



Des familles étrangères sont placées dans des cités de transit au port de Gennevilliers.



Lucien Lanterrier, maire de Gennevilliers jusqu'en 1986 (à droite), et Jacques Brunhes, son successeur (à gauche), face aux difficultés des habitants.



Alain Bourgarel n'oublie pas et raconte..



CITÉS DE TRANSIT

Ça ou rien

Alain Bourgarel confiait déjà à Georges Quiqueré, dans un article de *GenMag* en 1990, qu'il « faudrait un livre » pour raconter l'histoire des cités de transit du port de Gennevilliers. Ce livre, l'ancien instituteur de l'école du port l'a écrit et il devrait être édité par la Société d'histoire, ce printemps.

Une histoire de ségrégation, mais aussi de luttes solidaires et de tranches de vie, qui mérite d'être connue du plus grand nombre car, comme l'indique l'instituteur-historien dans son introduction : « *Entre 1966 et 1986, plus de 2000 personnes ont vécu une période de leur vie dans les cités de transit du port de Gennevilliers.* » La recherche très précise et détaillée d'Alain Bourgarel, enrichie de nombreux témoignages, permet de suivre quasiment au jour le jour la vie dans ces cités, les conditions d'existence des familles, la vie scolaire mais aussi les péripéties des constructions, des conflits et des relogements au fil de ces vingt années. Nous ne présenterons ici que les grandes étapes d'une histoire qui aura marqué nombre de Gennevillois, à commencer par les résidents de ces « cités-ghettos » que l'on pouvait vraiment qualifier à cette époque de « citoyens de seconde zone » ! Pas d'autoroute, des terrains vagues, des entrepôts épars, des étangs, des limites floues avec les quartiers urbanisés... La zone portuaire de Gennevilliers en 1965, déclarée inconstructible, n'a pas grand-chose à voir avec celle d'aujourd'hui. On y trouve cependant, depuis quelques années, la cité d'urgence « Les Burons » et deux foyers pour travailleurs immigrés. Dans la perspective de la création des nouveaux départements franciliens, la Préfecture de la Seine envisage dès 1963 de construire une cité de transit à Gennevilliers (269 logements) pour évacuer une partie des habitants étrangers du bidonville de Nanterre où doit être érigée la future préfecture des Hauts-de-Seine. Pour les familles, le choix est le suivant : la cité ou l'expulsion !

La municipalité montre de grandes réticences puis, devant le rouleau compresseur de l'État, pose des conditions liées à

la scolarisation, au confort, aux commerces et au relogement. À l'automne 1965, 93 baraques en fibrociment sont construites, au 5 route Principale du port (vers la gare aujourd'hui occupée par McDonald's), et 173 autres baraques au 51, à l'autre bout de cette même route Principale. On parlera désormais des cités 5 et 51. Elles sont gérées par l'association Cetrafa (Centres de transit familiaux), émanation préfectorale, qui n'envisage pas que ces familles étrangères (en très grande majorité algériennes) puissent passer d'un bidonville à un logement en HLM sans un passage plus ou moins long par une cité de transit.



« Entre 1966 et 1986, plus de 2000 personnes ont vécu une période de leur vie dans les cités de transit du port de Gennevilliers. »

Le rôle de la Cetrafa dans l'histoire des cités gennevilloises fut pour le moins ambigu...

LES CITÉS DE LA HONTE D'ÉTAT

Dès 1966, un comité de liaison et d'action, composé de représentants politiques,

syndicaux et associatifs, assure la défense des habitants des cités face à la Préfecture et à la Cetrafa. Il doit déjà se battre, avec les premiers enseignants (Josette et Jean-Paul Savard, Jean-Jacques Fontanaud...), pour assurer une première rentrée scolaire digne. S'il existe une école au port, la plupart des enfants sont « recyclés », c'est-à-dire qu'ils sont scolarisés dans les écoles de quatre communes voisines, par le biais d'un ramassage scolaire. Les rudes batailles menées alors pour la scolarisation des enfants des cités ont fait de Gennevilliers une ville pionnière dans le domaine de l'école prioritaire.

Entre 1975 et 1986, alors que la construction des autoroutes A86 et A15 vient directement empiéter sur le territoire des cités, deux problèmes essentiels se posent et se règlent non sans mal et non sans lutte : le relogement des habitants du 51, emmenés par Moussa Lemba et Mohamed Makloufi, abandonnés à leur sort, et l'évolution de la cité 9, dite « cité familiale idéale » par la Préfecture (où se relogèrent la plupart des familles du 5 et une partie des familles du 51). Après maintes péripéties, souvent révélatrices du mépris dans lequel étaient tenues ces familles par certaines autorités et que le livre d'Alain Bourgarel relate en détail, le 51 est vide en juillet 1980 et le 9 en janvier 1987.

Pour que le souvenir de ces cités de transit demeure dans la mémoire collective, Myriam Iaz, aujourd'hui ingénieure paysagiste, a choisi ce thème pour son mémoire de fin d'études de l'École nationale supérieure de la nature et du paysage. Après une partie d'analyse, l'étudiante a élaboré des projets, une « boîte à idées » d'aménagements commémoratifs, qu'elle a présentés à des représentants de la Ville et du port fin 2015. Elle propose un Jardin 51 qui recréerait le tracé des baraques de façon végétale et, à la place de l'ancienne cité 9, un lieu de mémoire consacré au destin des familles des cités de transit,

une sorte de succursale à la Cité de l'Immigration. Les responsables n'ont pas été insensibles à certaines de ces idées qui pourraient perpétuer le souvenir des cités de transit tout en rapprochant un peu plus la ville et le port.

• JEAN-MICHEL MASQUÉ

**27 janvier
1986**

**LA DERNIÈRE FAMILLE
DÉMÉNAGE DE LA CITÉ 9.**