

De Farcot à Citroën

En 1823, Marie-Joseph Farcot fonde un petit établissement à Paris (rue Neuve Sainte-Geneviève dans le 5^{ème} arrondissement), qu'il transfère ensuite près du pont d'Austerlitz. Il y fabrique des machines en tout genre, surtout des pompes. En 1846, le terrain est exproprié pour la construction du chemin de fer de Lyon. Marie-Joseph Farcot choisit alors de s'implanter à Saint-Ouen, attiré par la proximité de Paris, la facilité des transports et des terrains encore non construits. C'est l'un des premiers industriels qui choisit de s'installer en banlieue. La nouvelle usine, spécialisée dans la construction de machines à vapeur, comprend des grands ateliers de forges et d'ajustage, une fonderie et des fours à coke.



En haut : Façade de l'usine Farcot au début du XX^{ème} siècle.
Archives municipales de Saint-Ouen-sur-Seine

À droite : Usine Citroën
© Emmanuelle Blanc

Fils de Marie-Joseph Farcot, Joseph Farcot naît à Paris en 1824. Il est chef du bureau des études de l'usine de son père dès 1848 et devient ingénieur en chef en 1854. Il contrôle tous les dessins de construction ou d'appareils (machines à vapeur, chaudières, pompes, machines-outils et plus tard moteurs électriques). Dans les années 1875-1880, Joseph FARCOT gagne une reconnaissance nationale avec l'obtention du prix Plumey par l'Académie des Sciences pour son invention du servo-moteur (amplificateur de puissance). Il est également décoré de la Légion d'Honneur. Devenu patron de l'usine en 1878, trois ans après la mort de son père, il défend activement les intérêts de son secteur d'activité en étant membre actif de la Chambre syndicale des mécaniciens chaudronniers fondeurs et manipulateurs de métaux de Paris et Président de l'Assemblée des Ingénieurs civils. Il se distingue également dans la vie politique locale en étant élu conseiller municipal de Saint-Ouen de 1871 à 1881. Son père, Marie-Joseph Farcot, fut conseiller municipal de Saint-Ouen, de 1850 à 1871.



Joseph Farcot est associé à la nouvelle usine de son père dès son ouverture. Il devient ingénieur en chef en 1854 et contrôle tous les dessins de construction ou d'appareils. La société Farcot et ses Fils est fondée en 1859. Elle emploie 400 ouvriers en 1860, c'est, à cette époque, la plus grosse entreprise de Saint-Ouen. Dans les années 1880-1890, l'usine est à son apogée avec notamment des commandes pour la Marine et des exportations à l'étranger. 1500 ouvriers y travaillent. En 1902, l'usine n'emploie plus que 700 employés.

L'usine est rachetée en 1915 par la SOMUA (Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'Artillerie) pour répondre aux commandes d'armement pendant la Première Guerre mondiale. On y fabrique alors des machines-outils et du matériel de guerre (chars, artillerie).

En 1924, André Citroën rachète l'ensemble des bâtiments pour y établir un atelier d'emboutissage spécialisé dans la production de petites pièces de carrosserie en grandes séries.

Architecture du site

Situé entre l'avenue du Capitaine-Glarner, la ligne de chemin de fer, la rue Farcot et la rue Louis-Blanc, l'usine est construite en plain-pied sur une parcelle de 40 000 m².

Chaque occupant y a laissé sa marque architecturale. L'ensemble est composé de plusieurs halles contigües construites à différentes époques, de dimensions, hauteurs



Charpente en bois remontant aux origines de l'usine ;
Halle le long de la voie de chemin de fer avec mur pignon donnant sur l'avenue du Capitaine-Glarner ;
chemin de fer pénétrant dans l'usine.

© Emmanuelle Blanc



et matériaux variés. La halle la plus ancienne remonte aux origines du site et possède une charpente avec des poutres en bois. Le long de la rue Farcot, une grande halle datée des années 1880 est signée des architectes Baudet & Donon. Elle se caractérise par une charpente métallique comparable à celles des halles des expositions universelles contemporaines permettant de couvrir une large surface.

Entre 1915 et 1920, la SOMUA agrandit l'usine avec la construction de plusieurs halles à charpente en béton armé. Le site est presque entièrement bâti au moment du rachat par André Citroën. Outre un nouvel agrandissement se matérialisant par la construction de nouvelles halles, l'apport architectural de Citroën se retrouve surtout en façade où sont élevés, tout autour de l'usine, des murs écrans en brique. Couverts d'un enduit beige clair, ces murs permettent de donner une esthétique homogène au site et masquent la réalité du bâti constitué de halles multiples. Les façades sont percées de baies en plein cintre, marque de fabrique du style Citroën entre les deux guerres que l'on retrouve également sur le site des Épinettes.

Toujours en activité, le site de Saint-Ouen-sur-Seine continue à emboutir et assembler des pièces automobiles de petites et moyennes dimensions. Les produits, un million de pièces par jour d'un poids atteignant les 225 tonnes prennent la direction des usines terminales des deux marques du groupe (Peugeot et Citroën).



André Citroën naît à Paris en 1878. Ingénieur de l'École Polytechnique, il étudie les méthodes de production tayloristes aux États-Unis lors d'un voyage à Détroit et fonde en 1915 une usine à Paris sur le quai de Javel dans laquelle il instaure le travail à la chaîne. Il y produit d'abord de l'armement, puis, à la fin de la guerre, se reconvertit dans l'automobile. Inspiré de l'organisation scientifique du travail de Taylor et des chaînes de montages vues à Détroit, André Citroën lance un modèle unique d'automobile, la Citroën 10HP, rétrospectivement appelée de « Type A ». C'est la première automobile française construite en grande série. En 1922, la 5 CV lui permet de se développer en France puis à l'étranger. L'entreprise produit plus de 100 véhicules par jour en 1923. Javel est alors l'usine qui rassemble toutes les opérations industrielles, depuis la forge et la fonderie jusqu'au montage et la livraison de la voiture. La production est rapidement limitée par le manque d'espace. À partir de 1924, Citroën s'attèle à une grande réorganisation de son outil de production. Le site de Javel est désormais spécialisé dans le montage final et des ateliers amonts sont satellisés dans des usines à Paris (quai de Grenelle) et en proche banlieue (Levallois, Clichy...). À Saint-Ouen, l'usine des Épinettes ouvre en 1927 rue des Épinettes (Émile-Zola). Elle est spécialisée dans le gros emboutissage. On y fabrique, entre autre, les capots et les ailes des 2 CV et des DS. Les habitants de la rue des Épinettes et du passage Lacour vivent au rythme des bruits et vibrations provoqués par les presses de l'immense usine à laquelle sont adossées leurs maisons. L'activité s'arrête en 1989 et l'usine est démolie un an plus tard. Il subsiste aujourd'hui un pan de mur passage Lacour.

