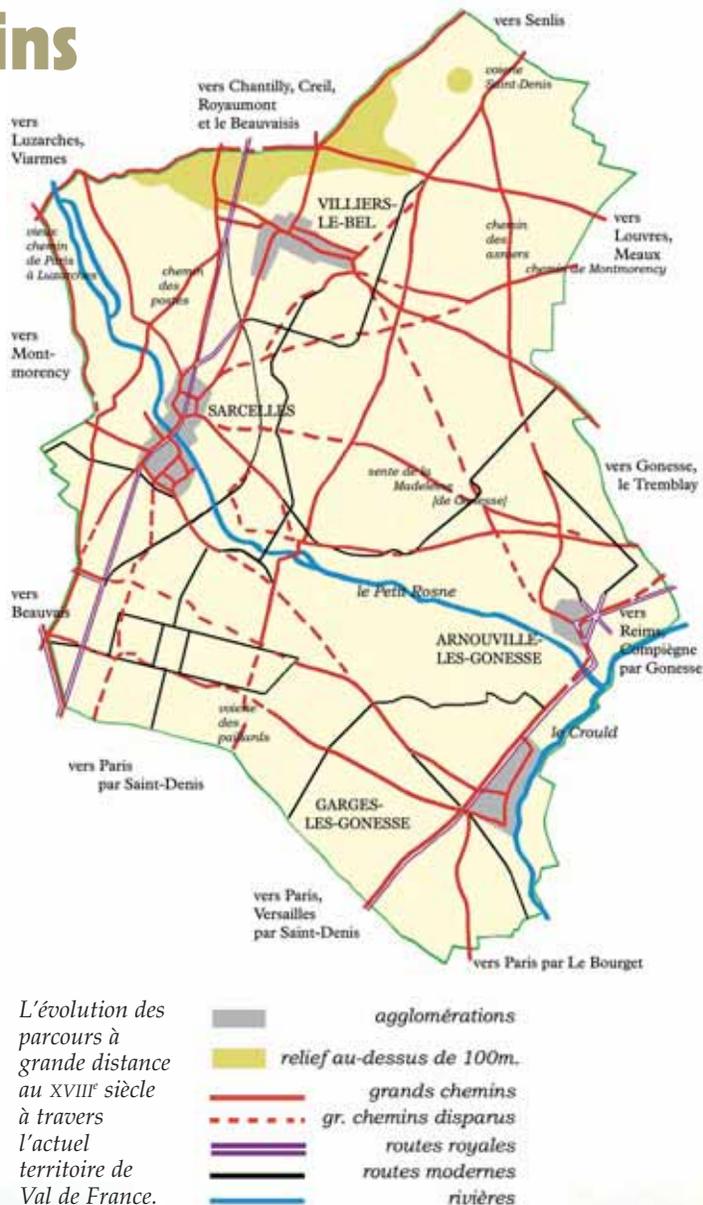
Mission Mémoires et Identités en Val de France.

Des grands chemins aux routes nationales

Malgré leur importance pour la vie économique et politique, les routes étaient des chemins peu praticables jusqu'à la création des routes nationales au XVIII^e siècle. Remontée dans le temps, à la découverte des grands chemins sur le territoire de Val de France.

Comme les nervures d'un cuir, les chemins couvrent la campagne française d'une apparente régularité comme d'une parfaite fantaisie. C'est l'accès aux exploitations du sol : labours, prairies, extractions, industries... la desserte du pointillé de l'habitat humain... et enfin les parcours à grande distance, ceux d'avant 1750 qui permettaient au commerce de s'effectuer, au dévot de rejoindre son sanctuaire, aux pouvoirs de s'exercer, aux armées de se déployer.

La documentation manque sur ces usages disparus et leur importance. Les premières cartes routières remontent pourtant au règne de Louis XIV, mais elles n'indiquent qu'un choix très limité : le trajet de la poste aux lettres ou les principales liaisons de grandes villes à grandes villes. Seul l'examen des plans annexés aux documents notariés, l'analyse des journaux de voyage, permet de relever une appellation qui, dans la mémoire commune, désignait jadis un parcours de longue migration. Ces informations, confrontées les unes aux autres, permettent de lever le voile sur un réseau oublié.



La construction d'un « grand chemin » par Joseph Vernet, 1774. Un ingénieur, à cheval, assiste à toutes les étapes de la construction.



Un maillage complexe

Le résultat de ces recherches laisse deviner un fouillis de variantes, de doublons. Quel que soit le point de départ et d'arrivée, une trajectoire se décide au plus court, presque à vol d'oiseau, que seules corrigent les incidences du relief et des cours d'eau. Mais si les côtes sont parfois évitées pour des questions de charges, des points culminants s'accumulent ailleurs pour des raisons stratégiques.

Ainsi pour le territoire de Val de France a-t-on un faisceau de chemins qui descendent du Nord vers Paris, offrant un débouché à la production agricole et manufacturière locale vers la capitale. Ce faisceau se resserre pour s'engager entre la Seine et les marais du Crould, et Saint-Denis en est l'unique déversoir. Ce réseau en éventail se trame sur plusieurs traverses est-ouest, qui donnent accès à des faisceaux voisins convergeant eux aussi vers Paris. Enfin, dans ce réseau, la butte d'Écouen représente un élément perturbateur, et dans une moindre mesure le cours inférieur du Petit-Rosne.

Des voies fort inconfortables

A quoi ressemblent ces infrastructures disparues? L'image de la chaussée héritée des Romains, droite et pavée, est largement à nuancer. Ne serait-ce qu'à cause du problème de l'entretien de la voirie, problème récurrent au Moyen Âge et à l'époque moderne. La période féodale en particulier fut celle du chacun pour soi, chacun chez soi. Il n'y eut guère de grands travaux, si l'on excepte les ponts. Et si certains tronçons résistent grâce à la qualité de leurs matériaux, les blocs mal équarris font des voies fort inconfortables que l'on évite dans bien des cas.

La traversée des villes et les passages difficiles (rivières, marais...) ont été l'objet d'aménage-



Détail d'une carte militaire de la fin du XVII^e siècle. Les routes sont rarement figurées sur les scènes de voyages. Avant l'ère des ingénieurs, la route n'est pas un ouvrage d'art et ne fait pas partie du paysage.

ments (chaussée, nivellement). Mais on trouve aussi bien souvent le chemin étroit, poussiéreux... ou gras du passage de lourds chariots au sortir de l'hiver. Autant de ravines, de fondrières dans lesquelles les voitures s'embourbent ou versent. Bossuet, évêque de Meaux et précepteur du Dauphin à Versailles sous Louis XIV, voit son carrosse se rompre les roues par deux fois sur le chemin de Dammartin-en-Goëlle, qui a pourtant le statut de route de poste.

Une gestion aléatoire

C'est que l'infrastructure routière est souvent conçue par les propriétaires comme une astreinte traversant leurs biens. Sans tracé régulier, sans largeur normale et uniforme, livrés à des juridictions multiples, qui souvent se contrecarrent, les grands chemins étaient exposés aux usurpations des riverains et à toutes espèces de dégradations. C'est déjà la préoccupation de Sully, ministre de Henri IV, quand il décide la plantation d'arbres au bord des routes. Non dans un souci d'harmonie, mais pour garantir une sorte de bornage sur les accotements.

PARIS-SARCELLES EN DEUX HEURES

Le guide intitulé «Le Conducteur français, route de Paris à Amiens» (1776) permet de suivre le parcours de la diligence desservant l'actuel territoire de Val de France. Ce service régulier partait de Paris à minuit les dimanches, mardis, mercredis et vendredis. Il arrivait le lendemain à Amiens à six heures du soir. La place coûtait 24 livres, la livre pesant de bagage 1 sou et 6 deniers. Depuis le bureau des messageries, rue Saint-Denis, il fallait une demi-heure pour atteindre la Chapelle; une heure pour le centre de Saint-Denis où se tenait le premier relais; une heure et demi pour Pierrefitte et deux heures pour Sarcelles, avant d'atteindre le deuxième relais à Écouen.



Les moyens financiers font également défaut à l'administration royale. De rares péages privés sont censés assurer une utilisation acceptable, mais sur quelques portions de route seulement (c'est le cas du «Barrage», pour une section de la route entre Pierrefitte et Saint-Brice). Une majorité de ponts se trouve financée par les deniers publics, mais quelques-uns sont à la charge de personnes privées : Saint-Denis sur le Crould, Beaumont sur l'Oise.

Des progrès très lents

L'amélioration des routes s'envisage et s'effectue en fait autant sous la poussée du commerce à grande distance et de l'usage intensif de la voiture pour les déplacements et le convoi, que par les édits royaux et les lettres patentes. «Le mauvais état des routes empêche notablement le transport des marchandises, écrit le ministre Colbert à la fin du XVII^e siècle, les avantages d'un réseau de routes bien combiné sont incalculables.» Cependant, si quelques nouveaux prélèvements sont effectués, les dotations pour l'équipement restent encore minimes.

Vingt-deux ans après la mort de Colbert, en 1705, une ordonnance arrête que les routes auront un «plus droit alignement». Ce n'est qu'en 1720 que chaque intendant est tenu de

dresser une liste de routes à réaménager, après une sévère sélection. Au moment où l'administration royale entendait prendre en charge l'entretien des voiries, il convenait de ne pas financer des ouvrages d'art sur des tracés parallèles ou superflus.

Le temps des ingénieurs

Pour seconder les intendants, est créé en 1722 le corps des ingénieurs pour les Ponts et Chaussées. Dans la majorité des cas, ces spécialistes proposent la construction de nouveaux tracés. Ce chantier s'étend au nord de Paris entre 1745 et 1775. Pour le territoire de Val de France, il concerne la route de Chantilly (N.16) et la route de Saint-Denis à Gonesse (D.84). Par souci d'économie, on trace les axes au plus court, y compris quelques raccourcis dans de fortes pentes. Le recours à la corvée auprès des riverains est parfois rétabli en cas de défaut de financement public. D'anciens itinéraires sont donc redressés, élargis, aplanis, parallèles de quelques dizaines de mètres seulement aux anciens tracés, et ils constitueront le réseau à grande distance français jusqu'à l'apparition de l'autoroute dans les années 1950.

Arnaud Dhermy
Sarcelles et son histoire

LE TRACÉ DES ROUTES, AU CŒUR DE NOMBREUSES POLÉMIQUES

Comme lors de la construction du chemin de fer ou des voies rapides, nombreuses sont les pressions et doléances de communautés de villages, d'exploitants d'industries ou de carrières, afin de se voir desservis par un grand chemin.

Le projet du bureau des Ponts et Chaussées pour le percement de la route de Chantilly donnait le choix entre la traditionnelle traversée d'Écouen et celle de Villiers-le-Bel, moins pentue. Mais l'incertitude se maintient encore après le début des travaux, puisqu'un tronçon entre Sarcelles et Villiers-le-Bel est commencé en 1766. Puis l'intervention du Prince de Condé, châtelain d'Écouen, interrompt les travaux. Le projet écouenais concurrent est de nouveau à l'étude en 1769. Il est finalement réalisé en 1771, tandis que le projet beauvillésois est définitivement abandonné en 1773.

Inversement les propriétaires luttent face au danger de l'expropriation ou de l'alignement. Pour le même percement de la route de Chantilly, un premier projet de traversée de Sarcelles proposait de mettre la rue principale aux normes d'une chaussée royale, ce qui aurait eu pour conséquence de raser toutes les façades.

Le tracé finalement retenu à travers ce village n'entraîne la destruction que d'une auberge et d'une basse-cour. Les jardins amputés sont bordés de murs «aux frais du roi», et certaines productions vivrières perdues compensées par une rente annuelle sur le domaine.

Projet de percement de la route de Chantilly à travers Sarcelles, vers 1750 (plan ADVQ).

Quand on partait sur les chemins à bicyclette...

La bicyclette a été un phénomène de société. A la fois moyen de transport et objet de loisirs, elle a séduit par la liberté de mouvement qu'elle offrait. Trois Gargeois nous livrent leurs souvenirs de la «petite reine», dans la période de l'après-guerre.

Après bien des soucis... La maison nous attendait, sur un terrain situé à la bordure de la rue de Stalingrad, mal pavée, éclairée par des becs de gaz qui faisaient la joie des enfants. Notre récent déménagement à Garges-lès-Gonesse nous avait obligé à trouver une solution pour nous rendre au travail, à la Courneuve. A cette époque, il n'y



Mario Gassino, un Gargeois à la sortie de son travail à la Courneuve. 1954.

avait pas de gare à Garges-lès-Gonesse, une seule ligne d'autobus, et très peu de voitures, sinon celles tirées par des chevaux et conduites par des paysans...

Il nous a fallu récupérer un vélo rafistolé, à peu près en état, avec l'espoir qu'il tiendrait assez longtemps. Et aussi ne pas nous décourager, malgré l'état déplorable du chemin emprunté, très mal entretenu, souvent couvert de boue. Mais on ne songeait pas à s'économiser, c'était une affaire de condition physique pour tous les actes quotidiens. Il est arrivé que de petits voyous sèment des clous. Là, c'était la crevaison! Il n'y avait plus qu'à finir le trajet à pied. L'important était d'arriver à l'heure. Heureusement, le trafic était très peu important.

Par tous les temps

Le printemps, c'était un régal. Mais parfois c'était l'orage. On baignait dans une chaleur moite. Trente degrés à l'ombre, pas un souffle d'air... souvent brisés par une journée de travail épuisant. En revanche, l'hiver, balayés par un vent glacial, il nous fallait tenir le coup et serrer les dents. Les jours de pluie, on devait se protéger en portant une cape. Et par grands vents, il n'y avait plus qu'à descendre de vélo, pour éviter la chute.

Le bas du pantalon serré par des pinces, on enfourchait notre «bécane». Notre équipement était des plus rudimentaires. Et on regardait avec envie ceux qui avaient de beaux vélos, avec éclairage et dérailleurs. Dommage, ce n'était pas dans nos moyens. Une bicyclette neuve coûtait très cher à l'époque. Encore aurait-il fallu en trouver une, en ces lendemains de guerre et de restrictions.

Balades entre copains

Malgré tout, certains dimanches étaient consacrés à des balades en vélo, avec des voisins et des copains. On se souvient d'un ami,

DU VÉLOCIPÈDE AU VTT, HISTOIRE D'UN ENGOUEMENT

Dès sa présentation à l'exposition universelle de 1867, le vélocipède suscite les passions. On le pratique dans les parcs ou les vélodromes, comme une nouvelle activité sportive et ludique. Les clubs fleurissent, tandis que les courses se multiplient, organisées par la presse sportive dans de nombreuses villes.

Une succession d'améliorations techniques transforme le vélocipède en notre bicyclette moderne, suffisamment stable et confortable pour conquérir un large public. De 50000 en 1890, le nombre de vélos passe à 1 million en 1900. La bicyclette continue à être objet de loisirs, avec la naissance du cyclotourisme. Mais elle s'affirme aussi comme un mode de transport, bien plus rapide que la marche à pied ou le cheval, offrant une mobilité individuelle jusqu'alors inconnue.



Famille beauvilloise, années 1910.

Cette révolution ne s'est pas faite sans heurts. La vélocité de la bicyclette suscite des désordres dans les villes. Les cochers s'en plaignent et les piétons s'en effraient; les autorités l'interdisent même au centre de Paris. La liberté de déplacement offerte par la bicyclette est jugée dangereuse pour les femmes, et la polémique fait rage au sujet des culottes qu'elles portent pour faire du vélo.

Avec le développement de l'industrie du cycle, la bicyclette se démocratise au tournant du XX^e siècle. Tandis que les classes aisées l'abandonnent au profit de l'automobile, elle se diffuse auprès des artisans, des commerçants et des gros paysans, puis auprès des couches populaires. On l'appelle parfois «le cheval du pauvre» et les vélos sont nombreux sur les routes des usines. Pour autant, elle reste un objet de loisirs et les lois de 1936 confortent l'essor du cyclotourisme.

Dans les années 1950, la bicyclette entre en disgrâce et elle est supplantée par l'automobile. Le vélo continue à passionner, mais seulement dans les journaux et sur les écrans de télévision. Les champions du cyclisme-spectacle tiennent en haleine la France entière.

Les années 1970 marquent un nouveau tournant. Développement des loisirs, préoccupation écologique, quête de la forme physique, tout concourt à un regain de popularité. Le cyclotourisme connaît un nouvel essor, notamment avec la diffusion du VTT. La création de pistes cyclables tente d'encourager l'usage de la bicyclette en milieu urbain.



Sortie à la mare de Bouqueval, années 1910.



Course d'amateurs à Villiers-le-Bel, années 1930.

1936, fête à Bouqueval, village situé près de Villiers-le-Bel. ▼



qui a failli craquer lors d'une de nos premières sorties à bicyclette. En bon Italien, il a serré les dents et a continué. Mais une autre fois, épuisé, il descend de vélo et va s'étendre sur une vieille chaise longue mangée aux mites qui se trouvait là, à une halte.

Un autre ami était parti en solitaire faire cinquante kilomètres. Au retour, égaré dans ses songes, il rêve et un bloc de pierre stoppe sa course. Rien de grave, la jambe tenait encore, et une jolie fille lui souriait. Et celui-ci ! Le torse mouillé dans un maillot qui avantageait ses pectoraux et ses biceps, ajustant ses cale-pieds, bombant le torse avec des clins d'œil dans toutes les directions, se déhanchant avec souplesse... C'était le «fortiche», «le mec à la redresse». Et surtout accompagné d'une fille qui nous faisait loucher !

Images de champions

Enfin, le mois de juillet chez soi. Quel bonheur. Deux semaines pour nous. Le temps d'aller au cinéma. On y voyait le Tour de France, dans les actualités qui étaient projetées avant le film. La salle applaudissait, et faisait des commentaires sur les prouesses de ces sportifs. Ce qu'on adorait, c'est lorsque l'un d'entre eux remontait la course et gagnait contre toute attente, quel suspense ! Les efforts de ces

champions nous paraissaient surhumains, à nous modestes cyclistes de tous les jours.

C'était en 1954, il y a déjà un demi-siècle... Garges-lès-Gonesse était encore un village, mais allait bientôt devenir une ville nouvelle. Avec le nombre de voitures circulant sur les routes, la pratique de la bicyclette est devenue de plus en plus dangereuse. Il nous a fallu abandonner le vélo. Mais non sans en conserver les souvenirs...

**Mario Gassino, Jean Godineau
et Florent Verrechia
Garges-lès-Gonesse**



Marchand de cycles à Villiers-le-Bel, années 1950.

CYCLOPATRIMOINE

Faire découvrir aux élèves le patrimoine urbain par des promenades en bicyclette, telle est l'initiative prise par des enseignants de l'école Jean Moulin et du collège Saint-Exupéry de Villiers-le-Bel. Trois classes de CM1 et CM2 ont ainsi pu explorer à VTT les différents quartiers et découvrir les monuments historiques de la ville.

Ces circuits ont été organisés en étroite collaboration avec le Conseil des Sages qui, depuis plusieurs années, s'attache à valoriser le patrimoine de la ville. Une belle rencontre entre les générations, qui s'est poursuivie sur le terrain, avec l'encadrement des sorties des élèves par des cyclo-retraités.

Les élèves ont aussi travaillé à l'élaboration d'un projet de pistes cyclables, pour étendre le réseau déjà existant. Après un premier repérage sur un plan, ils sont allés observer sur le terrain les possibilités d'aménagement. Ils se sont également rendus à la mairie – à bicyclette, bien évidemment... – pour comprendre comment se décide et s'organise la création de pistes cyclables. Cette visite a été l'occasion pour les élèves de formuler leurs propositions auprès des élus.

Menée dans le cadre des projets de liaison entre CM2 et 6^e, cette expérience a permis de

donner tout son sens à de nombreux apprentissages inscrits dans les programmes, notamment l'éducation civique et l'éducation à la sécurité routière. Elle va se poursuivre pendant l'année scolaire 2005-2006. Il y a encore de fructueuses promenades à vélo dans les rues de Villiers-le-Bel en perspective...

**M^{lle} Oliveira, M^e Canu,
M^e Régat (école Jean Moulin),
M. Montagne (collège Saint-Exupéry).**



Histoire des transports publics en banlieue



Les petites communes de la banlieue parisienne n'ont eu que peu de maîtrise sur l'aménagement des transports publics. Certaines d'entre elles ont néanmoins tenté d'organiser un service interne à la localité, pour répondre aux besoins de leurs habitants et favoriser le développement local. Ces initiatives ont été ponctuées de déboires, comme en témoigne l'expérience de la commune de Villiers-le-Bel.

Pour rejoindre Saint-Denis ou Paris, les Beauvillésois ne disposaient au début du XIX^e siècle que du service de transport par diligences qui, d'Ecouen, se dirigeaient vers Sarcelles et la capitale en empruntant les routes nationales n°16 puis n°1. L'arrivée du train allait bousculer ces habitudes.

Une gare en plein champ

La voie ferrée Paris-Lille, inaugurée en 1846, desservait Saint-Denis et Creil en faisant un large détour par Pontoise, pour éviter la réalisation d'ouvrages importants. Afin de raccourcir ce trajet, le gouvernement concède en 1853 à la Compagnie des Chemins de fer du Nord un chemin de fer direct de Paris à Creil. Cette nouvelle ligne passera à l'est du territoire de Villiers-le-Bel, au grand dam du conseil municipal qui souhaitait qu'elle desserve le bourg de la commune, afin d'en «recueillir les avantages». Mais c'est en plein champ qu'est édifiée la «station de Villiers-le-Bel», sur le ban communal

d'Arnouville-lès-Gonesse, à égale distance des trois bourgs d'Arnouville-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel et Gonesse. Son isolement est total : aucune habitation à 1500 m à la ronde.

Pour permettre aux Beauvillésois de bénéficier du chemin de fer, il s'avère donc nécessaire d'améliorer l'état des chemins, mais aussi d'établir un service de transport en commun entre le bourg et la gare. Dès l'arrivée du train, en 1859, est créé un service dit de «correspondance», desservant aux heures d'arrivée et de départ des trains les bourgs de Villiers-le-Bel, Gonesse, Arnouville-lès-Gonesse, Roissy, Ecouen et Saint-Martin-du-Tertre. Ce sont des voitures hippomobiles – voitures tirées par des chevaux – qui assurent ces liaisons. Entre le village de Villiers-le-Bel et la gare, sept aller-retour quotidiens sont ainsi proposés.

Des chevaux à la vapeur

A la fin de la guerre de 1870, les dégâts causés par les troupes prussiennes sont importants. Les élus comprennent que la relance économique de la commune passe par une utilisation plus pertinente de la gare – à l'instar des Allemands pendant les hostilités –, et donc par une modernisation du service de correspondance. Ils sont d'autant plus attentifs à cette question que plusieurs centaines de Parisiens fréquentent les pensionnats de la commune. Une enquête publique est ouverte pour établir une voie ferrée à traction de chevaux – un tramway hippomobile – entre le bourg et la



Le tramway à vapeur. Vers 1900.

gare. La traversée du village s'avérant trop pentue, des locomotives à vapeur sont vite préférées aux chevaux. En 1878 est inaugurée une ligne de trois kilomètres, faisant de Villiers-le-Bel une des premières communes françaises à mettre en service un tramway à vapeur. Ce nouveau service de correspondance permet de relier le bourg à la gare en vingt minutes, dix fois par jour.

Il connaît cependant de nombreux dysfonctionnements. L'état du matériel roulant, la qualité de l'entretien de la voie et le manque de fiabilité de la desserte des trains font l'objet de fréquentes récriminations de la part du conseil municipal. Les différents concessionnaires qui se succèdent pour gérer le tramway mettent en avant, de manière récurrente, la difficulté d'équilibrer financièrement le service : subventions insuffisantes et tarification trop basse. Les restrictions dues à la Première Guerre mondiale les découragent définitivement, et le tramway à vapeur cesse de fonctionner en 1915.

Des autocars au tramway électrique

La collectivité, contrainte de faire face, met en place un service qu'elle gère directement. En 1920, elle achète, lors d'une vente aux enchères au Champ de Mars à Paris, trois autobus usagés, ayant certainement fait la guerre. Puis elle confie ce service à trois entreprises concessionnaires, qui font faillite les unes après les autres, entre 1920 et 1926. La Société des Transports Départementaux prend le relais



L'autobus acheté aux enchères. Années 1920.

jusqu'en 1928. Les difficultés rencontrées ne militent pas en faveur d'une pérennisation du transport des voyageurs à l'aide d'autobus.

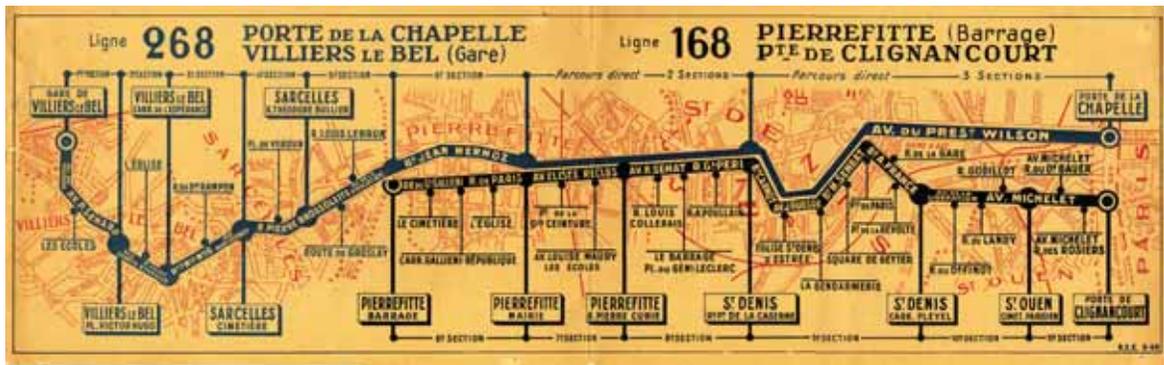
C'est vers le tramway «électrique par trolley» que se tourne alors le conseil municipal. Déclarée d'utilité publique en 1926, la nouvelle ligne de «chemin de fer d'intérêt local» est inaugurée en juin 1928, le jour de la fête communale. La gestion de ce nouveau tramway est confiée à la «Société Anonyme des Tramways de Villiers-le-Bel». Les premières années sont prometteuses, et au début des années 1930, 800 à 900 personnes sont transportées quotidiennement. Toutefois rapidement se posent les questions de l'entretien du matériel et de la voie, du confort des voyageurs, du déficit d'exploitation et de la tarification, de la synchronisation avec les arrivées et départs des trains en gare de Villiers-le-Bel.



Le tramway électrique. Vers 1946.

La disparition d'un service communal

La Seconde Guerre mondiale ajoutant à toutes ces difficultés, le constat n'est pas brillant à la Libération. La municipalité envisage de gérer directement le tramway. Les services de l'Etat y sont opposés et, en 1946, avancent comme «projet d'avenir» le possible prolongement jusqu'à Villiers-le-Bel de la ligne d'autobus n° 168 qui, de la Porte de Clignancourt à Paris, dessert déjà le village de Sarcelles. L'idée fait son chemin et vers la fin de l'année 1947, le principe de la relève du tramway par une ligne d'autobus partant de Paris semble être acquis. Ainsi en 1948, la RATP propose la création d'une nouvelle ligne, n° 268, reliant la gare de Villiers-le-Bel à Paris et passant à Sarcelles en lieu et place de la ligne 168. Les points de vue différents des communes de Sarcelles et Villiers-le-Bel nourrissent le débat. Pendant que se prolongent les discussions, les Beauvillérois s'impatientent de ne disposer que d'un tramway à bout de souffle, qui rend l'âme en 1949.



Itinéraire de la ligne n° 268.

Considérant la difficulté des habitants à «faire, par tous les temps, à pied et plusieurs fois par jour les trois kilomètres qui séparent la gare de la localité», ainsi que la menace que fait peser l'arrêt de cette liaison sur le commerce local, le maire décide de mettre en place un autocar privé pour faire la navette entre l'église et la gare. Un mois plus tard, les élus votent la création d'un «service provisoire de transports par autocar de Villiers-le-Bel». Les réponses



L'autobus 268. Années 1950.

évasives de la RATP, de l'Office des transports parisiens et du ministère finissent cependant par déboucher sur une décision ferme. En octobre 1949, la création de la ligne 268 met fin au service interne à la commune, mais pas aux problèmes de transports. Un mois après l'inauguration de la ligne, le conseil municipal débat déjà des «réclamations et suggestions» des usagers, demandant notamment une meilleure correspondance avec les horaires des trains.

De nouvelles lignes pour de nouveaux quartiers

Avec l'urbanisation de Villiers-le-Bel, le service de la RATP se complexifie, pour répondre, non sans retard, aux besoins des populations qui s'implantent dans les nouveaux quartiers. Une navette est ouverte en 1965 pour relier la gare au grand ensemble des Carreaux – 1750 logements construits entre 1957 et 1964.

Une autre lui succède une année plus tard, cette fois pour la Cerisaie – 250 logements réalisés entre 1957 et 1961. Cette navette est raccordée en 1980 à la gare de Garges-Sarcelles pour assurer aussi la desserte du quartier de Derrière-les-Murs – 1400 logements réalisés entre 1972 et 1988. C'est à ce jour la ligne 270.

L'itinéraire de la ligne 268 est aussi plusieurs fois modifié. Un nouveau trajet est créé en 1968 pour desservir le grand ensemble du Puits-la-Marlière – 1400 logements réalisés en 1966-1967. Mais ce n'est qu'en 1997 qu'une modification substantielle permettra aux autobus de passer véritablement dans le quartier. La ligne 268 est raccourcie en 1976, partant de Saint-Denis, et non plus de Paris, et elle est complétée plus tard par une navette entre la gare et l'église de Villiers-le-Bel.

Et demain

Si le service de correspondance permettant d'accéder à la gare conserve aujourd'hui son importance, d'autres besoins en matière de transport en commun s'affirment, entre les quartiers, entre les villes, vers les pôles d'emploi, etc. Avec l'évolution des mobilités et la montée des préoccupations écologiques, de nouvelles pages de l'histoire des transports publics à Villiers-le-Bel s'écriront probablement, non sans de longues négociations mais, certainement, dans le cadre plus large de la Communauté d'agglomération Val de France.

Maurice Bonnard
Villiers-le-Bel

L'autobus 268 aujourd'hui, au Puits-la-Marlière.



Quelle mobilité sans voiture ?

On connaît bien la dépendance automobile des territoires de banlieue et leurs problèmes de congestion routière. Mais qu'en est-il de la mobilité de ceux qui ne possèdent pas de véhicule personnel ? Lorsqu'on observe leurs déplacements, c'est une autre géographie qui se dessine, posant avec acuité la question du droit à la mobilité.

Lorsque l'on évoque la vie dans les villes, une succession d'images surgit. On pense aux immeubles d'habitat, aux commerces, aux équipements publics, sportifs, sociaux, culturels, on pense aux gens qui y vivent, on pense au bruit, au mouvement un peu permanent qui l'anime, on pense aux espaces verts, mais on pense aussi aux voitures, à l'aménagement urbain, aux moyens de transports... En effet, la vie en ville, c'est également les déplacements.

Selon que l'on habite dans un cœur de ville ou dans un quartier périphérique, l'accès aux transports en commun se vit bien différemment. Les grandes infrastructures (métro, train, RER), le maillage des réseaux de bus, les fréquences de passage sont plus concentrés dans les centres urbains. Et pour ce qui est de l'Ile-de-France, l'organisation en étoile des réseaux au départ de Paris, intervient souvent au détriment des liaisons transversales de banlieue à banlieue. Pour les habitants d'un territoire comme l'est du Val-d'Oise qui ne disposent pas d'un véhicule personnel, se



L'attente de l'autobus, une pratique inconnue des personnes qui circulent en voiture.



Certaines lignes sont souvent surchargées aux heures de pointe.

déplacer relève souvent du parcours du combattant : «J'ai l'impression que mon quartier est au bout du monde.»

Le soir et le week-end

Les difficultés tiennent d'abord aux horaires des bus réduits le soir et pendant les week-ends. «La plupart des bus ne circulent qu'en semaine. Donc nous avons nos pieds pour marcher. Quelle fatigue!» Dimanche est pourtant le jour du marché, des visites à l'hôpital, des rencontres familiales, sans compter tous ceux qui travaillent. «Sarcelles est la ville la plus proche de Gonesse. En voiture, il faut compter un quart d'heure, mais pour aller en bus, cela peut faire une heure et demie ou deux heures», raconte une habitante de Sarcelles qui travaille à l'hôpital de Gonesse, «Le dimanche, je sors à 5 h et je dois marcher, car le premier bus ne commence qu'à 7 h 37. Donc je vais à la gare de Sarcelles à pied. Là je prends le train pour Villiers-le-Bel où je rattrape un bus qui va à Gonesse. Mais il faut encore que les horaires du train correspondent avec ceux du bus. Pour peu qu'il y ait un décalage, je me retrouve de nouveau à pied, car de Villiers-le-Bel à l'hôpital, il n'y a qu'un bus par heure.»

Points névralgiques

Les dessertes sont souvent insuffisantes vers les points névralgiques que sont les grands équipements et services : préfecture, sous-

préfecture, hôpital, aéroport de Roissy, tribunal, centres commerciaux, etc. «Tous ces endroits sont en fait très rapprochés mais lorsque l'on s'y rend, on met pratiquement la demi-journée. L'attente des bus est trop longue.» Les correspondances immobilisent les usagers dans des endroits inconfortables, voire dangereux. «Les abris aussi sont mal conçus. Je me suis trouvée plusieurs fois à attendre un bus, et j'avais l'impression d'être perdue dans la nature. Il existe également des bornes indiquant un arrêt de bus mais sans abri. C'est à même la route. On voit les voitures défiler à pleine vitesse. Avec les enfants, c'est un problème.» Ces déplacements intercommunaux sont aussi compliqués. Le nouvel habitant doit faire l'apprentissage de nombreuses lignes, repérer les itinéraires, identifier les arrêts, calculer les correspondances... Le tout avec des plans partiels ou des équipements peu lisibles.

Bus bondés

Les autobus sont la plupart du temps surchargés pendant les heures de pointe ou lorsqu'ils circulent avec du retard. Il faut alors affronter la pénible épreuve du bus bondé. L'expérience est particulièrement difficile pour les personnes handicapées ou les femmes accompagnées de jeunes enfants. «Le temps qu'on arrive à monter, le bus est déjà bondé. Les gens réagissent souvent en dernier pour nous aider et à ce moment-là, il n'y a plus de places. Des fois, on est coincé. Le chauffeur est obligé de démarrer. Il a un programme à respecter. Parfois, je me suis retrouvée coincée entre les portes.»

Le coût des transports pour des personnes dont les revenus sont modestes ou précaires, est aussi un vrai souci. «Pour aller d'un quartier à un autre, on doit souvent changer de bus. A chaque fois, il faut aussi changer de ticket. Lorsque l'on gagne seulement le SMIC, ou que nos revenus sont irréguliers, on n'a pas les



Le coût des transports en commun constitue un obstacle.

moyens de payer deux tickets pour un seul trajet dans la même journée». Le trajet pour se rendre à Cergy est particulièrement cher, puisqu'il faut repasser par Paris.

De profonds retentissements

Tous ces obstacles retentissent profondément sur les conditions de vie des habitants. Ne pas pouvoir se déplacer facilement est souvent un problème pour trouver un travail. Les pôles d'emplois sont de plus en plus décentrés et les horaires décalés se développent de plus en plus. Cela rend également plus difficile l'accès aux institutions publiques ou aux services, créant ainsi une inégalité d'accès aux droits.



La marche à pied est parfois préférée à l'attente de l'autobus.

C'est aussi un frein pour rencontrer des amis, se détendre avec d'autres et participer à la vie locale. Comment entretenir des relations sociales quand on ne peut pas aller dîner chez quelqu'un? Comment avoir accès à la culture quand on ne peut pas aller au cinéma ou au théâtre? Comment s'impliquer dans la vie associative ou publique quand on ne peut pas participer aux réunions souvent organisées en soirées? Mener une vie «normale» relève du tour de force.

Une question cruciale

Pour tenter de résoudre ces difficultés, différentes actions ont déjà été engagées par les municipalités, la Communauté d'agglomération Val de France, le Conseil général et le Conseil régional, les entreprises de Roissy, ainsi



Les déplacements en transports en commun ne sont pas faciles pour les personnes accompagnées de jeunes enfants.

que les transporteurs. Ainsi, des réaménagements des gares de RER de Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse et Sarcelles, ont été programmés. Un projet de tramway verra aussi le jour d'ici quelques années, qui reliera les communes de l'agglomération à Saint-Denis, place du 8-mai-1945. Enfin, le système Allobus, qui relie l'est du Val-d'Oise à l'aéroport de Roissy, permet de transporter quotidiennement nombre de salariés habitant le secteur vers leur lieu de travail.

Mais ces réponses restent encore insuffisantes. Le collectif Femmes et Villes propose de les compléter par la création sur le territoire d'une centrale de mobilité, permettant de développer de nouveaux services comme : des taxis collectifs fonctionnant à la demande, l'organisation d'un système de co-voiturage, la création d'une auto-école sociale... De telles expériences innovantes se sont développées ces dernières années en France dans des secteurs ruraux ou semi urbains et ont donné des résultats très encourageants. Il reste à vérifier si cette démarche peut répondre aux spécificités et besoins de l'est du Val-d'Oise. Une chose est sûre : la question des transports et des déplacements est cruciale, et il est nécessaire de la faire avancer.

Christine Bulot
Pôle de ressources départemental
ville et développement social



Le système Allobus, une des actions engagées pour faciliter la mobilité sans voitures.

UNE RECHERCHE-ACTION POUR AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le collectif Femmes et Villes réunit des habitantes et diverses associations des communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel et Garges-lès-Gonesse. Il a mené en 2002/2003 une vaste recherche-action sur les difficultés rencontrées par les femmes dans le quotidien de leurs villes, parmi lesquelles le problème des transports. L'étude fine des lignes d'autobus, les entretiens avec des habitantes, les rencontres avec des décideurs ont permis d'élaborer un diagnostic et d'établir des priorités d'actions sur le territoire pour améliorer les déplacements.

L'ensemble de ce travail a fait l'objet d'une restitution, avec la publication d'un ouvrage *Droit de cité pour les femmes* et l'organisation en avril 2003 de la manifestation «Femmes en ville», à laquelle ont été associés les municipalités, de nombreuses institutions, aux côtés de 150 habitant(e)s du territoire.



Les femmes du groupe de travail sur les transports, lors de la présentation de leurs travaux à la Maison de quartier des Carreaux à Villiers-le-Bel, dans le cadre de la manifestation «Femmes en ville».

Cette démarche permet d'analyser plus finement les pratiques et les usages, d'identifier plus précisément les besoins et de mieux connaître les situations vécues, d'aborder les questions de manière transversale, de repérer les éléments qui font le plus débat, de négocier des solutions, bref de construire ensemble une meilleure définition de l'intérêt général.

Contacts Collectif : Sandra Rigoni, association Du côté des femmes, tél. : 01 30 11 10 37 - Aïcha Anguila, association Femmes solidaires et actives, tél. : 01 34 38 09 78 - Marie-Jeanne Yago, Association des femmes du quartier Watteau, tél. : 01 34 19 80 15

Droit de cité pour les femmes, Christine Bulot, Dominique Poggi, Paris, L'Atelier, 2004.



Services mobiles, Services utiles

Pourquoi demander aux usagers et aux clients de se déplacer, lorsque les services et les commerces peuvent être ambulants? Cette solution, autrefois pratiquée dans les campagnes, a été remise au goût du jour dans les années 1960, dans un contexte de forte urbanisation.

La poste annexe ambulante d'Arnouville-lès-Gonesse a été créée en 1963, pour pallier l'absence de bureau de poste dans les nombreux grands ensembles créés aux alentours : Lochères à Sarcelles, Les Carreaux à Villiers-le-Bel, La Dame Blanche à Garges-lès-Gonesse... Il s'agissait pour l'administration d'apporter les «services postaux» à des communes en pleine extension et à une population qui ne possédait que peu de moyens de déplacement.

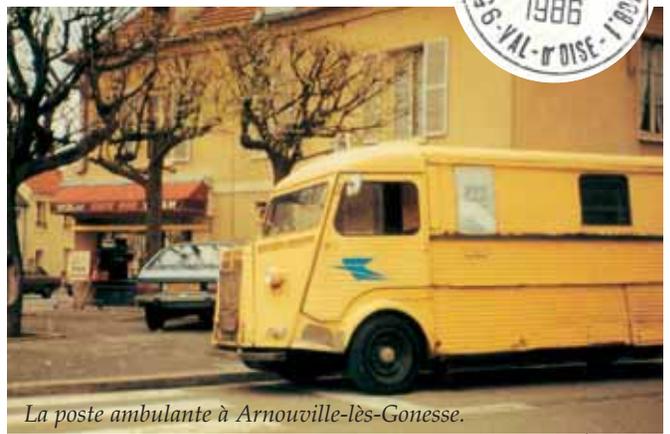
La Poste aux Marchés et aux HLM

Cette poste itinérante ne constituait pas une particularité locale. Le service public, souhaitant aller au devant de ses clients, crée en 1959 les «guichets annexes mobiles». Le premier d'entre eux fonctionne à Courbevoie, pour desservir les usines des alentours. Progressivement ces bureaux mobiles se répandent en banlieue parisienne et dans les villes de province. Ils ne sont pas sans rappeler la poste automobile rurale, qu'avait introduite l'administration postale pendant l'entre-deux guerres pour desservir les campagnes.

Les camionnettes sont de plus en plus nombreuses à stationner sur les marchés et à desservir des zones où se construisent des HLM. C'est pourquoi on leur donne parfois le surnom de «Poste aux Marchés» et «Poste aux HLM». Les circuits sont étudiés en établissant les points d'arrêts et les horaires en fonction des besoins des usagers.

Des kilomètres de circuit

La zone desservie par la poste ambulante d'Arnouville-lès-Gonesse était vaste : marché du Vieux Pays à Arnouville-lès-Gonesse, marché des Carreaux à Villiers-le-Bel, La Fauconnière à Gonesse, le Village à Bonneuil, la Dame Blanche à Garges-lès-Gonesse, Lochères à Sarcelles, le marché des Noues à Goussainville, Chatenay-en-France et Bouffémont. Le guichet mobile franchissait même les frontières départemen-



La poste ambulante à Arnouville-lès-Gonesse.

tales pour s'arrêter à Pierrefitte, Le Blanc-Mesnil et Villepinte. A raison de quatre haltes par jour, le service ne pouvait pas être quotidien.

Après chaque arrêt, le guichet mobile repassait par la poste principale d'Arnouville-lès-Gonesse, à laquelle il était rattaché. Ce bureau principal a été créé en 1962, en complément du petit bureau qui existait jusqu'alors. Deux préposés se chargeaient de conduire et de faire fonctionner le guichet mobile, l'un assurant le service du matin, l'autre celui de l'après-midi. Mais sur les marchés, qui étaient les endroits les plus fréquentés, ils travaillaient ensemble.

Une vraie poste

Le bureau de poste mobile était aménagé dans une fourgonnette Citroën. Le modèle choisi, HY72, avait l'avantage d'être maniable et d'offrir une largeur suffisante pour l'aménagement intérieur. Une partie était réservée au préposé qui effectuait toutes les opérations,



l'autre était publique, et aménagée en salle d'attente. Dans le premier modèle en service, le vantail de fermeture se relevait en «auvent» pour servir d'abri aux usagers. La camionnette possédait un coffre-fort pour le transport de fonds et le paiement des mandats.

Presque toutes les opérations postales pouvaient être réalisées : affranchissement du

courrier, vente de timbres, émissions de mandats, ainsi que la plupart des opérations financières. Des bons du trésor pouvaient même être commandés; ils étaient alors rapportés lors du passage suivant. La poste mobile assurait également l'envoi de télégrammes, transmis lors du retour à la poste principale. Le courrier était oblitéré avec un cachet spécial, mentionnant «AN MOB 1».

Un lieu d'échanges

La camionnette stationnait environ une heure, ou plus, suivant le nombre d'usagers. Une clientèle d'habitueés l'attendait à chacun des points desservis. C'était un moyen d'effectuer ses opérations postales sans avoir à se déplacer trop loin, mais c'était aussi un lieu d'échanges. On y discutait et on y apportait les dernières nouvelles. Les femmes et les personnes âgées constituaient le gros des clients de cette poste mobile.

Progressivement, les résultats cessèrent d'être à la hauteur des espérances de l'administration postale. Les usagers étaient de moins en moins nombreux à être fidèles «à leur poste» et des bureaux fixes avaient été ouverts dans les cités. La vétusté du véhicule et le départ en retraite du préposé, M. Pucheu, après vingt-trois années d'exercice à la poste ambulante, eurent définitivement raison du guichet mobile. La dernière tournée fut effectuée le 21 juin 1986. La Société Philatélique de Gonesse commémora l'évènement par l'émission d'une carte qui note, avec une certaine nostalgie, sur un dessin représentant la fameuse camionnette : «Tu étais irremplaçable... Tu seras irremplacée!»

Jean-Jacques Vidal
Association
Arnouville et son
Passé.



Détail de la carte éditée à l'occasion de la dernière tournée.



Camionnette de la ferme Lemoine aujourd'hui.

Voiture à lait de la ferme Lemoine, 1952.



SOIXANTE-DIX ANNÉES DE VENTE AMBULANTE

Si en circulant dans les rues d'Arnouville-lès-Gonesse ou de Villiers-le-Bel, il vous arrive de lire dans votre rétroviseur les mots «Lait Frais», sur le capot du véhicule qui vous suit, vous n'avez pas rêvé! Il s'agit de la camionnette de la ferme Lemoine, faisant sa tournée de vente ambulante.

Ce commerce itinérant a été créé en 1933. Madame Lemoine mère parcourait alors les rues avec une carriole à trois roues, poussée à bras, chargée de bidons de lait et de fromages blancs, fabrication maison. Ce service fut interrompu pendant la guerre, mais reprit en 1949. Il connut une très nette amélioration... puisqu'une charrette tirée par un cheval sillonna alors les rues de la ville. En 1952, une camionnette aménagée prit le relais. Des produits beaucoup plus variés furent proposés aux clients et ce fut alors une véritable petite épicerie ambulante qui circula, selon un itinéraire précis et régulier instauré par monsieur Lemoine.

Aujourd'hui, malgré le développement des grandes surfaces et des petits commerces, de fidèles clients demeurent au passage de la fourgonnette. Il s'agit surtout de personnes âgées, ou ne possédant pas de moyen de transport. Ainsi une dame de 85 ans est fidèle à chaque tournée depuis les trois générations de fermiers! Des codes sont établis entre les clients et Isabelle, «la fermière ambulante» qui a pris la succession. Pour ne pas manquer le coup de klaxon et montrer que l'on a besoin de «quelque chose», on accroche son pot à lait au portail, ou en hiver, on allume la lampe du porche de la maison.

Le panier au bras, on vient à l'arrière du véhicule chercher son lait frais, du producteur au consommateur, ainsi que les produits indispensables à la vie de tous les jours, rangés dans les rayons adroitement aménagés du véhicule. On bavarde, on échange les petits potins glanés ici et là, et on se donne rendez-vous au prochain passage.

Aujourd'hui, ce service apporte un air de campagne à la ville. Mais les commerçants ambulants étaient autrefois nombreux, dans les vieux pays comme dans les nouveaux quartiers. Pour la période des années 1960, on se souvient des tournées d'épiciers, de boulangers, de bouchers, de marchands de légumes et de fruits, de vendeurs de journaux, de marchands de glace. Ces commerçants itinérants apportaient une vie dans les communes, qu'il est difficile de ne pas regretter aujourd'hui.

Grands ensembles et circulations



La Dame Blanche à Garges-lès-Gonesse en construction.

Les architectes des grands ensembles n'ont pas seulement imaginé de nouvelles façons d'habiter, ils ont aussi inventé d'autres manières de circuler, qui sont aujourd'hui profondément remises en cause. Comment cette modernisation des circulations a-t-elle pu produire des enclaves? Éléments de réponse à travers l'histoire de La Dame Blanche, à Garges-lès-Gonesse.

Lorsque la société Baticoop dévoile en 1956 son projet La Dame Blanche, la presse nationale est enthousiaste. Cette «ville nouvelle» est saluée comme une «cité modèle qui sera le haut lieu de l'urbanisme contemporain», tant elle s'inspire des théories les plus avancées. A l'opposé des villes «monstrueuses» et «tentaculaires», «où les hommes vivent entassés, où les problèmes d'hygiène, de circulation, de logement sont de plus en plus difficiles à résoudre», elle pourra donner «à l'homme moderne un foyer à sa taille, où la vie communautaire demeure facile et reposante». Elle est pensée comme une cité fonctionnelle, séparant spatialement les activités humaines – l'habitat, les loisirs et le travail –, tout en assurant une liaison fluide entre chacune de ces fonctions grâce à des circulations modernes.

Réduire les distances

La verticalité du bâti est un moyen radical de décongestionner les routes et de résoudre la

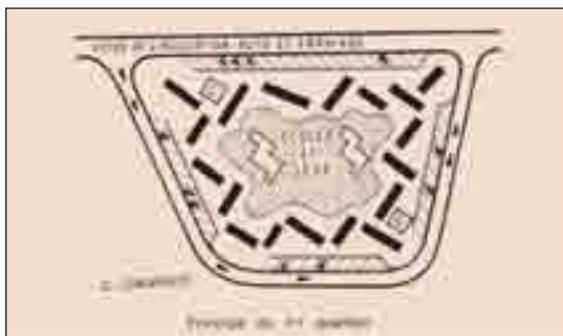
question des transports en commun. Les tours et les barres permettent de constituer un habitat dense, tout en laissant de larges espaces dédiés à la nature et au soleil, au sein desquels peuvent être implantés des équipements collectifs. Les quartiers de La Dame Blanche auront chacun «leurs commerces quotidiens, leurs lieux de rencontres et de jeux, leurs espaces verts et leur école. Bref leurs équipements commercial, social et médical nécessaires à la vie quotidienne». Il ne sera alors plus nécessaire de se déplacer pour jouir des plaisirs de la verdure et de l'espace, ni d'aller très loin pour goûter aux joies de la vie sociale et pour trouver des services. Même le centre ville sera tout proche, «distant de quelques centaines de mètres» des immeubles d'habitation.

Supprimer les rues

Cet urbanisme moderne veut aussi s'affranchir du modèle de la rue, considérée comme la cause de nombreux maux et érigée en symbole de ces villes anciennes qu'il faut réinventer. Les bâtiments deviennent des éléments autonomes, dont l'implantation peut être orientée par la recherche de lumière, la quête d'espaces aérés et la composition architecturale. «Chacune des zones comprend une couronne d'immeubles d'habitation entourant un vaste espace libre : le domaine des enfants», expliquent les dossiers de Baticoop, évoquant aussi des «petits groupes de deux, trois ou quatre immeubles entourant une placette, un espace de jeux, une pelouse».

Séparer les piétons et les voitures

La voiture est rejetée à la périphérie des quartiers, pour laisser à proximité des logements une zone où seule est possible la marche à pied. Elle est aussi bannie sur la «dalle» située au centre de la cité. «Quatre grandes artères laisseront pénétrer sans risque pour la sécurité des habitants, les véhicules de toutes sortes et les autobus au cœur de la cité. Branchées sur elles ou encore sur la voie circulaire ceinturant la ville, des impasses conduiront les citadins motorisés à la porte d'entrée de leur maison». Ces espaces piétonniers doivent offrir un cadre de vie reposant et protéger des dangers de l'automobile, surtout les enfants. A l'inverse, l'affectation de voiries et de parkings aux seules automobiles autorise des déplacements motorisés plus fluides et plus rapides.



Présentation du premier quartier et de ses circulations différenciées.

Centrer les espaces

Pour offrir aux citadins à la fois calme et animation, la ville moderne est structurée en une combinaison de cellules de plus en plus enveloppantes. «Quel que soit son quartier, l'habitant de La Dame Blanche aura le sentiment d'appartenir à un petit village individualisé, entouré de verdure». La ville est divisée en six quartiers, chacun d'entre eux se décomposant en deux



Plan du projet initial de La Dame Blanche et de ses six zones d'habitation.

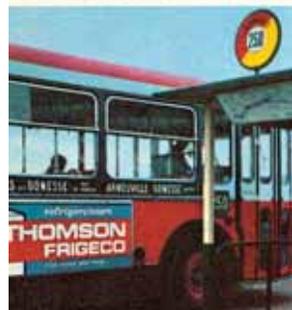
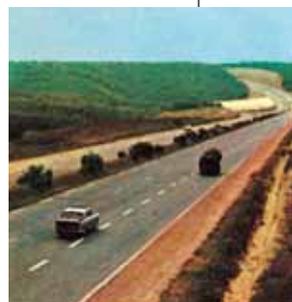
unités de voisinage, celles-ci se subdivisant en plusieurs groupes élémentaires. Chacun de ces espaces est organisé autour d'un centre : le «cœur de la ville» ou «agora administrative et commerciale», le «sous-centre» avec les équipements de proximité, enfin la «placette» ou «l'espace des enfants». Les circulaires de desserte automobile qui «ceinturent» les quartiers et la ville, confortent ce caractère auto-centré.

Desservir la ville

La Dame Blanche sera «une ville parfaitement desservie», avec sa gare la situant «à douze minutes de Paris», ses lignes d'autobus «pour rejoindre la zone industrielle du nord de Paris» et l'autoroute en projet en bordure de ville. Ces liaisons extérieures sont cependant secondaires, tant la ville aura à offrir. Ecoles, commerces, poste, hôpital, salles de réunions publiques, édifices culturels et sportifs, tout est prévu pour le citoyen moderne. Le projet inclut même une zone industrielle et une zone de bureaux, «dans le but de procurer 2000 à 3000 emplois (surtout féminins)» et «d'implanter la vie à plein temps». La Dame Blanche veut être une «vraie ville», à l'opposé des «constructions-dortoirs» et de «l'effroyable banlieue parisienne trop souvent axée sur les lignes de chemins de fer et sur les routes».

Un projet inabouti

Avant même le premier coup de pioche en 1958, Baticoop est obligé de revoir ses projets : le programme est amputé de deux quartiers et l'idée de zone industrielle est enterrée. Et lorsque les derniers immeubles du programme sont construits, à la fin des années 1960, La Dame Blanche montre un visage inachevé. Les équipements sont incomplets et l'autoroute n'est pas arrivée jusqu'aux portes de la ville. Les espaces verts et les placettes ont fait l'objet d'un aménagement sommaire, quand ils n'ont pas été remplacés par des parkings. Les deux nouveaux projets qui poursuivent l'urbanisation gergeoise, Les Doucettes et La Muette, sont pensés sans véritable relation avec La Dame Blanche – même s'ils s'inspirent de principes identiques –, portant un coup supplémentaire à la cohérence du programme initial.





Couverture des documents de promotion de La Dame Blanche, vers 1969.

Un projet daté

Cet urbanisme porte aussi les marques d'une époque révolue. Le développement de l'automobile a été sous-estimé, tout comme la diversification des pôles de déplacements. Surtout, le contexte a bien changé. Les grands ensembles devaient être le creuset d'une modernisation sociale, nourrie par la prospérité économique, le plein emploi, l'accès à la société de consommation, la promotion du mode de vie urbain. Le sentiment de bâtir un monde nouveau a été d'autant plus prégnant à Garges-lès-Gonesse que Baticoop était une société coopérative. «Fait vraisemblablement unique dans le monde, cette ville de 6000 foyers reposera sur des structures d'habitation uniquement coopératives», déclare fièrement son président, «nous voulons faire tout ce qui est possible pour associer dès maintenant les utilisateurs futurs de notre ville aux responsables de sa construction». Ce rêve d'une nouvelle société a volé en éclats en même temps que l'utopie de la ville moderne, au tournant des années 1980.

Désenclaver

La circulation joue un rôle essentiel dans les difficultés que connaissent aujourd'hui certains grands ensembles : localisation incohérente des activités, voies piétonnes source de sentiment d'insécurité, effet-coupure des voies automobiles, sous-dimensionnement des voiries et parkings, espaces libres mal définis, dessertes extérieures et liaisons inter-quartiers insuffisantes, faiblesse des transports en commun, morcellement du tissu urbain. Le terme d'enclavement est même utilisé pour évoquer la globalité des problèmes de ces quartiers, la séparation physique comme l'enfermement social.

Pour remédier à ces dysfonctionnements, la rénovation urbaine a placé le désenclavement au cœur de ses priorités, tout comme la résidentialisation, opération par laquelle on réintroduit la rue et on diminue la densité des collectifs. D'hier à aujourd'hui, une seule idée est restée inchangée : la circulation est une fonction urbaine fondamentale.

Muriel Barret-Castan, service Développement Urbain, mairie de Garges-lès-Gonesse, et Catherine Roth, Mission Mémoires et Identités en Val de France

La commune de Garges-lès-Gonesse a entrepris un vaste chantier de rénovation urbaine, qui redessinera la quasi-totalité de la ville. Une première convention a été signée en 2005 avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine pour La Muette. Ce quartier est le plus enclavé de la ville, au point que certains le perçoivent comme une presqu'île. C'est pourquoi le désenclavement est le premier des quatre objectifs du programme. Il s'agit de refondre totalement les espaces de liaison et de desserte.



A la croisée des mémoires et des migrations

La diversité des origines et le métissage culturel sont constitutifs de l'identité de l'est du Val-d'Oise. C'est toute l'histoire du monde, ou presque, que racontent les migrations qui ont nourri son peuplement. Décryptage de cette mosaïque en perpétuel renouvellement, à travers la ville emblématique de Sarcelles.



L'affection portée à Sarcelles par ses habitants peut surprendre dans l'univers troublé des banlieues. Elle vient d'une histoire longue faite de mobilités et de migrations multiples : modeste paroisse au Moyen Age, lieu d'accueil de ruraux et de populations rejetées de la capitale au XIX^e et au début du XX^e siècle, espace ouvert aux ressortissants de l'Empire français en voie de décolonisation et aux Européens du Sud dès les années 1950, et enfin territoire d'implantation de migrants d'origines extrêmement diversifiées avec la construction du grand ensemble. Pour tout dire, le phénomène migratoire est constitutif de l'identité de Sarcelles. Cette commune de banlieue est devenue une sorte de port d'attache dont on se défait difficilement, parce qu'une manière originale de « vivre ensemble » s'y est constituée progressivement.

La mosaïque-monde

De 1955 à 1975, Sarcelles, comme tant d'autres communes de banlieue, connaît une croissance démographique fulgurante. En vingt ans, la ville passe de 8 400 à 55 000 habitants. Les ménages originaires de Paris ou de proche couronne, qui représentaient 71 % de la population du grand ensemble en 1962, ont été remplacés, pour une partie d'entre eux, par des étrangers, des rapatriés d'Afrique du Nord et des ménages originaires des DOM-TOM. Les étrangers représentaient 10,2 % de la population globale en 1975, 13,3 % en 1982, 18 % en 1990 et 20 % aujourd'hui. Les disparités par secteurs géographiques se sont creusées : 12 % d'étrangers dans le vieux village contre 24 % dans les quartiers des Sablons et du Parc Kennedy.

Quatre-vingt-douze nationalités (réfugiés compris) étaient comptabilisées en 1990 par la préfecture à partir du recensement des titres de séjour.

11 200 étrangers étaient dénombrés en 1999 par l'INSEE, sur une population totale de 58 000 habitants : ils sont issus de tous les continents et de la moitié des pays du monde. Par exemple, tous les pays de l'Union européenne et de l'Afrique, dix états de l'Europe de l'Est, trente-deux états d'Afrique subsaharienne, huit états du Moyen-Orient, quatorze états d'Asie, dix états nord et sud-américains sont représentés à Sarcelles. Avec les 10 000 rapatriés des anciennes colonies, les 5 000 Français originaires des DOM-TOM, de Pondichéry et des Comores, Sarcelles figure bien, à elle seule, la « mosaïque-monde » qui caractérise les grandes agglomérations françaises.

Des groupes plus ou moins lisibles

Mais il est vrai que la somme des nationalités ne rend pas compte de la lisibilité réelle des groupes. Si trente-cinq états ont moins de dix représentants dans la ville (réfugiés et enfants compris), seize états sont représentés à Sarcelles par plus de deux cents nationaux : ces derniers sont beaucoup plus facilement repérables parce



Marché du mardi, avenue Joliot-Curie. 1992

qu'ils peuvent former une communauté visible ou tout au moins un isolat solidaire. En 1990 (à une période où il était facile pour le chercheur de dénombrer les nationalités), il s'agissait des Turcs (1 687 dont 1 066 réfugiés), des Algériens (1 617), des Marocains (1 383), des Portugais (1 321), des Tunisiens (823), des Sénégalais (468), des Maliens (438), des Haïtiens (331 dont 66 réfugiés), des Espagnols (330), des Ivoiriens (329), des Congolais (276), des Vietnamiens (273 dont 215 réfugiés), des Camerounais (268), des Zaïrois (226 dont 124 réfugiés), des Pakistanais (221) et des Italiens (213).

La progression des Assyro-Chaldéens est la plus spectaculaire : en quinze ans, leur nombre a été multiplié par vingt. Ils ont constitué longtemps le premier groupe étranger de Sarcelles (15 % environ de la population étrangère), mais beaucoup ont obtenu leur naturalisation. Si les Maghrébins regroupent au total 32 % des étrangers, contre 43 % en 1982, ils se divisent en trois nationalités : Algériens (12,7 %), Marocains (10,5 %) et Tunisiens (8,4 %). Les Africains du Sud du Sahara représentent environ 20 % des étrangers contre 17 % en 1982. La part de l'Union européenne (Portugais, Espagnols et Italiens surtout) tend à diminuer (entre 12 et 15 %).

Au-delà des nationalités

Les lignes de clivage essentielles ne passent plus par la carte d'identité, mais par la perception de la différence culturelle. Il y aurait donc plus de pertinence à compter ici les adultes et les jeunes dont au moins un parent ou un grand-parent est né hors de métropole, que les étrangers stricto sensu. En 1990, comme en 1999, l'INSEE dénombreait pour la ville entière 39 % d'individus nés hors de France métropolitaine, et près de 50 % pour le grand ensemble. Au lycée technique Fernand Léger (aujourd'hui dénommé lycée de la Tourelle), un sondage opéré sur huit classes en 1990 montrait que 18 % des élèves étaient de nationalité étrangère, mais que 55 % étaient d'origine non métropolitaine par au moins un de leurs grands-parents. En 1994, les responsables communautaires estimaient que 21 % de la population juive sarcelloise était née en France contre 45 % en Tunisie, 19 % en Algérie, 12 % au Maroc et 3 % ailleurs (Égypte et Israël surtout). Depuis cette époque, l'enracinement à Sarcelles a conduit à une augmentation notable des Français d'origine.

Francisation

Enfin, l'aspect le plus remarquable de la population de Sarcelles est le taux élevé de Français par acquisition, c'est-à-dire d'individus devenus français par naturalisation, mariage, déclaration volontaire ou par l'arrivée à l'âge de 18 ans des enfants nés en France. Les personnes réintégrées



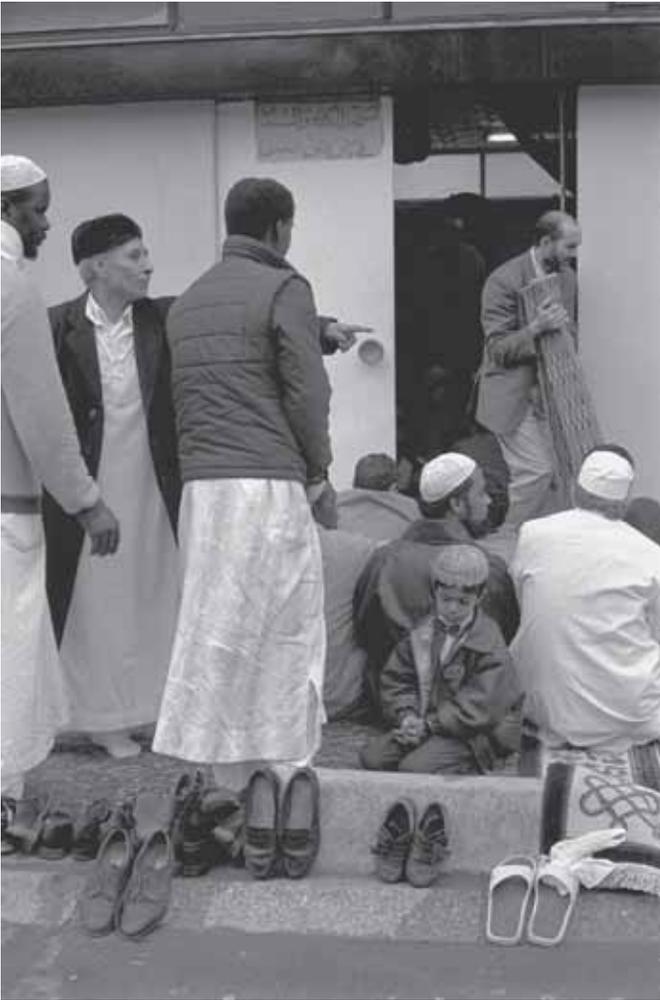
Tamouls au cours de français. Maison des jeunes et de la culture. 1992



Sortie d'une messe de rite chaldéen, église Jean XXIII. 1992

dans la nationalité française (nées dans les colonies avant l'Indépendance) ne sont pas comptabilisées ici puisqu'elles sont considérées comme françaises de naissance.

Selon l'INSEE, les Français par acquisition représentent ainsi entre 12 et 13 % de l'ensemble



Prière du vendredi à la mosquée. 1992



Place André Gide. 1992

des Français de Sarcelles (et 14,5 % pour le seul grand ensemble). En comparaison, le pourcentage est de 7 % pour Marseille; 6,9 % pour Saint-Denis; 6,6 % pour Montreuil et 5,9 % pour Boulogne-Billancourt. Sarcelles serait ainsi la ville de France où l'on devient français en plus grand

nombre, relativement à la population. Si la francisation a touché d'abord les juifs rapatriés d'Égypte et du Maghreb (de Tunisie surtout), elle concerne maintenant les Asiatiques, les jeunes nés au Maroc ou en Algérie, les Africains subsahariens et surtout les Assyro-Chaldéens qui ont abandonné tout espoir de retour.

L'attachement à la ville

Sarcelles est donc à la fois un « creuset » de nouveaux Français et une mosaïque ethnique en renouvellement continu. Il n'est pas incongru de parler à son propos de « salade mélangée » selon l'expression américaine (*salad bowl*). L'attachement à la ville se voit maintenant au travers des mobilités internes et des souhaits de décohabitation locale des enfants. Dans la commune, une des trajectoires préférentielles conduit les ménages en situation promotionnelle d'abord du bas vers le haut du grand ensemble, puis du haut vers le vieux bourg et, de là, vers les lotissements plus riches de Chauffour, du Mont-de-Gif ou du Haut-du-Roi. Le parcours promotionnel des Assyro-Chaldéens passe plus spécifiquement par le lotissement des Chardonnerettes, où ils auraient acquis plus d'une centaine de pavillons.

Pour finir, Sarcelles participe désormais autant des problématiques de la petite couronne avec la densification de l'espace urbain, l'attraction continue de Paris et la rapidité des liaisons, que de celles de la grande couronne avec un solde naturel élevé et l'élargissement des lotissements vers la périphérie rurale. Par rapport aux années antérieures, la population se stabilise : on naît, on vieillit, on meurt et on repose à Sarcelles. Les carrés du cimetière figurent la mosaïque culturelle de la ville : à proximité des caveaux chrétiens, on compte plusieurs centaines de tombes juives et quelques dizaines de tombes musulmanes.

Un cocktail unique ?

L'identité sarcelloise se nourrit du sentiment partagé que quelque chose hors du commun a été vécu en ce lieu. De fait, Sarcelles apparaît à la fois comme un creuset, un lieu exceptionnel de francisation et un puzzle complexe dont les ressorts ne se laissent guère réduire par l'analyse théorique. La manière de vivre à Sarcelles est singulière et commune à la fois; elle se fonde sur une reconnaissance implicite des bienfaits de la République, un mélange de particularisme exacerbé, de goût pour la « tribu » – familiale plus encore que religieuse –, une somme paradoxale d'intégrations strictement individuelles et d'affirmations collectives hautement revendiquées par des associations d'originaires; un cocktail unique peut-être...

Hervé Vieillard-Baron
Université de Paris VIII

Le patrimoine de la mobilité

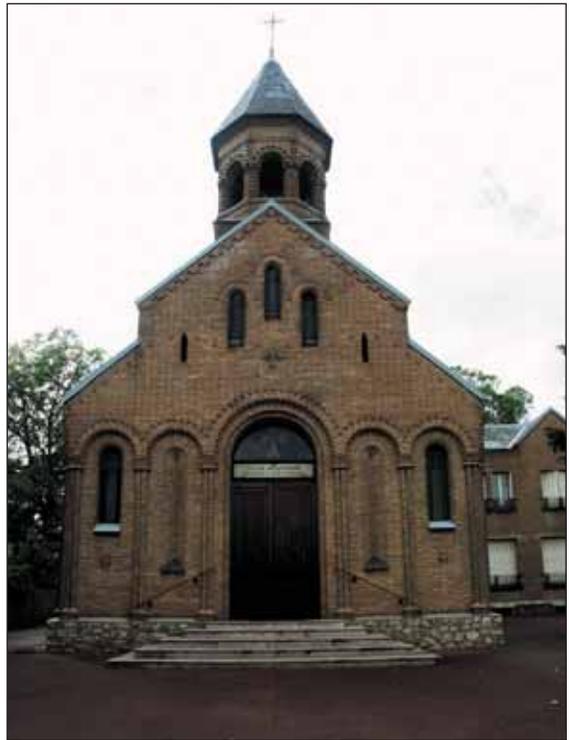
L'implantation de nombreuses communautés a marqué le territoire de multiples références à l'Ailleurs et a enrichi le paysage urbain. La ville d'Arnouville-lès-Gonesse, qui a accueilli une importante communauté arménienne, témoigne de ce processus d'élaboration d'un patrimoine de la mobilité.

Le 24 avril dernier, la communauté arménienne d'Arnouville-lès-Gonesse, de concert avec tous les Arméniens de la diaspora et d'Arménie, se rassemblait pour commémorer le 90^e anniversaire du génocide arménien. À cette occasion, une messe de requiem fut donnée à l'église Sainte-Croix-de-Varak, à la suite de laquelle un rassemblement se fit autour du monument à la mémoire des victimes et des gerbes de fleurs furent déposées. Cette cérémonie indique la présence d'une vie communautaire arménienne active. Mais plus encore, elle révèle l'existence concrète et matérielle d'une collectivité dans le territoire urbain.

Une « petite Arménie »

C'est à partir des années 1920 que débuta la migration des Arméniens en France. Les familles, venues d'Anatolie et de Cilicie après le génocide de 1915, remontèrent la Vallée du Rhône, de Marseille jusqu'à la région parisienne, où elles ont été nombreuses à s'implanter. Progressivement des « villages arméniens » ou des « petites Arménie » se sont constitués, comme à Issy-les-Moulineaux, à Alfortville ou à Arnouville-lès-Gonesse. Les premières vagues d'exilés furent suivies à la fin des années 1960 par d'autres migrants qui fuyaient les conflits du Proche-Orient. Aujourd'hui, la communauté arménienne de France est évaluée à 400 000 âmes environ.

À leur arrivée, les Arméniens s'installèrent dans des logements de fortune et y recréèrent un « chez-soi » avec les quelques objets et photographies rescapés des déplacements. Ces repères de la mémoire arménienne débordèrent ensuite à l'extérieur des murs. La commune d'Arnouville-lès-Gonesse vit fleurir une église, puis d'autres, rassemblant les membres de la communauté le dimanche. La vie s'organisait



L'église Saint-Grégoire-l'Illuminateur, construite dans les années 1930, se caractérise par son clocher à l'aspect cristallin et par les briques orangées qui évoquent les pierres volcaniques utilisées dans les constructions arméniennes.

autour des épiceries, des associations culturelles et sportives, de l'école. Enfin, des monuments vinrent consacrer la présence et l'histoire de la communauté. L'espace public était devenu un lieu d'expression de l'identité arménienne et, par là même, de sa conservation.

De nombreux repères dans la ville

Les rues d'Arnouville-lès-Gonesse sont ponctuées de ces références à l'Autre. L'église catholique Saint-Grégoire-l'Illuminateur, rue Henri-Barbusse, et l'église apostolique Sainte-Croix-de-Varak, rue Saint-Just, témoignent de l'architecture arménienne. Dans la cour de cette dernière,



L'art du khatchkar s'est développé en Arménie tout au long du Moyen Âge. Stèles sculptées à même le rocher ou sur des dalles, elles ont pour fonction de commémorer. En région parisienne, dans chaque « petite Arménie », un khatchkar a été érigé à la mémoire des victimes du génocide.



Le monument commémoratif a été taillé dans le tuf par Hratch Karapetian, un artiste venu d'Arménie. Il a été inauguré le 27 avril 2004 par le maire d'Arnouville-lès-Gonesse, entouré des représentants du culte arménien et de l'ambassadeur de l'Arménie en France.

un khatchkar, stèle de pierre finement sculptée d'une croix et enrichie d'entrelacs, commémore le souvenir de «un million cinq cent mille victimes du génocide de 1915». Au coin des rues Saint-Just et Jean-Jaurès, un autre monument commémoratif a récemment été érigé. Sur le trottoir d'en face, la boutique Eniz, spécialisée dans les produits orientaux, propose les ingrédients nécessaires à la préparation des plats traditionnels arméniens, tout comme l'épicerie Spitak située rue Jean-Laugère, qui porte le nom de la ville la plus proche de l'épicentre du séisme de 1988.

Le parcours sur les traces de l'expression arménienne nous mène ensuite rue Missak-Manouchian. Résistant exécuté en février 1944 avec ses vingt-deux compagnons, il est devenu une figure héroïque des Arméniens de France. Un peu plus loin, se trouve la troisième église arménienne, qui est cette fois évangélique. Place du Général-de-Gaulle, la salle des fêtes célèbre d'autres personnalités arméniennes, avec l'Espace Charles Aznavour et la salle Georges Garvarentz, compositeur et beau-frère du premier. Entre mémoire et vie quotidienne, ces marqueurs communautaires composent une autre facette de la ville.

Le récit d'une diaspora

Ces empreintes de la présence arménienne sur le territoire arnouillois attestent que la communauté s'est saisie de la ville pour vivre l'exil, montrer ce qu'elle est et commémorer un impossible ailleurs. Elles témoignent des piliers fondateurs de l'identité arménienne que sont la religion, la langue, l'histoire et les traditions. Elles composent un ensemble métissé, puisant à la fois dans l'histoire du peuple arménien et dans celle de la communauté implantée en France.

Ces points de repère tendent néanmoins à dessiner une culture générale, une arménité, derrière laquelle s'estompent les multiples histoires et parcours personnels. À la différence de l'espace privé du logement qui laisse s'exprimer toutes les variations de la mémoire, l'espace public gomme les particularismes au profit de références partagées par le plus grand nombre. S'impose alors l'histoire générale de la diaspora avec le génocide, la lutte pour sa reconnaissance, l'organisation de nouvelles communautés et l'aide à la terre d'origine. Cette construction patrimoniale s'élabore au carrefour de toutes les «petites Arménie», celle d'Arnouville-lès-Gonesse comme celles des autres communes dans laquelle s'est implantée la diaspora arménienne.

La célébration d'une rencontre

Ce patrimoine commémore aussi un récit commun entre la France et l'Arménie. Il ne se réfère pas seulement à l'histoire d'un pays lointain, mais raconte aussi l'installation et l'ancrage qui lia le destin d'une communauté en exil à son pays d'adoption. Il célèbre alors la



Patrimoine vivant des communautés, les épiceries sont au cœur de la ville des espaces privilégiés de partage de la culture des Autres.



La stèle de la rue Missak-Manouchian célèbre la mémoire et le courage du groupe résistant FTP-MOI (Francs-tireurs partisans de la Main-d'œuvre immigrée). La référence est d'autant plus forte qu'il se cacha quelques mois à Arnouville-lès-Gonesse.



rencontre entre deux univers qui se sont progressivement apprivoisés, chacun acceptant progressivement l'exotisme de l'autre. Il agit tel un trait d'union entre le pays d'origine et la terre d'accueil, et par son caractère public, témoigne de la reconnaissance politique de l'enracinement de l'Autre dans la ville. Chaque ouverture de commerce, chaque construction

d'église, chaque édification de stèle est le fruit de cette interaction.

Ce dialogue élaboré au fil des soixante-dix années de l'implantation arménienne à Arnouville-lès-Gonesse se poursuit. Ainsi, en 2004, une « semaine de l'Arménie » a été organisée, destinée à faire connaître la culture à travers des expositions, des conférences et des spectacles, à l'occasion de l'inauguration de la stèle commémorant le génocide. Cette initiative de la municipalité et des associations marqua un temps fort de la constitution collective d'un patrimoine arménien sur le territoire arnouillois.

Un apport précieux pour la ville

Les paysages urbains peuvent-ils se métisser des patrimoines de chacun? Toutes les histoires rassemblées dans la ville peuvent-elles s'inscrire dans l'espace public? Les lieux et les monuments peuvent en tout cas offrir un espace de transaction dans lequel se construisent des passerelles entre membres d'une même cité. Témoins d'un passé et d'un mode de vie, ils sont à la portée de tout citadin un tant soit peu observateur. À travers des

noms, des écritures, des motifs et des formes, ils proposent les bribes d'une histoire, d'une géographie et d'une sociologie. En somme, de quoi piquer la curiosité, inviter à la rencontre et faire l'expérience de la culture de l'Autre.

Mélangé aux multiples récits inscrits dans le territoire, le patrimoine de la diaspora rompt avec le paysage urbain « classique » de la banlieue parisienne. Cette spécificité constitue un élément précieux pour des villes reléguées à l'histoire de l'ordinaire et vivant à l'ombre de la capitale parisienne. Logé dans le passé et le présent de la cité, dans son quotidien et dans

ses projets collectifs, le patrimoine arménien d'Arnouville-lès-Gonesse témoigne de la possible constitution d'une culture urbaine qui prend en compte la diversité.

Marie-Blanche Fourcade
Université Laval (Québec)



De très nombreux Arnouillois ont assisté aux activités de la « semaine arménienne » découvrant les différentes facettes de l'Arménie.

Vacances au pays, pays de vacances



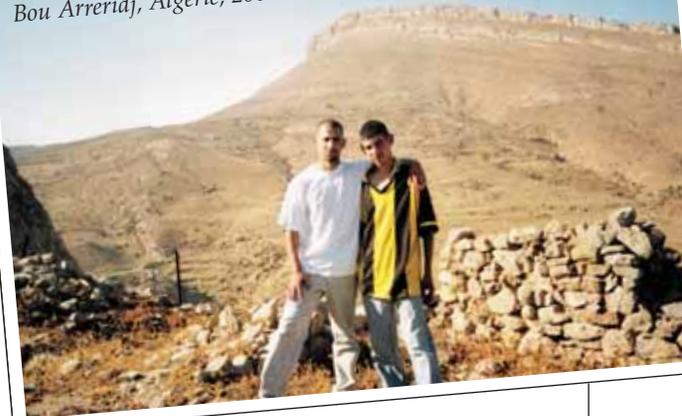
Entre le pays où l'on vit et le pays où l'on est né se tissent des liens complexes, que les vacances au pays remettent en jeu. Les retrouvailles avec les gens et les lieux sont diversement vécues selon les parcours et les générations, mais suscitent toujours beaucoup d'émotion.

Les années 1950 ont été marquées par la démocratisation des vacances des Français. Elles ont aussi été, pour les communes de la banlieue parisienne, le début de la construction des grands ensembles. Dans ces cités, à côté d'une classe moyenne qui trouvait là de meilleures conditions de logement, sont venues s'installer des personnes en provenance de pays proches ou lointains, pour lesquelles les vacances ont une toute autre signification.

La saison des hommes

Le besoin de main-d'oeuvre dans l'industrie et le bâtiment a fait venir des travailleurs du Maghreb et de l'Afrique subsaharienne. Migration d'hommes seuls, ce fut le temps des meublés, des foyers et des bidonvilles. L'été, la saison des hommes réunissait les couples que séparaient la Méditerranée et les milliers de kilomètres. «Je suis venu en 53 quand j'ai fait l'armée française. Après j'en avais rien ici, ni la femme ni les gosses. J'ai retourné au pays, après j'ai marié. Mon premier fils est né en 60.

*Majote, entre Sidi Aïssa et Bourdj
Bou Arreridj, Algérie, 2000.*



J'ai 71 ans, j'ai dix gosses. En 71, je suis venu dans l'immigration. Je suis à la retraite, j'étais manoeuvre. La France on a travaillé on a la retraite, et l'Algérie on a les gosses. Ma femme, elle est jamais venue.»

Le regroupement familial

Le regroupement familial, institué en 1973, ne met pas fin aux vacances au pays. Les plus grands des enfants de ces familles migrantes retrouvent quelques souvenirs, les plus jeunes découvrent le lieu de leur naissance, ceux nés en France rencontrent un pays «d'origine» où ils ne sont pas nés. Les séjours au pays sont le passage obligé dans la famille élargie, les moments partagés avec les grands-parents vieillissants. «Je suis retournée au Sénégal il y a 8 ans. J'ai vu ma grand-mère maternelle, c'était très émouvant.» Les enfants ne comprennent

pas toujours ce qui se dit ou ce qui se fait autour d'eux. «Ici, en France, je parle français. Au pays, petit à petit, la langue revient. Avec mes cousins, on a pu visiter pas mal d'endroits au Mali. C'est pas courant de visiter, les gens pensent que c'est une perte de temps, ça n'a aucune valeur pour eux. Les ruines, c'est des trucs cassés, rien de plus.»

Cousins du bled

Les jeunes issus de l'immigration, pour beaucoup nés ici, constatent leur appartenance objective à la société française tout en formulant une référence légitime au pays d'origine de leurs parents. La plupart ont été scolarisés dans les écoles de la République, ils ont réalisé une synthèse entre les valeurs proposées par leurs familles et les normes de la société où ils sont nés et ont grandi. Les vacances au pays les renvoient violemment à une identité française qu'ils ne croyaient pas si profonde et ne pensaient pas si décryptable par les cousins du bled. «Tu n'as pas les codes. Bien avant que tu parles, on te capte. T'es l'émigré. On a un a priori sur toi, tu restes un gars qui vient de l'autre côté. Tu es un gars enrichi en devises.»

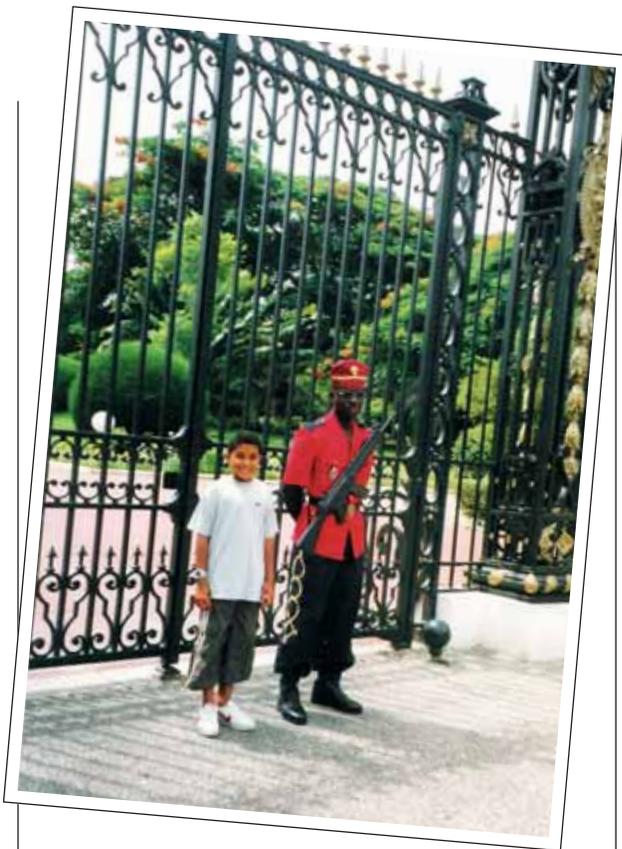
Leur regard a changé

Les parents migrants sont bien du pays mais, par l'expérience de vie dans un autre cadre, leur regard a changé, ils ont pris une distance par rapport à la société d'origine. Et puis, la société a continué à évoluer sans eux. «Ce qui est flagrant aussi, c'est le décalage entre les



El Bouib, Algérie, 2000.

familles émigrées qui conservent les usages du temps de l'Indépendance (1963), les filles ne sortent pas, etc., et les comportements sur place. Actuellement à Alger, les filles font les 400 coups. Ce sont elles qui ramènent leurs futurs maris, leurs petits copains, à la maison. Alors qu'en France, c'est loin d'être le cas.» Parce que leurs enfants sont devenus ou nés français et feront leur vie en France, le retour définitif des parents au pays, comme objectif de retraite, est devenu improbable.



Dakar, devant les grilles de la Présidence, 2001.

Y'a pas de frigo ici !

C'est lorsque les enfants d'immigrés deviennent parents que le lien avec le pays d'origine est ressenti comme héritage à passer. «J'ai des enfants et j'aimerais bien qu'ils connaissent un peu le pays. Aujourd'hui, je connais mieux la France que le Sénégal, même si je suis né au Sénégal. Tout le monde sait que tu viens de France, c'est clair. Parce que tu as des habitudes, tu as des manières, tu as une certaine façon de voir les choses qui est complètement différente des gens sur place. En France, c'est les steaks, les frites, les pâtes, Coca à volonté. (Ici) tu as un enfant qui a quatre ans, il veut un gâteau, il l'a tout de suite. Il veut du Coca... c'est le robinet. Il descend au pays, il dit à papa : "Je veux un Coca!". "Oui, mais attends, y'a pas de frigo ici!", "Quoi, y'a pas de frigo ici!", "Ben, oui!". Quand mon fils aîné est venu, à un moment donné il m'a dit : "On retourne en France!". Parce que, bon, ça lui manquait.»

J'y suis né...

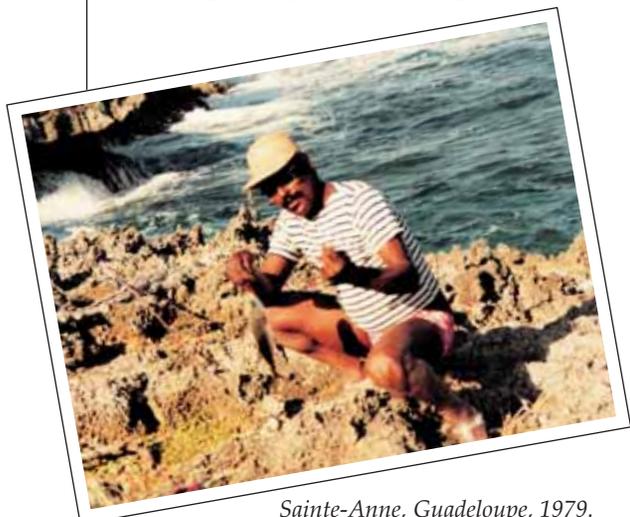
Pour les rapatriés de la colonisation ou de la présence française, le retour au pays de naissance a été pendant longtemps, et est toujours, un retour psychologiquement ou politiquement impossible. «Je suis retourné j'avais 40 ans. J'ai atterri à Casablanca. On est passé pas loin de là où j'habitais, mais je n'ai rien reconnu. Tout avait changé. Les noms de rue ce n'étaient plus les mêmes. Pour moi, je découvrais un pays en fait. Quand j'allais à Rabat, j'allais dans le quar-

tier juif. On avait une tante qui habitait là. Je ne peux pas considérer que le Maroc c'est mon pays. J'y suis né... puis... point. Disons qu'affectivement, j'ai une certaine émotion à y aller dans la mesure où j'y ai vécu quand j'étais enfant.»

Vacances pays

A partir de 1962, sont venus en métropole les Français des départements d'Outremer, par l'intermédiaire du Bumidom, le Bureau des Migrations pour les DOM. La désertion des postes du public vers les salaires plus attractifs du secteur privé a amené l'Etat à faire venir en métropole de nombreux habitants des Antilles touchés par la crise des plantations de canne à sucre, dont la nationalité française permettait le recrutement. Aujourd'hui en métropole, 400 000 Antillais, natifs ou «négropolitains», rêvent des Antilles à travers le mythe d'un hypothétique retour au pays et la réalité des congés bonifiés décrétés en 1978 (retour tous les trois ans voyage payé, congé annuel augmenté de trente jours de bonification).

«Je suis né en 1932 à Pointe-à-Pitre, Guadeloupe. Je suis parti en 1951, j'ai pris le bateau. J'ai trouvé du travail chez Citroën à Balard. Je suis revenu dix ans après mon départ avec mon épouse que j'allais présenter à ma famille. La ville avait beaucoup changé, de grands bâtiments en béton. Avant, c'était une ville basse avec des cases en bois et des feuilles de tôle ondulée sur les toits. Les rues, ça avait changé. Même la place de La Victoire, ça avait beaucoup changé. Ce qui me plaisait beaucoup



Sainte-Anne, Guadeloupe, 1979.

c'était d'aller au marché de Pointe-à-Pitre, avec ses couleurs, ses fruits. J'ai été trois fois en vacances au pays. Vous savez, c'était presque une honte de voyager par le Bumidom. Moi, je n'ai pas connu le Bumidom. Mon frangin qui travaillait à la ville de Paris, il avait les congés bonifiés.»

Les vacances des autres

Quelle que soit leur origine, géographique ou culturelle, ces migrations sont devenues des migrations de peuplement qui, pour une part importante, se retrouvent ensemble dans les banlieues urbaines défavorisées. Les vacances d'été, partagées par 70 % de Français et devenues un indice d'intégration à la communauté nationale, leur semblent hors de portée. Sans possibilité de se projeter dans l'avenir, beaucoup d'habitants des banlieues populaires doivent se contenter de regarder à la télé les vacances des autres.

Dominique Renaux
Collectif Fusion



Les Abymes, Guadeloupe, 1979

EXPOSITION «GRANDES VACANCES»

L'Atelier de Restitution du Patrimoine et de l'Ethnologie du Conseil général du Val-d'Oise et le Musée départemental de l'éducation proposent de découvrir l'évolution des pratiques de vacances, devenues progressivement un fait social de masse, et de partir sur les traces des premiers vacanciers dans le Val-d'Oise : maisons de villégiature, campings et hôtels à proximité de sites touristiques, colonies de vacances, plages... Documents d'archives, audiovisuels, photos de familles, enquêtes orales, objets souvenirs évoquent les rites scolaires, les retrouvailles familiales, les différentes manières de se délasser ou d'occuper le temps de «la vacance», en banlieue parisienne ou dans des contrées plus lointaines.

Exposition du 1^{er} septembre 2005 au 21 juillet 2006 au Musée de l'éducation 2 place des Ecoles Saint-Ouen-l'Aumône. 01 34 64 08 74.

Accueil de groupes et d'individuels.

Informations pratiques sur www.valdoise.fr et www.ac-versailles.fr/pedagogi/musee-education

Contact : musee-education-95@ac-versailles.fr

Dimanches à la campagne

Avec le développement du chemin de fer et la création d'un jour de repos hebdomadaire (loi de 1906) naissent les dimanches à la campagne. Les Parisiens prennent le train pour profiter du bon air de la banlieue. Guinguettes et cabanons fleurissent dans la commune de Sarcelles, desservie par le train depuis 1877.



3

Une guinguette attend les Parisiens au bord de la rivière du Petit Rosne, rue des Sources. On peut y manger, danser, jouer au billard, faire de la balançoire, pêcher ou profiter des jardins.



2

Les visiteurs peuvent se délasser dans les cafés-bars-dancing de la place de la Gare, qui ont aménagé des bosquets et des tonnelles.



1

A la belle saison, les trains du dimanche déposent à Sarcelles des groupes de Parisiens à la recherche d'un coin de campagne.





4

A la sortie du train, les promeneurs peuvent prendre l'omnibus qui circule le dimanche de la gare jusqu'au lac du Haut du Roy.

- Refaire les parcours des promeneurs et observer ce qui a changé
- Comparer les plans de Sarcelles d'hier et d'aujourd'hui
- Dresser la liste des moyens de transport existant en 1900
- Etudier l'histoire des deux gares portant le nom de Sarcelles
- Enquêter auprès d'une personne âgée sur les loisirs d'autrefois



5

Les plus courageux partent à pied vers le Haut du Roy, en empruntant la rue de la Gare.



6

Trois kilomètres séparent la gare du lac, mais la promenade est agréable, car du début de la route de Garges jusqu'au Haut du Roy, c'est la pleine campagne.



7

Plusieurs guinguettes ont ouvert au bord du lac. Les employés du théâtre parisien *La Scala* y achètent des terrains par lot et y construisent des cabanons pour abriter leurs excursions dominicales.

Allons à Paris

Comment la ville de Paris est-elle pratiquée et perçue par les adolescents qui vivent dans sa toute proche périphérie? Leurs points de vue expriment un étonnant mélange entre familiarité et distance, nuancé par les subjectivités et les histoires personnelles. Propos choisis.

Entre jeunes

Je vais à Paris presque tous les week-ends avec des amis, des fois on se balade, des fois on va manger ● Il y a quinze jours, un manga venait de sortir, alors je suis parti à la Fnac de Châtelet, j'ai acheté le manga, et aussi un CD, et je suis allé me promener. Des fois, j'y vais tout seul, et des fois j'y vais pour aller voir une nouveauté, alors j'ai envie d'y aller avec plusieurs personnes, pour leur faire partager ● Je vais à Paris à peu près une fois par mois, je vais au cinéma. Je vais en général à Bercy, le cinéma est bien. Et des fois au Grand Rex. Là-bas, les films sont d'actualité ● On est partis avec ma sœur et mon frère, toute la journée. On a fait les Grands Magasins, on est partis aux Champs, on s'est baladés partout.

En famille

C'était pour visiter. Je suis partie en bateau mouche, j'ai vu Notre-Dame, je suis très croyante, je suis partie au Sacré-Cœur, j'ai prié. J'étais avec mes parents, mes cousines et leurs parents, c'était pour qu'on soit tous réunis, alors mes parents ont choisi Paris ● Pour mon anniversaire, on est partis au cinéma, on a visité les monuments. On va à Paris tout le temps quand il y a un anniversaire. Pour tous mes frères et mes



sœurs. C'est nous qui choisissons, on a le droit!

● Ça date vraiment d'il y a longtemps, la dernière fois que je suis allée à Paris. J'avais huit ans, c'était le 1^{er} mai, on est partis se promener avec mes parents, toute la famille. Il y avait une manifestation. On est allés à la Tour Eiffel ● Mon cousin est venu de Belgique, on est allés se promener, on est allés au cinéma, on est allés à la Tour Eiffel, on s'est promenés sur les Champs-Élysées. Ça m'a plu de lui montrer tout ça.

Avec les profs

Quand on y va avec les profs, on va toujours au musée ! Oh on en a marre du Louvre ! On y est déjà allés au moins deux ou trois fois. Parce que c'est é-du-ca-tif... On pourrait aller voir d'autres monuments, aller au cinéma aussi. ● Une fois on a eu une sortie gratuite au bateau mouche, après on a visité les monuments de Paris, et tout. Mais à la fin on a eu un questionnaire à remplir ! ● Les profs, ils disent toujours «n'allez pas là», «ne faites pas ci», «rangez vous par deux». Avec la famille, on est plus libres qu'avec les profs, on peut se déplacer plus loin.

Monuments

Mon endroit préféré à Paris, c'est la Tour Eiffel. C'est immense, c'est impressionnant, c'est grand, ça attire plein de touristes, il y a plein de personnes ! ● J'ai vu presque tous les monuments! Le Sacré-Cœur, l'Assemblée Nationale, enfin pas à l'intérieur, de l'extérieur, la Tour Eiffel, et la grande roue ● Non, on n'achète pas de souvenirs, on peut y aller presque tous les jours, on y va tout le temps, alors ça servirait à quoi ! ● Non, je trouve ça trop cher. Mais si c'était moins cher, j'aurais aimé en acheter ● Moi j'ai déjà acheté des porte-clefs et des stylos.

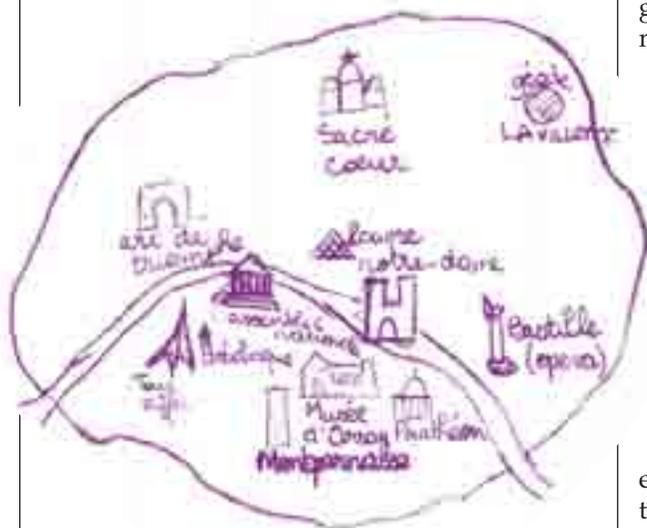


Mac Do

Où on va manger ? Ben au Mac Do ! ● Le Mac Do de Villiers, il est pourri ! ● C'est cent fois mieux là-bas ! On est mieux accueillis là-bas ! ● Le filet o'fish, ça coute 5,70 € à Villiers, et à Paris 4,30 €. Enfin, un menu, parce que je prends tout le temps ça ● Celui à côté du grand Rex, il y a des jeux vidéo, il y a plein de jeux, pas des jeux pour bébé, il y a un billard, les jeux vidéo et tout !

Grand Paris

Des fois on va à Paris pour pique-niquer, on va vers Versailles ● L'endroit que j'aime le moins à Paris, c'est Saint-Germain-en-Laye, c'est trop calme ! ● Je vais voir ma cousine, elle habite, je ne sais plus comment ça s'appelle, je prends le métro, la ligne 5. Je vais aussi à Parinor pour acheter des vêtements ● C'est tout de même pas très loin d'ici ! ● C'est Paris, c'est là où on habite.



Que du plus

Je vais souvent à Paris, parce qu'il y a beaucoup de choses à voir là-bas, les monuments, les jardins ● Aquaboulevard, c'est grand, c'est bien ! A Villiers-le-Bel, il y a une piscine, mais il n'y en a qu'une, et elle est petite. Alors que là bas, il y en a plusieurs, c'est bien ! ● Les cinémas à Paris, ils sont plus grands et plus propres. ● Le jardin des Halles, c'est bien fait, c'est à la fois moderne et ancien, donc... ça le fait ! Il y a toujours des choses à y voir, des gens, des animations, on peut faire des rencontres ! ● J'aime bien aller à Paris, parce que c'est différent de Villiers, c'est pas... c'est plus moderne,

- Dresser la géographie des endroits fréquentés par ces adolescents et l'expliquer
- Faire une recherche sur l'histoire de l'urbanisation en banlieue parisienne
- Etudier les caractéristiques de la région Ile-de-France
- Analyser le projet de transformation du quartier des Halles à Paris et proposer un contre-projet
- Comparer Paris aux autres grandes villes touristiques du monde

il y a beaucoup plus de choses à voir, il y a beaucoup plus de personnes à voir, voilà, c'est que du plus ! Que du plus !

Trop cher

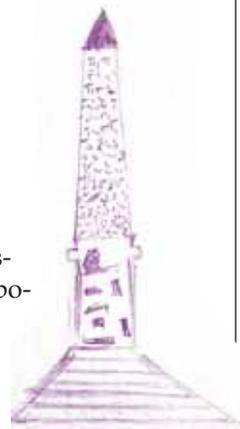
Il faut de l'argent pour visiter les monuments, tout ça ● Les parents, ils n'aiment pas trop que... ils disent : ça sert à quoi ? c'est du gaspillage d'argent. Parce qu'ils n'ont pas les moyens financiers. ● C'est cher le train, aller retour cinq euros ● Ils sont trop chers les magasins ! On achète en banlieue. Ou alors on se fait un petit plaisir de temps en temps. ● C'est la bourgeoisie là bas ! Ils roulent tous avec des BMW.

Pas tant que ça

Je rentre tout de suite après le cinéma. Je ne sais pas, je m'ennuie peut être. Il y a trop de circulation, trop de bruit ● Je n'ai pas le temps. Et j'aime pas y aller toute seule, j'ai des frères et des sœurs, mais ils sont occupés ● C'est bien Paris, mais par exemple si on y va toutes les semaines, on va tout le temps à la Tour Eiffel, on voit tout le temps les mêmes trucs, après on s'en lasse ! J'y tiens pas tant que ça... c'est bien Villiers-le-Bel!

Témoignages oraux de :

Abdelkrim, Forbon, Hasnae, Marina, Naciyé, Nadjila, Nivhaitha, Ramia, Sofiane, Sophie, Yucel, élèves de 3^e au collège Léon Blum de Villiers-le-Bel, recueillis avec la collaboration de leurs enseignants, Alain Degenne et Renaud Farella.





Les pistes du Bourget, 1958.

Du Bourget à Roissy

L'histoire du Bourget commence avec la réquisition de vastes espaces non bâtis pour les besoins de la guerre, en 1914. A la fin du conflit, l'aviation civile prend le relais. Une nouvelle aérogare est construite en 1937, à l'occasion de l'Exposition Universelle. Après la seconde guerre mondiale, le trafic croît rapidement.

Avec la construction de l'aéroport de Roissy, inauguré en 1974, la fermeture du Bourget est évoquée. Le trafic commercial est finalement remplacé par l'aviation d'affaires. Aujourd'hui, avec 80 000 passagers et 50 000 mouvements aériens par an, le Bourget est un des premiers aéroports d'affaires d'Europe et sa plate-forme regroupe 70 entreprises et 4000 emplois. L'aérodrome accueille aussi depuis 1953 le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, et plus récemment, le Musée de l'Air et de l'Espace s'y est installé.

En trois décennies, Roissy-Charles de Gaulle est devenu un des plus grands aéroports internationaux, avec 50 millions de passagers et 500 000 mouvements aériens par an. Avec plus de 760 entreprises et de 70 000 emplois, il constitue un pôle économique majeur de l'Île-de-France.

Un spectacle pour les passionnés

«La fête de l'aviation au Bourget, c'était quelque chose! Tous les gens se réunissaient le soir sur le plateau du Fort de Stains. Les gens venaient avec leur pique-nique de toute la région, à pied, à vélo, en voiture pour ceux qui pouvaient, et c'était la fête! C'était la sortie à part entière.»

*Mémoires gargeoises,
archives municipales de Garges.*



Les visiteurs du dimanche sur les terrasses du Bourget, 1938.

A proximité des aéroports

Le secteur peu urbanisé du nord de Paris, à quelques kilomètres de la capitale, constituait un terrain idéal pour implanter des aéroports. L'activité du Bourget, puis de Roissy, a eu de profondes conséquences sur le développement local et a suscité de nombreux débats.

Des freins à l'urbanisation

«Le Conseil, considérant que les zones de bruit de l'aéroport du Bourget n'ont jamais à sa connaissance été définies officiellement, considérant que le trafic commercial de cet aéroport est désormais limité, proteste contre les refus de permis de construire s'appliquant aux lotissements autorisés de la Croix Bruard et de l'Argentière, estime que cette situation est inquiétante pour le devenir de la commune et préjudiciable aux propriétaires de lots dans ces lotissements.»

*Délibérations du conseil municipal de Garges,
6 février 1975.*



Aéroport de Roissy.

Des emplois, mais pas pour tous

«L'AFPA va étudier les possibilités de développement dans l'est du Val-d'Oise, à proximité de l'aéroport Charles de Gaulle et de ses dizaines de milliers de salariés. Cette perspective est en tout cas l'une des ambitions du nouveau directeur départemental de l'AFPA. "Avec la plate-forme de Roissy, il y a d'énormes besoins, dans le domaine de la logistique, de la sûreté, de l'accueil et des services, explique-t-il. En même temps, il y a localement un déficit de formation et de qualification. Conséquence : les emplois de Roissy continuent d'échapper aux habitants de la zone".»

Le Parisien, 26 novembre 2002

La peur des accidents

«Le Conseil, considérant que la population de Garges-lès-Gonnesse et des autres communes de la banlieue Nord de Paris demeure toujours traumatisée par la catastrophe qui a endeuillé de nombreuses familles de Goussainville, proteste énergiquement contre l'éventualité du renouvellement en 1975 du meeting aérien du salon aéronautique du Bourget.»

*Délibérations du conseil municipal de Garges,
6 février 1975.*

Le bruit

«Pendant le salon, deux écoles sont particulièrement touchées, ainsi que la résidence des personnes âgées. Un capteur avait été installé en 2001 dans la cour de récréation de l'école Langevin. Les taux enregistrés (117 décibels) avoisinent le seuil de douleur (120 décibels).»

Le Parisien, 12 juin 2003.

La pollution

«La pollution atmosphérique engendrée par les plates-formes portuaires inquiète tout autant les riverains. [...] Roissy-Charles de Gaulle émet, selon une étude d'Airparif, l'organisme de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, autant de polluants que le trafic automobile du boulevard périphérique.»

La Gazette du Val-d'Oise, 18 février 2004.



- Identifier les conséquences de la proximité des aéroports
- Dresser la liste des acteurs intervenant dans l'aménagement des aéroports
- Faire une recherche sur les moyens de lutte contre le bruit des avions
- Etudier l'évolution des déplacements aériens dans le monde
- Rédiger un récit de l'arrivée de Charles Lindbergh au Bourget en 1927



Manifestation à Roissy, 2000.

Des protestations

«Les démonstrations des nouveaux appareils "avions à réaction", dont la qualité et la perfection technique font honneur à l'industrie aéronautique française, confirment le bien fondé des protestations de la population de Garges-lès-Gonnesse dès les premières apparitions d'avions à réaction du type Comète [...] le conseil municipal décide de saisir tous les groupes politiques des Assemblées parlementaires afin d'apporter à la population tous les apaisements qu'elle attend.»

*Délibérations du Conseil Municipal de Garges,
24 septembre 1953.*

Des concertations

«Les commissions consultatives de l'environnement regroupent l'ensemble des acteurs concernés par les nuisances sonores aéroportuaires en trois collèges de taille égale (professions aéronautiques, représentants des collectivités locales, associations de riverains et de protection de l'environnement). Elles sont chargées de se prononcer sur toute question d'importance relative à l'exploitation ou à l'aménagement de l'aérodrome qui pourrait avoir une influence sur les secteurs affectés par le bruit.»

Rapport de la mission d'information sur l'avenir du transport aérien français, 2003.

Autres Regards

Une sélection proposée par la Maison des Arts Louis Aragon, Garges-lès-Gonesse.

Se souvenir, transcrire, réinventer, traduire,
L'histoire d'un vélo ou d'une route, de la circulation et des carrefours,
Des passages et des migrations d'un pays à l'autre, de manière narrative ou symbolique,
C'est aussi exprimer «la mobilité» sur un territoire commun où l'on habite ou travaille.



● **Aiguillage.** Nadineka, Garges.

Nadineka est là sur le quai de la gare, silhouette de fleurs mauves, à l'échangeur des ouvertures, des fermetures éclair. Elle n'a pas pris la correspondance, perdue entre ponts, bretelles, rails et boutons nacrés.

Gare du Nord, l'hôtel s'appelle «Dinako». Est-ce l'anagramme du nom de ses parents, juifs réfugiés?

Est-ce l'hôtel où ils étaient descendus? où ils furent descendus?

S'entrecroisent, le passé et le vivant des trains, aux broderies et aux épingles de pacotilles.

RER, réseau express régional. Il longe la mosquée, les tours et les buildings, dans ces villes aux ciels peuplés de perles et de barrettes des imaginaires féminins, au grand ensemble des souvenirs, Strass de banlieue.

● **Circulation.** Michèle Guiraud, Sarcelles.



● **Fables.** Nektar Balian, Arnouville.

D'Arménie à la France, le répertoire des fables voyage...



«Մէկը պտտի,
 Մէկը նստի,
 Զիրար պահենք,
 Այս պահանքներ,
 Ընկերաբար կեանք վալելենք»:

*Une grenouille vit un Boeuf
 Qui lui semble de belle taille.
 Elle, qui n'était pas grosse en tout comme un oie,
 Enroulée s'étend et se roule,
 Demande s'étant et se roule,
 Pour épater l'animal en grosseur.*



● **Le Vélo.** Michel Bénazet, Garges-Sarcelles.

Ce n'est pas seulement un vélo, un personnage est assis sur la selle. Il ne revendique pas vraiment l'appellation de cycliste dans le sens sportif. Il n'en a ni l'allure ni l'uniforme, il ne pédale pas, il est là, posé sur son vélo, à l'arrêt.

Il n'attend pas que le feu passe au vert, sa roue est légèrement tournée, Il n'est pas dans la circulation...

Le vélo et son passager palabrent avec d'autres personnages, de pneu à pneu comme cela se passe sur toutes les places de village du monde, des conversations pas de porte sans début ni fin mais avec la conviction d'un présidentiable!

Hérissé de pointes acérées, à fleur de peau, le dialogue de ces deux complices envers leurs interlocuteurs est sans concessions, hirsute.

A tout moment, si le silence menace de s'installer, ils peuvent dire, lâchant les freins :

«Bon, allez, salut»



● **Tandem de mes 20 ans.** Michelle Moissan, Garges.



● **La Route.** Dessin animé *La Route*, Sanjay Ramsami, Garges.



● **Village du Rond-Point.** Atelier d'arts plastiques, Garges.



POUR EN SAVOIR PLUS

A lire

- Ascher F., *Metapolis ou l'avenir des villes*, O. Jacob, 2005.
- *Atlas des migrations internationales*, Autrement, 2005.
- Bailly J.-P., Heurgon E., *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, L'Aube, 2001.
- Bellanger F., Marzloff B., *Transit. Les Lieux et les Temps de la mobilité*, L'Aube, 1996.
- Bénat-Tachot L., Gruzinski S., *Passeurs culturels. Mécanismes de métissage*, MSH / PUM, 2001.
- Benoit J.-M. et al., *La France en vingt minutes*, Belin, 2002.
- Benoît J.-M., *La France qui bouge*, Romillat, 1995.
- Bentchicou N., *Femmes de l'immigration au quotidien*, L'Harmattan, 1997.
- Berthelot J.-M., Hirschhorn M. (dir.), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, L'Harmattan, 1996.
- Carrère G., *Les Transports en France*, PUF, 1997.
- Corbin A., *L'Avènement des loisirs, 1850-1960*, Flammarion, 1995.
- Delarge A. et al. (dir.), *Ville mobile*, Créaphis, 2003.
- Dodge P., *La Grande Histoire du vélo*, Flammarion, 2000.
- Domenach H., Picouet M., *Les Migrations*, PUF, 1995.
- Dufoix S., *Les Diasporas*, PUF, 2003.
- Dupuy G., *Les Territoires de l'automobile*, Economica, 1995.
- Durpaire F., *Nos ancêtres ne sont pas les Gaulois. Enseignement de l'histoire et diversité culturelle*, Hachette, 2002.
- Ferréol G. et al., *Dictionnaire de l'altérité et des relations interculturelles*, Armand Colin, 2003.
- Fourcaut A. (dir.), *Un Siècle de banlieue parisienne (1859-1964)*, L'Harmattan, 1998.
- Gervereau L., Milza P., Temime E., *Toute la France. Histoire de l'immigration en France au XX^e siècle*, Somogy, 1998.
- Lassave P., Haumont H., *Mobilités spatiales, une question de société*, L'Harmattan, 2001.
- Livet G., *Histoire des routes et des transports en Europe*, PUS, 2003.
- Moro M.-R., *Enfants d'ici venus d'ailleurs*, La Découverte, 2002.
- Noiriell G., *Atlas historique de l'immigration en France*, Autrement, 2004.
- Orfeuill J.-P., *Mobilité, pauvreté, exclusions*, L'Aube, 2004.
- Ponty J., *L'Immigration dans les textes, France, 1789-2002*, Belin, 2004.
- Potier F. et al., *La France des temps libres et des vacances*, L'Aube, 2002.
- Rauch A., *Vacances en France de 1830 à nos jours*, Hachette, 1996.
- Raulin A., *L'ethnique est quotidien*, L'Harmattan, 2000.
- Roncaloyo M., *La Ville et ses territoires*, Gallimard, 1990.
- Studeny C., *L'Invention de la vitesse*, Gallimard, 1995.
- Tarrius A., *Les Nouveaux Cosmopolitismes*, L'Aube, 2000.
- Veltz P., *Mondialisation, villes et territoires*, PUF, 2000.
- Vieillard-Baron H., *Les Banlieues*, Hachette, 2001.

A consulter

- www.amtuir.org, histoire des transports urbains.
- www.lcpc.fr/fr/sources/hist-routes.dml, histoire des routes.
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Transport>, encyclopédie sur le transport.
- <http://museeuevelo.free.fr>, petite histoire de la bicyclette.
- www.acnusa.fr, site de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.
- <http://ufcna.com>, site de l'Union francilienne contre les nuisances aériennes.
- www.histoire-immigration.fr, site de la Cité nationale de l'histoire de l'immigration, proposant une exposition virtuelle et des dossiers chronologiques et thématiques.
- www.alterites.com, webmagazine édité par la Cité nationale de l'histoire de l'immigration.

A visiter

- Musée de l'air et de l'espace du Bourget. Gratuit pour les moins de 18 ans. www.mae.org
- Musée des arts et des métiers, avec des collections sur le transport. www.arts-et-metiers.net
- Visites des infrastructures de transport (aéroports, RATP) intitulées «Et voilà le travail!» organisées en Seine-Saint-Denis. www.tourisme93.com

Plus particulièrement pour les scolaires

- *Sakamo*, revue éditée par le collectif Fusion de Villiers-le-Bel sur le thème des migrations (www.fusion.asso.fr).
- Nair S., *L'Immigration expliquée à ma fille*, Seuil, 1999.
- Temime E., *France, terre d'immigration*, Gallimard, 1998.
- Blanchard P., Bancel N., *De l'indigène à l'immigré*, Gallimard, 1998.
- «Les Migrations», *Textes et documents pour la classe*, n°801, 2000.
- «Les Transports publics», *Textes et documents pour la classe*, n°815, 2001.
- «Les Transports au XIX^e siècle», *Textes et documents pour la classe*, n°797, 2000.
- *Circuler en ville*, Autrement Jeunesse, 2004.
- *Transports et organisation de l'espace*, CRDP du Val de Marne, 1998.
- Trystam F., *En route! La France par monts et par vaux*, Gallimard, 1996.
- www.enslsh.fr/geoconfluence/doc/transv/Mobil/Mobil.htm, dossier pour les enseignants sur les mobilités, flux et transports.
- www.lacaseauxenfants.org et www.lacase.org, sites de La Case, Centre de Documentation et d'Animation sur la Solidarité Internationale, à Villiers-le-Bel.
- www.le114.com, site du Groupe d'Etude et de Lutte contre les Discriminations, proposant un espace pédagogique.

CHANTIERS DU PATRIMOINE



Une stèle pour se souvenir du 17 octobre 1961



La stèle a été implantée dans l'enceinte du centre sportif Nelson-Mandela.



Les autorités lors de l'inauguration le 17 octobre 2004.

Les collégiennes de Villiers-le-Bel, auteures d'un ouvrage sur la guerre d'Algérie, «*Lettres croisées*», en ont lu des extraits lors de l'inauguration.



Le 17 octobre 2004, la ville de Sarcelles inaugurerait une stèle en mémoire des victimes du 17 octobre 1961. Hormis les anciens participants de l'événement de 1961, quelques historiens, et désormais les habitants de Sarcelles, la population française est encore largement incapable de mettre cette date en relation avec un fait précis. Il s'agit d'un épisode de la guerre d'Algérie, soumise à des censures de toute nature et dont il a été longtemps impossible de faire un récit exempt de passion partisane. Certains événements ont été l'objet d'une amnésie collective et c'est le cas du 17 octobre 1961.

A cette époque, les « Français musulmans d'Algérie » étaient sous le coup d'un couvre-feu. Pour dénoncer une telle décision, des dizaines de milliers de personnes répondent à l'appel du FLN pour une manifestation pacifique.

Sans qu'aucun débordement des manifestants le justifie, la police se livre à une répression que notre époque n'arrive même plus à concevoir. Certains n'hésitent pas à y voir une attitude délibérée de la police.

Le bilan de la manifestation est inconnu et le restera peut-être même lorsque les archives seront ouvertes. On hésite à compter en dizaines ou en centaines de morts. La plupart des victimes ont été jetées à la Seine, ce qui explique le titre d'un des premiers ouvrages à

aborder le sujet, *Le Silence du fleuve*, écrit par Anne Tristan en 1991.

Parmi ces livres, celui qui fait référence est certainement l'ouvrage de Jean-Luc Enaudi, historien qui intervint lors du procès Papon en 1992, ce dernier étant le Préfet de Police en exercice lors des événements de 1961.

La stèle de Sarcelles est le seul monument en France à rappeler le fait⁽¹⁾. C'est avant tout le résultat obtenu par l'association « Au nom de la Mémoire, 17 octobre 1961 » et ses deux principaux animateurs Belkacem Smaïli, président et Ali Abchiche, par ailleurs conseiller municipal de Sarcelles.

Il ne s'agissait pas pour eux de se faire les représentants du FLN ni de condamner rétrospectivement la police française, mais de lutter contre l'occultation d'épisodes aussi dramatiques, qui interdit un dialogue serein entre les communautés. La reconnaissance historique au contraire ouvrirait le chemin d'une réconciliation. Ce point de vue a si bien été compris et partagé que c'est la Municipalité qui a assumé le dossier de la stèle, voulue comme un lieu de recueillement.

La présence et les discours des autorités le 17 octobre 2004, ceux de l'ambassadeur d'Algérie, du consul d'Algérie à Pontoise ou du rabbin de Sarcelles, la participation de lycéens et collégiens, prouvèrent à Belkacem Smaïli et à Ali Abchiche que leur pari était gagné.

Que l'implantation d'une telle stèle ait été faite dans une ville comme Sarcelles, avec de nombreuses communautés différentes et notamment une forte présence de rapatriés d'Algérie, est significatif.

Qu'elle ait reçu le soutien des élus et de la population prouve qu'il ne faut jamais désespérer des hommes.

(1) Paris a consacré à cet événement une plaque commémorative dévoilée en 2001 sur le pont Saint-Michel.

Sur les traces du passé des Carreaux

Avec une belle application, le groupe Patrimoine du Conseil des Sages de Villiers-le-Bel poursuit ses travaux. Depuis mars 2004, il s'attache à reconstituer l'histoire des Carreaux, emblématique de la ville puisqu'il en est le premier grand ensemble, construit entre 1958 et 1963.

Les Sages ne sont pas des historiens, mais des retraités dynamiques et curieux, qui n'ont pas hésité à relever le défi, lorsque la Mission Mémoires et Identités en Val de France leur a proposé de participer à un atelier d'histoire et d'étudier le passé des grands ensembles. Ce projet, mené en partenariat avec les services Développement Social et Archives de la Ville, leur a permis de s'initier aux techniques de recherche et de mener une enquête rigoureuse sur les premières années de l'histoire des Carreaux.

La première étape a consisté à analyser des documents d'archives. Délibérations du conseil municipal, résultats des recensements, presse municipale et locale, dossiers techniques, les sources exploitées ont permis de collecter une foule d'informations.

Les Sages sont allés ensuite à la rencontre des habitants et des témoins de l'époque pour recueillir leurs souvenirs. Préparation des entretiens, prises de rendez-vous, enregistrements, transcriptions, leur travail n'a pas dérogé aux règles de l'enquête orale. Deux rencontres-mémoires ont été aussi organisées à la Maison de Quartier des Carreaux, qui s'est associée au projet en lançant aussi une collecte de photographies auprès des habitants.

Toutes ces données devaient encore être analysées et confrontées aux ouvrages existants sur l'histoire du logement, des migrations, etc. Les deux rencontres organisées entre les Sages et Gwenaëlle Legoullon, historienne des grands ensembles, ont nourri cette réflexion.

La rédaction collective d'une publication a conclu ce travail ambitieux. L'ouvrage, publié par Val de France, sera disponible à la fin de l'année 2005 ou au début de l'année 2006. Accompagné d'une exposition itinérante, il permettra de faire connaître au plus grand nombre les résultats de cette enquête. La documentation constituée tout au long de l'atelier sera également déposée aux Archives municipales, afin que les chercheurs et les professionnels puissent en tirer profit.

L'histoire reconstituée par ces apprentis chercheurs est passionnante. Elle restitue les étapes de la construction d'un quartier qui, à la différence de la plupart des grands ensembles, a été rapidement doté d'équipements collectifs. Elle raconte l'installation d'habitants venus de multiples horizons et la naissance d'une vie collective. Elle montre aussi comment la création des Carreaux a été un moteur pour la modernisation de la commune.

Avant de ranger leurs outils d'historiens, les Sages passeront le relais à un groupe d'adolescents du collège Léon Blum. Un atelier vidéo a en effet été programmé en partenariat avec la MMIV et la Maison de Quartier des Carreaux. Les collégiens aborderont d'autres périodes de l'histoire des Carreaux et utiliseront d'autres moyens d'expression. Nul doute que cet échange intergénérationnel permettra de transmettre le goût de découvrir ou redécouvrir le quartier des Carreaux.

Les Carreaux aujourd'hui.



Après-midi mémoire à la maison de quartier des Carreaux.



Recherche aux archives départementales.



Carte postale des années 1960.

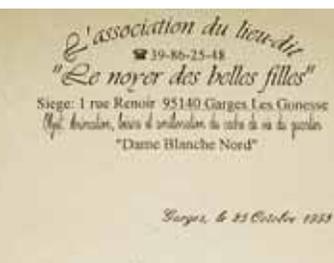


Espace de jeux, années 1960.

Associations, à vos archives!



Visite des responsables associatifs aux archives municipales.



Courrier du Noyer des Belles Filles.



Activité de l'association Animation Dame Blanche, 1962.



Assemblée générale de l'association des Donneurs de sang bénévoles.

Les nombreuses associations qui se sont créées dans les communes de Val de France, à des périodes diverses et autour d'activités variées, ont joué un rôle important dans la vie locale. Il est tout simplement impossible de se pencher sur le passé de ce territoire sans faire l'histoire des associations locales.

Cette histoire ne peut s'écrire sans archives, c'est-à-dire sans tous ces documents, photographies, films, objets qui témoignent de la vie associative. Mais rares sont les associations qui peuvent s'en préoccuper. Parce qu'elles manquent de temps ou de moyens. Ou bien parce qu'elles n'ont pas toujours conscience que les archives constituent une ressource pour leur action, pour réfléchir à leurs activités, conforter les liens entre leurs membres, faire connaître leurs activités ou transmettre leur engagement.

C'est pour répondre à tous ces enjeux que la Mission Mémoires et Identités en Val de France s'est associée au Centre de Ressources des Associations et aux Archives municipales de Garges-lès-Gonesse. Un atelier a été créé, avec l'objectif d'encourager les associations à conserver leurs archives, à reconstituer leur histoire et à valoriser leur passé. Afin de pouvoir mener un travail en profondeur, seule une quinzaine d'associations ont été invitées à participer à l'atelier.

Une collecte de mémoire orale a d'abord été organisée auprès des responsables associatifs. Les témoignages ont été enregistrés, transcrits, indexés pour être mis à la disposition des associations et des centres de recherche. Conservés aux Archives municipales et à la Communauté d'Agglomération, ils apportent au patrimoine local et à l'histoire des villes un formidable complément.

Une action de sensibilisation à la conservation des archives a été ensuite menée, avec l'organisation de séances de formations et la réalisation d'un inventaire sommaire des

documents détenus par les associations. Ce sont de vrais trésors qu'elles possèdent, parfois sans le savoir!

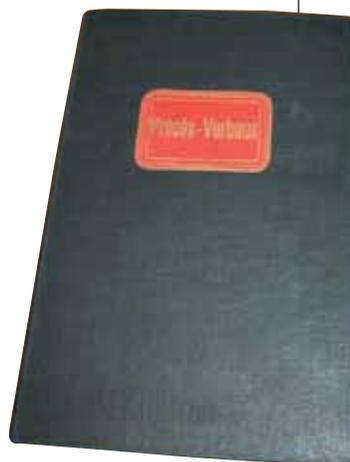
Les associations ont ainsi pu mieux connaître l'enjeu et les techniques de la sauvegarde des archives, et aussi mieux évaluer la richesse de leurs fonds. Certaines d'entre elles ont d'ailleurs entrepris un travail de classement de leurs archives.

La préparation d'un ouvrage sur l'histoire de la vie associative locale suivra en 2006. Cette publication ne prétendra pas épuiser un sujet aussi riche. Plus modestement, elle ouvrira des pistes pour que d'autres poursuivent la démarche engagée.

L'expérience menée avec la quinzaine d'associations gargeoises sera alors achevée. Elle offrira un support pour continuer le travail de sensibilisation auprès des autres associations de la ville et de la communauté d'agglomération.

C'est dans cet esprit qu'a été conçue une brochure sur les richesses des archives des associations, présentée à l'Agorasociations à Garges-lès-Gonesse le 10 septembre 2005, et bientôt dans

d'autres lieux. Avant tout destinée aux responsables associatifs, elle tentera de délivrer un message simple, mais essentiel : associations, à vos archives!



Restauration de l'église Saint-Denys

Le château d'Arnouville-lès-Gonesse et l'église Saint-Denys peuvent surprendre, dans un territoire plus connu pour ses constructions modernes que pour son patrimoine ancien.

Les deux édifices sont contemporains, voulus tous deux dans la seconde moitié du XVIII^e siècle par le seigneur d'Arnouville, Jean-Baptiste de Machault. Celui-ci venait de faire bâtir son château par Contant d'Ivry et Chevotet et il confia à Jean-Baptiste Chaussard, architecte et gendre de Chevotet, la construction de l'église dans le cadre d'une conception globale du village.

Construit en briques, sur un soubassement de pierres, l'édifice est inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques. Il nécessitait en cette fin de XX^e siècle de multiples interventions.

Le travail de restauration a été entrepris à l'initiative de la municipalité, avec le concours financier de la DRAC, du Conseil général du Val-d'Oise et de la Réserve parlementaire. Ce fut un chantier de longue haleine, puisqu'il a commencé en 1993.

Il s'agissait alors de maçonnerie et de couverture autour du chevet et du clocher. La seconde tranche de travaux, en 1994, a concerné la nef dont il fallait aussi refaire la couverture. La troisième tranche a eu pour objectif la façade principale, ainsi que l'aménagement de la place pavée, de forme arrondie, qui s'étend entre la rue et l'église. A partir de 2002 pouvaient commencer les travaux d'intérieur, sur les maçonneries et les menuiseries.

Corniches, plafonds, colonnes ont été repris, les estrades complètement reconstruites. L'essentiel de la restauration était achevé. Néanmoins quelques réalisations étaient encore souhaitées : la pose de lustres éclairants et chauffants, la mise en conformité des installations électriques, des travaux de maçonnerie dans la

sacristie, la création d'une estrade nouvelle pour recevoir un autel. C'est désormais chose faite.

Deux programmes sont encore à l'étude : la restauration des retables, des fonts baptismaux et des médaillons peints sur les colonnes et les pilastres, qui représentent un élément non négligeable de la décoration intérieure si dépouillée. Une statue de la Vierge à l'Enfant du XVIII^e siècle, une autre plus récente de saint Joseph, et un tableau signé Larrieu, figurant le patron de l'église, saint Denys, en constituent l'essentiel.

L'élément le plus important de la décoration reste la douzaine de vitraux des années 1880, sortis des ateliers Claudius Lavergne à Paris, peintres-verriers dont on peut voir des œuvres à Roubaix, à Genève ou encore à Douarnenez. La restauration des vitraux sera la dernière étape des travaux. Fermée depuis plusieurs années, l'église est désormais en bonne santé.

A l'occasion des Journées du Patrimoine 2004, elle avait accueilli un concert. Ce sera à nouveau le cas cette année, avec un concert classique donné par l'Ensemble vocal du conservatoire dirigé par Mariette Jost. Les visiteurs pourront écouter des œuvres de Glück et Haendel.

Des paroissiens souhaitent y faire célébrer des cérémonies. Le bâtiment retrouve vie. Le patrimoine d'Arnouville-lès-Gonesse n'en est que plus digne d'intérêt.

Concert le dimanche 18 septembre à 17 heures.
Entrée gratuite.



Extérieur de l'église Saint-Denys.



Un des vitraux qui restent à restaurer.



Bénitier.



Rendez-vous aux jardins en Val de France



Parc du château d'Arnouville-lès-Gonesse.



Jardins familiaux de Villiers-le-Bel.



Parc de l'hôpital Charles Richet de Villiers-le-Bel.



Bibliothèque intercommunale d'Arnouville-lès-Gonesse.

Les jardins et les parcs ne manquent pas dans les villes de Val de France, et les habitants en profitent de nombreuses manières, du jardinage à la promenade, de la sieste au pique-nique, de la découverte de la nature à la rencontre avec l'histoire. Les Rendez-vous aux jardins, organisés chaque année par le ministère de la Culture dans toute la France, offrent une excellente occasion pour mettre en lumière ce patrimoine naturel et culturel. La Communauté d'Agglomération a donc voulu soutenir cette manifestation en la faisant mieux connaître localement, tant auprès des acteurs susceptibles d'organiser un rendez-vous aux jardins, qu'auprès du public, avec l'édition d'un dépliant valorisant les initiatives prises par les associations ou les institutions.

Les visiteurs ont eu l'embarras du choix, ce week-end du 3, 4 et 5 juin 2005. L'École Municipale des Arts Plastiques de Garges-lès-Gonesse a lancé une invitation pour échanger des plantes, pratiquer l'art floral et explorer son jardin de collections de vivaces et d'arbustes. Le parc du château d'Arnouville-lès-Gonesse a ouvert exceptionnellement ses portes, et les élèves y ont présenté leurs projets et réalisations. Les associations de jardins familiaux de Sarcelles et de Villiers-le-Bel ont proposé de visiter les parcelles cultivées par les jardiniers. La Maison du Patrimoine a accueilli les promeneurs pour une découverte de son jardin et de son parcours botanique.

Dans le parc de l'hôpital Charles Richet, le public a pu admirer une exposition de sculptures animales. Les jardins se sont même invités à la bibliothèque intercommunale d'Arnouville-lès-Gonesse, à travers la lecture de contes, l'accueil d'une exposition du Conseil général sur l'histoire des jardins familiaux et la présentation d'ouvrages sur le



Jardins de l'École Municipale d'Arts Plastiques de Garges-lès-Gonesse.

patrimoine vert. La marche-découverte de la rivière Petit Rosne – la huitième du nom – s'est aussi associée à l'événement, conviant les promeneurs à une découverte de l'environnement aquatique ponctuée de nombreuses animations, du jeu du reporter à la lecture de fables.

Les Rendez-vous aux jardins 2005 sont finis, mais certains des sites participants sont accessibles toute l'année au public. Chacun peut donc à tout moment y inventer son propre rendez-vous aux jardins... en attendant la prochaine édition 2006.



Marche du Petit Rosne à Sarcelles.

L'invité : l'écomusée de Fresnes

Fondé à la fin des années 1970, l'écomusée de Fresnes était un des premiers à s'implanter sur un territoire urbain, alors que ce type de structure accompagnait plutôt les Parcs naturels régionaux.

Un écomusée est un musée de forme originale. S'il s'organise aussi autour de notions telles que le territoire, l'interdisciplinarité ou l'approche contemporaine, il présente des spécificités dont la première, explique Alexandre Delarge, le conservateur, est «de travailler avec la population à la compréhension du territoire dans une démarche critique et prospective en s'appuyant sur le patrimoine produit – ou en cours de production – par cette même population». Dans une telle perspective, le territoire remplace les collections d'un musée traditionnel et la population se substitue au public. En conséquence, l'écomusée, «instrument d'information et de prise de conscience» selon la formule de Georges-Henri Rivière, créateur du concept, devient un outil pour les élus et les habitants.

Il doit alors évoluer avec la société qui l'entoure. L'histoire de l'écomusée de Fresnes en témoigne. Dans la décennie 80, les expositions avaient une orientation ethno-historique, très courante à l'époque. La décennie suivante a vu l'écomusée s'intéresser aux formes sociales de l'exclusion, avec par exemple l'exposition «Fresnes, la Prison : les établissements pénitentiaires 1895-1990».

Avec l'arrivée d'Alexandre Delarge, s'est ouverte une nouvelle phase qui cherche à multiplier les points de vue et donc la connaissance du territoire. Ont ainsi été racontés : les tsiganes («Insaisissables voyageurs», 2000), la télé («Viens chez moi y'a la télé», 2002), les objets personnels («Vos objets au musée», 2001), la banlieue («Banlieue ma ville», 2002).



Une partie des bâtiments de l'écomusée de Fresnes.

Aujourd'hui, l'écomusée travaille à renforcer sa position comme lieu de vie et lieu de ressources. Ses actions sont volontiers conçues en partenariat avec d'autres structures locales, aussi variées que la Société archéologique, la Mission locale, les Amis de Fresnes, le Centre socio-culturel... «Le musée ne doit pas faire ce qui correspond aux missions d'autres structures» assure Alexandre Delarge. L'écomusée apporte donc sa compétence technique et scientifique.

Les missions de collecte et de recherche restent fondamentales et sont mises en œuvre pour chacun des thèmes retenus. Ainsi l'écomusée traite en ce moment d'un élément apparu dans l'exposition «Vos objets au musée», qui touche à de nombreux domaines, la communication, la transmission, l'enfance : le don.

L'avenir de l'écomusée de Fresnes passe également par un changement d'échelle, de la ville à la communauté d'agglomération du Val de Bièvre qui comprend sept communes. Pour cette intercommunalité, l'expérience de l'écomusée de Fresnes en matière de patrimoine et de participation est un bel atout.



Les visiteurs de l'exposition «Un temps pour soi».



Exposition «Insaisissables voyageurs».



Solex, un exemple d'objet contemporain collecté par l'écomusée.

En bref

Une maison pour l'Outremer

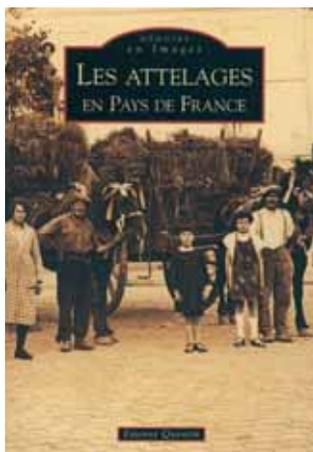
Les «Domiens» sont nombreux dans les communes de l'est du département. Venu principalement de Martinique et de Guadeloupe, ils ont tissé de nombreux réseaux familiaux, amicaux et associatifs. C'est pour conforter ces liens qu'a été créée à Garges-lès-Gonesse la Maison de l'Outremer, en 2004. Elle a d'abord été conçue comme un lieu d'écoute et de relais, où les visiteurs, de Garges ou d'ailleurs, peuvent venir tant pour la recherche d'une information que pour la simple convivialité.

La spécificité de la Maison de Garges est son statut associatif local. L'association, présidée par monsieur Annette, souhaite développer son activité autour de plusieurs axes : le travail autour de la mémoire, les manifestations culturelles et sportives, les questions sociales, le tourisme.

Maison de l'Outremer 9, rue Charles-Garnier, Garges-lès-Gonesse.
Tél. : 01 34 45 54 10.

Les Attelages en Pays de France

Voici un livre qui vous promènera sur les routes du Pays de France de la fin du XIX^e siècle au milieu du XX^e. Si l'arrivée des machines vapeur fut révolutionnaire, chevaux, ânes, mules et mulets mirent près d'un siècle à abandonner la scène à la campagne. Question d'habitude, de finance... peut-être aussi d'amour et de confiance. Il faut voir avec quelle fierté hommes et bêtes posent côte à côte devant l'objectif du photographe! Etienne Quentin, historien de Sarcelles, a rassemblé nombre de clichés qui intéresseront curieux d'histoire et passionnés de chevaux, nostalgiques et gens du cru.



Etienne Quentin, *Les Attelages en Pays de France*, collection Mémoire en images, éditions Alan Sutton, 2005.

Une ténébreuse affaire

Pièce de théâtre ou chronique historique? Chacun choisira comment qualifier *Une ténébreuse affaire à Arnouville*. A l'origine se trouve une véritable affaire, un crime commis en janvier 1791. Jean-Jacques Vidal, président de l'association Arnouville et son Passé, en a retrouvé les archives et reconstitué l'histoire jusqu'à l'arrestation du coupable. Plutôt que de livrer ce récit sous forme d'une publication, il a choisi de mettre en scène l'enquête et ses personnages. Pour les besoins de la cause, il a dû leur écrire des dialogues qui, espère-t-il, ne sont pas trop éloignés de la réalité de l'époque ni de la psychologie des personnages.

Des comédiens l'ont suivi dans cette aventure et la pièce sera jouée à l'occasion des

Journées du Patrimoine dans le parc du château d'Arnouville. Théâtre historique dans le parc, concert dans l'église voisine, voilà un programme de choix pour découvrir le patrimoine arnouillois.

Samedi 17 et dimanche 18 septembre 2005 à 15 h, dans l'Orangerie en cas de pluie. Entrée gratuite.

Lochères, 50 ans déjà

La ville de Sarcelles va célébrer cette année le 50^e anniversaire de la création du Grand Ensemble. Cette création allait transformer le bourg rural et maraîcher en une ville érigée en symbole de la banlieue. S'il a fallu vingt ans pour édifier les 12 000 logements de la «ville nouvelle», l'apparition du terme «sarcellite» a été très rapide. Dans le cadre de cette commémoration, l'association Sarcelles et son Histoire et les Archives municipales se sont associées pour restituer cette histoire sous forme d'un bulletin spécial et de deux expositions : l'une inaugurée à la Maison du Patrimoine à l'occasion des Journées du Patrimoine, l'autre présentée dans différents lieux de la ville entre octobre 2005 et juin 2006. Cette initiative permettra de découvrir ou re-découvrir l'origine du projet et les étapes de la construction, les images données par la presse, les regards des quartiers à partir de la maquette de Lochères, une sculpture symbolisant le grand ensemble.

Maison du Patrimoine, 1, rue du Pilier 95200 Sarcelles. Tél. : 01 34 19 59 28.

Sarcelles Lochères en 1954, avant le début du chantier.



La trilogie des collégiens publiée

Le projet pédagogique mené au collège Léon Blum de Villiers-le-Bel depuis trois ans est achevé. Ce sont trois fictions qu'ont écrites les élèves, relatant la vie d'une famille beauvilloise pendant les grands conflits du XX^e siècle, les deux guerres mondiales et la guerre d'Algérie. Ce travail original a retenu l'attention des éditions L'Harmattan, qui l'ont publié dans son intégralité. Une mention spéciale du Prix René Cassin pour la Paix lui a été attribuée. Le dernier tome de la trilogie a été présenté au Sénat lors des Rendez-vous citoyens, au Mémorial de Caen, et même à Berlin, où les jeunes auteurs se sont rendus pour un voyage de découverte et d'échanges. Un beau succès pour les élèves et leurs enseignants, A. Degenne et R. Farella.

Journal de Louis Joubert, Lettres croisées, Carnets de bord, L'Harmattan, 2004 et 2005. Exposition en septembre à l'espace Pyramédia (Moisselles). Projet de lecture dans les bibliothèques intercommunales de Val de France.

Découvertes archéologiques

Les fouilles, dirigées par François Gentili de l'INRAP, se poursuivent à Villiers-le-Bel, où ont été mises au jour près de 700 structures en creux, appartenant pour l'essentiel à une occupation du haut Moyen Age et du début du Moyen Age classique (IX^e-XII^e). L'ensemble très dense de vestiges correspond à



Denier trouvé à Villiers-le-Bel.

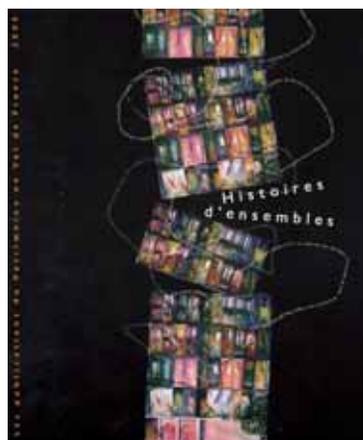
plusieurs bâtiments et annexes (silos, fonds de cabanes, fours). Les matériaux de construction se modifient à partir du X-XI^e siècle avec l'utilisation du plâtre, le gypse étant une ressource localement abondante. Des fossés délimitent les zones construites des parcelles attenantes. Un habitat gaulois, qui existait également à cet emplacement quelques siècles plus tôt, a aussi livré un mobilier abondant (poteries, ossements). De fouilles en études, les activités de ce secteur du village sont de mieux en mieux connues.

Une opération de médiation, menée de concert avec une école de Villiers-le-Bel, permet d'associer des enfants aux différentes étapes de cette quête minutieuse.

Histoires d'ensembles

Raconter à la fois ces ensembles qu'on dit grands et les rencontres des gens qui y vivent, tel est le pari de la publication *Histoires d'ensembles*. A partir des travaux menés sur la mémoire et l'identité à l'École Municipale des Arts Plastiques de Garges-lès-Gonesse depuis de nombreuses années, Claire Morère et Virginie Loisel ont composé une fresque qui restitue la richesse des expériences. Cet assemblage de textes, peintures et photographies renouvelle le regard sur les villes de banlieue et pose une question fondamentale : comment donner place et parole à celui qui vit ces histoires ? *Histoires d'ensembles* est le premier ouvrage de la nouvelle collection Les publications du Patrimoine de Val de France, lancée en complément de la revue *Patrimoine en Val de France* pour mieux faire connaître l'histoire de la banlieue.

Histoires d'ensembles, Communauté d'agglomération Val de France, EMAP de Garges-lès-Gonesse, collection Les publications du Patrimoine en Val de France, 2005.



Des lycéens au château d'Ecouen

Le lycée professionnel Pierre Mendès-France de Villiers-le-Bel et le Musée national de la Renaissance ont signé en 2004 une convention de partenariat qui permet aux lycéens de faire des stages avec l'ébéniste du château d'Ecouen, mais aussi de profiter ponctuellement d'une salle du château pour exposer leurs travaux. En retour, l'ébéniste bénéficie des installations professionnelles et modernes du lycée. Lors des journées des métiers d'art 2004, les élèves ont pu faire la démonstration de leur talent dans le circuit de la visite du château. Le 19 juin 2005, ils ont participé à la journée des artisans à la mairie d'Ecouen. L'établissement Mendès-France porte haut ses couleurs, puisqu'il a remporté le premier prix d'ébénisterie au Concours des métiers d'art organisé par le Conseil général chaque année depuis la création de cette distinction.



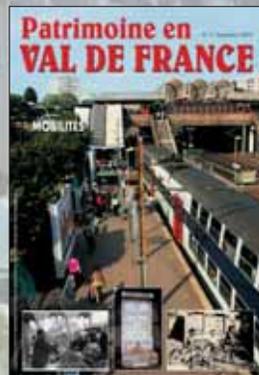
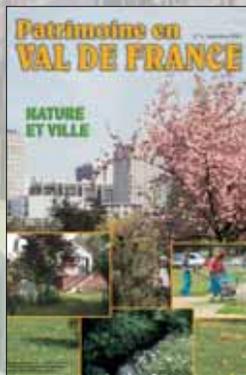
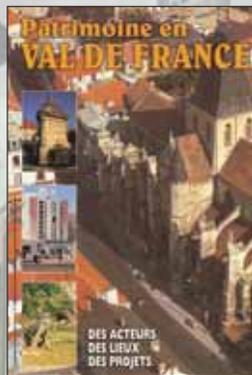
BULLETIN D'ABONNEMENT



Pour se tenir informé de l'actualité du patrimoine et de la mémoire dans les quatre villes et à la Communauté d'Agglomération, vous pouvez consulter la rubrique Mission Mémoires et Identités en Val de France sur le site Internet :

www.agglo-valdefrance.fr/mission_vdf.asp

Si vous avez des informations intéressant la Mission Mémoires et Identités en Val de France, nous vous remercions par avance d'envoyer un mail à info@agglo-valdefrance.fr



Pour recevoir la revue Patrimoine en Val de France, il suffit d'envoyer un mail à l'adresse info@agglo-valdefrance.fr ou de renvoyer ce coupon-réponse :

PATRIMOINE EN VAL DE FRANCE

Direction Sports et Culture

Communauté d'agglomération Val de France
1, Boulevard Carnot 95400 Villiers-le-Bel

Nom.....

Prénom

Adresse

.....

Code postal

Ville

E-mail

Précisez si vous souhaitez recevoir les numéros précédents de Patrimoine en Val de France (dans la limite des stocks disponibles) en cochant les cases :

n°1 Des acteurs, des lieux, des projets n°2 Nature et ville n°3 Mobilités





Patrimoine en Val de France
Communauté d'agglomération,
1, Bd Carnot 95400 Villiers-le-Bel
Tél. : 01 34 04 17 70
<http://www.agglo-valdefrance.fr>